



Pionieren van de luchtvaart 1948



Deze artikelen verschenen eerder in
"Liechtenstein - Mededelingenblad van
de Nederlandse Vereniging van Post-
zegelverzamelaars van het Vorstendom
Liechtenstein, nrs. 186 en 187 /
juni en september 2023.

Auteur: René de Winter.

Copyright © NVPVL, Leidschendam
2026. Overname alleen met
schriftelijke toestemming van de
NVPVL. Adres: zie website www.nvpvl.nl

Digitale
editie 2026



NEDERLANDSE VERENIGING VAN
POSTZEGELVERZAMELAARS VAN HET
VORSTENDOM LIECHTENSTEIN



1948 Pioniers van de luchtvaart

In 1948 verscheen in Liechtenstein de laatste grote luchtpostserie, maar net als bij eerder speciaal voor luchtpostfrankering uitgegeven postzegels werden veel waarden ook voor gewone post gebruikt. Het woord luchtpost komt op geen enkele manier voor op de zegels, zodat ze door sommige catalogussamenstellers niet als luchtpostzegels worden beschouwd. Van de serie met 10 verschillende zegels eren er negen pioniers die voor de ontwikkeling van de luchtvaart belangrijk zijn geweest, "natuurlijk" allemaal mannen, wat in onze tijd op z'n minst wat wenkbrauwen doet fronsen...

Sommige kenners menen dat de serieuze luchtvaart zijn aanvang nam met de eerste schetsen voor vliegtuigen van Leonardo da Vinci. Anderen staan echter op het standpunt dat de luchtvaart is begonnen met de eerste vliegers die werden opgelaten en de pogingen om van torens af te springen met een soort van vleugels om de val te vertragen. Hoe het ook zij, de menselijke aspiratie om van de aarde weg te komen en ons in de lucht te verplaatsen is al een aloude wens die in de verschillende mythes van diverse volkeren zijn aan te treffen.

Alhoewel Leonardo diep nadacht over vaartuigen die zich door de lucht konden bewegen duurde het nog tot de 18e eeuw voordat een ballon werd gevuld met het net uitgevonden waterstofgas, ongeveer terzelfder tijd dat de gebroeders Montgolfier hun hete luchtballon uitvonden en bemande vluchten begonnen. De eerste ballon met levende wezens (een schaap, een haan en een eend) ging op 19 september 1783 in het bijzijn van koning Lodewijk XVI in Versailles de lucht in en de dieren kwamen weer levend op aarde terug! Een maand later stapte Etienne Montgolfier als eerste mens in het mandje van de ballon en maakte een korte rondvlucht. Dat moment geldt in de geschiedenis als eerste moment van mensen die de lucht in gingen.

Het duurde nog tot de 19e eeuw voordat de eerste succesvolle experimenten met zweefvliegtuigen, dus vliegtuigen zonder motor van start gingen. Otto Lilienthal wordt wel als vader van de zweefvliegerij beschouwd en wordt met recht de Zweefko-

ning genoemd, en ook wel - iets ruimer - de vader van de moderne luchtvaart. Met de gebroeders Wright, Wilbur en Orville, begon de moderne luchtvaart. Op 17 december 1903 vlogen zijn voor het eerst met een door een motor aangedreven en van besturing voorzien vliegtuig in North Carolina. Rond 1909 was het basisontwerp van het moderne vliegtuig gelegd: vleugels en een staart, dat tot op de dag vandaag het principe is gebleven voor de moderne vliegtuigen. Daarna zette een ontwikkeling in die zo snel was, dat de ene nieuwe uitvinding over de volgende buitelde. Zowel de Eerste als de Tweede Wereldoorlog met al hun verschrikkingen dreven de ontwikkelingen met hoge snelheid voort.

De Liechtensteinse luchtpostserie laat 9 pioniers en één mythische figuur zien die stuk voor stuk een rol hebben gespeeld bij belangwekkende vindingen in de luchtvaart. Dat daarbij geen vrouwen zijn afgebeeld, is te betreuren, maar de luchtvaart is lange tijd primair het domein van mannen geweest. Dat wil niet zeggen dat er geen baanbrekende vrouwen zijn geweest, maar zij zijn vooral actief geweest in het verbeteren van uitvindingen en moeten worden bewonderd voor het feit dat zij zich niet door mannen hebben laten weerhouden om hun weg in de luchtvaart te vinden. Integendeel, inmiddels zijn er voldoende postzegels verschenen die gewijd zijn aan het thema "Vrouwen in de luchtvaart", voldoende om een aardige themaverzameling bijeen te brengen. Om de inbreng van vrouwen te eren, op deze pagina enkele van de pioniers.

Vrouwelijke luchtvaartpioniers



1784
Élisabeth Thible (1757-1784)
Eerste vrouw in de lucht



1788
Jeanne Labrosse (1775-1847)
Eerste vrouw alleen in een ballon



1903
Aida de Acosta (1884-1962)
Eerste vrouw die een gemotoriseerd vliegtuig bestuurd



1912
Harriet Quimby (1875-1912)
Eerste vrouw die alleen het Kanaleer vloog met een gemotoriseerd vliegtuig



1910
Elise Deroche (1882-1919)
Eerste vrouw met een brevet



1914
Marie Marvingt (1875-1963)
Eerste vrouw die een oorlogsvliegtuig bestuurd

Johannes Troyer

Aan ontwerper Johannes Troyer besteedden we al eerder aandacht in "Liechtenstein" nr. 158, blz. 15-16. Wie dit nummer niet (meer) bij de hand heeft, kan per email een digitaal exemplaar (pdf) aanvragen. Troyer heeft in de jaren 1939 tot 1949 de vormgeving van de Liechtensteinse postzegels en briefkaarten in belangrijke mate beïnvloed. Meer dan de helft van de in die periode uitgegeven postzegels stammen van zijn hand. De onderwerpen zijn veelzijdig: leden van het vorstenhuis, schatten uit de vorstelijke kunstverzamelingen, landschappen, wapens, religieuze motieven en natuurlijk de luchtpostzegels die in dit artikel worden besproken.

De nieuwe serie

Aanleiding voor de nieuwe uitgifte was dat vrijwel de gehele serie luchtpostzegels van 1939 kort na de oorlog was uitverkocht. Alleen de zegel van 30 rappen was nog verkrijgbaar en werd op 5 april 1948 aan

de loketten teruggetrokken. In plaats van een herdruk, koos men voor een geheel nieuwe serie. De nieuwe postzegels waren niet typische luchtpostzegels, want zij mochten ook worden gebruikt voor de frankering van andere brief- en pakketpost. Vooral de hoge waarden werden vaak voor de verzending van pakketten gebruikt. Door de filatelistische dienst werden eerstedagenveloppen vervaardigd die alle het gewone datumstempel van het postkantoor Vaduz dragen. Eerstedagenveloppen met de postzegel van 10 frank zijn aanmerkelijk zeldzamer aangezien ze louter op nadrukkelijke bestelling van afnemers werden geleverd. Deze serie werd niet als onderdeel van abonnementen geleverd.

In het Liechtensteiner Vaterland verscheen een ingezonden brief van een "oude postzegelverzamelaar": "De nieuwe luchtpostserie van Liechtenstein met de afbeeldingen van beroem-

1948 Pionieren van de luchtvaart

Formaat 29 x 24 mm	Velgrootte: 9 zegels per vel (3 x 3)			
Tanding: 11 ¾	Papier: wit gestreken krijtpapier met blauw-rode draden, gladde gom			
Geldigheid: t/m 1 november 1966	Drukkerij: Courvoisier S.A., La-Chaux-de-Fonds			
Datum van uitgifte	Waarde	Kleur	Voorstelling	Oplage
6 apr. 1948	10 rappen	donkergroen	Leonardo da Vinci	664.000
6 apr. 1948	15 rappen	donkerpaars	Joseph Montgolfier	161.000
6 apr. 1948	20 rappen (1 ^e oplage)	bruin	Jakob Degen	739.000
24 nov. 1950	20 rappen (2 ^e oplage)	rood-bruin		
6 apr. 1948	25 rappen	donkerrood	Wilhelm Kress	192.000
15 jul. 1948	40 rappen	donkerultramarijn	Etienne Robertson	268.000
15 jul. 1948	50 rappen	donkergroen-blauw	William Henson	144.000
15 jul. 1948	1 frank	donkerlila-bruin	Otto Lilienthal	104.000
15 jul. 1948	2 frank	wijnrood	S.A. Andrée	98.000
6 apr. 1948	5 frank	donkerolijfgroen	Wilbur Wright	94.000
12 okt. 1948	10 frank	d'grijs-staalblauw	Icarus	81.000

de pioniers der luchtvaart heeft weliswaar een goede afzetmarkt gevonden, ziet er echter helemaal niet als een luchtpostserie uit. Het lijkt alsof Liechtenstein zich met zijn postzegeluitgiften op internationaal niveau wil begeven, want de pioniers der luchtvaart hebben geen enkele betrekking op Liechtenstein zelf. Wij verzamelaars betreuen het dat de recente uitgifte van de zegel van 5 frank niet gegraveerd is. Tot op heden was het in Liechtenstein een ongeschreven wet dat hoge waarden van 2, 3 en 5 frank in staalgravure waren vervaardigd. Deze besparingswoede op deze onjuiste plek zal zich bij de Liechtensteinse postzegels wreken, zij wordt door serieuze verzamelaars betreurt."

De postzegels

Troyer heeft op elke postzegel behalve het portret van de luchtvaartpionier ook zijn meest makante vinding afgebeeld. Vanwege het kleine zegelbeeld zijn deze afbeeldingen nauwelijks te zien, vandaar dat we een vergroting van het afgebeelde apparaat tonen.





Leonardo da Vinci

Aan Leonardo da Vinci besteedde wel al uitgebreid aandacht in ons mededelingenblad van juni 2019, nr. 170. Van de diverse wetenschappelijke onderwerpen waarin Leonardo da Vinci gedurende zijn leven geïnteresseerd is geweest, is de luchtvaart misschien wel de belangrijkste geweest. Al van jongs af aan was hij geïntrigeerd door de vraag of de mens net als een vogel zou kunnen vliegen. Zijn misschien wel meest beroemde uitvinding is de "ornithopter", de vliegmachine, waarin hij al zijn verbeeldingskracht en observatie van vogels probeerde neer te leggen. Volgens zijn aantekeningen vond hij inspiratie bij vogels, vleermuizen en papieren vliegers. De vliegmachine die Leonardo bedacht, had een spanwijdte van ruim 10 meter. Als materiaal voor het frame dacht hij aan grenenhout, bessen met zijde. De bestuurder zou op zijn buik hebben moeten liggen, naar beneden kijkend en had een slinger moeten aandrijven met zijn voeten, die de vleugels zouden hebben laten bewegen. Leonardo zag zijn ontwerp nooit uitgevoerd, laat staan uitprobeerde. Als hij het gevaarte wel had kunnen bouwen, zou hij al snel uitgevonden hebben dat menskracht de machine nooit had kunnen maten opstijgen.



San Marino 1977



Liechtenstein 2019



Joseph Montgolfier

Joseph Michel Montgolfier werd op 26 augustus 1740 in Vidalon-les-Annonay in de Franse Arcèche geboren als 12e van 16 kinderen. Zijn vader was een rijke papierhandelaar, waardoor hij een opleiding genoot. Samen met zijn jongere broer Jacques Étienne Montgolfier (6 januari 1745-2 augustus 1799; een na jongste kind van het gezin) is hij uitvinder van de luchtballon. Zij kregen het idee door een dichtgeknoopt hemd dat opbolde door de warme lucht die van de open haard de kamer in kwam. De broers waren rond de 40 toen ze hun idee zover hadden uitgewerkt, dat ze de eerste demonstratie aan het pu-



Hongarije 1977



Liechtenstein 1983

bliek konden geven, op 4 juni 1783. Daartoe hadden zij een enorm grote papieren zak gemaakt die ze met aluin hadden doordrenkt. Door hete lucht, opgewekt door wol en stro te verbranden, in de enorme zak te blazen steeg het gevaarte op. De eerste ballon vloog 2 kilometer, bereikte een hoogte van bijna 2 kilometer en deed 10 minuten over de vlucht. Spoedig daarna, op 19 september 1783 gaven de broers een demonstratie van de "aerostat", zoals de vinding was genoemd, in Versailles voor tienduizenden toeschouwers, waarbij ook de Franse koning Lodewijk XVI en zijn vrouw Marie Antoinette aanwezig waren. Aangezien de monarch van de partij was, had men de ballon fraai versierd in de hoop dat hij de zaak zou gaan steunen. In ieder geval zag een rijke behangfabrikant, Jean Baptiste Réveillon, meteen de mogelijkheden en zegde financiële steun toe om de ballon verder in ontwikkeling te brengen. Een maand later nam de eerste mens plaats in een ballon en voerde zo de allereerste bemande vlucht succesvol in de mensheidsgeschiedenis uit. Vandaar ging de ontwikkeling van ballonnen met sprongen vooruit en al spoedig zag men de potentie om het gevaarte voor spionagedoeleinden in te zetten. Joseph Montgolfier was een wat terug getrokken persoonlijkheid, waardoor het niet vreemd is dat zijn broer Jacques de verdere ontwikkeling van ballonnen op zich nam. Etienne werd in 1796 lid van de Académie des sciences, Joseph volgde hem in 1807 en werd een van de drie directeurs van de mede door hem opgerichte Société d'en couragement pour l'industrie nationale. Hij overleed op 26 juli 1810 in Balaruc-les-Bains waar hij een kuur volgde, 11 jaar na zijn broer Etienne.



Jakob Degen

Jakob Degen werd op 17 of 27 februari 1760 (ook wel genoemd als 1751 en 1761!) geboren in Liedertswil in het Zwitserse kanton Basel-Landschaft. Omdat hij al op jonge leeftijd (ergens tussen 1766 en 1770) met zijn familie naar de wijk Penzing in Wenen verhuisde, staat Degen te boek als Zwitsers-Oostenrijkse uitvinder. Zijn vader was voorman in een fabriek in Penzing waar zijdelint werd gemaakt en Jakob volgde in diens voetsporen. Tussen 1778 en 1792 werd hij opgeleid tot horlogemaker. De precisie die daarbij kwam kijken, kwam hem van pas bij het bouwen van een vliegmachine met twee



beweegbare vleugels die door menselijke spierkracht moesten worden aangedreven. Hij was aan dat karwei begonnen op aanraden van pater Johann Christoph Stelzhammer, die natuurkundige en professor was. In 1808 voegde hij aan zijn vaartuig een met waterstof gevulde ballon toe, die nodig was om de zaak de lucht in te krijgen. Vermoedelijk in hetzelfde jaar maakte hij voor de 1e maal een geslaagde vlucht. In 1810 had hij zijn kunst al zodanig geperfectioneerd dat hij een 4 uur durende demonstratie kon geven in aanwezigheid van de keizer en zijn gevolg. Daarbij vloog hij van Laxenburg in de buurt van Wenen naar Vösendorf, een vlucht van een uur. In



Oostenrijk 2010



DDR 1990

1813 ging hij naar Parijs om zijn uitvinding te demonstreren ter ere van de verjaardag van Napoleon. Hij zou volgens de verhalen op een hoogte van 1600 meter langs de Seine zijn gevlogen. Na zijn terugkeer in Wenen stopte Degen met zijn experimenten. In plaats daarvan verdiende hij zijn boterham met het graveren van bankbiljetten; in 1820 perfectioneerde hij het drukken van bankpapier om vervalsingen tegen te gaan; hij is de uitvinder van de zgn. guillochegravure. Dat leidde tot een vaste aanstelling als chef van de mechanische werkplaatsen bij de nationale bank van Oostenrijk, een positie die hij tot zijn pensionering in 1842 uitoefende. Jakob Degen overleed op 28 augustus 1848 in Wenen.



Wilhelm Kress werd op 29 juli 1836 in Sint-Petersburg geboren als zoon van Duitse ouders die naar Rusland waren geëmigreerd. Na zijn schooltijd werd hij eerst opgeleid tot zanger, maar toen zijn zangstem slechter werd volgde de opleiding tot pianostemmer, wat in hem de interesse in fijne mechanische apparatuur opriep. In 1857 besloot hij Rusland te verlaten en door Centraal-Europa te reizen terwijl hij van zijn

beroep leefde. Zeven jaar later keerde hij naar zijn geboortestad terug vol nieuwe ideeën en een daarvan betrof de mens in de lucht. Met zijn neefje spelend met papieren vlieguigjes kwam



Oostenrijk 1922

hij op het idee een groot model te bouwen en kleine motoren te gebruiken. In 1873 bezocht hij de Wereldtentoonstelling in Parijs en reisde vandaar naar Wenen, dat hij zo'n aantrekkelijke stad vond dat hij zich er vestigde. Aanvankelijk oefende hij zijn oude beroep weer uit tot hij een handel in piano's opende. Tegelijkertijd hield hij zich bezig met zijn passie: hoe kan de mens zich in de lucht verplaatsen? Een paar jaar later produceerde hij het eerste vrij zwevende deltavliegtuig, dat werd aangestuurd door gedraaide rubberen draden omdat metalen versies te zwaar waren. In 1888 ontmoette hij de Oostenrijkse keizer Franz Josef tijdens een luchtvaarttentoonstelling waar zijn model te zien was. De monarch werd een grote fan. Kress begon lezingen te geven aan de k.k. Technische Universität in Wenen en publiceerde een boek over de luchtvaart. Eindelijk brak hij internationaal door met zijn ideeën. In 1901 zag zijn Kress-deltavliegtuig het licht waaraan hij drie jaar had gewerkt. Het was een door een motor aangedreven driedekker met twee draaiende propellers. Omdat hij geen geschikte plaats op het land had gevonden voor experimenten, had hij een versie voor gebruik boven water gepland, een watervliegtuig dus. De motor had Kress uit Duitsland laten komen en aangezien het gevaarte veel zwaarder was dan waarmee Kress rekening had gehouden, moest hij zijn luchtvaartuig aanpassen. Met een startgewicht van 850 kg begon Kress aan de test. Helaas kapseisde het gevaarte na vier pogingen en zonk als een baksteen. Kress zelf kon gelukkig worden gered. Behalve de motor moest de rest worden afgeschreven. Kress bouwde daarna geen modellen meer, al bleef hij zich wel voor de luchtvaart interesseren. Een longontsteking maakte op 24 februari 1913 een einde aan zijn leven. Hij werd in een door de gemeente betaald praalgraf op de begraafplaats van Wenen begraven.

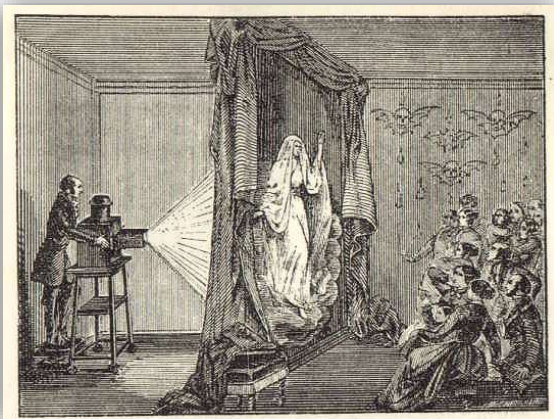




Etienne G. Robert



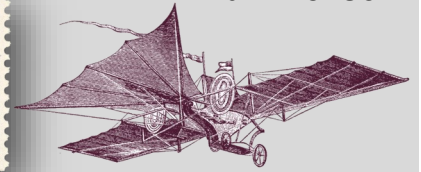
Étienne-Gaspard Robert, ook bekend onder zijn artiestennaam Robertson, wordt alomt berekend als uitvinder van fantasmagoria in 1798. De claim is overigens van hemzelf, neergelegd in zijn Mémoires die in 1831-1833 verschenen. Op de postzegel wordt zijn naam vermeld als "E.G.R. Robertson", maar dat is dus feitelijk onjuist en worden twee dingen (zijn echte naam en zijn artiestennaam) door elkaar gehaald. Overigens is Robert daar zelf schuld aan: de uitgang -son plakte hij zelf in zijn schooltijd aan zijn achternaam. Étienne-Gaspard Robert werd op 15 juni 1763 in Luik geboren en als 14-jarige naar de Universiteit van Leuven gezonden om tot priester te worden opgeleid, maar ontdekte daar al snel dat hij niet voor het beoogde beroep was weggelegd. Natuurkunde bleek beter bij hem te passen en hij specialiseerde zich in de optica. Hij was tevens geïnteresseerd in de schilderkunst en zag een toekomst als kunstschilder voor zichzelf. In 1790 vestigde hij zich in Parijs waar hij kennis maakte met de natuurwetenschappen die aan het Collège de France werd gedoceerd. Een van zijn docenten was Jacques Charles die zich had gespecialiseerd in de ballonvaartgeschiedenis. In 1793 was Robert aanwezig bij een show van Paul de Philipsthal waarbij gebruik werd gemaakt van een toverlantaarn. Dat maakte bij hem de drang om zelf shows op de planken te brengen waarbij illusie een belangrijke rol speelde. "Physique amusante" noemde hij zijn werk zelf. De toverlantaarn zorgde voor spookachtige beelden die het goed deden bij het publiek. Robert verbeterde de toverlantaarn dankzij zijn kennis van optica en galvanisme en vroeg in 1799 patent aan op zijn "fantoscoop". Overheidsdienaren zagen de griezelshows als bedreiging en ondervroegen Roberts van tijd tot tijd. De grond werd hem op een bepaald zo heet onder de voeten, dat hij naar Bordeaux verhuisde waar het geestelijk klimaat iets verlichter was. Uiteindelijk koos hij een vast theater om zijn shows op te voeren, het Convent van de Kapucijnen naast de Place Vendôme in Parijs. Af en toe toerde hij door Europa. Naast al zijn optredens bleef hij ballonvaarten maken, ook in het buitenland, waarbij hij tevens meteorologische waarnemingen deed en natuurfenomenen



Etienne Gaspard Robert(son) joeg de Europese elite de stuipen op het lijf met zijn fantoscoop...



William Henson



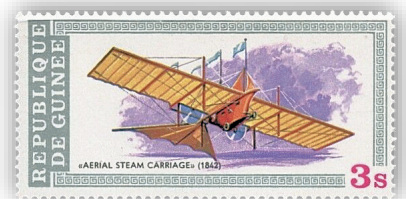
bestudeerde. In 1803 scoorde hij zelfs een hoogterecord. Etienne Robert overleed op 2 juli 1837 in Batignolle bij Parijs. William Samuel Henson werd op 3 mei 1812 in Nottingham (Engeland) geboren als zoon van een kantmaker, William Henson (1786-1879) en diens vrouw Martha Charge. Na de lagere en middelbare school in Nottingham en Worcester (waar het gezin zich later had gevestigd) werd hij leerling in het bedrijf van zijn vader. Na de dood van Hensons moeder in 1830 hertrouwde zijn vader en verhuisde naar Chard in Somerset. In oktober 1835 liet Henson het door hem ontwikkelde weeffapparaat patenteren. In Chard leerde Henson John Stringfellow (1799-1883) kennen in wie hij een partner vond bij de bouw van modelvliegtuigen die door stoom werden aangedreven. In 1842 liet Henson hun uitvinding patenteren als "Aerial steam carriage", de eerste door middel van een propeller aangedreven luchtvaartuig ter wereld. Samen met Stringfellow, de journalist Frederick Marriott en de advocaat D.E. Columbine probeerde hij de "Aerial Transit Company" op te richten om het gepatenteerde apparaat te laten maken, maar de tijd was niet rijp en het idee van de vier heren werd in de pers belachelijk gemaakt. In 1845 verhuisde Henson naar Londen, maar bleef verbonden aan zijn initiatieven. In 1847 trok hij zich financieel terug uit alle ondernemingen. Hij trouwde een jaar later met Sarah Ann Jones (1823-1907) en emigreerde in maart 1848 met haar naar Amerika, waar hij zich vestigde in Newark in New Jersey, waar zijn vader al sinds 1845 woonde. Henson werkte er als ingenieur, graveur en technisch tekenaar. Sarah en hij kregen zeven kinderen, waarvan er vier in leven bleven. Alhoewel hij in het laatste deel van zijn leven geïnteresseerd raakte in astronomie, hield hij zich niet meer bezig met de luchtvaart. Henson overleed op 22 maart 1888 in Newark.



Otto Lilienthal



Otto Lilienthal werd op 23 mei 1848 geboren in Anklam in het toenmalige Pommeren geboren als zoon van boer Gustav Lilienthal (1817-1861) en diens vrouw Caroline Pohle (1825-1872). Hij was de oudste van acht kinderen, waarvan er vijf al zeer jong stierven. Samen met zijn één jaar jongere broer Gustav (1849- 1933) bezocht hij de lagere en middelbare school in zijn geboorteplaats. In het licht van grote armoede plande vader Gustav emigratie naar de Verenigde Staten, maar zijn dood maakte een einde aan



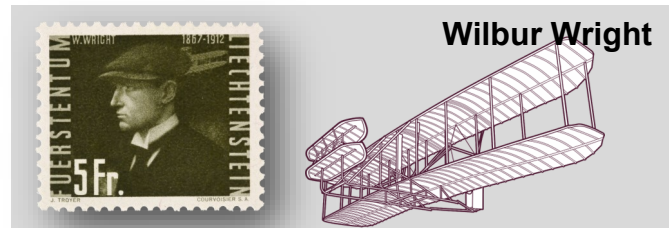
Republiek Guinée

het idee. Moeder Lilienthal probeerde zo goed en kwaad als het ging haar zonen te laten studeren. In 1864 begon Otto zijn studie aan de Provinzialgewerbeschule in Potsdam, gevolgd door een practicum in een Berlijnse machinefabriek. Beide broers zijn altijd zeer verbonden gebleven en bouwden tussen 1867 en 1868 een apparaat waarmee ze door beweegbare vleugels een gewicht van maximaal 40 kg in de lucht konden brengen. Daaruit volgde onderzoeken naar het gebruik van golvende vleugels die zonder vleugelslag op de wind konden zweven, de uitvinding van het zweefvliegtuig tot gevolg. De eerste succesvolle vlucht werd in 1891 gemaakt, gevolgd door steeds langere en verdere vluchten. In 1896 werd de eerste vlucht met een zelfbedachte en gebouwde dubbeldekker gemaakt. In 1878 trouwde Otto met Agnes Fischer (1857-1920) met wie hij vier kinderen had. Om in zijn levensonderhoud te voorzien probeerde Lilienthal samen met zijn broer om diverse producten aan de man te brengen. De meeste waren niet erg succesvol. Pas in 1881 kwam de doorbraak. Lilienthal had een kleine motor ontwikkelt die in een eigen fabriek met op het hoogtepunt 60 medewerkers werd vervaardigd. Vanaf 1894 werd daar ook een zweefvliegmotor gemaakt, wat de onderneming tot de allereerste vliegtuigbouwfabriek in de wereld maakte. De firma zou tot de Eerste Wereldoorlog functioneren. Een vaak onbekend en onbesproken feit is dat Otto Lilienthal zich ook voor theater interesseerde en dat hij zelfs directeur, toneelspeler en toneelschrijver was.

expeditie met bestemming Spitsbergen onder leiding van Nils Ekholm. Bij terugkomst werd hij benoemd tot directeur van de technische afdeling van het Zweedse Octrooibureau. Tijdens een expeditie naar Spitsbergen in 1896 werd voor de eerste maal getracht een ballon te lanceren, de Örn, maar de harde wind maakte de start onmogelijk. In 1897 probeerde Andrée de Noordpool te bereiken met een met waterstof gevulde ballon. Nadat de ballon ca. 65 uur in de lucht was geweest, toen Andree moet hebben gevoeld dat hij de Noordpool niet zou bereiken. De poging mislukte jammerlijk en 33 jaar lang werd er niets vernomen over de dood van Andree en zijn twee metgezellen op het eiland Kvitøya in de Spitsbergen-archipel. Pas in 1930 werden de lijken geborgen, evenals de gereedschappen en dagboeken die inzicht gaven in het verloop van de expeditie. Vermoedelijk was expeditielid Nils Strindberg al eerder gestorven, Andrée en Knut H.F. Fränkel zijn vermoedelijk door de kou in hun slaapzakken tijdens de slaap overleden, vermoedelijk op 17 oktober 1897. De lichamen werd alsnog teruggebracht naar Zweden en na de crematie werd de as van de drie poolreizigers gezamenlijk bijgezet op de gemeentelijke begraafplaats van Stockholm.



Albanië 1991
Duitsland 2016



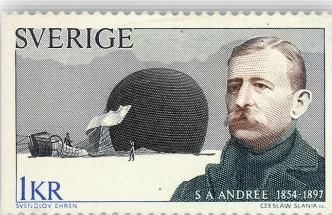
Wilbur Wright

Op de postzegel is alleen Wilbur Wright (16 april 1867-30 mei 1912) afgebeeld, maar zijn naam wordt altijd in een adem genoemd met zijn broer Orville (19 augustus 1871-30 januari 1948) die tesamen de geschiedenis van de moderne luchtvaart bepaalden. Hun vader, Milton Wright (1828-1917), was bisschop van de Church of the United Brethren in Christ en uitgever van het tijdschrift "The Religious Telescope". Beide broers volgden de lagere school in Millville, gevolgd door de middelbare school in Richmond, Indiana en in Dayton, Ohio waarheen het gezin Wright heen verhuisde. Orville begon in 1889 in een drukkerij te werken waar ook een krant werd uitgegeven, The West Side News. Jongere broer Wilbur trad als journalist in dienst van genoemde krant. technisch geïnteresseerd en onderlegd begonnen de broers in 1893 met een handel in fietsen, die o.a. leidde tot het ontwerp en de fabricage van een eigen fietsmerk. Geïnspireerd door het werk van Otto Lilienthal bouwde het tweetal in de zomer van 1899 hun eerste zweefvliegtuig. Voldoende geperfectioneerd probeerden zij het vliegtuig voor de eerste maal in 1900 uit in Kitty Hawk, een klein plaatsje aan de kust van North Carolina. Wilbur maakte als eerste een vlucht op 150 meter hoogte. Al spoedig bleek dat er nog veel te verbeteren viel. Op 17 december 1903 maakte zij hun eerste vlucht met een gemotoriseerd zweefvliegtuig en schreven daarmee geschiedenis: het was de allereerste gemotoriseerde vlucht ooit. Naar later van groot voordeel bleek, hadden de broers al in 1903 patent op hun uitvinding "Flying Machine" aangevraagd, zodat de concurrentie de pas kon worden afgesneden. In 1906 kwam de Fransman Arnold Fordyce naar Amerika om namens een groep rijke Fransen en het Franse leger een overeenkomst te sluiten die leidde tot de fabricage van vliegtuigen in licentie in Europa. De ontwikkeling van nieuwe vliegtuigen verliep niet zonder de nodige tegenslagen. Een rondreis door Europa leverde ruimschoots nieuwe belangstelling op: de



Salomon August Andrée

Salomon August Andrée was een Zweedse ingenieur en poolontdekkingsreiziger. Hij kwam op 18 oktober 1854 in de Zweedse plaats Gränna ter wereld. Na de Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) in Stockholm waar hij in 1874 als ingenieur afstudeerde, werkte hij als 22-jarige een half jaar als schoonmaker van het Zweedse paviljoen op de eerste wereldtentoonstelling ooit, de Centennial Exhibition in Philadelphia (USA). Daar maakte hij kennis met de ballonvaarder John Wise die hem de rest van zijn leven enthousiast maakte voor de ballonvaart en las boeken over weersfenomenen. In 1880 werd hij assistent aan de KTH en werd in daardoor in 1882 uitgekozen tot lid van de Zweedse Noordpool-



Zweden 1973



Verenigde Staten 1949



Verenigde Staten 1978

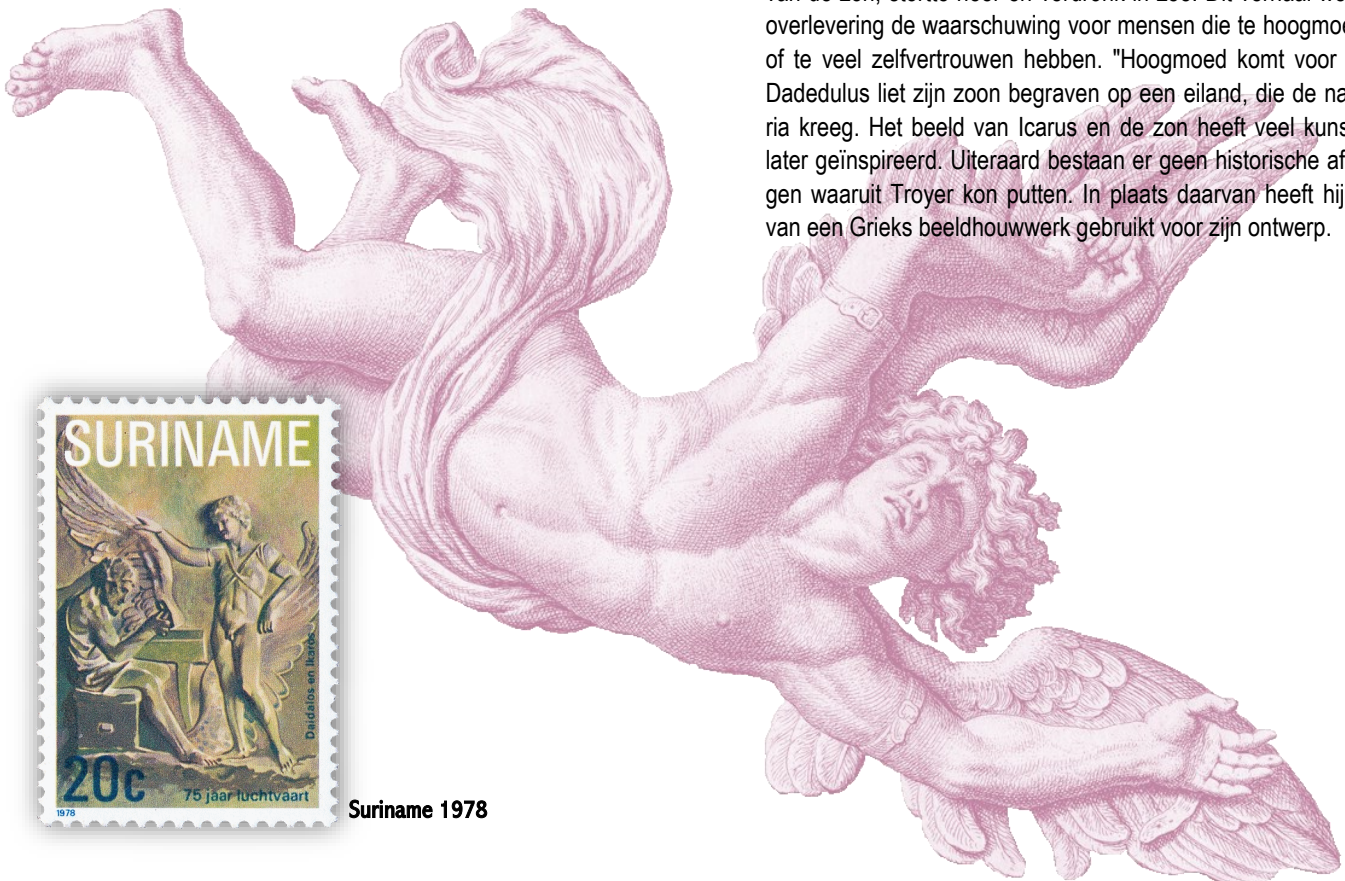


jonge uitvinding was niet meer te stuiten. Bij terugkomst in Amerika werden de broers op tal van plaatsen gehuldigd en kregen uit handen van de toenmalige president William Taft een medaille uitge-reikt voor hun technische prestaties. De Wright Company in Dayton begon met de commerciële fabricage van vliegtuigen. Voor Europa werden fabrieken in Duitsland opgericht. Terwijl Wilbur na 1910 vrijwel niet meer vloog, bleef broer Orville dat tot 1918 wel doen. Wilbur overleed op 30 mei 1912 aan de gevolgen van tyfus. Wilbur overleefde zijn broer 35 jaar en overleed op 30 januari 1948 in Day-ton aan een hartaanval.



Orville Wright
Bosnië en Herzegovina
Servische Republiek
2021

Icarus of Ikaros is een bekende figuur uit de Griekse mythologie. Bij gebrek aan echte portretten heeft Troyer een anoniem portret van een Griekse jongeman uit de klassieke kunst gebruikt. Volgens de overlevering werd Icarus rond 1200 voor Chr. geboren in Knossos op Kreta. Hij was de zoon van Daedalus (of Daidalos), telg uit het koninklijke huis van Athene en zijn vrouw Naucrate, een slavinv uit Minos. Vader Daedalus was uit Athene gevlucht nadat hij zijn neef Talos had vermoord. Op Kreta werd hij verwelkomd door koning Minos vanwege zijn reputatie als uitvinder en smid. In Knossos legde Daedalus op verzoek van de echtgenote van de koning het beroemde labyrint voor de Minotaurus aan. Daar werd Icarus geboren. Zijn naam betekent "gewijd aan de godin van de Maan, Car". Uit de gratie gevallen liet koning Minos Daedalus en zijn familie gevangen zetten, waarna Daedalus een manier probeerde te vinden om te ontsnappen. Omdat koning Minos de zee beheerste, was de enige mogelijkheid het luchtruim te kiezen. Daedalus bouwde twee houten raamwerken, beplakt met veren die hij vastzette met bijenwas. Omdat was kan smelten, waarschuwde Daedalus zijn zoon Icarus niet te hoog te vliegen en niet te dicht in de buurt van de zon te komen, maar ook niet te laag omdat de vleugels anders gemakkelijk te zwaar zouden kunnen worden als ze in aanraking met zeewater zouden komen. Aanvankelijk ging het goed en vader en zoon vlogen over de Griekse eilanden. Maar in de buurt van het eiland Samos ging het mis: de jonge Icarus negeerde de waarschuwingen en vloog in zijn jeugdige overmoed toch te dicht in de buurt van de zon, stortte neer en verdronk in zee. Dit verhaal werd in de overlevering de waarschuwing voor mensen die te hoogmoedig zijn of te veel zelfvertrouwen hebben. "Hoogmoed komt voor de val". Dadedulus liet zijn zoon begraven op een eiland, die de naam Ika-ria kreeg. Het beeld van Icarus en de zon heeft veel kunstenaars later geïnspireerd. Uiteraard bestaan er geen historische afbeeldingen waaruit Troyer kon putten. In plaats daarvan heeft hij de kop van een Grieks beeldhouwwerk gebruikt voor zijn ontwerp.



Suriname 1978