



Baltikum

Zeitschrift für Philatelie und Postgeschichte

Arbeitsgemeinschaft Baltikum e.V.

Nr. 13 / 2022



100 Jahre Zivilluftfahrt in Estland

Inhaltsverzeichnis Baltikum Nr. 13 / 2022

Grußwort / Editorial 3

Estland

Fakten zur estnischen Philatelie 4

100 Jahre Zivilluftfahrt in Estland 5

5 Senti Päts, Michel Nr. 115..... 26

Anton Teetsov – Macher und Mache 41

Provisorische russische Briefmarkenausgaben aus der Stadt GDOV 1919 45

Lettland

Hier könnte Ihr Artikel stehen!

Litauen

Luftpost aus Litauen 52

Warwiszki 68

ArGe intern

Probleme mit der Postbank 70

Impressum 71



Estnische, Lettische und litauische Gedenkausgaben zum Ausdruck der Verbundenheit mit der Ukraine

Grußwort / Editorial

Liebe Sammlerfreundinnen, liebe Sammlerfreunde,

Allmählich löst sich das Leben aus den pandemiebedingten Fesseln, und endlich können wir uns auch zum philatelistischen Austausch wieder persönlich begegnen. Die Arbeitsgemeinschaft Baltikum hat auf ihrer Mitgliederversammlung 2022 am 14. Mai einen neuen Vorstand gewählt: Mit Torsten Berndt als Vorsitzendem und Martin Bechstedt als Stellvertreter übernehmen zwei ebenso qualifizierte wie engagierte Philatelisten Verantwortung, unterstützt wie bisher von Michael Haslau als Kassenwart und Friedhelm Doell als Webmaster. Das Protokoll der Mitgliederversammlung werden Sie in der kommenden Ausgabe dieser Zeitschrift finden.

Drei neue Mitglieder begrüßen wir seit Jahresbeginn in unserer Arbeitsgemeinschaft:

- Paul Bischoff aus Kyrkhult (S), Sammelgebiet Lettland, 7. Januar
- Vitaly Geyfman aus Scranton (PA, USA), Sammelgebiet Baltikum, Russland, 6. April
- Simon Horecky aus Neded (Slowakei), Sammelgebiet u.a. sowj. Besetzung 1940/41.

Am 10. März 2022 verstarb unser langjähriges Mitglied, Herr Walther Ederer. Wir bewahren ihm ein ehrendes Andenken.

Was bringen die kommenden Monate?

- Die Arbeitsgemeinschaft wird sich in diesem Jahr am 4. Literaturwettbewerb der Arbeitsgemeinschaften des BDPH beteiligen. Unsere Zeitschrift BALTIKUM und unsere Website www.arge-baltikum.de sowie die Arbeitshilfe Nr. 1 stellen sich dem Literaturwettbewerb (Print und Digital). Martin Bechstedt wird sich mit seiner neuen Publikation zu den Stempeln Litauens ab 1991 beteiligen.
- Vom 27.–29. Oktober 2022 wird in Ulm die Internationale Briefmarkenbörse stattfinden. Sie tritt an die Stelle der bisherigen Messe in Sindelfingen. Die Arbeitsgemeinschaft beabsichtigt, sich mit einem Stand zu präsentieren. Freiwillige Standbetreiber bitte melden!
- Vom 25.–28. Mai 2023 wird die Internationale Briefmarkenausstellung (IBRA) in Essen ihre Tore öffnen. Die Arbeitsgemeinschaft plant, sich am Literaturwettbewerb zu beteiligen.

Dieses ist die letzte Ausgabe der BALTIKUM in meiner Verantwortung als Chefredakteur. Als Verbandsprüfer BPP und Estlandredakteur bleibe ich Ihnen erhalten. Mein besonderer Dank gilt allen Autoren und natürlich unserem „Layouter“, Friedhelm Doell. Unterstützen Sie das neue Team mit Torsten Berndt als Chefredakteur ebenso wie das bisherige! Nun wünsche ich Ihnen viel Freude bei der Lektüre der BALTIKUM Nr. 13 / 2022 mit einer Fülle interessanter Themen und verbleibe mit den besten Wünschen für Ihre Gesundheit,

Ihr Thomas Löffbering

Holzappel, im Mai 2022

Fakten zur estnischen Philatelie

Oliver Hanschmidt, Tartu (EST)

Am Beginn organisierter estnischer Philatelie steht das Jahr 1880, als am 21. Juni zwei Philatelisten aus Haapsalu (Hapsal) zu Mitgliedern der Internationalen Dresdener Philatelistischen Gesellschaft (heute „Internationaler Philatelistenverein von 1877 Dresden e.V.“) ernannt wurden. Obwohl in den folgenden Jahren zahlreiche philatelistische Vereine und Gesellschaften entstanden, waren diese Gründungen nicht von Dauer. Mit dem wachsenden Interesse an der Philatelie entwickelten sich jedoch mehr und mehr Antiquitäten- und speziell Briefmarkengeschäfte, die sich dem Kauf und Verkauf von Briefmarken, Briefen und Postkarten widmeten. Auch begannen sie, philatelistische Zeitschriften zu publizieren.

Die erste von Esten in Estland begründete philatelistische Gesellschaft entstand in Tallinn (Reval). Am 26. August 1905 gründeten acht Philatelisten die „Tallinner Gesellschaft für Philatelie“, den „Club Mustpead“ („Schwarzköpfe“), der über alle politischen Veränderungen seither bis auf den heutigen Tag besteht. Mit Gründung der Republik Estland entstanden weitere philatelistische Gesellschaften, darunter am 28. Mai 1919 mit dem Verein „Eesto“ die damals mitgliederstärkste Gesellschaft in Estland und dem gesamten Baltikum.



Mit Gründung der „Internationalen Philatelistischen Gesellschaft Estlands“ („Rahvusvaheline Eesti Filatelistide Selts“, REFS) am 6. Dezember

1931 traten mehr und mehr Sammler von „Eesto“ in die neue Vereinigung über, so dass „Eesto“ sich 1937 auflöste.

Bis heute hat die Internationale Philatelistische Gesellschaft Estlands REFS insgesamt 34 Ausstellungen organisiert, darunter neun vor dem zweiten Weltkrieg und 25 seit der erneuten Unabhängigkeit Estlands 1991.



Seltenheiten



MiNr. 2 Großes P(OST), Feld B.91 bekannt: um 15



MiNr. 13x KF Gelbdruck kopfstehend Druckbogen 2x100



MiNr. 43A Pävalehtzählung überdruckt: 400



MiNr. 70 U Druckbogen 4x100 bekannt: etwa 50

← MiNr. 46/47 A Uw Auflage 840/830 bekannt: etwa 70 Paare

Heute und morgen

Ausstellungen in der Vergangenheit bis in die nahe Zukunft:



Die Ausstellung EstEx 2018 war dem 100. Jahrestag der ersten estnischen Briefmarke (Blumenmuster) des unabhängigen Estland und der estnischen Post gewidmet.

Vom 10.-12. Juli fand die ESTONIA 2020 unter dem Patronat der FEPA im Estnischen Nationalmuseum Tartu statt. Zahlreiche Besucher und eine gute Organisation machten sie trotz einiger Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie zu einem Erfolg für alle Beteiligten.

Als europäische Kulturhauptstadt 2024 soll Tartu erneut Austragungsort einer internationalen Briefmarkenausstellung werden. Ziel ist es, über 40 Nationen einzuladen und rekordverdächtige 1.000 Ausstellungsrahmen zur Verfügung zu stellen. Nähere Informationen erscheinen zeitig unter www.refe.ee und www.estex2024.ee.

100 Jahre Zivilluftfahrt in Estland

Thomas Löbbering, Holzappel (D)

Aeronaut (Eesti Õhusõidu Aktsia Selts = Estnische Luftfahrts-Aktiengesellschaft), die erste zivile Fluggesellschaft Estlands, erblickte am **7. März 1921** auf Initiative des Unternehmers **Robert Artur Holst** und des Flugpioniers **Jakob Tillo** das Licht der Welt.



Eesti Kirjandusmuuseum

Bild 1: *Robert Artur Holst (geb. 9./21.12.1885 in Kambja, verst. 19.4.1943 im GULAG bei Tawda, Oblast Swerdlowsk)*

Das Grundkapital von 10.000 Estnischen Mark steuerten im Wesentlichen schwedische und deutsche Investoren bei. Zu letzteren zählten die Sablatnig Flugzeugbau GmbH mit ihrer dänischen Beteiligung Dansk Luftekspress und der Lloyd Luftverkehr Sablatnig.¹ Obwohl Aeronaut nur sieben Jahre, von 1921 bis 1928, existierte, begann mit ihrer Gründung die nunmehr (über) 100jährige, erfolgreiche Geschichte der Zivilluftfahrt in Estland.

¹ Müller, Thomas 2021: Fluggesellschaft Aeronaut und die Anfänge des Luftverkehrs in Estland, in: ArGe Luftfahrt (Hg.). *Luftfahrt Nr. 4/2021 (167)*. [Mitteilungsblatt der Motiv-Arbeitsgemeinschaft Luftfahrt e.V.]

Im Jahr davor, zwischen dem 7. Februar und dem **15. März 1920**, hatte es bereits die bekannten **Eisflüge** über den Finnischen Meerbusen zwischen Helsinki und Tallinn in militärischer Verantwortung gegeben. Piloten, Maschinen und Logistik stellten die finnische und die estnische Luftwaffe. Einzelne zivile Passagiere und erstmals Luftpost wurden transportiert. Der Schwerpunkt lag auf dem diplomatischen Kurierdienst.



Bild 2: FDC Eisflug Tallinn–Helsinki vom 13./15. März 1920. Eingeschriebener Flugpostbrief 2. Gewichtstufe (16–30g) nach Paris: Brief 2,50 Mk, Einschreiben 1,25 Mk, Flugpost 2 x 5 Mk. Rückseitig: Helsinki 15.III.20. 3i, handschriftlich „H. Anto Postchef. Reval – Esthonia.“



Bild 3: Essay (Negativer Barytabzug) MiNr. 14. Bildmotiv: Flugzeug der Luftverkehrsgesellschaft L.V.G. „System Schneider“

Estlands erste Flugpostmarke, Michel Nr. 14, nur für den Eisflug am 15. März 1920 verwendet, bildet eine Maschine des Typs **L.V.G. „System Schneider“** ab, mittels derer die Eisflüge in estnischer Verantwortung bewerkstelligt wurden.



Franz Schneider (geb. 27.9.1871 in Konstanz, verst. 24.5.1941 in Tokio), deutsch-schweizerischer Ingenieur und Flugpionier, war zeitweilig Inhaber und Chefkonstrukteur der Luftverkehrsgesellschaft (L.V.G.) gleichen Namens.

Die Entwicklung der Maschinen dieses Flugzeugtyps – für Start und Landung auf Wasser, Schnee und Eis mit Kufen ausgestattet – reichte zurück bis 1912. Während des I. Weltkriegs wurden sie laufend weiterentwickelt und zahlreich von Deutschland und den Mittelmächten geflogen. Die Maschinen des finnischen und estnischen Militärs für die Eisflüge 1920 stammten größtenteils aus deren Beständen.

Bild 4: *Franz Schneider um 1915*

Bild 5: *Sablatnig P-III „Lea“, Estland Ausgabe „100 Jahre Zivilluftfahrt“ vom 20. September 2021, MiNr. 1023*



Die zivile Fluggesellschaft **Aeronaut** griff nicht auf einen militärischen Flugzeugtyp des I. Weltkriegs zurück, sondern nutzte eine Neuentwicklung für den Lufttransport von Passagieren und Fracht: Die **Sablatnig P-III**.

Hans Seehase (geb. 5.3.1883 in Rostock, verst. 19.9.1974 in Schalksmühle) hatte den mit Sperrholz beplankten Hochdecker 1918 im Auftrag von Josef Sablatnig entwickelt. Die mit Stoff bespannten, beklappbaren Tragflächen ermöglichten den Bahntransport, das geringe Leergewicht von 1.334 kg bei starker Motorleistung von 260 PS eines Maybach-Sechszylinders eine hohe Zuladung von bis zu 850 kg. Hinzu kam, dass die Sablatnig P-III mit 135 m beim Start und 165 m bei der Landung eine ausgesprochen geringe Pistenlänge benötigte. Bei zunächst offenem Cockpit saß der Pilot im Freien. Für die maximal sechs Passagiere gab es eine geschlossene Kabine, beheizbar und beleuchtet.

Hans Seehase lebte als Ingenieur seine Prinzipien „sicher, einfach, zerlegbar“. Die Umsetzung dessen gelang ihm mit der Sablatnig P-III auf beeindruckende Weise. 1916 war er Technischer Leiter der Sablatnig Flugzeugbau GmbH geworden. Zusammen mit dem Firmeninhaber **Josef Sablatnig** (geb. 9.2.1886 in Klagenfurt, gest. 28.2.1946 in Buchenwald, Speziallager 2), entwickelte er zunächst vorwiegend Seeflugzeuge für die Kaiserlich Deutsche Marine.

Vorausschauend und kaufmännisch geschickt stellten beide jedoch bereits während des Krieges 1918 auf die Entwicklung und den Bau von zivilen Passagierflugzeugen um und

entwickelten die Sablatnig P-III. Ab dem 21. April 1919 bediente die Lloyd Luftverkehr Sablatnig AG mit Maschinen des Typs SAB P-III die erste deutsche Auslandsfluglinie Berlin–Warnemünde–Kopenhagen–Stockholm im Liniendienst.

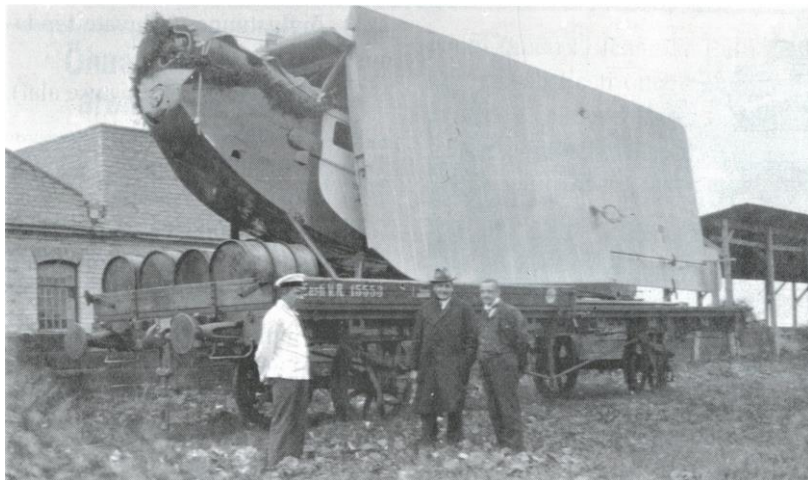


Bild 6: Tallinn-Sadam 1922, Eisenbahnverladung einer festlich geschmückten und „zerlegten“ Sablatnig P- III



Bild 7: Aeronaut Sablatnig P-III und Junkers F-13 Flugzeuge auf dem Flughafen Tallinn-Lasnamäe, Hauptstützpunkt der Fluggesellschaft Aeronaut 1921 bis 1928



Bild 8: Firmensitz der Tallinner Waggon- und Maschinenbaugesellschaft „Dvigatel“ (1907 bis 2007)

Im Frühjahr 1921 gelang es Robert Artur Holst, für Aeronaut eine Maschine des erfolgreichen Flugzeugtyps SAB P-III zu mieten.

Aus der Erprobung der SAB P-III „Lea“ 1921 entwickelte sich eine für beide Unternehmen gewinnbringende Kooperation: Sablatnig verhandelte mit Aeronaut den Lizenznachbau weiterer SAB P-III in der Tallinner Waggon- und Maschinenbaugesellschaft „**Dvigatel**“. Und durch die Produktion im Ausland gelang es Sablatnig, die Exportbeschränkungen des Versailler Vertrags für den deutschen Luftfahrzeugbau zu umgehen. Aeronaut gelang mit der Akquirierung der Einstieg in den lukrativen Zukunftsmarkt des Luftfahrzeugbaus.

Bild 9: SAB P III,
MiNr. 48B mit
Rollfahrwerk,
MiNr. 49B mit Ku-
fen



Bis 1923 produzierte Dvigatel für Aeronaut insgesamt elf Maschinen des Typs SAB P-III, welche die estnische Kennung E-1 bis E-3 und E-5 bis E-12 erhielten. Die Wertstufen zu 5 und 10 Marka der estnischen Flugpostausgabe vom 12. Februar 1924, MiNr. 48/49 B, zeigen Maschinen des Typs SAB P-III in der Sommerversion mit Rollfahrwerk und in der Winterversion mit Kufen. Parallel zur Flugzeugproduktion bei Dvigatel entstand im Laufe des Jahres 1922 am Flughafen Lasnamäe ein erster fester Hangar, in dem die Maschinen stationiert und geschützt vor der Witterung gewartet werden konnten (Bild 7). Start- und Landebahn blieb die vorhandene Graspiste.

Der **Eröffnungsflug** nach **Norden** gelang Aeronaut am **29. April 1921** mit der ersten gemieteten Sablatnig P-III „Lea“ (Bild 5) auf der Strecke **Tallinn–Helsinki**. Obgleich Eesti Post und Wikipedia gleichlautend von einem „Postflug“ sprechen, ist dem Autor kein schriftlicher Nachweis bekannt, ob und ggf. wieviel bzw. welche „Post“ hierbei transportiert wurde. Sollten die Angaben zutreffen, so wurde Flugpost wohl ohne besondere Kennzeichnung und ohne zusätzliche Flugpostgebühr befördert.

Der **Eröffnungsflug** nach **Süden** gelang mit derselben Maschine am **29. Juli 1921** von **Tallinn nach Riga** und damit der Anschluss Estlands an das internationale Luftverkehrsnetz, konkret die Verbindung nach Stockholm, welche Svensk Lufttraffik mit Flugzeugen des Typs Junkers F 13 (Bilder 7 und 12) betrieb. Weitere **Versuchsflüge** fanden 1921 auf den Strecken Tallinn–Riga und Tallinn–Helsinki statt. Von einem Linienflugverkehr kann jedoch nur ansatzweise und für die Monate August und September gesprochen werden.

So bediente Aeronaut vom **31. August bis zum 30. September 1921** die Strecke **Tallinn–Riga**. Für diese Flüge existieren Angaben in Kilogramm über die mit deutschen Fluggesellschaften über Riga hinaus nach Königsberg transportierte Luftpost.



Bild 10: Zuschlagfreie Flugpostkarte Tallinn–Riga–Königsberg, 1921

Weder erhob Aeronaut oder die estnische Post eine zusätzliche Luftpostgebühr, noch erfolgte estnischerseits eine besondere Kennzeichnung der Poststücke, weshalb bisher auch nur wenige Briefe und Karten aus und nach Estland aus diesem Zeitabschnitt bekannt sind. Lediglich eine entsprechende Verfügung des deutschen Reichspostministeriums sorgte zwischen dem 23. September und dem 14. Oktober 1921 bei allen über Königsberg geleiteten Poststücken für die in Bild 10 dargestellte Kennzeichnung.



Bild 11: Flugzeug des Typs LVG C.VI. Die Typen V bis VIII wurden während des I. Weltkriegs als zweiseitige Aufklärungsflugzeuge gebaut. Aeronaut nutzte zwei Maschinen des Typs LVG C.V. vorwiegend zu Werbezwecken für Rundflüge.

Ende Juli **1922** kaufte Aeronaut von Sablatnig die im März 1921 gemietete SAB P-III und zusätzlich zwei LVG C.V. Im August und September 1922 wurden sechs der bei Dvigatel in

Lizenz gebauten SAB P-III ausgeliefert, so dass Aeronaut mit diesem Flugzeugpark systematisch die Ausbildung ihrer Piloten auf den neuen Maschinen und das Training des technischen Personals vorantreiben konnte. Einen regulären Linienflugverkehr führte Aeronaut auch 1922 nicht durch. Wohl aber fanden verschiedene Schauflüge zu Werbezwecken und Erprobungsflüge statt. Unter letztere sind die vom 29. August bis längstens dem 29. September 1922 in Zusammenarbeit mit der Danziger Luftreederei und der „Sablatnig-Flugzeugbau G.m.b.H.“ zwischen Tallinn und Riga durchgeführten Flüge einzuordnen.



Bild 12: Flugzeug des Typs Junkers F-13
der Deutsch-Russischen Luftverkehrsgesellschaft mbH (DERULUFT)

Zu Beginn des Jahres **1923** stieg die Junkers Flugzeugwerk AG, welche zuvor die Anteile von Sablatnig übernommen hatte, bei Aeronaut ein. Damit gehörte Aeronaut nicht nur zu den Gründungsmitgliedern der **Nord-Europa-Union**, sondern erhielt ebenso die Möglichkeit zur Modernisierung ihres Flugzeugparks mit Passagierflugzeugen des Typs Junkers F-13, des ersten Ganzmetallflugzeugs der Welt. Die Wertstufen zu 15, 20 und 45 Marka der estnischen Flugpostausgabe vom 12. Februar 1924, MiNr. 50/52 B, zeigen Maschinen des Typs Junkers F-13 in allen drei Versionen: als Wasserflugzeug mit Schwimmern und als Landflugzeug mit Rollfahrwerk bzw. mit Kufen für den Sommer- und den Winterbetrieb. Im April 1923 erwarb Aeronaut in Deutschland zwei Flugzeuge des Typs Junkers F-13 für die Fluglinie Tallinn-Helsinki, womit sich ihr Flugzeugpark bis Ende des Jahres auf insgesamt 15 Flugzeuge vergrößerte.

Der Flugbetrieb des Jahres 1923 hatte für Aeronaut bereits ab dem 9. bzw. 11. Februar mit Eisflügen zwischen Tallinn und Helsinki begonnen. Zunächst fanden drei Flüge pro Woche, vom 12. bis 29. März tägliche Flüge statt. Auch hier erfolgte der Transport von Flugpost ohne besondere Kennzeichnung und ohne zusätzliche Flugpostgebühren.



Bild 13: *Junkers F-13 mit Schwimmern, Rollfahrwerk und Kufen, MiNr. 50/52 B*

Dies galt nicht mehr für die durch Aeronaut zwischen dem 1. und dem 21. Oktober 1923 be-

diene Strecke Tallinn–Riga und für die zwischen dem 1. Oktober und dem 20. Dezember 1923 bediente Strecke Tallinn–Helsinki. Beide „Postflug-Hausstrecken“ der Aeronaut bilden den **Beginn des regelmäßig bedienten Linienflugverkehrs. Zusätzliche Flugpostgebühren im Auslandsverkehr** waren jetzt mit den ab dem 1. Oktober ausgegebenen Flugpostmarken und zu den bekannten Gebührensätzen zu entrichten, MiNr. 41 bis 45.

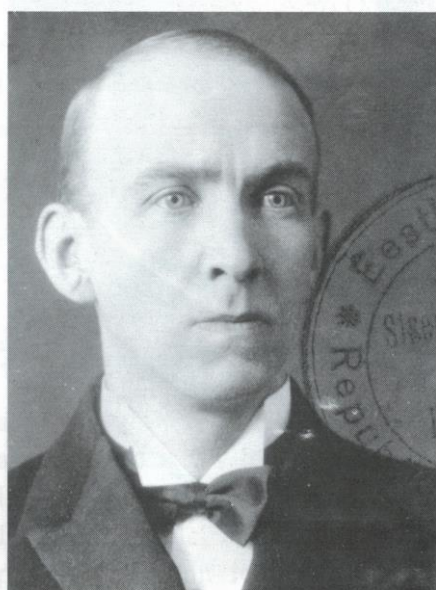
Eine Notiz aus der Rigaschen Rundschau No. 150 vom 14. Juli 1923 wirft ein Schlaglicht auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die weitreichenden Pläne für den Ausbau auch des innerestnischen Flugverkehrsnetzes: „*Laut Kontakt zwischen dem estnischen Verkehrsministerium und der A.G. „Aeronaut“ erhält die Gesellschaft vom Ministerium ein zinsfreies Darlehen von 5 Millionen Mark zur Erweiterung ihrer Tätigkeit. Die Gesellschaft erhält **auf 10 Jahre das Monopol auf die Einrichtung von Luftlinien in Estland**, muss aber Luftlinien entsprechend den Wünschen des Ministeriums eröffnen. Jetzt wird ein dreimal wöchentlicher Verkehr Reval–Fellin–Dorpat und ein täglicher (mit Ausnahme der Sonntage) Reval–Riga–Memel–Königsberg mit Anschluß an die ausländischen Linien und Reval–Helsingfors eröffnet. Die Fahrt (sic!) von Reval nach Helsingfors dauert bekanntlich 35 Minuten, nach Riga – 2 ½ Stunden, nach Königsberg – 7 ½ Stunden. Später ist der „Aeronaut“ verpflichtet, auch Luftverkehr mit Hapsal, Arensburg, Kielkond und Pernau, sowie mit Petersburg einzurichten*“.²

Wir wissen heute, dass von diesen Plänen nur der Auslandsflugteil verwirklicht wurde, der **Inlandsflugteil** jedoch nicht. Ebenso deutlich wird, dass es sich bei Aeronaut um ein gemeinsames privatwirtschaftlich–öffentliches Unterfangen handelte, bei dem der Staat nicht nur die Anschubfinanzierung übernahm, sondern auch innerbetrieblich erheblichen Einfluss ausübte. So wird sowohl nachvollziehbar, warum die **Einnahmen** aus dem postalischen Verkauf der Flugpostzuschlagmarken vertraglich zunächst ausschließlich Aeronaut zugute kamen als auch, warum es immer wieder auf staatliche Veranlassung „flugpostzuschlagsfreie“ Zeiträume und Flugrouten gab.

² von Hofmann, Harry 2003: *Lettland: Die Luftpost 1920–1940*, Hamburg, S. 293 f.



Bild 14: Jüri-Ots-Flug Tallinn–Helsinki vom 28. November 1923, Satzfrankatur MiNr. 41-45(B) mit allen Wertstufen zu 5, 10, 15, 20 und 45 Markka, rückseitig Ankunstempel Helsinki -1XII23.11li



Jüri Ots

Bild 15: Jüri Ots (geb. 18.2.1889 in Laiuse, verst. 8.8.1972 in Enköping / Schweden); Flugpionier und Geschäftsmann, 1922 bis 1927 Chefpilot und Geschäftsführer der Fluggesellschaft Aeronaut.

Er steuerte am 28. November 1923 die Aeronaut Maschine, mit der die durch ihn beschrifteten und an ihn selbst adressierten Briefe von Tallinn nach Helsinki geflogen und am 1. Dezember in Helsinki mit Ankunstempeln versehen wurden.

Es sind etwa 30 solcher „Werbebriefe“ bekannt.



Bild 16: Eisflug 1924 Tallinn–Helsinki **mit Flugpostzuschlag** 20 Marka, Brief 15 Marka

Die **Eisflüge** des Jahres **1924** leistete Aeronaut zwischen dem 11. Februar und dem 5. April zusammen mit der finnischen Gesellschaft Aero O/Y. Soweit Flugpost aus Tallinn nach Helsinki befördert wurde, war sie nun als „Par avion“ zu kennzeichnen und unterlag den Flugpostgebühren im Auslandsverkehr. Parallel hierzu wurde für die Dauer des aufgrund Eisgangs unterbrochenen Schiffsverkehrs zeitweilig sämtliche Post per Flugzeug ohne weitere Kennzeichnung und ohne zusätzliche Flugpostgebühr per Luftpost transportiert.

Es ergab sich die ungewöhnliche Situation, dass zeitweilig für dieselbe Transportleistung unterschiedliche Gebühren erhoben wurden. 1924 setzte die Hauptpostverwaltung durch, dass Aeronaut nurmehr die Einnahmen aus dem Verkauf von Flugpostzuschlagmarken für tatsächlich geflogene Poststücke erhielt. Die Einnahmen aus dem Verkauf anderweitig verwendeter Flugpostzuschlagmarken – etwa für philatelistische Zwecke – kamen jetzt der Postverwaltung zugute. Dies traf erstmals für die ab dem 12. Februar 1924 verausgabten Marken zu, Michel Nr. 48/52 A/B.

Der Linienflugverkehr des Sommerflugplans von und nach Tallinn verlief zwischen dem 15. Mai und dem 6. Oktober **1924** planmäßig. Gleiches galt für den **Sommerflugplan 1925**, bei dem Aeronaut wie schon 1924 zusammen mit der „Lettländischen Luftverkehrsgesellschaft“ (Junkers Luftverkehr) und der finnischen Gesellschaft Aero O/Y als Teil der „Nord-

Europa-Union“ die Flüge von Riga über Tallinn nach Helsingfors zwischen dem 20. April und dem 30. September 1925 in beiden Richtungen bediente.



Bild 17a: Eisflug 1924 Tallinn–Helsinki **ohne Flugpostzusatzgebühr**,
Auslandspostkarte nach Norrköping / Schweden 9 Marka

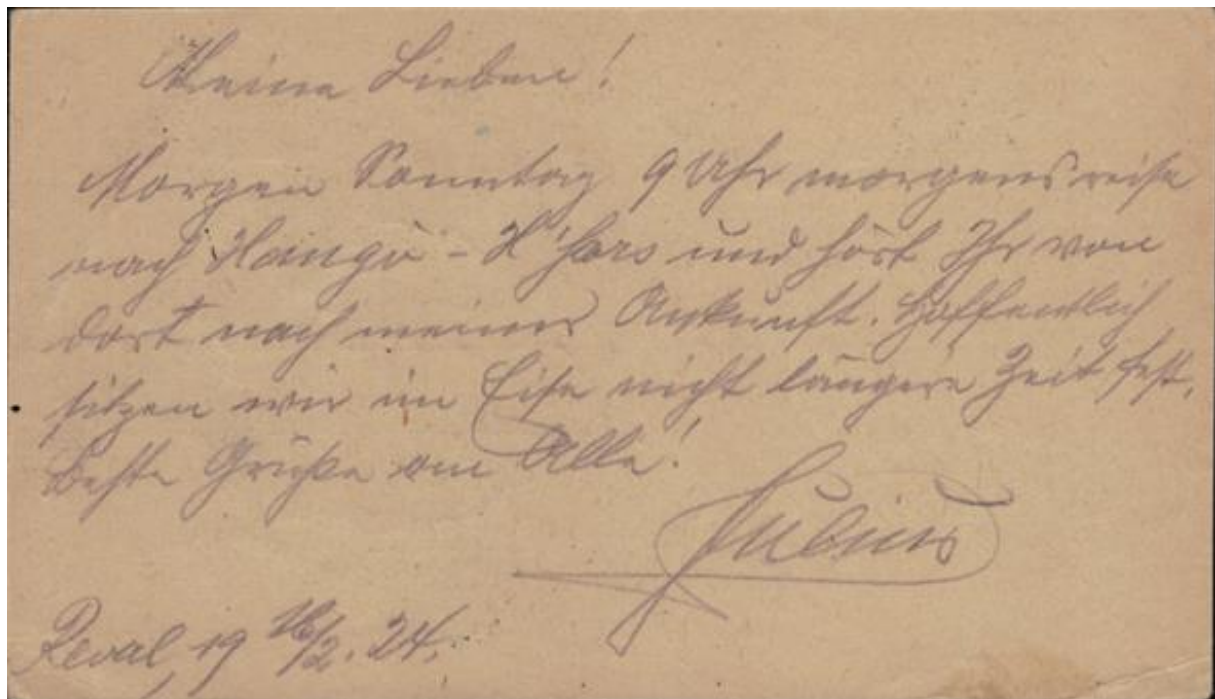


Bild 17b: Text „Meine Lieben! Morgen Sonntag 9 Uhr morgens reise nach Hangö – H´fors und hört Ihr von dort nach meiner Ankunft. Hoffentlich sitzen wir im Eise nicht längere Zeit fest. Beste Grüße an Alle! Julius – Reval, 19 16/2. 24.“



Bild 18: Auslandsdrucksache (ADS) mit dem 1925 für die Büros der Fluggesellschaft eingeführten Stempel TALLINN-AERONAUT *EESTI* 21 IX 25 aus Tallinn über Riga (ab dort Weitertransport mit Junkers Luftverkehr) und Königsberg (Pr.) 1 (ab dort Bahntransport) nach Konstanz am Bodensee. ADS 4 Marka; als Drucksache bis 50g gemäß Gebührentabelle mit 45 Marka Flugpostgebühr zu frankieren, jedoch entsprechend gängiger Praxis ohne Beanstandung für die niedrigere Flugpostgebühr von 20 Marka für Briefe bis 20g transportiert

Neu hinzu kam, dass **ab dem 1. Mai 1925** erstmals gewöhnliche **Pakete** bis 5 kg **als Luftfracht** transportiert werden konnten. Das Amtsblatt des deutschen Reichspostministeriums führt die Gebühren in deutscher Währung und Goldfranken des Weltpostvereins auf.³ Ob und ggf. in welcher Weise die deutsche Verfügung für Estland umgesetzt und im dortigen Reichsanzeiger veröffentlicht wurde, ist hier nicht bekannt. Die estnische Gebührenordnung weist nur für die Zeit vom 1. Juli 1928 bis zum 30. April 1934 entsprechende Gebühren aus, aber nur für Pakete bis zu 3 kg.⁴

Ab 1926 subventionierte der estnische Staat nicht länger die Aeronaut Fluglinie Tallinn-Riga, weshalb Aeronaut diese einstellte.

³ von Hofmann, Harry 2003: *Lettland: Die Luftpost 1920-1940*, Hamburg, S. 302 f.

⁴ Mattila, Esa 1987: *Viron Postimaksuja, Postal Rates of Estonia 1918-1940*, Lahti, S. 66



Bild 19: Flugpostbrief TALLINN-AERONAUT 24 III 26 nach HELSINGFORS postlagernd AERO O/Y. 24. III. 26. Brief 20 Marka, Flugpostgebühr 20 Marka (Satzfrankatur überfrankiert)



Bild 20: Aeronaut **Inlands-Eisflug 1926 ohne Flugpostzusatzgebühr** Tallinn–Kärddla (auf Hiiumaa/Dagö). Handschriftlicher Vermerk: „Saadud Kärddlas 27/IV 1926a hydroaeroplaaniga Tallinnast / Kont. ülem Peters“ = „erhalten in Kertel am 27.IV.1926 mit dem Wasserflugzeug aus Tallinn / Kontorvorsteher Peters“



Bild 21: Flugpostbrief Riga–Tallinn–Helsinki, frankiert mit lettischen Briefmarken nach lettischem Tarif, entwertet mit dem Stempel **TALLINN–AERONAUT *EESTI* 17 IX 25** in deren Büro **auf dem Flughafen Riga** und mit Aeronaut von dort über Tallinn nach Helsinki geflogen



Bild 22a: 1925 bis 1928 führte die estnische Fluggesellschaft Aeronaut für in ihren Büros auf den Flughäfen Tallinn-Lasnamäe, Riga und Helsinki aufgelieferte Luftpost diesen Stempel, Hurt/Ojaste DP2, 19. Abschläge in Schwarz und Violett.

Bild 22b: In ähnlicher Weise nutzte die finnische Fluggesellschaft AERO O/Y. während der 1920er Jahre den abgebildeten Stempel in ihrem Helsingforsener Büro, Abschläge ebenfalls in Schwarz und Violett.

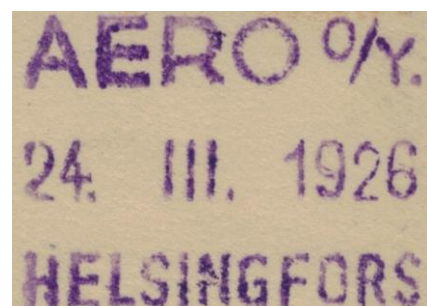




Bild 23: Aeronaut **Inlandsflug 1926** Tallinn-Aeronaut-Kuressaare **mit Flugpostzusatzgebühr** 10 Marka; einzige zeitweilig für Touristenflüge von / nach Saaremaa (Ösel) in den Sommermonaten betriebene Inlandfluglinie der Fluggesellschaft Aeronaut

Es verblieb zunächst die profitable Postflugstrecke Tallinn–Helsingfors (Bild 19), wobei auch diese 1926 gemeinsam von Aeronaut und der finnischen Fluggesellschaft AERO O/Y und ab 1927 weitgehend nur noch von AERO O/Y betrieben wurde. Der estnische Staat hatte Aeronaut 1926 das exklusive Streckenrecht entzogen und einen separaten Vertrag mit der finnischen Gesellschaft geschlossen.

Philatelisten stellt sich die bis heute nicht endgültig geklärte Frage, warum es in Estland **ab dem 23. Juli 1923 bis zum 30. April 1934** neben den Auslandsfluggebühren auch **Inlandsfluggebühren** gab und ab dem 1. Oktober 1923 die entsprechenden Flugpostmarken, jedoch mit einer Ausnahme **keine Inlandspostflüge im Linienflugverkehr mit nach diesen Tarifen freigemachter Flugpost**. Einen Teil der Antwort liefert sicherlich die erwartungsfrohe Notiz der Rigaschen Rundschau hinsichtlich der beabsichtigten Einrichtung eines Linienflugverkehrs innerhalb Estlands. Bekannt geworden sind bisher lediglich einzelne **Sonderflüge** der Aeronaut im Inland, sowohl frankiert mit der Flugpostzusatzgebühr von 10 Marka für den Inlandsflugbrief bzw. 5 Marka für die Inlandsflugpostkarte als auch gänzlich ohne Flugpostzusatzgebühr (Bilder 17, 20, 23).

Auch für die vom 2. Februar bis zum 1. April **1928** auf der Fluglinie Helsinki-Tallinn durchgeführten **Eisflüge** entsprach die Praxis nicht der schriftlich fixierten Tarifordnung. Während dieses Zeitraums wurde sämtliche Post unterschiedslos und ohne besondere Kennzeichnung per Flugzeug transportiert. Dabei erscheint aufgrund der jetzt darzustellenden Zusammenhänge zumindest fraglich, ob diese Flüge überhaupt noch in Verantwortung von Aeronaut durchgeführt wurden⁵. Wahrscheinlicher ist, dass sie tatsächlich durch die finnische Gesellschaft **Aero O/Y** abgewickelt wurden und Aeronaut nurmehr als „Rechnungsgröße“ fungierte. Der Grund für diese Annahme wird deutlich im Folgenden:

Der Beitritt von Aeronaut zu dem am 7. Mai 1925 neu gebildeten Zusammenschluss von Fluggesellschaften unter dem Dach der „**Europa-Union**“ machte Aeronaut zum Anteilseigner eines internationalen und deutsch dominierten Firmenkonglomerats. Der estnische Staat war jedoch nicht bereit, eine private estnische Fluggesellschaft unter deutscher Vormachtstellung auf Dauer zu subventionieren, weshalb er ab 1926 die Subventionierung der Aeronaut Linie Tallinn-Riga verweigerte und Aeronaut diese Linie einstellen musste.



Bild 24: *Jakob Tillo (Dritter von links, geb. 11.2.1887 in Lätkalu, verst. 30.1.1926 in Tallinn) vor einer L.V.G. C.V. auf dem Flughafen Tallinn-Lasnamäe*

Weiteres trat hinzu: Am 24. Januar **1926** stürzte eine der beiden Junkers F-13 Maschinen während eines Rundflugs über Tallinn ab. Der Pilot **Jakob Tillo**, einer der beiden Firmengründer und Anteilseigner, verstarb wenige Tage später an den Folgen der bei dem Absturz erlittenen Verletzungen. Durch seinen Tod geriet Aeronaut unmittelbar in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Die Firma wandte sich daraufhin im April erneut an die estnische Regierung mit der Bitte um weitere finanzielle Unterstützung, was diese jedoch ablehnte. So musste Aeronaut bereits am 11. April 1926 vorübergehend den Flugbetrieb einstellen und in den folgenden Monaten nahezu das gesamte nicht estnische Personal gegen estnische Beschäftigte austauschen, immer in der vergeblichen Hoffnung, so erneut Subventionen des estnischen Staates zu erhalten.

⁵ Hurt Vambola & Ojaste Elmar 1986 in: *Eesti-Estland, Philatelie & Postgeschichte, Handbuch Katalog*, Göteborg. S. 376

Bei dem Gesuch um weitere finanzielle Unterstützung hatte Aeronaut Einblick in die Rentabilität der von ihr unterhaltenen Fluglinien geben müssen, wobei sich die Verbindung Tallinn–Helsingfors als einzig rentable Verbindung herausstellte. Diese Flugverbindung übernahm auf Betreiben des estnischen Staates ab dem 1. Mai 1926 die finnische Gesellschaft Aero OY. Ein ähnliches – und offensichtlich abgestimmtes – Gesuch um finanzielle staatliche Unterstützung für die defizitäre Fluglinie Riga–Tallinn hatte die „Lettländische Luftverkehrsgesellschaft“ (Junkers Luftverkehr) an die lettische Regierung gerichtet mit demselben negativen Ergebnis. Daraufhin stellte Junkers Luftverkehr die Linie Riga–Tallinn–Helsingfors ein. So ergab sich 1926 die für Estland missliche Lage, **vom internationalen Flugverkehr von und nach Riga abgeschnitten** und nur noch über Helsingfors und Stockholm mit diesem verbunden zu sein⁶.

Diese Lage verbesserte sich auch im Folgejahr nicht. Denn für den Sommerflugplan übernahm die finnische Gesellschaft Aero OY zwar vom 1. Mai **1927** bis zum 24. August die Flugverbindung Riga–Helsingfors, jedoch **ohne Zwischenlandung in Tallinn**. Gleiches galt danach für dieselbe Streckenführung seitens der Deutschen Lufthansa bis zum 10. September 1927⁷. Aeronaut befand sich in Insolvenz und Tallinn blieb ohne Anschluss an das internationale Flugverkehrsnetz von und nach Riga.

Die Agonie Aeronauts sollte zwei Jahre andauern, bevor die insolvente Gesellschaft per Gerichtsbeschluss mit Wirkung vom **15. April 1928** endgültig **liquidiert** wurde. Bis dahin hatten verschiedene Fluggesellschaften, mit denen Aeronaut bisher zusammengearbeitet hatte, den Flugzeugpark und einen Teil der Belegschaft übernommen. Mit dem Sommerflugplan 1928 schloss die „Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft“ (DERULUFT) ab dem 8. Juni bis zum 15. Oktober Tallinn wieder an das internationale Luftverkehrsnetz von und nach Riga und Helsingfors an. Erst **1939** sollte Estland mit **A/S AGO** für wenige Monate eine weitere halbstaatliche Fluggesellschaft erhalten. Bis dahin wickelten ausschließlich nichtestnische Fluggesellschaften den Flugverkehr von und nach Estland ab.

Bild 25: Stempel „Flughafen Nehatu Tallinn“ (bei Pirita), Hauptstützpunkt der Deutsch–Russischen Luftverkehrsgesellschaft mbH DERULUFT 1928–1933



⁶ Ebda. S. 306

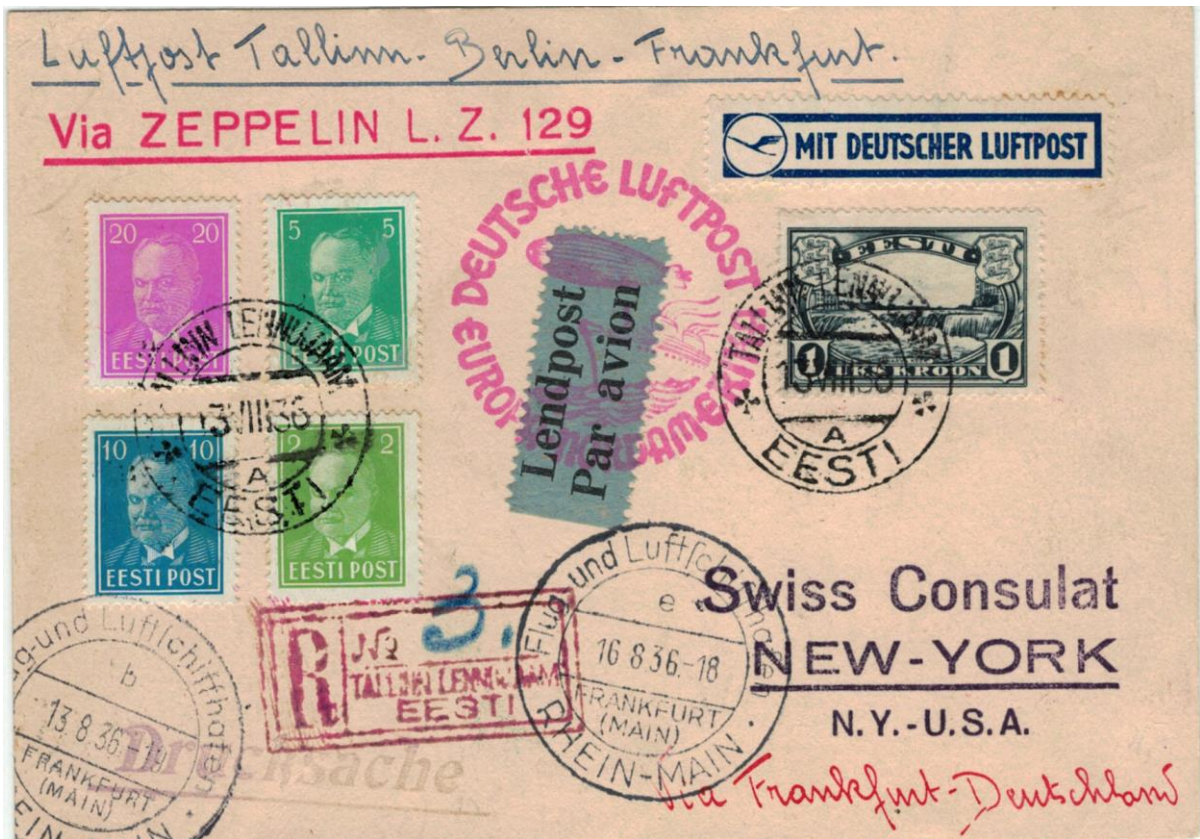
⁷ Ebda. S. 309

Das Datum der Liquidation der Fluggesellschaft Aeronaut mit Wirkung vom 15. April 1928 besitzt auch Bedeutung für uns Philatelisten. Gingen für die Dauer der rechtlichen Existenz von Aeronaut 1921 bis 1928 die **Einnahmen der mit Flugpostmarken** entrichteten Zusatzgebühren **an die private Fluggesellschaft Aeronaut**, so gingen sie **ab dem Tag deren Liquidierung an die staatliche estnische Post**. Dies ist der Grund dafür, dass sämtliche estnischen Flugpostmarken mit dem **15. April 1928** ihre Frankaturkraft verloren und Flugpostgebühren ab dann mit „normalen“ Briefmarken zu entrichten waren.

Aus demselben Grund erscheint es nachvollziehbar, dass die **Inlandsfluggebühren** der estnischen Postverwaltung ab 1923 – sozusagen vorausschauend – für die durch Aeronaut einzurichtenden zukünftigen Inlandsfluglinien erlassen wurden. Da Aeronaut für die Dauer ihrer Existenz die zusätzlichen Flugpostgebühren selbst einzog, erscheint die staatliche Maßnahme folgerichtig. Mit Liquidierung der Fluggesellschaft Aeronaut entfiel die Möglichkeit, Flugpostgebühren durch sie einzuziehen zu lassen und wohl auch die wirtschaftliche Machbarkeit, Inlandsfluglinien durch internationale Fluggesellschaften einrichten zu lassen. Folglich entfiel auf Dauer die Notwendigkeit entsprechender Inlandsflugtarife. Die Einziehung der Auslandsfluggebühren übernahm der Staat selbst und die nicht benötigten Inlandsfluggebühren wurden mit Wirkung vom 1. Mai 1934 ersatzlos gestrichen.



Bild 26: Flughafen Tallinn-Ülemiste, Stempel des Flughafenpostamtes TALLINN-LENNUJAAM A +EESTI+ 26 X 37, in Gebrauch 1936–1940, Hurt/Ojaste EO:2, 26. Porti ab 1.5.37: Brief nach Schweden 15 Senti, Flugpostzuschlag 20 Senti



Bilder 27 u. 28: Zuleitung zur 7. Nordamerikafahrt L.Z. 129 nach New York. U.a. R-Stempel und Stempel TALLINN-LENNUJAAM A *EESTI* 13 VIII 36 (H/O 647:1), DERULUFT-TALLINN (Flughafenbüro Ülemiste DERULUFT 1934-1937, H/O DP:5), EESTI AVIO Lennujuhatus Tallinn (Flugleitung, 1934-1940 in Ülemiste, H/O DP:7). Porti: ADS 12 S., R 25 S., L.Z. 129 1936 100 S.



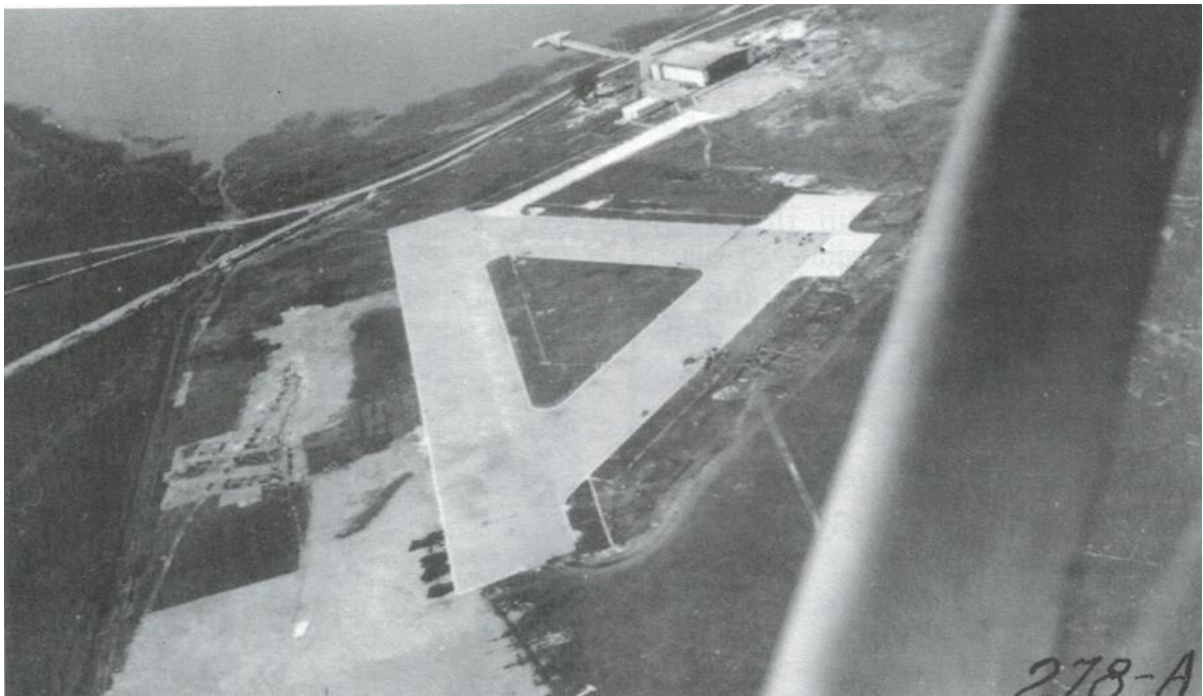


Bild 29: Flughafen Tallinn-Ülemiste in den 1930er Jahren

Die zivile Luftfahrt entwickelte sich nach dem Ende von Aeronaut stürmisch weiter, so dass die Flughäfen Tallinn-Lasnamäe und Tallinn-Nehatu nicht länger den Anforderungen genügten. Mit dem Ausbau des Flughafens **Tallinn-Ülemiste** und dessen Eröffnung am **20. September 1936** schlug die Geburtsstunde des heutigen Flughafens. Die Einweihung einer in Dreieckform angelegten Betonpiste ermöglichte erstmals Starts und Landungen bei jeder Windrichtung und zu jeder Jahreszeit.



Bild 30: Internationaler Flughafen Tallinn (-Ülemiste) „Lennart Meri“ 2009

Für Tallinn und Estland bedeutete dies die ganzjährige Verbindung mit der Welt. Erstmals gab es jetzt auch ein Empfangs- und Abfertigungsgebäude samt Postamt mit eigenem Stempel (bereits eröffnet am 15. Juni 1935). Die Älteren unter uns werden sich noch an dessen grauen sowjetischen Nachfolgebau aus den 1950er Jahren erinnern.



Bild 31: Briefmarke MiNr. 342, zum 70. Geburtstag von Staatspräsident Lennart Meri

Von dort bis zum heutigen **Internationalen Flughafen Tallinn** war es noch ein weiter Weg. Seit dem 29. März 2009 trägt er den Namen des zweiten estnischen Staatspräsidenten nach Wiedergewinnung der Selbständigkeit 1991, **Lennart Meri** (geb. 29.3.1929 in Tallinn, verst. 14.3.2006 ebd.).

Literatur

1. Müller, Thomas 2021: Fluggesellschaft Aeronaut und die Anfänge des Luftverkehrs in Estland, in: ArGe Luftfahrt (Hg.). *Luftfahrt Nr. 4/2021 (167)*. [Mitteilungsblatt der Motiv-Arbeitsgemeinschaft Luftfahrt e.V.]
2. *Eesti Filatelist* 1976, Nr. 18–19, S. 25 ff.
3. *Eesti Filatelist* 1980, Nr. 26, S. 122 ff.
4. Schönherr, Werner 1928: Die Flugpost Estlands. In: Berliner Briefmarkenzeitung 1928, Nr. 7 & 8. Abgedruckt in: *Eesti Filatelist* 1982, Nr. 28, S. 179 ff.
5. *Eesti Filatelist* 1982, Nr. 28, S. 277 ff.
6. Hurt, Vambola & Ojaste, Elmar 1986: *Eesti – Estland, Philatelie & Postgeschichte, Handbuch Katalog*. Göteborg.
7. Mattila, Esa 1987: *Viron Postimaksuja – Postal Rates of Estonia 1918–1940*. Lahti.
8. von Hofmann, Harry 2003: *Lettland: Die Luftpost 1920–1940*, Hamburg.
9. Lüning, Örjan 1978: *Luftpostens historia i Norden – The History of Airmail in Scandinavia*. Stockholm.
10. Kitvel, Toivo & Tilk, Johannes 2003: *Eesti lennukroonika*. Tallinn: OÜ AVIOPOL.

Bildnachweise

Wikipedia: Bilder 1, 4, 6–8, 11, 12, 15, 24, 29, 30

Eesti Post: Bilder 5 und 31

5 Senti Päts, Michel Nr. 115

Dr. med. Peter Feustel, Hollern-Twielenfleth (D)

Wieder ein Päts-Wert! Es wurde diesmal der 5-Senti-Wert untersucht, MiNr. 115, der am 20. März 1936 mit einer Auflage von 25.226.154 Exemplaren erschien. Angaben über eventuell 1941 vernichtete Bestände fehlen im Katalog von Hurt/Ojaste.

Untersucht wurden über 9.500 Einzelmarken, dabei auch einige senkrechte und / oder horizontale Paare sowie der Schalterbogen B. Wie bei dem 1-Sent-Wert (MiNr. 113), dem 2-Senti-Wert (MiNr.114) und dem 10-Senti-Wert (MiNr. 117) konnten – unterschiedlich häufig – senkrechte Bogenreihen ermittelt werden. Die Ursache hierfür wurde schon in der BALTIKUM Nr. 10 / 2020 auf Seite 15 erläutert: Nach handschriftlicher Erklärung des estnischen Grafikers Georg Westenberg erfolgte bei dem 15-Senti-Wert und vermutlich auch bei allen anderen Päts-Werten die Vervielfältigung mittels eines waagerechten Zwischenklischees. Dies erklärt die Existenz von 10 Markentypen. Unter „Cliché“ ist dabei eine Nachbildung, eine Schablone zu verstehen, mittels derer die 10 senkrechten Bogenreihen jeweils gedruckt wurden.

Es geht also um die Definition eventuell vorhandener Reihenmerkmale, d.h. derjenigen Merkmale, die auf allen Marken einer senkrechten Bogenreihe vorkommen. Bei dem 5-Senti-Wert lassen sich in 7 senkrechten Reihen sichere Reihenmerkmale definieren, nämlich in der 1., 2., 3., 6., 7., 8., und 9. Reihe. Einige Felder der 4., 5. und 10 Reihe können durch Übereinstimmung mit Merkmalen im Bogen dennoch definiert werden, unabhängig von den hier nicht vorhandenen Reihenmerkmalen und / oder durch Auswertung von horizontalen oder senkrechten Paaren.



Reihenmerkmale der 1. senkrechten Bogenreihe

Bild 1 Vorwölbung der li. oberen Rahmenecke nach li. außen

Bild 2 Kurzer weißer oder farbintensiver Zusatzstrich in der rechten äußeren Anzugstreifung, zwischen dem von oben gezählten 2. und 3. Strich der rechten äußeren Anzugstreifung

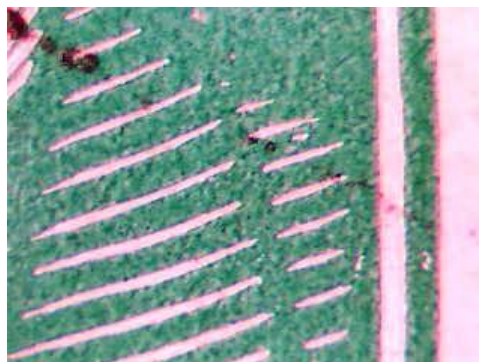




Bild 3 Feld 1: farbintensivere flache „Zone“ im oberen Außenrahmen außen über der linken 5



Bild 4 Feld 51: häufiges Teilmerkmal: ovaler grüner Punkt im weißen oberen Innenrahmen, eben links vor der rechten 5; hier nicht weiter abgebildet, gelegentlich vorkommend: unterseitige Delle oder auch Bruch in der von oben gezählten 8. horizontalen Stirnlinie senkrecht über dem linken Aug. Bei diesen Marken kann der Punkt im oberen weißen Innenrahmen auch fehlen.

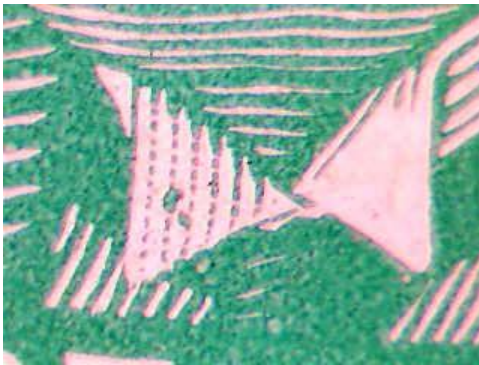


Bild 5 Feld 91: zwei gegeneinander versetzte Farbflecke in der von links gezählten 2. und 3. senkrechten Punktreihe der linken Kragenecke



Reihenmerkmale der 2. senkrechten Bogenreihe

Bild 6 „Delle“ im rechten Rahmen außen, etwas oberhalb des queren Schenkels des T von (POST)

Bild 7 Feld 92: größere Kerbe im linken Rahmen außen, etwas unterhalb des mittleren Querstrichs des E von E(ESTI)



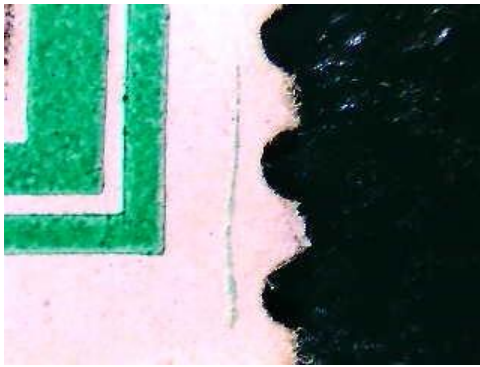


Bild 8 Feld 92: nicht im Bogen, häufiger bei Einzelmarken: etwas „geknickt“ verlaufender senkrechter Strich außerhalb des Markenbildes rechts unten

Reihenmerkmale der 3. senkrechten Bogenreihe



Bilder 9 und 10 Delle im linken Außenrahmen außen, eben unterhalb des oberen weißen Strichs sowie häufig kleine „Nase“ außen an der rechten unteren Außenrahmenecke



Bild 11 Feld 63: Kerbe bzw. Delle in der von oben gezählten 3. horizontalen farbigen Linie unterhalb der linken Mundseite

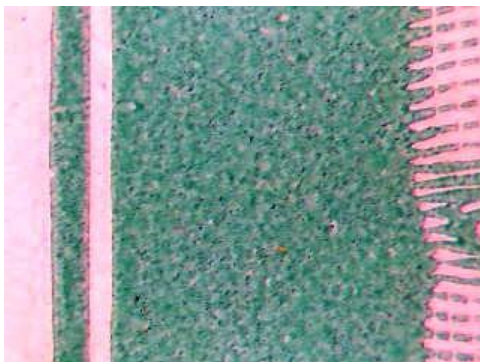


Bild 12 Feld 73: kleine Kerbe im linken Außenrahmen außen, horizontal eben oberhalb des rechten Auges



Bild 13 Feld 83: nicht im Bogen, horizontaler Bruch in der Außenkante des oberen Außenrahmens links; ein Übergang in einen breiteren Schrägbruch in Höhe des linken weißen Innenrahmens ist üblich. Sehr selten ist statt des horizontalen Bruchs auch nur ein farbintensiverer Strich vorhanden.



Bild 14 Feld 83 nicht im Bogen, gelegentliche häufige Kombination: weißer, untereinanderstehender Doppelpunkt im linken Markenbild, etwas oberhalb der Höhe des linken Auges

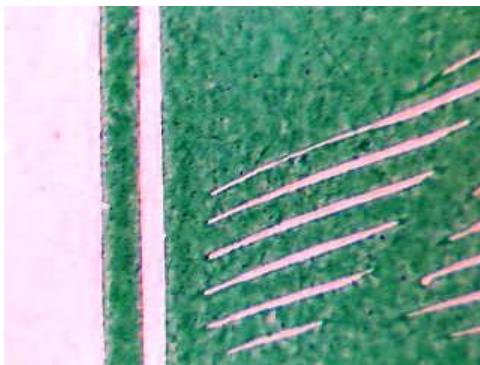


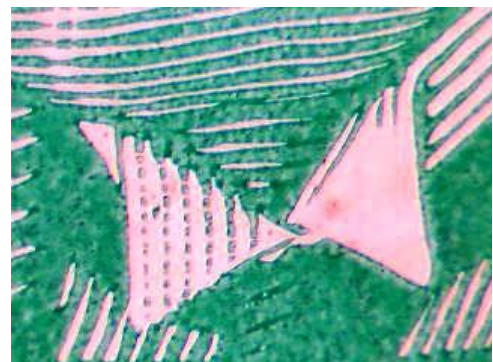
Bild 15 Feld 83: nicht im Bogen, seltenere zusätzliche Kombination: winzige Kerbe im linken Rahmen außen, zwischen der Höhe des oberen und des zweitoberen langen Strichs der linken äußeren Anzugstreifung

Reihenmerkmale der 4. senkrechte Bogenreihe: Keine



Bild 16 Feld 4: auch im Bogen vorkommend, bei Einzelmarken jedoch nur gelegentlich: „Zipfel“ außen an der rechten oberen Bogenecke

Bild 17 Feld 84: im Bogen vorhanden: Zusatzpunkt zwischen der 1. und 2. senkrechten Punktreihe der linken Kragenecke im oberen Drittel, sowie winziger Zusatzpunkt darüber



Reihenmerkmale der 5. senkrechte Bogenreihe: Keine

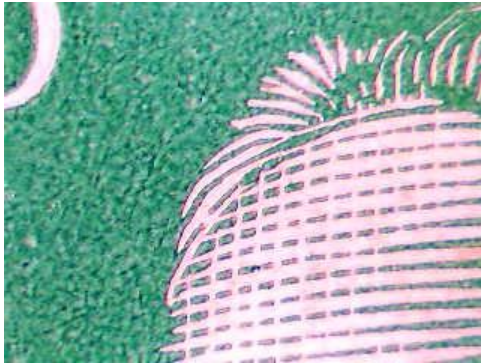


Bild 18 *Typisches Feldmerkmal im Feld 55: im Bogen vorhanden; schmaler „Haarbruch“ in der unteren Haarsträhne, in Höhe der von oben gezählten 4. ungeteilten Stirnlinie*

Reihenmerkmale der 6. senkrechte Bogenreihe

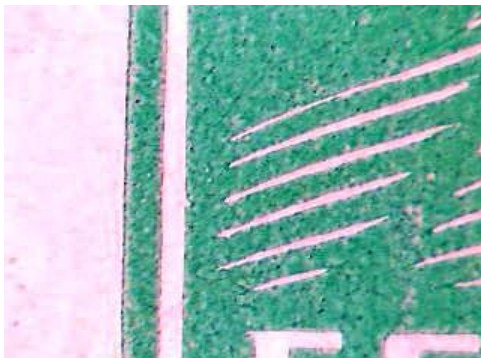


Bild 19 *Reihenmerkmal: Winzige Kerbe im linken Markenbildrand, in Höhe des von oben gezählten dritten Strichs der li. äußeren Anzugstreifung (Lupenbefund)*



Bild 20 *Feld 6, im Bogen: weißer Punkt weit seitlich oben im linken Markenbild, noch oberhalb der linken 5*



Bild 21 *Bei Einzelmarken Feld 6: gelegentlich kleine Kerbe im oberen Außenrahmen links, noch vor der gedachten Senkrechten durch den Hals der linken 5, sowie ein zweiter weißer Punkt mitten über dem Hals der linken 5*

Bild 22 *Feld 16: im Bogen vorhanden, winziger grüner Punkt re. seitlich zwischen den beiden Stirnabschnitten, zwischen der von oben gezählten 10. und 11. durchgehenden Stirnlinie*

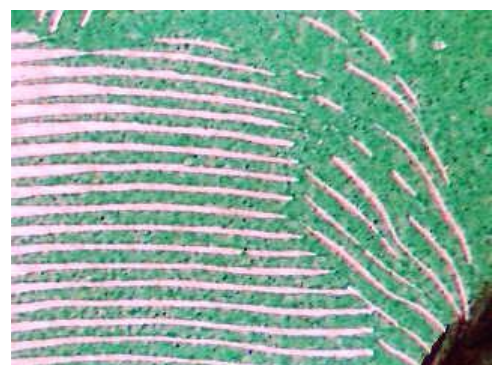




Bild 23 Feld 36: im Bogen vorhanden, bei Einzelmarken eher selten gefunden: kleine „Beule“ am unteren Außenrahmen außen, unter dem O von (P)O(ST)

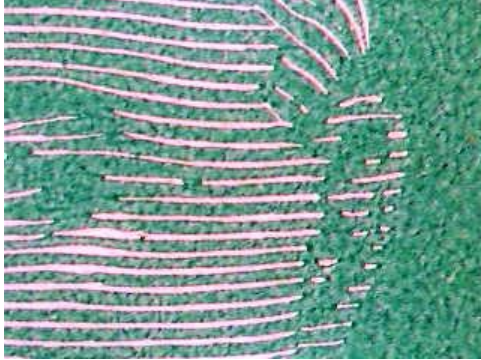


Bild 24 Feld 5, nicht im Bogen: farbiger deutlicher Punkt in einer Stirnlinie zwischen dem linken Auge und dem Ohr



Bild 25 Feld 66, nicht im Bogen: kleine weiße Warze auf dem unteren Strich der linken äußeren Anzugstreifung, markenseitig rechts, sowie winziger grüner Punkt in dem von unten gezählten 3. Strich der linken inneren Anzugstreifung, etwas rechts von der Mitte

Merkmale ohne definierbare Bogenposition in der 6. senkrechten Bogenreihe

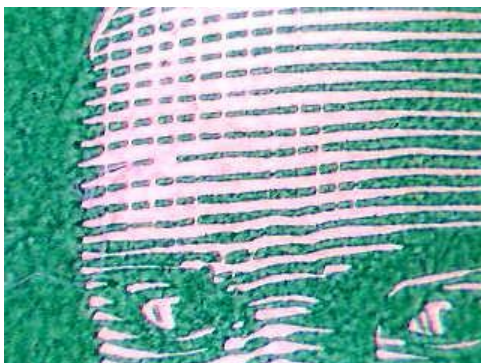


Bild 26 Deutlicher Stirnliniendefekt in der von unten gezählten 5. horizontalen Reihe der kurzen Stirnstriche, komplettes Fehlen eines Strichs in der 3. senkrechten Reihe der kurzen Stirnstriche

Bild 27 Feld 76: Kinnpunkt markenseitig rechts, im Bogen vorhanden



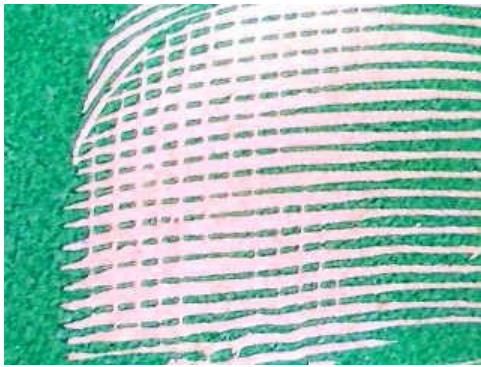


Bild 28 Feld 76: Liniendefekt in der 7. Stirnlinie von unten, in der 4. senkrechten Reihe statt eines Stirnstrichs Teilung eines Strichs in einen verkürzten Strich und einen rechts daneben liegenden Punkt, im Bogen vorhanden

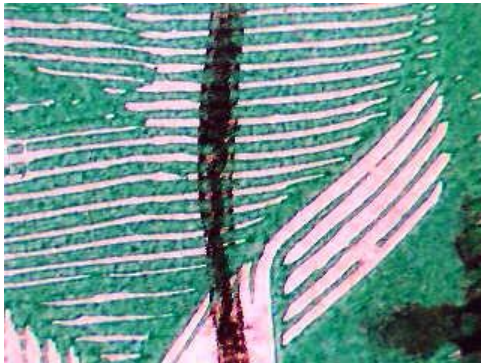


Bild 29 Zusätzlich zu Feld 76, jedoch nicht im Bogen vorhanden: schmaler Bruch des oberen Hemdkragenstrichs, etwas rechts von der Mitte sowie breiterer Bruch des 4. Hemdkragenstrichs, etwa in der Mitte

Nicht konstant vorhandene Reihenmerkmale der 7. senkrechten Bogenreihe



Bild 30 a) zarter Strich oder nur Punkt außerhalb des Markenbildes im Bereich der linken oberen Rahmenecke



Bild 31 b) kleiner Punkt zwischen den beiden linken senkrechten Punktreihen der linken Kragenecke, zwischen den oberen 2/3 und dem unteren 1/3

Marken ohne die genannten Merkmale können vorkommen; bei den folgenden Feldern oder Merkmalen wird nicht stets unterschieden, ob und welche Reihenmerkmale vorhanden sind.

Bild 32 Feld 7, nicht im Bogen: relativ selten flache farbintensivere „Zone“ außen im oberen Außenrahmen ganz rechts



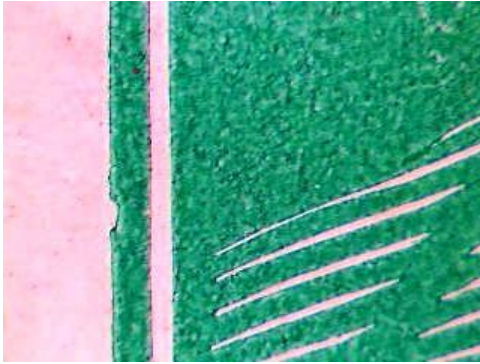


Bild 33 Feld 37, im Bogen vorhanden: deutliche Kerbe im linken Rahmen außen, in Höhe der Anzugstreifung oben; beide Merkmale sind dabei meistens vorhanden. Marken nur mit dem Punkt in der linken Kragenecke kommen vor

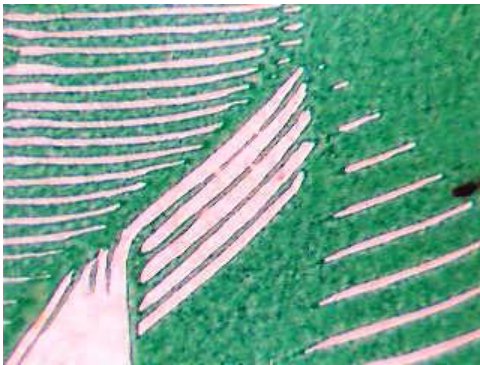


Bild 34 Feld 57, nicht im Bogen vorhanden: zweifacher Bruch des 1. = oberen Hemdkragenstrichs in der Mitte und in der rechten Seite (ca. 2/3 - 1/3)

Gelegentlich zusätzlich: ganz schmaler Bruch des 2. Hemdkragenstrichs unter dem mittleren Bruchstück des 1. Hemdkragenstrichs



Bild 35 Feld 77, im Bogen vorhanden: nach markenseitig rechts oben ansteigender Defekt in der 1., 2. und 3. Punktreihe der linken Kragenecke:

1. Reihe: zw. ob. 3/4 und unterem 1/4 der Punktreihe
2. Reihe: zw. ob. 2/3 und dem unteren 1/3 der Punktreihe
3. Reihe: zw. ob. 1/4 und unteren 3/4 der Punktreihe

Reihenmerkmale der 8. senkrechten Bogenreihe



Bild 36 Weiße Warze unten endständig am unteren Querstrich des 2. E von (E)E(STI)

Bild 37 Feld 48: Bruch des 2. Hemdkragenstrichs schmal linksseitig





Bild 38 Feld 48: weißer Schrägstrich im oberen Außenrahmen und ganz kurze Fortsetzung am oberen Markenbildrand oberhalb der rechten 5; der obere Strichanteil und/oder der untere Strichanteil können auch farbintensiver sein



Bild 39 Feld 98, nicht im Bogen: Defekt der rechten unteren Markenbildecke

Weitere Merkmale der 8. senkrechten Bogenreihe, Bogenpositionen jeweils nicht nachweisbar



Bild 40 „Stempelförmiger“ Defekt im Bereich der rechten unteren Rahmenecke



Bild 41 „Delle“ im rechten Außenrahmen innen, sowie weißer Punkt unterhalb der „Delle“

Bild 42 Weißer Punkt im unteren Außenrahmen unterhalb des Schlussbogens des S von (PO)S(T)



Weiteres Merkmal der 8. senkrechten Bogenreihe, Bogenposition nicht nachweisbar

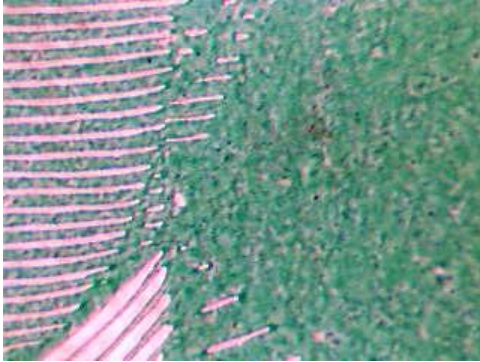


Bild 43 *Weißer Punkt zwischen Ohr und dem oberen Ende des Hemdkragens, außerhalb der Schraffierung neben der Gesichtskontur*

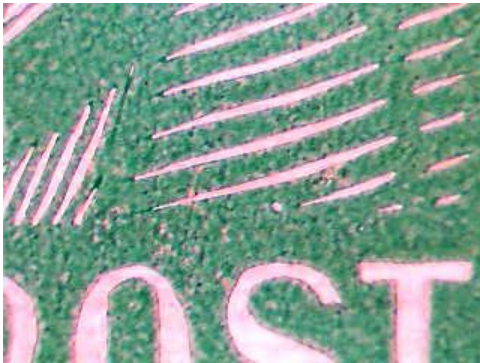


Bild 44 *... sowie kleiner weißer Punkt links neben dem untersten Strich der rechten inneren Anzugstreifung*

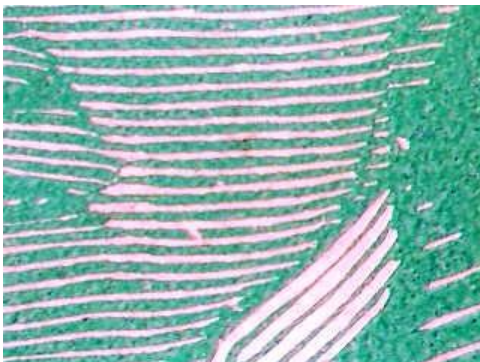


Bild 45 *... und fakultativ Schrägbruch seitlich und unterhalb des linken Mundwinkels*

Reihenmerkmale der 9. senkrechten Bogenreihe

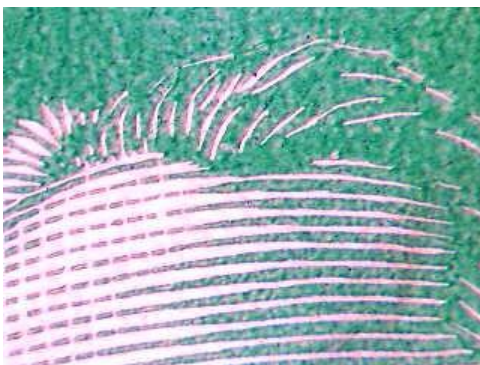


Bild 46 *Stirnstrichverkürzung in der von oben gezählten 2. ungeteilten Stirnlinie etwas rechts vom Scheitel; der Strich ist markenseitig rechts verkürzt*

Bild 47 *Punktdefekt in der linken senkrechten Reihe der linken Kragenecke in mittlerer Höhe; sehr seltene Ausnahme: Punktdefekt nicht nachweisbar*





Bild 48 Feld 19: weißer Akzent mitten auf dem oberen Querstrich des 1. E von E(ESTI); fakultativ hierzu, im Bogen vorhanden (ohne Abbildung): sehr kleiner weißer Punkt unter der linken 5, horizontal etwas oberhalb der Haarspitze



Bild 49 fakultativ hierzu, nicht im Bogen: Spleißung des oberen Außenrahmens links außen



Bild 50 Feld 39: weißer Punkt links vor dem ersten E von E(ESTI) in Höhe des oberen „Fachs“



Bild 51 Feld 39, im Bogen vorhanden, aber sicher seltenes Merkmal: kreisförmiger Druckdefekt (weiße Punkte und weiße Striche) zwischen den beiden Kragenecken

Bild 52 Gelegentliches Merkmal des Feldes 39, nicht im Bogen: weißer Punkt randnah im linken Markenbild, in Höhe der Nasenspitze





Bild 53 *Gelegentliches Merkmal des Feldes 39, nicht im Bogen: „Zweifachkerbung“ des rechten Außenrahmens innen, etwas unterhalb der rechten 5*

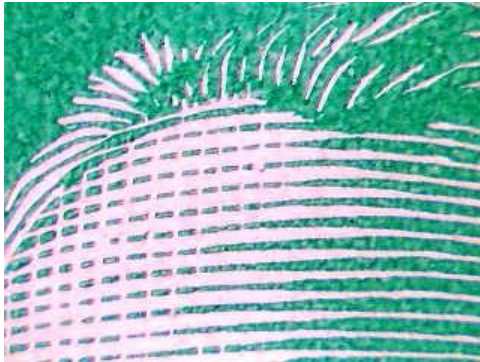


Bild 54 *Feld 49, im Bogen vorhanden: Stirnstrichdefekt: in der von oben gezählten 5. ungeteilten horizontalen Stirnlinie besteht in der von links gezählten 4. senkrechten Punktreihe eine Strichverkürzung zu einem markenseits rechts liegenden Punkt*



Bild 55 *Feld 99: senkrechter Strich etwas links vom unteren Pol des O von (P)O(ST), hier mit der Variation eines zweiten Schrägstrichs rechts von dem senkrechten*

Reihenmerkmale der 10. senkrechten Bogenreihe: Keine



Bild 56 *Feld 10, im Bogen vorhanden: kurzer weißer Schrägstrich in der rechten Markenbildkante, oberhalb des rechten Schenkels des T von (POS)T*

Bild 57 *Gelegentlich in Feld 40, nicht im Bogen: geschwungen verlaufender weißer „Haarstrich“ vom Bogen der rechten 5 bis zum oberen Stirnbereich reichend*



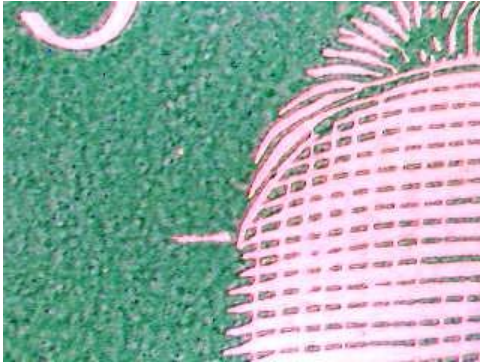


Bild 58 Gelegentlich in Feld 50, nicht im Bogen: horizontaler „Spieß“ an der rechten Stirnseite sowie kleiner Defekt in der darunter liegenden horizontalen Reihe der kurzen Stirnstriche; in der von links gezählten dritten senkrechten Reihe ist statt eines Strichs mittelständig nur ein Punkt vorhanden



Bild 59 Gelegentlich in Feld 60, nicht im Bogen: breiterer Bruch des 4. Hemdkragenstrichs rechts von der Strichmitte

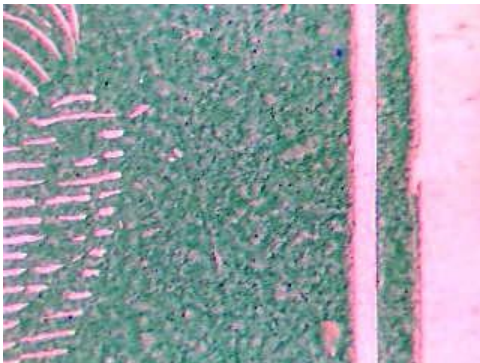


Bild 60 Zu Feld 60, gelegentlich zusätzlich: „Schlitz“ im rechten Außenrahmen außen, in oberer Ohrhöhe

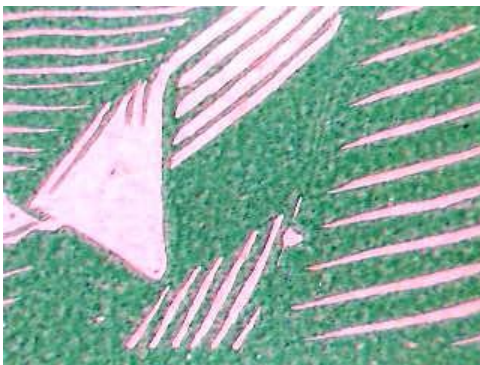


Bild 61 Feld 80, im Bogen vorhanden: weißer „Fleck“ rechts oben neben dem längsten Strich der rechten Hemdstreifung

Nachtrag zu den vorigen Ausführungen

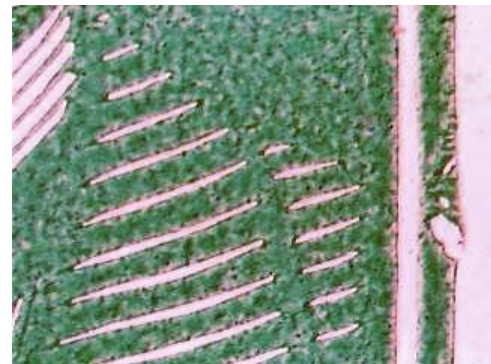
1. Die Anzahl der untersuchten Marken ist auf über 10.000 Exemplare gestiegen, damit sollte eine ausreichende Grundlage für die Erforschung dieses Wertes gegeben sein.
2. Der im Handbuch von Hurt / Ojaste angegebene Plattenfehler E:7, weißer Fleck zwischen dem Gesicht und der Inschrift, konnte im untersuchten Material nicht nachgewiesen werden. Es dürfte sich um eine Druckzufälligkeit handeln.

3. Unterer Außenrahmen: Auffällig ist bei dieser Ausgabe, unabhängig von den senkrechten Bogenreihen, dass der Rahmen bisweilen entweder linksseitig teilweise oder vollständig etwas schmaler ist als die übrigen Rahmen. Üblicherweise sind die Rahmen 4 mm breit, bei einer Verschmälerung beträgt die Breite etwa 3 mm. Der optische Eindruck der Verschmälerung ist wesentlich eindeutiger als der messtechnisch nachvollziehbare Befund. Ob dieses Merkmal auch auf die anderen Werte dieser Ausgabe zutrifft, müsste noch geprüft werden.

4. Bild N1 *In der 1. senkrechten Bogenreihe kommt – ohne Feldnachweis – ein wie ausgestanzt wirkender „bizarrer Defekt“ links im oberen Außenrahmen vor (Anzahl gefundene Exemplare von 9.500 N= 18). Der Defekt betrifft auch wellenförmig die Rahmenunterkante und endet mit einem weißen Schrägstrich über der rechten Haarseite.*



5. Bild N2 *In der 8. senkrechten Bogenreihe kommt, ebenfalls ohne Feldnachweis, ein vergleichbarer, wie ausgestanzt wirkender Defekt im rechten Rahmen außen vor, in Höhe des von oben gezählten 3. und 4. Strichs der rechten äußeren Anzugstreifung (N=9). Der eher ovale größere Defekt ist begleitet von drei oberhalb gelegenen punktförmigen weißen Defekten.*



6. Ergänzung zu der 5. senkrechten Bogenreihe: Abgesehen von dem Bruch der unteren Haarsträhne (Feld 55) kommt in den Bogenfeldern 25, 35, 65, 75 und 85 noch folgendes Reihenmerkmal vor: Strichverkürzung in der von oben gezählten 4. horizontalen Reihe der durchgehenden Stirnlinien: hier ist der von links gezählte 4. Strich markenseitig links verkürzt; eine weitere Differenzierung dieser Felder ist (bisher) nicht möglich.

7. Bild N3 *Ein weiterer Plattenfehler der 7. senkrechten Bogenreihe – ohne nachweisbare Feldposition – besteht in einem weißen hakenförmigen Bruch im linken Schläfenhaar. Der obere, rechtwinklig in Richtung des Ohres abgehende Arm dieses Hakens ist ganz kurz. Von dem Winkel des Hakens zieht ein farbintensiverer Strich, den langen Arm des Hakens fortsetzend, in den Bereich unterhalb der rechten 5; in rechtem Winkel zu dem Strichende verläuft ein weiterer farbiger oder gemischt farbiger / weißer Strich in den Bereich unterhalb der rechten 5. Bemerkenswert ist bei diesem Plattenfehler der*

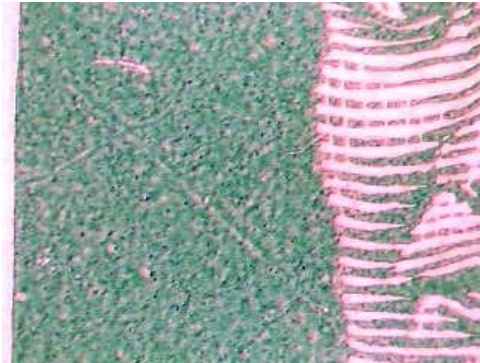


obere, rechtwinklig in Richtung des Ohres abgehende Arm dieses Hakens ist ganz kurz. Von dem Winkel des Hakens zieht ein farbintensiverer Strich, den langen Arm des Hakens fortsetzend, in den Bereich unterhalb der rechten 5; in rechtem Winkel zu dem Strichende verläuft ein weiterer farbiger oder gemischt farbiger / weißer Strich in den Bereich unterhalb der rechten 5. Bemerkenswert ist bei diesem Plattenfehler der

Wechsel zwischen einem weißen Defektstrich und der Fortsetzung als farbintensiverer Strich. Der Vollständigkeit halber sei ergänzt: In der von oben gezählten 6. durchgehenden Stirnlinie liegt zwischen von links gezählten 5. und 6. Stirnstrich ein winziger Punkt.

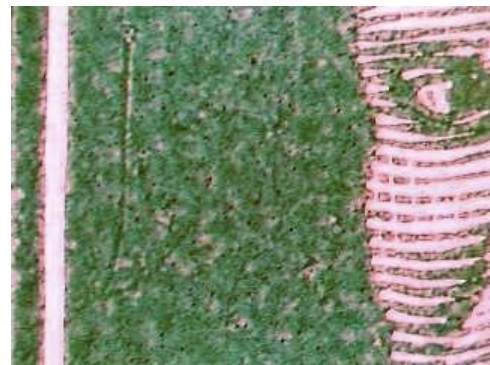
8. Ergänzung zu dem Feld 83: Konstante Kombination eines weißen Punktes im rechten Außenrahmen innen, in Höhe des oberen Strichs der rechten äußeren Anzugsteifung.

9. Bilder N4 und N5 „Schleifenförmiger Haarstrich“ ohne Reihen- oder Feldmerkmal (N=23) im linken Markenbild. Etwas unterhalb des rechten Auges, liegt eine etwas ovale, farbintensivere Schleife, von deren unterem Ende rechtwinklig 2 weitere Striche abgehen. Der kürzere linke Strich zieht nach links unten und kann bis in den linken Außenrahmen verfolgt werden. Der längere rechtsseitige Strich zieht zur rechten Kinnpartie, die er unterhalb der Unterlippe erreicht.



Etwas tiefer durchtrennt dieser Strich die unteren Kinnlinien und endet an der Oberkante der linken Kragenecke. Der Bruch der Kinnlinien ist als deutliches Merkmal zu erkennen und lässt Rückschlüsse auf den gelegentlich schwieriger zu erkennenden Haarstrich im linken Markenbild zu.

10. Bild N6 „V-förmiger Haarstrich“ in der 1. senkrechten Bogenreihe ohne Feldnachweis (N=26); im linken Markenbild ist dieser Haarstrich erkennbar. Er beginnt etwas oberhalb der Höhe der Nasenspitze. Der linke Arm verläuft, nur etwas geschwungen, fast parallel zum linken Außenrahmen und endet dort etwas oberhalb der Höhe des rechten Auges. Der meist kürzere, markenseitig rechte Strich zieht zunächst deutlich bogenförmig nach rechts und dann parallel zu dem linksseitigen A.



Die vorder- und rückseitig angebrachte Buntfrankatur mit Estlands ersten Briefmarken, MiNr. 1B bis 3a, ergibt den Wert von 1,50 Mark. Dieses Porto entsprach einen Auslandsbrief der 2. Gewichtsstufe von 16–30 Gramm, wofür 1 Mark zu entrichten war, zuzüglich der Gebühr für das Einschreiben über 50 Penni. Entwertet wurden die Marken mit dem provisorischen Stempel **РЕВЕЛЬ **з 23 4 19** aus der Zarenzeit, Hurt / Ojaste 128:7. Den Stempel nutzte das Hauptpostamt Tallinn während der ersten Jahreshälfte 1919 bis Anfang Mai. Der in Violett abgeschlagene Numeratorstempel **R № 0805 – A TALLINN** für das Einschreiben passt farblich zu den ebenfalls mit violetter Tinte aufgetragenen handschriftlichen Adress- und Absenderangaben. Rückseitig finden sich zwei Abschlüge des provisorischen Durchgangstempels von *** HELSINGFORS * HELSINKI *** mit den Stempeldaten **30. IV. 19. 2. (i.) bzw. -1. V. 19. 2.e**. Auch hierbei handelt es sich um Abschlüge zweier Stempel aus der Zarenzeit, bei denen jeweils der kyrillische Stadtname aus dem Stempel geschnitten wurde.

Zwischen beiden Stempeldaten hatte die finnische Zensur Gelegenheit, den Inhalt des Briefes zu überprüfen. Nach getaner Arbeit verschloss sie den seitlich mit Scherenschnitt geöffneten Briefumschlag mit einem weißlichen **Verschlussstreifen**, von dem der vorderseitige Streifen noch auf dem Umschlag erhalten ist. Optisch deutlicher zeugt der zweizeilige Text auf der Briefvorderseite von der Arbeit der Zensurbehörde, **Tarkastettu Suomessa / Censurerad i Finland**, also „zensuriert in Finnland“. Ursprünglich stammte auch dieser Stempel aus der Zarenzeit, war dreizeilig und dreisprachig Finnisch – Schwedisch – Russisch abgefasst. Auch hier wurde der kyrillische Teil des Stempels entfernt, um ihn provisorisch während der ersten Monate der finnischen Unabhängigkeit weiter verwenden zu können. Schließlich benötigte der Brief weitere vier Tage, bevor er am **-5.5.19. in KJØBENHAVN *K* 30MB**. per Schiff eintraf.



Bild 2a *Jaan Tõnisson (geb. 10. Dezember / 22. Dezember 1868 Tännassilma, heute Landgemeinde Viiratsi / Kreis Viljandi, erschossen durch den NKWD im Juli 1941 (?), mehrfach Minister- und Staatspräsident zwischen 1919 und 1933*

Zeithistorisch bedingt gibt es recht wenige Auslandsbriefe aus Estland in die Welt während der ersten Jahreshälfte 1919. Estland befand sich im Kriegszustand mit der Russischen Föderativen Sowjetrepublik. Gleiches galt für die Republik Lettland im Süden. Der Landweg zur Postbeförderung stand mit ganz wenigen Ausnahmen nicht zur Verfügung. Der Seeweg war zeitweilig verschlossen wegen Eisgangs und / oder infolge der Blockade der Häfen und Seewege durch Flottenverbände der Entente und der Sowjets. Flugpostbeförderung gab es noch nicht. So blieb für den brieflichen Kontakt mit dem Ausland – wenn auch mit Einschränkungen – nur der Seeweg. Und dieser führte aus Estland in der Regel über Finnland.

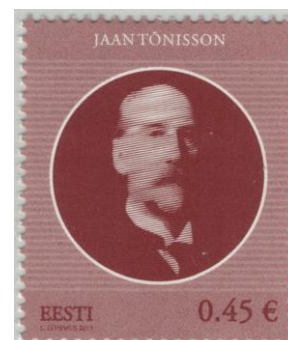


Bild 2b *Estland MiNr. 781, Jaan Tõnisson*



Bild 3 Anton Teetsov um 1930

Auf der Briefvorderseite des Briefumschlags finden Sie links unten den Abschlag eines nicht philatelistischen Einzeilers auf Estnisch **Eesti Tarvitajate Ühisuste Liit**, auf Deutsch „Verband der estnischen Produktionsgenossenschaften“. Sekretär und zeitweilig Präsident dieses Verbandes war der Absender des Briefes, **Anton Teetsov** (auch Teetsow oder Teetsoff, geb. 21. November 1889 in Pärnu – verst. 19. August 1941 in Sosvas / Oblast Swerdlowsk, GULAG). 1927 / 1928 diente er in der dritten Regierung von Jaan Tõnisson als Finanzminister Estlands. Darüber hinaus war Anton Teetsov ein bekannter Philatelist und Besitzer einer der größten Briefmarkensammlungen Estlands.



Bild 4 Eesti Post 1919, u.a. MiNr. 1A auf postalisch beförderter Ortspostkarte aus dem Besitz von Anton Teetsov, persönlich geschrieben und an sich selbst adressiert, Vorderseite

Sein Name ist eng verbunden mit dem Entstehen und dem gewinnbringenden Vertrieb der Eesti Post Überdruckausgabe von 1919. Als wohlhabender Bankier verfügte Teetsov sowohl über die finanziellen Mittel wie den persönlichen Einfluss, die Ausgabe dieses Provisoriums zu beeinflussen wie dessen Vertrieb gewinnbringend zu organisieren. Zwischen 1919 und 1930 betätigte er sich ebenso als Briefmarkenprüfer. Den Estlandsammlern dürften seine Besitz- und Prüfstempel auf den seltensten Briefmarken und Ganzstücken Estlands auch heute noch bekannt sein. Dies gilt auch für die nur von ihm erworbenen Stücke der Eesti Post Aufdruckausgabe 1919.

Die Bilder 4 bis 6 zeigen ein literaturbekanntes Beispiel.

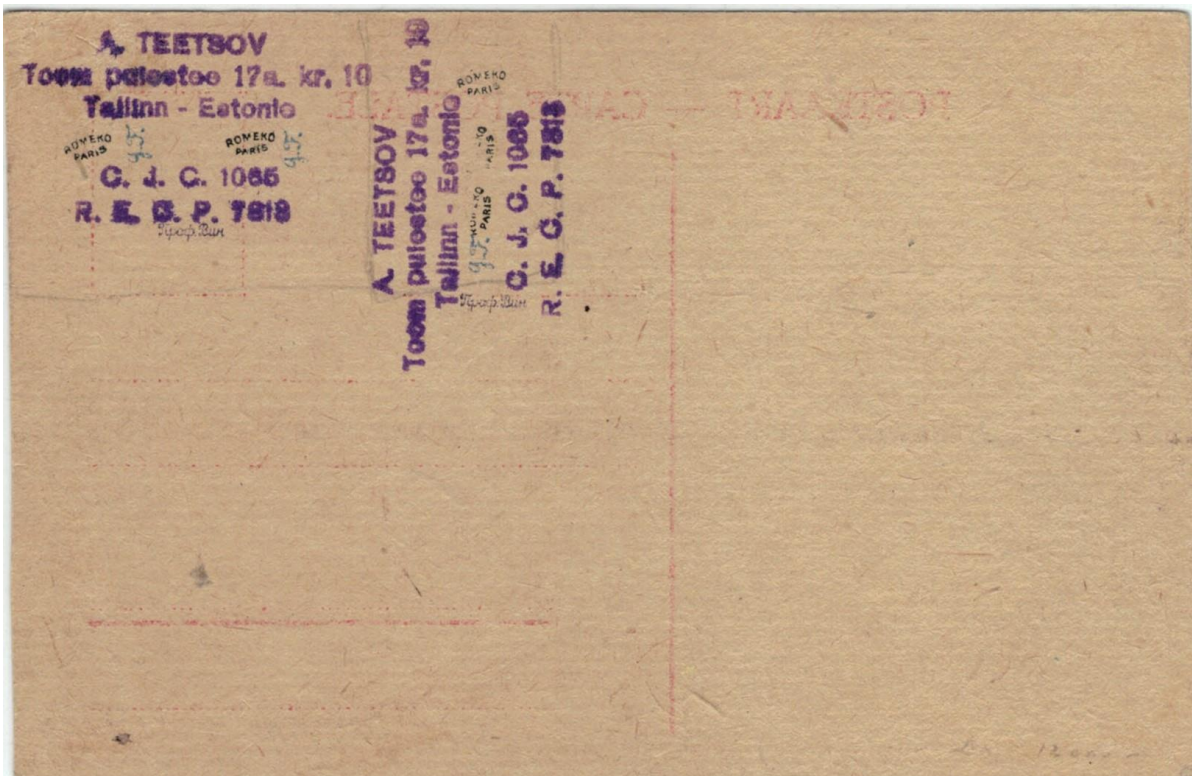


Bild 5 Eesti Post 1919, u.a. MiNr. 1A wie oben; rückseitige Besitz- und Prüfsignaturen

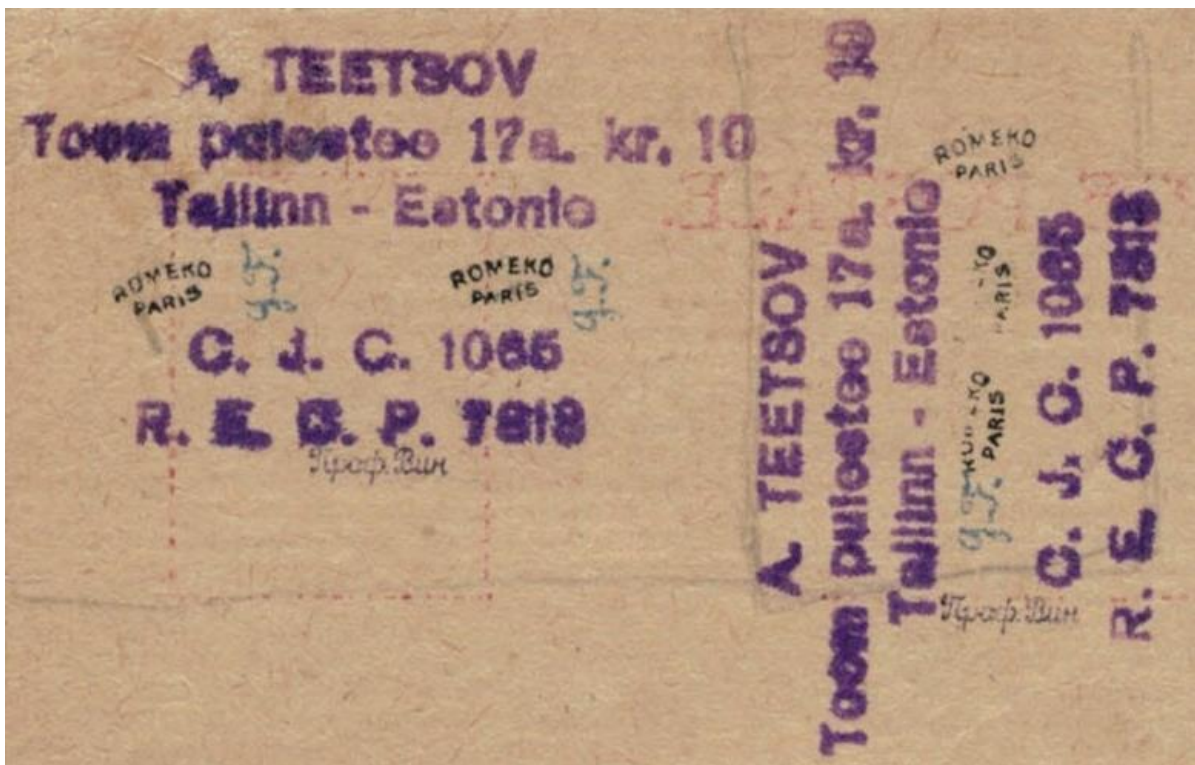


Bild 6 Signaturen vergrößert, u.a. A. Teetsov; Eichenthal; Romeko Paris, Professor Winterstein, Z. Mikulski

Ob der Adressat unseres Briefes, **V. Walker, Kopenhagen, Klosterstraede 9**, wohl ein Bankierskollege oder ein Sammlerfreund war oder gar beides? Unser Brief fällt jedenfalls genau in den fraglichen Zeitraum, als die Eesti Post Ausgabe 1919 entstand.

Bildnachweis: Bilder 2a und 3 Wikipedia, Bild 2b Eesti Post

Provisorische russische Briefmarkenausgaben aus der Stadt GDOV 1919

Vitaly Geyfman, Scranton (Philadelphia, USA)

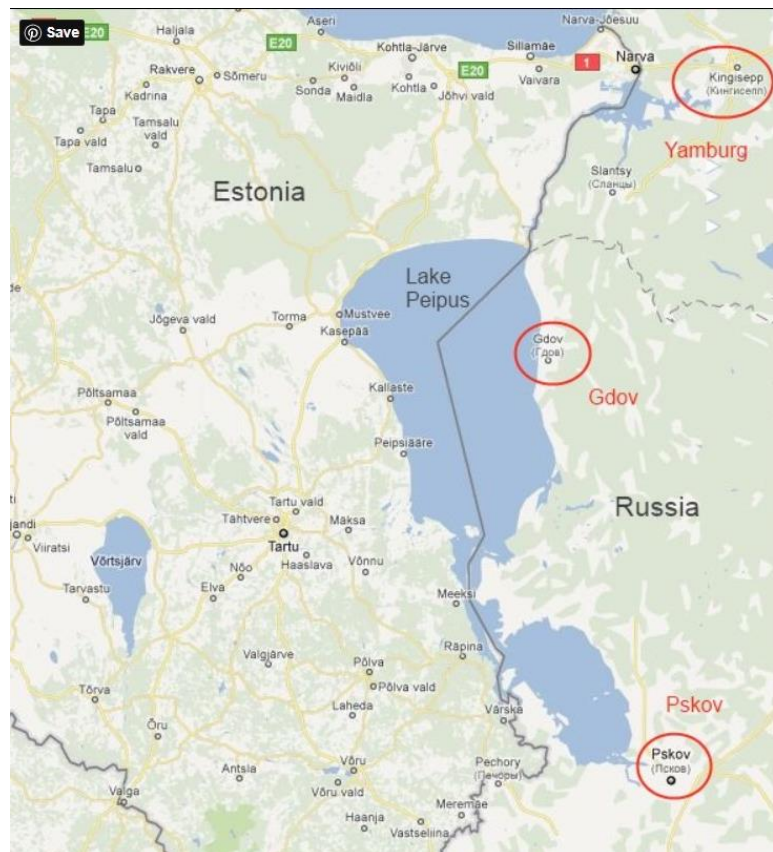
2019 wurde eine praktisch unbekannte provisorische Ausgabe von 1919 aus der russischen Stadt Gdov bei „The Dutch Country Auctions“ in Delaware, USA, versteigert.



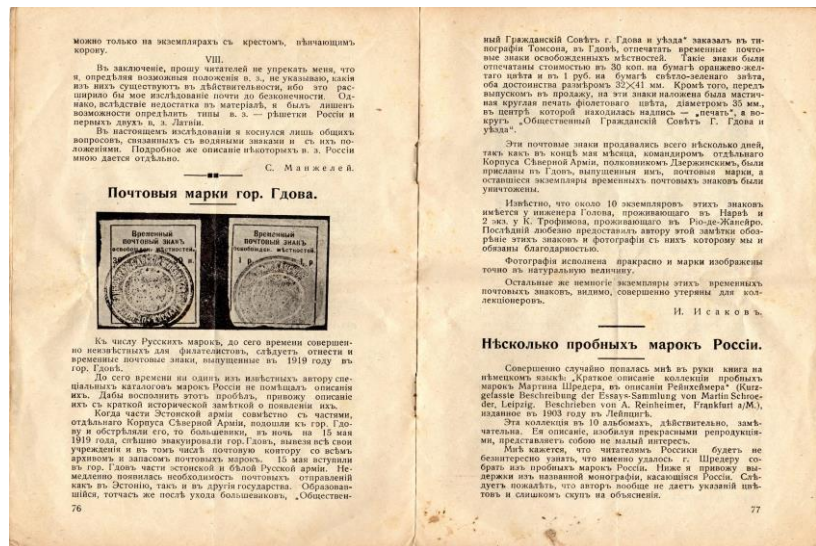
Gdov ist eine alte russische Stadt, die erstmals im 14. Jahrhundert in den Archiven erwähnt wurde. Sie erhielt 1780 offiziell den Status einer Stadt und ist heute das Verwaltungszentrum des Kreises Gdov in der Region Pskow. Im Jahr 2010 hatte die Stadt 4.379, im Jahr 2018 schätzungsweise 3.460 Einwohner.

Gdov liegt am Peipussee und befindet sich in der westlichsten Region Russlands an der Grenze zu Estland. Die nächstgelegenen Städte sind Pskov (Russland) 118 km im Süden und Narva (Estland) 122 km im Norden.

Die erstmalige Erwähnung dieser seltenen provisorischen Briefmarkenausgabe in der philatelistischen Literatur erfolgte im Februar 1934 in der Zeitschrift "Rossica", dem offiziellen Organ der Russischen Philatelistischen Gesellschaft in Jugoslawien, Nr. 15, Seite 76.



Der Autor des Artikels war I. I. Isakov (Rossica-Mitgliedsnummer 201). Herr Isakov war der Hauptvertreter von Rossica für Südamerika. Er lebte in Paraguay und Brasilien und trat der Rossica 1931 bei.



Zeitschrift Rossica 1934, Titelseite und Artikel auf 2 Seiten

In seinem Artikel lenkt Isakov die Aufmerksamkeit der Briefmarkensammler auf eine Ausgabe, die bis dahin in keiner philatelistischen Literatur oder in Katalogen erwähnt oder beschrieben wurde. Er gibt einen kurzen geschichtlichen und politischen Überblick über die Ausgabe und den Druck des Satzes von zwei Briefmarken.

Auf dem Stempel steht "Временный ПОЧТОВЫЙ ЗНАКЪ освобождён. МѢСТНОСТЕЙ." – „Vorläufiger Poststempel der befreiten Regionen“. In dem Artikel nennt Isakov auch die Anzahl und den Standort aller bekannten Ausgaben in privaten Sammlungen zu diesem Zeitpunkt.

Neben dem Satz zweier seltener Briefmarken enthielt das Auktionslos von 2019 eine bemerkenswert interessante Korrespondenz, die dem neuen Besitzer einen Einblick in die Geschichte dieser Neuerwerbung ermöglichte:

Zum einen gab es einen 1937 handgeschriebenen Brief eines Rossica-Mitglieds in China, S. N. Shimanovich – Rossica-Mitgliedsnummer 517 (Abbildung des Briefs nächste Seite). Herr Shimanovich lebte in Mandschukuo und trat der Rossica 1935 bei. Diese Briefskizze mit kenntnisreichen englischen Grammatikkorrekturen in roter Tinte ist an ein Auktionshaus in London gerichtet, das den Satz dieser Gdov-Briefmarken zum Verkauf anbietet. Der Brief beginnt mit einer kurzen Schilderung des Rossica-Artikels von Isakov aus dem Jahr 1934 sowie einer Beschreibung der Suche des Autors nach weiteren verschollenen Ausgaben; hier der Inhalt des Briefes in voller Länge:

"Rossica", das offizielle Organ des russischen Philatelistenverbandes in Jugoslawien. № 15, Februar 1934, S. 76.

Postwertzeichen der Stadt Gdov

"Rossica" the official organ of the Russian Philatelist Society in Hongkong.
 No. 15, February 1934, p. 76.
 Postage stamps of the town of Gdov

The provisional postage stamps issued in 1919 in the town of Gdov belong to a variety of Russian stamps, that have been absolutely unknown to the philatelist until now. Up to date ~~none of the philatelist magazines or Russian stamp dealers have ever described them.~~ In order to ~~fill this gap~~ ^{fill this gap} together with short historical data referring to their issue.

Parts of the Estonian army, together with the separate Corps of the Russian North Army, ~~had~~ ^{had} approached the town of Gdov and ~~had~~ ^{had} bombarded it. The bolshevik troops evacuated the town in a hurry ~~on the night of May 15th, 1919,~~ ^{on the night of May 15th, 1919,} having withdrawn all their official departments, including the post office with all the records and stocks of postage stamps. On May 16th the Estonian and Russian ~~armies~~ ^{armies} occupied the town. A necessity arose to organize postal connections with Estonia and other countries. The public civil council ~~of the town of Gdov and its district~~ ^{of the town of Gdov and its district} was organized as soon as the bolsheviks left the town. ~~It placed an order with Thompson's printing shop, in Gdov, for the printing of provisional postage stamps for the liberated districts.~~ These provisional stamps were printed in two denominations: 30 cop. on orange-yellow paper and 1 ruble on light-green paper, size 32x41 mm. Before placing the stamp on sale, a circular rubber stamp of violet colour, 35 mm dia., ~~was stamped on each stamp.~~ ^{was stamped on each stamp.} The word "stempel" is in the centre, and around it the words "Der Buergerchaftsrath der Stadt und Provinz Gdov".

These postage stamps ~~have~~ ^{have} been on sale only for a couple of days. Towards the end of May the commanders of the separate Corps of the North Army ~~supplied~~ ^{supplied} the town with separate Corps stamps, and the remaining stock of provisionals ~~was~~ ^{was} destroyed.

It is known that about ~~500~~ ⁵⁰⁰ of each of these stamps are held by an Estonian engineer in the town of Narva, and that ~~1 of each~~ ^{1 of each} is held by a collector in Rio de Janeiro.

The picture represents the exact photo of these two stamps has been kindly supplied by the ~~above collector.~~ ^{above collector.}

It seems that the remaining few pieces of these provisionals have been irrevocably lost for collectors.

Being a member of the "Rossica", and having received the above information in March 1934, I immediately got in touch with different philatelic magazines and collectors, trying to find out whether ~~more of these provisionals could be found.~~ ^{more of these provisionals could be found.} ~~Up to date no more have been discovered.~~ ^{Up to date no more have been discovered.} ~~but my two and a half year's search was~~ ^{but my two and a half year's search was} unsuccessful.

I therefore take the liberty of stating that only 7 series exist now, viz:

Series (10 pr.) in Narva
 1 " 2 " in Rio de Janeiro
 1 " 2 " in Berlin in my collection.

I offer too my series for ~~the~~ ^{the} auction and hope that a specialist in Russian stamps ~~may~~ ^{may} be interested.

I have a faint idea that this series may be worth anything up to ~~£100~~ ^{£100}, but I shall be glad to have a valuation of a reputable auctioneer.

„Die provisorischen Briefmarken, die 1919 in der Stadt Gdov herausgegeben wurden, sind eine Abart russischer Briefmarken, die der Philatelie bisher völlig unbekannt waren. Bis heute wurden sie in keinem der auf russische Briefmarken spezialisierten Kataloge beschrieben. Um dieses Versäumnis nachzuholen, gebe ich im Folgenden eine Beschreibung dieser Briefmarken, zusammen mit kurzen historischen Daten zu ihrer Ausgabe.

Teile der estnischen Armee hatten sich zusammen mit verschiedenen Korps der russischen Nordarmee der Stadt Gdov genähert und sie bombardiert. Die bolschewistischen Truppen räumten die Stadt in der Nacht zum 15. Mai 1919 in aller Eile, nachdem sie alle offiziellen Einrichtungen, einschließlich des Postamtes mit allen Unterlagen und Briefmarkenbeständen, abgezogen hatten. Am 15. Mai besetzten die estnischen und weißrussischen Truppen die Stadt. Rasch ergab sich die Notwendigkeit, den Postverkehr mit Estland und anderen Ländern zu organisieren. Der "Bürgerschaftsrat der Stadt und Provinz Gdov", welcher direkt nach dem Abzug der Bolschewiki aus der Stadt gegründet worden war, beauftragte die Druckerei Thompson in Gdov mit dem Druck provisorischer Briefmarken für die befreiten Bezirke. Diese provisorischen Briefmarken wurden in zwei Wertstufen gedruckt: 30 Kop. auf orange-gelbem Papier und 1 Rubel auf hellgrünem Papier, je im Format 32 x 41 mm. Vor dem Verkauf der Briefmarken wurde auf jeder Marke ein kreisförmiger, violetter Gummistempel mit einem Durchmesser von 35 mm abgeschlagen. In der Mitte steht das Wort "Stempel" und drum herum die Worte: "Der Bürgerschaftsrat der Stadt und Provinz Gdov".

Diese Briefmarken waren nur einige Tage lang im Handel erhältlich. Gegen Ende Mai versorgte der Kommandeur der Nordarmee die Stadt mit Marken der Nordarmee, und der Restbestand an provisorischen Marken wurde vernichtet.

Es ist bekannt, dass ein russischer Ingenieur in Narva wohl je fünf dieser Briefmarken besitzt, und dass ein Sammler in Rio de Janeiro je eine dieser Marken besitzt. Das beigefügte Foto dieser beiden Briefmarken wurde freundlicherweise von dem genannten Sammler zur Verfügung gestellt.

Es scheint, dass die wenigen verbliebenen Exemplare dieser provisorischen Briefmarken für Sammler unwiederbringlich verloren sind.

* * *

Da ich Mitglied der "Rossica" bin und die obige Information im März 1934 erhalten habe, habe ich mich sofort mit verschiedenen philatelistischen Vereinen, Zeitschriften und Sammlern in Verbindung gesetzt, um herauszufinden, ob noch einige dieser provisorischen Briefmarken gefunden werden können. Bislang wurden keine weiteren entdeckt. Meine zweieinhalb Jahre dauernde Suche war erfolglos.

Ich erlaube mir daher festzustellen, dass nur noch 7 Serien existieren:

5 Serien (10 Briefmarken) in Narva

1 Serie (2 Briefmarken) in Rio de Janeiro

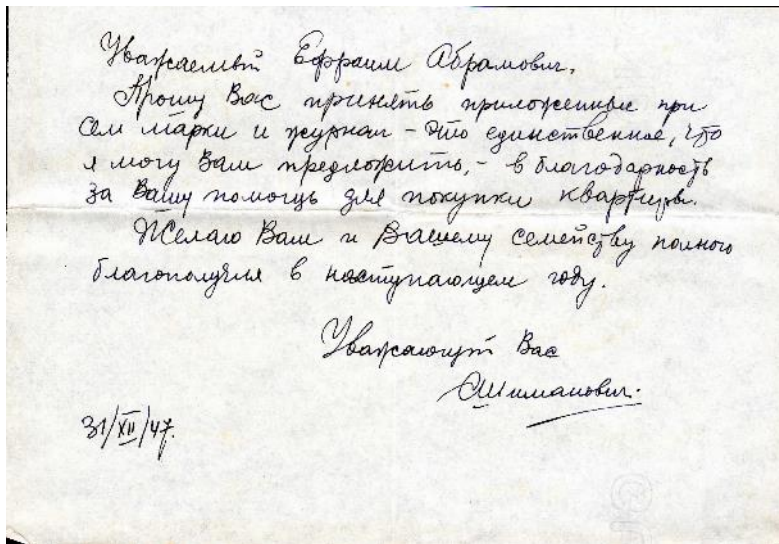
1 Serie (2 Briefmarken) in Harbin in meiner Sammlung.

Ich biete meine Serie zur Versteigerung an und hoffe, dass ein Spezialist für russische Briefmarken daran interessiert sein könnte.

Ich vermute, dass diese Serie bis zu £100 oder £150 wert sein könnte, würde mich aber freuen, eine Schätzung eines seriösen Auktionshauses zu erhalten."

Wenn wir in der chronologischen Reihenfolge fortfahren, stammt die nächste Erwähnung der Gdov-Ausgabe aus dem Jahr 1939, als ein renommierter estnischer Philatelist und Historiker namens Isaac Weiner (Isaak / Isak Veiner) diesen Satz in der Beschreibung der provisorischen / örtlichen Ausgaben des russischen Bürgerkriegs aufführte. Diese knappe Erwähnung, die nur aus elf kurzen Zeilen bestand, wurde in der philatelistischen Zeitschrift "Estonia" veröffentlicht.

Das nächste Stück Geschichte, das mit dem bei der US-Auktion verkauften Satz von zwei Briefmarken verbunden ist, hat ebenfalls mit dem früheren Besitzer, Herrn Shimanovich, zu tun. Auch hier handelt es sich um eine handschriftliche Notiz, diesmal vom 31. Dezember 1947. Die Notiz auf dickem handgeschöpftem Wasserzeichenpapier lautet wie folgt:



"Lieber Efraim Abramowitsch, ich bitte Sie, die beiliegenden Briefmarken und das Journal anzunehmen. Dies ist das Einzige, was ich Ihnen als Zeichen meiner Dankbarkeit für Ihre Hilfe beim Kauf der Wohnung anbieten kann. Ich wünsche Ihnen und Ihrer ganzen Familie alles Gute für das kommende Jahr.

Hochachtungsvoll,
S. Shimanovich. 31/XII/47."

Die provisorische Ausgabe von Gdov wurde in der Literatur nicht weiter erwähnt, bis Elmar Ojaste, ein weiterer bekannter estnischer Philatelist, 1971 in der Zeitschrift EESTI FILATELIST darüber schrieb, als er sich mit den Ausgaben von 1919 während des russischen Bürgerkriegs befasste. Später, im Jahr 1986, veröffentlichte Elmar Ojaste zusammen mit Vambola Hurt das Handbuch EESTI - Estnische Philatelie und Postgeschichte, das von vielen als "die Bibel" der estnischen Philatelie angesehen wird. Bis heute ist dies das einzige Handbuch weltweit, welches die Existenz der Gdov-Marken anerkennt und sie aufführt. Interessanterweise lautet die erste Zeile der Katalognotierung: "Die Umstände dieser etwas rätselhaften Ausgabe wurde nie vollständig geklärt". Alle anderen Ausgaben des Russischen Bürgerkriegs und der Provisorien bepreist das Handbuch. Es ist verständlich, dass für die Gdov-Ausgaben kein Preis angegeben ist.



THE GDOV ISSUE

This somewhat mysterious issue has never been fully explained in detail. It was issued in the last days of May, 1919 by the Citizens Council of Gdov. ОБЩЕСТВЕННЫЙ ГРАЖДАНСКИЙ СОВЕТЬ Г. ГДОВА И УЕЗДА /ПЕЧАТЬ — On sale for a few days only. The remainders were destroyed.

Typographed by Thomson, Gdov on colored paper. Size 32 x 41 mm. The stamps were validated by a seal of the Citizens Councils's impression on each stamp (Russian text as above). The designer and the number issued are unknown.

Imperforate.

No covers or cancelled stamps are known. Only a very few mint stamps still are in existence.

- 1) 30 kop. black on orange
- 2) 1 rbl. black on green

Eintrag im Katalog von Hurt/Ojaste

Die einzige weitere und bislang letzte Erwähnung der Gdov-Ausgabe in der philatelistischen Literatur bildete ein Artikel im „British Journal of Russian Philately“ № 88, Juli 2002. Dieser achtseitige Artikel enthält die Informationen des Originalartikels von Rossica aus dem Jahr

1934 und ist überwiegend historischer Natur. Der Autor, Steven Hornby, beschreibt die politischen und militärischen Geschehnisse der damaligen Zeit in der Region.

Zusammenfassend: Der Satz von zwei Briefmarken aus der Stadt Gdov ist eine extrem seltene, aber absolut legitime provisorische russische Ausgabe von 1919, die speziell für die Bedürfnisse der Post gedruckt wurde. Die Briefmarkenknappheit dauerte weniger als zwei Wochen, und man kann davon ausgehen, dass diese Briefmarken nicht länger als zehn Tage in Gebrauch waren. Bis heute sind keine Belege oder vollständigen Sendungen erhalten geblieben. Die letzte Zählung der bekannten Briefmarken stammt aus dem Jahr 1937 und umfasste sieben Sätze (zwei Briefmarken pro Satz). Alle bekannten Abbildungen dieser seltenen Ausgabe sind nachfolgend dargestellt. Der einzige Katalogeintrag findet sich 1986 im Estland-Handbuch von Hurt / Ojaste.



Bekannte Abbildungen der Gdov-Ausgaben: links im Original-Artikel von 1934, mittig im Handbuch von Hurt/Ojaste 1986, rechts von der Dutch County Auktion, USA 2019

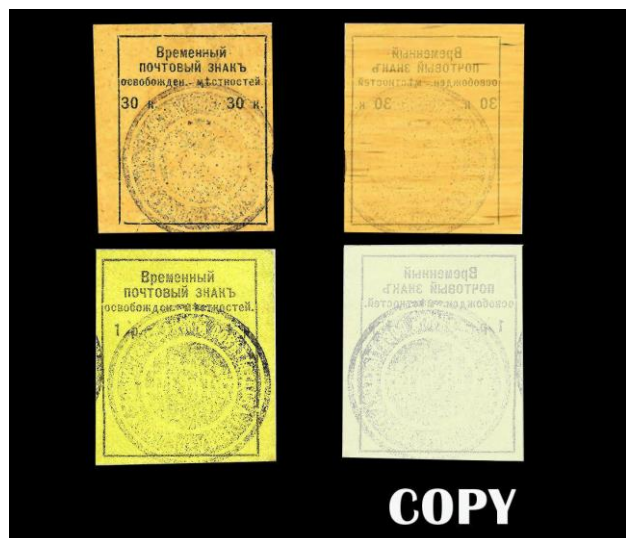
Danksagung

Ich möchte mich besonders bei Steve Volis bedanken, der darauf bestand, dass ich diesen Artikel schreibe. Ein großes Dankeschön geht auch an Greg Mirsky und Thomas Löbberring für ihre Hilfe bei der Beschaffung zusätzlicher Informationen.

Zum Schmunzeln

Wann immer es eine Rarität gibt, wird versucht, sie zu reproduzieren. Kurz nachdem 2019 die US-Auktion stattgefunden hatte und Farbscans dieser mysteriösen Ausgabe in guter Qualität verfügbar waren, wurde sie auch bei eBay angeboten.

Man kann GDOV in die eBay-Suchmaschine eingeben, und unter den Ergebnissen mit wenigen Gdov Zemstvo-Ausgaben befindet sich eine Reproduktion unserer beiden Briefmarken, von einem Verkäufer aus Spanien angeboten und glücklicherweise in der Artikelbeschreibung als KOPIE gekennzeichnet.



Außerdem schickte mir ein guter Freund, ein Philatelist aus Ohio, USA, einige Souvenirs (postfrisch und gebraucht), als er erfuhr, dass ich einen Artikel über die Gdov-Ausgabe schreiben werde. Er hatte etwa eine Stunde gebraucht, um sie mit der richtigen Computer-Software und einem Farbdrucker zu erstellen.



„Postfrische“ und „gebrauchte“ Reproduktionen der Gdov-Ausgabe

Der Artikel erschien im englischen Original erstmals in ROSSICA The Journal of the Rossica Society of Russian Philately, Fall 2020, № 175, p. 69–72. Übersetzung Friedhelm Doell.

Literatur

1. Isakov, I 1934: „Почтовые марки гор. Гдова“ (Postwertzeichen der Stadt Gdov. Original auf Russisch, Red.) In: ROSSICA Journal in Jugoslawien Nr.15, 1934. S. 76–77.
2. Weiner, Issak 1939 in: ESTONIA Nr. 25, Juni 1939. S. 147–152.
3. Ojaste, Elmar 1971: „Sõjamargid Eesti Vägede Poolt Hõivatud Aladel A.1919“ (Kriegsspuren in den 1919 von estnischen Truppen besetzten Gebieten. Original auf Estnisch, Red.) In: EESTI FILATELIST Nr. 12, 1971. S. 21–24.
4. Hurt, Vambola & Ojaste, Elmar 1986: EESTI Estland Handbuch der Philatelie und Postgeschichte, S. 222–223.
5. Hornby, Steven 2002: „The Gdov Issue“ (Die Gdov-Ausgabe, Original auf Englisch, Red.). In: British Journal of Russian Philately Nr. 88, Juli 2002. S. 46–53.

Luftpost aus Litauen

Jan Kaptein, Maarszen (NDL)

Litauen hat eine ganze Reihe von Luftpostmarken herausgegeben, aber Luftpostbelege aus Litauen sind nicht so leicht zu finden. Die Abbildungen des folgenden Artikels stammen daher von verschiedenen Sammlern und die Fachinformationen hauptsächlich aus einer schönen Artikelserie von Vytautas Doniela, in der er Jahr für Jahr die von Litauen ausgehenden Luftpostlinien behandelt (Lit. 1).

Memel 1921-1922

Luftpost aus Memel / Klaipėda gehört ohne Zweifel in eine Luftpostsammlung Litauens, nimmt aber wegen der besonderen Geschichte der Stadt einen gesonderten Platz ein. Mit der Unterzeichnung des Versailler Vertrages am 28. Juni 1919 und seinem Inkrafttreten am 10. Januar 1920 wurde das Memelgebiet von Deutschland abgetrennt.

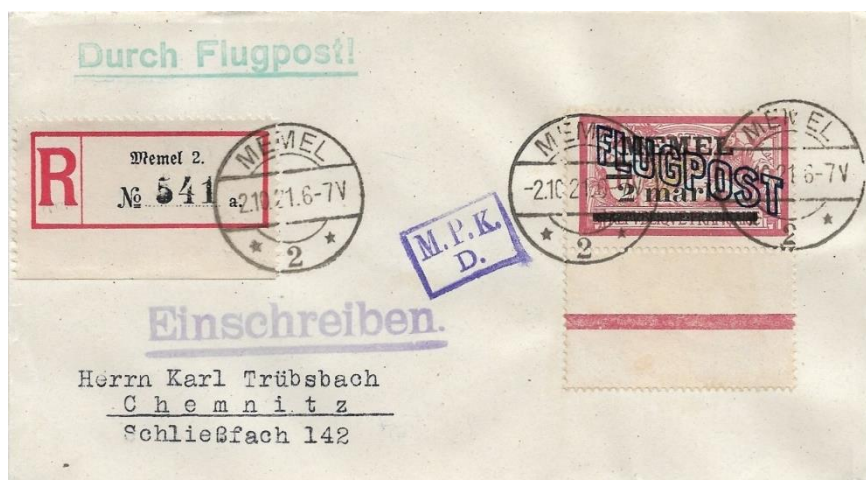


Bild 1a *Eingeschriebener Brief per Luftpost am 2. Oktober 1921 von Klaipėda nach Chemnitz in Deutschland, frankiert mit einer Briefmarke der ersten Luftpostserie (Memel MiNr. 40-46, Ausgabe 6/31. Juli 1921). Am 12. Mai 1922 wurde eine zweite Serie ausgegeben*

(MiNr. 72-83) und am 17. Oktober 1922 erschien eine dritte Luftpostausgabe (MiNr. 98-107).



Bild 1b *Die Rückseite mit dem Stempel*

"Mit Luftpost befördert" Flugpostamt Memel.

und dem Ankunftstempel von Chemnitz

Litauen beanspruchte Memel für sich, aber zunächst wurde es aufgrund eines Beschlusses des Völkerbundes zu einem autonomen Gebiet unter dessen Verwaltung (der "Botschafterkonferenz") und unter dem Schutz von französischen Soldaten. Am 15. Januar 1923

besetzten schließlich litauische Truppen die Stadt und die französischen Völkerbundtruppen verließen Memel am 19. Februar des Jahres. In der französischen Zeit wurden drei große Luftpostserien herausgegeben, und es gab erstmals Luftpost (Bild 1).

Luftpost nach Litauen konnte auf zwei Wegen befördert werden: über Memel oder über Kaunas.

Die Deutsche Luft-Reederei organisierte ab dem 8. Januar 1919 als erste offizielle Fluggesellschaft Deutschlands den zivilen innerdeutschen Flugbetrieb in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichspost. In den ersten Jahren transportierten ihre Flugzeuge je vier bis sechs Passagiere, im Winter gab es wegen des Wetters keinen Flugbetrieb. Im Jahr 1921 flog sie bis zum 31. Oktober täglich.

Die Danziger Luft-Reederei und die Deutsche Luft-Reederei (**DLR**) nahmen am **1. April 1921** gemeinsam die Fluglinie **Danzig-Königsberg-Memel** (Klaipėda) in Betrieb. Die Danziger Luft-Reederei kann als ein Tochterunternehmen der Deutschen Luft-Reederei angesehen werden, hatte aber den Vorteil, dass sie in der Freien Stadt Danzig angesiedelt war. Sie unterlag daher nicht den Beschränkungen des Versailler Friedensvertrags für Deutschland.

In der Zeit vom 29. Juli bis 15. Oktober wurde die Strecke **bis Riga verlängert**, ab dem 20. September auch weiter **bis Tallinn**. Die Angabe "Durch Flugpost" war obligatorisch. Von Memel nach Deutschland galten die Inlandstarife mit einem Luftpostzuschlag von 0,20 M. für Postkarten und Briefe bis 20 Gramm. Es gab die Postvorschrift, nach der Sendungen mit dem Vermerk "Mit Luftpost befördert" und dem Namen des versendenden Luftpostamtes versehen werden mussten.

Auch in der **Flugsaison 1922** bedienten die Danziger Luft-Reederei und die Deutsche Luft-Reederei (DLR) die Strecke Danzig-Königsberg-Memel-Riga gemeinsam, ab dem 7. April 1921 unter dem Dach der Aero-Union Aktiengesellschaft.



Bild 2 *Eingeschriebener Brief, per Luftpost am 18. Oktober 1922 versandt von Memel / Klaipėda nach Königsberg, frankiert mit Marken der am Vortag verausgabten dritten Luftpostserie (Memel MiNr. 98-107).*

Die Saison lief vom 8. Mai 1922 bis zum 29. September 1922. Bis zum 13. August fanden die Flüge montags, mittwochs und freitags statt, ab dem 14. August dienstags, donnerstags und

samstags. Ab dem 29. August wurde die Strecke bis Tallinn verlängert. Die dritte Luftpostausgabe vom 17.10.1922 (Bild 2) wurde deshalb kaum genutzt: Ende Oktober 1922 endete die Flugsaison, und Anfang 1923 begann für Memel die litauische Zeit.

Kaunas 1921–1922

Von Interesse für Litauen war auch die Fluggesellschaft **Lloyd-Ostflug**, die **zusammen mit der Danziger Luft-Reederei** am 25. Juni 1921 die erste Fluglinie nach Kaunas (**Königsberg-Kaunas**) eröffnete (Bild 3).



Bild 3a *Eingeschriebener Brief, gesandt am 29. Juli 1921 von Šiauliai und ab Kaunas per Luftpost nach Berlin*



Bild 3b *Die Stempel auf der Brieffrückseite*

In der Saison **1921** wurde diese Linie bis zum 15. Oktober täglich geflogen und ab dem 2. August an vier Tagen **bis Riga verlängert**.

Luftpost zwischen Lettland und Deutschland in umgekehrter Richtung gab es täglich auf verschiedenen Routen über Memel oder über Kaunas.

Zur offiziellen Eröffnung der Luftpostlinie nach Kaunas bereitete man in Litauen die Ausgabe der ersten Luftpostserie (MiNr. 102-108) vor. Aber die Briefmarken wurden zu spät fertig und ihre Ausgabe verzögerte sich. So stand schließlich für die Eröffnung der Fluglinie am 25. Juni 1921 lediglich der ungezähnte Wert zu 1 Auksinas (MiNr. 106U, Bild 4) zur Verfügung.



Bild 4 Litauen MiNr. 106U, Ausgabetag 25. Juni 1921. Die übrigen Wertstufen der ersten Luftpostserie erschienen zwischen 26. Juli und 5. Oktober 1921, gültig bis 30. September 1922.

Die Briefmarken der zweiten Luftpostserie (MiNr. 109-115, Bild 5) erschienen erst am 6. November 1921, also bereits nach dem Ende der Flugsaison 1921 am 15. Oktober. Sie besaßen Frankaturgültigkeit bis zum 30. September 1922. Die meisten Briefmarken dieser Serie gelangten daher in den Handel. Gebraucht auf Luftpostsendungen sind sie nicht leicht zu finden.



Bild 5 MiNr. 109, Wertstufe zu 20 Skatikų aus der zweiten Luftpostserie



Bild 6

MiNr. 118 I, Wertstufe zu 1 Auksinas aus der dritten Luftpostserie, bestehend aus drei Wertstufen zu 1, 3 und 5 Auksinai in je zwei Typen und Zähnungen

Die dreieckigen Briefmarken der dritten Luftpostserie (Litauen MiNr. 118-120), ursprünglich vorgesehen zur Eröffnung der Fluglinie 1921, erschienen erst über ein Jahr später am 16. Juli 1922 als Überdruckausgabe. Die Jahreszahl "1921" in der linken unteren Markenecke überdruckte man mit schwarzen Strichen und den Schriftzug "ISTEIGIMAS" (Eröffnung) mit "ZENKLAS" (Wertzeichen). Verschobene Aufdrucke lassen die ursprüngliche Zeichnung erkennen.

Die Marken der vierten Luftpostserie (MiNr. 121-123, Bilder 7, 8 und 9) erschienen schließlich bereits eine Woche später am 22. Juli 1922 in den Wertstufen zu 2, 4 und 10 Auksinai. Die Marken aller bis dahin erschienenen Luftpostserien Litauens besaßen Frankaturgültigkeit bis zum 30. September 1922.

Ebenfalls im Jahr **1921** eröffnete die **Amerikanisch-Litauische Luftverkehrsgesellschaft** den Betrieb und bediente zwischen dem 2. August und dem 15. Oktober die Linie **Berlin-Stettin-Danzig-Königsberg-Kaunas-Riga**. Dieses Unternehmen war ein "Partner"

der deutschen Junkers-Flugwerke. Einerseits ermöglichte diese Partnerschaft Junkers, Einschränkungen durch den Versailler Vertrag zu umgehen. Andererseits sicherte die bestimmende US-Beteiligung die Luftfahrtinteressen der Entente. **1922** schließlich bediente **Lloyd-Ostflug** zusammen mit der **Lettländischen Luftverkehrsgesellschaft** dieselbe Linie vom 6. Mai bis zum 1. Oktober.



Bild 7 *Eingeschriebener Luftpostbrief, versandt am 9 IX 22 von Kaunas nach Berlin; Ankunft dort am 12. September. Der Brief ist mit Briefmarken der dritten und vierten Luftpostausgabe zu insgesamt 20 Auksinai frankiert.*

Vom 31. Mai 1922 bis 30. September 1922 betrug der Tarif für einen gewöhnlichen Luftpostbrief 10 Auks. zuzüglich 10 Auks. für das Einschreiben. Rückseitig Luftpoststempel Berlin C2 und Zustellstempel Berlin W30 vom 12.9.22.

Die Deutsche Luft-Reederei (DLR) und die Danziger Luft-Reederei bildeten 1921 die Aero-Union AG und fusionierten 1923/1924 mit dem Lloyd Luftdienst zur Deutschen Aero Lloyd AG. Diese wiederum fusionierte am 6. Januar 1926 mit der Junkers Luftverkehr AG zur Deutschen Lufthansa AG.

DERULUFT

DERULUFT (**Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft** mit beschränkter Haftung) wurde am 24. November 1921 gegründet. Die Mittel stammten je zur Hälfte von der russischen Regierung und von der deutschen Aero-Union AG. Geplant war eine direkte Flugverbindung zwischen Berlin und Moskau. Da Polen Überflugrechte verweigerte, beabsichtigte man zunächst, den litauischen Luftraum zu nutzen, ohne dort zwischenzulanden. Damit war Litauen nicht einverstanden, und so wurde die Route schließlich zum 1. Mai 1922 auf der Strecke **Berlin-Königsberg-Kaunas-Smolensk-Moskau** eröffnet und bis zum 31. Oktober betrieben.

Während der technischen Zwischenlandung in Kaunas erfolgte weder 1922 noch 1923 eine Bearbeitung von Luftpost. Nach Literaturangaben erfolgte der Post austausch dort erstmals am 18. Juli 1924. Luftpostbriefe aus dem Jahr 1922 (Bilder 7, 8 und 9) aus bzw. nach Kaunas werden daher nicht mit Deruluft befördert worden sein, sondern mit Lloyd Ostflug / Junkers Luftverkehr auf der Strecke Berlin-Stettin-Danzig-Königsberg-Kaunas-(Riga).



Bild 8a

Eingeschriebener Luftpostbrief, gesandt Ende September 1922 aus Kaunas nach Berlin, Ankunft dort am 27. September



Bild 8b Rückseite

Bild 9 eingeschriebener Luftpostbrief, gesandt aus Telšiai am 6 VIII 22 (?) nach Wien, dort umadressiert nach Bruck an der Mur.

Auf der Briefrückseite der zweizeilige Stempel des Absenders 'Dr. med. Jonas Mikulskis / Telšiai Lithuanie' und die Stempel von Wien und Bruck (nicht abgebildet). Per Luftpost befördert ab Kaunas bis Königsberg "Mit Luftpost befördert. Königsberg (Pr.) 1.", von dort per Bahn an den Zielort.



DERULUFT bediente die Linie nach Moskau und zurück zunächst zweimal pro Woche. Die Verbindung war jedoch ein solcher Erfolg, dass Deruluft die Zahl der wöchentlichen Flüge

binnen zweier Jahre auf sechs erhöhte. Mit dem Zug dauerte die Reise fünf Tage, mit dem Flugzeug weniger als 24 Stunden.

1923

In diesem Jahr umging die DERULUFT-Route Kaunas (dort nur technische Wartung, kein Post austausch), so dass Luftpost aus Litauen nur über das – jetzt litauische – Klaipėda möglich war. Diese Strecke, **Königsberg-Klaipėda-Riga** betrieb die **Lettländische Luftverkehrsgesellschaft** vom 7. Mai 1923 bis zum 20. Oktober 1923. Ab dem 12. Juni wurde sie bis Tallinn verlängert.

Die **Lettländische Luftverkehrsgesellschaft** war größtenteils deckungsgleich mit der **Abteilung Luftverkehr der Junkers Flugzeugwerke AG** und wird daher oft missverständlich kurz als "Junkers Luftverkehr" bezeichnet (auch von Harry von Hofmann). Hintergrund: Im April 1919 begründete Hugo Junkers die Junkers Flugzeugwerke AG. 1921 folgten unter dem Dach der AG die Abteilungen Luftverkehr und Luftbild. Die Abteilung Luftverkehr wurde Anfang 1924 ausgegliedert und als Junkers Luftverkehr AG neu gegründet. Umgangssprachlich hat sich jedoch eingebürgert, bereits die 1921 entstandene Abteilung Luftverkehr als "**Junkers Luftverkehr**" zu bezeichnen.



Bild 10 *Eingeschriebener Luftpostbrief aus Kaunas 19 X 24 nach Paris, rückseitig Ankunftstempel vom 23. Oktober (nicht abgebildet).*

Leitvermerk "oro paštas. Flugpost Kaunas-Berlin"

Im Jahr **1924** wurde Kaunas ab dem 18. Juli erstmals in das Luftpostnetz der DERULUFT-Route Berlin-Moskau (betrieben 10. Mai - 31. Oktober 1924) aufgenommen. In diesem Jahr kam auch der Zweikreisluftpoststempel KAUNAS ORO PAŠTAS in Gebrauch (Bild 10). Die 1923 eröffnete Luftpostlinie der **Lettländischen Luftverkehrsgesellschaft** über Klaipėda (Bild 11) wurde auch vom 26. Mai bis 10. Oktober 1924 betrieben und **über Riga und Tallinn bis Helsinki** verlängert.



Bild 11 *Eingeschriebener Luftpostbrief aus Klaipėda 15 IX 24 nach London über Königsberg*

1925

Wie im Vorjahr banden erneut Junkers Luftverkehr und DERULUFT Li-

tauen in das internationale Luftpostnetz ein: Junkers Luftverkehr über Klaipėda vom 20. April bis zum 30. September und DERULUFT über Kaunas vom 1. Mai bis zum 31. Oktober.

1926

In diesem Jahr eröffnete die **Deutsche Lufthansa AG** die Luftpostlinie **Berlin-Danzig-Königsberg-Tilsit-Klaipėda** und betrieb sie vom 18. April bis zum 15. Oktober (Bild 12).



Bild 12

Eingeschriebener Luftpostbrief aus Klaipėda 30 VII 26 über Berlin nach London, rückseitig Ankunftstempel Berlin Luftpost 31.7.26

1927 betrieb die **Deutsche Lufthansa AG** diese Linie nur noch vom 1. Mai bis zum 25. Mai. Danach wurde sie mangels Wirtschaftlichkeit eingestellt.

DERULUFT, die Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft mbH (mit beschränkter Haftung), betrieb dagegen vom 1. Mai bis zum 31. Oktober die Luftpostlinie **Berlin-Danzig-Königsberg-Kaunas-Smolensk-Moskau** (Bild 13). Ab dem 15. Juli 1927 führte die Linie allerdings nicht mehr über Kaunas, sondern über Riga. Litauen verfügte somit nicht länger

über eine direkte Anbindung an das internationale Luftpostnetz. Auch **1928 und 1929** änderte sich daran nichts.



Bild 13
Eingeschriebener Luftpostbrief aus Kaunas vom 25.VII.26 nach Moskau; befördert auf der Luftpostlinie (Berlin–Königsberg)–Kaunas–Smolensk–Moskau

1930

Ab dem 1. Mai 1930 schloss **DERULUFT** Kaunas erneut an die internationale Luftpostlinie **Berlin–Danzig–Königsberg–Kaunas–Smolensk–Moskau** an und betrieb diese mit täglichen Flügen bis zum 15. Oktober (Bilder 14, 15 und 16). Luftpost aus Klaipėda wurde meist mit dem Zug nach Königsberg und erst von dort per Luftpost transportiert. Das war in der Regel schneller als der Weg über Kaunas.

Bild 14

Eingeschriebener Luftpostbrief aus Kaunas vom 10.VI.30 über Berlin nach "Eger in Böhmen" (bis 1918 Königreich Böhmen, Österreich–Ungarn; ab 1918 unter dem tschechischen Namen Cheb / Tschechoslowakei und Nachfolgestaaten). Rückseitig Ankunftstempel Berlin C L2 12.6.30.1-2



Der Weltpostverein (Union Postale Universelle, UPU) beschloss auf seinem Kongress 1928, einheitliche Luftpostaufkleber auf blauem Papier mit dem Text "Par Avion" und gegebenenfalls der Übersetzung in die Landessprache einzuführen. In den Jahren 1928 und 1929 gab es keine direkte Luftpostverbindung mit Litauen, aber auch danach brauchte man zunächst den Bestand an bekannten gelben Aufklebern auf (Bilder 12 bis 17). Erst im Jahr 1932 erschienen die blauen Luftpostaufkleber (ab Bild 18).

Bild 15

*Eingeschriebener Luftpostbrief aus Kaunas
7.VI.30 über Berlin nach
Liverpool*



Bild 16a

Junkers F 13



Die Flugpostkarte in Bild 16 zeigt auf ihrer Bildseite ein einmotoriges Passagierflugzeug lettischer Eigener (-LAT B, Nationalkennung Lettlands), welches nach der Bildunterschrift als "Passagierflugzeug Berlin-Kaunas-Moskau" auf der beschriebenen DERULUFT Linie eingesetzt wurde.

Bei dem Flugzeug handelt es sich um eine Junkers F 13, das erste Ganzmetallflugzeug der zivilen Luftfahrt, von dem zwischen 1919 und 1932 etwa 320 Maschinen gebaut wurden. Diese kamen vielfach auf der Strecke Berlin-Moskau zum Einsatz.



Bild 16b

Luftpostkarte aus Kau-
nas 13.VIII.30. nach Ber-
lin C L2* 14.8.30.22-23

1931 bis 1933

In diesem Zeitabschnitt verband **DERULUFT** Li-
tauen über die interna-
tionale Luftpostverbindung **Berlin–Moskau** mit der Welt. Bis zum 30. Juni 1931 führte diese
über Smolensk und danach **über Velikye Luki**, was Litauen jedoch nicht berührte.

Bild 17a

Flugpostbrief aus Kau-
nas 23.VII.32 über Ber-
lin, München und Ägyp-
ten (Alexandria?) nach
Pretoria in Südafrika



Bild 17b

Durchgangsstempel auf der Briefrückseite (Ausschnitt)



Der Brief nach Südafrika in Bild 17 ging mit dieser Linie
aus Kaunas zunächst nach Berlin und dann über Mün-
chen nach Pretoria. Luftpost in die britischen Besitzun-
gen in Afrika, einschließlich Südafrikas, transportierte
in der Regel die britische Fluggesellschaft Imperial
Airways.

Von Deutschland aus ging die Post zu einem Umschlagpunkt der Imperial Airways im Mit-
telmeerraum. Dies war vorübergehend Brindisi in Süditalien, danach der Flughafen der
griechischen Hauptstadt Athen. Von dort führte die Flugroute über Alexandria und Kairo
weiter nach Britisch–Ostafrika und Südafrika.

Die DERULUFT Flugsaison auf der Strecke Berlin–Moskau dauerte 1931 vom 5. Mai bis zum 15. Oktober, in den Jahren danach jeweils vom 1. Mai bis zum 31. Oktober.

1934–1937

DERULUFT hielt bis Ende 1936 das Monopol auf der Strecke **Berlin–Moskau**. Mit Auflösung der Gesellschaft (1937) auf Druck der nationalsozialistischen deutschen Reichsregierung wurde die Flugstrecke Berlin–Moskau 1937 bis 1939 eingestellt. Ein teilweiser Ersatz ergab sich mit der Kooperation der schwedischen Fluggesellschaft **Aertransport** und der sowjetischen Fluggesellschaft **Aeroflot**, die vom 1. Juli 1937 bis zum 31. Oktober gemeinsam die Strecke (Stockholm)–Riga–Weliki Luki–Moskau bedienten (ebenso 1938, 1939 und bis zur Besetzung Lettlands durch sowjetische Truppen am 17. Juni 1940).

Ab 1935 wurde Kaunas an die von der **DERULUFT (1935/36)** und der **Deutschen Lufthansa (1937/39)** betriebenen Strecke **Königsberg–Kaunas–Riga–Tallinn–Leningrad** (ab 1937 **Helsinki**) angeschlossen. Da ein regelmäßiger Winterdienst erst ab dem Winterflugplan 1937/38 eingerichtet wurde, musste Flugpost aus Kaunas bis dahin in den "fluglosen" Wintermonaten per Bahn entweder nach Königsberg oder nach Riga transportiert werden, um dort Anschluss an das internationale Flugnetz zu finden.



Bild 18a

Eingeschriebener Flugpostbrief aus Kaunas nach Tel Aviv, 1935. Vorder- und rückseitig sind Briefmarken über insgesamt 2,30 Litras frankiert.

Der in Bild 18 abgebildete eingeschriebene Luftpostbrief aus Kaunas nach Tel Aviv vom 16.X.35 erreichte noch an demselben Tag Berlin–Zentralflughafen, bevor er am 18.10.35XIII den Flughafen Brindisi auf der Flugstrecke **Foggia–Brindisi** erreichte und erneut zwei Tage später am 20. OC 35 die Registratur eingeschriebener Briefe in Tel Aviv.

Luftpost nach Palästina konnte mit der **Imperial Airways** auf der Strecke **Athen–Alexandria–Gaza** das britische Mandatsgebiet erreichen oder, wie wohl hier, über den zeitweilig genutzten Umschlagpunkt Brindisi in Süditalien.

Auch die niederländische Fluggesellschaft **KLM** bediente mit **Ziel Batavia in Niederländisch Indien** die Strecke nach **Palästina**, und zwar **über Athen nach Lydda**.



Bild 18b Rückseite

1938–1941

Seit 1936 bediente die polnische Fluggesellschaft **LOT** die Linie Warschau–Wilna/ Wilno/ Vilnius–Riga unter Umgehung Litauens.

Die historische Hauptstadt Litauens, Wilna, gehörte staatsrechtlich zu Polen. Zwischen beiden Nationen herrschte Eiszeit.

Die 1938 durch Polen erzwungene Aufnahme diplomatischer Beziehungen einschließlich der Grenzöffnung zu Litauen ergab erstmals die Möglichkeit, sowohl die damalige provisorische Hauptstadt Litauens, **Kaunas**, als auch **Wilna/Wilno/Vilnius** in diese internationale Luftpostlinie einzubeziehen. Dies geschah ab dem 10. Juli 1938 bis kurz vor Kriegsausbruch Ende August 1939 durch die polnische Fluggesellschaft **LOT**.



Bild 19

Luftpostleichtbrief aus WILNO 2 LOT 15 VII.38 14 nach Kaunas, frankiert mit polnischen Briefmarken, entwertet mit dem Sonderstempel anlässlich der Eröffnung der Flugpostverbindung WILNO-KAUNAS am 15. VII. 1938

Kurzfristigen Ersatz sollte obige Luftpostverbindung **nach Kriegsbeginn** mit Einrichtung der Fluglinie **Riga–Kaunas** ab dem 16. Oktober 1939 finden. Nach Angaben der litauischen Postverwaltung soll sie zwischen dem 14. und 28. November 1939 zweimal wöchentlich durch die litauische Fluggesellschaft **Lietuvos Oros Linijos** bedient worden sein (Lit. 5).

Zuvor hatte Lietuvos Oro Linijos noch die einzige **innerlitauische Fluglinie Kaunas-Palanga** bedient (3. Juni bis 4. September 1939). Die litauische Post würdigte die Eröffnung am 3. Juni 1939 mit einem Sonderstempel (Abb. in Lit. 5).

Da **mit Kriegsbeginn** am 1. September 1939 sowohl die **Deutsche Lufthansa** als auch die polnische **LOT** die von ihnen bis dahin betriebenen Flugpoststrecken über Kaunas und Vilnius nicht länger anfliegen, blieb zunächst nur **Riga** als Fenster zur (Luftpost-) Welt. Von dort bestand **über Stockholm bis 1940** noch die Möglichkeit der Luftpostverbindung in westeuropäische Länder und darüber hinaus (Lit. 6). Auf diesem Weg konnte sogar Luftpost über die **"Clipper-Flüge"** nach den **Amerikas** verschickt werden, zunächst über **Marseille**, später – als sich Frankreich im Krieg befand – über das neutrale **Lissabon** (Lit. 8). Der einfachste Weg von Schweden nach Lissabon führte bis zur deutschen Besetzung der Niederlande im Mai 1940 mit der niederländischen Fluggesellschaft **KLM** (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, „Königliche Luftfahrtgesellschaft“) über **Amsterdam**. Ab August 1940 wurde die Luftpost für die Clipperflüge mit der **Deutschen Lufthansa** von **München** ins neutrale Lissabon transportiert.



Bild 20

Luftpostbrief aus Vilnius 19.VII.40 nach Berkeley, Cal./ U.S.A. an die University of California.

“Air Mail by Atlantic Clipper” wurde als Leitweg angegeben, also über das Clipper Terminal im Hafen von Lissabon.

Das Porto von 2,55 Lit. berechnet sich wie folgt: Auslands-

brief 60 ct. (1.7.1934 bis 8.12.1940); Clipper Gebühr nach den USA 1,95 Lt. pro 10 Gramm.

Am 16. Juni 1940 besetzte die Sowjetunion Litauen. Damit gab es zunächst überhaupt **keine internationale Luftpostverbindung** mehr. Dies änderte sich erst kurzfristig wieder mit Einrichtung der innersowjetischen Luftpostverbindung **Moskau-Minsk-Vilnius-Riga** durch die sowjetische Fluggesellschaft **Aeroflot** vom 11. Februar 1941 bis zum deutschen Angriff auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941. Die in Bild 21 gezeigte Flugpostkarte stammt aus dieser Periode. Sie trägt oberhalb der Frankatur unter anderem den handschriftlichen Vermerk “Transatlantic by Air Mail”.



Bild 21

Flugpostkarte aus KRETINGA -3341-0, also vom 3. März 1941, 0 Uhr, nach Minneapolis, Minn. U.S. of America, "Transatlantic by Air Mail".

Währungsmischfrankatur 35 ct. plus 1 Rubel; Frage- teil der Doppelkarte MiNr. P 23 .

Der Artikel erschien erstmals auf Niederländisch in leicht abgewandelter Form in: Filatelistentengroep Het Baltische Gebied (Hg.) 2022: 40 jaar Het Baltische Gebied 1982–2022. Nummer 80, Jubileumuitgave. Übersetzung und Überarbeitung Thomas Löbbeling.

Quellen und Literatur

Lit. 1

Doniela, Vytautas 1995: Litauische Luftpost, Teil I: Portostufen. in: *LPS Nr. 2 (220)* [Mitteilungsblatt der Lithuanian Philatelic Society]. Chicago. S. 24–37

Ders. 1996: Litauische Luftpost, Teil II: Das Jahr 1921. In: *LPS Nr. 1 & 2 (221)*. S. 28–39

Ders. 1997: Litauische Luftpost, Teil III: Das Jahr 1922. In: *LPS Nr. 1 & 2 (222)*. S. 12–21

Ders. 1998: Litauische Luftpost, Teil IV: Die Jahre 1923 & 1924. In: *LPS Nr. 1 (223)*. S. 12–20

Ders. 1999: Litauische Luftpost, Teil V: Die Jahre 1925 & 1926. In: *LPS Nr. 1 (225)*. S. 20–30

Ders. 1999: Litauische Luftpost, Teil VI: Die Jahre 1927–1930. In: *LPS Nr. 2 (226)*. S. 12–20

Ders. 2000: Litauische Luftpost, Teil VII: Die Jahre 1931–1933. In: *LPS Nr. 1-2 (227)*. S. 33–41

Ders. 2001: Litauische Luftpost, Teil VIII: Die Jahre 1934–1937. In: *LPS Nr. 1 (228)*. S. 27–41

Ders. 2001: Litauische Luftpost, Teil VIII [IX]: Die Jahre 1938–1941. In: *LPS Nr. 2 (229)*. S. 6–19

Lit. 2

Bubnys, Vygintas & Normantienė, Julija 2014: Paštas Lietuvoje iki 1918–1940 metais: vastybės pašto kūrimas ir veikla, ženklų leidyba. Vilnius. Lietuvos nacionalinis muziejus

Lit. 3

Bechstedt, Martin 2005: Litauen – Handbuch der Briefmarken des unabhängigen Staates, Teil 1: Die Briefmarken der Auksinas-Währung 1918–1922 / Martin Bechstedt. Reinbeck.

Lit. 4

Doniela, Vytautas 2002: Vilnius (Wilno) – erste Flüge 1925–1939. In: LPS Nr. 2 (231). S. 8–16

Lit. 5

Löbbering, Thomas 2021: Lietuvos oro linijos 1938–1940. In: *Baltikum Nr. 11* [Mitteilungsblatt der ArGe Baltikum e.V.]. S. 58–61

Lit. 6

Doniela, Vytautas 2002: Litauen und die Welt – mit der Luftpost, erster Teil (Europa und Afrika). In: *LPS Nr. 1 & 2 (232)*. S. 8–18.

Lit. 7

Doniela, Vytautas 2002: Litauen und die Welt – mit der Luftpost, zweiter Teil (Naher Osten und Asien). In: *LPS Nr. 1 & 2 (233)*. S. 16–24.

Lit. 8

Doniela, Vytautas 2006–2007: Litauen und die Welt – mit der Luftpost, dritter Teil (Nordamerika). In: *LPS Nr. 1 & 2 (235)*. S. 5–18.

Norton, Walter E 1980–1982: Transatlantische Luftpost – North Atlantic Air Service – "Yankee Clipper" Flüge 1939–1941. In: Bulletin Lithuanian Philatelic Society of New York, Nr. 114–120

Lit. 9

Doniela, Vytautas 2008–2009: Litauen und die Welt – mit der Luftpost, vierter Teil (Südamerika). In: *LPS Nr. 237*. S. 28–37.

Lit. 10

Wieneke, Michael 2021: Ein Bestimmungsland – unterschiedliche Wege. In: *Baltikum Nr. 12*. S. 57–63

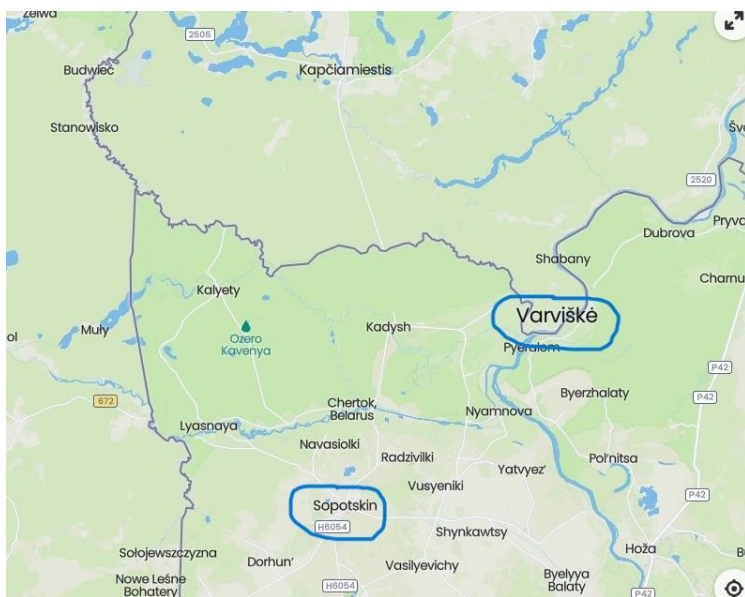
Bildnachweise:

Bilder 1–3, 9, 11–14, 16–21	ex Sammlung Vygintas Bubnys
Bild 4	ex Sammlung Hans Pijpers
Bilder 7–8, 10, 15	ex Sammlung Antanas Jankauskas
Bilder 5–6	ex Sammlung des Autors

Warwiszki

Jan Kaptein, Maarsse (NDL)

Mehr oder weniger zufällig stieß ich in einer alten Ausgabe von Latfil (Lit. 1) auf Informationen über die Ereignisse in Warwiszki. Die Rede ist von Varviškė im heutigen Litauen. Der Ort liegt ganz im Südosten des Landes, etwa drei Kilometer von der Grenze zu Weißrussland / Belarus (Karte 1) entfernt. Wie kommt also ein winziges Dorf (2011 lebten hier nur 32 Einwohner) in die Geschichtsbücher und in die Briefmarkenkataloge? Nun, nach dem Ersten Weltkrieg beanspruchten sowohl Litauen als auch Polen den Ort. Am 28. September 1919 besetzten ihn zunächst litauische Streitkräfte, gefolgt von einem Aufstand polnischsprachiger Bewohner. Diese begründeten mit Unterstützung von Kräften der polnischen 2. Division in Grodno die sogenannte „Selbstverwaltung Warwiszki“ (Samorząd Warwiszki).



Karte 1

Quelle: *mapcarta.com*.

Um den Konflikt abzukühlen, unterzeichneten Polen und Litauen am 7. Oktober 1920 in Suwalki ein Abkommen, welches das strittige Gebiet teilte. Beiderseits einer Demarkationslinie entstand eine "neutrale Zone" von je sechs Kilometer Breite. Varviškė / Warwiszki kam im litauischen Teil zu liegen. Angehörige der polnischen „Selbstverwaltung Warwiszki“ akzeptierten das Abkommen jedoch nicht. Litauen seinerseits versuchte zwischen 1920 und 1922 mehrfach erfolglos, die polnische „Selbstverwaltung Warwiszki“ aufzulösen. Anfang 1923 versuchte Polen umgekehrt, die Demarkationslinie zu seinen Gunsten zu verschieben. Am 3. Februar 1923 beschloss der Völkerbund schließlich, die neutrale Zone zu teilen und die Grenze zwischen Polen und Litauen endgültig festzulegen. Varviškė / Warwiszki kam erneut auf der litauischen Seite zu liegen. Die polnische „Selbstverwaltung Warwiszki“ versuchte, den Widerstand fortzusetzen und einen unabhängigen Staat auszurufen.

Bild 1

Die echten Briefmarken.
(Illustration aus dem Handbuch von A. Jankauskas, Lit. 2)



Und hier wird es für uns Philatelisten interessant: Die Aufständischen gaben bekannt, dass am **23. März 1923** in Warwizki ein Postamt eröffnet werde (Lit. 1). Die Bekanntmachung benannte auch die Portostufen: Postkarten 50 Mk., Briefe 100 Mk. und Einschreiben 200 Mk. Zu „Frankierzwecken“ werde man eigene Briefmarken herausgeben (Bild 1), polnische Briefmarken mit dem Aufdruck „Samorząd Warwizki“, selbstverwaltetes Warwizki. Die Urmarken finden sich im Michelkatalog unter Polen, MiNr. 172–174, die Aufdruckmarken selbst unter „Polnische Besetzung von Warwizki“, MiNr. 1–3.



Bild 2

Illustration nach der Website von Tobials Huylmans, Lit. 3

Briefe erhielten den violetten Stempel "Komenda Sily Zbrojnej w Warwizkach" (Kommando der Streitkräfte in Warwizki, nicht abgebildet) und wurden in einem versiegelten Beutel von Warwizki nach Sopoćkinie (litauisch Sapackinie) transportiert, wo sie der polnischen Post zur Weiterbeförderung übergeben wurden. Sopoćkinie liegt heute unter dem Namen Sapotskin in Belarus (Karte 1).

Nach Angaben von Antanas Jankauskas haben sich nur drei echte Briefe erhalten. In seinem Handbuch über litauische Fälschungen zeigt er zwei gefälschte Briefe (Lit. 2) und in seinem Spezialkatalog Litauischer Briefmarken 1918-2012 (Lit. 4, S. 304) die komplette Rekonstruktion der Aufdruckplatte.

Die Auflagenhöhe der Überdruckmarken war gering, MiNr. 1 (50 M.): 1000 Stück, MiNr. 2 (100 M.): 500 Stück, MiNr. 3 (200 M.): 200 Stück, und die Katalogpreise sind beträchtlich: 3.000 € für den ungebrauchten Satz und mangels Angebot auf dem Markt kein Preisansatz für gebrauchte Stücke.

Umso attraktiver war und ist die Ausgabe für Fälscher. Schließlich sind Aufdrucke leichter zu fälschen als komplette Briefmarken, und die polnischen Urmarken sind für wenig Geld zu haben. Antanas Jankauskas zeigt in seinem Handbuch (Lit. 2) insgesamt 15 verschiedene **Fälschungen**. Leicht zu erkennen sind die Fälschungen F2, F4, F5, F7, F8, F9 und F10: **eine gerade Linie** im Aufdruck zwischen den Wörtern **statt einer Wellenlinie** beim echten Aufdruck, vergleiche Bilder 2 und 3.



Bild 3

Einige Fälschungen aus dem Handbuch von Antanas Jankauskas, (Lit. 2): F1 und F3 echter Aufdruck, Rest Aufdruckfälschungen

Zu den historischen Fakten: Bereits am **22. März 1923** besetzte litauisches Militär den litauischen Teil der neutralen Zone und damit Varviškė / Warwiszki. In der Ortschaft kam es zu heftigen Gefechten mit den polnischen Insurgenten, in deren Verlauf ein Großteil der Gebäude in Schutt und Asche versanken. Am **24. März 1923** überquerten die Reste der polnischen „Selbstverwaltung Warwiszki“ – etwa 100 Bewaffnete – die Grenze nach Polen, wo sie entwaffnet und interniert wurden. Nach ihrer Entlassung aus dem Internierungslager im Juni 1923 planten Mitglieder der polnischen Selbstverwaltung zunächst, den bewaffneten Widerstand gegen die litauische Regierung fortzusetzen, was die polnische Regierung jedoch unterband.

Der Artikel erschien erstmals auf Niederländisch in leicht abgewandelter Form in: Filatelistengroep Het Baltische Gebied (Hg.) 2022: 40 jaar Het Baltische Gebied 1982–2022. Nummer 80, Jubileumuitgave. Übersetzung Thomas Löbbering.

Literatur

Lit. 1

Kulig, Emil 1933: Polnische Besetzung in Litauen In: *Latfil Nr. 41/42*. [Internationales philatelistisches Fachorgan / Unabhängiges Fachblatt für Briefmarkenkunde]. Liebau/Riga. S. 32.

Lit. 2

Jankauskas, Antanas 2019: *Fälschungen in der litauischen Philatelie*. Kaunas. S. 142-143

Lit. 3

Huylmans, Tobias: Internetsite über Warwiszki. Im Internet abrufbar [04/2022] über URL: huylmans.de/pruefgebiete-unterseite/sammelgebiet-polnische-besetzung-warwiszki.html

Lit. 4

Jankauskas, Antanas 2012: *Spezialkatalog Litauischer Briefmarken 1918–2012*. Kaunas. S. 303-304

Probleme mit der Postbank

Torsten Berndt, Konstanz (D)

Nicht nur Privatkunden bekommen mehr und mehr Probleme mit der Postbank, seit diese von der Deutschen Bank übernommen worden ist. Auch Geschäftskunden müssen mit diversen Merkwürdigkeiten leben. Beispielsweise bekamen Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Baltikum ihre Überweisung mit dem Vermerk „Konto erloschen“ zurück.

Daher hat der Vorstand entschieden, die Bank zu wechseln. Dies geschieht Schritt für Schritt im zweiten Halbjahr 2022. Eingeleitet werden kann der Wechsel nämlich erst, wenn die neuen Vorstandsmitglieder beim Amtsgericht Siegburg ins Vereinsregister eingetragen sind. Derartige dauert einige Zeit.

Impressum

Baltikum – Zeitschrift für Philatelie und Postgeschichte

ISSN 2511 – 3372

Mitteilungsblatt der Arbeitsgemeinschaft Baltikum e.V. im BDPH e.V.

Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft und Chefredakteur (V.i.S.d.P.)

Thomas Löbberring, Rudolf-Dietz-Str. 9, D-56379 Holzappel

Telefon: 06439 6501, E-Mail: thomas_loebbering@hotmail.com

Geschäftsführer

Michael Wieneke, An der Walkmühle 23, D-51069 Köln

Telefon: 0221 604160, E-Mail: MichaelWieneke@gmx.de

Layout und Corporate Design

Friedhelm Doell, Siedlungstraße 3, D-85609 Aschheim

Telefon: 089 65119860, E-Mail: Friedhelm.Doell@fridom.de

Kassenverwalter

Michael Haslau, Pistoriusstraße 138, 13086 Berlin

Telefon: 030 92408958 (Festnetz) oder 0173 8010822 (Mobil),

E-Mail: michael-haslau@t-online.de

Druck

diakom Fuldabrück, Abt. PMW, Ostring 10, D-34277 Fuldabrück

Telefon: 0561 95967-18

Bankverbindung

Postbank Dortmund, IBAN: DE32 4401 0046 0271 4744 66, BIC: PBNKDEFF

Internetauftritt

www.arge-baltikum.de, Literaturverzeichnis dort unter „Medien“



Der Standardmitgliedsbeitrag beträgt 35 € pro Jahr und berechtigt zum Bezug des zweimal jährlich erscheinenden Mitteilungsblattes "Baltikum" als Printausgabe und digital. Der reduzierte Mitgliedsbeitrag für den ausschließlich digitalen Bezug beträgt 25 € pro Jahr. Abgabe von gedruckten Einzelexemplaren an Nichtmitglieder gegen 12,50 € pro Exemplar plus Versandkosten auf Anfrage über den Vorsitzenden.

Die Verwendung der Michel-Nummerierung erfolgt mit freundlicher Genehmigung der Schwaneberger Verlag GmbH, Industriestraße 1, 82110 Germering.

Jeder Bezug auf die in der „Baltikum“ wiedergegebenen Artikel, auch auszugsweise, bedarf der vollen Quellenangabe. Rechte und Pflichten der Verfasser bleiben davon unberührt. Ohne Zustimmung der Redaktion sind Übersetzungen, Nachdrucke und Fotokopien nicht zulässig. Soweit nicht anders gekennzeichnet stammen Fotos und Abbildungen von den Verfassern.

