

# Per Luftschiff oder per Katapultflug über den Atlantik?

Thomas Löbberring, Holzappel (D)



*Bild 1: LZ 127 „Graf Zeppelin“ am 24. September 1930 über Pärnu*

Das Jahr 1937 ist in die Geschichte der Luftfahrt eingegangen als das Jahr der Katastrophe des Luftschiffs LZ 129 „Hindenburg“. Hatten mit der Indienststellung von LZ 129 im März 1936 und dem störungsfreien Betrieb des Vorgängerluftschiffs LZ 127 „Graf Zeppelin“ (Inbetriebnahme am 18. September 1928) 1936/37 erstmals zwei Luftschiffe für den Nord- und Südatlantikdienst zur Verfügung gestanden, vernichtete ein Feuer das LZ 129 während des Landemanövers auf Lakehurst (New Jersey, USA) am 6. Mai. Mit ihm verbrannten nicht nur 36 der 97 Menschen an Bord, sondern es ging auch nahezu vollständig die

gesamte Briefpost in Flammen auf. Von 17.609 Briefen und Karten konnten nur etwa 370 Poststücke ganz oder teilweise geborgen werden<sup>1</sup>.

Nach seiner 590. und letzten Fahrt, der 2. Südamerikafahrt vom 27. April bis zum 8. Mai 1937 (gleich 3. Südamerika-Fahrt insgesamt) endete die Nutzungsphase des Luftschiffs „Graf Zeppelin“ LZ 127 planmäßig.<sup>2</sup> Die Katastrophe von LZ 129 auf Lakehurst führte so dazu, dass binnen Tagesfrist gar kein Luftschiff mehr zur Verfügung stand.<sup>3</sup> Mehr noch: Die Katastrophe der „Hindenburg“ erwies sich als das Ende der transatlantischen Zeppelin-Luftschiffahrt überhaupt. Der „Starrflügler“, das Flugzeug, wie wir es heute kennen, trat seinen Siegeszug an.



*Bild 2: Explosion LZ 129 „Hindenburg“ in Lakehurst am 6. Mai 1937*

Unabhängig von der geschilderten Entwicklung war bereits während der **Südamerikafahrten 1937** nur noch ein Teil des Postaufkommens mit dem Luftschiff befördert worden, nämlich Drucksachen, Warenproben und Pakete sowie Expressendungen. Die übrige Post aus Deutschland und **Zuleitungspost aus Europa** wie Postkarten, **Briefe** und eingeschriebene Sendungen wurde **per Flugzeug** befördert. Die Deutsche Lufthansa flog donnerstags von Stuttgart aus, Air France samstags. Das Luftschiff fuhr vierzehntägig jeweils montags (Bordpostaufgabe war weiterhin möglich).<sup>4</sup>

Im Folgenden stelle ich Ihnen einen Luftpostleichtbrief vor, dessen Transport in jene geschichtsträchtigen Tage des Mai 1937 fällt. Es handelt sich um einen Geschäftsbrief, den einer der Geschäftsführer der Ölschieferwerke in Kohtla (N.C. Gold Fields Ltd. Oil Works), Dipl.-Ing. H. A. von Wahl, an Helen Baronin Wrangell, Angestellte der Fluggesellschaft Scadta<sup>5</sup> in Baranquilla (Kolumbien) richtete, von wo der Brief weitergeleitet wurde nach Bogota.

Der Luftpostleichtbrief mit dem links oben angegebenen Gewicht von drei Gramm ist mit Estland Mi-Nr. 98 (2) und 130 portorichtig frankiert für einen Luftpostbrief bis fünf Gramm nach Kolumbien zu 2,25 Kronen und 0,25 Kronen für den Auslandsbrief bis 20 Gramm in

---

<sup>1</sup> Wikipedia, LZ 129

<sup>2</sup> Das Luftschiff LZ 127 wurde nach Frankfurt / Main überführt, zur Besichtigung freigegeben und am 1. März 1940 abgerüstet.

<sup>3</sup> LZ 130 „Hindenburg“ befand sich 1937 noch in Bau und absolvierte zwischen Dezember 1938 und August 1939 lediglich Fahrten innerhalb Großdeutschlands.

<sup>4</sup> Vgl. MICHEL Zeppelin- und Flugpost-Spezialkatalog 2017/18, 3. Auflage, Schwaneberger Verlag, Unterschleißheim 2017; Seiten 295 und 320

<sup>5</sup> SCADTA, Abkürzung für Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, Deutsch-Kolumbianische Lufttransportgesellschaft, älteste Fluggesellschaft Südamerikas, gegründet 1919

der Portoperiode vom 1. Mai 1937 bis 31. März 1939.<sup>6</sup> Der Absender aus Kohtla hat ihn auf dem Postamt TALLINN-VAKSAL +A+ EESTI -4 V 37, Hurt / Ojaste 649:3, aufgeben lassen, so dass er nachweislich des rückseitig angebrachten Durchgangstempels BERLIN-ZENTRALFLUGHAFEN a bereits am Folgetag -5.5.37 um 20 Uhr erreichte. Der Absender vermerkte ausdrücklich dreisprachig den Leitvermerk „**MIT ZEPPELIN FLUGPOST / BY AIRSHIP ZEPPELIN / ZEPPELIN ÕHUPOSTIGA**“, rot umrandet.



Bild 3: Luftpostleichtbrief Tallinn-Vaksal – Berlin – Baranquilla – Bogota, 4.-15. Mai 1937

Doch mit welchem Zeppelin-Luftschiff hätte der Brief befördert werden können? Für die 2. Südamerikafahrt von **LZ 127** vom 27. April bis 8. Mai 1937 – dies war die überhaupt letzte Amerikafahrt des Luftschiffs – wurde der Brief über eine Woche zu spät aufgegeben. **LZ 129** hatte seine 1. Südamerikafahrt vom 16. bis 27. März 1937 absolviert und befand sich seit dem 3. Mai bereits auf seiner 1. – und letzten – Nordamerikafahrt. Der Transport per Zeppelin Luftschiff war also objektiv nicht möglich und wegen der oben angesprochenen Übereinkunft von Deutscher Lufthansa und Air France auch nicht vorgesehen. Entsprechend wurde der Leitvermerk per violetten Handstreich ausgestrichen.

Etwas undeutlich, jedoch noch erkennbar, trägt der Briefumschlag vorderseitig den roten Stempel „DEUTSCHE LUFTPOST \* EUROPA – SÜDAMERIKA \*“. Der Brief ging also weiter per Flugpost von Berlin nach Stuttgart und dort in den Lufttransportsack nach Südamerika: über Marseille, Sevilla und Las Palmas nach Bathurst (heute Banjul,

<sup>6</sup> Mattila, Esa 1987: *Postal Rates of Estonia 1918–1940*. Lahti. S. 99.

Hauptstadt von Gambia, Red.); dort Verladung auf die „**Westfalen**“ und per Schiff in 36 Stunden über den Südatlantik; noch auf dem Atlantik Start des Do-Wal „**Taifun**“ auf der Katapultbahn der „Westfalen“ mit Ziel Natal an der Nordostküste Brasiliens und weiter binnen Stundenfrist per Flugzeug nach Rio de Janeiro; von dort Weitertransport nach Kolumbien<sup>7</sup>.



Bild 4

Der **Katapultflug** Haberer Nr. 539<sup>8</sup> ging am 6. Mai 1937 von Deutschland nach Südamerika. Mit diesem Flug kann unser Luftpostleichtbrief transportiert worden sein. Die zweite Möglichkeit ergab sich mit dem Katapultflug Haberer Nr. 541 am 13. Mai 1937. Angesichts der Stempel Berlin-Zentralflughafen vom 5. Mai, 20 Uhr und den Ankunststempeln CORREO AEREO BARANQUILLA c 15.V.1937 (vorder- und rückseitig) erscheinen beide Möglichkeiten grundsätzlich gegeben. Aufgrund der oben geschilderten Transportzeit von 36 bis 48 Stunden zwischen Stuttgart und Rio de Janeiro plus der ungewissen Transportzeit für die Strecke von dort nach Kolumbien spricht jedoch wesentlich mehr für Flug Haberer Nr. 539. So oder so, mir ist kein weiterer Katapultbrief aus Estland nach Kolumbien aus dem Mai 1937 bekannt. Die anfangs mit der Überschrift gestellte Frage lässt sich somit eindeutig zugunsten des Katapultfluges beantworten.

Wann mag Dipl.-Ing. H. A. von Wahl wohl vom Ende der internationalen Zeppelin-Luftschiffahrt über den Atlantik erfahren haben?

<sup>7</sup> Vgl. Haberer, Erich 1987: *Katalog über die Katapultpost, Teil 2: Südatlantik*. Weil der Stadt. S. 5 ff.

<sup>8</sup> Dito, S. 54