

ZEPPELINPOST

**ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT
1973-2003**

Luftschiffbau Zeppelin

G. m. b. H.

Friedrichshafen

**LUFTSCHIFF-
:: POST ::**

1/2003

No. 10300 Carl Lawer, Geschäftsbücher-Fabrik, Stuttgart.

DIE POSTABWURFBEUTEL DER ZEPPELIN – LUFTSCHIFFE, sowie der Schütte – Lanz – Luftschiffe

1. Einleitung

Wie kommen wir dazu, über die „Postabwurfbeutel der Zeppelin-Luftschiffe“ zu schreiben? Die Chronologie der Postbeförderung durch die Zeppeline ist schon vielfach bearbeitet worden und allen Interessierten durch die weit verbreiteten Kataloge der Firmen Sieger bzw. Michel recht gut bekannt. Auch sind die bisher bekannten Abwürfe und Fundorte in diesen Katalogen registriert worden. Was bisher noch fehlte, ist die Erfassung und Beschreibung, möglichst mit zeitlicher Einordnung der Abwurfbeutel, des „Transportmittels“ der Post vom Luftschiff zur Erde, eingesetzt da, wo eine Postübergabe am Boden nicht möglich oder Abwurf ganzer Postbeutel per Fallschirm nicht sinnvoll war.

Im Zeppelin-Museum Friedrichshafen und in den Museen für Kommunikation in Frankfurt und Hamburg sind einige Postabwurfbeutel ausgestellt, die immer eine besondere Faszination auf die Betrachter ausüben. Auch in einigen privaten Zeppelinpost-Sammlungen sind ein oder auch mehrere Abwurfbeutel stets ein besonderer Blickfang.

Einige Fragen blieben bisher weitgehend unbeantwortet: Wieviel Arten dieser Postabwurfbeutel gibt es eigentlich? Wann und warum fing man damit an, die Post vom Luftschiff abzuwerfen? Wer durfte diese Abwurfbeutel benutzen und wer wurde der Besitzer nach dem Auffinden und der Ablieferung der inliegenden Post beim nächsten Postamt? In welchem Zeitraum und wie oft wurden diese Postabwurfbeutel verwendet? Wer war Hersteller bzw. Lieferant?

Bei den Recherchen hierzu stellte sich allerdings schnell heraus, dass es eine umfassende Darstellung der Postabwurfbeutel bislang nicht gab. Eigentlich erstaunlich, da die Zeit der Postabwürfe mittels Abwurfbeutel von 1909 bis Ende 1936 erfolgte und somit längst abgeschlossen war.

Unterstützt von Museen, öffentlichen und privaten Archiven wurden von den Autoren alle bekannten Abwurfbeutel registriert, soweit möglich abgebildet und Verwendungszeit und Abwurfort erforscht. Das Ergebnis zeigt eine doch erstaunliche Vielfalt der eingesetzten Abwurfbeutel und förderte zudem auch einige interessante Details ihrer Verwendung, speziell aus den frühen Jahren der Zeppelin-Luftschiffahrt, zu Tage.

Selbstverständlich erhebt diese Dokumentation nicht den Anspruch auf absolute Vollständigkeit. Sie soll und kann nur den momentanen Stand der Forschung wiedergeben. Immer wieder wurden die Verfasser durch Meldung neuer Funde bzw. Einzelheiten zu diesem Teilgebiet der Postbeförderung mittels Luftschiffen überrascht, so dass ein absolutes Ende der Forschung sicher noch nicht erreicht ist.

2. Beginn der Postbeförderung durch die Luft

Die Beförderung von Nachrichten durch die Luft begann nicht erst mit dem lenkbaren Luftschiff des Grafen Zeppelin. Schon viel früher ermöglichten Freiballone, entwickelt nach dem Prinzip „leichter als Luft“, den Transport von Post.

Größere Anfänge, Post mit dem Ballon zu befördern, gehen auf die Zeit von 1870/71 zurück. Damals, im Deutsch-Französischen Krieg, suchte man vor allem in dem von preußisch-deutschen Truppen eingeschlossenen Paris nach Möglichkeiten Briefe bzw. Nachrichten mit dem unbesetzten Teil Frankreichs auf dem Wege durch die Luft auszutauschen.

Das führte zu der Ballonpost von Paris. Es kam in der Zeit vom 23. September 1870 bis zum 28. Januar 1871 zu insgesamt 67 Ballonstarts, bei denen Postsendungen von 56 befördert wurden. Durch die Luft gelangten auf diese Weise ca. 2,5 Millionen Briefe und Karten im Gesamtgewicht von 11.651 kg in den unbesetzten Teil Frankreichs und in die übrige Welt, einige Briefe auch nach Deutschland (Bild 1). Man darf hier also von der ersten einigermaßen funktionierenden Luftpostverbindung der Welt sprechen, die zudem echte Bedarfspost beförderte. Diese Briefsendungen mussten mit dem Vermerk *par Ballon monté* (durch aufgestiegenen Ballon) gekennzeichnet sein.

Um Rückantworten nach Paris zu erhalten, gab man zahlreichen Ballons Briefftauben mit, damit diese nach Landung des Ballons mit in besonderer Weise hergestellten Nachrichten in ihre Schläge nach Paris zurückkehren sollten.

Die Ausfallquote war groß, da immer wieder die Ballons wegen sich ändernder Windrichtungen oder Abschub den preußisch-deutschen Truppen in die Hände fielen und auch manche Briefftaube nicht wie vorgesehen nach Paris zurückkehrte.

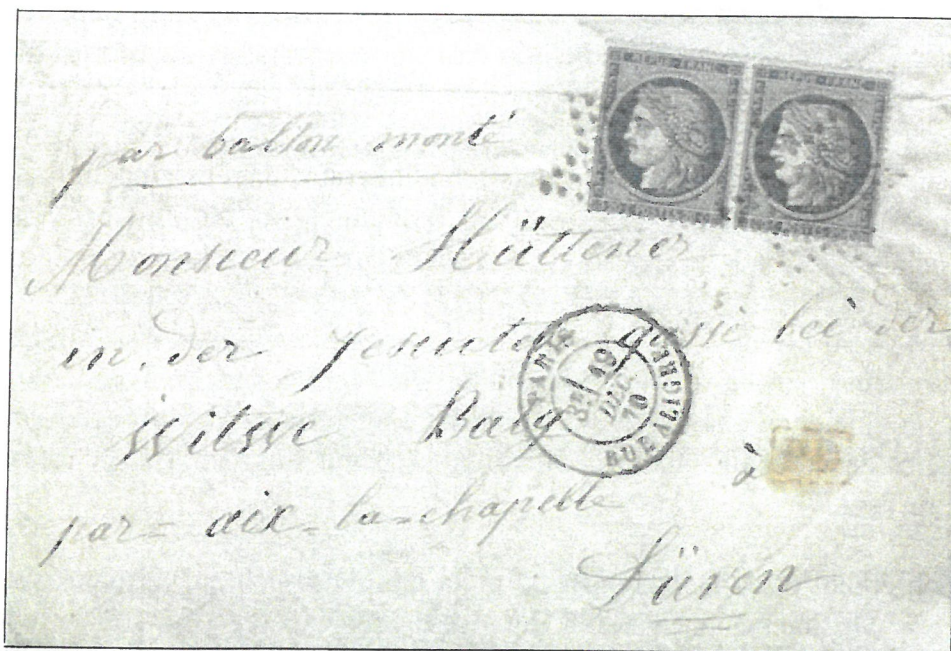


Bild 1

Ballonpostbrief nach Düren in Preußen "par Ballon Monte"

Der Ballonführer Tissandier beschrieb nach einer glücklichen Landung seine Gefühle so: „Da liegen vor meinen Augen an die 30.000 Briefe aus Paris. 30.000 Familien werden dem Ballon danken, der ihnen hoch über die Wolken hinweg, Kunde von den Belagerten gebracht hat. Welche Freudentränen bergen diese Briefbündel! Welche Romane, Geschichten, Tragödien mag die grobe Hülle des Postsackes umschließen!“

Der von Heinrich von Stephan (1831–1897), Leiter der Reichspostverwaltung und Mitbegründer des Weltpostvereins, im Jahre 1874 gehaltene Vortrag "Weltpost und Luftschiffahrt" war mit seinen Visionen der damaligen Zeit weit voraus. Graf Zeppelin bestätigte in einem am 28. Mai 1914 gehaltenen Vortrag „...den hohen Wert, welche weit hin mit nutzbringender Last sicher fahrende Luftschiffe gewinnen müssten, ließ mich namentlich der im Jahre 1874 veröffentlichte Vortrag des Generalpostmeisters Stephan "Weltpost und Luftschiffahrt" erkennen. Das rief den Wunsch der Verwirklichung solcher Schiffe in mir wach...“.

Dass aber in späteren Jahren speziell die Philatelisten in aller Welt mit ihrer Zeppelin-Luftpost ganz erheblich zur Finanzierung der Fahrtkosten beitrugen, konnte er damals noch wirklich nicht voraussehen. Als sich das Luftschiff LZ 1 am 2. Juli 1900 zum ersten Aufstieg erhob, dachte noch niemand daran, mit diesem Post zu befördern. Indes gab es schon seit September 1899 Litho-Ansichtskarten, die in mehr oder weniger gelückter Abbildung dieses Luftschiff zeigten.

Bei den meist nur sehr kurzen Fahrten der Luftschiffe LZ 1, LZ 2 und LZ 3 (Z I) in den Jahren 1900 bis zum 24. September 1907 wurde nach heutiger Kenntnis keinerlei Post vom Luftschiff abgeworfen. Von diesen frühen Fahrten gibt es also keine mit dem Luftschiff beförderte bzw. abgeworfene Post.

Erstmals am 25. September 1907, anlässlich einer Probefahrt, warf LZ 3 über Romanshorn in der Schweiz Post ab. Dieser und die weiteren frühen Postabwürfe in den Jahren 1908 und 1909 erfolgten noch ohne Abwurfbeutel. Meist handelte es sich um Postkarten mit Standortmeldungen an Zeitungen, Telegrafbüros oder an die Luftschiffbau Zeppelin GmbH in Friedrichshafen. Vereinzelt waren es auch Groß-Postkarten von Besatzungsmitgliedern und Passagieren.



Bild 2

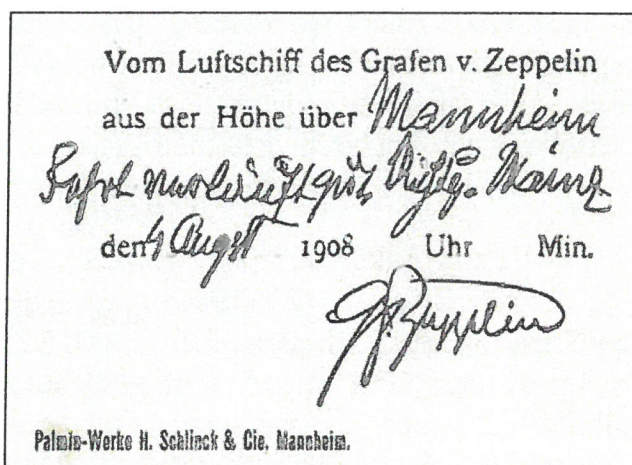


Bild 3

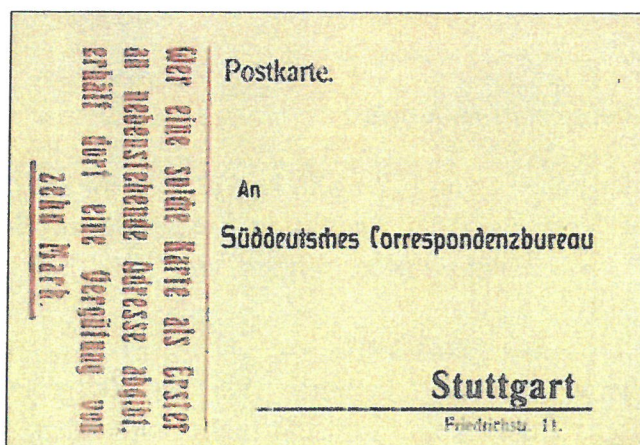


Bild 4V

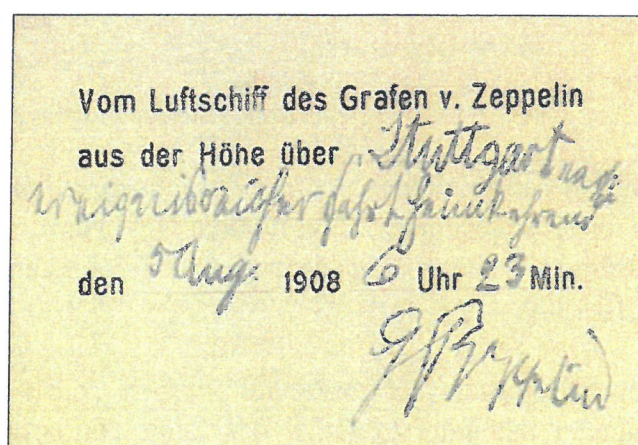


Bild 4R

Glaubten wir bisher nach Entdeckung der als Bild 2 gezeigten Karte, dass es sich um eine originale Abwurfkarte handelt, zeigen weitere Studien und Funde (Bilder 3 und 4V + 4R), daß ursprünglich von Graf Zeppelin abgeworfene Einzelkarten nachgedruckt und mit Zusatztext "10 Mark Belohnung für eine solche Karte" versehen werbeträchtig benutzt wurden.

Auf den abgeworfenen Karten, Briefe sind aus dieser Zeit so gut wie noch gar nicht bekannt, wurde der Finder höflichst gebeten, die Karte dem nächsten Postamt zur Weiterbeförderung zu übergeben.

3. VORLÄUFER DER POST-ABWURFBEUTEL 1909 – 1911

Zwischen Juli und Oktober 1909 führten die Luftschiffe LZ 5 (= Z II Ersatz) und LZ 6 (= Z III) Probefahrten durch, bei denen vorgedruckte Fundmelde-Doppelkarten (Bild 5) zum Einsatz kamen. Abwurf- und Fundmeldekarten wurden benutzt, um die einzelnen Etappen der Luftfahrt zu dokumentieren, auch weil die drahtlose Funk-Telegrafie erst ab 1912 brauchbare Ergebnisse brachte.

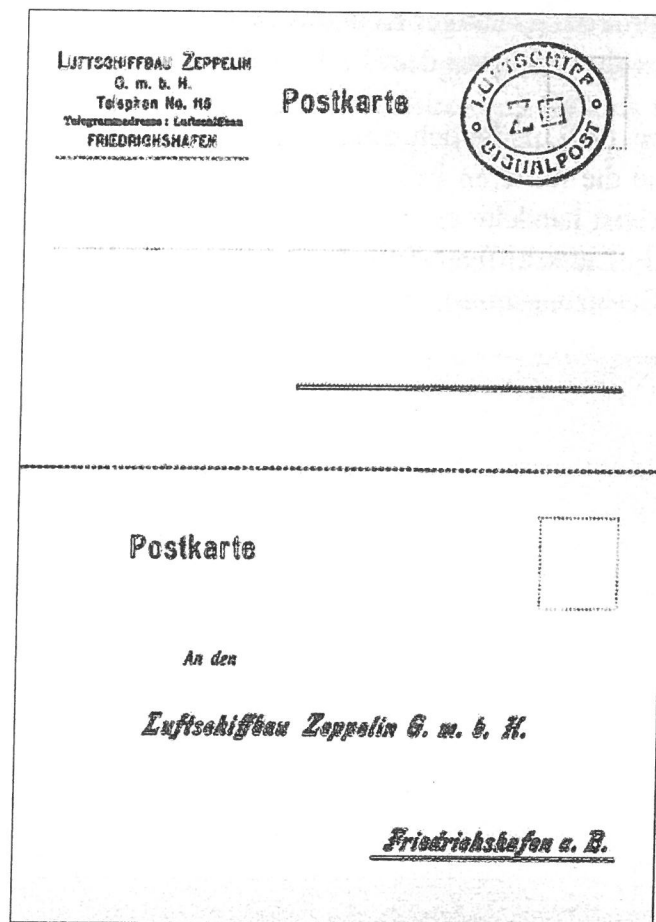


Bild 5
Vorderseite der Fundmelde-Doppelkarte (1. Auflage)

Aus den Fahrtberichten und der Zusammenstellung der Fahrten von LZ 6 geht hervor, daß am 8.9.1909 die erste sogenannte "Telefunken" – Fahrt, mit Versuchen der drahtlosen Telegrafie an Bord, stattfand. Weitere acht derartige "Telefunken" – Versuchsfahrten folgten am 23.9. bis zum 12.10.1909.

Abwürfe mittels Abwurfbeutel wurden später überall dort vorgenommen, wo aus Zeitgründen, und/oder fehlender Logistik, d.h. keine Haltemannschaft oder keine Luftschiffhalle vorhanden, eine Postübergabe am Boden nicht möglich, oder nicht vorgesehen war. Ab 1912 wurden bei größerem Postaufkommen auch ganze Postsäcke mit einem Fallschirm zur Erde niedergelassen (Bild 6).

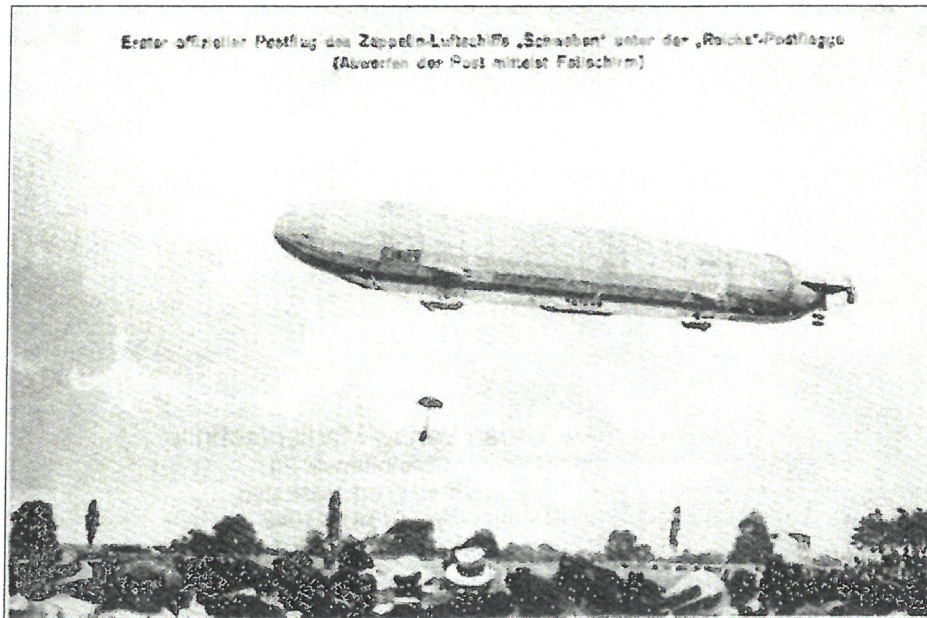


Bild 6

Luftschiff-Schwaben “ Abwurf der Post mittels Fallschirm“

Mit dem Einsatz der Abwurfbeutel wollte man die Verluste von nicht aufgefundenen, früher lose bzw. einzeln abgeworfenen Fundmeldekarten vermeiden.

Die Fahrten der Luftschiffe erfolgten im allgemeinen und bei schönem Wetter, etwa 300 bis 400 m über dem Erdboden. Der Finder wurde aufgefordert, die eine Hälfte der Doppelkarte (Bilder 7V+7R), mit Fundort und Absender versehen, unverzüglich an die Luftschiffbau Zeppelin GmbH zu senden. Als Belohnung lagen 50 Pfennig bei. Als Dank für die Rücksendung erhielt der Finder einige Tage später eine persönliche Karte „Sr. Excellenz des Herrn Grafen von Zeppelin“. Eine zweite Auflage der Fundmeldekarten (Bilder 9V +9R) wurde aus grau-blauem Karton gefertigt und weist einige textliche Änderungen auf, von denen die wesentlichste die ist, dass nun auch Meldung des Fundortes per Telegramm gewünscht und hierfür die Erstattung der Auslagen zugesagt wurde.

Nachstehend zeigen wir den Einsatz von Meldekarten auf Fahrten von LZ5 (= ZII Ersatz).

2.August 1909: Geplante Fahrt ab ILA nach Köln, abgebrochen bei BONN.

Ausgefüllte Antwortkarte (Bilder 7V + 7R) vom 2.8.09 von Bingen an die Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H. in Friedrichshafen, mit Eingangsregistraturstempel vom 4. August 1909, handschriftlich auf den 3. August 1909 korrigiert. Rückseite der Karte mit Erledigungsvermerk “durch Luftschiffkarte 13.08.09“, d. h. Dank Sr. Excellenz Graf Zeppelin



Bild 7V

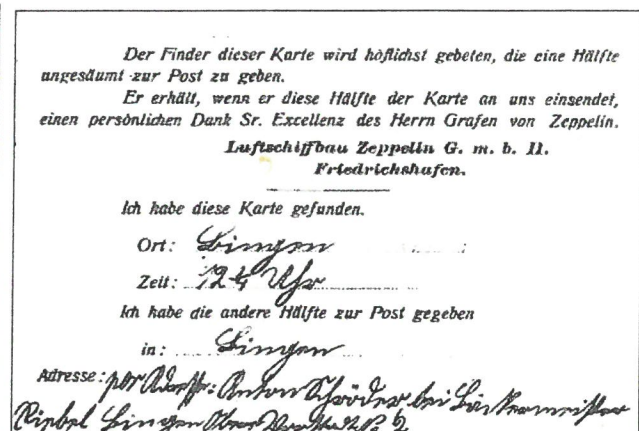


Bild 7R

5. August 1909: Durchgeführte Fahrt ab ILA nach Köln. Barographenkurve (Bild 8) und bei Sindorf abgeworfene, nach Friedrichshafen weiter beförderte Meldekarte (Bilder 9V + 9R). Auch diese mit Eingang- und Dankvermerken.

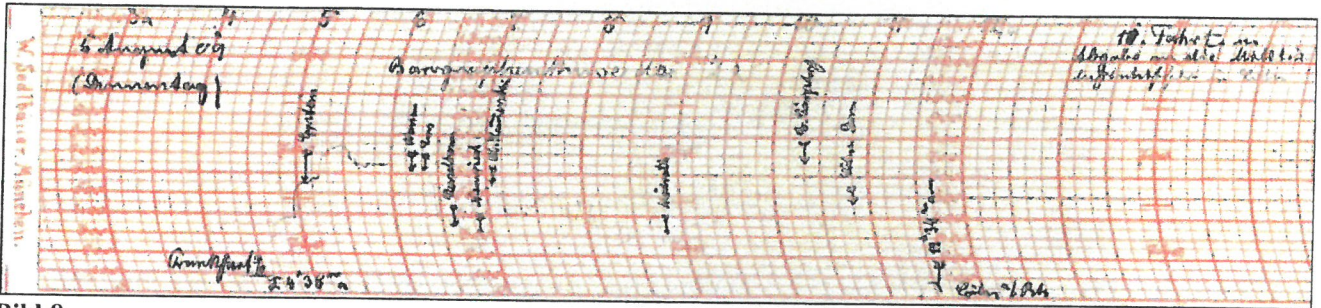


Bild 8

LZ5 (ZII) 5.8.09 ILA–Abfahrt nach Köln und dabei über Sindorf abgeworfene Meldekarte aus 2. Auflage

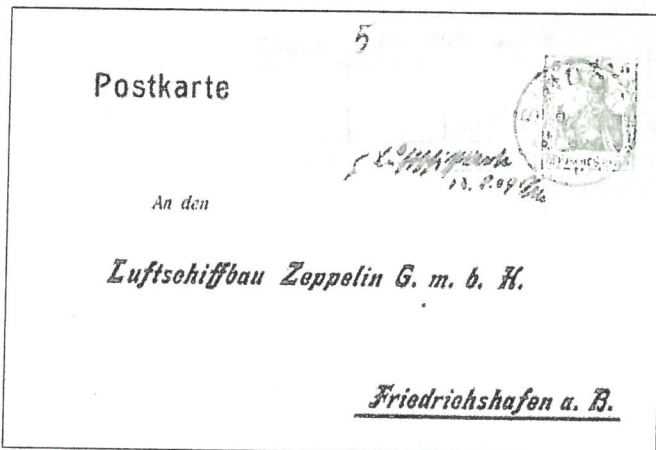


Bild 9V

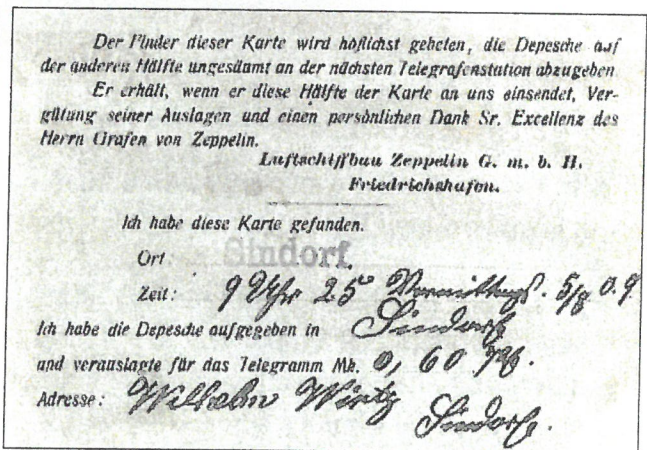


Bild 9R

Eine weitere Version einer vorgedruckten Abwurfkarte (Bild 10) wurde ebenfalls eingesetzt, wie die abgebildete einfache Karte vom 24. August 1909 zeigt. Diese Karte adressierte Graf Zeppelin vom Z III aus über Manzell „an mich selbst“. Am nächsten Tage wurde die aufgefundenene Karte in Friedrichshafen zur Post gegeben und weiterbefördert. Nachdem auf dieser Karte keine Instruktionen für den Finder vermerkt sind, kann man davon ausgehen, dass dieser Abwurf mittels Abwurfbeutel, in dem ein Beilagezettel und Finderlohn war, ausgeführt wurde. Welche Anzahl dieser Fundmeldekarten anlässlich der Fahrten abgeworfen wurde, ist bislang nicht bekannt geworden.

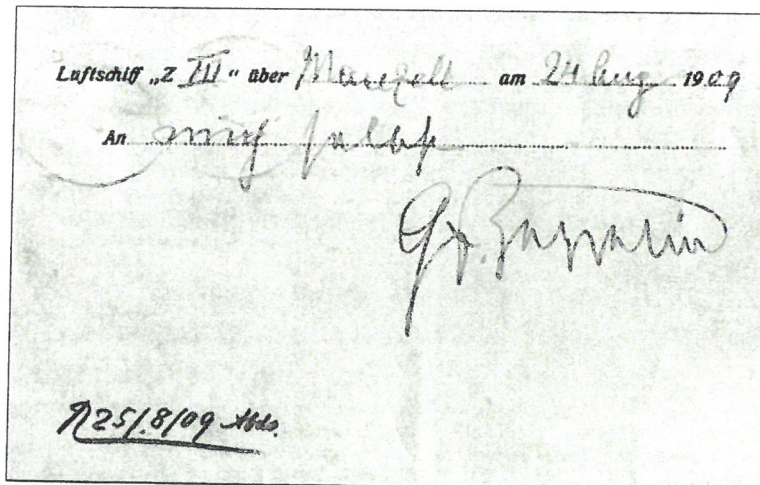


Bild 10

Vorgedruckte Abwurfkarte (Rückseite) welche von Graf Zeppelin am 24. August 1909 vom Z III abgeworfen und „an mich selbst“ adressiert wurde

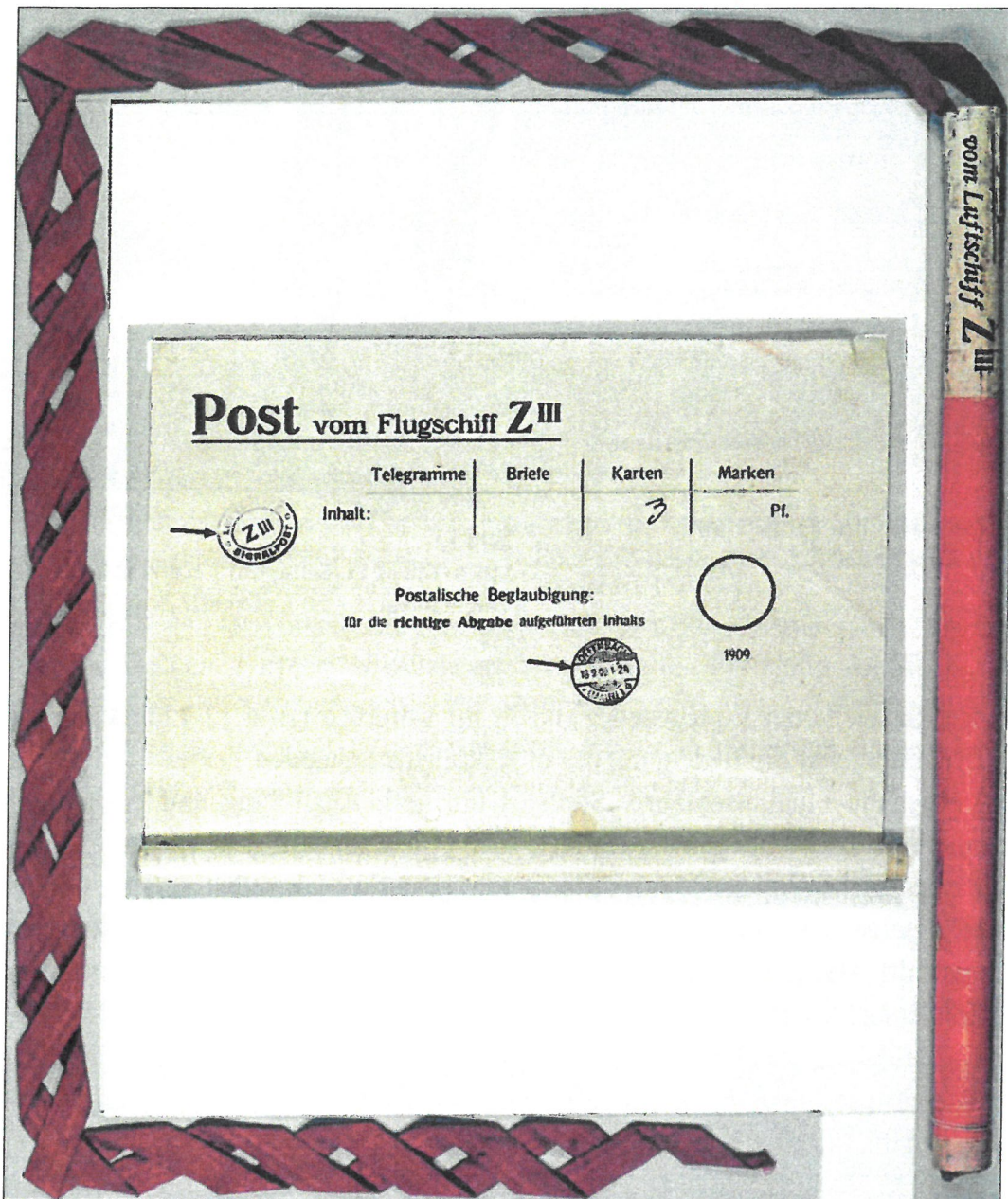


Bild 11

Abwurfhülle „Signalpost vom Luftschiff ZIII“ am 16. September 1909
über Offenbach(Main) benutzt mit Formular für drei Karten

Unser Bild 11 zeigt uns den ersten bekannten Abwurfbehälter und zwar in der Form einer Abwurfhülle. Versehen wurde die Hülle mit einem zwei Meter langen roten Flatterband, welches zopfartig verflochten wurde. So war die abgeworfene Post schon auf dem Wege zur Erde sichtbar und gut aufzufinden. Die Hülle selbst ist aus orangefarbener Pappe, 45 cm lang und hat einen Durchmesser von 2 cm. Der Textaufdruck lautet:

Signalpost / Vom Luftschiff Z III / Finder dieser Hülle wird Eigentümer / nach sofortiger Ablieferung auf der nächsten Post. / Flughülsenfabrik Stuttgart / - Weltpatente angemeldet -

Auf dem beigelegten bei Bild 11 gezeigten Formular „Post vom Flugschiff Z III“ wurden hier als Inhalt drei Karten vermerkt, vermutlich in der Handschrift des Grafen Zeppelin selbst. In dieses Formular wurden, wie beglaubigt, drei Karten eingerollt, dann Formular und Karten in die Hülle gesteckt und mit einem Pfropf verschlossen. Nach Abwurf und Auffinden der Hülle wurde die Abgabe auf der Post mit dem Stempel „OFFENBACH (Main) 16.9.09 1-2 N“ bestätigt. Der 16.9.09 ist Datum einer bekannten, über Offenbach führenden ILA – Rundfahrt von LZ6 (= Z III)

Der **Finder** dieses wird **dringend** ersucht, einliegende Post unberührt gefl. **sofort** auf der **nächsten** Poststation abzugeben, für welchen Dienst der **Finder** Besitzer dieser Flughüse wird.

(Gleichzeitig bittet die Flughülsenfabrik Stuttgart um gefl. Ausfüllung und Weiterbeförderung der oben, in der inneren Hülse, einliegenden Karte.)

Eine werthe **Postbehörde** wird gebeten, die Ablieferung des Postinhalts dem Finder durch **Unterschrift** bzw. **Poststempel** gefl. zu bestätigen.

Bild 12



Bild 13

Abwurfhülse in kleinerem Format mit geändertem Text „Flaggenrakete vom Luftschiff Zeppelin“

Die vorstehende Rückseite der Einlegezettel enthält im Vordruck (Bild 12) Hinweise für den Finder der Abwurfhülse. Dabei war die Bedeutung des in Klammern stehenden Textes

“Gleichzeitig bittet die Flughülsenfabrik Stuttgart um gefl. Ausfüllung und Weiterbeförderung der oben, in der inneren Hülse, einliegenden Karte.“, zuerst nicht eindeutig zu erklären. Kürzlich entdeckt wurde jedoch eine solche Einlege-Meldekarte, deren Text für sich selbst spricht. Nicht nur für den Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen sondern auch für die Hülsenfabrik in Stuttgart war es von großem Interesse die Daten des Fundes der Abwurfhülse zu erfahren, es wurde also um doppelte Meldung des Finders gebeten.

Diese Einlege - Meldekarte der Flughülsenfabrik war bereits mit bayerischen Briefmarken vorfrankiert worden, weil die entsprechende Fahrt von Z III über bayerisches Gebiet führte. Bayern war seinerzeit das einzige deutsche Land in welchem die Briefmarken des Deutschen Reiches noch keine Gültigkeit besaßen.

Ebenfalls vom Z III wurde eine weitere Abwurfhülse (Bild 13), allerdings kürzer und zwar nur 14 statt 45 cm lang, eingesetzt. Sie ist aus dunkelrosa Pappe, mit 2,5 cm lichter Weite und mit einem langen dreigeteilten schwarz-weiß-rotem Flatterband ausgestattet. Jedes Teil ist 1,7 cm breit. Die Hülse trägt den Aufdruck:

„Flaggenrakete“ / Vom Luftschiff Z e p p e l i n / Der Finder wird Eigentümer dieser Hülse / nach sofortiger Ablieferung des Inhalts auf der / nächsten Post. / Flughülsenfabrik Stuttgart / Abt. für Luftschiff- und Sportbedarf / - Weltpatente angemeldet -

Eine weitere Abbildung einer „Flaggenrakete“, aus einem älteren Auktionskatalog (Ebel-Auktion 1978) geistert seit Jahren bei den Sammlern als weitere Abwurfbeutel-Sorte herum. Es hat sich aber inzwischen eindeutig herausgestellt, daß es sich lediglich um eine aufgeschnittene Hülse der gezeigten Art von Bild 13 handelt.



Bild 14V
Vorderseite des Abwurfbeutels in Form eines Kollianhängers mit interessantem Textaufdruck



Bild 14R
Rückseite des Abwurfbeutels mit Bild eines Luftschiffes und Bordpost © „LZ Schwaben 1.9.1911“

Mit dem bei Bild 14V + 14R vorstehend gezeigten kleinen Abwurfbeutel sehen wir eine neue und völlig von den bisherigen Formen abweichende Ausführung. Erstmals wurde die Form eines Kollianhängers gewählt, mit Innentasche zur Aufnahme für das „...einliegende Telegramm.-Schreiben...“. Beidseitig rot bedruckt, auf der Rückseite sogar mit Abbildung eines Luftschiffes, lautet der für den Finder bestimmte Vordruck: „Als Belohnung für diese Dienstleistung sind 50 Pfennig in Marken mit eingeschlossen.“ Das ist die bisher einzig bekannte Version der Abwurfbeutel, bei der der Finder mittels Briefmarken und nicht mit Bargeld entlohnt wurde.

Das Format des Beutels ist ca. 21 cm lang und 11 cm breit. Das verwendete Material ist ein hellbraunes, pergamentartiges Papier, versehen mit Metallöse und anhängendem langen rot-weißen Flatterband. Auf der Rückseite ist der rote Bordstempel „LZ SCHWABEN 1.9.1911“ abgeschlagen.

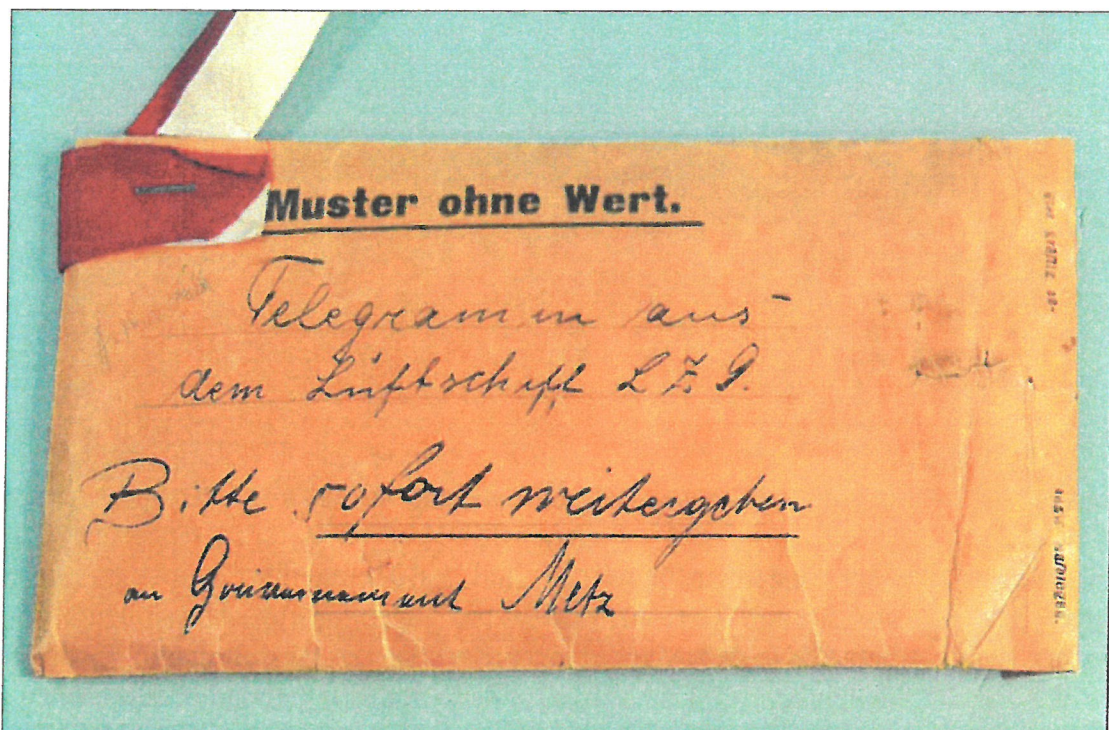


Bild 15

Abwurfbeutel „Muster ohne Wert“ für Telegramm aus LZ 9 an Gouvernement Metz bzw. Straßburg verwendet

Forschungsmäßig interessant sind zwei aus Warenmusterbeuteln von Militärseite provisorisch hergestellte, vom LZ9 für Telegramme verwendete Abwurfbeutel (Bild 15).Die Beutel sind jeweils versehen mit einem 2-teiligen, weiß-roten Flatterband, ca. 75 cm lang. Innen enthalten die Beutel zur Beschwerung kleine Bleikugeln (Schrot).

Die Handschriften auf den beiden bekannten Exemplaren sind völlig identisch sind, also von ein und derselben Person beschriftet, vermutlich an einem Tag, bei dem die Fahrt sowohl über Straßburg als auch über Metz führte.

LZ 9 führte die erste Fahrt am 2. Oktober 1911 durch, danach Umbau vom 21. Oktober bis 23. November 1911 zur Abnahme durch das Heer als Ersatz Z II. Standorte waren Baden-Oos, Köln, Metz und Gotha. Abgewrackt wurde das Luftschiff am 1. August 1914.

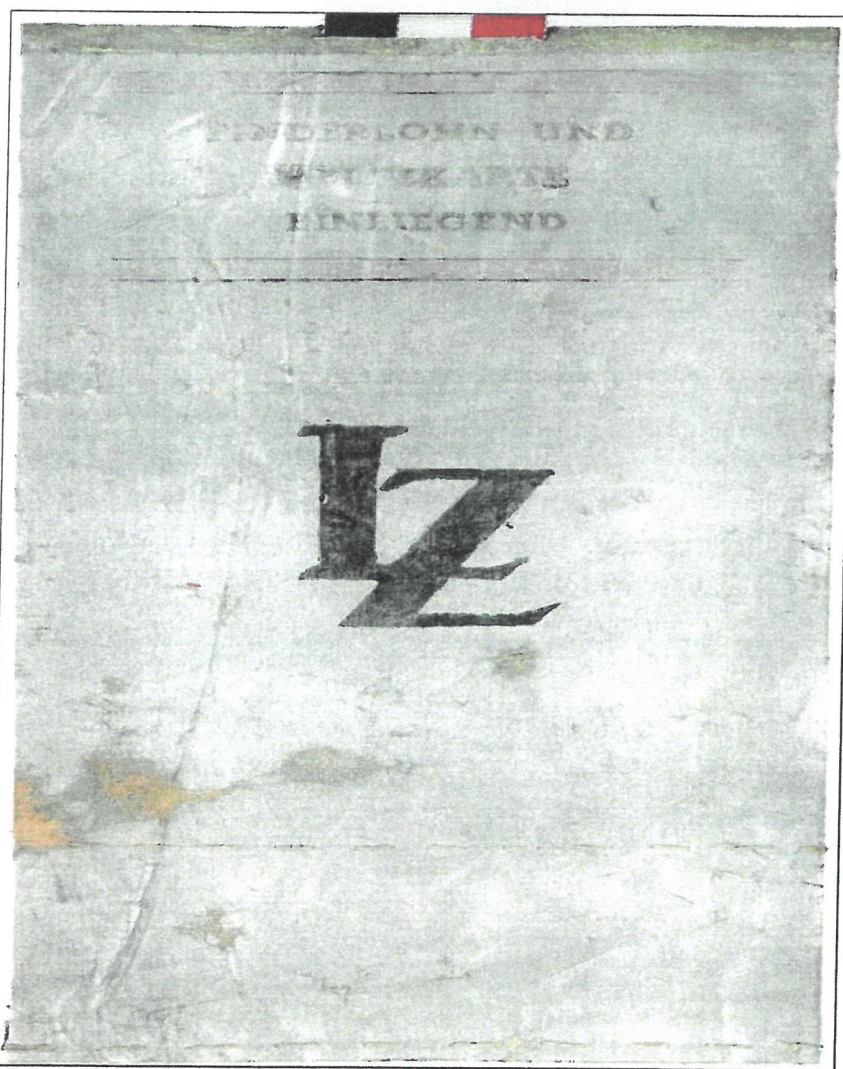


Bild 16

Versuchs-Abwurfbeutel aus Ballonhüllenstoff mit Sandeinlage am Fuß und 3-farbigem Flatterband

Bevor die ersten offiziellen Postabwurfbeutel ab Juni 1910 eingeführt wurden, kam es zu einer interessanten Versuchsausführung. Der als Bild 16 abgebildete Abwurfbeutel besteht aus silberfarbenem Ballonhüllenstoff in den Abmessungen der späteren Ausführungen. Er besitzt ebenfalls schon eine abgesteppte Sandeinlage am Fuß sowie ein 3-farbiges Flatterband in den Farben des Kaiserreiches. Der Aufdruck lautet: „FINDERLOHN UND MELDEKARTE EINLIEGEND / LZ“. Es wurden damit also auch Fundmeldekarten abgeworfen.