

## **Irische Zeppelinpost zur 1. SAF 1932 Forschungsstand und Zahlenrätsel**

### **Einstieg als Vertragsstaat**

Das Jahr 1932 markiert einen bedeutsamen Punkt für die irische Philatelie, da der Freistaat ab diesem Jahr erstmals als Vertragsstaat am Postdienst für Zeppeline teilnahm, sodass direkt von Irland Post zu den einzelnen Zeppelifahrten aufgegeben werden konnte. Der Vertrag kam hierbei mit der Reichspost als hoheitlichem Vertragspartner und der Zeppelingesellschaft als ausführendem Dienstleister zustande. In diesem Jahr nahm das Luftschiff auch den regulären Fahrbetrieb nach Südamerika auf, nachdem es in den Jahren zuvor eher unregelmäßige Fahrten gab. Gegenüber den üblichen Beförderungswegen mit dem bislang üblichen Postweg zur See ergab sich ein Zeitgewinn von bis zu 25 Tagen. So machte es Sinn, dass auch immer mehr Länder Süd- und Mittelamerikas den Anschluss an den deutschen Luftpostdienst erhielten. In der Zeit zwischen dem 15. Juli und dem 16. Oktober 1935 (d.h. von 8. bis zur 14. Südamerikafahrt 1935) beförderte LZ 127 Graf Zeppelin nur noch Drucksachen, Pakete, Warenproben und ähnliches, während man für normale Briefpost die noch schnelleren Katapultflüge der Lufthansa nach Südamerika nutzte. Ab Mitte Oktober 1935 konnte wieder die gesamte Post nach Südamerika mit dem Luftschiff befördert werden.

### **Zahlenrätsel**

Bis zur Einstellung der Zeppelinbeförderung nahm Irland als Vertragsstaat in den 1930ern an insgesamt 34 Fahrten teil: neun in 1932, neun in 1933 inklusive der Chicagofahrt (endgültiges Ziel: Brasilien), zwölf Fahrten inklusive Argentinien- und einer Weihnachtsfahrt im Jahr 1934 und drei in 1935. Alle diese Fahrten wurden durch LZ 127 durchgeführt. Im Jahr 1936 erfolgte nur die Teilnahme an einer Fahrt. Andere Zulieferungs- und Transportformen von Irland aus sind hier nicht berücksichtigt – es mögen somit weitere Kombinationsmöglichkeiten existieren.

Schon in den Jahren 1933 und 1934 versuchte der Sieger Verlag aus Deutschland zu den Zeppelinfahrten nach Amerika verlässliche Daten zu erhalten und erbat von den Postdienststellen der Vertragsstaaten entsprechende Informationen. Mit 15 von 21 lieferten nur wenige Vertragsstaaten Stückzahlen oder Aufstellungen mit Gewichtsangaben zur beförderten Post des Linienverkehrs nach Südamerika für das Gesamtjahr 1932, nur neun davon zur 1. Südamerikafahrt (SAF) 1932. Neben fünf weiteren Ländern (Belgien, Dänemark, Frankreich, Norwegen und dem Saargebiet) lehnten die irischen Behörden generell Angaben zu Beförderungszahlen ab. Die hier gezeigte Aufstellung lässt interessante Rückschlüsse auf die Seltenheit dieser irischen Zeppelin Post zu. Während zur 1. SAF 1932 mit derzeit 26 bekannten irischen Zulieferungen zu unterschiedlichen Zielorten sehr wenige Stücke bekannt sind, stieg mit zunehmendem Bekanntheitsgrad der Zeppelinfahrten die Stückzahl der Belege zunächst sprunghaft an, sicherlich auch aus philatelistischen Gründen. Erst zum Ende der Fahrten Mitte der 1930er Jahre reduzierten sich die Stückzahlen der beförderten Stücke wieder. In der Literatur finden wir selbst bis 2001 noch Auflieferungszahlen der hier betrachteten Fahrt, die gegenüber 1982 publizierten Daten unverändert waren und die sich in der Nachbetrachtung als überarbeitungswürdig erwiesen haben. Leider werden von manchen Anbietern am Markt immer noch diese alten Informationen zu Verkaufszwecken verwertet. In den Folgejahren legte das Schweizer FAI-Mitglied Luftpostsammler Ronny Vogt den Grundstock für eine Neubewertung der 1. Südamerikafahrt 1932, der durch Mitarbeit weiterer Sammler nunmehr aktualisiert werden konnte. Generell sind Bedarfsbriefe zu Zeppelinfahrten seltener zu finden; zumeist ist der philatelistische Ursprung erkennbar.

### **Forschungsstand zu SAF 1 1932**

Die abgebildete Tabelle 1 zeigt die offiziell gemeldeten (oder durch Forschungsarbeit ergänzten) Stückzahlen oder Gewichtsangaben in Gramm. Vertragsstaaten, welche noch nicht zur ersten Fahrt 1932 teilnahmen oder gar keine Meldung abgaben, werden in der Analyse

nicht berücksichtigt. Bei einem Durchschnittsgewicht von drei Gramm für eine Postkarte und vier Gramm für den Brief wurde für England ein Verhältnis von 3:2 gemeldet (für Irland wurden im Jahr 1933 für die Fahrten von 1932 ein Verhältnis von 1:2 berechnet). Da das Verhältnis zwischen aufgelieferten Postkarten und Briefen und dadurch das Summengewicht eines solchen "Paketes" bekannt ist, wurde das Verhältnis für England mit insgesamt 17g als statistischer Basiswert für die Ermittlung weiterer Stückzahlen gewählt. Da hier die gemeldete Gewichtsmenge am höchsten und somit eine statistische Unschärfe am geringsten ist, dient dieses Paket als Basis. In der Tabelle wurde aus den Meldewerten in Gramm (A) zunächst errechnet, wie hoch die Anzahl kalkulatorischer Pakete (B) ist. Diese sind für die Ermittlung der Gesamtstückzahl (C) mit der Basisstückzahl von 5 Belegen pro kalkuliertes Paket (entspricht 3 Briefen und 2 Postkarten) zu multiplizieren. In der Spalte „Stück NEU“ sind alle gemeldeten, erforschten bzw. berechneten Stückzahlen verzeichnet. Aufgrund des bislang bekannten Auflieferungsverhaltens aus den Staaten Belgien, Dänemark, Frankreich und Norwegen zu Zeppelinfahrten kann davon ausgegangen werden, dass es auch zu dieser Fahrt nur geringe Auflieferungen aus diesen Staaten gab. Aus dem Saargebiet war hingegen immer schon ein verhältnismäßig höheres philatelistisches Interesse und Aufkommen zu erwarten: Als konkreter Wert aus Kreisen der Zeppelinpost Arbeitsgemeinschaft konnten uns 378 Stück für das Saarland mitgeteilt werden. Die Anteilswerte in Spalte (D) beziehen sich auf die bislang fundierte Gesamtmenge von 4.723 Poststücken. Die ermittelten Daten lassen vermuten, dass mit den nicht registrierten Ländern mindestens 5.000 Belege zu dieser ersten Fahrt 1932 aufgegeben wurden. Alle Stückzahlen unter 100 sind als seltener zu bewerten. Die Zahl irischer Post macht mit den aktuell 26 bekannten Belegen noch nicht einmal 1 % der gesamten bislang registrierten Stückzahl aus.