

Zeppelin-Unglückspost von Luftschiffkapitän Heinrich Bauer

1. Nordamerikafahrt Frankfurt/Main – Lakehurst am 03. Mai – 07. Mai 1937

Am 6. Mai 1937 um 00.24 Uhr (Ortszeit 19.25 Uhr) nach 7150 km Fahrtweg und einer Fahrzeit von 77.08 Stunden verbrannte das Luftschiff LZ 129 „Hindenburg“ beim Landeanflug auf den US – Marineluftschiffhafen Lakehurst, NJ. Dabei fanden 13 Passagiere, 22 Besatzungsmitglieder und ein Mitglied der amerikanischen Bodenmannschaft den Tod. 62 Passagiere und Besatzungsmitglieder überlebten das Unglück, teilweise aber schwer verwundet. Die genaue Unglücksursache konnte nie eindeutig und zweifelsfrei geklärt werden.



Luftschiffkapitän Heinrich Bauer mit Besuchern in der Führergondel des LZ 129 „Hindenburg“, 1936 (rechts der Seitensteuermann)

Unter den Besatzungsmitgliedern war auch mein Vater, Luftschiffkapitän Heinrich Bauer, der durch den Absturz Gott sei Dank nur leicht verletzt wurde. Bei dieser Fahrt hatte Luftschiffkapitän Max Pruss das Kommando. Heinrich Bauer, der seit Beginn der Indienstellung des Luftschiffes im März 1936 dem LZ 129 als 2. Offizier zugeteilt war, wurde bei dieser letzten Fahrt des Luftschiffes als Wachhabender Offizier eingesetzt. Bei der Landungsanfahrt auf den Luftschiffhafen Lakehurst war Heinrich Bauer in der Führergondel und für die Ballastanlage und den Höhensteuermann verantwortlich. Er konnte sich mit anderen Besatzungsmitgliedern durch einen Sprung aus ca. 5 – 8 Meter aus der Führergondel retten, nachdem das Luftschiff zum ersten Mal auf dem Boden aufgeschlagen und durch das Landerad wieder einige Meter angehoben wurde. Beim Wegrennen erlitt er vom herabstürzenden Gerippe des Luftschiffes leichte Verwundungen und Verbrennungen, besonders an den Händen, Armen und im Oberkörperbereich.



Kapitän Heinrich Bauer einen Tag nach der Hindenburg-Katastrophe in Lakehurst

Wie bei nahezu allen Fahrten der Luftschiffe, und so auch beim LZ 129 „Hindenburg“ bei der 1. Nordamerikafahrt 1937, wurde Post befördert, die als „Zeppelinpost“ bei der Philatelie bekannt ist. Insgesamt wurden bei dieser Fahrt 17609 Poststücke (Briefe und Postkarten) befördert, die einmal für diese Fahrt bestimmt war und dementsprechend abgestempelt wurden. Aber es war auch Post vorhanden, die für die Rückfahrt nach Frankfurt bestimmt war. Insgesamt konnte nur ein kleiner Teil, nämlich 357 Stücke gerettet werden, die teilweise beschädigt sind und Brandspuren aufweisen. Von diesen Stücken existieren Belege der Hin- und von der geplanten Rückfahrt.

Die Besonderheit der „Zeppelinpost“ zeichnet sich dadurch bei allen verschiedensten Variationen dadurch aus, dass sie mit dem Zeppelin befördert wurde und einen besonderen „Bord- bzw. Bordpoststempel“ bekam, welche diese besondere Art der Postbeförderung mit dem bestimmten Luftschiff bzw. Zeppelin eben dokumentierte.

Mein Vater hatte auf nahezu alle Fahrten, die er auf der LZ 127 „Graf Zeppelin“, LZ 129 „Hindenburg“ und später auch auf der LZ 130 „Graf Zeppelin“ unternahm, Zeppelinpost „geschrieben“, einmal an Bekannte und Verwandte, aber auch als Sammlerpost an sich selbst bzw. seine Frau Theresia Bauer und beim LZ 130 auch an seine Tochter Ursula.

Die Adressaten der Zeppelinpost von Heinrich Bauer vom LZ 127 „Graf Zeppelin“ waren besonders seine Schwester Eugenie und Wilhelm Schörner, Herr und Frau Hilde Deffner in Reutlingen (ein Jagdkollege), Jagdkameraden, viele Bekannte, auch Zeppelinpostsammler und von den Adressen und Namen her zu urteilen, auch seine jeweiligen Freundinnen.

Die Zeppelinpost von Heinrich Bauer vom LZ 129 „Hindenburg“ waren hauptsächlich adressiert an seine Verlobte und spätere Frau und meine Mutter Theresia (Resi) Bauer geb. Mohr, sehr viel „Bordpost“ an ihn selbst und an die Familie Eugen und Liesel Blessing in Reutlingen, eine sehr enge befreundete Familie und später auch die Patentante von mir.

Die Adressaten der Zeppelinpost vom LZ 130 „Graf Zeppelin“ waren in erster Linie seine Frau und Tochter Theresia und Ursula Bauer sowie er selbst.

Dann zeigten sich die Kriegs- und Nachkriegswirren und die ganz schwierigen Umständen der Familie Heinrich und Theresia Bauer: der Kriegsdienst von Heinrich Bauer von September 1939 bis zum Ende des Krieges, der schweren Verwundung in der Nähe Hannover im April 1945 mit der Gefangennahme durch die amerikanischen Streitkräfte, der Beschlagnahme des Wohnhauses in Zeppelinheim durch die US-amerikanische Besatzung im April 1945, die lange und langwierige Lazarettzeit in amerikanischer Gefangenschaft, der schwierige Heimtransport mit Hilfe seines Schwagers Dr. E. M., der zwangsweisen „tatenlosen“ Zeit dann in Immenstaad in der neuen Heimat im Elternhaus seiner Frau, mit einem schwierigen Heilungsprozess seiner Verwundungen, Arbeitslosigkeit und dem Überwasserhalten durch kleinere Tätigkeiten. In dieser Zeit sind große Teile der gesammelten Exponate aus der Zeppelinzeit „verschwunden“ bzw. für das Nötigste zum Überleben verkauft bzw. verschenkt worden, darunter auch nahezu alle Teile der anscheinend sehr umfangreichen Zeppelinpost. Nur ganz wenige Belege vom LZ 130 und einen Beleg von LZ 127 habe ich noch bei seinem Tode im März 1977 vorgefunden.

Erst durch den Tod meines Vaters, genau genommen an der Beerdigung und durch die Ansprachen u. a. der Tochter des Grafen Zeppelin, Freifrau von König-Warthausen und des letzten Kommandanten des LZ 130 und seines langjährigen Zeppelinkameraden Albert Sammt, wurde dann erst richtig mein Interesse an „Zeppelin“ und an die „Zeppelinzeit“ meines Vaters geweckt, darunter natürlich auch das Gebiet der Zeppelinpost. Durch teilweise großzügige Zuwendungen/Schenkungen von Verwandten, Freunden und Bekannten, auch der Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Zeppelinpost konnte ich eine Vielzahl von Zeppelinpost-Belegen meines Vaters wieder zurückbekommen bzw. zurückkaufen. So ist mit jedem Beleg von den Zeppelifahrten für mich ein ganz besonders persönliches Erlebnis verbunden, aber auch ein Baustein auf den anderen gesetzt worden, um so die Biographie der Zeppelinzeit meines Vaters Luftschiffkapitän Heinrich Bauer von 1927 bis 1939 zu erweitern und zu dokumentieren



.Überlebende aus der Katastrophe von Lakehurst: Eine Gruppe Besatzungsmitglieder des LZ 129 „Hindenburg“. Mit weißer Mütze Schiffsingenieur Rudolf Sauter, mit dunkler Mütze Kapitän Heinrich Bauer.

Nun hat im Mai 2005 ein besonderes und außergewöhnliches Zeppelin-Highlight mein Interesse noch mehr geweckt und auch zu dieser Abhandlung geführt: die Veröffentlichung und das Versteigungsangebot eines „Unglücksbriefes“ meines Vaters von der Lakehurst - Katastrophe des LZ 129 „Hindenburg“. Dieser Brief wird wohl in der Literatur erwähnt (vgl. Arthur Falk), aber war für mich schwierig im Hinblick auf die bereits vorhandene Katastrophenpost von Heinrich Bauer, d. h. Belege, die schon in meinem Besitz waren, einzuordnen.

Es soll hier versucht werden, auch mit Hilfe meiner Zeppelinpost-Freunde, die Geschichte der Unglückspost von Heinrich Bauer zu vervollkommen, insbesondere auch deswegen, da nun insgesamt drei Katastrophenbelege unterschiedlicher Variationen des LZ 129 „Hindenburg“ von seiner letzten Fahrt im Mai 1937, von Luftschiffkapitän Heinrich Bauer geschrieben, existieren.



Einige Besatzungsmitglieder bei Aufräumarbeiten vor dem Wrack des LZ 129 „Hindenburg“, darunter 2. v. li. Heinrich Bauer

Ich möchte hier versuchen, mit allen Unzulänglichkeiten, diese drei Zeppelinpost-Belege von Heinrich Bauer von ihrer „Biographie“ wie von der postalischen Zuordnung darzustellen und einzuordnen. Zu Hilfe werden genommen die Veröffentlichungen im „Zeppelin-Post-Katalog“ vom Sieger-Verlag (22. Auflage, 2001), von John Duggan „Zeppelinpost LZ 129 „Hindenburg“ (Ickenham 2004), von Arthur Falk „Hindenburg Crash Mail – The search goes on“ (New York 1976), Auktionskatalog Nr. 110 von Ulrich Felzmann (2005) mit der Expertise des Unglücksbriefes von Dieter Leder und vom Michel „Zeppelin- und Flugpost-Spezial-Katalog“ (München 1995). Dankbar bin ich auch über jede Ergänzung, Verbesserung und Richtigstellung meiner Ausführungen, vorweg schon von John Duggan, Dieter Leder, Peter Hagedorn und Herrn Hofrichter, um so einen kleinen Abriss der bzw. „meiner“ Zeppelinpost - Geschichte von Luftschiffkapitän Heinrich Bauer darzustellen.

0. Allgemeines zur „Pocket-Mail“ von Heinrich Bauer

Unter den geretteten Poststücken waren einige Belege, welche als „Pocket-Mail“ in der Literatur verzeichnet sind. Einige Besatzungsmitglieder, darunter auch Heinrich Bauer, führten in den Taschen ihrer Uniform „Zeppelinpost“ mit sich, die teilweise schon abgestempelt bzw. auch für die Rückfahrt zur Abstempelung vorgesehen war. Alle drei Belege trug Heinrich Bauer vermutlich in der Brusttasche, als die „Hindenburg“ abstürzte und verbrannte, denn alle Belege tragen die Beschädigungen in Form von Verbrennungen und/oder Angekohltsein an derselben Stelle: Der obere bzw. mittlere Teil der Postkarten bzw. des Briefes sind hier in Mitleidenschaft gezogen, jedoch Schrift,

Adresse und Abstempelung sind immer noch gut erkennbar. Diese Beschädigungen der Zeppelin-Belege entsprechen auch seinen Verwundungen, die er am Oberkörper hatte und durch die Hitze auch Teile seiner Uniform angebrannt bzw. versengt wurden.

Allgemein gehe ich bei allen drei Belegen davon aus, dass mit Ausnahme des Briefes er diese behalten hat, also nicht dem Postamt in New York bzw. Lakehurst übergeben hatte und somit keine weitere Bestätigung, Registrierung und auch keine „Einschweissung“ mit dem Label „Post Office Department – officially sealed“ erfolgte.

Heinrich Bauer blieb für die Untersuchung der „Hindenburg-Katastrophe“ noch einen Monat in Lakehurst bzw. New York und kehrte am 8. Juni 1937 mit dem Passagierschiff „Bremen“ nach Deutschland zurück. Er hätte somit theoretisch alle drei Belege behalten bzw. den Brief (vgl. 3.) wieder vom Post Office Department in Empfang nehmen können. Eine andere Möglichkeit wäre gewesen, dass ihm dieser Brief-Beleg oder alle Belege ihm von Lakehurst nach Deutschland nachgeschickt wurden.

1. Bordpost von der Hinfahrt mit Bordpoststempel vom 5. 5. 1937

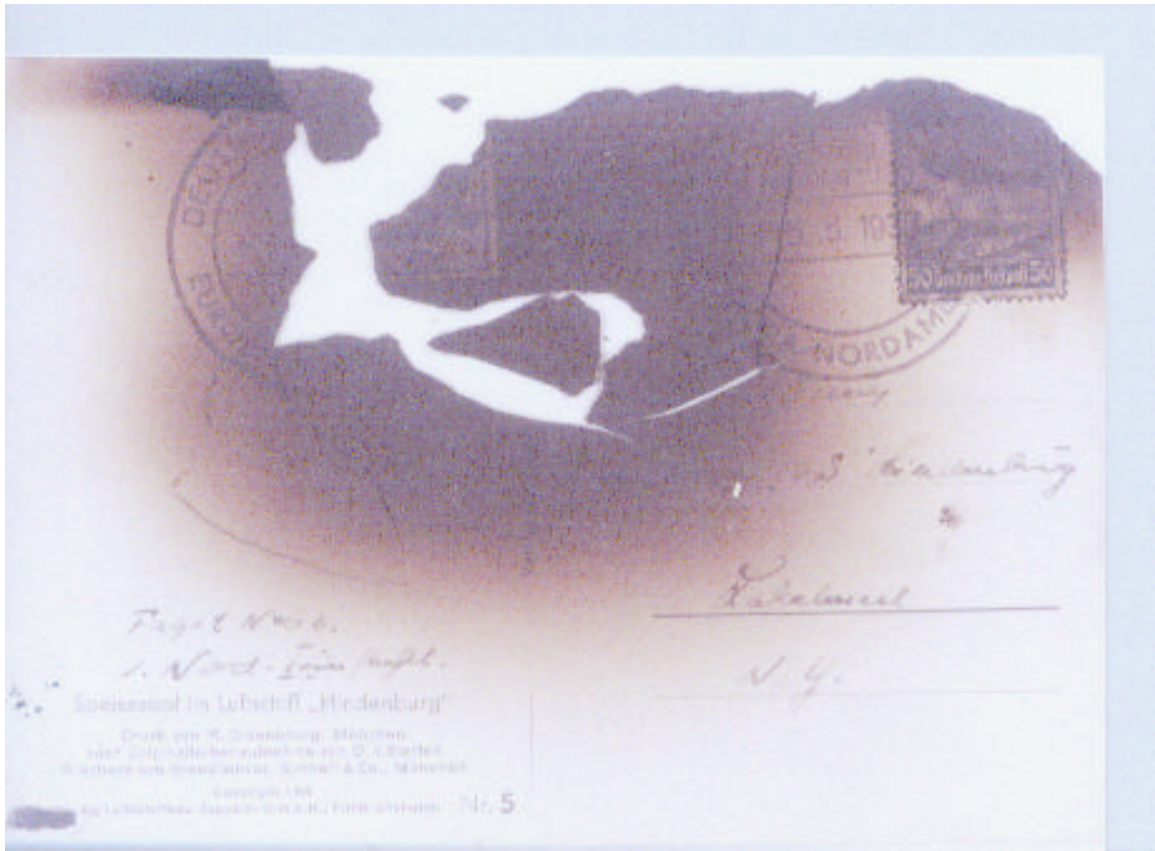
Diese Postkarte, herausgegeben von der Luftschiffbau Zeppelin GmbH 1936 mit dem Motiv „Speisesaal im Luftschiff ‚Hindenburg‘, Nr. 5“ vom R. Oldenbourg Verlag, München ist frankiert mit einer 50 Pf Zeppelin-Sondermarke (blau) und einer Flugpost-Marke 15 Pf (ultramarin), abgestempelt mit zwei Bordpoststempel vom 5. Mai 1937 (Sieger Type IX neu 1937).

Diese Karte wurde von Heinrich Bauer geschrieben, rechts im Adressenfeld mit der Adresse „...Bauer, an Bord ‚LS‘ Hindenburg, Lakehurst, N.Y.“ und auf der linken Seite den Hinweis „Fahrt Nr. 63 – 1. Nord-Hinfahrt“.

Ich gehe davon aus, dass dieser Beleg während der Hinfahrt von ihm im Bordpostamt aufgegeben und sofort abgestempelt wurde und er ihn wieder in Empfang nahm. Er wurde von ihm nicht weitergegeben wurde und somit erfolgte keine Bestätigung durch das Post Office Department. Im Nachlass war der Beleg wohl in einer „Zellophan-Hülle“, diese kann vielleicht von der amerikanischen Post sein oder aber vermutlich auch erst bei der Einordnung in seine Sammlung von ihm selbst erfolgt sein. Ob dieser Beleg in den amtlichen Aufzeichnungen des Postamtes New York geführt, ist unklar.

Im Sieger wird dieser Beleg gelistet unter Nr. 454. Ba) Bordpost mit Bordpoststempel Typ IX (New York Post).

Dieser Beleg blieb im Eigentum meines Vaters, wohl eingeordnet in der Sammlung nahezu aller Zeppelinpostbelege des LZ 129 „Hindenburg“ und überlebte auch die Nachkriegswirren. Vermutlich in den Nachkriegsjahren wurden diese Belege geordnet und beschriftet. Nach dem Krieg; Ende der 40er Jahre, wurde Heinrich Bauer und unsere Familie durch seinen Vetter W. R. sehr stark dadurch unterstützt, indem er Wollwaren aus der Produktion dessen Firma im Hinterland vom Bodensee, besonders im Gehrenberg-Gebiet, bei den Landwirten verkaufen konnte und somit seinen Lebensunterhalt und seiner Familie sicherte.



Bordpost von LZ 129 „Hindenburg“ von der 1. Nordamerika-Fahrt von Frankfurt nach Lakehurst im Mai 1937 von Heinrich Bauer

Als Dank für diese Unterstützung, die sich auch in späteren Jahren noch zeigte, schenkte Heinrich Bauer seinem Vetter ca. 1950 die Zeppelinpost- von LZ 129 „Hindenburg“ mit dem Unglücksbeleg und eine Sammlung von Belegen des LZ 130 „Graf Zeppelin“ in „dankbarer Erinnerung meinem Vetter W. R. gewidmet – Dezember 1950“.

Vom Hörensagen wusste ich von irgendeiner Schenkung an seinen Vetter resp. meinen Onkel durch ihn selbst sowie durch meine Mutter und nach dem Tode meines Vaters fragte ich Onkel Walter einige Monate später, nachdem nun ja mein Interesse an Zeppelin voll erwacht war, nach den Belegen mit der Bitte, diese zu sehen bzw. kopieren zu dürfen. Bei einem Besuch in Heilbronn bekam ich von ihm zwei Leitzordner und einen Schnellhefter mit der Zeppelinpost des LZ 129 und LZ 130 mit dem Unglücksbrief mit dem Hinweis, diese anzuschauen, zu kopieren und Belege auszusuchen und den Rest irgendwann zurückzugeben.

Bei einem weiteren Besuch kam von ihm der Hinweis, dass ein Auseinanderreißen der Sammlung doch etwas unglücklich wäre, ich solle diese Sammlung behalten - bei mir sei sie doch am besten aufgehoben. Eine großartige Geste – ein wunderbares Erlebnis und unvergesslicher Moment für mich. Seit diesem Moment meines Sammelns ein philatelistisches und noch viel mehr ein persönliches-biographisches Highlight von und über meinem Vater Heinrich Bauer.

2. Geplante Zeppelinpost für die Rückfahrt vorgesehen ohne jegliche Abstempelung

Diese Postkarte, herausgegeben von der Luftschiffbau Zeppelin GmbH 1936 mit dem Motiv „Gesellschaftsraum im Luftschiff ‚Hindenburg‘, Nr. 2“ vom Oldenbourg Verlag München ist frankiert mit einer 50 Pf Zeppelin-Sondermarke (blau) und einer Flugpost-Marke 15 Pf (ultramarin), beide nicht abgestempelt.

Diese Karte wurde von Heinrich Bauer geschrieben, rechts im Adressenfeld mit der Adresse „... Liesel Blessing, Reutlingen, Lindachstrasse 29, Wttberg“ und auf der linken Seite „Gruss Heiner, 1. Nord-Heimfahrt Nr. 64“.



Geplante Post von LZ 129 „Hindenburg“ für die Rückfahrt von den USA nach Deutschland vom Mai 1937 von Heinrich Bauer

Da keinerlei Bestätigung zu sehen ist, gehe ich wie bei Beleg 1 davon aus, dass dieser Beleg von im nicht weitergegeben wurde und somit keine Bestätigung durch das Post Office Department erfolgte.

Im Sieger wird dieser Beleg nicht gelistet. Er müsste theoretisch unter Frankfurter Post (Pocket Mail) als Unternummer unter 454. D (ohne Abstemplung) aufgenommen werden. Da ja vermutlich Heinrich Bauer diesen Beleg nicht an irgendeine offizielle Poststelle weitergegeben hat, übergab er ihn wahrscheinlich der Freundin seiner Familie und unserer späteren Patentante Liesel Blessing in Reutlingen nach der Rückkehr aus den USA oder auch später als Geschenk.

Jahrelang blieb dieser Beleg mit anderer Zeppelinpost im Eigentum meiner Patentante. Dezent Hinweise von mir auf solche Zeppelin-Memorabilien wurde von ihr ebenso dezent überhört.

Nach dem Tode meiner Patentante fragte ich bei deren Nachkommen nach diesen Zeppelin- Erinnerungsstücken. Einige Monate später überreichten sie mir Zeppelinpost-Belege meines Vaters an meine Patentante, Zeppelin-Bücher, Zeppelin - Geschirr und diesen „Unglücksbeleg“ – ebenfalls mit dem Hinweis, „bei mir sei es doch am besten aufgehoben“. Wieder eine großartige Geste – ein wunderbares Erlebnis und einer unvergesslicher Moment für mich.

3. Für die Rückfahrt vorgesehener Brief mit dem „Paquebot“-Stempel

Dieser Brief ist frankiert mit Hitler-Block zum 48. Geburtstag Hitlers (vom 5. April 1937) mit 4 Marken zu 6 Pfg sowie zwei Zeppelin-Sondermarken mit je 50 Pf (blau). Die Briefmarken wurden nicht entwertet, auf dem Blockrand hat der Brief den „Paquebot-Stempel“ von New York vom 10. Mai 1937.

Er wurde von Heinrich Bauer geschrieben mit der Adresse „I. H. Frau Rese Bauer, Neu-Isenburg, Macken..(senstrasse), bei Ffm“.

In der Beschreibung des Auktionskataloges heißt es u. a.:“ 1. Nordamerikafahrt 1937 – Unglücksfahrt der LZ 129 ‚Hindenburg‘, Frankfurter Post/Pocket Mail; einziger bekannter Brief des Besatzungsmitgliedes Heinrich Bauer, vorbereitet für Bordpostaufgabe auf der Rückfahrt. In den persönlichen Gegenständen und Taschen der Besatzungsmitglieder wurden 9 Briefe und 19 Postkarten gefunden, die unter dem Begriff ‚Pocket Mail‘ gelistet wurden.

Einige dieser Belege erhielten in New York am 10.5. 1937 den ‚Paquebot‘- Stempel. Sie sind viel seltener als die ‚normale‘ Paquebot - Post von der 176 Stücke bekannt sind. Es handelt hier um einen noch nie angebotenen Brief aus Privatbesitz, von dem nur 1/5 verkohlt ist. Siegernummer 454 D; Aktuelles Fotoattest Leder A.I.E.P.“



Geplante Briefpost von LZ 129 „Hindenburg“ von Lakehurst nach Deutschland mit dem „Paquebot-Stempel“ von Mai 1937 von Heinrich Bauer

Im Buch von Arthur Falk „Hindenburg Crash Mail“ sind auf Seite 51 unter „Crew Member Mail addresses that was salvaged by the Zeppelin Co.“ Zeppelinpost-Belege mit u. a. „Bauer, Neu-Isenbrug d. h. Neu-Isenburg), Germany“.

In der Expertise von Dieter Leder heißt es u. a.: „ In den ersten Tagen nach der Katastrophe,

am 6. und 7. Mai 1937, wurden 153 offizielle Poststücke sowie 176 Paquebot-Belege aus der Ladung des Luftschiffes geborgen und anschließend vom Postamt New York an die Empfänger weitergesandt.

Beim späteren Aufräumen bis Juli 1937 wurden in den Trümmern des Luftschiffes und hier insbesondere in den persönlichen Gegenständen der Besatzung und Passagiere noch weitere 28 Briefe und Postkarten aufgefunden. Am 12. Juli 1937 übergab die Zeppelin-Reederei diese 28 Belege an das Postamt New York zur weiteren Bearbeitung. Unter diesen später aufgefundenen Belegen befand sich auch dieser Brief von Heinrich Bauer.“

Ich gehe davon aus, dass Heinrich Bauer diesen Brief, wie schon erwähnt, in der Jackentasche trug und ihn nach dem Unglück, aber vor der Rückreise nach Deutschland im Juli 1937, der Zeppelin-Reederei zur postalischen Erfassung bzw. Beförderung übergab. (Warum er dies bei den oben erwähnten Belegen nicht tat, ist unklar).

Weiter D. Leder: „Da die Frankatur auf diesem Brief nicht entwertet war, stempelte das Postamt New York die deutsche Frankatur mit dem Paquebot-Stempel mit demselben Datum (10. Mai 1937), wie sie zuvor schon die offizielle Paquebot-Post gestempelt hatte. Anschließend wurden die 28 Briefe und Postkarten am 14. Juli 1937 per gewöhnlicher Schiffspost an das Hauptpostamt Frankfurt gesandt. Das Postamt übernahm daraufhin die Verteilung der Briefe und Postkarten an den jeweiligen Empfänger.“ (Theoretisch wäre es ja auch noch möglich gewesen, dass Heinrich Bauer diesen Brief noch in New York bzw. Lakehurst in Empfang nehmen konnte.)

„Bei den 153 sowie 176 Poststücken, die im Mai 1937 geborgen wurden, handelte es sich um offizielle Post, die von den jeweiligen Auflieferungspostämtern über das Postamt Frankfurt zur Beförderung mit dem Luftschiff geleitet wurde. Bei den 28 Belegen vom Juli 1937 handelt es sich dagegen um Belege, die sich zum Zeitpunkt des Unglücks (noch) im persönlichen Besitz der Passagiere und Besatzungsmitgliedern befanden. Die Belege wurden erst nach dem Unglück ab New York postalisch befördert.

Da diese 28 Belege, 19 Postkarten und neuen Briefe, zum Zeitpunkt des Unglücks in den persönlichen Gegenständen der Passagiere/Besatzungsmitgliedern befunden haben, resp. die Post erst vom Postamt Frankfurt an die Adressaten geleitet wurde, ist dieser Brief als ‚Pocket-Mail‘ zuzuordnen, diese Post wird auch als die ‚Frankfurter Post‘ bezeichnet.“

Bisher wurde dieser Brief weder im Sieger Zeppelinpostkatalog noch im Michel Zeppelinpostkatalog aufgeführt. Nach D. Leder müsste dieser Brief als neue Unternummer der Michel Nummer 63 und als neu Unternummer der Sieger Nummer 454. D (nur mit Paquebotstempel) wohl in den nächsten Auflagen der jeweiligen Kataloge aufgenommen werden.

Jahrelang war ich nicht sicher, ob dies ein Beleg aus meinem Besitz war, Zweifel waren immer wieder die „andere“ Adresse als im Falk-Buch. Ganz überrascht und völlig überwältigt war ich, als ich den Auktionskatalog Nr. 110 von Ulrich Felzmann vom Mai 2005 durchblätterte und neben einem LZ 127 – Zeppelinpost-Beleg meines Vaters diesen besonderen Unglückbelegs sah. Eine totale Überraschung!

Wenn ich über die Geschichte dieses Briefes Vermutungen anstelle, dann gehe ich davon aus, dass ihm dieser Beleg entweder noch in New York von der Postverwaltung an meinen Vater übergeben wurde (dafür spricht, dass keine Stempel von Frankfurt/Main vorhanden sind) oder er wirklich durch die Post nach Neu-Isenburg befördert worden ist.

Er war dann bestimmt bis nach dem Krieg in der Sammlung meines Vaters. Wie schon erwähnt wurde, ist er dann vermutlich Anfang der 50er Jahre an den oben erwähnten Gründen seinem Vetter W. R. aus Dankbarkeit mit anderen Belegen geschenkt wurde. Dessen Nachkommen haben ihn dann Anfang des Jahres an das Auktionshaus übergeben. Sie wussten wahrscheinlich nicht, dass ich in „biographischer Hinsicht“ über meinen Vater Luftschiffkapitän Heinrich Bauer tätig bin.

Es war für mich natürlich interessant zu wissen und zu sehen, welchen Weg dieser besondere Zeppelinpost-Beleg gemacht hat und wohin er nun seinen Weg weitermachen würde. Aber allein, diesen Beleg im Mai 2005 gesehen zu haben, ist und war mich ein schon großes emotionales Erlebnis – und als spontanes Ergebnis dieser Bericht über die **„Zeppelin-Unglückspost meines Vaters Heinrich Bauer“**.

Im Juni 2005 konnte ich dann diesen Beleg erwerben. Und vielleicht bringt dieser Bericht weitere Informationen und Photos von den Lesern über die Zeppelinzeit meines Vaters. Dies könnte mich auch weiter motivieren, endlich die Biographie fertigzustellen über die **„Zeppelinzeit von Luftschiffkapitän Heinrich Bauer“**.

Manfred Bauer

Im Juli 2005/2

(für „Zeppelin Study Group „Zeppelin“