

Reinhard Hofrichter

Als Beispiel für die postgeschichtlichen Aspekte innerhalb der Aerophilatelie der deutschen Übersee Flüge - betrachte ich die folgende Studie:

Eine Typisierung der DO-X-Bordpoststempel und Untersuchung ihrer jeweiligen Verwendung.

Natürlich kann ein aerophilatelistisches Beleg auch postgeschichtliche Entwicklungen widerspiegeln. Jedoch sind postalische Einflüsse auf die Entwicklung der Luftfahrt erst nach den Phasen der Pionierflüge, also erst im Rahmen der regulären Flüge, in großem Umfang wirksam. Die Pionierflüge der Entwicklungszeit der Luftfahrt unterliegen den postalischen Einflüssen nur - wenn für sie spezielle Verfügungen der Reichspost gültig sind. Veröffentlicht wurden die wenigen, relevanten Verfügungen im Rahmen der Postamtsblätter; ihr größter Teil gilt für die Flüge des Flugschiffes DO-X.

Die m. E. wichtigste Verfügung enthält das Postamtsblatt 92 von 1930. Unter der Nummer 382 wird bekannt gegeben, dass der Überseeflug der DO-X zur Beförderung von Postkarten und Briefen benutzt werden soll! Der Absatz 3 regelt das Beförderungsentgelt:

"Die Gesamtgebühr beträgt 6 RM für einen Brief und 4 RM für eine Postkarte".

Dieses hohe Franko enthält die jeweilige Gebühr der Reichspost für Auslandspostkarten oder -Briefe und die, zur Mitfinanzierung der Flüge, an die Firma Dornier zu erstattenden Luftbeförderungsgebühren! Der Absatz 6 kündigt den Abdruck eines Sonderstempels

"Erster Überseeflug Europa-Amerika des Flugschiffes DO-X"

an. Nach heutiger Terminologie handelt es sich dabei um den Abschlag eines Flugbestätigungsstempels. Der Absatz 7 ist so wichtig, dass ich länger auf ihn eingehe:

7. an Bord des Flugschiffes wird eine Posthilfsstelle eingerichtet, die während der Fahrt Luftpostsendungen unter denselben Bedingungen annimmt. Diese Sendungen erhalten den Aufgabestempel der Hilfsstelle mit der Angabe »Dornier-Flugschiff Do X — D 1929«

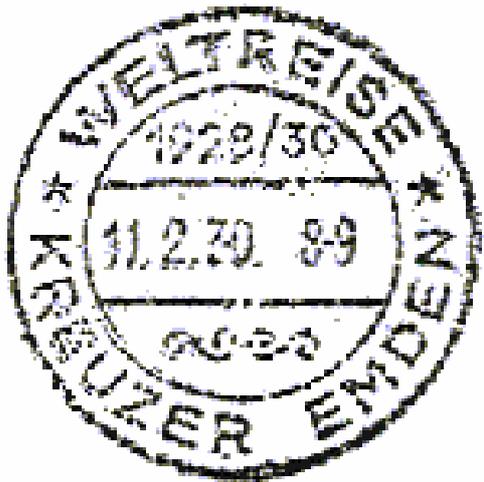
Diese Ankündigung eines "Aufgabestempels der Posthilfsstelle" ist in mehrerer Hinsicht bemerkenswert: Zunächst wird damit bestätigt, dass sich an Bord des Flugschiffes ein Bordpostamt befinden wird. Dieses Bordpostamt war das erste seiner Art an Bord eines Flugzeuges. Es wurde jedoch, dem Charakter eines Flugschiffes folgend, wie ein Bordpostamt eines Schiffes geleitet. Also konnten an jedem Dienst-Tag des Fluges Postkarten und Briefe mit deutschen Frankaturen aufgeliefert werden. Zur Durchführung seiner postalischen Aufgaben wurde das Bordpostamt mit "einem" Aufgabestempel ausgestattet. Dieser Bordpoststempel entsprach einem neuen Stempeltyp der Reichspost, der, damit gleichfalls erstmals, an Bord eines Flugzeuges eingesetzt wurde.

Besonders interessant finde ich, dass erst im Postamtsblatt 29 des Jahres 1931 eine Verfügung über die Form neuer Stempel für die Reichspost veröffentlicht wurde. Dort heißt es:

"Für Schiffs- und Luftposten wird eine runde Stempelform mit dem Einheitsdurchmesser von 35 mm verwendet".

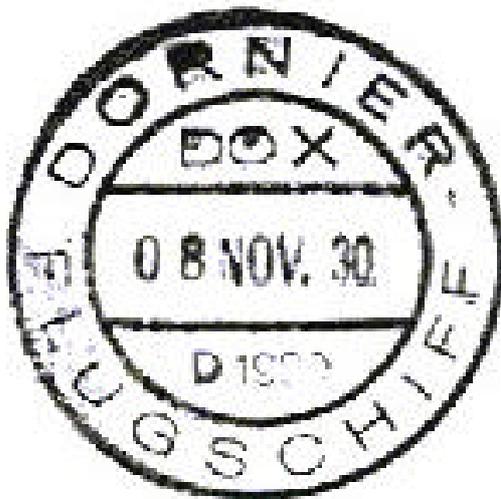
Aber bereits vor ihrer allgemeinen Einführung, ab Oktober 1931, erhielten eben die DO-X und, sogar noch etwas früher, zwei Schiffe der Reichsmarine diese neuen Bordpoststempel.

Schon ab dem 27. Juni 1929 war der neue Stempel an Bord des Kreuzers Emden, während des zweiten Teiles seiner Weltreise von 1928 bis 1930. Der Leichte Kreuzer Karlsruhe wurde zu seiner ersten Auslands- bzw. Ausbildungsreise, ab dem 24. Mai 1930, mit dem neuen Stempel ausgerüstet.



An Bord der DO-X erfolgte die erste Verwendung am 8. November 1930, während ihrer Liegezeit in Amsterdam. In diesem speziellen Fall wurden aber keine deutschen Frankaturen gestempelt, sondern die Stempelabschläge bestätigten lediglich die Übernahme der niederländischen Postbelege durch das Bordpostamt. Nach der Bezeichnung der Poststempelformen durch Hans-Joachim Anderson handelt es sich bei diesen Bordpoststempeln um Zweikreisstempel mit den Schriftfolgen bo3zbu.

Der DO-X-Bordpoststempel zeigt bei seiner Erstverwendung folgende Textanordnung:



Im Bogen oben - Dornier-
 im Bogenfeld oben - DO X
 in der Datumszeile - 08 NOV. 30
 im Bogenfeld unten - D 1929
 im Bogen unten - Flugschiff.

Untersuchung der verschiedenartigen DO-X-Bordpoststempelabschläge

- In den letzten beiden Jahrzehnten entdeckten Spezielsammler markante Abweichungen dieser Stempelabschläge. Im Katalog der DO-X-Luftpost von Günter Harms, aus dem Jahr 1985, wird, mit knappen sechs Zeilen, auf die beiden unterschiedlichen Formen der oberen Bögen der Ziffern 3, als "runde und gerade 3", in den Tagesangaben der Bordpoststempelabschläge vom 30. und 31. Januar 1931 hingewiesen¹ – und nur daher bereits auf die Existenz zweier Bordpoststempel geschlossen. Allerdings sind die Stempelunterschiede nicht nur an den Formen der 3er feststellbar, sondern die Datumszeilen sind insgesamt unterschiedlich – und daher in zwei Typen einteilbar! Am augenfälligsten bei der, von mir so genannten, Type 1931-I ist der weite Abstand der Jahreszahl zum Innenkreis, der weite Abstand der Tagesziffern und die gleiche horizontale Ausrichtung der gesamten Datumszeile.

¹ Diese Unterschiede erörterte ich schon 1983 mit Herrn Harms, nachdem ich mir 1972 erstmals eine Katalogisierung der DO-X-Flugpost zusammengestellt hatte – und sie mir damals schon aufgefallen waren.

Bei der Type 1931-II ist der Abstand der Tagesziffern enger, der Abstand der Jahreszahl zum Innenkreis ebenfalls und die Jahreszahl deutlich nach oben verschoben.

Type 1931-I weit

Type 1931-II eng



- Anders als bei den Bordpoststempelabschlägen des Jahres 1931 – lassen sich bei den Abschlägen von 1930 keine markanten Unterschiede feststellen; sie entsprechen in ihren Proportionen der Type 1931-I.
- Durch die Neueinstellung der Typenräder der Jahresziffern 1932 ergeben sich wieder deutliche Unterschiede der beiden verwendeten Stempel: Die Stempelabschläge des 19. und des 22. Mai 1932 zeigen jeweils eine geringe Verschiebung der Jahresziffern nach rechts-oben. Diese Abweichungen von der Type 1931-I entstanden nur durch eine ungenaue Justierung der Jahresziffern; sie begründen keine weitere Stempeltype.

Type 1932-I weit



Der Abstand der Jahresziffer zum Innenkreis ist bei der Type 1932-II enger als bei den anderen Bordpoststempeln der Type 1931-II.

Type 1932-II



Vergleiche von Bordpoststempelabschlägen aller 19 registrierten Stempeldaten, auf über 1000 Belegen, hat folgende Tabelle ergeben:

Stempeldaten	Liegeorte	Flüge	Type I weit	Type II eng
19	11	8	13	9
08 NOV. 30	Amsterdam		X	
09 NOV. 30	Amsterdam		X	
30 JAN. 31	Lissabon		X	X
31 JAN. 31		Lissabon - Las Palmas	X	X
1- FEB. 31	Las Palmas		X	
2- FEB. 31	Gando-Bucht		X	
3- FEB. 31	Gando-Bucht		X	
1- MAI 31		Las Palmas - Villa Cisneros	X	X
3- MAI 31		Villa Cisneros - Bolama		X
30 MAI 31		Bubaque – Porto Praia	X	
3- JUN. 31	Porto Praia			X
4- JUN. 31		Porto Praia - über dem Südatlantik		X
6- JUN. 31	Natal			X
16 JUN. 31	Natal			X
13 AUG. 31	Belem		X	
07 AUG. 31	Puerto Rico		X	
19 MAI 32		New York - Dildo	X	
21 MAI 32		Holyrood - über dem Nordatlantik		X
22 MAI 32		Horta - Vigo	X	

Bezüglich der Stempelverwendungen lässt sich nun feststellen:

- Es gibt **kein** erkennbares Schema der Verwendung von speziell einem – der vorhandenen zwei – Stempel an bestimmten Tagen.
- Es lassen sich zu den möglichen 19 Stempeldaten, mit drei Ausnahmen, nur Verwendungen jeweils eines Stempels nachweisen. Diese Ausnahmen sind die schon erwähnten Verwendungen am 30. und 31. Januar 1931 und – als meine Neuentdeckung – die Verwendungen am 1. Mai 1931.

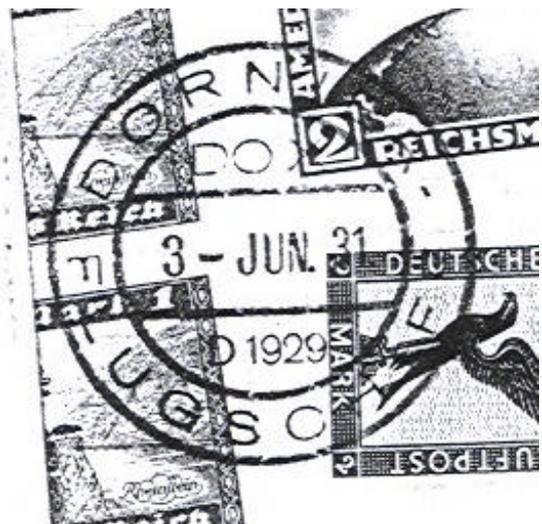
Type 1931-I



Type 1931-II



- Es muss im Frühjahr 1931 eine Korrektur oder Auswechslung des ersten Ziffernrades des Stempels II durchgeführt worden sein, da die Bordpoststempelabschläge des 3. Mai und des 3. Juni den Proportionen der Type II entsprechen - aber runde 3er zeigen!



Zur Seltenheit einzelner Stempeldaten liegen folgende Erkenntnisse vor:

- Vom 8. und 9. November 1930 gibt es keine Bordpost; lediglich die 492 niederländischen Belege tragen diese Stempelabschläge als Bestätigung der Postübernahme durch das Bordpostamt.
- Die Stempelabschläge der Type I, vom 30. Januar 1931, sind auf Zuleitungspost zum Bordpostamt in Lissabon häufig – auf Bordpost jedoch selten!
- Stempelabschläge der Type I, vom 31. Januar 1931, sind nur auf den drei so genannten Brandbelegen, das sind Erinnerungsbelege an den Brand einer Tragfläche, bekannt.
- Die Bordpostbelege des Piloten Schildhauer vom Februar 1931 sind große Seltenheiten. Die Stempelabschläge vom 1. Februar wurden bisher zweimal registriert; die Abschläge vom 2. und 3. Februar sind noch Unikate.
- Das Bordpost-Unikat vom 30. Mai 1931 wurde erst in den letzten Jahren gefunden.

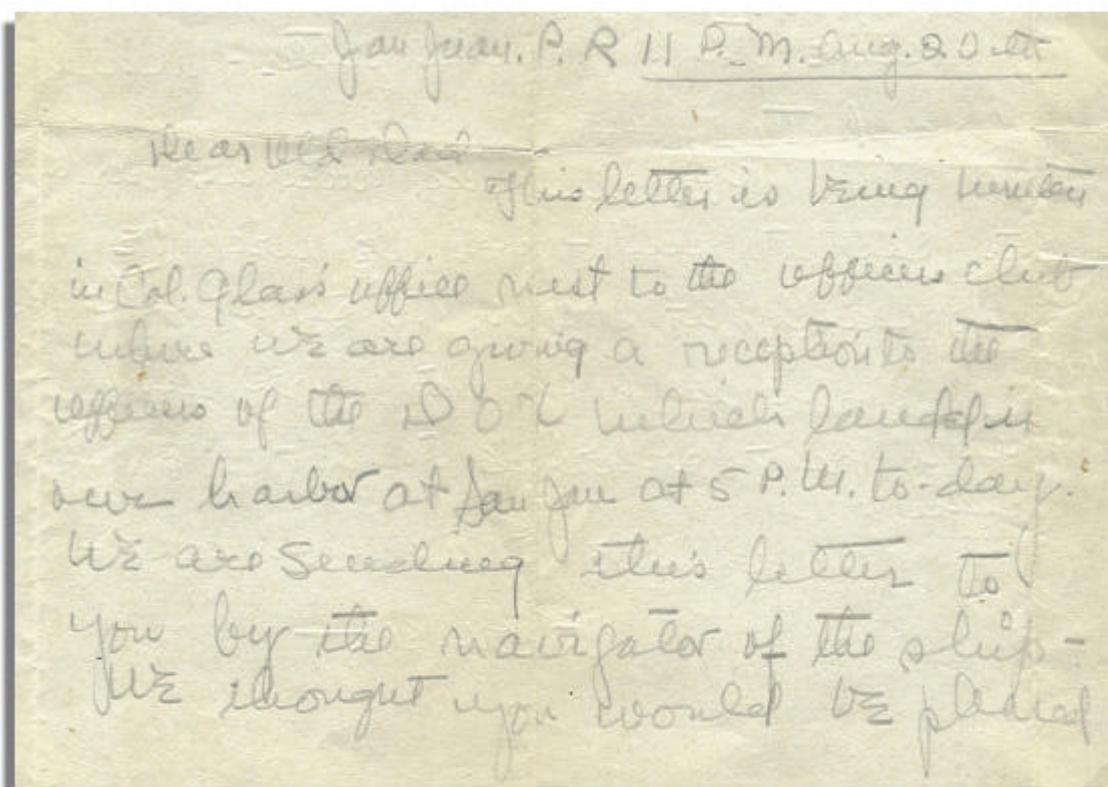
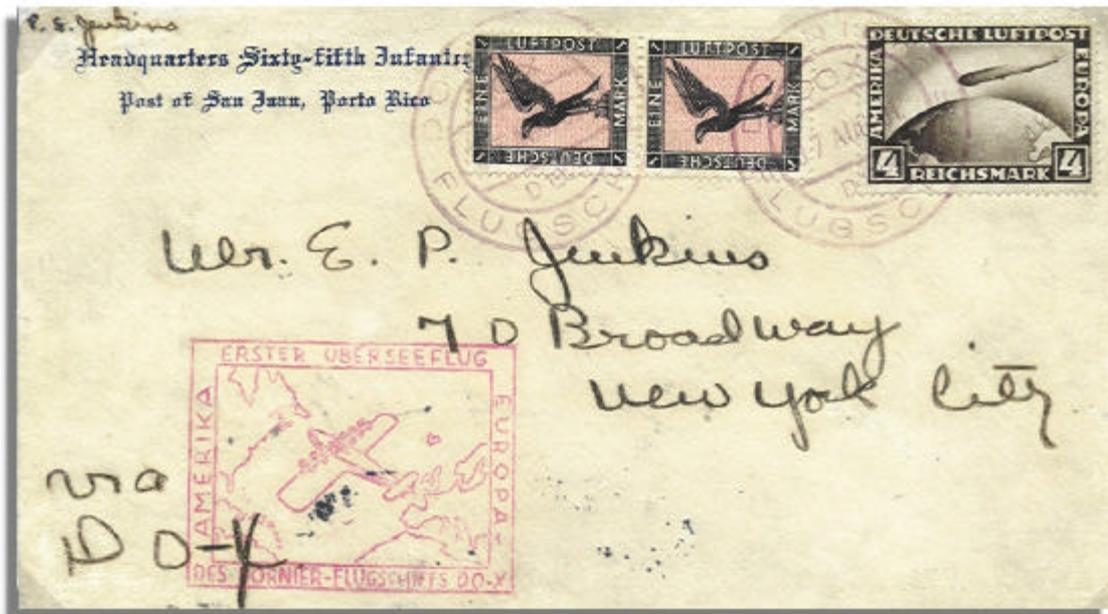


Der Beleg stellt in mehreren Hinsichten eine große aerophilatelistische Seltenheit dar!

1. Er ist ein Bordpost-Unikat.
 2. Er belegt – alleine – eine Hauptnummer der DO-X-Aerophilatelie.
 3. Er ist der erste, in Guinea-Bissau aufgelieferte Luftpostbrief.
 4. Er ist der erste, durch ein deutsches Flugzeug, von Afrika nach Südamerika beförderte Luftpostbrief.
 5. Er ist der erste, durch die Quellenlage nachweislich echte Bedarfsbrief – von der Pflanzler-Familie Gerboth auf der Insel Bubaque – der **jimals** von Afrika nach Südamerika geflogen worden ist!
- Vom 4. Juni 1931 gibt es bisher keine Bordpost; lediglich fünf Belege mit Saar-Frankaturen und sieben Zuleitungsbelege ab Porto Praia, auf den Kap Verden, tragen diese Stempelabschläge.
 - Der 6. Juni 1931 wurde bisher nur auf sieben Mannschaftsbelegen von Ernst Brombeiss (5) und von Heinrich Jäger (2) registriert.
 - Mit Abschlägen vom 16. Juni 1931 sind nur drei Bordpostbelege und drei Belege einer Chile-Zuleitung mit deutschen Zusatzfrankaturen bekannt.

- Als wichtigste Neuentdeckung in der DO-X-Aerophilatelie kann wohl die Tatsache einer Fehleinstellung des Bordpoststempels, am 20. August 1931, bezeichnet werden. Die fünf bekannten Belege zeigen das ungewöhnliche Bordpoststempeldatum 07 AUG 31; durch zwei davon lässt sich aber einwandfrei Puerto Rico – und nicht Camocin oder St. Luiz do Maranhão – als Aufgabort und das echte Datum vom 20. August 1931 beweisen.

Eines der Beweis-Belege ist hier abgebildet: Am Abend des 20. August 1931 war die DO-X-Mannschaft zu einem Empfang, im Offiziers-Club des 65. Infanterieregiments in San Juan, eingeladen! Eine der anwesenden Damen schrieb diesen Brief an ihren Vater in New York – und übergab ihn der DO-X-Mannschaft zur Beförderung. Möglicherweise wurden die wenigen Poststücke nicht vom Navigationsoffizier Niemann sondern von einer „Aushilfskraft“ aus der Mannschaft bearbeitet, die prompt den Tagesstempel spiegelverkehrt und damit falsch einstellte!



- Vom 22. Mai 1932 sind nur drei Belege bekannt!

Es lässt sich abschließend feststellen, dass etwa 45 Prozent, der von mir geschätzten 5.000 Bordpostbelege, das Stempeldatum vom 30. Januar 1931, etwa 25 Prozent das Datum 31. Januar 1931 und etwa 20 Prozent das Datum 19. Mai 1932 tragen. Alle übrigen Stempeldaten befinden sich höchstens auf 10 Prozent der Bordpostbelege; das macht die relative Seltenheit einzelner Stempeldaten begreifbarer!



Diese Erkenntnisse sind nur ein kleiner Teil der neuen Forschungsergebnisse zur DO-X-Aerophilatelie. Sie werden in dem Katalog des gesamten Sammelgebietes, der Aerophilatelie der deutschen Übersee-Expeditions- und Versuchsflüge, erstmals veröffentlicht.

Literaturangaben:

Anderson, Hans-Joachim: Die Bezeichnung der Poststempelformen;
Soest 1996.

In: Neue Schriftenreihe der Poststempelgilde e.V., Heft Nr. 145;
Seiten 21 bis 30: Die Hauptgruppen der Poststempelformen.

Harms, Günter: DO-X Luftpost Katalog, 1929 - 1933;
Bremen ³1985.

Pletschacher, Peter: Grossflugschiff Dornier DO-X;
Stuttgart 1979.
Seiten 146 bis 198: Der Atlantikflug 1931 bis 1932.

Schlimgen, Josef: Deutsche Marine-Schiffspost,
Handbuch und Stempelkatalog, 1920 - 1940;
Düsseldorf 1984.
In: Neue Schriftenreihe der Poststempelgilde "Rhein - Donau" e.V., Heft Nr. 105;
Seiten 22 bis 25: Die ab 1929/1930 neu beschafften Stempel der Reichs- und Kriegsmarine.

Sieger, Hermann Walter: Zeppelin Post Katalog;
Lorch ²¹1995.
Seite 142: Neuer Bordpoststempel.