

Folge Nr.75

September 1969



Infla- *Berichte*

INFLA-BERLIN E. V. Verein der Deutschlandsammler

Geschäftsstelle: Kurt KRIEGEL, Berlin-Spandau, Bethkestraße 6

Die LUFTPOST
der Deutschen Inflationszeit
(1919 - 1923)
und ihre Stempel

(Jens Schümann, Hamburg)

Es gibt den alten philatelistischen Wahlspruch: "Lose Marken schweigen, Briefstücke lispeln, Briefe (besser gesagt: Ganzstücke) reden". Dies gilt für die Luftpostbriefe der Inflationszeit nur eingeschränkt. Die Briefe reden oft wie die Sphinx und geben auch dem versierten Sammler häufig unlösbar oder kaum lösbar Rätsel auf; sieht man doch diesen Briefen vielfach nicht an: Sind sie überhaupt geflogen und wenn ja, welche Flugstrecken wurden benutzt, bis wie weit erfolgte Luftpostverkehr, ab wann bzw. bis wann normaler Eisenbahnverkehr?

Die Literatur über die erste Zeit der planmäßigen zivilen Deutschen Luftpost ist leider recht spärlich und unvollkommen, teilweise sogar fehler- und lückenhaft. Hinzu kommt, daß einige wichtige Publikationen seit Jahren vergriffen sind und dem interessierten Sammler nicht oder nur leihweise für relativ kurze Zeit zur Verfügung stehen. (Bei einem Werk, das ich mir aus der Münchener philatelistischen Bibliothek anforderte, fehlten viele Seiten!) Auf Spezialgebieten allerdings, z.B. für die Danziger und Memeler Luftpost, auch Schweizer Luftpost, hat die Forschung bemerkenswerte Arbeit geleistet. Recht traurig sieht es aber wieder, jedenfalls soweit mir die Literatur zugänglich war, mit der Erforschung anderer ausländischer Luftposten nach und aus Deutschland aus. [Erwähnt sei, daß z.B. während der Rheinland-Besetzung die ausländische Luftpost für die besetzten Gebiete eine große Rolle spielen mußte, da deutsche Luftfahrtgesellschaften die besetzten Gebiete nicht anfliegen durften (oder wollten?).]

Die deutsche Luftpost besteht jetzt 50 Jahre. Dieses Jubiläum sollte Anlaß sein, sich mit den Anfängen der deutschen planmäßigen Luftpost einmal näher zu befassen.

Seit einigen Jahren sammle ich Luftpostbelege der Jahre 1919 bis 1923. Meine Sammlung umfaßt für diesen Zeitabschnitt über 560 Belegstücke. Die nachfolgenden Feststellungen berücksichtigen allein diese Belegstücke, die wegen ihrer großen Zahl aber doch vielleicht als repräsentativ angesehen werden können. Die Ausführungen erheben daher keinesfalls Anspruch auf Vollständigkeit und sollen auch keine wissenschaftliche Arbeit im klassischen Sinne darstellen. Sie sollen alleine anregen und andere interessierte Sammler anspornen, auch ihren Bestand an Infla-Luftpostbriefen einmal durchzusehen und dem Infla-Verein (oder mir) ihre festgestellten Ergebnisse, Ergänzungen oder Berichtigungen mitzuteilen.

Bevor ich in die Einzelheiten gehe, nachstehend die Literatur, die - neben meiner eigenen Sammlung - mir zur Verfügung stand:

- 1) Deutsche Erstflüge und erste Luftposten von Dahmann aus dem Jahre 1965. Wie ich später noch ausführen werde, ist die von Dahmann gegebene Zusammenstellung, jedenfalls soweit sie die Jahre 1919 bis 1923 betrifft, recht lückenhaft.
- 2) Handbuch der Luftpostkunde von Berezowski aus dem Jahre 1925. Dieses alte Werk, das den Vorzug hat, seinerzeit recht zeitnah entstanden zu sein,

- gibt vor allem die Stempel mit ihren Erscheinungsjahren übersichtlich und gut und m.E. vollständig wieder. (Leider ist über die Stempelfarben nichts gesagt. Auch über die Luftpoststrecken fehlen Hinweise.)
- 3) Deutscher Flugpost-Katalog von H.E.Sieger, 10. Auflage 1935 Dieses Werk ist bemerkenswert für seine Karten über die Entwicklung des deutschen Flugpostverkehrs von 1919 bis 1934. Leider sind diese Karten aber nicht vollständig.
 - 4) Katalog über alle in Deutschland erschienenen Flughafen-, Luftpost-Aufgabe-, Luftpost-Bestätigungs-, Flugleitungs- und Flugunterbrechungsstempel (mit allerdings völlig überholten Katalogpreisen), herausgegeben von Dahmann. (Genauere Angaben kann ich nicht machen, da ich das Werk nur ab Seite 4 kenne; Umschlag und Seite 1 bis 3, aus denen der eigentliche Titel, Verfasser und Verlag hervorgehen, fehlen leider.) Die Stempel werden vollständig wiedergegeben, leider aber ohne Erscheinungsjahr.
 - 5) Die Anfänge des deutsch-schweizerischen Luftverkehrs 1920 bis 1926 von W. v. Adelson. Ein ausgezeichnetes kleines Werk, das nichts zu wünschen übrig läßt.

Wenn man Luftpostbelege sammelt oder darüber schreiben will, muß man sich, ob man will oder nicht, mit dem Problem "Sammlerbriefe" auseinandersetzen. Man muß wohl unterscheiden:

- 1) Sammlerbriefe (sehr oft Händlerbriefe), die einwandfrei "geflogen" sind, aber sonst keinerlei praktischen Zweck erfüllt haben. Die Karten tragen keinerlei Text, nur eine Anschrift. Die Umschläge haben niemals einen Inhalt gehabt. Oft tragen diese Stücke ganze Markensätze. Es wurden sogar eigens für diesen Zweck Privatanzsachen gedruckt, wovon die Karte mit der 25 Mk Flugpost und 20 Mk Arbeiter die bekannteste ist. Sie enthält den eingedruckten Vermerk der Flugstrecke (z. B. Hamburg - Bremen: Berlin - Königsberg usw.) und den eingedruckten Empfänger! Alle Sammlerbriefe dieser Kategorie wurden in der Regel in größeren Mengen von Händlern, Sammlern oder Sammlerorganisationen aufgegeben. Sie tragen, wie schon oben angedeutet, überwiegend gleiche Anschriften. Ich möchte annehmen, daß fast sämtliche "Erstflugbriefe" zu dieser Kategorie zuzurechnen sind, ganz bestimmt die berühmt-berüchtigten Erstflugbriefe Weimar - Berlin (mit vorgedrucktem Erstflugvermerk!). Unter diese Kategorie fallen auch Briefe, denen man den oben geschilderten Mangel überhaupt nicht ansieht. Hat man nur einen dieser Briefe in seiner Sammlung, würde man ihn in die Kategorie Z), Bedarfsbriefe, einreihen. Sieht man aber mehrere, oft sehr viele dieser Briefe, die alle gleich aussehen, das gleiche Stempeldatum, die gleiche Uhrzeit, die gleiche Frankatur tragen, kann man sie nur in diese Kategorie 1) einreihen. Viele dieser Briefe kommen vom bzw. gehen an den Dentisten Lange in Hannover und Dr. Paganini, Zweisimmen (Schweiz), Mitarbeiter von Be-

rezowski! (Kennen Sie übrigens einen Satz, in dem fünfmal hintereinander "ni" vorkommt? "Wie schade, daß Dr. Paganini nie Ninive sah!")

In meiner Sammlung habe ich Drucksachen-Einschreibebriefe von Berlin C2 nach Zürich. Sie alle sind aufgegeben am 23.8.1923. Die Einschreibezettel allein der Briefe meiner Sammlung gehen von Nr. 661z bis 985z. Andere Drucksachen-Einschreibebriefe vom 30.6.1923 tragen die Einschreibe-Nr. 103i bis 454i von Berlin C2.

Auch diese Briefe gehören in die Kategorie 1).

Ich meine, daß auch diese Luftpostbelege der Kategorie 1) durchaus sammelnswert sind, schon der Stempel und der Historie wegen. Es gibt leider zu wenig Bedarfsbelege, um die eben beschriebene Briefkategorie abzulehnen. (Dann müßten konsequenterweise auch die überwiegende Zahl der Zeppelin-, Wohlfahrts- und späteren Luftpostbriefe mit hochwertigen Luftpostmarken abgelehnt werden, die meistens Sammlereinfluß entstammen und keinerlei postalischem Bedürfnis entsprechen.)

Meine Sammlung enthält etwa 35% dieser Briefe. Im gesamten Sammlerdurchschnitt dürfte dieser Prozentsatz noch höher liegen, da ich nach der ersten Sammlerzeit diese Briefe meistens unbeachtet gelassen habe. Inflation signiert diese Briefe im allgemeinen als echt gelaufene Sammlerbriefe, nicht aber als "einwandfrei". Es kommt vor, daß bei völlig gleichen (wie eben beschrieben) Briefen wenige, wahrscheinlich die ersten dem Prüfer vorgelegten, als "einwandfrei" signiert wurden, andere, wahrscheinlich die später vorgelegten, als Sammlerbriefe, da der Prüfer inzwischen durch die weiteren Vorlagen klüger geworden war.

Hierher gehören auch jene Sammlerbriefe, die von Sammlern an Sammler oder Händlern an Sammler oder Sammlern an Händler gingen und echte Mitteilungen enthielten (und sei es einen "Luftpostgruß"!). Es bestand auch bei diesen Briefen kein praktisches Bedürfnis, die Luftpost zu benutzen. Der Luftweg wurde nur der Stempel bzw. der Marken wegen benutzt. (Post an und von Briefmarkenhändlern ist hier häufig.) Auch diese Briefe bzw. Karten tragen oft ganze Markensätze.

Meine Sammlung umfaßt etwa 50% dieser Briefkategorie. Auch im allgemeinen Sammlerdurchschnitt dürfte dieser Prozentsatz hinkommen.

Inflation signiert diese Belegstücke teils als "einwandfrei" teils als echt gelaufene Sammlerbriefe (nämlich dann, wenn man diesen Stücken den Sammlerbrief "von der Stirn ablesen" kann).

- 2) Bedarfsbriefe. Diese Briefe gingen per Luftpost, weil die Beförderung durch Flugzeuge schneller ging. Absender und Adressat sind oft Firmen. Die Frankatur ist i. d. R. nicht so bunt wie bei den Sammlerbriefen, oft sind es nicht einmal Luftpostmarken. Auch die sonst üblichen Luftpoststempel sind auffallend wenig zu sehen. Die Postbeamten, die die Luftpostsendungen abfertigten, gaben sich offensichtlich bei Sammlerbriefen mehr Mühe als bei den nicht so auffällig aufgemachten Bedarfsbriefen.

Meine Sammlung umfaßt etwa 15% dieser Kategorie. Im allgemeinen dürfte dieser Prozentsatz noch niedriger liegen. Ich verweise dabei auf meine Bemerkung zur Kategorie 1).

Infla signiert diese Briefe selbstverständlich mit "einwandfrei".

An dieser Stelle eine bemerkenswerte Feststellung: Die meisten einwandfreien Bedarfsbriefe meiner Sammlung kommen aus und gehen nach Westerland! Dies erklärt sich wahrscheinlich nicht allein aus meinem Westerland nahegelegenen Wohnort Hamburg, wohin die meisten Westerland-Briefe gingen. Die Insel Sylt hatte damals noch keinen Hindenburgdamm. Die normale Post ging also erst per Inselbahn von der Westküste an die Ostküste, dann per Schiff zum Festland und von dort dann wieder per Bahn in das Binnenland. Die Beförderung per Flugzeug erbrachte hier also tatsächlich eine fühlbare Zeitersparnis! Daher benutzten auch die Einwohner und Badegäste (in großer Zahl Hamburger), also nicht nur Geschäftsleute, gerne und häufig die Luftpostverbindung nach Hamburg!

Der Vollständigkeit halber sei vermerkt, daß ich in meiner Sammlung nur einen einzigen Bedarfsbrief von Wangerooge besitze, trotzdem hier doch die Verhältnisse, was die Umständlichkeit der Postbeförderung betraf, ähnlich lagen wie in Westerland. Es fehlt allerdings - im Gegensatz zu Westerland - in Wangerooge die größere Einwohnerzahl und damit ein größeres Schreibbedürfnis.

Dann noch eine Feststellung aus meiner Sammlung: Bedarfsbriefe nach Berlin sind mehrfach häufiger als Bedarfsbriefe von Berlin. Umgekehrt gingen mehr Sammlerbriefe von Berlin nach auswärts als umgekehrt. Dies erklärt sich sicherlich aus der Massierung von Händlern, Sammlern und Sammlerorganisationen in Berlin.

Und abschließend noch die Feststellung, die sich aber vor allem auf Sammlerbriefe der Kategorie 1) bezieht: Die Luftpostbriefe aus Danzig und dem Memelgebiet betragen ein Vielfaches der Luftpostbriefe nach diesen Orten. Diese Divergenz erklärt sich wohl aus der Tatsache, daß Danzig und das Memelgebiet eine recht große Zahl eigener Luftpostmarken herausgaben, die, allgemein beliebt, von Sammlern und Händlern an andere Sammler und Händler gingen. Umgekehrt ist ein Luftpostbrief von Deutschland z. B. nach Memel mit dem Luftpost-Bestätigungsstempel Memel eine recht große Seltenheit! Bei dieser Gelegenheit eine Feststellung: Von 63 Luftpostbriefen aus Danzig sind 50 Einschreibebriefe, von 16 aus Memel 15. (Der einzige Nichteinschreibebrief aus Memel ist ein Bedarfsbrief ohne Luftpostmarke!) Dagegen sind von 125 Luftpostbriefen aus Berlin nur 29 Einschreibebriefe. Die vielen Einschreibebriefe aus Danzig und Memel erklären sich wohl aus den Luftpostmarkenfrankaturen, die - ohne Einschreibekontrolle - vielleicht sonst zu häufig während des Postweges gestohlen worden wären.

3) Erwähnt werden müssen hier auch die Briefe, die mit Luftpostmarken frankiert, aber den gewöhnlichen Postweg gelaufen sind. Als Luftpostbelege scheiden diese Briefe erklärlicherweise aus, haben aber als "Infla-Briefe" auch ihren, z. T. recht hohen, Wert! Nur in dieser Kategorie lassen sich Einzel-, Mehrfach- und Mischfrankaturen sammeln (auf Luftpostbriefen ein unmögliches Unterfangen, da das Material zu gering ist und die z. T. abweichenden Portsätze zu ungeeignet für derartiges Sammeln waren).

Beim Punkt 3) klingt schon das Problem an, wie man Luftpostsammlungen gliedern sollte. Die Einzel-, Mehrfach- und Mischfrankaturen scheiden also bei einer Spezial-Luftpostsammlung aus (nicht allerdings beim sonst üblichen Sammeln von Infla-Briefen).

Es bieten sich m.E. dann folgende Gliederungsmöglichkeiten an:

I. Flugstrecken

Literatur, wenn auch lücken- und z. T. fehlerhaft und leider vergriffen, ist vorhanden. Den Briefen sieht man aber oft nicht an, welche Flugstrecke sie geflogen sind. Ist ein Luftpostbrief von Berlin nach München über Leipzig - Nürnberg geflogen oder über Leipzig - Fürth? Ähnliche Zweifel ergeben sich bei Luftpostbriefen von Berlin nach Danzig oder Memel (und umgekehrt). Auch hier gab es seinerzeit verschiedene Streckenmöglichkeiten.

I. a)

In diese Kategorie fällt auch das Sammeln von ausländischen Luftpostbelegen nach Deutschland, soweit es sich um den Luftpostverkehr von deutschen Luftfahrtgesellschaften handelt. Wenn man die Luftpost von Danzig und dem Memelgebiet nicht schon zur deutschen Luftpost rechnen will, gehört sie doch zum mindesten in diese Kategorie. Weiter gehört hiezu der Luftpostverkehr von deutschen Fluggesellschaften aus Estland, Lettland, Litauen (Rußland?), Dänemark, Holland und Österreich. Mit Ausnahme der Danziger und Memeler Luftpostbelege sind solche aus den anderen oben aufgezählten Ländern in den Jahren 1919 bis 1923 recht selten!

II. Stempel

Hier ergeben sich die geringsten Schwierigkeiten für den Sammler, da wir ja die verwendeten Stempel auf unseren Flugpostbelegen immer erkennbar vor uns haben. M. E. müßte man beim Stempelsammeln folgende Unterschiede beachten:

- 1) Luftpost-Aufgabestempel (z. B. Harnburg 1 Luftpost,
- 2) Flughafen-Stempel (z. B. Stettin - Flughafen),
- 3) Luftpost-Bestätigungsstempel (eingeführt mit einer Postverfügung vom 26. 7. 21, außer Kraft gesetzt 30.10.34)
(z. B. Mit Luftpost befördert, Bremen 2),
- 4) Sonstige Hinweisstempel (z. B. die 3 Gelsenkirchener Stempel, die zusätzlich zu den normalen Poststempeln verwendet wurden),

5) Mehrzweckstempel (Berlin C2 - Luftpost),

6) Flugunterbrechungsstempel

(Hierzu gehört der Berliner Stempel: "Beförderung mit Flugpost unterblieben. Flug nicht ausgeführt. Berlin C2. Briefpostamt.")

Ich selbst versuche, in Kategorie I und II zu sammeln, wobei mir die Kategorie II angenehmer, weil klarer und eindeutiger, ist. Die in meiner Sammlung vorhandenen und mir aus der Literatur sonst noch bekanntgewordenen Stempel werden am Schluß dieses Aufsatzes aufgezählt und beschrieben.

Dann können Luftpostbriefe noch in einer weiteren Art gesammelt werden; nämlich

III. Portostufen

Hiermit habe ich mich bisher noch nicht befaßt. Ich hoffe, daß sich ein berufener Sammler einmal mit diesem sehr interessanten Gebiet befassen wird. Endlich gehört in eine Deutsche Luftpostsammlung auch der recht wichtige Abschnitt:

IV. Ausländische Luftpost in Deutschland

(für die Jahre 1919 bis 1923 speziell die Schweizer und englische Luftpost, auch die polnische Luftpost nach Danzig)

Im Gegensatz zur Kategorie I a), wo es sich um deutsche Luftfahrtgesellschaften handelt, handelt es sich hier um ausländische Luftfahrtgesellschaften.

Lassen Sie mich jetzt noch etwas sagen über das Aussehen und Aussagen der Luftpostbelege:

Das Ideal eines Briefes stellt man sich wie folgt vor, wobei es sich um einen Luftpostbrief von Hamburg nach München handeln soll:

Die Frankatur besteht ausschließlich aus Luftpostmarken, die mit einem Luftpost-Aufgabestempel entwertet sind. Der Flug geht zunächst nach Berlin. In Berlin kommt der Brief in ein Flugzeug der Strecke Berlin-München und erhält hier in Berlin den Luftpost-Durchgangsstempel "Berlin C2 Luftpost". In München schließlich erhält der Brief den Luftpost-Bestätigungsstempel von München 2.

Ein solcher Idealbrief (natürlich Sammlerbrief) befindet sich in meiner Sammlung. Es ist ein Einschreibebrief von Danzig nach Nürnberg und ging, da der Adressat in Nürnberg nicht auffindbar war, nach Danzig an den Absender zurück. Die Danziger Luftpostmarken sind mit einem Danziger Luftpost-Aufgabestempel entwertet. In Berlin erhielt der Brief den Luftpostdurchgangsstempel von Berlin C2 und in Nürnberg den dortigen Luftpost-Bestätigungsstempel und einen Postankunftsstempel. Nach einiger Zeit ging der Brief zurück. In Nürnberg erhielt er lediglich einen weiteren Poststempel, in Berlin aber einen weiteren Luftpost-Durchgangsstempel von Berlin C2 und in Danzig einen Luftpost-Bestätigungsstempel sowie noch einmal einen einfachen Poststempel!

Leider sehen nur wenige Luftpostbriefe so ideal aus. Luftpostbriefe, die aus Orten ohne eigenen Flughafen stammen oder auf Postämtern ohne eigenen Luftpostaufgabestempel aufgegeben sind, tragen erklärlicherweise als Entwertungsstempel nur den einfachen Ortsstempel des Absendeortes bzw. Postamtes. Selten tragen derartige Briefe noch einen Luftpost-Bestätigungsstempel des Flughafenortes (regelmäßige Ausnahme: Wenn derartige Briefe vom Flughafen Berlin abgehen, tragen sie durchweg den zusätzlichen Luftpost-Durchgangsstempel von Berlin C2 - Luftpost). Wenn aber Briefe, deren Frankatur nur mit einem Poststempelentwertet ist, einen Luftpost-Bestätigungsstempel des Ankunftsortes tragen, ist damit auch einwandfrei bewiesen, daß der Brief durch Luftpost befördert wurde.

Am wenigsten Aussagekraft haben Belege, die keinerlei Luftpoststempel aufweisen. Wenn diese Briefe einen Luftpost-Klebezettel tragen oder gar nur den handschriftlichen Vermerk des Absenders "durch Luftpost zu befördern", kann man nur vermuten, daß diese Briefe auch wirklich durch Luftpost befördert sind. Es gibt Luftpoststrecken, die keinerlei Luftpoststempel (sei es Aufgabe-, sei es Bestätigungsstempel) tragen können, weil weder Absende- noch Ankunftsort derartige Stempel benutzten. Auch in der frühen Zeit, in der die Luftpoststempel noch nicht angeschafft waren (die Luftpost-Bestätigungsstempel gab es ja erst ab Juli 1921), sind die Luftpostbelege in der Regel ohne große Aussagekraft. Daß sie sammelnswert sind, steht außer Zweifel.

Bevor ich zur Zusammenstellung der mir bekannten Stempel komme, lassen Sie mich noch etwas sagen über die Flugstrecken (Ziffer I meiner Sammlungsgliederung). Wertvoll war hierzu für mich das Werk von Dahmann "Deutsche Erstflüge und erste Luftposten" aus dem Jahre 1965.

Mit viel Fleiß sind hier die Erstdaten zusammengetragen. Nicht feststellbar ist aber, wie lange diese Strecken beflogen wurden. Wurde z. B. die am 27. 12. 1920 erstmalig beflogene Strecke Berlin - Schneidemühl - Danzig - Königsberg am 1. 4. 1921 abgelöst durch die neue Strecke Berlin - Stettin - Danzig - Königsberg? Oder gab es diese beiden Strecken - jedenfalls eine Zeitlang - nebeneinander? Dahmann erwähnt einige Strecken überhaupt nicht, z. B. die Flugverbindung von und nach Dresden, Fürth, Kiel, Augsburg usw.

Auch Sieger erfaßt in seinen Jahresübersichten offensichtlich nicht alle Strecken.

Manchmal tragen die Belege wohl Luftpost-Aufgabestempel, sind dann aber, weil das Flugzeug aus irgendwelchen Gründen nicht flog, per Bahn befördert worden. In Berlin gab es hierfür den besonderen Stempel "Beförderung mit Flugpost unterblieben. Flug nicht ausgeführt. Berlin C2. Briefpostamt". Ein Brief von Berlin nach Memel trägt den handschriftlichen Vermerk eines Postbeamten: "Mit Zug 103 eingegangen, Wabbel, 6.10.". Ich nehme an, daß diese Zugbeförderung nur von Königsberg bis Memel ging und bis Königsberg die Luftpost benutzt wurde.

Für mich ungeklärt ist, ob die Strecke Berlin - Leipzig - Fürth - Oberwiesenfeld (München) und zurück identisch sein kann mit der Strecke Berlin - Leipzig - Nürnberg - München. Auf Sammlerbriefen sind beide Strecken vom Absender ausdrücklich als gewünschte Beförderungsstrecke handschriftlich erwähnt. Gab es in München einen eigentlichen Flugplatz München (siehe Stempel) und daneben einen Flugplatz Oberwiesenfeld? Leider liegt die hier beschriebene Inflationszeit schon so weit zurück, daß kaum noch Gewährsleute vorhanden sind, die über Zweifelsfragen aus persönlicher Erfahrung Auskunft geben könnten. Auch Akten, die etwas aussagen könnten, dürften kaum noch vorhanden sein (und wenn, fehlt es im allgemeinen an der Zeit und Möglichkeit, sie durchzuarbeiten). Wie genau weiß man über altdeutsche Postrouden, Stempel, auch vorphilatelistische Stempel, Postgebühren usw. Bescheid und wie wenig über eine Zeit, die erst 50 bis 60 Jahre zurückliegt! Nun wieder zurück zu den Flugstrecken. Wie ordnet man einen Luftpostbrief von München nach London ein, der den ausdrücklichen Hinweis des Absenders enthält: "Über Frankfurt - Köln nach London", aber den Luftpost-Durchgangsstempel von Berlin C2 trägt?

Hier kann man nur vermuten: Entgegen der Absicht des Absenders ging der Brief zunächst über Nürnberg (oder Fürth?) - Leipzig nach Berlin, von dort eventuell über Hamburg - Bremen - Amsterdam nach London. Ebenso rätselhaft ist ein Luftpostbrief von München nach Konstanz (Strecke München - Konstanz - Stuttgart), der den deutschsprachigen Schweizer Luftpost-Bestätigungsstempel aus Zürich trägt. Man kann nur vermuten, daß das nach Konstanz abgefertigte Flugzeug sich in die Schweiz verfliegen hatte oder durch das Wetter gezwungen wurde, auf einem Schweizer Flugplatz zu landen.

Eine weitere Kuriosität: Ein Luftpostbrief von München nach Basel trägt den Schweizer französischsprachigen Luftpost-Bestätigungsstempel von Genf!

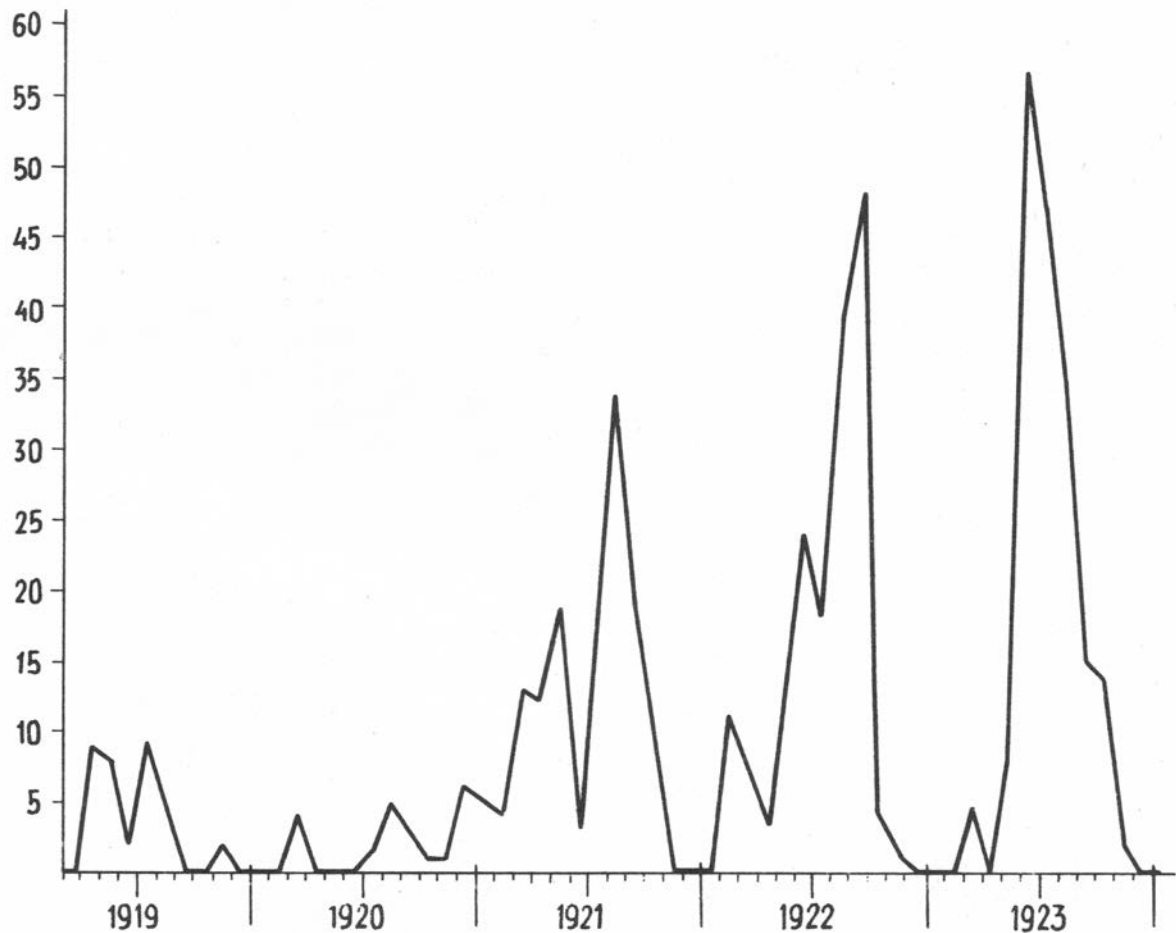
Zu bemerken wäre auch noch in diesem Zusammenhang, daß die Flugstrecken durchaus nicht immer regelmäßig befliegen wurden. Aus Benzinmangel mußten viele Flugstrecken längere Zeit hindurch stillgelegt werden. Auf einer Luftpostkarte des Jahres 1923 von Berlin nach Leipzig las ich: "Soeben höre ich, daß der Flugverkehr nach Leipzig wieder aufgenommen ist. Daher schnell diesen Luftpostgruß." Teilweise wurde der Luftverkehr nur zu Messezeiten unterhalten. Auch bei schlechter Witterung und in den Wintermonaten gab es nur geringen oder gar keinen Luftverkehr. Die nachfolgende Übersicht mag dies illustrieren:

Die insgesamt 560 Briefe verteilen sich auf folgende Abflug- und Ankunftsstädte:

	Von	Nach	Bemerkungen
Augsburg	3	3	
Berlin	125	168	davon 1 Brief von Staaken
Braunschweig	7	2	
Bremen	19	17	
Breslau	5	0	
Danzig	63	14	
Dessau	0	2	
Dortmund	0	8	
Dresden	12	9	
Frankfurt a.M.	1	0	
Fürth	0	1	
Gelsenkirchen	17	0	
Hamburg	23	52	
Hannover	23	17	
Kiel	0	4	
Köln	3	2	
Königsberg	15	24	
Konstanz	5	18	
Köslin	0	0	
Leipzig	52	37	davon 2 Briefe von Mockau
Lübeck	2	0	
Magdeburg	1	6	
Memel	16	7	
München	75	40	
Münster	0	0	
Norderney	0	0	
Nürnberg	37	38	
Sassnitz	2	0	
Swinemünde	2	2	
Stettln	5	4	
Stolp	0	0	
Schneidemühl	0	0	
Travemünde	0	2	
Wangerooge	3	3	
Warnemünde	1	0	
Weimar	10	2	
Westerland	21	5	

Dänemark	0	3	
Estland (Reval)	1	2	
Großbritannien	2	4	
Lettland (Riga)	0	6	
Litauen (Kaunas)	2	1	
Niederlande	0	2	
Polen	0	3	nur über Danzig
Österreich	0	3	
Schweiz	0	<u>44</u>	
	560	560	

Für die Zeit vom Februar 1919 bis November 1923 ergab sich die folgende Kurve bezüglich der Inanspruchnahme der Luftpost. Man sieht hieraus deutlich, wie witterungsabhängig stark damals die Fliegerei war.



I. Luftpost-Aufgabestempel aus der Inflationszeit 1919 - 1923

1)	AUGSBURG	Zweikreisstempel	„Flugpost Augsburg“
2)	BRAUNSCHWEIG	Brückenstempel	„Braunschweig-Luftpost“
3)	BERLIN C 2	Brückenstempel	„Berlin C 2-Luftpost“
4)	BERLIN W 8	Brückenstempel	„Berlin W 8-Luftpost“
5)	BERLIN W 9	Brückenstempel	„Berlin W 9-Luftpost“
6)	BERLIN W 66	Brückenstempel	„Berlin W 66-Luftpost“
7)	BERLIN SW 68	Brückenstempel	„Berlin SW 68-Luftpost“
8)	BREMEN	Einkreisstempel	„Bremen-Luftpost“
		m. Segment	
		a) schwarz	
		b) violett	
9)	DANZIG	Ovalstempel	„Danzig-Luftpost“
10)	DANZIG 5	Ovalstempel	„Danzig 5-Luftpost“
11)	DANZIG 5	Ovalstempel	„Danzig 5-Luftpost-
		(für Luftpost nach Polen)	Südstrecke“
12)	DANZIG-LANGFUHR	Ovalstempel	„Danzig-Langfuhr-
			Luftpost“
13)	DANZIG-ZOPPOT ?	Ovalstempel	„Zoppot Freie Stadt
			Danzig-Luftpost“
14)	DRESDEN-NEUSTADT 31	Brückenstempel	„Dresden Neust. 31C-
			Luftpost“
15)	LEIPZIG 13	Brückenstempel	„Leipzig 13-Luftpost“
16)	HAMBURG 1	Brückenstempel	„Hamburg 1-Luftpost“
17)	HAMBURG 8	Brückenstempel	„Hamburg 8-Luftpost“
18)	HAMBURG 11	Brückenstempel	„Hamburg 11-Luftpost“
19)	HAMBURG 18	Brückenstempel	„Hamburg 18-Luftpost“
20)	HAMBURG 36	Brückenstempel	„Hamburg 36-Luftpost“
21)	MÜNCHEN	Zweikreisstempel	„Flugpost München“
		(alter Vorkriegsstempel)	
22)	NÜRNBERG	Zweikreisstempel	„Flugpost Nürnberg“
		(alter Vorkriegsstempel)	
23)	NÜRNBERG	Sonderstempel	„Flugpost D.PH.T.-
		(mit Propellerflügel)	Nürnberg“
24)	WEIMAR	Brückenstempel	
		a) „Weimar Nation. Vers.-Luftpost / a“	
		b) „Weimar Nation. Vers.-Luftpost / b“	
		c) „Weimar Nation. Vers.-Luftpost / b“ ?	
25)	WEIMAR	Brückenstempel	„Weimar 1-Luftpost“
26)	WESTERLAND	Brückenstempel	„Westerland-Luftpost“

II. Flughafen-Stempel aus der Inflationszeit 1919 - 1923

- | | | |
|--|---|---|
| 1) DRESDEN | Brückenstempel | „Dresden-Neust. –
Flugplatz Kaditz“ |
| 2) HAMBURG | Einkreisstempel
(alter Vorkriegs-
Stempel) | „Fuhlsbüttel
Flugplatz“ |
| 3) MÜNCHEN | Brückenstempel | „München
Flugplatz“ |
| | (aus Gummi, die Stempelfarbe schwankt
zwischen schmutzig-schwarz und
schwärzlich-violett) | |
| 4) STAAKEN | Brückenstempel | „Staaken Flugplatz“ |
| 5) STETTIN | Brückenstempel | „Stettin Flugplatz“ |
| 6) LEIPZIG-LUFTSCHIFFHAFEN | Brückenstempel | |
| | (dieser soll 1919 noch verwendet worden
sein) | |
| 7) JOHANNISTHAL b, BERLIN
FLUGPLATZ | Einkreisstempel | (ob dieser Stempel zur Luftpostbeförderung
verwendet wurde, ist mir nicht bekannt) |
| 8) LEIPZIG-MOCKAU FLUGPLATZ | Brückenstempel | (ob dieser Stempel zur Luftpostbeförderung
verwendet wurde, ist mir nicht bekannt) |
| 9) FLIEGERSTATION FRANKFURT
(Oder) | Dieser bis 19321 im Gebrauch befindliche
Stempel wurde nicht im Flugverkehr
verwendet | |

III. Luftpost-Bestätigungsstempel aus der Inflationszeit 1919 - 1923

- | | | |
|------------------|---|--|
| 1) AUGSBURG | 2-zeiliger Stempel
(violett) | Mit Luftpost befördert /
Flugpostamt Augsburg |
| 2) BERLIN | 2-zeiliger Kastenstempel
a) schwarz
b) rot
(es gibt zwei Stempeltypen mit ganz geringen Unterschieden)
auch der Luftpost-Aufgabestempel „Berlin C2“ wurde zeitweise als Bestätigungsstempel verwendet | Mit Luftpost befördert /
Briefpostamt Berlin |
| 3) BREMEN | 2-zeiliger Kastenstempel
a) rot
b) schwarzviolett | Mit Luftpost befördert /
Postamt 1 Bremen |
| 4) DANZIG 5 | 2-zeiliger Stempel
(rot)
Auch der ovale Luftpostaufgabestempel von Danzig 5 wurde zeitweilig als Bestätigungsstempel verwendet | Mit Luftpost befördert /
Flugpostamt Danzig 5 |
| 5) DORTMUND 1 | 4-zeiliger Stempel
(rot) | Mit / Flugpost / befördert /
Dortmund |
| 6) DRESDEN N 31 | 2-zeiliger Kastenstempel
(rot) | Mit Luftpost befördert /
Flugpostamt Dresden N 31 |
| 7) FÜRTH 2 | 2-zeiliger Kastenstempel | Mit Luftpost befördert /
Postamt Fürth By. 2 |
| 8) HAMBURG | 3-zeiliger Kastenstempel
a) schmutzig-violett
b) rot
c) schwarz
d) leuchtend violett | Mit Luftpost / befördert /
Hamburg 1 |
| 9) HANNOVER 1 | 3-zeiliger Kastenstempel
a) rot
b) rötlich-violett
c) schwarzblau | Mit Luftpost / befördert /
Hannover 1 |
| 10) KONSTANZ | 2-zeiliger Kastenstempel
(rot) | Mit der Flugpost befördert /
Postamt Konstanz |
| 11) KIEL 1 | 2-zeiliger Kastenstempel
(rot) | Mit Luftpost befördert /
Postamt Kiel 1 |
| 12) KÖLN 1 | 2-zeiliger Kastenstempel
(rot) | Mit Luftpost befördert /
Postamt Kiel |
| 13) KÖNIGSBERG 1 | 2-zeiliger Stempel
a) rot
b) schwarzviolett | Mit Luftpost befördert /
Postamt Königsberg (Pr.) 1 |

14) LEIPZIG 2	3-zeiliger Stempel (rot)	Mit Luftpost / befördert / Leipzig 2
15) LEIPZIG – AUSSTELLUNGSPLATZ	4-zeiliger Stempel (rot)	Mit Luftpost / befördert / Leipzig / Ausstellungsplatz
16) MEMEL	2-zeiliger Stempel (rot)	Mit Luftpost befördert / Flugpostamt Memel
17) MÜNCHEN 2	2-zeiliger Stempel (rot)	Mit Luftpost befördert / Flugpostamt München 2
18) NÜRNBERG 2	2-zeiliger Kastenstempel a) rot b) violett	Mit Luftpost befördert / Postamt Nürnberg 2
19) STETTIN 1	2-zeiliger Kastenstempel	Mit Luftpost befördert / Stettin
20) STUTTGART 1	2-zeiliger Stempel (rot)	Mit Luftpost befördert / - Stuttgart 1 -
21) SWINEMÜNDE	2-zeiliger Kastenstempel (schmutzig-violett)	Mit Luftpost befördert / Swinemünde
22) TRAVEMÜNDE	2-zeiliger Stempel (rot)	Mit Luftpost befördert / Flugpostamt Travemünde
23) WANGEROOGE	2-zeiliger Stempel	Mit Luftpost befördert / Flugpostamt Wangerooge
24) WESTERLAND	(kommt auch in rot als zusätzlicher Abgangsstempel vor) 2-zeiliger Kastenstempel	Mit Luftpost befördert / Postamt Westerland

Die folgenden Stempel soll es geben, ich habe keine Belegexemplare davon:

25) BRAUNSCHWEIG	2-zeiliger Kastenstempel	Mit Flugpost befördert / Flugpostamt Braunschweig
26) MAGDEBURG	3-zeiliger Kastenstempel	Mit Luftpost / befördert / Magdeburg 1
27) SASSNITZ	2-zeiliger Kastenstempel	Mit Luftpost befördert / Sassnitz
28) WARNEMÜNDE	2-zeiliger Kastenstempel	Mit Flugpost befördert / Flugpostamt Warnemünde

IV. Sonstige Luftpost-Stempel (Nebenstempel) der Inflationszeit

A) Einmalige Nebenstempel

- | | | |
|-----------------|---|--|
| 1) BRAUNSCHWEIG | 2-zeiliger Zusatzstempel
(Großformat) rot nur für
den Flugtag v. 15. Juni | Durch Luftpost /
befördert |
| 2) STETTIN | 3-zeiliger Zusatzstempel
(Großformat) grün | Eilbeförderung /
Durch Flugzeug /
der Lloyd Ostflug GmbH |

B) Regelmäßige Nebenstempel

- | | | |
|------------------|--|------------------------------------|
| 1) GELSENKIRCHEN | a) 2-zeiliger Stempel
schwarz
violett | - Luftpost -/
* Gelsenkirchen * |
| | b) 2-zeiliger Kastenstempel
(mit Taube und Posthorn)
violett | Luftpost /
Gelsenkirchen |
| | c) Ovalstempel (mit Taube)
violett
schwarz | Luftpost /
Gelsenkirchen |
| 2) HANNOVER | 2-zeiliger Kastenstempel
(schwarz) | Luftpost /
Hannover |

C) Hinweis-Stempel

- | | | |
|------------|--|---------------------|
| LEIPZIG 13 | 2-zeiliger Kastenstempel
Vom Margarethen-Volksfest
1912 mit herausgestanztem Datum
schwarz
violett | Durch /
Flugpost |
|------------|--|---------------------|

D) Flugpost-Unterbrechungsstempel

- | | | |
|------------|---------------------------------|---|
| BERLIN C 2 | 3-zeiliger Stempel
(schwarz) | Beförderung mit Flugpost unte ../
Flug nicht ausgeführt /
Berlin C 2 Briefpostamt |
|------------|---------------------------------|---|

E) Sonstige Stempel

- | | | |
|---------------------|--|-----------------|
| FRANKENHAUSEN | Sonderstempel
(keine Flugbeförderung) | Kyffhäuser Flug |
| BAD LAUTERBERG/Harz | Sonderstempel zur Segelflugwoche in Bad Lauterberg | |

Nach- oder Abdruck nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung
Durch den Vorstand von INFLA-Berlin e.V. gestattet

Für den Inhalt verantwortlich: Dipl.Ing. L. Smidt, Wien

Postscheckkonten: (INFLA-Berlin e.V. Berlin-West)

Hauptkasse : Konto Nr. 622 22
Rundsendekasse: Konto Nr. 640 44
Neuheitenkasse: Konto Nr. 849 26