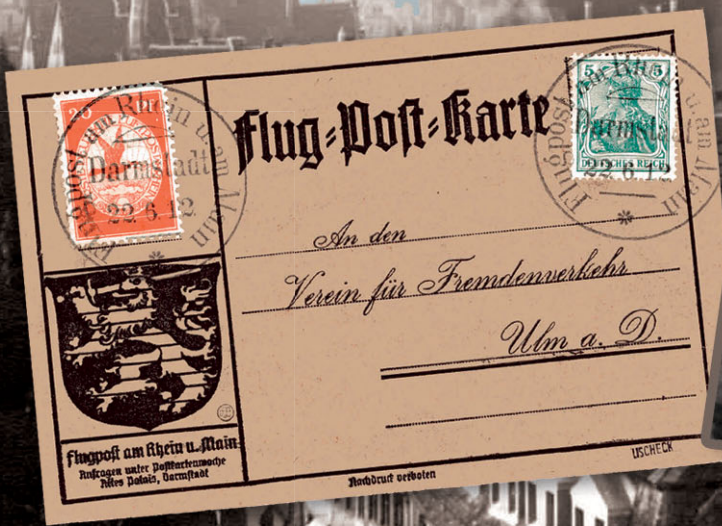


Zeppelinpost

Ausgabe 2022/2023

Fliegende Zigarren – Faszination Luftschiffe



Mit besonderen Münzen
und silberner Zigarre
um die ganze Welt

Der Graf von Zeppelin
steuerte das Luftschiff
höchstpersönlich nach Ulm

„Wann können Sie
schnellstens eintreffen?“ –
Kapitän Georg Hacker



ONLINESHOP FÜR ALTE ANSICHTSKARTEN

Fa. Bartko & Reher OHG
Axel-Springer-Str. 54 B
10117 Berlin
Deutschland

www.ansichtskartenversand.com



über 1.500.000 alte Ansichtskarten online

Der weltgrößte Onlineshop für alte Ansichtskarten, Fotografien & Ephemera.



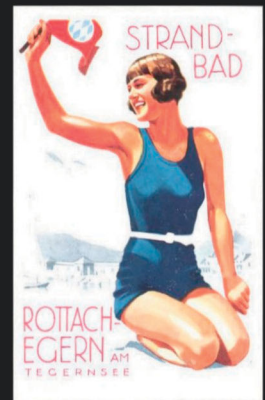
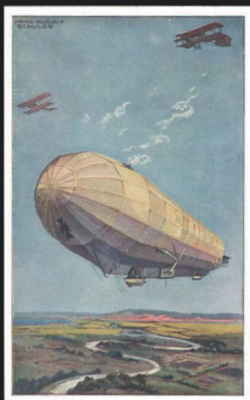
Bei Fragen schreiben Sie uns eine Email, wir freuen uns Ihnen helfen zu dürfen
info@ansichtskartenversand.com

Aktuell über 1.500.000 Ansichtskarten, Fotografien & Ephemera online.

www.ansichtskartenversand.com



Unsere Sendungen werden sicher verpackt, damit Sie Ihre Bestellung im besten Zustand erhalten.



Unser Team heißt Sie herzlich willkommen in unserem Onlineshop



www.ansichtskartenversand.com

Mit einer silbernen Zigarre um die Welt

Münzen und Medaillen zum Thema Luft- und Raumfahrt erfreuen sich bei Sammlern großer Beliebtheit.

Münzen- und Medaillensammler sind gut beraten, wenn sie sich auf bestimmte Motive wie Stadtansichten oder Wappen, auf die Gepräge eines Landes oder einer Stadt konzentrieren und nach historischen Ereignissen und Gestalten Ausschau halten.

Als im bereits ausgehenden 18. Jahrhundert unter dem Jubel tausender Schaulustiger in Paris und anderen Städten die ersten mit Gas gefüllten Ballons in die Lüfte stiegen, verkündete man diese Sensationen nicht nur in den Zeitungen und auf Flugblättern, sondern auch auf Medaillen. Solche Prägestücke mit Ballons und anderen Luftfahrzeugen sind

beliebte Sammelstücke, werden regelmäßig im Handel angeboten und sind auch auf Münzmessen vertreten. Über sie gibt es eine umfangreiche Katalogliteratur, die es Sammlern und solchen, die es werden wollen, hilfreich zur Seite steht. Der Münzhandel bietet sie regelmäßig zu meist moderaten Preisen an, von Ausführungen in Gold abgesehen, und es gibt innerhalb der auf Luft- und Raumfahrt spezialisierten Sammlergemeinde einen regen Gedankenaustausch dazu.

Traum vom Fliegen

Der Traum vom Fliegen hat die Menschheit schon immer



Benannt wurden die von den einen bewunderten und von anderen gefürchteten „Luftbälle“ nach den Brüdern Joseph Michael und Jacques-Étienne Montgolfier, die sich 1783 über dem Marsfeld von Paris in die Lüfte erhoben.

besonders bewegt. Was wurde nicht alles versucht, um die dritte Dimension zu erobern und sich wie ein Vogel in die Luft zu erheben?

Wir kennen die Konstruktionszeichnungen, die Leonardo da Vinci für seine Flugapparate gefertigt hat, und wir wissen auch von den Gleitflugversuchen, mit denen sich Otto Lilienthal in die Lüfte erhob und bei denen er ums Leben kam. Glücklicherweise verliefen Flüge ab 1783 mit Hilfe von Heißluftballons mit daran hängenden Gondeln, mit denen die Brüder Montgolfier und andere Luftschiffer große Aufmerksamkeit erregten. Dass man den damals todesmutigen Pionieren der Luftfahrt Medaillen widmete, trug zu ihrer Popularität bei und war für ihre Hersteller ein gutes Geschäft.

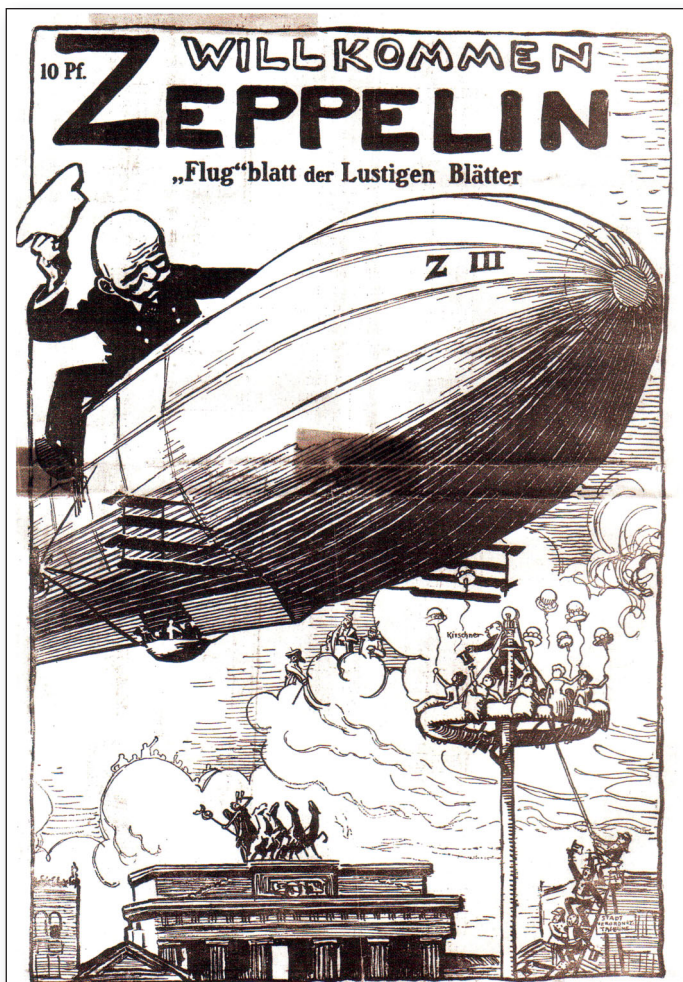
Medaillen zu spektakulären Ballonflügen und solchen mit

Zeppelin und „fliegenden Kisten“, wie man die ersten Flugzeuge liebevoll nannte, zeigen Porträts mutiger Luftfahrtpioniere und bilden die Flugapparate präzise ab, manchmal ergänzt durch allegorische Figuren und patriotische Sprüche. Einige Ausgaben konnten sich mutige Luftschiffer ans Revers heften, wie das Beispiel einer 1896 zur Gewerbeausstellung im Berliner Ortsteil Treptow zeigt.

Münzproben sind sehr teuer

Frühe Medaillen mit den volkstümlich auch „silberne Zigarren“ genannten Zeppelin stammten noch aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, als ein regelrechtes Luftschiffieber die Menschen im Deutschen Reich ergriff und zahlreiche Postkarten und Werbeblätter gedruckt wurden. Gedenkmünzen mit einem Zeppelin zu schmücken, war allerdings erst nach dem Ende der Monarchie im Verlauf der Novemberrevolution von 1918 möglich. Davon waren diese Geldstücke bis auf zwei Ausnahmen nur Kaisern, Königen und Fürsten vorbehalten.

Das Erscheinen von Zeppelin wie hier über dem Brandenburger Tor in Berlin war eine Sensation und regte Karikaturisten zu lustigen Bildern an.





Über dem Panorama von Nürnberg schwebt auf der 1787 geprägten Medaille der von Jean-Piere Blanchard gesteuerte Ballon.

Erst in der 1919 gegründeten Weimarer Republik hat man wenige Münzen zu tagesaktuellen Ereignissen geprägt, viel größer war die Zahl der Medaillen mit politischen, kulturellen und wissenschaftlichen Themen. Dass die von dem Berliner Stempelschneider Franz Krischker gestalteten Drei- und Fünfmarkstücke von 1930 zur Erinnerung an den fast 50 000 Kilometer langen Weltflug des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ in Stückzahlen zu einer Million beziehungsweise 400 000 Exemplaren hergestellt wurden, hat mit der großen Begeisterung für dieses Ereignis sowohl im Inland als auch weltweit zu tun.

Luftschiff auf dem Globus

Gut ein Jahrzehnt nach dem Ersten Weltkrieg und zu Beginn der Weltwirtschaftskrise nutzte das Deutsche Reich die spektakuläre Erdumrundung mit dem von Hugo Eckener geführten Luftschiff, um sein Ansehen aufzupolieren und sich im Konzert der Völker als gleichwertig darzustellen. Bei dieser Imagekampagne leisteten die meist hervorragend nach Vorschlägen des damaligen Reichskunstwarts Edwin Redslob gestalteten Gedenkmünzen sowie etliche aus diesem Anlass geprägte Medaillen einen wichtigen Beitrag.

Trauriges Ende nach Absturz

Das zigarrenförmige Luftschiff war unter Eckeners Füh-

rung am 15. August 1929 mit 61 Personen an Bord in Friedrichshafen am Bodensee gestartet. Es flog über Deutschland, Russland und Japan in Richtung USA, um am 4. September 1929 nach Bewältigung einer Strecke von fast 50 000 Kilometern unter dem Jubel zahlreicher Schaulustiger sicher wieder in Friedrichshafen am Bodensee zu landen.

Auf der Vorderseite erkennt man das Luftschiff, wie es den Erdglobus in 35 Tagen auf einer Strecke von 49 618 Kilometern überquert, umgeben von der Inschrift GRAF ZEPPELIN WELTFLUG 1929. Auf der Rückseite ist der Reichsadler dargestellt, ergänzt durch die Wertangabe und die Jahreszahl 1930. Die beiden Silberwerte könnten Ausgangspunkt einer Sammlung zu dem ebenso umfangreichen wie spannenden Thema Luftschiffahrt werden. Die in allen sechs Münzstätten des Deutschen Reiches geprägten Zeppelin-Münzen hatten einen Vorläufer, der aber nicht die Massenprägung erlebte. Die in kleiner Stückzahl hergestellte Münzprobe kommt ab und zu im Münzhandel vor und ist wegen ihrer Seltenheit erheblich teurer als die reguläre Ausgabe.

Aufruf zur Nationalspende

Benannt sind die Luftschiffe oder Zeppeline nach ihrem Konstrukteur, dem pensionierte Offizier Graf Ferdinand von Zeppelin (1838 – 1917). Er



Besucher der Berliner Gewerbeausstellung von 1896 bekamen, wenn sie sich über dem Treptower Park in die Lüfte wagten, eine solche Medaille.



Wer 1912 bei der Nationalen Flugspende dabei war, konnte sich stolz eine solche Medaille ans Revers heften.



Von der Gedenkmünze von 1930 auf den Weltflug des Zeppelin LZ 127 gibt es die normale und die probeweise geprägte und teure Ausführung.



Die Weltumrundung in zwölfteinhalb Tagen wurde 1929 mit einer Medaille gefeiert, die das Porträt von Hugo Eckener mit einer schönen Allegorie verbindet (Fotos: Caspar).

ließ sie aus einer Leichtmetallkonstruktion mit luftdichter Hülle mit Wasserstoff oder Helium füllen und machte sie so leichter als Luft. Der erste Flug mit der zylinderförmigen LZ 1 fand im Jahre 1900 statt. Nachdem am 5. August 1908 das Zeppelin-Luftschiff LZ 4 in Echterdingen bei Stuttgart verunglückt war, wurde zu einer Nationalspende aufgerufen,

bei der über sechs Millionen Mark zusammen kamen.

Diese enorme Summe bildete die Grundlage für den Bau von sogenannten Starrluftschiffen und die Gründung der Luftschiffbau Zeppelin GmbH und der Zeppelin-Stiftung. Wer sich an der Sammelaktion beteiligte, bekam Medaillen und andere Souvenirs mit der Ansicht der neuartigen Luftfahr-

zeuge. Nach dem Ersten Weltkrieg fanden vom Deutschen Reich aus regelmäßige Linienflüge nach Nord- und Südamerika und in andere Gegenden unseres Globus statt. Nachdem 1937 beim Landeanflug in Lakehurst (USA) die LZ Hindenburg brennend abgestürzt war, wurde diese Art zu fliegen aufgrund der vielen Todesopfer als zu gefährlich eingestuft und eingestellt.

Inzwischen gab es auch schon Flugzeuge, die weniger behäbig als die Luftschiffe waren. Zeppeline und ihre Nachfolger werden heute nur noch für Forschungs- und Reklamezwecke oder im Küstenschutz der USA eingesetzt. Versuche, die sogenannten Cargolifter auch als Transportfahrzeuge zu nutzen, hatten bisher wenig Erfolg.

Helmut Caspar

Impressum

Eine Sonderveröffentlichung des PHILAPRESS Verlags.

Redaktion: Stefan Liebig (verantwortlich), Marius Prill, Erhard Rothbauer, Wilhelm Ludwig

Anzeigen: Rainer Flecks-Franke (verantwortlich), Tanja Röttger, Monika Schmid, Claudia Liebau

Produktion: Blueprint Werbeagentur e.K., Hauptstr. 51, 37083 Göttingen

Druck: Dierichs Druck + Medien GmbH, Frankfurter Str. 168, 34121 Kassel

© 2022, PHILAPRESS Zeitschriften und Medien GmbH & Co. KG, Wiesenstraße 1, 37073 Göttingen

ANZEIGE

Leipziger Münzhandlung & Auktion Heidrun Höhn e. K.

HÖHN

Große Auswahl an Medaillen und Abzeichen der Luftfahrt



Seit 30 Jahren Erfahrung

Inh: Manfred Höhn · Nikolaistraße 25 · 04109 Leipzig
Tel.: +49 341 124790 · info@leipziger-muenzhandlung.de

www.leipziger-muenzhandlung.de

Profitieren Sie von:

- Ergebnissen im Spitzenbereich
- hoher internationaler Nachfrage
- Experten der Numismatik
- umfassenden Service

Unser Angebot:

- Ankauf und Verkauf
- Beratung
- Auktion
- Lagerliste und Onlineshop

„Wann können Sie schnellstens eintreffen?“

Luftschiffkapitän Georg Hacker – Stationen aus seinem Leben.

Es dauerte nur drei Tage bis zum Eintreffen des Telegramms aus Friedrichshafen mit dem Text: „Wann können Sie schnellstens eintreffen? Brief unterwegs. Graf Zeppelin“.

Am 19. August 1907 hatte Georg Hacker sein Bewerbungsschreiben abgeschickt und sich um die gerade ausgeschriebene Stelle eines Obervermessungssteuermanns beworben. Der Zufall wollte es, dass er bei einer Offiziersmesse an Bord des Vermessungsschiffes „Möwe“ davon gehört hatte. Nur spärliche Informationen zum Thema „Zeppelin“ fand er in Nachschlagewerken.

Hackers Abenteuerlust

Zu dieser Zeit war er 37 Jahre alt und konnte bereits auf 22 Jahre Dienstzeit verweisen. Er war im Büro des Meteorologischen Instituts in Wilhelmshafen als Assistent bei Prof. Dr. Börgen tätig. Nach Auslandsdienst und Afrikafahrten reizte ihn nun, wie einst als Junge die Seefahrt, das Abenteuer Luftfahrt. Mit 15 Jahren bereits trat er als Schiffsjunge bei der kai-

serlichen Marine ein. Sein Vater hatte sich dafür extra mit einem Brief bei Reichskanzler Bismarck verwendet.

Er war der kleinste Schiffsjunge der deutschen Flotte. Drei Jahre später, gerade 18 Jahre alt, wurde er Matrose, dann Steuermanns-Maat, Steuermann und am 1. April 1903 Obervermessungssteuermann. Das gesammelte Wissen und sein Gespür für die maritime Meteorologie sollten ihm später sehr von Nutzen sein.

Die vielen Informationen zu Hacker und seinem Leben verdanken wir einem von ihm geschriebenen Lebenslauf, der bis 1928 reicht, den von ihm angefertigten, sehr umfangreichen Aufzeichnungen zu seiner Zeit als Luftschiffer mit verschiedenen Dokumenten und dem 1936 erschienenen Buch „Die Männer von Manzell“.

Johann Georg Hacker wurde am 18. Januar 1870 geboren. Er war Bruder zweier Drillingschwwestern und ältester Spross der Familie. Sein Geburtsort ist Münchberg in Bayern. Bald danach zog die Familie nach Schwarzenbach an der

Saale und 1875 nach Hof. Sein Vater, ein Gendarm, bekam dort die Stelle eines Bankdieners bei der Königlichen Filialbank. Hier besuchte Georg die Volks- und die Lateinschule. Anschließend war er bis zum Eintritt in die Kaiserliche Marine Kellnerlehrling in zwei Hotels.

Schon als Kind träumte er von der Ferne und wollte Missionar werden, obwohl er ziemlich schwächling war. Andererseits liebte er das Zeichnen und wäre gern Kunstmaler geworden. Eine brotlose Kunst in den Augen des Vaters. Doch er ließ das Zeichnen und Malen auch in späteren Zeiten nicht und die dabei eigene Exaktheit kann man an überlieferten Werken sehen. Einige davon konnte man bei der Versteigerung seines Nachlasses kaufen.

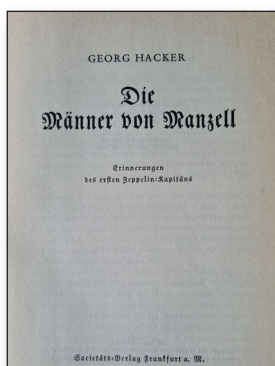
Beschrieben wird Hacker als intelligent, wissenseifrig und mathematisch begabt, so dass er auf seinem Posten im Observatorium der Marine eigentlich gut aufgehoben war. Doch ein Leben im Büro war nicht sein Ziel und so trat er nun in



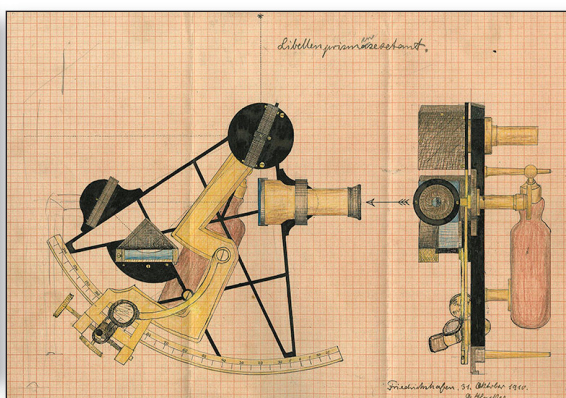
Georg Hacker.

den Dienst von Graf Zeppelin. Am 7. September 1907 stand er ihm zum ersten Mal persönlich gegenüber und der Zauber nahm ihn sofort gefangen. Schon eine Viertelstunde später saß er mit dem Grafen und Freiherr Konrad von Bassus im Motorboot „Württemberg“ und setzte nach Manzell über. Er sah die neue Reichsschwimmhalle und dann zum ersten Mal das neue Luftschiff, das kurz vor der Fertigstellung war und in seinen Ausmaßen einen gewaltigen Eindruck hinterließ. Gleich darauf lernte er seinen neuen Vorgesetzten kennen, den Leiter der Werft, Ingenieur Dürr.

Von diesem Tag an nahm eine der längsten und legendärsten Biografien eines künftigen Kapitäns der Luftschiffe seinen Lauf. Es wurde eine Geschichte der vertrauensvollen



Titel von Hackers Buch von 1936: „Die Männer von Manzell“.



„Libellenprismen-Sextant“ – Zeichnung von Georg Hacker (Los bei der Auktion Felzmann).

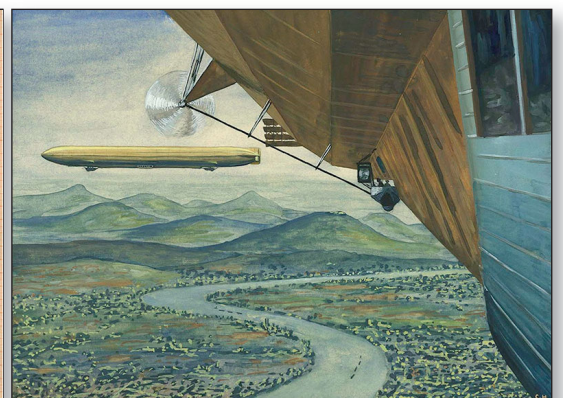


Bild von Georg Hacker „Blick aus dem Luftschiff“.



Zeppelin Luftschiff „Sachsen.“

Führgondel von LZ 17 „Sachsen“ – ganz links Georg Hacker; rechts von ihm Graf Zeppelin, seine markante weiße Mütze zur Begrüßung schwenkend.

und wertvollen Zusammenarbeit mit dem Grafen, seinen ersten und engsten Mitstreitern und schließlich über 800 Fahrten mit den Luftschiffen von 1907 bis in die 1920er-Jahre. Er überlebte beide Weltkriege und starb am 19. Juni 1947 in Potsdam.

Z 1 (LZ 3) und LZ 4 (Z II)

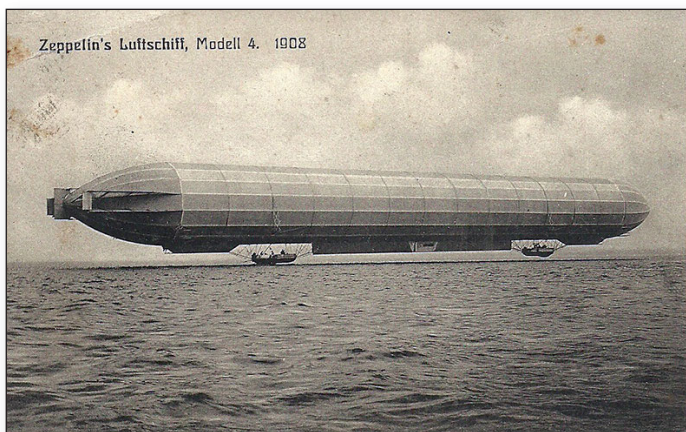
Seine erste Fahrt mit einem Luftschiff erlebte Hacker mit LZ 3 (Z I). Endlich war es so weit, am 24. September 1907 um 11.48 Uhr gab der Graf den Befehl „Los!“ Während das Kürzel „LZ“ plus Zahl die fortlaufende Baunummer der Werft bezeichnet, ist die Bezeichnung mit dem „Z“ voran die militärische Nummerierung. Hier bedeutet die „I“ also, dass dies das erste Luftschiff war, welches vom

Heer übernommen wurde.

Besondere Leistungen von Z I, die Hacker im Einsatz an Bord erlebte, waren die erste achtstündige Dauerfahrt 1907, die Fahrt 1908 mit dem Kronprinzen Wilhelm von Preußen nach Donaueschingen und die Sturmfahrt im April 1909 nach München. Dieses Luftschiff war das erste, das vom Militär übernommen wurde und unter Führung von Major Sperling fuhr. Es konnte bis 1910 viele Fahrten absolvieren und hatte teils prominente Gäste an Bord.

LZ 4 wird auf vielen Karten das „Zeppelinsche Luftschiff neuer Bauart“ genannt. Bei seinem Bau wurden viele Erfahrungen aus den frühen Konstruktionen, den durchgeführ-

Fortsetzung auf Seite 8 ▶▶



Zeppelin's Luftschiff, Modell 4. 1908

LZ 4 im August 1908 über dem Bodensee.

CHRISTOPH GÄRTNER AUKTIONEN

In der Welt der Philatelie gibt es jeden Tag etwas Neues zu entdecken...

BRIEFMARKEN | BRIEFE | GANZSACHEN
POSTGESCHICHTE | ANSICHTSKARTEN
MÜNZEN & MEDAILLEN | BANKNOTEN

WIR BIETEN:

**SOFORT-BARANKAUF ODER
EINLIEFERUNG ZUR AUKTION**

**UNVERBINDLICHE &
DISKRETE BERATUNG**

KOSTENLOSE SCHÄTZUNGEN

**HAUSBESUCHE NACH
TERMINABSPRACHE**

SPRECHEN SIE UNS AN!

+49-(0)7142-789400

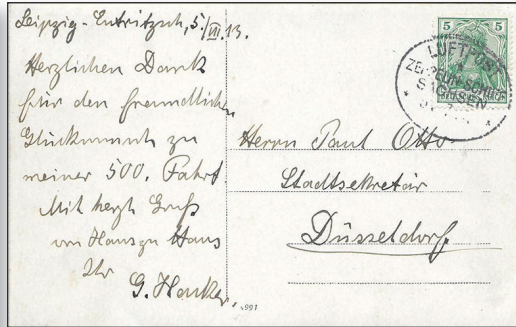
info@auktionen-gaertner.de



C.G. IHR PARTNER FÜR
PHILATELIE & NUMISMATIK

www.auktionen-gaertner.de

Auktionshaus Christoph Gärtner GmbH & Co. KG
Steinbeisstr. 6+8 | 74321 Bietigheim-Bissingen, DE
Tel. +49-(0)7142-789400 | Fax. +49-(0)7142-789410
info@auktionen-gaertner.de | auktionen-gaertner.de



Bordpostkarte vom 10. Mai 1913 an seinen Sohn Wolfgang mit dem Hinweis auf den neuen Bordpoststempel des Luftschiffs „Sachsen“.

Bordpostkarte mit dem Dank für die Glückwünsche zur 500. Fahrt von Georg Hacker mit einem Luftschiff.

ten Fahrten und den Ereignissen dabei berücksichtigt. So gab es diverse Verbesserungen, die dann bei der zwölfstündigen „Schweizerfahrt“ ihre Bewährungsprobe bestanden. Es ermutigte den Grafen, die Forderung des Militärs nach einer 24-stündigen Dauerfahrt in Angriff zu nehmen.

und vier weitere Personen von Bord. So erfuhr er von der folgenden Katastrophe bei Echterdingen, wo das Luftschiff verbrannt war, erst durch die Eilmeldungen. Zum ersten Mal war die Landung des „starrten Systems“ auf festem Boden gelungen und dann das Unglück.

Wieder war Georg Hacker an Bord, als am 4. August 1908 LZ 4 auf die sogenannte große „Mainzerfahrt“ ging und um 6.22 Uhr über dem Bodensee aufstieg. An Bord waren die erprobtesten Männer von Manzell, allen voran Graf Zeppelin als Führer des Luftschiffs. Über den Bodensee führte die Fahrt in die Schweiz und von Basel über Straßburg Richtung Mainz. Hinter Worms musste LZ 4 wegen Motorschadens auf dem Rhein landen. Für den neuen Aufstieg musste Ballast abgegeben werden und da dies nicht reichte, gingen Hacker

Doch das deutsche Volk empfand die Fahrt als Sieg und es kam zu der unwahrscheinlichen Dimension der „Zeppelin-Spende“, die als neue Basis des Unternehmens Zeppelin zu der folgenden Entwicklung beitrug. 1908 wurde die „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ gegründet. So bekam Georg Hacker nun sogar einen richtigen Dienstvertrag und es folgten Anrechte bei der neuen Fürsorgeeinrichtung und Unterstützungskasse. Der Kaufmann Alfred Colmann, Schwiegersohn des Aluminiumfabrikanten Carl Berg aus Lüdenscheid, führte

als Kaufmann die Gesellschaften und lenkte den entstehenden Zeppelinkonzern in eine erfolgreiche Zeit.

Zweiter Teil der Pionierzeit

Bis zum Kriegsbeginn fuhr Hacker mit den Luftschiffen LZ 5 und 6, LZ 7 „Deutschland“ und LZ 8 „Deutschland II“, LZ 10 „Schwaben“, LZ 11 „Viktoria Luise“, LZ 13 „Hansa“, dem Marineluftschiff L1 (LZ 14) und LZ 17 „Sachsen“. Alle diese Abschnitte zu beleuchten, würde zu weit führen. Deshalb möchte ich mich hier auf einige Fahrten und die Belege aus der Historie des LZ 17 beschränken. Als Familiemensch hat Hacker dabei immer wieder an seine Frau Dotty und an seinen Sohn Wolfgang gedacht. Viele der Karten sind an die beiden adressiert und beinhalten ganz persönliche Grüße und Berichte. So bei der Karte von der Fahrt am 10. Mai

1913, die an den Sohn mit der Information ging, dass darauf der neue Bordpoststempel zu sehen sei.

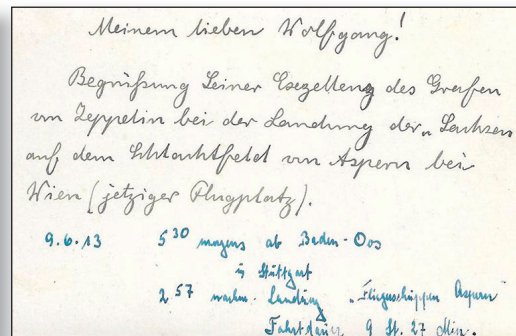
Mit einer Bordpostkarte bedankte sich Hacker am 5. Juli 1913 bei einem Freund aus Düsseldorf für die Glückwünsche zu seiner 500. Fahrt mit einem Luftschiff. Das er dazu akribisch Buch führte, zeigen seine Aufzeichnungen, die viele Informationen bieten.

Eine weitere schöne Karte mit Bordpost- und Ankunftsstempel ging am 22. Oktober 1913 an Pfarrer Herrmann in Leeheim. Ein Höhepunkt war die Fahrt von Baden-Oos nach Wien am 9. Juni 1913 mit dem Empfang bei Kaiser Franz Josef von Österreich. Nach einer Schleife über Schloss Schönbrunn landete das Luftschiff LZ 17 „Sachsen“ auf dem Flugfeld Wien-Aspern.

Es entstanden schöne Fotos, die Hacker hinten beschriftete und an seinen Sohn Wolfgang richtete. Ergänzt werden diese Dokumente durch Eintragungen im Bord- und Bordgästebuch vom Tag der Ankunft, zumal bei der Fahrt keine Passagiere an Bord waren und offiziell keine Post befördert wurde. Am Tag darauf fuhr das Luftschiff zurück nach Friedrichshafen.

Interessante Zeugnisse der Pionierzeit sind die erhaltenen Fahrtberichte der Luftschiffe. Hier finden wir Hacker als Führer des Luftschiffs und ebenso als Mann am Höhensteuer. Immer war sein oberstes Interesse, seine Aufgabe zu erfüllen, das Luftschiff gut und sicher zu navigieren und wieder auf den Boden und in die Halle zu bringen.

Den Ausweis als Luftschiffführer bei Zeppelin erhielt er mit dem Datum vom 6. Februar 1911 vom Deutschen Luftschiffer-Verband Berlin. Dieses Dokument fand im letzten Jahr bei einer Versteigerung einen neuen Liebhaber.



Das Foto von der Landung in Wien am 9. Juni 1913 zeigt die Führergondel mit Georg Hacker auf den Rand gelehnt und daneben Graf Zeppelin mit seiner weißen Mütze. Auf der Rückseite schreibt Hacker an seinen Sohn Wolfgang die Erklärung und vermerkt Informationen zur Fahrt.

Einsatz im Ersten Weltkrieg

Durch die Kriegserklärung Deutschlands begann am 1. August 1914 der Dienst in den Reihen des Deutschen Heeres. Das Luftschiff LZ 17 „Sachsen“ wurde in Potsdam für den Einsatz im Krieg umgerüstet und danach in Köln stationiert. Unter dem Kommando von E. A. Lehmann war Hacker in der Besatzung und es wurde für die Angriffsfahrten trainiert. Dabei ging es um gezielte Bombenabwürfe über feindlichen Stellungen in Belgien und die Aufklärung.

Mit seinen guten Kenntnissen der Navigation und seinen zeichnerischen Fähigkeiten hielt Hacker die Situation beispielsweise auf einer Karte von Antwerpen sehr genau fest.

Nach gelungenem Angriff und der Einschätzung, dass der Einsatz des Luftschiffs zur

Seite aus dem persönlichen Fahrtenbuch von Luftschiffkapitän Georg Hacker (Los bei der Auktion Felzmann).

erfolgreichen Einnahme beigetragen hat, wurde die Besatzung zur Auszeichnung mit dem „Eisernen Kreuz II. Klasse“ vorgeschlagen.

Kurze Zeit später bekam Hacker den Einsatzbefehl für Luftschiff LZ 26, Heeresluftschiff Z

XII, und war damit in Allenstein und Maubeuge. Später folgten Fahrten mit den Luftschiffen LZ 90 und LZ 98 über Belgien, Frankreich, England und Russland.

Im Sommer 1916 erkrankte er an den Folgen eines elektrischen Schlages durch ein Gewitter bei einer Kriegsfahrt gegen England. Nach der Genesung folgten Tätigkeiten als Lehrer in den Schulen für Luftschiffer in Niedergörsdorf und Köln.

Ein Leben für die Luftschiffe

Nach dem Krieg führte ihn die Arbeit zunächst nach Friedrichshafen und er fuhr mit LZ 120 „Bodensee“ von dort nach Staaken bei Berlin und zurück. Ab Sommer 1920 war er dann in Potsdam in der Leitung des Luftschiffhafens tätig und übernahm später die Aufsicht über den Sportplatz Luftschiff-

hafen. Am 6. November 1928 fuhr er noch einmal mit einem Zeppelin, dem LZ 127 „Graf Zeppelin“ von Berlin über Hof nach Friedrichshafen.

In seinem Buch beschrieb Hacker kurz vor Unterzeichnung des notwendigen Dienstvertrages seine Lebensmaxime:

„Begeisterung, Leben und Sterben für eine große Sache, Uneigennützigkeit, Glaube und Treue auf persönliches Empfinden hin sind Werte, für die keine Spalten im Hauptbuch vorgesehen sind.“

Wie gut wäre es, wenn diese Werte in unserer heutigen Zeit wieder so ein Gewicht hätten, wenn die Menschen einander glauben und vertrauen könnten, wenn ohne Vertrag und Klauseln das Wort zählte und Bestand hätte?

Erhard Rothbauer

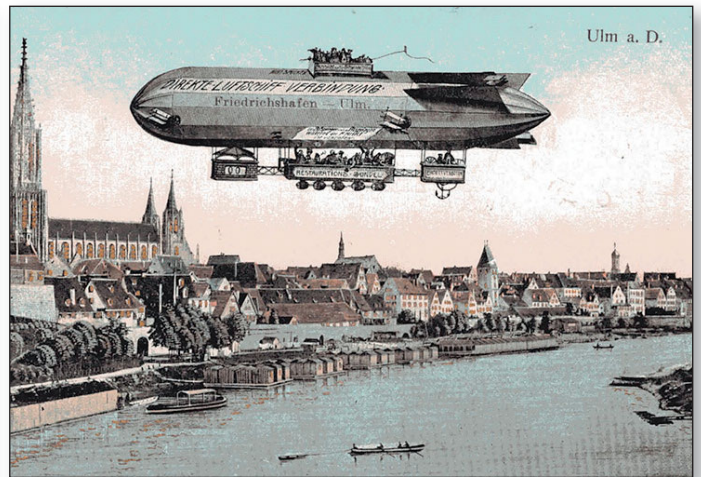
ANZEIGE

AUKTIONSHAUS KLÜTTERMANN GMBH
 Industriestraße 180, 50999 Köln - briefmarken@kluetti.de
 Telefon +49 221 169 163 97 - Fax +49 221 169 163 99

Online-Katalog auf www.kluetti.de - Print-Katalog auf Anfrage kostenfrei



Ferdinand Graf von Zeppelin (links) wurde kurz nach der Landung des Zeppelins LZ 11 „Viktoria Luise“ zum Ehrenbürger von Ulm erklärt.



„Jux-Karte“ zur Zeppelfahrt von Friedrichshafen nach Ulm mit Donau und Münster (alle Abbildungen: Sammlung Wilhelm Ludwig).

Fliegende Zigarre im Anflug auf Ulm

Die einzige Landung eines Luftschiffes in der Donaustadt führte Graf von Zeppelin als Pilot überraschenderweise selbst durch. Nicht nur diese Fahrt verband den Pionier mit Ulm.

Am 21. Oktober 1912, also vor über 100 Jahren erlebte die Donaustadt Ulm die Landung des Zeppelins „Viktoria Luise“. Anlässlich des „Süd-deutschen Rundflugs“ charterte der „Oberschwäbische Verein“ das Luftschiff LZ 11, das am 14. Februar seine Jungfernfahrt durchgeführt hatte, zum Preis von 4000 Mark für eine Fahrt von Friedrichshafen nach Ulm. Für den Reisetag stellten sich die Veranstalter auf einen großen Menschaufmarsch ein, was sich schließlich auch bewahrheitete ...

Die Passagiere fuhren morgens um fünf Uhr mit dem Schnellzug von Ulm nach Friedrichshafen und bestiegen aufgeregt das bis zu 20 Passagiere fassende LZ 11. Als dann auch noch bekannt wurde, dass Graf Zeppelin selbst den Flug in seine alte Garnisonsstadt lenken wollte, sorgte das für noch mehr Aufsehen.

Einfallsreiches Telegramm

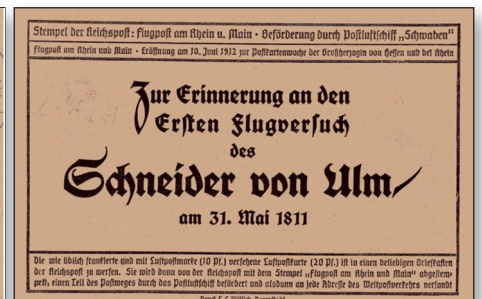
Ein Ulmer Flugteilnehmer informierte nämlich die Menschen am Ankunftsort über den prominenten Piloten – in-

dem er eine Nachricht an einer Münze befestigte und einem Mitglied der Haltemannschaft zuwarf. Dieser übermittelte die Neuigkeit telegrafisch von Friedrichshafen aus an den Ulmer Gemeinderat und den Oberbürgermeister Heinrich Wagner mit der Bitte, einen angemessenen Empfang für Graf von Zeppelin vorzubereiten.

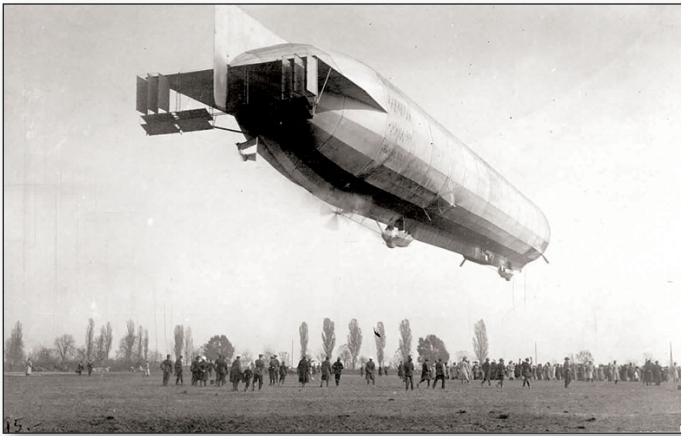
Zunächst war es aber sehr fraglich, ob die Viktoria Luise überhaupt in Ulm landen würde. Denn über der Stadt lag ein dichtes Nebelmeer, aus dem gerade noch die Spitze des Ul-

mer Münsters herausragte. Der Landeplatz wurde dem Piloten per Leuchtkugel angezeigt. Doch die Angst vor einem Unglück wich, als der Nebel im letzten Moment abzog und somit der ersten und einzigen Zeppelinlandung in Ulm nichts mehr entgegenstand.

Als in den Mittagsstunden des 21. Oktober das Luftschiff auf dem damaligen Exerzierplatz in der „Friedrichsau“ landete, wurde es bereits von einer ungeheuren Menschenmenge erwartet. Zur Begrüßung hatten sich alle eingefun-



Links: Eine philatelistische Rarität: „Werksfahrt über dem württembergischen Oberland“, seltener Abwurf „Ulm“ (drei Bordstempel K-1 rot, davon zweimal das Datum 26. November und einmal korrekt 5. Dezember 1928). Mitte und rechts: Vor- und Rückseite einer Flugpostkarte, adressiert an den Verein für Fremdenverkehr Ulm vom 22. Juni 1912.



Landung der Viktoria Luise am Mittag des 21. Oktober 1912.

den, die in der Donaustadt Rang und Namen hatten.

140 Meter: Viktoria Luise

Viktoria Luise war übrigens das erste Passagierluftschiff, das eine Länge von 140 Metern erreichte. Für den Antrieb sorgten drei Maybach-Motoren mit jeweils 145 PS.

Ferdinand Graf von Zeppelin, dem schon damals der Ruf als Visionär und legendärer Konstrukteur vor allem im Motoren- und Getriebebau voraus-eilte, wurde von Oberbürgermeister Wagner und vom das Deutschlandlied spielenden Offizierkorps des Ulanen-Regiments Ulm begeistert empfan-gen.

Ehrenbürgerurkunde

Anschließend überreichte der Oberbürgermeister dem überraschten Grafen die rasch angefertigte Ehrenbürgerurkunde der Stadt Ulm. Es folgte ein dem Anlass angemessener und herzlicher Empfang im Rathaus. Bemerkenswert ist, dass die Verleihung nicht nur eine höfliche Geste der Stadt-oberen als Reaktion auf den Flug war, sondern auch berücksichtigte, dass Graf von Zeppelin einen großen Teil seiner militärischen Karriere in der Donaustadt absolviert hatte.

Er war im Jahr 1866 persönlicher Adjutant des Königs Karl von Württemberg und im Krieg zwischen Preußen und Österreich wurde ihm das Ritterkreuz verliehen. Von 1874 bis 1882 war er Major beim damaligen württembergischen Dragoner-Regiment Nummer 26, danach Kommandeur des Ulanen-Regiments „König Karl“ in Ulm.

Originelle Karte mit einem Gruß aus Ulm und aufklappbarem Leporello, auf dem verschiedene Persönlichkeiten und Gebäude Ulms zu sehen sind. Gelaufen am 16. April 1918 von Ulm nach Öhringen.



Karte vom Ulmer Schaufliegen am 7. September 1914.

Ende der Militärlaufbahn

1890 musste er – inzwischen 52 Jahre alt und angeblich auf Druck aus Berlin – seinen militärischen Abschied nehmen. Der württembergische Major und Diplomat war den „Herren in Berlin“ offenbar wegen seiner „partikularistischen Neigungen“ verdächtig, galt also nicht als sehr „reichstreu“.

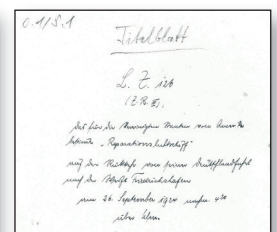
Graf Zeppelin befasste sich weiterhin intensiv und sehr engagiert mit der Entwicklung weiterer Luftschiffe. Er erwarb sich damit weltweit Anerkennung und große Verdienste im deutschen Luftschiffbau und wurde schließlich zum Volksheld.

„Im Kern seines Wesens war er aber Politiker, der zum Sym-

bol deutscher Geisteskraft wurde“, urteilte der 1896 geborene und 1959 als Kandidat für das Bundespräsidentenamt angetretene SPD-Politiker Carlo Schmid im Jahr 1970.

Ferdinand Graf von Zeppelin starb am 8. März 1917 in Berlin-Charlottenburg und hinterließ seine Frau Isabella von Wolff, mit der er seit 1869 verheiratet war, und seine Tochter Helene sowie ein großes Vermächtnis für die weltweite Luftfahrt. Das wegen des Ersten Weltkriegs ans deutsche Heer abgegebene LZ 11 wurde 1915 – nach 489 unfallfreien Fahrten mit 9738 Gästen und 54 312 Kilometern in der Luft – beim Einhalten in den Luftschiffhafen Liegnitz zerstört.

Wilhelm Ludwig



Links: Foto vom LZ 126. **Oben:** „Das für die Vereinigten Staaten von Amerika bestimmte ‚Reparationsluftschiff‘ auf der Rückkehr von seiner Deutschlandfahrt nach Friedrichshafen am 26. September 1924 um 4.20 Uhr über Ulm.“





GROSSE HERBSTAUKTION

Zeppelin-Spezialangebot mit mehr als 700 ausgesuchten Stücken

15. BIS 19. NOVEMBER 2022



WIR LIEBEN MARKENARTIKEL

Einlieferungen nehmen wir gerne jederzeit entgegen.
Hausbesuche unter Corona-konformen Bedingungen sind nach
Absprache möglich. Sprechen Sie uns an!

WWW.FELZMANN.DE



Kataloge
jetzt kostenlos
anfordern:

+49 (0)211-550440
info@felzmann.de



Ulrich Felzmann



Necip Tokoğlu

Aus aller Welt & in alle Welt

Luftschiffe transportieren postalische Grüße über Länder und Meere.

Es ist der 15. Oktober 1924. Ein Konfetti-Regen begrüßt in New York die deutsche Mannschaft des Luftschiffs LZ 126, des auch „ZR III“ genannten Luftschiffs. Gebaut in Friedrichshafen und gedacht als materielle Reparation für die USA, hatte es erfolgreich den Atlantik überquert.

Um den Erhalt des Unternehmens zu sichern, war Hugo Eckener mit seiner Idee auf Ganze gegangen. Er stellte den Amerikanern etwas in Aussicht, was es vorher so noch nicht gegeben hatte. Vom Reißbrett zum fertigen Luftschiff und nach wenigen Testfahrten ging es auf die waghalsige Fahrt. Das gesamte Vermögen der Zeppelin Luftschiff GmbH stand auf dem Spiel.

Aber sie hatten es geschafft: Nach 81 Stunden und einer Ehrenrunde um die Freiheitsstatue landete LZ 126 in Lakehurst. Nun standen die Luftschiffer inmitten des Jubels, wurden gefeiert und Hugo Eckener vom Präsidenten Coolidge empfangen. Dieser betonte, dass die gelungene

Überführung ein Beitrag zur Wiederherstellung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Amerika sei. Es war auf lange Sicht ein Durchbruch für die große Ära der Passagierluftschiffe und den weltumspannenden Linienverkehr.

Trotzdem fuhr Eckener Tage später ohne Verträge und Zusagen für die Zukunft des Luftschiffbaus nach Deutschland zurück. Und auch in Deutschland reichten diese Tat und die Persönlichkeit Eckeners nicht für die ausreichende Unterstützung des Unternehmens Zeppelin. Was blieb, war ein Appell an die breite Öffentlichkeit. Das deutsche Volk hatte nach dem Unglück von Echterdingen mit seinen Spenden den Erhalt und die Weiterführung ermöglicht. An dieses nationale Gefühl glaubte er und es wurde die Zeppelin-Eckener-Spende ins Leben gerufen. Nach mehr als 100 Vorträgen und der Gewinnung von bekannten Persönlichkeiten zum Mittag waren 2,5 Millionen Mark zusammengekommen. Als dann 1,2 Millionen aus

Reichsmitteln dazukamen, konnte der Bau eines neuen Luftschiffs beginnen.

Visionäre der Luftpost und Luftschiffahrt

Machen wir einen Schritt zurück zu den Wurzeln der Entwicklung. Es wird klar, dass es die waghalsigen Enthusiasten der Pionierzeit und einige honorige Personen in der Geschichte waren, die mit ihren Visionen und ihrem Glauben an die Sache die Basis gelegt haben.

Heinrich von Stephan, Reichspostminister im jungen Deutschen Reich, hielt im Jahr 1885 in Berlin einen Vortrag zum Thema „Die Post im Reich der Lüfte“. Dabei führte er aus: „Der Luftozean bietet die ideale Möglichkeit zur schnellen Postbeförderung. Die Hauptsache bleibt die Erfindung einer hinlänglich starken Kraftmaschine von möglichst geringem Gewicht und Feuerungsgefährlichkeit.“ Und an anderer Stelle: „Die Weltpost wird sicherlich als erste auf dem Platze sein, wenn es der Menschheit einmal vergönnt sein wird, dem Zugvogel gleich durch den unermesslichen Äther frei dahinzuschweben von Zone zu Zone.“

Zu dieser Zeit beschäftigte sich bereits auch Graf Ferdinand von Zeppelin mit dem Gedanken, Freiallone lenkbar



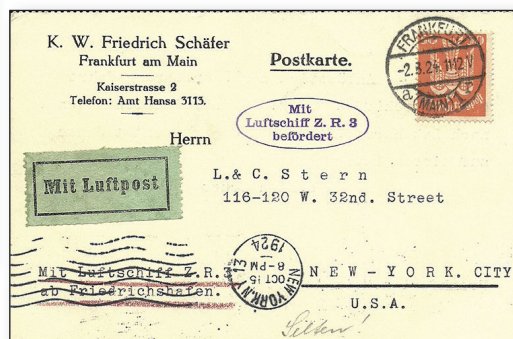
Die Vignetten für die Zeppelin-Eckener-Spende.

zu machen. Er skizzierte einen großen, starren und in Zellen aufgeteilten Luft-Zug. Im Mai 1887 verlieh er diesen Gedanken in einer Denkschrift konkretere Gestalt, die er dem König von Württemberg überreichte. Der Graf war als tatkräftiger Militär zuerst mit den Überlegungen beim Einsatz der Luftschiffe für diese Zwecke. Doch er beschrieb hier ebenso die weiterführende Überlegung: „Gelänge es diese Probleme (Form, Motor usw.) zu lösen, so sei der Luftschiffahrt eine noch ganz unschätzbare Bedeutung nicht allein für die Kriegführung, sondern auch für den allgemeinen Verkehr (kürzeste Verbindung durch Gebirge und Meere getrennter Orte), für die Erforschung der Erde (Nordpol, Innerafrika) in der Zukunft gewiss.“

Der Journalist und begeisterte Segler Hugo Eckener war als Berichterstatter zum ersten Mal im Oktober 1900 bei einem Luftschiffaufstieg am Bodensee dabei. Damals ahnte er nicht, wie dieser Anlass und die späteren Begegnungen mit Graf Zeppelin sein Leben beeinflussen würden. Wen seine Lebensgeschichte interessiert, der sollte das Buch „Im Zeppelin über Länder und Meere“ lesen. Seine Erlebnisse und Erinnerungen sind sehr spannend. Im Vorwort formuliert sein Enkel Knut Eckener: „Im Grunde



Titel einer Broschüre von Bruno Pochhammer vom Luftschiffbau Zeppelin mit einem Bild von Hugo Eckener.



Beleg LZ 126 (ZR III).



Bordpostkarte eines Passagiers vom Luftschiff LZ 17 „Sachsen“ nach Amsterdam in Holland vom 26. August 1913 (Sieger).

seines Herzens war mein Großvater Seefahrer. Er wollte fahren, wo vor ihm noch niemand gefahren war, er wollte Gegenden erkunden, die noch keiner kannte.“ Genau diese Ziele gaben den Ausschlag, um im Luftschiff das Luft- Meer zu durchfahren. Seine Vision war, einen Linienverkehr aufzubauen, der die Welt umspannt, der für Passagiere die Entfernungen klein und so die Verbindung zwischen den Völkern groß macht.

Bodensee international

Heute wirbt der Tourismus für die Vier-Länder-Region Bodensee, bestehend aus den Anrainern Österreich, Schweiz, Deutschland und Liechtenstein. Damals wurden Bayern und Baden-Württemberg, heute Bundesländer, als Teile des Deutschen Reichs genannt. Insofern waren die Fahrten der Zeppeline von Manzell aus schon in den ersten Jahren eigentlich internationale Fahrten. Bereits LZ 3 (Z I) überfuhr den Rheinfall beim schweizerischen Schaffhausen, kreuzte über Dornbirn in Österreich und war mit dem Kronprinzen auf Fahrt nach Donaueschingen. Auch LZ 4 machte die „Große Schweizerfahrt“, bevor es auf die 24-Stunden-Dauerfahrt ging. Werkstatt- und Probefahrten der Luftschiffe führten über den See und berührten diese Länder. Abwurfkarten von der Besatzung oder den ersten Passagieren sind

heute gesuchte Zeugnisse dieser Zeit.

Mit der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Luftschiffe und der Gründung der DELAG 1909 begann im größeren Umfang die Mitnahme von Passagieren. Die Kabinen wurden komfortabler und erste Speisekarten zeugen von dem Genuss in der Luft, wo der gute Wein die Reise und den Blick von oben noch versüßte. Erfolgreich fuhren LZ 10 „Schwaben“ und LZ 11 „Viktoria Luise“ durch die deutschen Lande. LZ 13 „Hansa“ folgte und war dann sogar in Kopenhagen zu Gast.

Das Luftschiff LZ 17 „Sachsen“, dessen Geschichte ich zum Inhalt meiner Sammlung gemacht habe, belegt den internationalen Charakter der Fahrten. Davon erzählen die Karten von Passagieren aus Holland und den USA, die ihre Grüße von Bord per Karte in eben diese Länder schickten.

Besondere Ereignisse waren die Fahrt nach Wien mit dem Besuch des Kaisers Franz Joseph am 9. Juni 1913, bei der



Österreichische Ganzsachenkarte vom 20. Oktober 1913: Haida-Fahrt mit Postsonderstempel Type I nach Haida in Böhmen (Sieger).



1928: US-Post abgestempelt in Lakehurst und mit Sonderbestätigungsstempel der Rückfahrt des LZ 127 „Graf Zeppelin“ (Sieger).

keine Post befördert wurde, und die Haida-Fahrt am 9. November desselben Jahres. Begeisterte Teilnehmer des XII. Deutschen Turn- und Sportfestes im Juli in Leipzig hatten sich für eine zweite Fahrt des Luftschiffes nach Böhmen stark gemacht. So gelang es, nach zwei erfolglosen Anläufen, dass LZ 17 von Liegnitz kommend nach Haida kam und anschließend zurück nach Dresden fuhr. Das Festkomitee organisierte Ganzsachenkarten und Stempel. Es ist spannend, die entstandenen Belege zu sammeln und zu sichten.

Leider unterbrach der Erste Weltkrieg diese gute Entwicklung. Es war ein Krieg, der die Völker entzweite, statt sie zu vereinen. Im Versailler Vertrag wurde auch die deutsche Luftschiffahrt zum Untergang verurteilt. Die Luftschiffe mussten als Reparation überführt oder vernichtet werden. Überall wurden an den Standorten die Luftschiffhallen abgebaut oder abgerissen. Es schien so, als

sei dies das Ende der Visionen. Doch Hugo Eckener gelang es mit seiner Idee vom Reparationsluftschiff, den Funken Hoffnung am Leben zu halten. 1928 war es dann so weit: LZ 127 wurde gebaut und war größer und besser als alle anderen vorher, denn die Beschränkungen von Versailles wurden am 7. Mai 1926 per Vertrag in Paris aufgehoben.

Einmal um die ganze Welt

Am 8. Juli 1928 wurde das neue Luftschiff auf den Namen „Graf Zeppelin“ getauft. Pünktlich zu seinem 90. Geburtstag war es fertig und das Unternehmen Zeppelin präsentierte stolz das modernste Luftschiff der Welt. Bereits die ersten Fahrten zeigten die Leistungsfähigkeit und steigerten das Vertrauen der Erbauer und der Besatzung in die neuen Möglichkeiten.

Am 20. September, zwei Tage nach der ersten Fahrt, erschienen die ersten Flugpostmarken des Deutschen Reichs mit dem Motiv Zeppelin über der Erdkugel. Es war bereits klar, dass die Philatelisten weltweit Interesse an den Belegen hatten, die auf den Fahrten befördert und an den verschiedenen Destinationen abgeliefert werden. Die Abmachung Eckeners mit der Reichspost sicherte dem Unternehmen einen großen Teil der Ein-



Südamerikafahrt 1930 – Argentinische Post.

nahmen aus dem Porto dieser Sendungen.

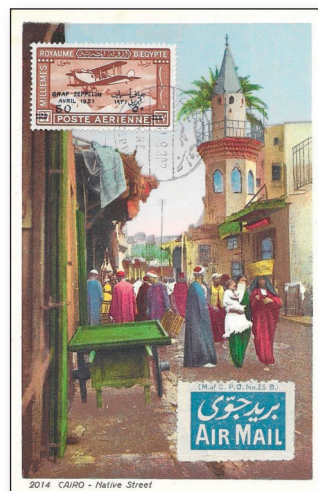
Zur ersten Reise nach Nordamerika brach LZ 127 „Graf Zeppelin“ am 11. Oktober 1928 auf. Eine 40-köpfige Besatzung kümmerte sich um die sichere Fahrt und den Komfort für die Passagiere. Die Küche versorgte sie mit warmen Speisen und der Raum zum Essen war gleichzeitig ein angenehmer Salon für den Aufenthalt an Bord. Trotzdem war die Fahrt über den Atlantik nicht ohne Probleme, was die Passagiere und die Besatzung in Atem hielt. Zum Schluss gab es sogar eine Schleife über dem weißen Haus in Washington, bevor es sicher auf dem Landeplatz in Lakehurst festgemacht wurde. Am folgenden Tag gab es in New York die größte jemals gesehene Konfettiparade. Doch auch dieses Mal fuhr Eckener ohne Zusagen und Verträge für die Zukunft nach Deutschland zurück. Es war klar, die Ära der Zeppeline konnte nur auf eigenen Füßen in Deutschland eine gute Zukunft haben.

Grüße aus aller Welt

Bereits zu dieser ersten großen Fahrt von LZ 127 machten Philatelisten aus Deutschland und der Welt regen Gebrauch von der Möglichkeit, Belege mitzuschicken. Es gab Auflieferungen, deren deutsche Frankatur von der Post in Friedrichshafen entwertet wurde.

Zusätzlich erhielten sie den roten Bordstempel.

Für die Rückfahrt reisten dann aus Amerika Karten und Briefe mit, die in Lakehurst aufgeliefert und entwertet worden waren. Hier gab es einen lilafarbenen Bestätigungsstempel. Neben dieser Post gab es in beiden Richtungen Sendungen aus Ländern wie Dänemark, Luxemburg und Ungarn, die über Friedrichshafen zum Luftschiff gelangten. In Lakehurst wurde Post aus Puerto Rico und Kanada für die Luftreise übernommen. Für solche aus anderen Regionen beförderte Sendungen hat sich der Begriff „Zuleitungspost“ etabliert. Diese findet man mit den entsprechenden Bewertungen im Michel Zeppelin- und Flugpost-Spezialkatalog den jeweiligen Fahrten zuge-



Landungsfahrt nach Ägypten 1931 – Ägyptische Post.



Südamerikafahrt 1930 – Uruguayische Post.

ordnet. Im noch immer aktuellen Sieger-Katalog von 2001 sind die Belege in einem speziellen Kapitel zu finden, eine gute Erklärung ist dazu vorangestellt: „Zuleitungspost – Bezeichnung für aus anderen Ländern zum Luftschiff aufgelieferte und beförderte Post“.

Im Sprachgebrauch und in früherer Literatur tauchen noch zwei weitere Begriffe auf, die sich auf die gleichen Belege beziehen, aber etwas Spezielles ausdrücken sollten. Zum einen spricht man von „Vertragsstaatenpost“. Hier sind Sendungen auf konkreter vertraglich geregelter Basis mit anderen Staaten gemeint. Dabei ging es um Festlegungen, welche Frankatur und mit welchen Portosätzen verwendet werden durfte, wie die Verteilung der Einnahmen erfolgt sein sollte, sowie wo und wie die Abstempelung zu stattfinden hatte. Die damals Freie Stadt Danzig war 1928 erster Vertragspartner, wobei es Verträge dazu entweder mit der Deutschen Reichspost oder mit der Zeppelin-Reederei geben konnte.

Ein weiterer Begriff war „Mittläuferpost“. Er betraf Belege aus allen Ländern, die nicht per vertraglicher Regelung via Luftschiff transportiert wurden. Es gab erfinderische Philatelisten aus entlegenen Gebieten, die Post zu den Startplätzen des Luftschiffs auf den Weg brachten. Blättert man in Auktionskatalogen, so findet man dazu erstaunlich viele Karten und Briefe. Da man den Begriff

als diskriminierend für diese Länder ansah, gab es die Verständigung auf die Bezeichnung Zuleitungspost.

Große Fahrten 1929 und 1930

Wieder hatte Hugo Eckener eine Vision und er fand Unterstützung bei seinem Vorhaben, mit dem Luftschiff eine Rundfahrt um die Erde, eine Weltumrundung, zu machen. Die Finanzierung wurde teils durch den Verkauf von Presserechten und teils durch die Sammelleidenschaft mit dem Porto für die Beförderung von Belegen gesichert. Mit den Etappen von Lakehurst nach Friedrichshafen, weiter nach Tokio und Los Angeles, dann wieder zurück nach Lakehurst war es ein Meisterstück an Public Relation und warb für die Zukunft des Zeppelins als interkontinentales Transportmittel (siehe Zeppelin-Sonderheft 1-2020, Seite 4).

Interessant wurde für Eckener die enge wirtschaftliche Verflechtung mit den Deutschen, die sich in Argentinien und Brasilien niedergelassen hatten. Eine Schiffsreise dauerte noch zwei Wochen. Mit dem Zeppelin wären es nur drei Tage. Für die geplante Fahrt und Finanzierung waren auch wieder die Philatelisten wichtig, die viele Sendungen aufriefen. Zudem gelang es ihm, beim Reichspostministerium den Druck zweier Sondermarken zu initiieren. Es waren die Marken von 1928 mit dem Aufdruck „1. Südamerikafahrt“.



Polarfahrt 1931 – UdSSR-Post.

Diese Fahrt dauerte nach dem Start am 18. Mai 1930 und den verschiedenen Etappen bis zur Landung am 6. Juni 1930 in Friedrichshafen. Nach der ersten Station Sevilla in Spanien wurde Recife in Brasilien angesteuert, dann Rio de Janeiro in Argentinien, weiter fuhr LZ 127 nach Lakehurst und über Sevilla wieder zurück. Es war eine imposante Rundreise, die eine große philatelistische Vielfalt hervorbrachte. Sonderstempel und Sonderbriefmarken aus Spanien, Brasilien, Bolivien, Uruguay, Paraguay, Argentinien und den USA bieten zahlreiche Variationen auf den Briefen und Karten. Selbst Spezialsammler dieser Fahrt stoßen ab und zu auf Neuentdeckungen und es ist wohl unmöglich, alles komplett zu besitzen.

Weitere Höhepunkte waren 1930 die Nordlandfahrten, die Fahrt nach Russland, die Fahrt um die Ostsee und die Fahrt in die Niederlande. Auch hierfür wurden von den Ländern neue Briefmarken herausgegeben und Sonderstempel eingesetzt. Für den Sammler sind bei den Belegen viele philatelistisch begründete dabei. Doch es lassen sich ebenfalls Briefe oder Karten echter Bedarfspost finden. Die Schriftart, der Firmeneindruck oder der Text geben dazu Auskunft. Post wurde in das Luftschiff immer von Start-

und Landeplätzen entweder aufgenommen oder abgegeben. Somit sind die angesteuerten Destinationen direkt durch Poststücke vertreten. Zahlreiche Besonderheiten und Zuleitungen zu all diesen Fahrten sind dann die „Würze“ einer Sammlung.

Die große Zeit der Zeppeline

Von 1931 bis 1937 fuhren die „Silbernen Zigarren“ erfolgreich über Länder und Meere. Trotz der sich entwickelnden Konkurrenz durch Flugzeuge konnten die Luftschiffe als sichere, ruhige und schnelle Transportmittel Erfolge verzeichnen.

Für LZ 127 „Graf Zeppelin“ sind einige besondere Fahrten zu nennen. Im Jahr 1931 war es die Polarfahrt, die Erstaunen und Anerkennung hervorrief. Weitere drei kommerzielle Fahrten führten erneut nach Südamerika. In den folgenden



3. Südamerikafahrt 1931 – Paraguayische Post.

Jahren konnte man schon von einem sich entwickelnden Linienverkehr dorthin sprechen. Hinzu kam die schöne Orientfahrt bis Kairo und über die Pyramiden sowie über Palästina. Ungarn und England wurden besucht.

Neun Fahrten machte das Luftschiff 1932 nach Südamerika und ebenso viele wurden es im Jahr darauf. Die letzte Fahrt 1933 wurde zum Abschluss mit dem Besuch von Chicago aus Anlass der dortigen Weltausstellung gekrönt. Weiterer Höhepunkt wurde die Italienfahrt, die mit einer Vielzahl von Sondermarken und Stempeln von dort, den italienischen Kolonien und weiteren Ländern begeistert.

Das Prägende der Jahre war für LZ 127 „Graf Zeppelin“ der stark frequentierte Linienverkehr nach Südamerika. Als 1936 LZ 129 „Hindenburg“ in Dienst gestellt wurde, kam die

Ergänzung mit dem Passagierverkehr nach Nordamerika. Lakehurst wurde das Hauptziel der Fahrten des „Giganten der Lüfte“. Leider kam mit dem Unglück und der Zerstörung des Luftschiffs bei der Landung in Lakehurst das Ende der Luftschiffahrt in Deutschland in Sicht. Bis dahin hatten die stolzen Luftschiffe tausende Passagiere und tonnenweise Post sicher an alle Ziele gebracht. Vieles davon ist zum Glück erhalten geblieben.

Von Anfang an hoben Menschen die Karten und Briefe der Zeppeline auf. Für den einen war es eine schöne Erinnerung und der andere entdeckte seine Sammelleidenschaft. Bis heute haben die Ära der Zeppeline und die interessante Geschichte eine magische Anziehungskraft. Bei der Beschäftigung mit der eigenen Sammlung stößt man selbst immer wieder auf neue Details und manchmal tolle Entdeckungen. Wenn man dann, wie ich gerade wieder, so einen Artikel zusammenstellt, ist es der schönste Grund zum Stöbern in den Alben.

Schnell wird dabei klar, dass man immer nur einen kleinen Ausschnitt darstellen kann. Doch es soll dem Leser Anregung geben, sich weiter mit unserem schönen Hobby zu beschäftigen.

Erhard Rothbauer



Landungsfahrt nach Ungarn 1931 – Ungarische Post.

Gemeinsam für die Luftschiffahrt

Besondere Korrespondenz: Hans Groß und Hermann Mödebeck engagierten sich für den Fortschritt.

Als sich Ferdinand Graf von Zeppelin nach seiner Verabschiedung aus dem aktiven Militärdienst ganz der Konstruktion eines starren, lenkbaren Luftschiffes widmete und bei Kaiser Wilhelm II. nach einer Förderung des Projektes anfragte, rief das Staatsoberhaupt eine Sachverständigenkommission ein.

Dieser Kommission gehörte neben den Hochschullehrern Hermann von Helmholtz, Richard Aßmann, Adolf Slaby, Heinrich Müller-Breslau auch der spätere Luftschiffkonstrukteur Hans Groß an, der als einer der schärfsten Kritiker des Starrluftschiffs Zeppelin'scher Bauart galt. Die Sachverständigen rieten von der Förderung des Projekts nach nur zwei Sitzungen ab. Graf von Zeppelin kämpfte mit aller Kraft gegen die Entscheider und die Entscheidung an, aber es half ihm nichts.

Gescheiterter Versuch

Der erste Versuch, die notwendigen finanziellen Mittel für den Bau des ersten Zeppelins aufzubringen, scheiterte. Lediglich 6000 Mark kamen vom Kaiser. Die Mitglieder und Freunde des Württembergi-



Die luftfahrtbegeisterten Josef Arthur Stanislaus Berson (links) und Hans Groß setzten auf die Ballonfahrt (Abb.: Wikipedia).

schen Königshauses brachten immerhin 100 000 Mark auf. Aber damit war das Ziel von einer Million weit verfehlt. Zeppelin wurde sogar öffentlich ausgelacht. Seine große Zeit war noch nicht gekommen. Zielstrebig begann er im Jahr 1899 allen Kritikern zum Trotz mit dem Bau des ersten lenkbaren Starrluftschiffs.

Einer seiner größten Kritiker, Hans Groß, hatte bereits Jahre vor ihm beim Kaiser brillieren können. Bereits 1886 kam er beim Militär mit der Luftschiffahrt in Berührung, war begeistert und beteiligte sich an der Ballonkonstruktion. Sein dritter Ballon Phönix trug ihn in



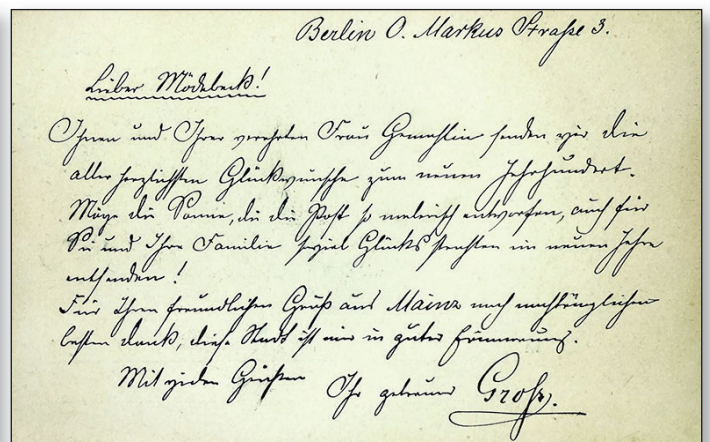
Anwesenheit des deutschen Kaisers am 11. Mai 1894 gemeinsam mit Josef Arthur Stanislaus Berson in eine Höhe von 7930 Metern – neuer deutscher Rekord. Im Dezember des gleichen Jahres lenkte Berson den gleichen, von Groß konzipierten und verbesserten Ballon in eine neue Weltrekordhöhe von 9155 Metern.

Militärische Zwecke

Ab 1906, nachdem Groß Major und Kommandeur des Luftschiffer-Bataillons Nr. 2 geworden war, galt sein Interesse verstärkt dem Luftschiffbau für militärische Zwecke. Bereits 1895/96 hatte er gemeinsam

mit David Schwarz an der Entwicklung eines Ganzmetallluftschiffs gearbeitet. Nun sollte gemeinsam mit Oberingenieur Nikolaus Basenach das erste deutsche Militärluftschiff entstehen. Konzipiert als halbstarres Kielluftschiff, war es 1908 erst Versuchsluftschiff, bis 1913 wurden vier Exemplare gebaut, M I bis M IV. Diese Luftschiffe brachen zunächst alle Rekorde, M I legte keine drei Monate nach seiner Jungfernfahrt eine Strecke von 300 Kilometern zurück – neuer Rekord. M III war das schnellste Luftschiff seiner Zeit. Mit 59 km/h ließ es locker auch den ersten Zeppelin, der es nur auf 28 km/h brachte, hinter sich. M IV wurde noch schneller: 1913 wurden 82 km/h gemessen, eine damals schier unglaubliche Geschwindigkeit.

In der Zeit der Jahrhundertwende, der Zeit des Optimismus, der Vorfreude, der Zuversicht und des Gottvertrauens, ein halbes Jahr, bevor sich erstmals ein Luftschiff von Ferdinand Graf von Zeppelin über den Bodensee erhob und mit seinen 128 Metern ganze 17 Minuten in der Luft halten sollte, fällt diese sehr persönliche Karte von Hans Groß. Er



Diese attraktive Karte vom 27. Dezember 1899 verbindet große Namen und erzählt aus der faszinierenden Geschichte der Luftschiffahrt. So herzlich, wie Hans Groß an Hauptmann Hermann Mödebeck schreibt, müssen sie sich gut gekannt haben (Quelle: Friedrich).



Der Empfänger der unten abgebildeten Postkarte, Hermann Mödebeck, ist Luftfahrtexperten ein Begriff (Abb.: Wikipedia).

schrrieb sie aus Berlin persönlich an Hauptmann Hermann Mödebeck in Straßburg. Die beiden kannten sich gut, davon zeugt der gesamte Text der Karte von der Anrede „Lieber Mödebeck“ bis zur Schlussformel „Ihr getreuer Groß“. Hermann Mödebeck ist Kennern der Luftfahrt, insbesondere der Luftschiffahrt, kein Unbe-

kannter. Mit seinen zahlreichen Veröffentlichungen wurde er eine Kapazität auf dem Gebiet der Luftschiffahrt. Sein erstes Buch, das „Handbuch der Luftschiffahrt mit besonderer Berücksichtigung ihrer militärischen Verwendung“, erschien 1886. Sein Taschenbuch „Zum praktischen Gebrauch für Flugtechniker und

Luftschiffer“ wurde auch übersetzt und erschien bis 1923 in vier Auflagen.

„Vater“ der Luftkartografie

Was Mercator für die Seefahrt, war Mödebeck für die Luftfahrt. Bereits im Jahr 1888 wies er darauf hin, dass Luftfahrer besondere Karten brauchen. 1907 wurde er damit beauftragt, eine Internationale Kommission für Aeronautische Landkarten zu bilden und deren Mitglieder auszuwählen. Schon 1908 veröffentlichte er Vorschläge für einen Signaturschlüssel. Damit wurde er zum „Vater“ der Luftfahrtkartografie.

Mödebeck sorgte dafür, dass den Luftfahrern bei ihrer Arbeit ordentliches Kartenmaterial zur Verfügung stand. Groß konzipierte in seinen ersten produktiven Jahren die Ballons, die Graf von Zeppelin be-

wunderte. Graf Ferdinand von Zeppelin machte sie verkehrstauglich und sein Name ist heute noch das Synonym für Luftschiffe.

Die militärischen Luftschiffe des Hans Groß sind nur noch einer Minderheit bekannt. Und doch hat gerade er sehr viel dazu beigetragen, dass sich die Luftschiffahrt überhaupt fest im Militär etablieren konnte. Am Ende konnten weder die Zeppeline noch die Luftschiffe von Groß mit den aufstrebenden Flugzeugen mithalten, sind aber bis zum heutigen Tage in manchen Bereichen allen anderen Transportmitteln überlegen.

Die Karte vom 27. Dezember 1899 verbindet große Namen und erzählt aus der Geschichte der Luftschiffahrt.

Susann Tampe und
Hans-Dieter Friedrich

Rauhut & Kruschel

Advertorial

Das Briefmarken-Auktionshaus bietet Seltenheiten der Zeppelinpost an.

Seit den ersten Auktionen im Jahr 1988 hat Geschäftsführer Harald Rauhut sein Unternehmen zu einem der bedeutenden Auktionshäuser in Deutschland gemacht. 2012 übernahm man das traditionsreiche Berliner Auktionshaus Kruschel.

Am Werdener Weg 44 und der Reichspräsidentenstraße 21–25 unterhält Rauhut & Kruschel zwei Standorte in Mühlheim an der Ruhr. Dort finden pro Jahr sechs Auktionen statt. Die nächste und 214. Auktion richtet Rauhut & Kruschel am 19. November 2022 aus.

Beratung und Verkauf

Rauhut & Kruschel gehört zum Bundesverband Deutscher Briefmarkenversteigerer (BDB) und zum Allgemeinen Postwertzeichen-Händlerver-

band (APHV), dem Bundesverband des deutschen Briefmarkenhandels.

Bei Rauhut & Kruschel eingelieferte Briefmarken werden begutachtet und geschätzt. Dabei kann das Unternehmen auf eine äußerst umfangreiche Fachbibliothek zurückgreifen.

Kataloge präsentieren die Objekte der kommenden Auktionen der Fachwelt und Öffentlichkeit. Rauhut & Kruschel setzt dies sowohl durch fachkundige Beschreibungen als auch mit anschaulichen Bildern um.

Bei den Auktionen wird vor Ort sowie telefonisch und per Internet geboten. Vorher lassen sich die Auktionslose besichtigen.

In vielen Fällen besucht Harald Rauhut die Kunden per-

sönlich, um Einlieferungen zu besprechen und entgegenzunehmen. Dafür unternimmt er regelmäßige Rundreisen in Deutschland.

Post per Luftschiff

Versteigert wird bei Rauhut & Kruschel auch Zeppelinpost: Bei einer der nächsten Auktionen des Hauses steht eine Postkarte von 1919 zum Verkauf, die mit dem LZ 120 Bodensee flog. Der Ausruf wird bei 2200 Euro liegen. Es handelt sich um eine Zeppelinkarte der 1909 gegründeten Deutschen Luftschiffahrts Aktiengesellschaft (DELAG).

Zur Frankatur befinden sich darauf zwei 5-Pfennig-Werte. Ihr ursprüngliches Motiv stellte ein Porträt des letzten bayerischen Regenten, Ludwig III. (1845 – 1921), dar. Nach dem

Ende des Königreichs Bayern bedruckte man es mit der Bezeichnung „Volksstaat“. Dies sollte die neue, demokratische Staatsform von der Monarchie abgrenzen.

Die Zeppelinkarte trägt zwei Münchener Aufgabestempel sowie einen Bordpoststempel. Beide wurden am 15. September 1919 abgeschlagen.

Den Zeppelin „Bodensee“ betrieb die DELAG. Im Jahr 1919 diente er für den Linienverkehr zwischen Friedrichshafen und Berlin-Staake mit Zwischenlandung in München. Für die Strecke benötigte der Zeppelin rund sechs Stunden.

Passagiere konnten bei der Poststelle an Bord Post abgeben. Bei Fahrten über bayerischem Gebiet durften nur bayerische Briefmarken verwendet werden. Exemplare wie der in naher Zukunft bei Rauhut & Kruschel angebotene Beleg stellen große Seltenheiten der Zeppelinpost dar.

Marius Prill

Auktionshaus Gärtner

Zeppelin- und Luftpost spielen beim Auktionator und Händler eine große Rolle.

Jedes Jahr veranstaltet das Auktionshaus Christoph Gärtner drei bis vier internationale Auktionen. Neben Briefmarken werden Münzen, Medaillen und außergewöhnliche Sammlerobjekte versteigert.

Auf der Webseite des Handelshauses Christoph Gärtner sind mehr als 100 000 Fest-

preisangebote aus den philatelistischen Bereichen Thematik und Übersee, Europa und Deutschland zu finden. Seinen Sitz hat das Unternehmen in Bietigheim-Bissingen. Dort ließ Gründer Christoph Gärtner 2005 ein 2700 Quadratmeter großes Firmengebäude bauen. Es beherbergt Lager- und Verkaufsräume sowie einen Auktionsaal.

Flugpostsammlung

Im Rahmen der 54. Auktion, die zwischen dem 17. und 21. Oktober 2022 stattfindet, wird eine vielseitige Sammlung von rund 250 internationalen Flugpostbelegen versteigert. Der

Ausruf liegt bei 500 Euro. Die Lose der Sammlung stammen aus den Jahren 1927 bis 1963. Bei den ältesten Stücken handelt es sich um zwei dekorative Belege aus der Schweiz von 1927 und 1929. Die übrigen Lose datieren aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg.

Erstflüge

95 Belege aus der Sammlung wurden bei den Erstflügen verschiedener Fluggesellschaften transportiert, etwa auf dem ersten Direktflug der Lufthansa von Stuttgart nach New York am 28. April 1964. Eine Postkarte, die sich an Bord des Erstfluges LH 180



von Frankfurt nach Las Palmas auf der spanischen Insel Gran Canaria befand, trägt zwei Stempel vom 1. Dezember 1963. Zwischen 1955 und 1963 operierte in der DDR als Volkseigener Betrieb die Fluggesellschaft „Deutsche Lufthansa“.

Auf einer Postkarte an Bord des Erstfluges Berlin – Moskau schlug die Luftpoststelle am 7. Oktober 1956 Stempel ab. 62 Belege der Flugpostsammlung, die bei der 54. Auktion des Auktionshauses Gärtner versteigert wird, beförderten Hubschrauber der Nationalen Volksarmee (NVA) der DDR.

Marius Prill



Ulrich Felzmann

Los mit mehreren außergewöhnlichen Belegen.

Das Düsseldorfer Auktionshaus Ulrich Felzmann zählt die Zeppelin- und Luftpost zu seinen Spezialgebieten. Ein besonderer Beleg zeigt das Heeresluftschiff LZ 85, Werftnummer LZ 55, im Einsatz bei einer seiner Angriffsfahrten gegen Griechenland.

Es handelt sich dabei um einen Teil der einmaligen Dokumentation des Luftschiffabsturzes bei Saloniki, nachdem das LZ 85 von britischen Maschinengewehren getroffen

worden war. Es havarierte und ging in den Sümpfen von Wardar nieder. Zwei Fotokarten und mehrere Bildkarten zeigen das aus den Sümpfen geborgene LZ-85-Gerippe. An der Kai-mauer am Weißen Turm in Saloniki konnten die Menschen die als Kriegsbeute präsentierten Überreste besichtigen.

Das Los umfasst außerdem eine sehr seltene Bildkarte der Besatzung, die den Absturz unverletzt überlebte und in britische Gefangenschaft geriet.



Auch diese französisch beschriftete Karte, die die gefangen genommene Besatzung zeigt, ist Teil des Loses.



Auch diese französisch beschriftete Karte, die die gefangen genommene Besatzung zeigt, ist Teil des Loses.

Weiterhin enthalten sind zwei extrem seltene Fragmente des auf zwei Karten aufgezogenen Außenhüllenstoffes. Eine davon ist in englischer Sprache beschriftet „Covering of ZEPPELIN brought down by NAVAL gunfire SALONIKA May 5/16“.

Auch über zwei vermutlich einmalige Karten aus „Mica“, einem durchsichtigen im Boden als Guckloch eingelassenen Material, durch das die

Besatzung die Erde betrachten konnte, können mit ersteigert werden: Aus diesem erbeuteten Material wurden zu Neujahr 1917 zwei Karten mit dem französischen Text „Bonne et Heureuse Année, Salonique 1917“ gefertigt.

Das ungewöhnliche Los stammt aus dem Nachlass eines Nachfahren eines damals am Abschuss des Luftschiffes beteiligten britischen Soldaten. red

Die Probleme der Sammler lösen

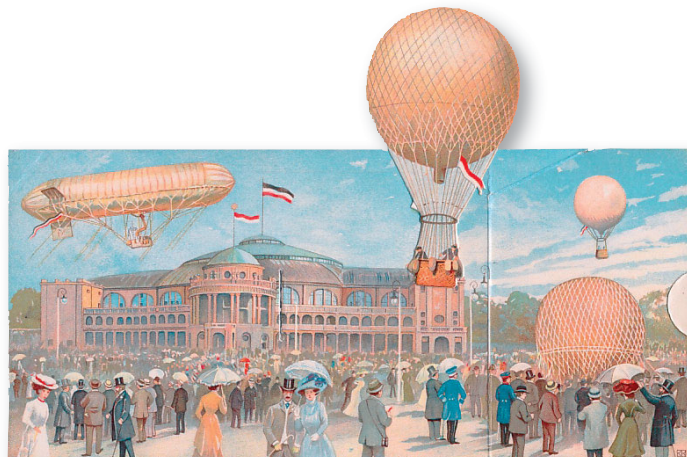
Die Firma Bartko-Reher und ihr Portal Ansichtskartenversand.com liefert beeindruckende Zahlen.

85 000 Kategorien, jährlich 1 000 000 Ansichtskarten im Online-Shop, 10 000 Karten aus dem Bereich Luftfahrt, davon etwa 4000 speziell zum Thema Zeppelin, 171 300 zahlende Kunden, 65 000 Verkäufe im Monat, 50 Mitarbeiter – Ondre Reher könnte noch eine ganze Reihe weitere interessante Zahlen zu seiner Plattform Ansichtskartenversand.com liefern, wir befragen den Geschäftsführer des Berliner Unternehmens Bartko-Reher aber lieber, wie dieser Erfolg möglich ist und wie sein Ausblick in die Zukunft aussieht.

Zeppelinpost: Herr Reher, Ihre Zahlen beeindrucken – was macht den Erfolg Ihres Angebotes aus?

Ondre Reher: Solche Zahlen lassen sich nur mit perfektem Teamwork erreichen. Wir haben eine flache Hierarchie. Bei uns gibt es keine Teamleiter, sondern die einzelnen Teams bestehen ausschließlich aus Spezialisten.

Woher bekommen Sie die etwa drei bis fünf Millionen Ansichtskarten, die Sie jährlich einkaufen?



Mechanische Ansichtskarte, Internationale Luftschiffahrt-Ausstellung Frankfurt/Main 1909, Zeppelin und aufsteigender Ballon.

Unsere Experten haben sich im Laufe der Jahrzehnte – uns gab es ja bereits, bevor es Online-Shops gab – ein exzellentes Netzwerk in Deutschland und in unseren Nachbarländern aufgebaut. Dort kaufen sie zum Beispiele andere Händler auf oder erstehen größere private Sammlungen.

Haben Sie Kooperationspartner außerhalb des Internets?

Ja, wir arbeiten beispielsweise sehr eng mit dem Auktionshaus Stade zusammen und

werden diese Partnerschaft weiter intensivieren.

Mal über diese Partnerschaft hinaus gedacht, wie stellen Sie sich die Zukunft Ihres Unternehmens vor?

Wir werden wachsen und in den kommenden zwei Jahren unsere Belegschaft verdoppeln.

Das klingt ambitioniert. Was ist denn Ihre Philosophie, mit der Sie neue Mitarbeiter und Kunden für sich gewinnen?

Das kann ich kurz und bündig auf den Punkt bringen: Wir sind da, um die Probleme der Sammler zu lösen.

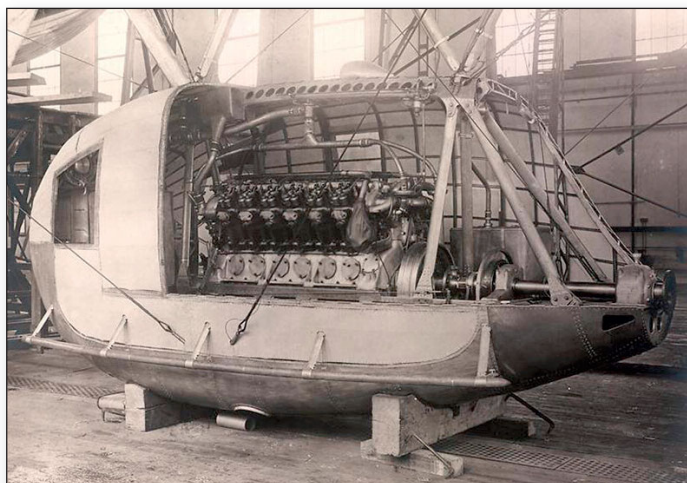
Wie machen Sie das?

Ich denke, da reicht ein Blick auf unsere Zahlen und einer in unseren Online-Shop – wir haben ein derartig gut strukturiertes Angebot, dass wir damit die Kunden überzeugen. Gepaart mit unserer Kundenfreundlichkeit macht uns dies zu einem Anbieter, an dem kein Weg vorbeiführt.

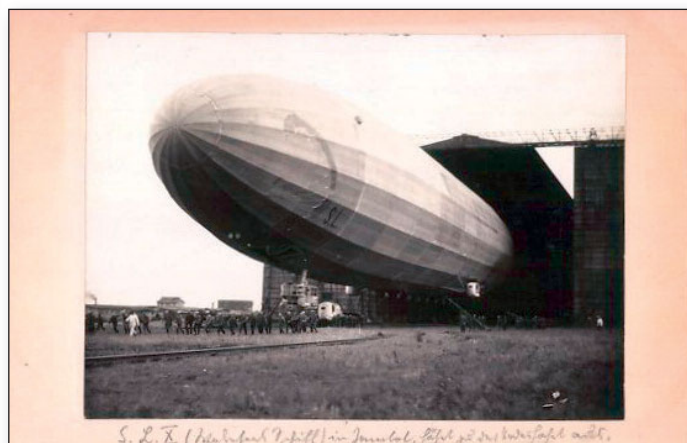
Was haben Sie in Ihrem Online-Shop neben Ansichtskarten noch zu bieten – vor allem auch im Bereich Zeppelin?

Unser Angebot reicht weit über die Karten hinaus: Wir haben allein über eine Viertelmillion Fotos, Sammlerstücke zur Filmgeschichte, Reklamemarken und Vignetten, Urkunden, Sammelbilder, Grafiken und vieles mehr. In vielen dieser Bereiche findet sich selbstverständlich auch etwas zum Thema Zeppelin. Der ganze Bereich Luftfahrt spielt bei uns eine wichtige Rolle. Er ist bei den Sammlern sehr beliebt und spricht die Menschen mit seinen außergewöhnlichen Motiven besonders an.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Reher!



Luftschiff-Zeppelin-Antriebsgondel mit Maybach V12 Motor 530PS.



Ein Foto aus einem Fotoalbum mit 76 Fotografien zu Zeppelin, Ballonen und Luftschiffen im Kriegseinsatz.

Auktionshaus Schlegel

Das renommierte Berliner Familienunternehmen versteigert auch Zeppelin-Lose.

2007 gründete Andreas Schlegel das Berliner Auktionshaus für Philatelie mit Sitz am Kurfürstendamm 200. In der Philatelie hat der Name „Schlegel“ eine lange Geschichte.

Seit 1989 leitete Andreas Schlegel, der 1984 Mitglied im Verband der philatelistischen Prüfer (BPP) wurde, ein philatelistisches Fachgeschäft im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Sein Vater Hans-Georg Schlegel eröffnete es im Jahr 1963.

Am Ende des Jahrzehnts war er es, der philatelistische Prüfer sowie die Polizei auf umfangreiche Fälschungen von Schwarzaufdrucken hinwies. Als Experte und Prüfer im BPP avancierte Hans-Georg Schlegel zu einer philatelistischen Koryphäe.

Zeppelin-Memorabilia

Aufsehenerregend gestaltete sich die 13. Auktion beim Auk-

tionshaus Schlegel im Jahr 2013: Versteigert wurde die in 40 Jahren aufgebaute Sammlung Edmund Sedlmayrs.

Mehr als 2000 philatelistische Belege sowie Memorabilia zum Thema „Zeppeline“ standen zum Verkauf. Darunter befand sich Bordgeschirr, Besteck und Geschirr aus den Speisesälen berühmter Luftschiffe.

Ein anonym Bieter bezahlte 22 000 Euro, um in den Besitz eines für 20 000 Euro ausgerufenen silbernen Sektkübels zu gelangen. Dieser befand sich einst an Bord der LZ 129 Hindenburg.

Der Kübel ist circa 78 Zentimeter hoch und hat einen Fußdurchmesser von 26 Zentimetern sowie einen Kübeldurchmesser von 21 Zentimetern. Er stammt aus dem Privatnachlass eines ehemaligen Luftschiffkapitäns der Hindenburg.

Wie der Kübel trägt auch Los 1127, eine 24 Zentimeter hohe

Kaffeekanne, das Emblem der Deutschen Zeppelin-Reederei. Es besteht aus einem Luftschiff und einer Weltkugel.

Die Kaffeekanne gehörte Max Zabel, einem Besatzungsmitglied der Hindenburg. Der Navigator und Postmeister überlebte die Unglücksfahrt und den Brand der Hindenburg am 6. Mai 1937 in Lakehurst, New Jersey. Das Los wurde mit 3000 Euro ausgerufen. Es erhielt den Zuschlag bei 4600 Euro.

Zeppelin-Belege

Bei Los 54 handelte es sich um eine nach Neustadt in der Pfalz adressierte Postkarte. Sie wurde während der Fahrt zum Flugplatz in Lachen/Speyerdorf aus dem Luftschiff LZ 127 Graf Zeppelin abgeworfen. Die Karte erzielte einen Preis von 3500 Euro.

Sie trägt den Vermerk „Der Finder dieser Karte wird gebeten, diese Karte im Postkasten einzuwerfen“ sowie einen Poststempel aus Schifferstadt

vom 16. August 1930. Los 1563, ein Plakat zu dieser Fahrt am 13. Juli 1930 im Format 66,5 mal 100 Millimeter, erhielt den Zuschlag bei 1940 Euro.

Auch die 25. Auktion bei Schlegel behandelte den Bereich Zeppelinpost: Für Los 208, einen Zeppelinabwurfbeutel des Luftschiffs LZ 8 Deutschland, wurden 1560 Euro bezahlt.

Der Luftpostbeutel besteht aus beidseitig bedrucktem Ölpapier in Orange sowie dem schwarz-weiß-roten Flatterband und der blau-weiß-gelben Fahne mit Ankerwappen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG).

Die 31. Auktion bei Schlegel erfolgt zwischen dem 14. und 16. November 2022. Dabei wird eine Zeppelinpostsammlung mit mehr als 1800 Belegen aufgelöst.

Marius Prill

SCHLEGEL
Kurfürstendamm 200, D-10719 Berlin
Tel.: +49 (0)30 88 70 99 02, Fax: +49 (0)30 88 70 99 03
mail@auktionshaus-schlegel.de, www.auktionshaus-schlegel.de

Gute Ware braucht einen guten Namen!

Versteigert: 1. Juli 2020
1. Zeppelin-Landung auf dem Wasser in der letzten Phase. Personal-Übersicht der Besatzungsmitglieder.
Ergebnis: 1.940 Euro*

Versteigert: 1. Juli 2020
Einzelstück: 1.940 Euro*

Ergebnis: 8.730 Euro*

Ergebnis: 5.420 Euro*

Ergebnis: 25.900 Euro*

Wir sagen Danke an unsere Einlieferer und Kunden!
* incl. Aufgeld, ohne MwSt

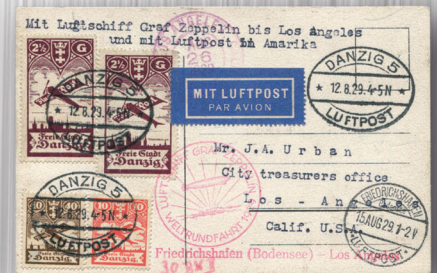
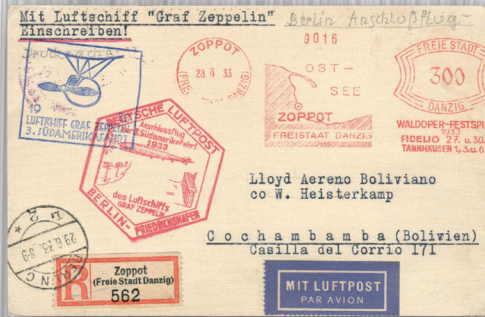
Die Zeppelin-Memorabilia und -Belege brachten spektakuläre Ergebnisse. Die genannten Beträge setzen sich aus dem Zuschlagspreis sowie dem Aufgeld zusammen, einer Verkaufsprovision, die vom Auktionshaus erhoben wird.



Elisabetha Schlegel, studierte Juristin und Medizinerin, ist die Auktionatorin beim Berliner Auktionshaus für Philatelie.

31. SCHLEGEL AUKTION

14. – 16. November 2022



Auflösung einer bedeutenden Zeppelininsammlung
 – über 1800 interessante Belege
Fordern Sie Ihr Katalogexemplar noch heute an!

Die richtige Adresse für Ihre Briefmarken und Münzen



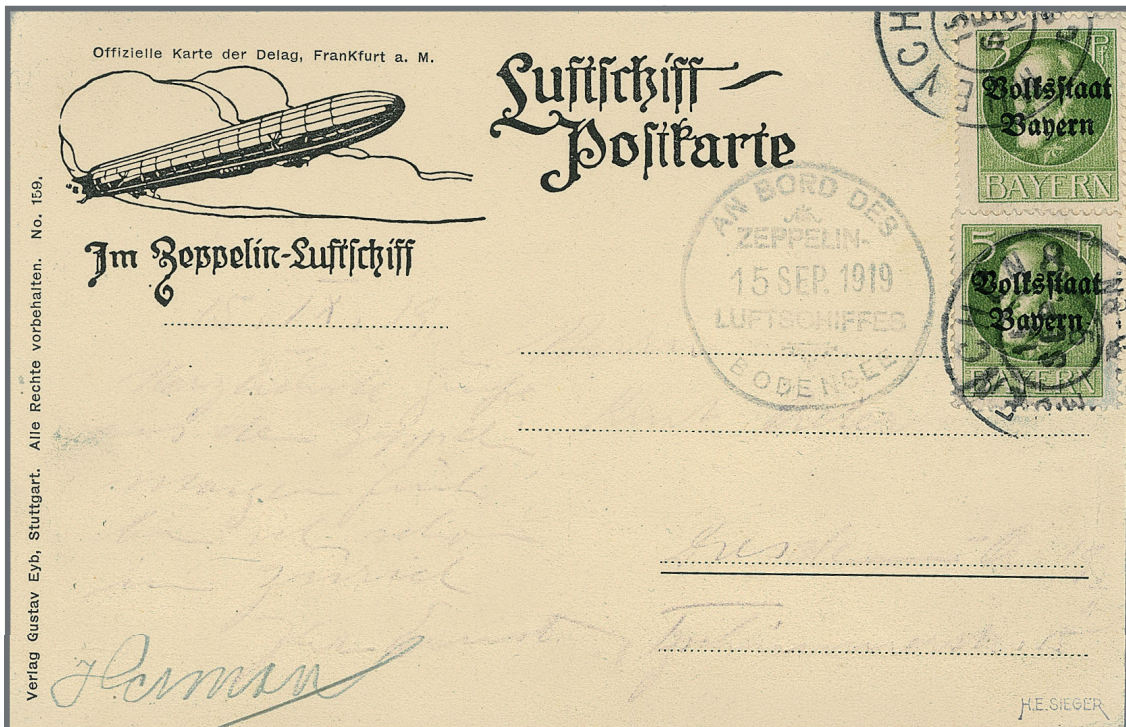
SCHLEGEL

Berliner Auktionshaus für Philatelie GmbH
 Kurfürstendamm 200 10719 Berlin mail@auktionshaus-schlegel.de
 Tel.: +49 (0)30 887099-62 Fax: -63 www.auktionshaus-schlegel.de

RAUHUT & KRUSCHEL

BRIEFMARKEN - AUKTIONSHAUS

Seit 34 Jahren
eine gute Adresse in der Philatelie



Seltene Bayern-Frankatur auf Zeppelinkarte 1919, LZ „Bodensee“. Nur wenige Stücke bekannt und nur als Bordpost möglich, wenn der Zeppelin sich über bayerischem Gebiet befand (Sieger Nr. 19E = 8000,- Euro).

Regelmäßige Auktionen seit 1988

Kostenloser Luxus-Auktionskatalog

Regelmäßige Rundreisen

Einlieferungen jederzeit erbeten

Jederzeit Bar-Ankauf



Rauhut und Kruschel Briefmarken-Auktionshaus GmbH
Werdener Weg 44 · 45470 Mülheim an der Ruhr
Telefon: 0208 / 3 30 98 oder 0208 / 39 07 25 · Telefax: 0208 / 38 35 52
harald.rauhut@rauhut-auktion.de

