

Luftschiffe – Fahren einmal anders Airships – Flying in a Different Way

Ferdinand Graf von Zeppelin und seine Erfindung
Ferdinand Count von Zeppelin and his Invention

von / by Axel Frauenrath

(English translation: Clemens Jesenitschnig; assistance: Dr. Maurice Bursey)

Dieser Artikel ist der Anfang einer Dokumentation zum Thema irische Zeppelinpost und beschreibt neben der technischen Entwicklung auch geschichtliche Rahmenbedingungen zu beteiligten Personen und irische Destinationen. Der Autor freut sich auf weitere Informationen zu anderen Belegen, gerne als Scan mit Angabe des Kaufdatums und -ort, zur weiteren Forschungsarbeit.

This article is the start of a documentation of Irish zeppelin mail and describes not only the technical development but also the historical determining factors concerning the people engaged and Irish destinations. The author would welcome information on other covers, preferably as a scan with a statement regarding date and place of purchase, in order to continue his research project.

Fliegen wie ein Vogel

Seit jeher fasziniert uns Menschen das Fliegen: es endlich den Vögeln gleich zu tun und die unendlichen Weiten des Himmels durchkreuzen zu können. Dieser Traum ist so alt wie die Menschheit selbst. Schon zu Zeiten der griechischen Mythologie um Ikarus oder des Götterboten Hermes wurde er geträumt, aber auch in der Neuzeit, wo in Film oder Literatur Menschen auf dem Fahrrad, in Autos oder mit dem Regenschirm durch die Lüfte fliegen. Immer wieder gab es Ideen zur Gestaltung eines Luftfahrzeuges – aber nur einige davon waren überhaupt realistisch. Flugzeuge gehören nun schon seit

Flying like a Bird

Since the beginning of time, flying has fascinated human beings: finally imitating the birds and crossing through the endless space of the sky ... This dream is as old as mankind. It had already been dreamt in times of Greek mythology about Icarus and Hermes, messenger of the Gods, but also in modern times, where, in film or in literature, people on bicycles, in cars or with umbrellas fly in the skies. Again and again, there were ideas for the design of an aircraft – but only a few of them were ever realistic. Today, aeroplanes are a natural part of our everyday life, like busses or other means of transportation.



Abb. / Fig. 1:
Ferdinand Graf von Zeppelin
(* 8 July 1838 in Konstanz,
† 8 March 1917 in Berlin)

vielen Jahrzehnten wie Busse oder andere Transportmittel wie selbstverständlich zu unserem Leben. Mit der Entwicklung der Luftschiffe sollten damals die Möglichkeiten aufgezeigt werden, die ein – für damalige Verhältnisse – schnelles und sichereres Beförderungsmittel bieten konnte, wobei naturgemäß auch wirtschaftliche Interessen vorlagen. Doch der Zepelin hat noch heute etwas Exotisches – wir sind fasziniert, wenn er am Himmel geräuschlos vorbeischiebt.

Einer der Menschen, die den Traum vom Fliegen wahr machten, war Ferdinand Graf von Zeppelin – der Erfinder des nach ihm benannten Zeppelin-Luftschiffes. Doch zu Beginn der Projekte verhielten sich Gesellschaft und Politik gegenüber der Luftschiffahrt äußerst skeptisch; vielfach nannte man ihn einen „verrückten Grafen“.

Von Nordost nach Südwest

Das Adelsgeschlecht der Zeppelin wurde mit Heynrikus de Cepelin im Jahre 1286 erstmals urkundlich erwähnt. Ursprünglich in Mecklenburg im Nordosten des heutigen Deutschlands beheimatet, ließ sich ein Zweig der Familie Ende des 18. Jahrhunderts in Süddeutschland nieder. Nachdem man in den Diensten von Herzog Friedrich von Württemberg und Napoleons zu Ruhm gelangt war, wurden in den Jahren 1792 und 1806 zwei Brüder der Familie mit Titeln und gräflichen Würden ausgezeichnet. In der Verleihungsurkunde erscheint erstmalig die Schreibweise „Zeppelin“.

Geboren wurde Ferdinand von Zeppelin am 8. Juli 1838 bei Konstanz am Bodensee. Seine Kindheit gilt als fröhlich und sorglos. Früh entwickelte sich ein ausgeprägtes Pflichtbewusstsein für die Familie, und später stand sein ganzes Streben in dem Wunsch, das Allgemeinwohl zu unterstützen. Besonnenheit und Gelassenheit wie auch Beharrlichkeit zählten zu seinen besonderen Charaktereigenschaften.

Erfinder im Krieg

Nach vierjährigem kirchlichem Privatunterricht durchlief er verschiedene Militärschulen in Stuttgart und Ludwigsburg. Wie es in seiner adeligen und hochdekorierten Familie üblich war, hatte er eine militärische Laufbahn eingeschlagen, die jedoch nicht sonderlich erfolgreich

With the development of airships all the possibilities of a – then – fast and safe means of transportation were to be demonstrated, but of course economic interests existed, too. The zeppelin, however, still has an exotic note – we are fascinated when it passes over us, floating silently.

One of the men who made the dream of flying come true was Ferdinand Count von Zeppelin – the inventor of the airship named after him. But at the start of his project, society and politics were very sceptical about airship aviation; quite often he was called “a crazy Count”.

From Northeast to Southwest

The noble lineage of Zeppelin was first documented in 1286 with Heynrikus de Cepelin. Originally situated in Mecklenburg in the north-east of today's Germany, a branch of the family moved to southern Germany at the end of the 18th century. After having made their reputations in the service of Duke Friedrich of Württemberg and of Napoleon, two brothers of the family were awarded titles and comital honours in 1792 and 1806, respectively. The granting document is the first one to show the spelling “Zeppelin”.

Ferdinand von Zeppelin was born on 8th July 1838 in Konstanz on Lake Constance. His childhood is said to have been happy and care-free. Very early he developed a distinct sense of duty towards his family, and his later life was characterized by his pursuit to support the common good. Prudence, calmness as well as perseverance were some of his particular characteristics.

Inventor in the War

After four years of ecclesiastical private education, he passed several military schools in Stuttgart and Ludwigsburg. As it was usual for a noble and highly decorated family, he was expected to take up a military career, but this would turn out to be of little success. First, from September 1858 onwards, Count Zeppelin served as Lieutenant in the Army of the Kingdom of Württemberg. Soon, however, he let himself be detached to Tübingen University where he began to study. The mobilization following the beginning of the Franco-Austrian War in 1859 also affected Count Zeppelin; once



Abb. 2: Graf von Zeppelin 1866 im Range eines Hauptmanns in württembergischer Offiziersuniform bei seinem ersten Kommando.

Fig. 2: Count Zeppelin, 1866, in the rank of Captain in Württemberg officer's uniform during his first command.

verlaufen sollte. Zunächst hatte Graf von Zeppelin ab September 1858 als Leutnant in der Armee des Königreichs Württemberg gedient. Kurze Zeit schon später ließ er sich zur Universität Tübingen abkommandieren, wo er nebenbei ein Studium aufnahm. Durch die Mobilmachung wegen des Sardinischen Krieges wurde der Graf wieder zum Dienst eingezogen. Zwischen 1861 und 1865 unternahm er militärische Studienreisen ins Ausland und nahm als Militärbeobachter im Amerikanischen Bürgerkrieg auf Seiten der Nordstaaten teil. Auch mit Präsident Lincoln traf er zusammen. In diesem Krieg erlebte er erstmalig den Einsatz von Heißluftballons zu militärischen Aufklärungszwecken. Dieses Erlebnis und die vielseitigen Kenntnisse und Erfahrungen des sich ständig bildenden Grafen sollten seinen weiteren Lebensweg maßgeblich prägen. 1865 wurde er im Range eines Oberleutnants zum Adjutant König Karls abkommandiert und nahm im Folgejahr am Deutschen Krieg zwischen Preußen und dem Deutschen Bund teil. In diesem erhielt er als Hauptmann sein erstes Kommando über eine württembergische Felddivision. Mit Scharfsinn und Weitblick legte er schonungslos Mängel in Rekrutierung, dem allgemeinen Militärleben und der Kriegsführung offen. Fortan trat er für die Neuorientierung des Militärwesens ein.

Ein politischer Disput mit dem König veranlasste ihn jedoch, um seine Rückversetzung aus dem Dienst als Adjutant in den aktiven Militär-

again he was in active military service. Between 1861 and 1865 he undertook several military educational journeys and participated in the American Civil War as a military observer on the Union side. He also met President Lincoln. In this war he experienced the use of hot air balloons for reconnaissance purposes for the first time. This experience and the versatile skills and know-how of the Count, who always continued to educate himself, were to shape his later career. In 1865, he was detached with the grade of Senior Lieutenant as Adjutant to King Karl and participated in the German War of 1866 between the Kingdom of Prussia and the German Confederation. In this war, he was given his first command. Promoted to Captain, he presided over a Württemberg field division.

With acumen and far-sightedness, he ruthlessly revealed deficiencies in recruitment, general military life and the conduct of the war. Henceforth, he advocated a reorientation of the military apparatus.

A political dispute with the king led to his plea to be dismissed as Adjutant and to rejoin the fighting units. During this time, his political attitude changed from being an opponent of Bismarck's methods to being a friend of Prussia. However, he always remained true to himself and his inner values to avoid harshness and to meet all events with calmness. During 1870/71 Count Zeppelin went to war against France. His stubbornness and his then too mod-

dienst zu bitten. In dieser Zeit wandelte sich seine politische Einstellung vom Gegner der Methoden Bismarcks zum Freund Preußens. Er blieb jedoch immer sich selbst und seinen inneren Werten treu, dass er Härten vermeiden und den eingetroffenen Ereignissen mit Gelassenheit begegnete. 1870/71 zog Graf von Zeppelin gegen Frankreich in den Krieg. Seiner militärischen Karriere standen immer wieder seine Dickköpfigkeit und einige für damalige Verhältnisse zu moderne Ansichten zur Taktik entgegen, da sie allzu oft in Konflikten mit seinen Vorgesetzten endeten. So nahm er im Alter von 52 Jahren endgültig Abschied vom Militär und widmete sich nur noch seinen Ideen zu Luftschiffen.

Der „verrückte Graf“ vom Bodensee

Im Jahre 1895 wurde sein Flugkörper unter der Bezeichnung „Luftzug“ patentiert. Zuvor hatte Graf von Zeppelin andere Patente des Ungarn Davis Schwarz zur Entwicklung von Luftschiffen erworben, die er in der Folgezeit weiterentwickelte. Zum Bau seines ersten Zeppelins wurde 1898 die Aktiengesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt gegründet, wobei über 50 % des Stammkapitals von 800.000 Mark aus seinem Privatvermögen stammten. In Zusammenarbeit mit dem Ingenieur Theodor Kober, der auch die Montage des Luftschiffes leiten sollte, beschäftigte sich Ferdinand Graf von Zeppelin der Konstruktion eines lenkbaren Luftschiffes, mit dessen Bau im April 1899 begonnen wurde. Im Frühjahr desselben Jahres begann der Bau des legendären schwimmenden Hangars auf dem Bodensee in Manzell bei Friedrichshafen.

ern view on tactics, which often led to conflicts with superiors, conflicted with advancement in his military career. That is why he finally abandoned the army at the age of 52; from then on, he dedicated all his time to his ideas about airships.

The “Crazy Count” from Lake Constance

In 1895, his flying device was patented under the name “Luftzug” (“air train”). Earlier, Count Zeppelin had purchased other patents of the Hungarian Davis Schwarz on the development of airships, which he subsequently enhanced. On the occasion of the construction of the first zeppelin, a limited company was founded to promote airship aviation. More than 50 % of the capital fund of 800,000 marks came from the Count’s private assets. In collaboration with the engineer Theodor Kober, who also was to be manager in the assembling of the airship, Ferdinand Count von Zeppelin oversaw the construction of a steerable airship. The assembly began in April 1899. In the spring of the same year, the construction of the legendary swimming hangar on Lake Constance in Manzell near Friedrichshafen took place. ►

Abb. 3: Bedeutende Mitarbeiter des Grafen von Zeppelin bei der Konstruktion von Luftschiffen (von links nach rechts): Theodor Kober (1865–1930) war erster Mitarbeiter und konstruierte in den Jahren 1891–1895 den ersten lenkbaren Luftzug sowie 1899/1900 LZ 1. Zudem gründete er die Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH. Ludwig Dürr (1878–1956) war seit 1899 Mitarbeiter Zeppelins und begann neben seiner Beteiligung am Bau des LZ 1 mit der Konstruktion von weiteren Luftschiffen und deren Leichtbauteilen. Alle folgenden Zeppelinentwürfe stammen von Dürr. Er war bis zur Auflösung der Zeppelin-Gesellschaft im Jahre 1945 dort beschäftigt, seit 1915 als technischer Direktor.



Fig. 3: Important collaborators of Count Zeppelin in the assembly and construction of airships (from left to right): Theodor Kober (1865–1930) was his first associate and constructed the first steerable air train in 1891–1895, as well as LZ 1 (airship 1) in 1899/1900. Moreover, he was founder of Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH (Airship Construction Friedrichshafen LLC). Ludwig Dürr (1878–1956) was Zeppelin’s associate from 1899 onwards; besides participating in the construction of LZ 1, he started planning further airships and the construction of lightweight components. All the following zeppelin drafts came from Dürr. He was an employee of the Zeppelin Company until its dissolution in 1945, after 1915 as technical director.

Ein erster Erfolg

Am 2. Juli 1900 gegen 20.00 Uhr war der weltbewegende Augenblick endlich gekommen: Das erste Luftschiff – mit der Bezeichnung LZ 1 – stieg in die Lüfte empor. Wegen einiger technischer Defekte musste die Fahrt nach 18 Minuten beendet werden. Trotzdem landete das Luftschiff ohne Schwierigkeiten wieder auf dem Bodensee. Trotz der vermeintlichen Panne war diese erste Fahrt eines Zeppelins ein voller Erfolg. Selbst die Leute, welche Ferdinand Graf von Zeppelin in der Vergangenheit immer nur als „verrückten Grafen“ bezeichnet hatten, waren nun von der Idee eines Luftschiffes begeistert.

Diese Begeisterung des Volkes half auch dabei, die begonnenen Luftschiffprojekte trotz einer Vielzahl zu lösender technischer Probleme, Unwetterschäden, kleinerer Betriebsunfälle und fortwährender finanzieller Engpässe durch eine großzügige Volksspende zu retten. Insgesamt kam die stattliche Summe von rund 6,25 Mio. Mark zusammen, wovon am 1. Oktober 1908 die Luftschiffbau Zeppelin GmbH und eine Stiftung gegründet werden konnte. Somit hatte das deutsche Volk erstmals über den Fortbestand einer technischen Erfindung mitentschieden.

In der Nähe von Ludwigshafen entstanden in der Folgezeit große Produktionsanlagen und Werkstattbauten. Man war also auf hohe Produktionskapazitäten bestens vorbereitet. Doch die erwarteten Aufträge des Militärs blieben aus. Die Führung der Zeppelin GmbH reagierte sehr schnell.

Wer will an Bord?

Am 16. November 1909 wurde schließlich mit staatlicher Unterstützung das erste Luftverkehrsunternehmen der Welt gegründet – die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft (DELAG). Anteilseigner waren die Hamburg-Amerika-Linie HAPAG und die Luftschiffbau Zeppelin GmbH. Von der DELAG wurden für die Passagierbeförderung zunächst hauptsächlich rund zweistündige Rundfahrten angeboten, was sich aufgrund des Fahrpreises von 200 Mark jedoch nur wenige leisten konnten. Genutzt wurden in Deutschland hauptsächlich die Standorte Berlin, Frankfurt am Main, Baden (Achim), Düsseldorf, Gotha, Leipzig, Dresden

A First Success

On 2 July 1900 at about 8 p.m., the earth-shaking moment finally had come: The first airship – with the denomination LZ1 – ascended into the air. Because of some technical defects, the maiden voyage had to be stopped after 18 minutes. Nevertheless, the airship landed on Lake Constance without difficulties. Despite the supposed malfunction, this first flight was a complete success. Even people who had called Ferdinand Count von Zeppelin a “crazy Count” in the past were now enthusiastic about the concept of airships.

This popular enthusiasm also helped to rescue the started airship projects by popular donation, despite many technical problems, storm damage, minor operating accidents and on-going financial shortages. In total, a remarkable sum of about 6.25 million marks was collected and enabled the establishment of the Luftschiffbau Zeppelin GmbH (Zeppelin Airship Construction Company, LLC) and a foundation. The German people thus had decided together about the survival of a technical invention.

In the aftermath, many large production plants and workshop buildings were erected near Ludwigshafen. One was optimistically prepared for high production capacities. However, the expected orders from the army did not come. The management of the company reacted quickly.

Who Wants to Board?

Finally, and with state support, the first air transportation company was founded on 16 November 1909 – the Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (German Airship Aviation Company Ltd.). The Hamburg-Amerika-Linie HAPAG and the Luftschiffbau Zeppelin GmbH were stockholders. For passenger transportation, DELAG mainly offered two-hour circuit flights, but because of the high fare, 200 marks, only a few could afford it. The main stations in Germany were Berlin, Frankfurt on Main, Baden (now Achim), Düsseldorf, Gotha, Leipzig, Dresden and Hamburg. Until 1914, more than 1,500 accident-free flights with over 35,000 passengers took place which greatly increased name recognition.



und Hamburg. Bis 1914 kam man auf mehr als 1.500 unfallfreie Fahrten mit fast 35.000 Personen, was auch dem Bekanntheitsgrad zu Gute kam.

Luftschiffe im Weltkrieg

Mit der gestiegenen Popularität und nunmehr erwiesenen Leistungsfähigkeit begann sich auch das Militär für den Einsatz von Luftschiffen zu interessieren. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurden die funktionstüchtigen DELAG-Luftschiffe für das Militär bereitgestellt. Als eine der Hauptaufgaben sah das Militär die Verwendung der Luftschiffe als Bomber und Aufklärungsplattform. Trotz des schnellen Entwicklungsfortschrittes waren Zeppeline dem Flugzeug aber schnell deutlich unterlegen. Dies lag vor allem daran, dass ein Luftschiff aufgrund der fehlenden Schnelligkeit verwundbarer war.

Eckener hält durch

Nach dem Ersten Weltkrieg konnten auf Grund der durch den Versailler Vertrag festgelegten Größenbeschränkung erst einmal nur kleine Verkehrs-Luftschiffe gebaut werden. Außerdem gingen viele Luftschiffe als Reparationsleistung an die Siegermächte. Wieder einmal stand der deutsche Luftschiffbau vor einer existenzbedrohenden Situation.

In der Folgezeit konzentrierte man sich in Deutschland voll auf die zivile und kommerzielle Nutzung der Luftschiffahrt. Das deutsche Luftschiffprogramm, für das Graf Zeppelin († 1917) lange gekämpft hatte, stand nach den mageren Nachkriegsjahren an der Schwelle zu einer neuen Epoche. Dies war in erster Linie Dr. Hugo Eckener zu verdanken. Eckener war trotz der Katastrophenmeldungen aus dem Ausland und den hohen Reparationsforderungen der Alliierten nie von seinen Visionen zur Luftschiffahrt abgewichen. Dieses Durchhaltevermögen sollte sich nun auszahlen.

1922 wurde auf der Zeppelin-Werft das erste große Luftschiff seit dem Ende des Krieges gebaut. Es handelte sich um LZ 126, eine Auftragsarbeit für die Amerikaner, die Dr. Eckener für das Transportmittel Luftschiff begeistern konnte. Im Oktober wurde das Schiff unter seinem persönlichen Kommando nach Amerika überführt. So wurde er nicht nur dort zum

Airships in the World War

With their risen popularity and demonstrated efficiency, the German army also began to be interested in the operation of airships. At the beginning of the First World War, all fully functional DELAG airships were allocated to the armed forces. They saw one of the main tasks of the airships was to serve as bombers and reconnaissance platforms. Despite rapid progress in their development, zeppelins soon proved to be clearly inferior to aeroplanes. In particular, airships were more vulnerable because of their lack of speed.

Eckener perseveres

After the First World War, the Treaty of Versailles allowed Germany to build nothing but small transportation airships. Additionally, many existing airships were ceded to the Allied Forces as reparations. Once again, German airship construction faced an existence-threatening situation.

In the aftermath, the German engineers concentrated entirely on civil and commercial utilization of airships. After the meagre after-war years, the German airship programme for which Ferdinand Count Zeppelin († 1917) had fought so long stood on the threshold of a new era. First and foremost, this was thanks to Dr. Hugo Eckener. Despite the catastrophic reports from abroad and the high reparations due the Allies, he never retreated from his vision of airship aviation. This persistence now was to pay off.

In 1922, the first large airship since the end of the war was assembled at the zeppelin yard. It was LZ 126, an order commissioned by Americans whom Dr. Eckener had enthused made enthusiastic about the airship as a means of transportation. In October, the ship was taken to America under his personal command. He became a popular hero not only in the States, and the crossing of the Atlantic proved to be balsam on the crippled spirit of the German nation in these difficult times. In spite of all the euphoria, the problem remained that Germany did not have a rigid airship of its own; carriage over a longer distance thus could not be offered as a commercial service.



Volkshelden und die Atlantiküberquerung war in dieser schweren Zeit Balsam für die schwer angeschlagene deutsche Volksseele. Trotz aller Euphorie bestand aber weiterhin das Problem, dass Deutschland nicht über ein eigenes Starrluftschiff verfügte und somit längere Transportwege nicht selbst als wirtschaftliche Dienstleistung anbieten konnte.

Luftige Spenden

Zwar wurde die Größenbeschränkung für deutsche Luftschiffe mit dem Vertrag von Locarno im Jahre 1925 aufgehoben, doch änderte dies nichts an der finanziellen Misere innerhalb der Weimarer Republik. In dieser Situation richtete Eckener einen Spendenaufruf an das deutsche Volk. Aber trotz eines hohen Einsatzes privat aufgebracht finanzieller Mittel von rund 75 % der Gesamtkosten – bestehend aus einer Vortragsreise von Flugkapitäns Dr. Hugo Eckener, der Luftschiffbau Zeppelin GmbH mit 800.000 Reichsmark sowie der Spendensammlung in Höhe von rund 2,5 Mio. Reichsmark durch die Zeppelin-Eckener-Spende – musste die Reichs-

Airy Donations

The size restrictions for German airships were abolished by the Treaty of Locarno in 1925, but this did not alter the financial misery in the Weimar Republic. In this situation, Eckener appealed to the German people for donations. But despite raising the considerable private amount of about 75 % of the total costs – consisting of income from a lecture trip by pilot-in-command Dr. Hugo Eckener, 800,000 Reichsmarks from Luftschiffbau Zeppelin GmbH and donations totalling about 2.5 million Reichsmarks in the form of the Zeppelin-Eckener Fund – the Reich government eventually had to grant a subsidy of 1.1 million Reichsmarks after long negotiations.

“Graf Zeppelin” lifts off

In commemoration of the 90th jubilee of the aviation pioneer, the new large airship constructed by Ludwig Duerr, official identification D-LZ 127, was given the name “Graf Zeppelin”. The christening ceremony took place on 8 July 1928 (after a construction period of only 21

(Fortgesetzt auf S. 14 / Continued on p. 14)



Abb. 4: Deutsches Luftschiff LZ 127 „Graf Zeppelin“ – Taufe am 8. Juli 1928.
Fig. 4: German airship LZ 127 “Graf Zeppelin” – christening on 8 July 1928.

Hugo Eckener

Dr. Hugo Eckener (* 10. August 1868 in Flensburg, † 14. August 1954 in Friedrichshafen) gebührt in der Geschichte der Zeppelinluftfahrt neben dem Erfinder Graf Ferdinand von Zeppelin sicherlich die bedeutsamste Rolle. Als Sohn eines Unternehmers durchlief er zunächst eine pädagogisch-journalistisch geprägte Ausbildungsphase. Er studierte Nationalökonomie und Geschichte, schließlich habilitierte er als Lehrer der Nationalökonomie in München. Durch seine Tätigkeit als freier Mitarbeiter der „Flensburger Nachrichten“ und später als Korrespondent der Frankfurter Zeitung soll es 1908 durch einen seiner Artikel über das Zeppelinluftschiff zum direkten Kontakt mit dem Grafen von Zeppelin gekommen sein. Obwohl zunächst negativ eingestellt ließ er sich von dem Projekt des Luftschiffes überzeugen. Dies war der Beginn einer langjährigen und erfolgreichen Zusammenarbeit mit dem Grafen. 1909 übernahm Dr. Eckener die Leitung der Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (kurz: DELAG). Nach mehr als 1.000 Fahrten mit Luftschiffen bildete er während des 1. Weltkrieges viele Marine-Luftschiffer aus, unter anderen Hans Flemming, einen später bekannten Luftschiff-Kommandanten. Als nach dem Ende des Ersten Weltkrieges auch das Ende des deutschen Luftschiffbaus gekommen zu sein schien, gelang es Dr. Eckener, die USA von dem Transportmittel Luftschiff zu begeistern und erhielt von dort den Auftrag für ein Luftschiff. Zum Beweis der Fahrtüchtigkeit des Schiffes war an diesen Vertrag die Bedingung geknüpft, dass der Vertrag erst nach geglückter Überführung des Luftschiffes über den Atlantik als erfüllt betrachtet wurde. Die erfolgreiche Fahrt wurde zu einem Welterfolg und legte den Grundstein für die Wiederbelebung des Luftschiffgedankens. Daraufhin ernannte die Stadt Flensburg ihn im gleichen Jahr zum Ehrenbürger der Stadt. Die Weltfahrt mit dem Luftschiff LZ 127 „Graf Zeppelin“ im Jahr 1929 brachte Dr. Eckener in der Presse den Spitznamen „Magellan der Lüfte“ ein. Zwischen den beiden Weltkriegen zählte er zu den am höchsten dekorierten Deutschen und war international – nicht nur in Fachkreisen für Luftschiffahrt – ein sehr bekannter Mann. Auch wurde unter seiner Regie der erste regelmäßige Luftschiffverkehr

Hugo Eckener

Dr. Hugo Eckener (* 10 August 1868 in Flensburg, † 14 August 1954 in Friedrichshafen) certainly played the most important role in the history of airship aviation beside the inventor Graf Ferdinand von Zeppelin. As son of an entrepreneur he first received a pedagogic and journalistic education. He then began studies in national economy and history and was habilitated in national economy at Munich University. Eckener was busy as a freelance writer for the „Flensburg Nachrichten“ („Flensburg News“) and later as a correspondent for the „Frankfurter Zeitung“ („Frankfurt Newspaper“), and it is said that an article he wrote on zeppelin airships in 1908 led to a first direct contact with Count Zeppelin. Though his attitude towards the project was negative at the beginning, he let himself be convinced of the project very soon. This was the start of a long-time and successful collaboration with the Count. In 1909, Dr. Eckener took over the office as managing director of the Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (German Airship Aviation Limited Company, short: DELAG). After more than 1,000 flights with airships he trained many marine airship officers during the First World War, among others Hans Fleming, later to become a well-known airship captain. The end of the First World War also seemed to herald the end of airship construction, but Dr. Eckener succeeded in getting the USA enthusiastic about the airship as a means of transportation, and consequently he received an order for one airship. As proof of its airworthiness the contract stated that the deal would be complete only after the successful transit of the airship from Germany over the Atlantic to the States. The triumphant flight became a world success and lay the foundation for the reactivation of the airship idea. As a consequence, the North German town of Flensburg named Dr. Eckener an honorary citizen in the same year. After his world circumnavigation with airship LZ 127 „Graf Zeppelin“ in 1929, the press nicknamed him „the Magellan of the Air“. Between the two world wars he was not only one of the most highly decorated Germans but also very well-known all over the world – and not only in circles of airship aviation experts. Moreover, the first regular airship ser-

über die Ozeane eingerichtet. In den 1920er Jahren kam es darüber hinaus zu mehreren Begegnungen mit dem norwegischen Polarforscher Amundsen, um eine Arktisfahrt mit dem Zeppelin zu erörtern. Er wurde nach dem Tode Fridtjof Nansens dessen Nachfolger als Präsident der „Aeroarctic-Gesellschaft“ und widmete sich zum Zwecke der Polarforschung der Planung einer Fahrt mit einem Luftschiff zum Nordpol, zu der es jedoch nicht mehr kam. 1932 wurde Dr. Eckener sogar als Kandidat für die Reichspräsidentenwahl gehandelt. Er trat jedoch nicht an, nachdem Hindenburg sich zur Wiederwahl aufstellen hatte lassen. Danach beschäftigte er sich weiter mit dem Bau und Betrieb von zivilen Luftschiffen. Schon vor Beginn des Zweiten Weltkrieges zog er sich aus der Öffentlichkeit zurück und übernahm die Leitung einer Maschinenbaufirma. Er selbst bezeichnete sich immer als „unpolitisch“, gehörte keiner politischen Partei oder Organisation an und hatte auch seit 1932 an keinen politischen Wahlen mehr teilgenommen. 1945 war er Mitbegründer der Zeitung „Südkurier“ in Konstanz am Bodensee. ■

vice over the oceans was established under his command. In the 1920s he met the Norwegian polar explorer Amundsen on several occasions to discuss an Arctic flight by a zeppelin. After the death of Fridtjof Nansen, Eckener became his successor as President of the “Aeroarctic Society” and, for polar research purposes, engaged in the planning of a flight to the North Pole by airship, a flight which never would take place. In 1932, rumours said that Dr. Eckener would stand as candidate in the election for the German Reich President. When it was clear that Hindenburg would run for re-election, Eckener refrained from being a candidate and did not compete with him. He was still occupied with the construction and the operation of civil airships. However, even before the Second World War started, he withdrew from public and took over the management of an engine manufacturing company. He always declared himself to be non-political, and he was never a member of any political party or organization. Furthermore, he did not participate in elections from 1932 onwards. In 1945, he was co-founder of the newspaper “Südkurier” (“Southern Courier”) in Konstanz at Lake Constance. ■

Abb. / Fig. 5: Dr. Hugo Eckener.



regierung, nach langen Verhandlungen, einen Zuschuss von 1,1 Mio. Reichsmark gewähren.

„Graf Zeppelin“ hebt ab

Im Gedenken an den 90. Geburtstag des Luftfahrtpioniers Zeppelin wurde das von Ludwig Dürr konstruierte Großluftschiff LZ 127, offizielle Kennung D-LZ 127, nach einer Bauzeit in Friedrichshafen von nur 21 Monaten, am 8. Juli 1928 von Ferdinands Tochter Gräfin Hella von Brandstein-Zeppelin auf den Namen „Graf Zeppelin“ getauft.

Am 18. September 1928 wurde LZ 127 von Kommandant Dr. Hugo Eckener für die DELAG in Dienst gestellt. Dies war der Start für das erfolgreichste Verkehrsluftschiff dieser Epoche. Es war als Versuchsschiff gebaut worden, war allerdings so zuverlässig, dass es bald durch seinen Linieneinsatz nach Amerika und zahlreiche spektakuläre Werbefahrten weltberühmt wurde: u.a. durch die Weltrundfahrt 1929 oder die Fahrten 1931 nach England, Ägypten oder die Polarregion.

Hybridtechnik anno 1928

Mit fast 237 Metern Länge war LZ 127 fast doppelt so lang wie die 1910 zuerst in Dienst gestellten Luftschiffe der Gesellschaft DELAG. Während letztere rund 14 Meter Durchmesser hatten, betrug der Durchmesser der Ballonhülle von Luftschiff Graf Zeppelin 30,5 Meter und für das Traggas Wasserstoff stand ein Volumen von 105.000 Kubikmetern zur Verfügung. Die Konstruktion war weitestgehend an die des Vorgängers LZ 126 angelehnt. Es wurde jedoch eine neuere Duraluminiumlegierung verwendet. Das Material wurde seit 1909 von den Dürener Metallwerken hergestellt, die sich Duraluminium als eingetragenes Warenzeichen schützen ließ. Diese Legierungen werden auch heute noch fast unverändert in der Luftfahrt verwendet. Sie weisen eine besondere Zugfestigkeit und eine günstige Dehngrenze aus, büßen auch im Alterungsprozess nichts von ihrer Festigkeit ein. Das leere Luftschiff wog 58 Tonnen und konnte eine Nutzlast von fast 15 Tonnen befördern. Ausgestattet war die wegen seiner Metallkonstruktion als Starrluftschiff typisierte LZ 127 mit 5 Motoren von Maybach zu je 530 PS (total: 2.650 PS). Die Motorisierung ermöglichte dem Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von max. 128 km/h und

months) and was carried out by Ferdinand's daughter Countess Hella von Brandstein-Zeppelin.

On 18 September 1928, LZ 127 was brought into service by Captain Dr. Hugo Eckener for DELAG. This was the start for the most successful civil airship of this age. It had been constructed as a test airship, but it proved to be so reliable that it soon became world-famous for its regular service to America and its numerous spectacular advertising flights, among others the world circumnavigation in 1929 or the flights to England, Egypt and the polar region.

Hybrid Technology in the year of 1928

Nearly 237 metres in length, LZ 127 was almost twice as long as the last civil airships brought into service by DELAG in 1910. While the latter had a diameter of about 14 metres, the balloon mantle of the airship "Graf Zeppelin" had a diameter of 30.5 metres. The volume for the buoyant gas was 105,000 cubic metres. The construction was largely modelled on its predecessor LZ126. However, a new alloy of duraluminium was used. This material had been produced by the Düren Metal Company, which protected duraluminium with a registered trademark. Nearly unchanged, these alloys are still used in aviation. Duraluminium is characterized by special tensile strength and an advantageous ductility limit, and it does not lose strength while ageing. The empty airship weighed 58 tons and had a carrying capacity of 15 tons. The "Graf Zeppelin", classified as a rigid airship because of its steel construction, was equipped with five 530-horsepower Maybach motors (total: 2,650 hp). The number of motors enabled a maximum speed of 128 km/h and an average travelling speed of 110–117 km/h. Its range was about 12,000 km. The motors could be fuelled by either petrol or a particular form of gas, Blau gas (invented by Hermann Blau) – then, in the 20s of the last century, already a very progressive hybrid technology.

Furthermore, LZ 127 possessed two wind generators fixed on the external gondolas; one of them provided power for the radio station of the ship. The electricity produced for this purpose was separate, so radiocommunication was largely independent from the current activity of

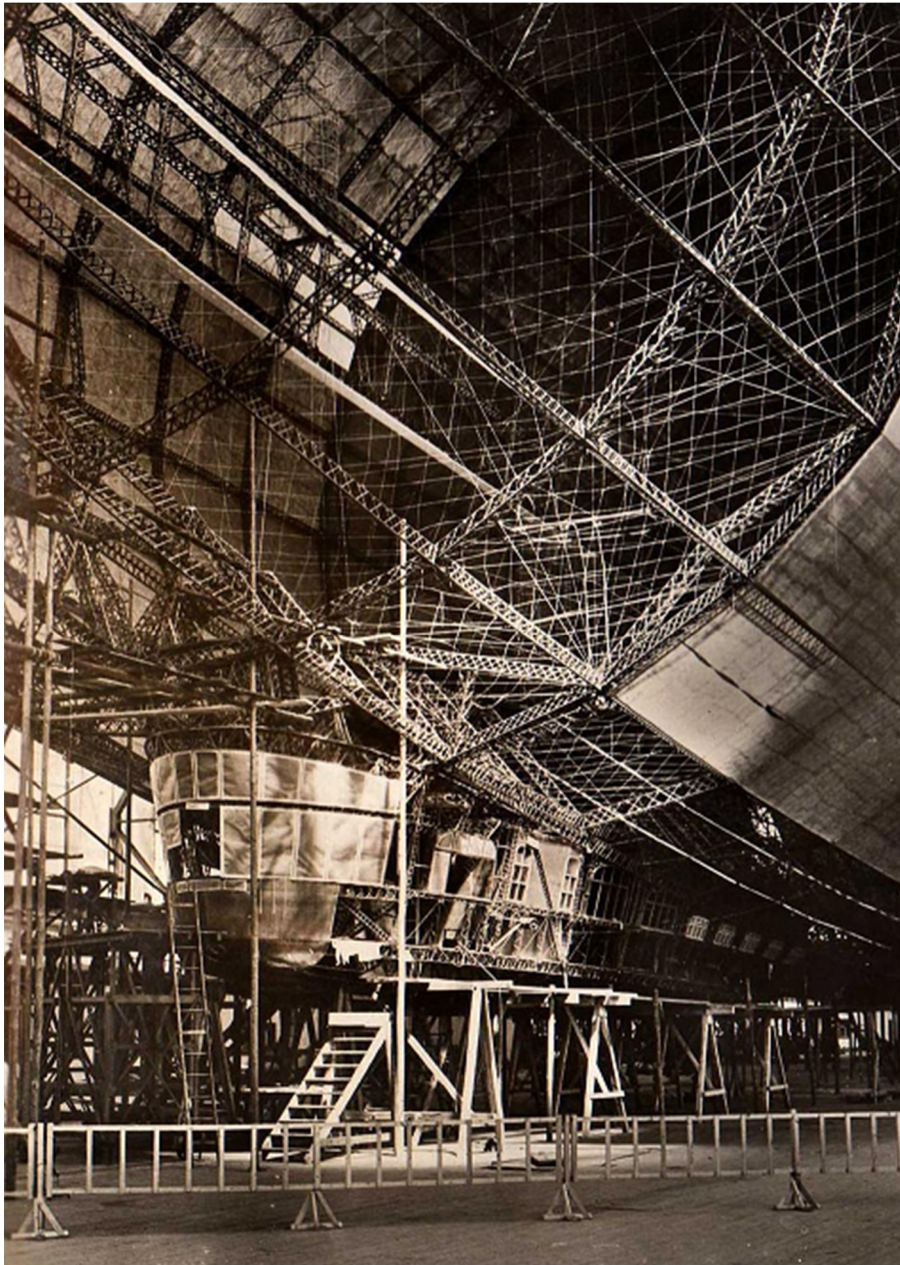


Abb. 6: LZ 127 „Graf Zeppelin“ im Bau: Führer- und Fahrgastgondel im unteren Bereich der riesigen Metallgerippe-Konstruktion.

Fig. 6: LZ 127 "Graf Zeppelin" being built: Pilot's cabin and passenger gondola in the lower area of the huge metal framework construction.

eine Reisegeschwindigkeit von 110–117 km/h. Die Reichweite betrug rund 12.000 km. Die Motoren konnten sowohl mit Benzin als auch mit einem besonderen Gas, dem Blaugas (Erfinder Hermann Blau), als Brennstoff betrieben werden – schon damals, in der 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts, eine fortschrittliche Hybridtechnik.

Des Weiteren verfügte LZ 127 über Windgeneratoren an den außen angebrachten Gondeln, von denen einer die Funkanlage des Schiffes versorgte. Die erzeugte elektrische Energie

the generators. The other generator produced power for the lights on board and also served as a standby. The radio room of LZ 127 was then classified as the largest radio technological facility ever installed on an aircraft. Three radio officers alone were responsible for operating the radio on board (communication, weather forecasts, etc.) and a private telegraph service for the passengers.

The crew consisted of up to 50 men (average: 30–40), and a maximum of 20 passengers could be transported in ten two-person cabins. The

wurde dafür separiert, sodass der Funkbetrieb weitgehend unabhängig von der aktuellen Generatorleistung blieb. Der andere Generator erzeugte den Strom für die Beleuchtung an Bord und diente als Reservegerät. Die Funkstation des LZ 127 galt damals als größte funktechnische Einrichtung, die je auf einem Luftfahrzeug installiert worden war. Allein drei Funkoffiziere waren für den Funkverkehr zum Betrieb des Schiffes (Kommunikation, Wetterberichte etc.) und einen privaten Telegrammdienst für die Passagiere zuständig.

Die Besatzung bestand aus bis zu 50 Mann (durchschnittlich 30–40) und es konnten bis zu 20 Passagiere in zehn 2er-Kabinen befördert werden. Die Kabinen für die Passagiere, ein großer Aufenthalts- bzw. Speiseraum und die Küche befanden sich in einer großen Gondel unter dem Rumpf des Luftschiffes.

Die silberne Riesenzigarre

„Graf Zeppelin“ war das bis dahin größte jemals gebaute Luftschiff. Seine Außenhülle bestand aus fünffach imprägniertem Baumwollstoff (1 Schicht mit Flammschutzmittel und fünf Cellon-Anstriche). LZ 127 Graf Zeppelin glänzte silberfarben, was durch den letzten Anstrich mit Aluminiumfarbe erreicht wurde. Dies sorgte für eine optimale Sonnenreflexion und verlieh dem Schiff zusätzlich eine fast mystische Aura. Zudem sollte mit dem Luftschiff bewiesen werden, dass es möglich war, Passagiere komfortabel zwischen den Kontinenten zu transportieren.

Unter Kapitän Dr. Eckener startete das Luftschiff am 11. Oktober 1928 mit 20 Passagieren zu seiner ersten transatlantischen Nonstop-Fahrt für den regelmäßigen Passagierverkehr nach Amerika (Zielort: Lakehurst, New Jersey, USA). Der Termin war nicht zufällig gewählt worden. Die Fahrt fiel mit den Festlichkeiten anlässlich des Jahrestages der Entdeckung Amerikas durch Christoph Kolumbus zusammen, was die öffentliche Aufmerksamkeit steigern sollte. Heute wissen wir, dass dieser Kontinent schon viel früher durch das Volk der Wikinger und andere entdeckt wurde. Als das Luftschiff am 15.10. um 16.38 Uhr Ortszeit in Lakehurst landete, hatte es rund 10.000 km in einer Zeit von 111 Stunden und 44 Minuten zurückgelegt – eine fabelhafte und bis dahin unerreichte Leistung. ►

cabins for the passengers, a large recreation and dining room, and the kitchen were located in a large gondola beneath the body of the airship.

The silver Giant Cigar

At the time it was the largest airship ever built. The outer shell consisted of quintuply impregnated cotton fabric (one layer with flame retardant and a fivefold coat of cellon). LZ 127 gleamed in a silver colour; this was achieved by a final layer of aluminium paint, which also resulted in optimal sun reflexion and, consequently, the nearly mystical aura of the “Graf Zeppelin”. Additionally, the airship was to prove that it was possible to transport passengers very comfortably over the Atlantic.

Under Captain Dr. Eckener, the airship started on its first non-stop transatlantic flight in regular service with 20 passengers on board on 11 October 1928 to America (exact destination: Lakehurst, New Jersey, USA). The date had not been chosen by chance. The flight coincided with the festivities on the occasion of the anniversary of Christopher Columbus’ discovery of America, a fact which was thought to trigger all the more attention for the airship. (Today we know that the continent had been discovered much earlier by the Vikings and others.) When the airship landed in Lakehurst on 15 October at 4.38 p.m., it had travelled around 10,000 kilometres within 111 hours and 44 minutes – a fabulous and unattained accomplishment.

From Friedrichshafen to South America

Because of several airship accidents in America and England, the German “Graf Zeppelin” suddenly became the only fully functional rigid airship worldwide. At the time the American Akron made her maiden voyage in 1931, LZ 127 had already been in service between Berlin and South America for some time. The main route to South America was left Friedrichshafen on Lake Constance to final destinations Recife and Rio de Janeiro – sometimes with an intermediate stop in Seville, Spain, where a new mooring dock had been built for this purpose. Besides, flights within Germany, to other European countries and to North America were scheduled a few times too. LZ 127 demonstrated the vast comfort and reliability of airship aviation. With stoic calmness and unbelievable

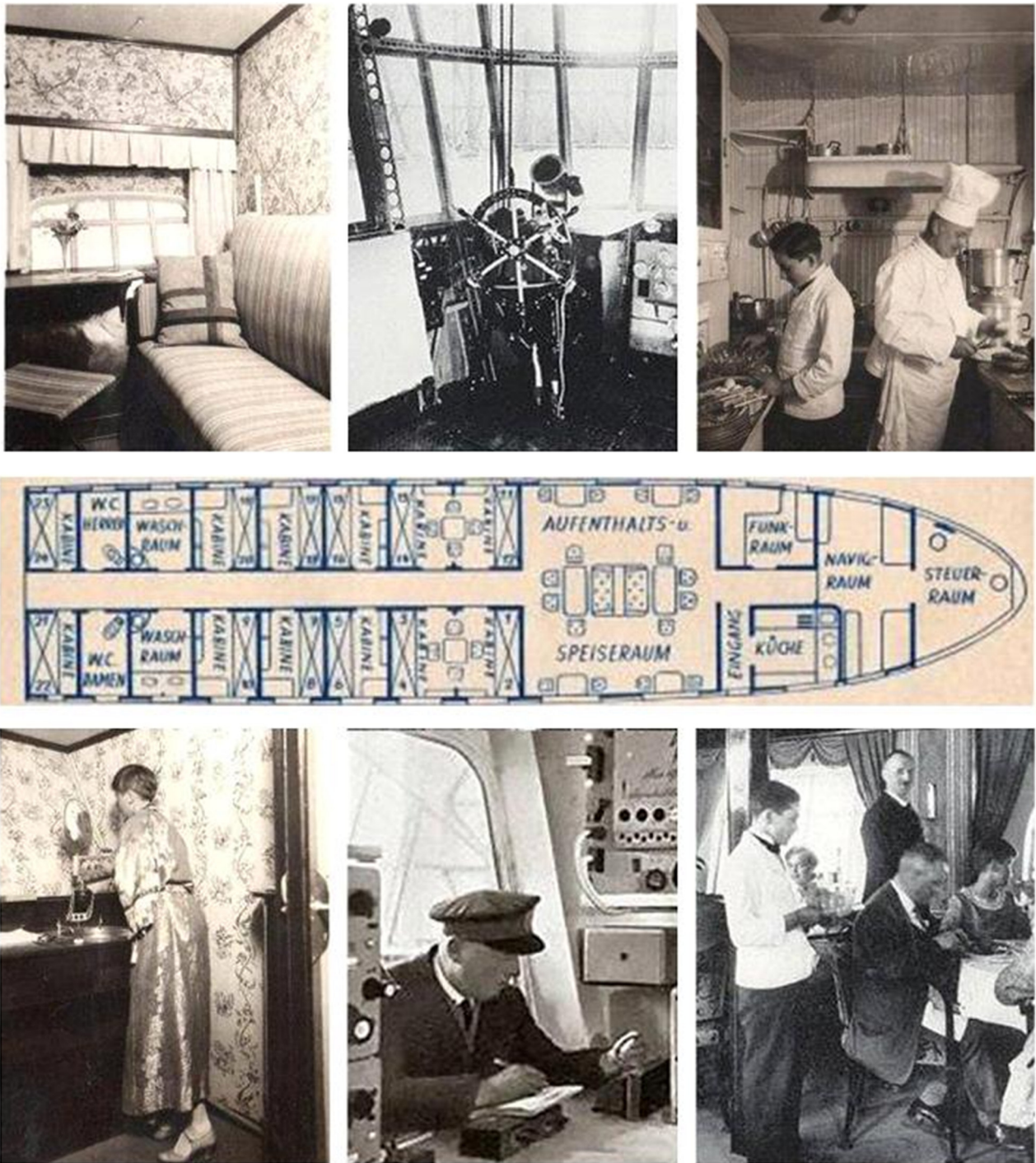


Abb. 7: Innenleben des LZ 127 Luftschiff „Graf Zeppelin“ (von oben links nach unten rechts): – Kabine – Blick in den Führerstand – Küche – Deckplan – Waschraum für Damen – Funkraum und allgemeiner Fahrgast- und Speiseraum (das Größenverhältnis erschließt sich aus dem Deckplan).

Fig. 7: Interior of LZ 127 "Graf Zeppelin" (from above left to bottom right): Cabin – view into the pilot's cabin – kitchen – deck plan – lavatory compartment for ladies – radio room and general passenger and dining area (the relative size can be deduced from the deck plan).

Von Friedrichshafen nach Südamerika

Durch verschiedene Unglücke in Amerika und England war die deutsche „Graf Zeppelin“ plötzlich das einzige verbliebene Starrluftschiff der Welt. Als die amerikanische Akron 1931 ihre erste Fahrt machte, war LZ 127 schon im

travelling convenience, this giant brought passengers and goods safely to their destination. The comfort of the cabins would well have served the reputation of any luxury liner, and the technical problems of their American competitors were unknown to the Germans. Con-

Verkehr zwischen Berlin und Südamerika eingesetzt worden. Die Hauptroute war nach Südamerika von Friedrichshafen am Bodensee mit Zielorten Recife und Rio de Janeiro – teilweise mit Zwischenstopp in Sevilla/Spanien, dessen Landeplatz zu diesem Zwecke neu angelegt wurde. Daneben wurden auch immer wieder Fahrten innerhalb Deutschlands, in andere Staaten Europas und einige Male auch nach Nordamerika unternommen. LZ 127 zeigte die ganze Bequemlichkeit und die Zuverlässigkeit der Luftschiffahrt. Mit stoischer Ruhe und unglaublichem Reisekomfort brachte der Gigant Passagiere und Güter sicher ans Ziel. Der Kabinenkomfort konnte jedem Luxusdampfer zur Ehre gereichen und die technischen Probleme der amerikanischen Konkurrenz waren den Deutschen fremd. Zeitgenössische Journalisten kamen zu der Auffassung, dass eine Zeppelinreise zum Schönsten gehörte, was einem Menschen widerfahren konnte. Das Schiff glitt in geringer Höhe über fremde Länder hinweg und bot den Passagieren neben alle denkbaren Bequemlichkeiten vor allem eines: einen phantastischen Ausblick.

Irische Luftschiff-Post

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

temporary journalists came to the conclusion that a trip by zeppelin was among the loveliest things one ever could experience. At low altitude the ship floated over foreign countries and offered all passengers beside all conceivable comforts one thing in particular: a fantastic view.

Irish Airship Mail

The year 1932 marked an important point for Irish philately, since the Irish Free State for the first time participated as a contractual state of the airship mail service. This meant that mail could be posted directly for each zeppelin flight. The contract was concluded with the German Reichspost as general contract partner and the Zeppelin Company as executive service partner. In this year, the airship “Graf Zeppelin” took up a scheduled service to South America, after some unscheduled crossings in the years before. In contrast to the usual way of delivery by ship this meant a gain in time of up to 25 days. It thus made sense that more and more countries in Southern and Central America obtained access to the German airmail service. In the period between 15 July and 16 October 1935 (i.e., from the 8th to the 14th South America crossing 1935), LZ 127 “Graf Zeppelin” only transported printed matter, parcels, test samples and similar items, while for normal letters the even faster catapult flights of Lufthansa to South America were used. From mid-October 1935 onwards, all categories of mail was once again carried on board of the airship.

Till the cessation of zeppelin transportation, Ireland participated as a contractual state in a total of 34 flights in the 1930s: nine in 1932; nine in 1933 including a Chicago flight (final destination Brazil), twelve flights including Argentina, and a Christmas flight; three in 1935. All these flights were carried out by LZ 127. In 1936, Ireland participated in only one flight.

Other forms of supply and transport from Ireland are not considered here – thus, other combinations might be possible.

A Riddle about Numbers

As early as 1933/1934, Sieger publishers from Germany tried to get reliable data about the zeppelin flights to America and asked the post office bureaus of the contractual states about

pultflüge der Lufthansa nach Südamerika nutzte. Ab Mitte Oktober 1935 konnte wieder die gesamte Post nach Südamerika mit dem Luftschiff befördert werden.

Zahlenrätsel

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

Schon in den Jahren 1933 und 1934 versuchte

each state's information. 15 of the 21 contractual states stated the number of items or charts with specifications on the total weight of mail shipped to South America for the whole year of 1932, nine of them for the first South America flight (SAF) in 1932. Besides five other countries (Belgium, Denmark, France, Norway and the Saar), the Irish authorities in general refused to supply any statement on transportation numbers. The list shown here allows interesting conclusions about the rareness of this mail. For the first SAF there are, with 25 Irish covers to different final destinations, only very few known so far, but the number jumped because of rising name recognition, not least, probably, because of philatelic reasons. It was not before the end of the 1930s that the number of transported mail items decreased. In the specialist literature we still find numbers for available

Tabelle 1 / Table 1: Treaty states Zeppelin mail 1932 - 1st flight to South America (1st SAF)

Official number of items carried, resp. numbers carried based on weight

	published		ratio			
Total	905	11.598		4.723	100,0%	basis (2012)
Country	#	grams	weight based calculation ^{*1}	#	ratio in %	remarks
		(A)	(B)	(C)	(D)	
			(B) = (A) / 17g	(C) = (B) * 5		
England		7.000	412	2.060	43,6%	# calculated
Switzerland	704			704	14,9%	published
Netherland		1.763	104	520	11,0%	# calculated
Hungary		1.341	79	395	8,4%	# calculated
Saar				378	8,0%	research
Danzig		871	51	255	5,4%	# calculated
Liechtenstein	126			126	2,7%	published
Poland		315	19	95	2,0%	# calculated
Sweden		308	18	90	1,9%	# calculated
Latvia	75			75	1,6%	published
Ireland				25	0,5%	research

**1 = Calculatory basis: 3 cards (at 3g each) plus 2 covers (at 4g each) make up the total of 17g for 5 items carried*

(based on comparable calculations for mails in England)

der Sieger Verlag aus Deutschland zu den Zep-
 pelinfahrten nach Amerika verlässliche Daten
 zu erhalten und erbat von den Postdienststellen
 der Vertragsstaaten entsprechende Informatio-
 nen. 15 von 21 Vertragsstaaten lieferten Stück-
 zahlen oder Aufstellungen mit Gewichtsanga-
 ben zur beförderten Post des Linienverkehrs
 nach Südamerika für das Gesamtjahr 1932, neun
 davon zur 1. Südamerikafahrt (SAF) 1932. Ne-
 ben fünf weiteren Ländern (Belgien, Dänemark,
 Frankreich, Norwegen und dem Saargebiet)
 lehnten die irischen Behörden generell Angaben
 zu Beförderungszahlen ab. Die hier gezeigte
 Aufstellung lässt interessante Rückschlüsse auf
 die Seltenheit dieser Post zu. Während zur 1.
 SAF 1932 mit derzeit 25 bekannten irischen
 Zulieferungen zu unterschiedlichen Zielorten
 sehr wenige Stücke bekannt sind, stieg mit zu-
 nehmendem Bekanntheitsgrad der Zeppelinfahr-
 ten die Stückzahl der Belege zunächst sprung-
 haft an, sicherlich auch aus philatelistischen
 Gründen. Erst zum Ende der Fahrten Mitte der
 1930er Jahre reduzierten sich die Stückzahlen
 der beförderten Stücke wieder. In der Literatur
 finden wir selbst bis 2001 noch Auflieferungs-
 zahlen der hier betrachteten Fahrt, die gegen-
 über 1982 publizierten Daten unverändert waren
 und die sich in der Nachbetrachtung als überar-
 beitungswürdig erwiesen haben. Leider werden
 von manchen Anbietern am Markt immer noch
 diese alten Informationen verwertet. In den
 Folgejahren legte das Schweizer FAI-Mitglied
 Luftpostsammler Ronny Vogt den Grundstock
 für eine Neubewertung der 1. Südamerikafahrt
 1932, der durch Mitarbeit weiterer Sammler
 nunmehr aktualisiert werden konnte und als
 Zusammenfassung abgebildet ist. Generell sind
 Bedarfsbriefe zu Zeppelinfahrten seltener zu
 finden; zumeist ist der philatelistische Ursprung
 erkennbar.

Der Forschungsstand zu SAF 1

Tabelle 1 zeigt die offiziell gemeldeten (oder
 durch Forschungsarbeit ergänzten) Stückzahlen
 oder Gewichtsangaben in Gramm. Vertragsstaa-
 ten, welche noch nicht zur ersten Fahrt 1932
 teilnahmen oder gar keine Meldung abgaben,
 werden in der Analyse nicht berücksichtigt. Bei
 einem Durchschnittsgewicht von drei Gramm
 für eine Postkarte und vier Gramm für den Brief
 wurde für England ein Verhältnis von 3:2 ge-

covers from this flight which do not differ from
 data published in 1982, and which have proved
 in retrospect to be worthy of revision. Unfortu-
 nately, this old information is still used by some
 vendors in the market. In the following years,
 Swiss airmail collector and FAI member Ronny
 Vogt laid the foundation for a re-evaluation of
 the first SAF 1932; data which then was updat-
 ed by the contribution of other collectors and is
 now summarized. In general, non-philatelic co-
 vers in zeppelin flights are rather rare; usually,
 the philatelic background is clearly visible.

State of Research on SAF 1

Table 1 show the officially supplied (or supple-
 mented by recent research) number of items or
 weight data in gram. Contractual states which
 did not participate in the first SAF of 1932 or
 did not divulge the amount of mail are neglected
 in the analysis. Given an average weight of
 three grammes for a postcard and four grammes
 for a letter, a ratio of 3:2 was calculated for
 England (for Ireland, a ratio of 1:2 was calculat-
 ed in 1933 for the flights in 1932). Since the
 ratio between supplied postcards and letters and
 thus the total weight of carried mail is known,
 the ratio for England with a total of 17 g was
 used as the statistical basis for the calculation of
 other quantities because the reported amount of
 weight is highest in this case and thus statistical
 inaccuracies are least probable. In the table
 shown the reported values in grammes (A) were
 first used to compute the number of calculated
 packets (B). For the calculation of the total
 number (C), these are to be multiplied by the
 basic number of items of five per packet. In the
 column "Number NEW" are all the notified,
 researched or calculated numbers of items doc-
 umented. From the amount of mail known so far
 from Belgium, Denmark, France and Norway
 on other zeppelin flights, one can assume that
 there was only very little mail delivered to this
 first flight. In the case of the Saar, however, we
 note a proportionally higher philatelic interest
 and consequently more mail: information de-
 rived from the Study Group on Zeppelin Mail
 shows that there are 378 items known for the
 Saar. Ratio values in column (D) refer to the
 total amount of 4,723 known today. These con-
 firmed data suggest that one can assume that at
 least 5,000 covers were posted for this first

meldet (für Irland wurden im Jahr 1933 für die Fahrten von 1932 ein Verhältnis von 1:2 berechnet). Da das Verhältnis zwischen aufgelieferten Postkarten und Briefen und dadurch deren Paketsummengewicht bekannt ist, wurde das Verhältnis für England mit insgesamt 17 g als statistischer Basiswert für die Ermittlung weiterer Stückzahlen gewählt, da hier die gemeldete Gewichtsmenge am höchsten und somit eine statistische Unschärfe am geringsten ist. In der Tabelle wurde aus den Meldewerten in Gramm (A) zunächst errechnet, wie hoch die Anzahl kalkulatorischer Pakete (B) ist. Diese sind für die Ermittlung der Gesamtstückzahl (C) mit der Basisstückzahl von 5 Belegen pro Paket zu multiplizieren. In der Spalte „Stück NEU“ sind alle gemeldeten, erforschten bzw. berechneten Stückzahlen verzeichnet. Aufgrund des bislang bekannten Auflieferungsverhaltens aus den Staaten Belgien, Dänemark, Frankreich und Norwegen zu Zeppelinfahrten kann davon ausgegangen werden, dass es auch zu dieser Fahrt nur geringe Auflieferungen gab. Aus dem Saargebiet war hingegen immer schon ein verhältnismäßig höheres philatelistisches Interesse und Aufkommen zu erwarten: Als konkreter Wert aus Kreisen der Zeppelinpost Arbeitsgemeinschaft konnten uns 378 Stück für das Saarland mitgeteilt werden. Anteilswerte in Spalte (D) beziehen sich auf die bislang fundierte Gesamtmenge von 4.723. Die ermittelten Daten lassen vermuten, dass mit den nicht registrierten Ländern mindestens 5.000 Belege zu dieser ersten Fahrt 1932 aufgegeben wurden. Alle Stückzahlen unter 100 sind als seltener zu bewerten. Die Zahl irischer Post macht mit den aktuell 25 bekannten Belegen noch nicht einmal 1 % der gesamten bislang registrierten Stückzahl aus.

Fazit: Irische Belege bleiben zu dieser Fahrt äußerst selten. Insofern bleibt nur, den Herren Davis und Smye für ihre philatelistische Passion zu danken, denn sonst gäbe es wohl auch aus Irland keine Belege zu dieser besonderen ersten Fahrt des Luftschiff-Linienverkehrs nach Südamerika.

Postwege in der Luft

In der Regel wurde irische Post per Luftpost über Dublin und London nach Berlin geflogen und dort wie die andere Post für Zeppelinflüge gesammelt. Die Post erhielt hier zunächst den

flight in 1932 from countries not registered. All item numbers below 100 are to be rated as rarer. The 25 mail items from Ireland we know about as of today thus only amount to less than one per cent of the total number recorded so far.

Conclusion: Irish covers of this flight are very rare. We thus have to thank Mr Davis and Mr Smye for their philatelic passion, because otherwise there probably would have been no covers from Ireland at all on this special first flight of airship regular service to South America.

By Mail, high up in the Air

Usually, Irish mail was flown as airmail via Dublin and London to Berlin, and was collected there for the zeppelin flights like mail from elsewhere. There, the mail first received a circular arrival postmark. Then a special transfer flight (connecting flight with a red special postmark) to the launching pad in Friedrichshafen was carried out. (Transit postmarks for London are not known.) The start of the first SAF was at about 12:30 a.m. on 21 March 1932; the flight ended after 68 hours and five minutes and a flight route of 7,840 km on 23 March at 7.38 p.m. in Recife, Brazil. A landing in the immediate vicinity of the Brazilian metropolis Rio de Janeiro, which one might have expected in view of its importance, was impossible because the necessary mooring tower for airships as well as the 900-metre-long runway at the new airport for aeroplanes destined to further transport the mail were in the planning stages or construction, respectively. Because of the unusual meteorological conditions, the flying time was far below the usual 72 to 75 hours. The first SAF in regular service thus had been very fast. From Recife, mail was further transported to final destinations either as surface mail or as airmail, mostly by special connecting flights of the Condor Flight Service. In most cases, the flight path ran from Recife through Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires and La Paz to Arica, Chile. These transfers are documented by particular types of postmarks. Other final destinations were reached from the previously mentioned intermediate stops. The airship started its return flight on 26 March (arrival: 29 March 1932). In 1932 and 1933, the airmail crew of LZ 127 used special postmarks to acknowledge the receipt; the violet postmark of

kreisförmigen Ankunftsstempel, danach erfolgte einem speziellem Zubringerflug (Anschlussflug mit rotem Sonderstempel) die Weiterbeförderung zum Startplatz nach Friedrichshafen; Transitstempel für London sind nicht bekannt. Der Start zur 1. SAF erfolgte schon gegen 00.30 Uhr am 21. März 1932 und endete nach einer Flugzeit von 68 Stunden und fünf Minuten, nach einer Fahrtstrecke von 7.840 km am 23. März um 19:38 Uhr im brasilianischen Recife. Eine Landung im unmittelbaren Umfeld der brasilianischen Metropole Rio de Janeiro, welche man aufgrund ihrer Bedeutung hätte erwarten können, war nicht möglich, da sich der notwendige Ankermast für Luftschiffe oder auch die 900 Meter lange Startbahn für Landflugzeuge zur Weiterbeförderung für den neuen Flughafen noch in der Planung bzw. im Bau befanden. Aufgrund der unterschiedlichen Witterungs- und Windbedingungen lag die Fahrtzeit deutlich unter den normalerweise anzusetzenden 72 bis 75 Stunden. Hier war man also sehr schnell unterwegs gewesen. Von Recife wurde die Post zu anderen Bestimmungsorten zu Land oder als Luftpost zumeist mit dem Condor-Flugdienst mit Sonderanschlussflügen weiterbefördert. Die Flugroute verlief zumeist ausgehend von Recife über Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires

the flight described here shows the globe with the continents divided by the Atlantic. From 1934 onwards, plain circular postmarks were used.

Which Destinations, how much Postage?

Table 2 shows the currently known mail supplied from Ireland for the first South America flight 1932 from the two senders John S. Davis (21 letters) and Captain T.A. Smye (four letters); other covers from Ireland on this flight are not known. Davis, a stamp dealer from Liverpool, also posted mail from 1932 to 1934 for other dealers, mostly for the editor of the Zeppelin Catalogue, Hermann Sieger. The following postage rates applied to mail from Ireland to Brazil: letter as printed matter 1s 1/2d per ½ ounce (same postage for post cards), 4s 4d for a normal letter per ½ ounce, and 3d extra if sent as a registered letter.

Davis' letters for the first SAF 1932 were all franked in the cheapest way possible, as printed matter with 1s 1/2d. The postage consisted of 1/2d for printed matter to abroad and 1s additional zeppelin fee per ½ ounce to Brazil. The correct postage for printed matter to other South American countries was 1s 3d (per ½ ounce). ►

(Continued on p. 24)

Irish acceptances for 1st Zeppelin flight in 1932				Total Quantity (Status 25 May 2012)		
Country	Town	Addressee	Postmark	Postage	Sent by	Quantity
Argentina	Buenos Aires	Sr. A.H. Davis	BAC	1s 1/2d	Davis	3
Bolivia	La Paz	Sr. Jorge Palza Veintemillas	BAC	1s 1/2d	Davis	1
Brazil	Bahia	Sr. Ranulpho Oliveira	BAC	1s 1/2d	Davis	4
Brazil	Pernambuco	Sr. Dr. M. de Oliveira Lima	BAC	1s 1/2d	Davis	4
Brazil	Rio de Janeiro	Srs. J. Costa & Filhos	BAC	1s 1/2d	Davis	2
Brazil	Rio de Janeiro	T.A. Smye	Dublin	5s 1d	Smye	4
Chile	Valparaiso	Sr./Srs. Tornero Hermanos	BAC	1s 1/2d	Davis	2
Paraguay	Asuncion	Sr. Dr. J.H. Jorge	BAC	1s 1/2d	Davis	1
Uruguay	Montevideo	Sr. R. Garrido	BAC	1s 1/2d	Davis	4

Tabelle 2 / Table 2

und La Paz nach Arica, Chile. Zu diesen Transfers existieren eigene Stempeltypen. Von den zuvor aufgezählten Zwischenstationen wurden weitere Ziele angefliegen. Das Luftschiff trat am 26. März die Rückreise an (Ankunft: 29. März 1932). Zu den Zeppelinfahrten wurden in den Jahren 1932 und 1933 jeweils eigene Sonderbestätigungs- oder Fahrtenstempel verwendet, der violette Stempel zur hier beschriebenen Fahrt zeigt die Weltkugel mit den durch den Atlantik getrennten Kontinenten. Ab 1934 wurden nur noch einfache Rundstempel verwendet.

Welche Zielorte, welches Porto?

Tabelle 2 zeigt die aktuell bekannten irischen Auflieferungen zur 1. Südamerikafahrt 1932 der zwei Absender John S. Davis (21 Briefe) und Captain T.A. Smye (vier Briefe); andere Belege aus Irland sind zu dieser Fahrt nicht bekannt. Davis, ein Briefmarkenhändler aus Liverpool, versandte in den Jahren 1932 bis 1934 auch Post für andere Händler, zumeist für den Herausgeber des Zeppelinkataloges Hermann Sieger. Folgende Portstufen galten für den Postdienst von Irland nach Brasilien: Brief als Drucksache pro ½ Unze 1 Shilling ½ Pence (gleiches Porto für Postkarte), 4 Shilling 4 Pence für den Normalbrief pro ½ Unze sowie 3 Pence extra für die Verwendung als Einschreiben.

Davis' Briefe zur 1. Südamerikafahrt 1932 wurden alle als Drucksache mit 1 Shilling ½ Pence als preiswerteste Form des Luftschiffver-

Abb. 8 (unten): Vertragsstaatenpost Irland: 1 Shilling und ½ Pence Frankatur auf Davis-Brief als Briefdrucksache von Dublin nach Asunción, Paraguay zur 1. Südamerikafahrt 1932 (Sieger Nr. 138), Entwertung mit typischen B.A.C. Dreiecksmaschinenstempel mit sechswelligem Entwerterteil, mit violettem Fahrtenstempel „LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN / 1. SÜD-AMERIKAFAHRT / 1932“, rosa Expresslabel für Expressbeförderung nach London, rotem Bestätigungsstempel zur Anschlussbeförderung von Sammelpostamt Berlin (hierzu rückseitiger Ankunftsstempel: „BERLIN C / L-2-“ vom 19.3.32) zum Weiterflug nach Friedrichshafen und rückseitig angebrachter Ankunftsstempel zur Luftpostbeförderung in Paraguay vom 30. MAR 32. Der Brief ist wie für viele der Belege zu diesen Fahrten nicht portogerecht, da das verwendete Porto eigentlich nur bis zum Erstankunftsort in Recife in Brasilien ausreichte. Eine Weiterbeförderung hätte eigentlich noch weitere 2 ½ Pence gekostet, auf deren Erhebung aber postseitig verzichtet wurde.

Fig. 8: Mail from the contractual state of Ireland: 1s and 1/2d postage on a Davis letter as printed matter from Dublin to Asunción, Paraguay, for the first South America Flight (Sieger no. 138), typical B.A.C. triangular postmark with six wavy lines as cancellation portion, and violet flight postmark „LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN / 1. SÜD-AMERIKAFAHRT / 1932“, pink express label for express transportation to London, red confirming postmark for onward shipping of mail central collection depot Berlin (here arrival postmark on reverse: „BERLIN C / L-2-“ from 19 March 1932) to Friedrichshafen and arrival postmark of Paraguay, also on reverse, from 30. MAR 32. Like many others, this letter is inadequately franked, as the applied postage would only have sufficed till the first place of arrival, Recife in Brazil. Further shipping would actually have cost 2 1/2d, but the post office abstained from claiming it.



sandes frankiert. Das Porto setzt sich aus ½ Pence für Auslandsdrucksachen und 1 Shilling Zeppelinzuschlag pro ½ Unze nach Brasilien zusammen. Das korrekte Porto für Drucksachen in andere Länder Südamerikas lag bei 1 Shilling 3 Pence (je ½ Unze).

Über die Portoberechnung herrschte jedoch vielfach große Unsicherheit, weswegen rund die Hälfte der Post in diese Länder nicht portogerecht frankiert wurde.

Seltene Expresspost

Entwertet sind die Davis-Belege mit dem undatierten, dreieckigen Maschinenstempel für Drucksachen mit B.A.C. (Baile Átha Cliath für Dublin). Für Uruguay und Argentinien existiert jeweils ein Beleg, wo die Buchstaben im Dreiecksstempelteil gänzlich fehlen, obwohl die Abstempelung ansonsten einwandfrei gelungen ist (Stempel wahrscheinlich defekt). Als Adressat taucht auf Davisbelegen vereinzelt der Name A.H. Davis auf. Dies ist ein Sammler aus Bue-

There was, however, widespread insecurity concerning the calculation of the postage, and consequently nearly half of all mail to these countries shows inadequate franking.

Rare Express Mail

The Davis covers were cancelled with a triangular machine postmark for printed matter showing B.A.C. (Baile Átha Cliath) but no date. One cover each to Uruguay and to Argentina, respectively, exist which do not show any letters in the triangular postmark section at all, though the cancellation is faultless otherwise (the postmark was probably defective). Sporadically, the name A.H. Davis appears as the addressee on Davis' covers. He was a collector from Buenos Aires, but he was unrelated to the supplier Davis. The rare brown-coloured letters from Smye were franked with high seahorse values for registered express post, in total 5s 1d. So far, registration numbers 823 and 825 to 827 are known. A cover with number 824 is unknown so far. The can-

Abb. 9: Vertragsstaatenpost Irland: 5 Shilling and 1 Pence Frankatur auf Smye-Brief als Einschreiben (Nr. 823) von Dublin nach Rio de Janeiro vom 18.03. zur 1. Südamerikafahrt 1932 (Sieger Nr. 138), mit violetter Fahrtenstempel „LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN / 1. SÜD-AMERIKAFAHRT / 1932“, rosa Expresslabel für Expressbeförderung nach London, rotem Bestätigungsstempel zur Anschlussbeförderung von Sammelpostamt Berlin (hierzu rückseitiger Ankunftsstempel: „BERLIN C / L-2-“) zum Weiterflug nach Friedrichshafen. Rückseitig ebenso weitere Stempelung des Aufgabedatums Dublin sowie Ankunftsstempel vom 24.III.32, ex. Sammlung Vogt.

Fig. 9: Mail from the contractual state of Ireland: 5s 1d postage on Smye letter as registered letter (no. 823) from Dublin to Rio de Janeiro from 18 March for the first South America flight 1932 (Sieger no. 138) with violet flight postmark "LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN / 1. SÜD-AMERIKAFAHRT / 1932", pink express label for express transport to London, red confirming postmark for onward shipping of mail central collection depot Berlin (arrival postmark on reverse: "BERLIN C / L-2-") to Friedrichshafen. On reverse also another postmark with the posting date in Dublin and an arrival postmark of 24.III.32, ex. Vogt.



nos Aires, welcher jedoch nicht mit dem Einlieferer Davis verwandt ist. Die seltenen braunfarbigen Smye-Briefe wurden mit der hohen Seepferdchen-Frankatur für registrierte Expresspost in Höhe von 5 Shilling 1 Pence versehen. Bislang sind die Einschreibenummern 823, 825–827 registriert. Ein Beleg mit der Nr. 824 wurde bislang nicht bekannt. Die Entwertung erfolgte hier mit dem klassischen Rundstempel der Post in Dublin.

Post nach Irland

Insgesamt sind Destinationen von Zeppelinfahrten, die nach Irland adressiert sind, erheblich seltener zu finden. Einige besonders interessante Stücke sollen in der Folge beschrieben werden.

Im Oktober 1928 unternahm LZ 127 „Graf Zeppelin“ nach mehreren Erprobungsfahrten eine erste Fahrt nach Amerika, die zuvor schon erwähnt wurde. Hierzu ist eine größere Stückzahl an Belegen nach Irland, zumeist aus den USA, bekannt.

Die erste Weltrundfahrt

1929 war ein für die Luftpost besonderes Jahr, da es erstmalig zu einer kompletten Weltrundfahrt eines Luftschiffes kam. Eine Weltumrundung fand nur noch ein weiteres Mal statt. Wie auch schon vorherige Projekte war auch diese Fahrt zunächst finanziell gesehen ein Kraftakt, da die Kosten auf rund 1 Mio. Reichsmark (RM) kalkuliert waren. Mit 420.000 RM sicherte sich die amerikanische Hearst Newspaper Company als Hauptsponsor die weltweiten Exklusivrechte der Berichterstattung. Ausgenommen war nur Europa (England fiel als einziges europäisches Land jedoch nicht unter diese Klausel). Hearst legte zwei Zwischenstationen in den USA fest und bestimmte zudem, dass die Rundfahrt medienwirksam an der Freiheitsstatue beginnen und enden sollte. Somit wurde als Startplatz Lakehurst, New Jersey ausgewählt. Die Weltrundfahrt war wesentlicher Bestandteil der damaligen verlagsseitigen PR- und Marketingstrategie, um das Unternehmen bekannter zu machen. Als weitere Sponsoren sind die Frankfurter Zeitung, die Verlage Scherl und Ullstein sowie das Illustrierte Blatt zu nennen, welche zusammen 50.000 RM beisteuerten. Zudem gab es zwei zahlende Passagiere, die sich ein Ticket 20.000 RM kosten ließen – damals wie heute

cellation was made by using the classic circular postmark of the Dublin Post Office.

Mail to Ireland

All in all, covers destined to go to addressees in Ireland are quite rare. Some particularly interesting items will be described in the following.

After several test flights, LZ 127 “Graf Zeppelin” undertook a first flight to America in October 1928, as already mentioned. A larger quantity of covers to Ireland, mostly from the USA, is known for the return trip.

Around the World for the first Time

1929 was a special year for airmail: an airship flew around the world for the first time. A circumnavigation of the globe happened only once more. Like previous projects, this flight proved to be demanding financially as the costs for it were calculated at about one million Reichsmarks (RM). The American Hearst Newspaper Corporation secured exclusive worldwide media coverage as the main sponsor, granting 420,000 RM. Only Europe was excluded from this licence (with England being the exception to the exception). Hearst chose two intermediate stops in the USA and also determined that the world circumnavigation was to have a start geared toward the media, for it was to begin and end near the Statue of Liberty. Thus, Lakehurst in New Jersey was chosen as the starting place. The world circumnavigation was a fundamental part of the PR at the time and marketing strategy to increase its publicity. Further sponsors were Frankfurter Zeitung (Frankfurt News), the publishers Scherl and Ullstein and the Illustrierte Blatt (Illustrated Gazette) which contributed 50,000 RM in total. Moreover, there were two high-paying passengers who were willing to pay 20,000 RM per ticket – then as now a little fortune. On the official passenger list 20 persons were registered: ten members of publishing houses, five international members of the military, and five other passengers. Lady Drummond-Hay from the Hearst Press in London was the only woman on board. Throughout the course of the world circumnavigation, the airship transported 61 persons overall. Besides press reporter Drummond-Hay, whose presence and news coverage aroused much public interest in the flight, and others, there were on board the

ein kleines Vermögen. Auf der offiziellen Passagierliste sind 20 Personen aufgeführt: zehn Verlagsangehörige, fünf internationale Militär-angehörige und fünf weitere Passagiere. Lady Drummond-Hay von der Hearst-Presse aus London war die einzige Frau am Bord. Bei der Weltrundfahrt beförderte das Luftschiff auf den verschiedenen Etappen insgesamt 61 Personen. Neben der Zeitungsreporterin Drummond-Hay, deren Präsenz und Berichterstattung das Interesse der Öffentlichkeit an der Reise stark erhöhte, waren u.a. der Polarforscher und Pilot Sir Hubert Wilkins, der junge amerikanische Millionär Bill Leeds, und Vertreter aus Japan und der Sowjetunion unter den Passagieren.

Die verbleibenden Restkosten sollten die Beförderung von Fracht und Post einbringen. Pro Etappe wurden rund 400 kg Briefe befördert. Die Aufteilung der Weltrundfahrt in mehrere Etappen machte die Reise mit vielen Frankatur- und Stempelmöglichkeiten aber nicht nur für Philatelisten interessant, sondern, wie die große Menge der Belege mit Bedarfscharakter und Geschäftspost zeigt, auch für die normale Beförderung von Post.

Technische Probleme

Die offizielle Fahrt war vom 7. bis zum 29. August. Für die amerikanische Reiseroute Lakehurst – Friedrichshafen – Tokio – San Francisco – Los Angeles – Lakehurst benötigte LZ 127 rund 288 Stunden. Da das Luftschiff aufgrund der Routenvorgabe zunächst von Friedrichshafen dorthin und später wieder zurückgefahren werden musste, zählt der Sammler diese Zu- und Rückbringerfahrt korrekt als deutschen Teil der Weltrundfahrt hinzu. Neben der Zeppelin-konstruktion selbst setzte man auch bei der Motorisierung auf neueste Technik. Neue Teile und Materialien, welche in den Maybach-Motoren zum Einsatz kamen, genügten den hohen Ansprüchen jedoch nicht immer. Die technischen Probleme zwangen zum Abbruch dieser ersten Zubringerfahrt zur Weltrundfahrt (1. abgebrochene Amerikafahrt 1932) über Spanien und führten später zur Notlandung in Cuers (Frankreich). Von dort brachte man das Luftschiff zunächst zurück nach Friedrichshafen. Die Werft arbeitete fieberhaft an den technischen Dingen, hing doch am Gelingen nicht nur Prestige sondern auch die Zukunft der Luftschiffahrt ab:

polar researcher and pilot Sir Hubert Wilkins, the young American millionaire Bill Leeds, and representatives from Japan and the Soviet Union.

The remaining flight expenses were to be met by the charges for cargo and mail. About 400 kg mail was shipped per stage. The division of the trip into several stages with the resulting numerous postage and cancellation opportunities not only made it interesting for philatelists but, as the large number of usual private and commercial letters shows, also for normal postal transport.

Technical Problems

The official flight took place from 7 to 29 August. LZ 127 needed about 288 hours for the itinerary Lakehurst – Friedrichshafen – Tokyo – San Francisco – Los Angeles – Lakehurst. the official route designation, the airship had to be flown to Lakehurst from Friedrichshafen, and afterwards back over the Atlantic to Friedrichshafen; consequently, these transfer and return flights are correctly counted by collectors as part of the world circumnavigation. Besides the construction of the zeppelin, the engineers focused on the modernisation of the motors, too. However, the new parts and materials employed in the Maybach motors did not always meet specifications. The technical problems from such causes forced the captains to break off the first transfer flight to America (first cancelled America Flight 1932) while they were over Spain, and the problems later led to an emergency landing in Cuers, France. From there, the airship was brought back to Friedrichshafen. At the dockyard, the technicians worked feverishly to repair the damage: the prestige and future of airship aviation lay in their hands since investors, in particular from the States, made their decision to use airships as cargo carriers dependent on the outcome of this flight. This was also true for England, another country prepared to engage in regular overseas service with two routes (route 1: England – Egypt – India – Australia, and route 2: England – Canada). The pressure for success was thus very high. On another front, the post office at Friedrichshafen was struggling with the enormous amount of incoming mail from all over Europe for further transport over the Atlantic. After repairs and

from	until	total time	american RTWF	departure	destination	american perspective	german perspective
Aug 01	Aug 05	95.22	288.18	Friedrichshafen	Lakehurst	Shuttle Ride	1. NAF Approaching Trip
Aug 07	Aug 10	55.22		Lakehurst	Friedrichshafen	1. Lag RTWF	1. NAF Return Journey
Aug 15	Aug 19	101.49		Friedrichshafen	Tokyo	2. Lag RTWF	1. Lag RTWF
Aug 23	Aug 26	79.03		Tokyo	Los Angeles	3. Lag RTWF	2. Lag RTWF
Aug 27	Aug 29	51.57		Los Angeles	Lakehurst	4. Lag RTWF	3. Lag RTWF
Sep 01	Sep 04	57.31		Lakehurst	Friedrichshafen	Shuttle Ride	4. Lag RTWF

RTWF = Round the World Flight

NAF = North-American Flight

Tabelle 3 / Table 3

Investoren – besonders aus den USA – machten ihre Entscheidung über den Güterverkehr per Luftschiff vom Ausgang dieser Fahrt abhängig. Mit England schickte sich auch ein weiteres Land an, in den überseeischen Linienverkehr mit zwei Routen einzusteigen (Route 1: England – Ägypten – Indien – Australien sowie Route 2: England – Kanada). Der Erfolgsdruck war somit hoch. An anderer Front kämpfte das Postamt in Friedrichshafen mit der zu diesem Weltereignis schon allein aus Europa angelieferten Postflut. Nach Reparatur und erfolgreicher Überführung nach Amerika – Reichspräsident Hindenburg gratulierte unmittelbar per Telegramm – startete LZ 127 „Graf Zeppelin“ am 8. August 5.42 Uhr Mitteleuropäische Zeit (in Amerika 7.8. um 23.42 Uhr Ortszeit) zur ersten amerikanischen Etappe. Das größte Luftabenteuer der Welt seiner Zeit begann.

Maximal 28 Gramm

Jedes Postamt in den USA nahm Post zu allen Teilstücken der Weltrundfahrt an. Briefe durften nicht mehr als 28 g wiegen und die Post erhob Sondergebühren für die Zeppelinbeförderung und verschiedene Stücktypen und Sonderleistungen. Post, die für diese Fahrt vorgesehen war, hatte den Absendervermerk MIT DEM DEUTSCHEN LUFTSCHIFF LZ 127 und den gewünschten Etappenzielen zu enthalten. Als Postsammelstellen dienten Lakehurst und New York, wobei Lakehurst nur den weit geringeren Teil der Zeppelinpost zu bewältigen hatte. Die Gesamtmenge der ab Lakehurst beförderten Post wird auf 40.000 Stück geschätzt, was sich mit den 17 g pro Berechnungspaket bei 400 kg

successful travel to America – Reich President Hindenburg sent congratulations immediately by cable –, LZ “Graf Zeppelin” started on 8 August at 5:42 a.m. Central European Time (in America 7 August, 11:42 p.m. local time) for its first American stage. The greatest air adventure of the world was about to begin.

Maximum: 28 grams

Every post office in the USA accepted mail for any stage of the world circumnavigation. Letters were not allowed to weigh more than 28 grams, and the post office charged different special fees for zeppelin transport depending on the item in question. Mail to be shipped on this flight received an instructional postal marking MIT DEM DEUTSCHEN LUFTSCHIFF LZ 127 (WITH GERMAN AIRSHIP LZ 127) and the designated intermediate stops on the way to the final destination. Lakehurst and New York served as mail centralising depots, but Lakehurst had to cope with only a fraction of the complete supply of mail. The total amount of mail shipped from Lakehurst is estimated at about 40,000 pieces, which agrees well with the calculated 17 grams per item for a total of 400 kg mail. All covers were cancelled with light-violet circular world circumnavigation postmarks, sorted and bundled. After the arrival at the respective stage destinations, the letters were forwarded to the principal foreign post offices noted on the respective wrappers. For the German part of the world circumnavigation in different stages, other flight postmarks were used. Over 50 % of all mail supplied in America (that is more than 25,000 postal items) was to be



Abb. 10: US-Post zur ersten Etappe der amerikanischen Weltrundfahrt 1929 (Sieger 28 A), blauer 5c Ganzsachenluftpostbrief von Dallas nach Dublin, mit zusätzlich zwei Viererblöcken zu 13c und 14c sowie rote 2c mit schwarzem zweizeiligem zentriertem Überdruck HAWAII / 1778 - 1928. Da die Frankatur von insgesamt 115c (US-Porto Lakehurst–Friedrichshafen 105c) mit der Erstentwertung durch Maschinenstempel nicht vollständig entwertet wurde, erfolgte im Sammelpostamt New York zusätzliche Nachentwertung mit schwarzem ovalem Stempel NEW YORK U.S. FOREIGN. Brief mit obligatorischem hellvioletterm rundem Sonderbestätigungsstempel zur amerikanischen Weltrundfahrt FIRST ROUND THE WORLD FLIGHT U.S. AIR MAIL und rückseitig angebrachtem schwarzem Ankunftsstempel vom 10.8.29 13-14 (Maschinenstempel mit linksseitigem dreizeiligem Entwerterteil FRIEDRICHSHAFEN / BODENSEE / LUFTPOST).

Fig. 10: US mail for the first stage of the American part of the world circumnavigation in 1929 (Sieger no. 28 A), blue 5c postal stationery from Dallas to Dublin with two additional sets of four 13c and 14c stamps and two red 2c with black central two-line overprint HAWAII / 1778 – 1928. As the postage of \$1.15 in total (US postage Lakehurst–Friedrichshafen 105c) had not been completely cancelled with the first machine cancellation, a further late cancellation with black oval postmark NEW YORK U.S. FOREIGN was done at New York central mail depot. Letter with obligatory light violet round special postmark confirming the American world circumnavigation FIRST ROUND THE WORLD FLIGHT U.S. AIR MAIL and black arrival postmark of 10 September 1929 13-14 (machine cancellation with three-line cancellation portion on the left FRIEDRICHSHAFEN / BODENSEE / LUFTPOST).

Postgut deckt. Die Post wurde mit dem hellvioletten runden Weltrundfahrtstempel versehen, vorsortiert, gebündelt. Nach Ankunft in den jeweiligen Etappenzielen wurde sie an die auf dem Streifband vermerkten ausländischen Leitpostämter weitergeleitet. Zur deutschen Weltrundfahrt mit der abweichenden Etappenfolge wurde ein eigener Fahrtenstempel genutzt. Von der in Amerika aufgelieferten Post waren über 50 % (mehr als 25.000 Poststücke) nur für die erste Etappe bis Friedrichshafen vorgesehen. Belege zur Weltrundfahrt 1929 mit irischem Bezug sind kaum zu finden, aktuell sind mir nur vier Briefe nach Irland bekannt, welche alle zur

shipped only on the first stage over the Atlantic to Friedrichshafen. Covers of the world circumnavigation 1929 with Irish destinations are almost unknown; at the moment, I know of only four letters to Ireland which were posted in America.

Next Destination England

From 18 to 20 August 1931, LZ 127 undertook one of several England flights. The journeys were split up into three stages. Very early in the morning, the airship "Graf Zeppelin" started in Friedrichshafen and, after a travel of about 1,068 km, it reached Cardington at about 7 p.m.

amerikanischen Weltrundfahrt aufgegeben wurden.

Auf nach England

Vom 18. bis 20.08.1931 unternahm der LZ 127 eine von mehreren durchgeführten Englandfahrten. Die Reise war in drei Teilabschnitte unterteilt. Am frühen Morgen gegen 7.05 Uhr verließ das Luftschiff „Graf Zeppelin“ Friedrichshafen und erreichte gegen 19.00 Uhr nach rund 1.068 km Cardington. Dort erhielt die Post keine Ankunftsstempel. Unmittelbar danach erfolgte als 1.943 km lange Teilstrecke eine fast 24-stündige Rundfahrt über England, bei der jedoch keine Post befördert wurde. Am 19. August um 19.32 Uhr erfolgte die Rückfahrt nach Friedrichshafen, wobei rund 1.010 km zurückgelegt wurden. Die Reisegeschwindigkeit betrug auf der Englandfahrt zwischen 80,8 und 88,1 km/h.

Ein prominenter Adressat

Der gezeigte Beleg wurde am 19.8.1931 als Bordpost aufgegeben und direkt an James Craig mit dessen Dienstadresse adressiert. Craig war nicht nur erster Premierminister von Nordirland, sondern auch ein bekennender Unionist und Vorsitzender der Ulster Unionist Party. Als Sohn einer wohlhabenden Whiskey-Brennerei-Familie aus dem Ost-Belfaster Stadtteil Sydenham erhielt er seine schulische Ausbildung in Edinburgh, Schottland. Nachdem er als Aktienhändler gearbeitet hatte, ging er zur britischen Armee und kämpfte im Zweiten Burenkrieg. ►



Mail did not receive an arrival postmark there. Subsequently, a circuit flight over England was carried out, with a total travelling distance of 1,943 km, lasting nearly 24 hours. During this time, no mail was on board. On 19 August at 7.32 p.m. the airship returned to Friedrichshafen, travelling about 1,010 km. Speed during the circuit flights in England was between 80.8 and 88.1 km/h.

A Prominent Addressee

The cover shown was posted on 19 August 1931 on board and was directly addressed to James Craig at his office address. Craig was not only the first Prime Minister of Northern Ireland, but also an avowed Unionist and President of the Ulster Unionist Party. Being the son of a wealthy whiskey distillery family from the East Belfast district of Sydenham, he received his education in Edinburgh, Scotland. After working as a stock trader, he went into the British forces and fought in the Second Boer War.

After his return he entered politics and served as the representative of the constituency of East Down in the House of Commons from 1906 to 1918. Subsequently, he represented the constituency of Mid-Down till 1921. Furthermore, he held various posts in the government under Prime Minister Lloyd George.

Craig overcame the military and political opposition with which the new state was confronted, in particular the IRA campaign of 1920 to

Abb. 11: James Craig (8. Januar 1871 in Belfast, † 24. November 1940 in Glenraig, Co. Down): Er gilt als Architekt des Ulster-Unionist-Widerstandes gegen die Home Rule in den Jahren 1912–1914. Sein vorrangiges Anliegen war der Verbleib Ulsters innerhalb der britischen Union. Er hatte zudem maßgeblichen Einfluss auf die Bedingungen der Government of Ireland Act vom 23. Dezember 1920: Es war das zweite Gesetz des englischen Parlaments zur Schaffung der Home Rule (d.h. autonome Selbstverwaltung) im Vereinigten Königreich von Großbritannien und Irland. Er gab eine vielversprechende Karriere in England auf, nahm 1921 die Aufgabe des Ministerpräsidenten an und blieb bis zu seinem Tod im November 1940 im Amt.*

*Fig. 11: James Craig (*8 January 1871 in Belfast, † 24 November 1940 in Glenraig, Co. Down): He is considered as the architect of the Ulster Unionist resistance to Home rule in the years 1912 to 1914. His main interest was that Ulster remained part of the British Union. Furthermore, he was influential in shaping the Government of Ireland Act of 23 December 1920: It was the second act of the English parliament to establish home rule (i.e. autonomy) in the United Kingdom of Great Britain and Ireland. He gave up his promising career in England, assumed the office of Northern Irish Prime Minister in 1921 and stayed in office until his death in 1940.*



Abb. 12: Bordpost an den nordirischen Premierminister James Craig zur Rückfahrt der Englandfahrt (Sieger 122B): Violetter Sonderbestätigungsstempel mit Zeppelinmotiv des LZ 127 über der Towerbridge, London und Entwertung 2-mal rote 2RM mit Bordpoststempel vom 19.8.1931 (wegen Datumsangabe Identifizierung als Rückfahrt), mit rückseitigem Ankunftsstempel Friedrichshafen 20.8.31 6-7 (Typ b, hier nicht gezeigt).

Fig. 12: On-board mail to Northern Ireland Prime Minister James Craig for the return part of the England flight (Sieger no. 122B): Violet special postmark with zeppelin motif of LZ 127 above Tower Bridge, London, cancellation on two red 2 RM stamps with on-board postmark of 19 August 1931 (date allows identification as return flight), arrival postmark Friedrichshafen 20 August 1931 6-7 (type b) on reverse (not shown here).

Nach seiner Rückkehr ging er in die Politik und saß 1906–1918 als Abgeordneter für den Wahlkreis East Down im britischen Unterhaus. Bis 1921 vertrat er anschließend den Wahlbezirk Mid-Down und war seit 1919 darüber hinaus in verschiedenen Positionen Mitglied der Regierung unter Premierminister Lloyd George.

Craig überwand die militärische und politische Opposition, mit der der neue Staat konfrontiert wurde, vor allem von der IRA-Kampagne 1920–1922. Er widerstand allen Bemühungen der britischen Regierung, während der Vertragsverhandlungen Nordirland dem Dubliner Parlament zu unterstellen. ►

1922. He withstood all efforts of the British government to during the treaty negotiations to put Northern Ireland under the authority of the Dublin parliament.

Trouble Spot Northern Ireland

The religious conflict between Catholics and Protestants has strongly moulded and burdened the history and living together of the people in the North of Ireland. The consequences reach into the present, and they are the cause of some problems of this country or at least act as a fetter. Together with the pro-British Unionists, James Craig's political aim was a Protestant

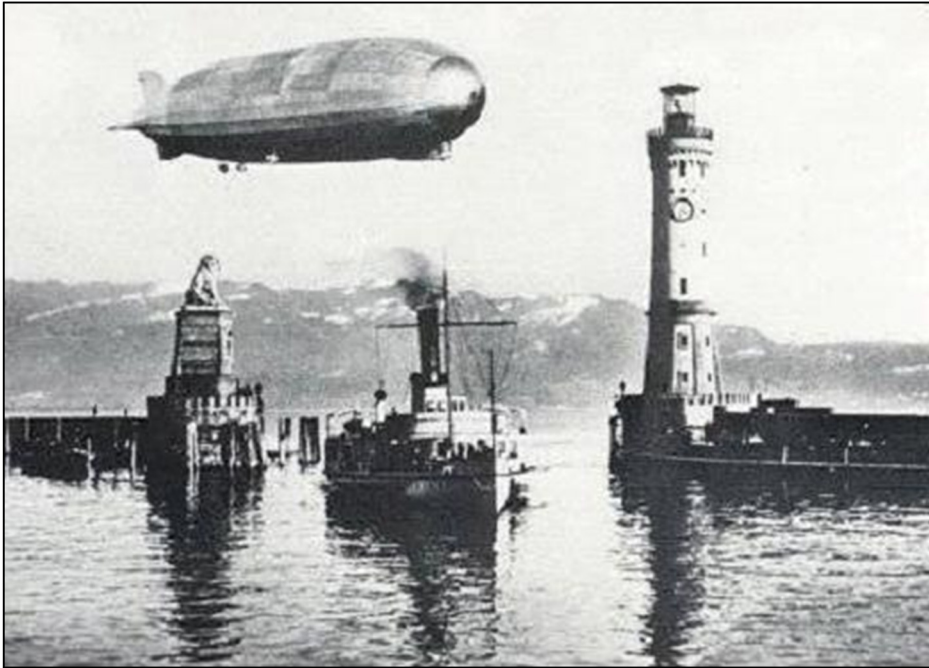


Abb. 13: Deutsches Luftschiff D-LZ 127 „Graf Zeppelin“ über dem Hafen von Lindau auf Englandfahrt im August 1931.

Fig. 13: German airship D-LZ 127 „Graf Zeppelin“ above Lindau harbour on its way to England in August 1931.

Konfliktherd Nordirland

Der religiöse Konflikt zwischen Katholiken und Protestanten hat gerade die Geschichte und das Zusammenleben der Menschen im Norden Irlands nachhaltig belastet und geprägt. Seine Auswirkungen reichen bis in die heutige Zeit und gelten für manche Probleme des Landes als Ursache und Hemmschuh. James Craig verfolgte mit den pro-britischen Unionisten das Ziel eines protestantischen Staates. Das Belfaster Parlament beschloss bereits 1922 drakonische Strafgesetze, die jegliche republikanische Agitation im Keim erstickten. Die katholische Minderheit in Nordirland und andere Nicht-Unionisten-Gruppen wurden stark bei der Vergabe von Arbeitsplätzen benachteiligt und ab 1920 durch massive Änderungen – gerade auch im Wahlrecht – behindert, und pro-britische Sichtweisen und Personenkreise wurden bevorzugt.

Durch seine politischen Maßnahmen wurde Nordirland von 1921 bis 1972 ununterbrochen von nur einer Partei regiert, der Ulster Unionist Party (UUP), die keine nennenswerte Opposition im Parlament fürchten musste. Die Segregation der beiden Bevölkerungsteile wurde auch noch durch die Schulpolitik der Kirchen gefördert. Sah man bei der Gründung Nordirlands konfessionell gemischte Schulen vor, wurde dies von den Kirchen von Anfang an stark abgelehnt. Die neue Verfassung des Freistaates von 1937 verstärkte bei den Unionisten noch die

state. In 1922, the Belfast parliament agreed on a draconian penal law which nipped any republican agitation in the bud. The Catholic minority and the non-Unionist groups were severely discriminated against in workplace appointments, and from 1920 onwards massive changes – in particular concerning the franchise – constrained the minority, and pro-British views and groups of people were favoured.

By these political measures, the Ulster Unionist Party (UUP) succeeded in being uninterrupted as the only governing party in Northern Ireland from 1921 to 1972; they did not have to fear any serious opposition in parliament. The segregation of both parts of the population was further augmented by the educational politics of both churches. In the early days of Northern Ireland, schools were to be of mixed denominations, but both churches were completely opposed to it. The new Free State Constitution from 1937 raised further fears among Unionists that they would be absorbed by the Free State, and subsequently Catholics and pro-Irish republicans were stigmatized all the more.

A Promise from London

Grateful for the Northern Irish willingness to conduct war against Hitler (contrary to the position of the neutral Free State), the government in Westminster guaranteed that Northern Ireland would remain part of the United Kingdom. This relieved many Unionists of their fear in view of

Furcht, von Freistaat vereinnahmt zu werden, was zur Brandmarkung von Katholiken und pro-irischen Republikanern führte.

Eine Zusage aus London

Aus Dank für die nordirische Bereitschaft, mit Großbritannien gegen Hitler in den Krieg zu ziehen (anders als der Freistaat, der neutral blieb) garantierte die Regierung in Westminster der Provinz den Verbleib im Vereinigten Königreich, was zur Erleichterung vieler Unionisten beitrug, da sich der Freistaat im Süden der Insel mit der neuen Verfassung auch ein republikanisches Staatsoberhaupt gegeben hatte und damit ausdrückte, die letzten Bande zum Commonwealth kappen zu wollen.

Craig teilt aus

Aber Craigs von einer Seite als Erfolge gefeierten Handlungen waren lange Jahre durch un-nachgiebige innere Sicherheitspolitik und die Vernachlässigung der drängenden regionalen Probleme Nordirlands begleitet worden. Craig unternahm keinen Versuch, die anhaltend unzufriedenen Minderheiten zu unterstützen. Ebenso wurde er für den Rückgang der regionalen gewerblichen Wirtschaft mitverantwortlich gemacht. Auch wesentliche Bereiche der Gesellschaft wie Wohnraum, Gesundheit und Bildung wurden vernachlässigt, wodurch zuletzt auch die Kritik aus den eigenen Reihen unüberhörbar wurde.

Am 29. Oktober 1940 hielt Sir James Craig seine letzte große Rede vor dem Parlament – wie üblich ein emotionsgeladener, demagogischer Angriff auf nationalistische Bestrebungen zur Vereinigung Irlands.

Neue Zeppelinmarken

Ein Stück aus Südamerika, ebenfalls aus dem Jahr 1931, ist ein mit zur Rückfahrt der 1. Südamerikafahrt frankierte Einschreibebrief. Da die paraguayische Post eigene Besonderheiten zu dieser Fahrt herausbringen wollte, wurde ein von dem deutschen Stempel leicht unterscheidbarer zeppelintypischer Postsonderstempel entwickelt, der die normalen Poststempel ersetzte. Dieser dreieckige Stempel trägt neben einem abgebildeten Zeppelin auch noch die Namensbezeichnung GRAF ZEPPELIN. Am 22. August 1931 erschienen zusätzlich zu dieser Fahrt blaue

the new constitution the Southern state had adopted, which provided a quasi-republican President as head of state, showing that the Free State was willing to cut the last bonds connecting it with the Commonwealth.

Craig deals out

Craig's actions were praised as successes by the one side, but they were accompanied over many years by an adamant domestic security policy and the neglect of Northern Ireland's pestering regional problems. Craig undertook no effort to support the permanently discontented minorities. With others, he was also held responsible for the economic decline of regional commerce. Vital social sectors were neglected, too, like housing, health and education. Finally, this led to unmistakable criticism from his own ranks.

On 29 October 1940, Sir James Craig held his last great speech in parliament – an attack on nationalist efforts for Irish unification, and like usual it was charged with emotions and demagoguery.

New Zeppelin Stamps

An item from South America, also from 1931, is a registered letter posted for the return flight of the first SAF. As the Paraguayan post office wanted to issue specialities on its own, a typical zeppelin special postmark was developed which can easily be distinguished from the German postmark; it replaced the normal postmark. The triangular postmark shows not only a zeppelin but also the name GRAF ZEPPELIN. On the occasion of this flight, blue zeppelin stamps were also issued, on 22 August 1931, with a face value of 4 pesos (part with surcharged face value, overprinted 3 pesos). They were to be used for the first time on the first SAF. The illustrated cover bears, besides other stamps (front and reverse side), a double set of these "hot off the press" stamps.

A new Company

In order to improve airship transportation and the business associated with it, the Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH (DZR, German Zeppelin Ship Company with limited liability) was founded on 22 March 1935; the first head office was in Berlin. One of its main tasks was to establish and conduct regular service routes for



Abb. 14: Einschreibebrief zur Rückfahrt der 1. Südamerikafahrt 1931 (Sieger Nr. 126), paraguayische Post ab Asunción nach Baltimore, Co. Cork, Irland mit 2-fach komplettem zu dieser Fahrt erschienenen Briefmarkensatz und weiteren Marken, rückseitiger Transitstempel inklusive Zeitangabe Friedrichshafen vom 7.9.31 15-16 (Typ b) und irischen Ankunftsstempeln vom 10. (aus Sciobairín = Skibbereen, Co. Cork) bzw. 11.9. (aus Dun Na Sead = Baltimore, Co. Cork). Der Einschreibezettel wurde wegen der großen Anzahl Briefmarken rückseitig angebracht, auf der Briefvorderseite ist nur ein handschriftliches „R“ vermerkt. Die Entwertung erfolgte mit dem schwarzen dreieckigen Postsonderstempel.

Fig. 14: Registered letter for the return flight of the first South American flight 1931 (Sieger no. 126), Paraguayan mail from Asunción to Baltimore, Co. Cork, Ireland, with a complete double set of the stamps issued on occasion of this flight, and other stamps. On the reverse, transit postmark with time specification of Friedrichshafen 7 September 1931 15-16 (type b) an Irish arrival postmark for September 10 (Sciobairín = Skibbereen, Co. Cork) and for September 11, respectively (the latter from Dun Na Sead = Baltimore, Co. Cork). Because of the many stamps on the front, the registration label was affixed on the reverse; there is only a handwritten "R" as remark on the front. The letter was cancelled by the use of black triangular special postmarks.

Zeppelinmarken mit Nennwert von 3 auf 4 Pesos korrigiert sowie 4 Pesos, die erstmals auf Poststücken für diese Fahrt verwendet werden konnten. Der abgebildete Beleg ist neben weiteren Werten (vorder- und rückseitig) mit einem 2-fachen Satz dieser Zeppelinmarken frankiert.

Ein neues Unternehmen

Um den Verkehr mit Luftschiffen und die damit zusammenhängenden Geschäfte verbessert durchführen zu können, wurde am 22. März 1935 die Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH (DZR), zunächst mit Sitz in Berlin, gegründet. Insbesondere die Errichtung und der Betrieb regelmäßiger Luftschifflinien für die Beförderung von Personen und Fracht gehörten zu ihren Aufgaben. Hingegen ausdrücklich ausgeschlossen wurden der Bau von Luftschiffen, die Errichtung von Werfthallen und die Beteiligung an solchen Unternehmungen. Derartige Aktivitäten blieben weiterhin ausschließlich der Luftschiffbau Zeppelin GmbH (LZ) in Friedrichshafen überlassen. Während sich der deutsche Staat erhoffte, einen besseren Einblick in die Verwendung seiner Zuschüsse zu gewinnen und den Einsatz der Luftschiffe stärker beeinflussen zu können, hatte der LZ-Konzern das Ziel der Einbindung eines starken Partners für sein zwar populäres, aber defizitäres Sorgenkind zu bekommen und dadurch die Zukunft der Verkehrsluftschiffahrt zu sichern. Das Stammkapital der DZR betrug 9,55 Mio. Reichsmark und verteilte sich auf die Gesellschafter wie folgt: Luftschiffbau Zeppelin mit 5,7 Mio. RM (60 %), Deutsche Lufthansa AG auf eigene Rechnung 0,4 Mio. RM (4 %), DLH treuhänderisch für das Reichsluftfahrt-Ministerium 3,45 Mio. RM (36 %). Insgesamt beliefen sich die reinen Finanzanlagen jedoch nur auf 1,15 Mio. Reichsmark. Das Reststammkapital von 88 % bestand aus den beiden Luftschiffen LZ 127 „Graf Zeppelin“ und dessen noch nicht fertig gestelltem Nachfolger LZ 129 „Hindenburg“.

Von Kuba nach Nordirland

Ein weiterer Zeppelinbrief, der lange Jahre in der Sammlung eines Liebhabers schlummerte, wurde in den letzten Jahren zum „Reisenden“. Nachdem unser Redaktionsteam in DIE HARFE Nr. 97 und 98 von dieser Besonderheit berichtete, wechselte der Brief darauf erneut den Besitz-

the transport of passengers and cargo. The construction of airships and dockyards, and the shareholding in such enterprises, however, was explicitly excluded. These activities remained the exclusive business of the Luftschiffbau Zeppelin GmbH (LZ) in Friedrichshafen. The German state hoped to get better insight into the concrete use of its subsidies and to more strongly influence on the use of the airships. The LZ company, for its part, hoped to find a strong partner for its popular but nevertheless loss-producing “problem child” and thus to secure the future of airship aviation. The capital fund of the DZR was 9.55 million Reichsmarks (RM). The shareholders were: Luftschiffbau Zeppelin with 5.7 million RM (60 %), Deutsche Lufthansa AG on their own account with 0.4 million RM (4 %), DLH on a trust basis for the Reich Ministry of Aviation with 3.45 million RM (36 %). The absolute capital contributions, however, did not reach more than 1.15 million RM. The remaining capital fund consisted of 88 % in the form of the two airships, LZ 127 “Graf Zeppelin” and the still unfinished airship LZ 129 “Hindenburg”.

From Cuba to Northern Ireland

Another zeppelin letter, which was long part of the collection of an enthusiast, became a “traveller” in the most recent years. After a report in DIE HARFE no. 97 and 98 on this rarity, the letter once again changed owners. According to a reliable source, the cover remained within the FAI membership. It is one of only two known “Hindenburg” covers from Cuba to Northern Ireland, a single item which probably was used for non-philatelic purposes. On 1 October 1936 the airship “Hindenburg” left Lakehurst on its return of the 9th North American flight of this year. In 1936, LZ 129 “Hindenburg” approached not only the well-known airship harbour in Friedrichshafen, but also the new one in Frankfurt on Main. This was also due to the more central location of Frankfurt. “Hindenburg” was even larger than the older “Graf Zeppelin”: 245 metres long, 41.20 metres wide, and a volume of 200,000 cubic metres at a carrying capacity of 60 tons. The airship was powered by four powerful diesel engines from Daimler-Benz (steady power between 800 and 900 hp) and reached a maximum speed of 130 km/h.



Abb. 15: Zeppelinbrief zur 9. Nordamerikafahrt 1939 aus Habana (Havanna), Kuba, nach Belfast mit 8c und 50c Frankatur, als Einschreiben mit Datum einstellbarem Handstempel vom SEP 29 1936 und handschriftlicher Nummernvergabe 7220 des Postbeamten, zusätzlich handschriftlicher Vermerk BY HINDENBURG durch Auflieferer, beidseitig angebrachter dreizeiliger violetter Bestätigungsstempel zur Transatlantikbeförderung durch das Luftschiff TRANS - ATLANTIC - BT - „HINDENBURG“ / CORREO AEREO - AIR MAIL - PAR AVION / DE HABANA - CUBA und rückseitiger schwarzer Doppelkreis-Ankunftsstempel des neuen Luftschiffhafens Rhein-Main in Frankfurt -3.10.36 -18 vom Typ „a“. Bislang ist dieser Beleg nicht gelistet.

Fig. 15: Zeppelin letter for the 9th North America Flight 1939 from Habana (Havana), Cuba, to Belfast with 8c and 50c postage as a registered letter, cancelled by handstamp with adjustable date of SEP 29 1936 and handwritten numbering 7220 by post office clerk, additionally handwritten remark BY HINDENBURG by the supplier, on both sides violet three-line confirming postmark for the transatlantic flight by the airship TRANS - ATLANTIC - BT - „HINDENBURG“ / CORREO AEREO - AIR MAIL - PAR AVION / DE HABANA - CUBA, and on reverse black double circular arrival postmark of the new airship harbour Rhine-Main in Frankfurt -3.10.36 -18 (type „a“). This cover has not been listed so far.

zer; er verblieb in FAI-Kreisen. Es ist einer von zwei überhaupt bekannten Hindenburg-Belegen aus Kuba nach Nordirland, ein Einzelstück, bei dem sicherlich eine Bedarfsverwendung vermutet werden kann. Am 1.10.1936 verließ der Zeppelin „Hindenburg“ Lakehurst auf seiner Rückfahrt der 9. Nordamerikafahrt des Jahres. Das LZ 129 „Hindenburg“ flog im Jahr 1936 neben Friedrichshafen mit Frankfurt am Main auch den neuen Flug- und Luftschiffhafen an. Dies war auch der zentraleren Lage Frankfurts geschuldet. Die „Hindenburg“ war nochmals größer als die ältere „Graf Zeppelin“: 245 m Länge, 41,20 m Breite, ein Volumen von 200.000 Kubikmetern bei einer Nutzlast von 60 Tonnen. Angetrieben wurde das Luftschiff von 4 leistungsstarken Daimler-Benz Dieselmotoren (Dauerleistung zwischen 800 und 900 PS) und es erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Während die Existenz des hier nicht näher beschriebenen Briefes aus dem Folgejahr (Mai 1937) schon offiziell im Sieger Katalog angegeben war, ist der hier gezeigte, am 29. September 1936 in Havanna aufgegebenen Einschreibebrief, bis ins Jahr 2006 vollkommen unbekannt gewesen. Neben den regulären Zulieferungen sind nur Belege aus den USA sowie El Salvador, Guatemala und aus Niederländisch-Indien zu dieser Fahrt katalogisiert – und somit stellt dieser Kuba-Beleg nach Irland eine absolute Rarität der späten Zeppelfahrten dar.

40.000 Kilo Post

Bis zur Außerdienststellung am 19. Juli 1937 hatte das Luftschiff „Graf Zeppelin“ rund 1,7 Millionen Kilometer hinter sich gebracht, 590 unfallfreie Fahrten unternommen und neben der Weltumrundung noch 139 weitere Male den Atlantik überquert. Insgesamt wurden rund 34.000 Passagiere, davon rund 39 % zahlende Personen befördert. Als Frachtleistung wurden in der Einsatzzeit insgesamt 78.661 kg erreicht, davon fast 40.000 kg Post. LZ 127 hält zusätzlich noch zwei reguläre Rekorde: die längste durchgängige Fahrt eines Luftschiffes mit 6.384,50 km und die längste reguläre ununterbrochene Fahrtdauer eines Luftschiffes mit 71 Stunden.

Trotz des Unfalls des Luftschiffes „Hindenburg“ während einer Linienfahrt im Rahmen des Nordamerika-Programms der DZR auf dem

While the existence of the known cover from the following year (May 1937) is not described in detail here, as it has already been officially listed in the Sieger Catalogue, the one shown here, posted on 29 September 1936 as a registered letter, was completely unknown till 2006. Beside the regular supplies, only covers from the USA, El Salvador, Guatemala, and the Dutch East Indies are catalogued – so the Cuba cover with Irish destination presented here is an absolute rarity of the later zeppelin flights.

40,000 Kilo Mail

Until its decommissioning on 19 July 1937, the airship “Graf Zeppelin” travelled about 1.7 million kilometres, 590 flights without accident and, in addition to the world circumnavigation, crossed the Atlantic for another 139 times. In total, more than 34,000 people were transported, of which 39 % were paying passengers. The total cargo shipped amounted to 78,661 kg, of which nearly 40,000 kg was mail. Furthermore, LZ 127 holds two regular records: the longest non-stop airship flight at 6,384.50 km and the longest regular non-stop flight time at 71 hours.

Despite the crash of the airship “Hindenburg” during a regular service flight within the North America programme of the DZR at Lakehurst on 6 May 1937, everyone was convinced about the sustainability of airship aviation, and new models with more passenger capacity and enhanced technology were planned. About 80 Atlantic crossings were scheduled for 1937. The DZR nevertheless decided to stop all passenger flights until the cause for the catastrophe was clarified.

Helium: a Solution?

A non-inflammable gas was destined to eliminate the hazard source which had such a catastrophic outcome in the case of the “Hindenburg” –helium was thought to be the solution. However, it was not only much more expensive but also had a much higher density than the hydrogen gas used so far. And, as other states had to note regrettably, only two regions existed at that time which produced the gas, Kansas and Texas. The United States thus had a worldwide monopoly on this buoyant gas for airships. Because of its insufficient volume, LZ 127 would not have had enough carrying capacity for long-

Flugfeld von Lakehurst am 6. Mai 1937 war man allerorts von der Zukunftsfähigkeit der Luftschiffe überzeugt und plante neue Modelle mit höherer Fahrgastzahl und verbesserter Technik. Rund 80 Atlantiküberquerungen waren allein für das Jahr 1937 geplant gewesen. Trotzdem beschloss die DZR bis zur Aufklärung des Unglücks keine weiteren Passagierfahrten zu unternehmen.

Helium: eine Lösung?

Ein nicht brennbares Gas sollte die leidvoll erfahrene Gefahrenquelle der Luftschiffahrt ausschalten – Helium. Es war aber nicht nur sehr teuer und hatte auch eine wesentlich höhere Dichte als das bislang verwendete Wasserstoffgas, sondern es gab zum Leidwesen anderer Staaten zur damaligen Zeit mit Kansas und Texas nur zwei Förderregionen weltweit und somit ein amerikanisches Monopol beim Auftriebsstoff für Luftschiffe. Da LZ 127 mit einer Heliumfüllung wegen seines zu geringen Volumens nicht mehr genug Tragkraft für lange Fahrten gehabt hätte, wurde es am 18. Juni 1937 nach Frankfurt gefahren. Dort wurde es entleert und nur noch als Museumsschiff verwendet. Diese Touristenattraktion wurde von der Bevölkerung rege genutzt.

Mitentscheidend für die weitere Entwicklung war, dass es nicht gelang, die Belieferung mit Auftriebsstoff aus den USA zu sichern, womit man den leicht entzündlichen Wasserstoff hätte ersetzen können. Dieser Umstand, den man fälschlicherweise Dr. Eckener persönlich anlastete, war jedoch politisch motiviert. Denn als Hitler und die Nationalsozialisten im März 1938 in Österreich einmarschierten (der sogenannte Anschluss), stellten die USA alle Heliumlieferungen nach Deutschland ein, da man die militärische Nutzung der Zeppeline durch Deutschland befürchtete. Somit mussten jegliche Passagierfahrten mit den luxuriösen deutschen Zeppelinen eingestellt werden.

Göring lässt verschrotten

Obwohl noch voll funktionstüchtig, erfolgte 1940 auf Befehl des deutschen Reichsluftfahrtministers Hermann Göring, in Frankfurt am Main die endgültige Verschrottung des Luftschiffes LZ 127. Die Abwrackung wurde mit dem Aluminiumbedarf der Rüstungsindustrie

er flights if it had been filled with helium. It was therefore flown to Frankfurt on 18 June 1937 where it was emptied and used as a museum airship from then on. This tourist attraction was highly frequented by the interested population.

For the further development it was of great importance that the supply with helium from the States could not be secured on a steady basis; so there was a lack of a substitute for the easily inflammable hydrogen gas. However, this circumstance, for which some wrongly charged Dr. Eckener to be personally responsible, was in fact politically motivated. When Hitler and the Nazis invaded Austria in March 1938 (the so-called "Anschluss"), the USA stopped all helium deliveries to Germany because military use of the airships by Germany was feared. Consequently all passenger flights of the luxurious German zeppelins had to be cancelled.

Goering lets it be scrapped

Though the airship was still fully functional, the final scrapping of LZ 127 was conducted in Frankfurt in 1940, by command of the Reich Aviation Minister Hermann Goering. The wrecking was explained by the high aluminium requirements of the defence industry for the aircraft industry, and the blasting of the construction dockyards in Frankfurt on 6 May 1940



Abb. 16: Unglück des LZ 129 „Hindenburg“ am Landeplatz in Lakehurst.

Fig. 16: Disaster of LZ 129 "Hindenburg" at the airfield in Lakehurst.

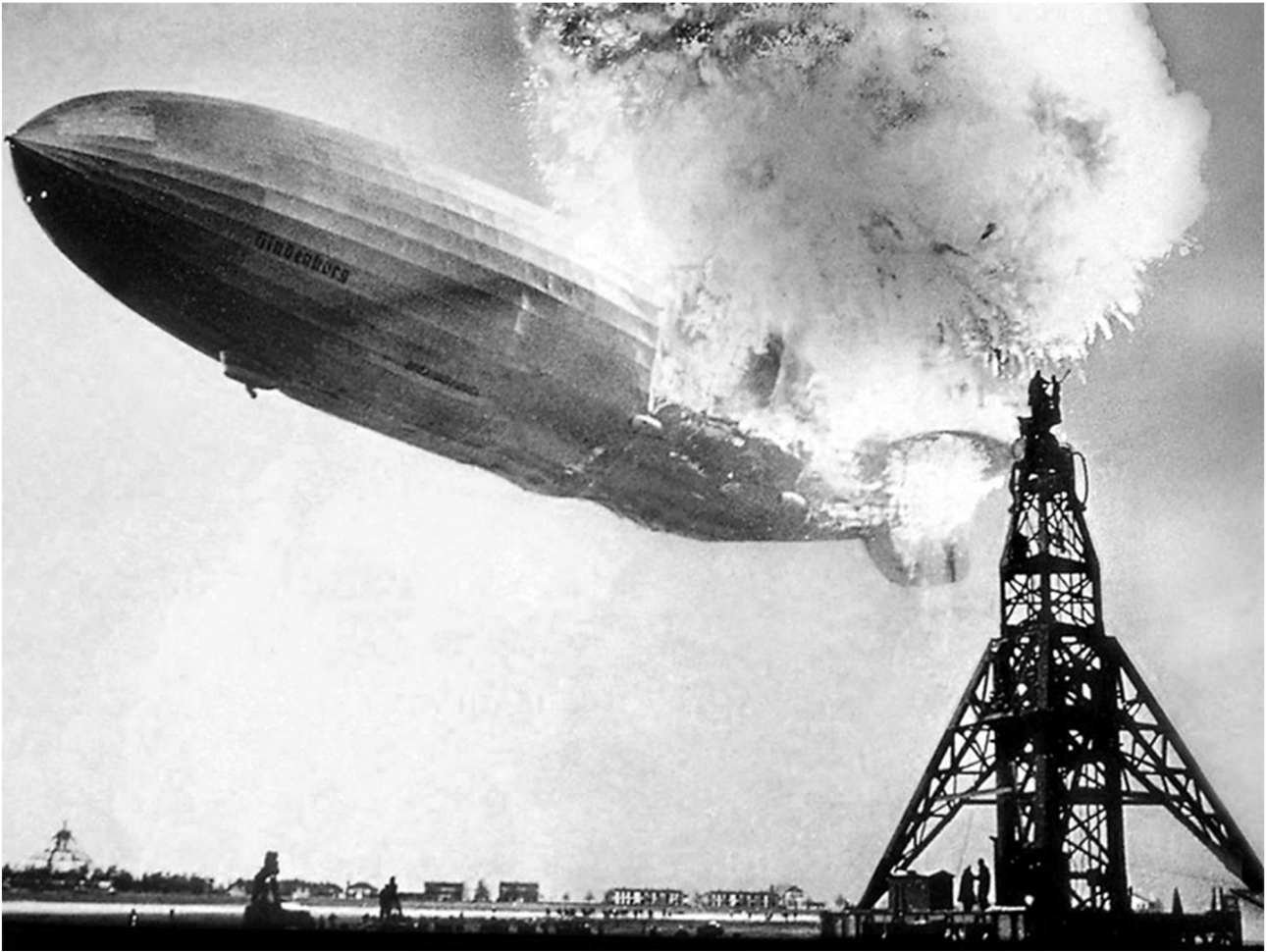


Abb. 17: Unglück des LZ 129 „Hindenburg“ am Landeplatz in Lakehurst, weitere Aufnahme.
 Fig. 17: Disaster of LZ 129 “Hindenburg” at the airfield in Lakehurst, another photograph.

für den Flugzeugbau begründet, die Sprengung der Luftschiffhallen in Frankfurt am 6. Mai 1940 (Bauort des LZ 129) damit, dass gegnerische Bomber die gut sichtbaren Hallen als Navigationspunkt benutzen würden. Naheliegender war jedoch die starke Abneigung des Ministers gegen die Luftschiffe selbst. Bei einem Besuch kurz vor der Demontage des LZ 127 sprach Göring von der Hauptgondel aus zu den versammelten Fotografen: „Diese Aufnahmen werden Seltenheitswert haben.“ 1944 bombardierten alliierte Bombergeschwader die verbliebenen Bauhallen in Friedrichshafen.

Ein Teil der Historie

Der Absturz der „Hindenburg“ läutete somit das Ende einer bedeutenden Epoche der Luftfahrt ein. Das Zeitalter der großen Luftschiffe war vorbei und damit auch eines der größten Abenteuer der Fluggeschichte. Dieser knapp 40 Jahre dauernde Zeitabschnitt hat jedoch die Geschichte der Luftfahrt mehr geprägt als jeder andere.

(where LZ 129 had been built) by the fact that hostile bombers could use the easily visible shops as points of navigation. More plausible, however, was the intense antipathy of the minister against airship aviation as such. At a visit shortly before the scrapping of LZ 127, Goering, who was in the main gondola, said to photographers: “These pictures will have value as rarities.” In 1944, allied bomber squadrons destroyed the remaining construction halls in Friedrichshafen.

A Part of History

The crash of the “Hindenburg” thus heralded the end of an important era of aviation. The age of large airships was over, and with it one of the greatest adventures in flight history. This period of only about 40 years has moulded the history of aviation more than any other one. The distances in time between the continents were newly defined by the airships. While in earlier times exhausting ship passages lasting for weeks were

Die Zeitentfernungen zwischen den Kontinenten wurden durch die Luftschiffe neu gestaltet. Waren früher beschwerliche Schiffspassagen von mehrwöchiger Dauer erforderlich, um von Europa in die Vereinigten Staaten oder woanders hin zu gelangen, revolutionierten die Zeppeline den Reiseverkehr. In den 20er Jahren unseres Jahrhunderts beherrschten sie uneingeschränkt die Lufträume der Welt. Sie waren schneller als die damaligen Passagierdampfer und komfortabler und wirtschaftlicher als Flugzeuge. Außerdem erfreuten sie sich einer großen gesellschaftlichen Beliebtheit. Während die damaligen Flugzeuge ihren Vorteil vor allem aus ihrer höheren Geschwindigkeit bei Kurzstreckenflügen zogen, waren die Zeppeline Meister der großen Entfernungen und konnten dazu erstaunlich hohe Nutzlasten transportieren.

Doch der Traum von den Riesen der Luftmeer war ausgeträumt. Die sanften Riesen genießen jedoch weiterhin unsere Bewunderung, den Ingenieuren dieser Epoche gratulieren wir zur Leistungsfähigkeit im Luftschiffbau und die historischen Belege zu den Zeppelifahrten bilden ein interessantes philatelistisches Sammelgebiet mit unterschiedlichsten Facetten. ■

necessary to get to the States or elsewhere, the zeppelins revolutionised holiday traffic. In the 1920s, they undoubtedly dominated airspace worldwide. They were faster than the passenger steamers of the day and more economical than aeroplanes. Additionally, they were very popular with the public. While the greatest advantage of aeroplanes at that time was their higher speed in short distance flights, the zeppelins were the master in long distance flights and had an astonishingly high carrying capacity.

But the dream of the giants of the air and oceans was over. The gentle giants, however, still enjoy our admiration, and we congratulate the engineers of this era for the efficiency then reached in airship construction. The historical covers on the zeppelin flights constitute an interesting philatelic specialty with most diverse facets. ■

www.fai-germany.de

Literatur und Bildnachweise/ Literature and illustration references:

- Barton, Brian (1997): Irland Journal, Ausgabe 4/97.
 Bauer, Manfred/Duggan, John (1998): LZ 130 „Graf Zeppelin II“ und das Ende der Verkehrsluftschiffahrt, Verlag Zeppelin Museum, Friedrichshafen.
 Bildarchiv Zeppelinmuseum (ohne Jahresangabe/n.d.): verschiedene Abbildungen (ohne Titel/no title) Friedrichshafen.
 Bottig, Douglas (2001): Der große Zeppelin. Verlag Ullstein, Berlin.
 Deighton, Cyril (1982): Some New Data on Irish Zeppelin Post, The Airpost Journal.
 Deighton, Cyril (1984): Zeppelin Post: Some Newly Discovered Data, Irish Stamp News Nr. 18.
 Eckener, Hugo (1938): Graf Zeppelin – Sein Leben und eigenen Aufzeichnungen und persönlichen Erinnerungen, Emil Vollmer Verlag, Essen, Neuauflage 1996.
 Jacob, Heinrich Eduard (1992): Mit dem Zeppelin nach Pernambuco - Ein Reisebericht. Katzensgraben-Press, Berlin.
 Kleinheins, Peter (1985): Die großen Zeppeline. Die Geschichte des Luftschiffbaus. VDI, Düsseldorf.
 Kleinheins, Peter/Meighörner, Wolfgang (2005): Die großen Zeppeline. Die Geschichte des Luftschiffbaus, Verlag Springer, Berlin Heidelberg New York.
 Luftschiffbau Zeppelin GmbH (1928): verschiedene Abbildungen (ohne Titel/no title), Graphische Abteilung der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen.
 Murphy, William J. (2001): Irish Zeppelin Mail and Catapult Covers, Éire Philatelic Association, College Park, Maryland.
 Sander, Hans (1989): Zeppelin Weltrundfahrt 1929, Selbstverlag, Penzberg.
 Sieger, Hermann Ernst (Herausgeber: Sieger-Verlag / 1933): Sieger-Post Nr. 43 und 44, Sieger-Verlag, Lorch.
 Sieger, Hermann Walter (Herausgeber: Sieger-Verlag / verschiedene Ausgaben sowie aktuelle 22. Auflage 2001): Zeppelinpost Katalog, Sieger-Verlag, Lorch.
 Tittel, Lutz (1997): LZ 129 Hindenburg, Verlag Stadt Friedrichshafen (Zeppelin-Museum), Friedrichshafen.
 Vereinigung deutscher Pestalozzi-Vereine (1937/1938): verschiedene Abbildungen, Natur und Kunst, Jahreskalender 1938, Verlag Holland & Josenhans, Stuttgart.