

Günter Fuchs - Hans Kägi - Armin Loch, unter Mitarbeit von Peter Hagedorn

# Die Postabwurfbeutel der Zeppelin-Luftschiffe sowie der Schütte-Lanz-Luftschiffe, 1909 bis 1937

*Online sind nur die ersten vier von 12 Gliederungspunkten!  
Bitte bestellen Sie das Heft 1/2003 bei unserer Geschäftsstelle!*

---

[Geschäftsstelle](#)

Geschäftsstelle der ARGE Zeppelinpost  
Z. HD. Herrn Günter Fuchs  
Postfach 42

65598 Dornburg

Telefon 0049 6436 7679  
E-Mail [arge-zeppelinpost@web.de](mailto:arge-zeppelinpost@web.de)

## E I N L E I T U N G

Wie kommt man dazu, über die „Postabwurfbeutel der Zeppelin-Luftschiffe“ zu schreiben? Die Chronologie der Postbeförderung durch die Zeppeline ist schon vielfach bearbeitet worden und allen Interessierten durch die weit verbreiteten Kataloge der Firmen Sieger<sup>1</sup> bzw. Michel<sup>2</sup> recht gut bekannt.

Auch sind alle bisher bekannten Abwürfe und Fundorte in diesen Katalogen registriert worden. Was bisher noch fehlte, ist die Erfassung und Beschreibung mit zeitlicher Einordnung der Abwurfbeutel, des „Transportmittels“ der Post vom Luftschiff zur Erde, überall da, wo eine Postübergabe am Boden nicht möglich oder Abwurf per Fallschirm nicht sinnvoll war.

Im Zeppelin-Museum Friedrichshafen und in den Museen für Kommunikation in Frankfurt und Hamburg sind einige Postabwurfbeutel ausgestellt, die immer eine besondere Faszination auf die Betrachter ausüben. Auch in einigen privaten Zeppelinpost-Sammlungen sind ein oder auch mehrere Abwurfbeutel als besonderer Blickfang zu finden.

Einige Fragen blieben bisher hierzu weitgehend unbeantwortet: Wieviel Arten dieser Postabwurfbeutel gibt es eigentlich? Wann und warum fing man damit an, die Post vom Luftschiff abzuwerfen? Wer durfte diese Abwurfbeutel benutzen und wer wurde der Besitzer nach dem Auffinden und der Ablieferung der inliegenden Post beim nächsten Postamt? In welchem Zeitraum und wie oft wurden diese Postabwurfbeutel verwendet? Wer war Hersteller bzw. Lieferant?

Bei der Recherche hierzu stellte sich allerdings schnell heraus, dass es eine umfassende Darstellung der Postabwurfbeutel bisher nicht gab. Eigentlich erstaunlich, da die Zeit der Postabwürfe mittels Abwurfbeutel von 1909 bis Ende 1936 erfolgte und somit längst abgeschlossen war.

Unterstützt von Museen, öffentlichen und privaten Archiven<sup>3</sup> wurden von den Autoren alle bekannten Abwurfbeutel registriert, soweit möglich abgebildet und Verwendungszeit und Abwurfort

erforscht. Das Ergebnis zeigt eine doch erstaunliche Vielfalt der eingesetzten Abwurfbeutel und förderte zudem auch einige interessante Details ihrer Verwendung, speziell aus den frühen Jahren der Zeppelin-Luftschiffahrt, zu Tage.

Selbstverständlich erhebt diese Dokumentation nicht den Anspruch auf absolute Vollständigkeit. Sie soll und kann nur den momentanen Stand der Forschung wiedergeben. Immer wieder wurden die Verfasser durch Meldung neuer Funde bzw. Façetten zu diesem Teilgebiet der Postbeförderung durch Zeppelin-Luftschiffe überrascht, so dass es sehr wahrscheinlich ist, hier noch nicht das Ende der Forschung erreicht zu haben.

## B E G I N N   D E R   P O S T B E F Ö R D E R U N G D U R C H   D I E   L U F T

Die Beförderung von Nachrichten durch die Luft begann nicht erst mit dem lenkbaren Luftschiff des Grafen Zeppelin. Schon viel früher ermöglichte der Gas-Ballon, entwickelt nach dem Prinzip „leichter als Luft“, den Transport von größeren Mengen Post.

Die ersten Anfänge, Post mit dem Ballon zu befördern, gehen auf die Zeit von 1870/71 zurück. Damals, im Deutsch-Französischen Krieg, waren die Städte Metz und Paris von preußisch-deutschen Truppen eingeschlossen und man suchte einen Weg, Briefe bzw. Nachrichten mit dem unbesetzten Teil Frankreichs auszutauschen.

Die Ballonpost von Paris unternahm in der Zeit vom 18. September 1870 bis zum 28. Januar 1871 insgesamt 66 Ballonstarts, bei denen 55mal Postsendungen mitgenommen wurden. Durch die Luft gelangten auf diese Weise ca. 2,5 Millionen leichte Briefe im Gesamtgewicht von 11.651 kg in den unbesetzten Teil Frankreichs und in die übrige Welt, einige Briefe auch nach Deutschland. Man darf hier also von der ersten einigermaßen funktionierenden Luftpostverbindung der Welt sprechen, die zudem echte Bedarfspost beförderte. Diese Briefsendungen mussten mit dem Vermerk *par Ballon monté* (durch aufgestiegenen Ballon) gekennzeichnet sein.

Um Rückantworten nach Paris zu erhalten, gab man einigen Ballons Brieftauben mit, die nach der Landung des Ballons mit den Nachrichten in ihre Schläge nach Paris zurückkehren sollten.

Die Ausfallquote war groß, da auch immer wieder die Ballons wegen sich ändernder Windrichtungen den preußisch-deutschen Truppen in die Hände fielen und auch manche Brieftaube nicht wie vorgesehen nach Paris zurückkehrte.

Der Ballonführer Tissandier beschrieb nach einer glücklichen Landung seine Gefühle so: „Da liegen vor meinen Augen an die 30.000 Briefe aus Paris. 30.000 Familien werden dem Ballon danken, der ihnen hoch über die Wolken hinweg, Kunde von den Belagerten gebracht hat. Welche Freudentränen bergen diese Briefbündel! Welche Romane, Geschichten, Tragödien mag die grobe Hülle des Postsackes umschließen!“<sup>4</sup>

Der von Heinrich von Stephan (1831–1897), Leiter der Reichspostverwaltung und Mitbegründer des Weltpostvereins, im Jahre 1874 gehaltene Vortrag „Weltpost und Luftschiffahrt“ war mit seinen Visionen der damaligen Zeit weit voraus. Graf Zeppelin bestätigte in einem am 28. Mai 1914 gehaltenen Vortrag „[...] den hohen Wert, welche weit hin mit nutzbringender Last sicher fahrende Luftschiffe gewinnen müssten, ließ mich namentlich der im Jahre 1874 veröffentlichte Vortrag des Generalpostmeisters Stephan Weltpost und Luftschiffahrt erkennen. Das rief den Wunsch der Verwirklichung solcher Schiffe in mir wach[...].“<sup>5</sup>

Dass aber in späteren Jahren speziell die Philatelisten in aller Welt mit ihrer Zeppelin-Luftpost ganz erheblich zur Finanzierung der Fahrtkosten beitrugen, konnte er damals noch wirklich nicht voraussehen. Als sich das Luftschiff LZ 1 am 2. Juli 1900 zum ersten Aufstieg erhob, dachte noch niemand daran, mit diesem Post zu befördern. Indes gab es schon seit September 1899 Litho-Ansichtskarten, die in mehr oder weniger geglückter Abbildung das neue Luftschiff zeigten.

Bei den meist nur sehr kurzen Fahrten der Luftschiffe LZ 1, LZ 2 und LZ 3 (Z I) in den Jahren 1900 bis zum 24. September 1907 wurde keinerlei Post vom Luftschiff abgeworfen. Von diesen frühen

Fahrten gibt es also keine mit dem Luftschiff beförderte bzw. abgeworfene Post.

Erstmals am 25. September 1907, anlässlich einer Probefahrt, warf LZ 3 über Romanshorn in der Schweiz Post ab. Dieser und die weiteren frühen Postabwürfe in den Jahren 1908 und 1909 erfolgten noch ohne Abwurfbeutel. Häufig handelte es sich um Postkarten mit Standortmeldungen an Zeitungen, Telegrafienbüros oder an die Luftschiffbau Zeppelin GmbH in Friedrichshafen. Vereinzelt kamen auch schon Gruß-Postkarten von Besatzungsmitgliedern und Passagieren vor.

Auf den abgeworfenen Karten, Briefe sind aus dieser Zeit so gut wie noch gar nicht bekannt, wurde der Finder höflichst gebeten, die Karte dem nächsten Postamt zur Weiterbeförderung zu übergeben.

## D I E V O R L Ä U F E R D E R P O S T A B W U R F B E U T E L \_ ( 1 9 0 9 - 1 9 1 1 )

Im Juli und August 1909 führten die Luftschiffe LZ 5 (<sup>II</sup>Z II Ersatz) und LZ 6 (<sup>III</sup>Z III) Probefahrten durch, bei denen vorgedruckte Fundmelde-Doppelkarten zum Einsatz kamen. Abwurf- und Fundmeldekarten wurden benutzt, um die einzelnen Etappen der Luftfahrt zu dokumentieren und auch weil die drahtlose Funk-Telegrafie erst etwa ab 1912 brauchbare Ergebnisse brachte. Am 29. Mai 1909 wurden im LZ 6 erste Versuche mit drahtloser Telegrafie durchgeführt.

Abwürfe mittels Abwurfbeutel wurden überall dort vorgenommen, wo aus Zeitgründen, fehlender Logistik, d.h. keine Haltemannschaft und keine Luftschiffhalle vorhanden, eine Postübergabe am Boden nicht möglich oder vorgesehen war. In späteren Jahren wurde bei größerem Postaufkommen der Postsack mit den Briefen und Karten auch mit einem kleinen Fallschirm zur Erde niedergelassen.

Mit dem Einsatz der Abwurfbeutel wollte man die Verluste von nicht aufgefundenen, früher lose bzw. einzeln abgeworfenen Fundmeldekarten vermeiden. Die Fahrten der Luftschiffe erfolgten im allgemeinen und bei schönem Wetter etwa 300 bis 400 m über dem Erdboden. Der Finder wurde aufgefordert, die eine Hälfte der Doppelkarte, mit Fundort und Absender versehen, unverzüglich an die Luftschiffbau Zeppelin GmbH zu senden. Als Belohnung lagen 50 Pfennig bei.

Außerdem erhielt er einige Tage später als Dank für die Rücksendung eine persönliche Karte „Sr. Excellenz des Herrn Grafen von Zeppelin“. Eine zweite Auflage der Fundmeldekarten wurde aus grau-blauem Karton gefertigt und weist einige textliche Änderungen auf, von denen die wesentlichste die ist, dass nun auch Meldung des Fundortes per Telegramm gewünscht und hierfür die Erstattung der Auslagen zugesagt wurde.

Eine weitere Version einer vorgedruckten Abwurfkarte wurde ebenfalls eingesetzt, wie die abgebildete einfache Karte vom 24. August 1909 zeigt. Diese Karte adressierte Graf Zeppelin vom Z III aus über Manzell „an mich selbst“. Am nächsten Tage wurde die aufgefundene Karte in Friedrichshafen zur Post gegeben und weiterbefördert. Nachdem auf dieser Karte keine Instruktionen für den Finder vermerkt sind, kann man davon ausgehen, dass auch dieser Abwurf mittels Abwurfbeutel, in dem ein Beilagezettel und Finderlohn war, ausgeführt wurde. Welche Anzahl dieser Fundmeldekarten anlässlich der Fahrten abgeworfen wurde, ist nie bekannt geworden.

Die Abbildung links oben zeigt uns den ersten bekannten Abwurfbeutel und zwar in der Form einer Abwurfhülse. Versehen wurde die Hülse mit einem zwei Meter langen roten Flatterband, welches zopfartig verflochten wurde. So war die abgeworfene Post schon auf dem Wege zur Erde sichtbar und gut aufzufinden. Die Hülse selbst ist aus orangefarbener Pappe, 45 cm lang und hat einen Durchmesser von 2 cm. Der Textaufdruck lautet:

Signalpost

Vom Luftschiff Z III

Finder dieser Hülse wird Eigentümer

nach sofortiger Ablieferung auf der nächsten Post.  
Flughülsenfabrik Stuttgart  
- Weltpatente angemeldet -

Auf dem Einlege-Formular „Post vom Flugschiff Z III“ wurden als Inhalt drei Karten vermerkt, vermutlich in der Handschrift des Grafen Zeppelin selbst. In dieses Formular wurden, wie beglaubigt, drei Karten eingerollt, dann Formular und Karten in die Hülse gesteckt und mit dem Propf verschlossen. Nach Abwurf und Auffinden der Hülse wurde die Abgabe auf der Post mit dem Stempel „OFFENBACH (Main) 16.9.09 1-2 N“ bestätigt.

Ebenfalls vom Z III wurde eine weitere Abwurfhülse, allerdings kürzer und zwar nur 14 statt 45 cm lang, eingesetzt. Sie ist aus dunkelrosa Pappe, mit 2,5 cm lichter Weite und mit einem langen dreigeteilten schwarz-weiß-rotem Flatterband ausgestattet. Jedes Teil ist 1,7 cm breit.<sup>6</sup> Die Hülse trägt den Aufdruck:

„Flaggenrakete“  
Vom Luftschi f f Z e p p e l i n  
Der Finder wird Eigentümer dieser Hülse  
nach sofortiger Ablieferung des Inhalts auf der  
nächsten Post.

Flughülsenfabrik Stuttgart  
Abt. für Luftschi f f- und Sportbedarf  
- Weltpatente angemeldet -

Der Ovalstempel „LUFTSCHIFF Z III SIGNALPOST“ wurde als Bordstempel nur während der ersten Fahrtperiode in der Zeit vom 27. August bis zum 27. Oktober 1909 an Bord mitgeführt. LZ 3 (Z I) machte die Erstfahrt am 9. Oktober 1906 und im September 1907 weitere vier Probefahrten. Im Jahre 1908, nach Umbau, erfolgten weitere Probefahrten, darunter eine achtstündige Fahrt mit 25 Personen an Bord. Die Abwurfhülsen wurden also im Herbst 1909 eingesetzt. LZ 3 wurde als Schul-Luftschi f f des Heeres (Z I) am 10. November 1908 nach Metz überführt und im März 1913 abgewrackt.

Mit dem bei der Abbildung auf Seite 65 gezeigten kleinen Abwurfbeutel haben wir eine neue und völlig von den bisherigen Formen abweichende Ausführung vor uns. Erstmals wurde die Form eines Kollianhangers gewählt, mit Innentasche zur Aufnahme für das „[...] einliegende Telegramm.-Schreiben [...]“. Beidseitig rot bedruckt, auf der Rückseite sogar mit Abbildung eines Luftschiffes, lautet der für den Finder bestimmte Vordruck: „Als Belohnung für diese Dienstleistung sind 50 Pfennig in Marken mit eingeschlossen.“ Das ist die bisher einzig bekannte Version der Abwurfbeutel, bei der der Finder mittels Briefmarken und nicht mit Bargeld entlohnt wurde.

Das Format des Beutels ist ca. 21 cm lang und 11 cm breit. Das verwendete Material ist ein hellbraunes, pergamentartiges Papier, versehen mit Metallöse und anhängendem langen rot-weißen Flatterband. Auf der Rückseite ist der rote Bordstempel „LZ SCHWABEN 1.9.1911“ abgeschlagen.

Ähnlich der vorherigen Ausführung wurde beim oben abgebildeten Abwurfbeutel ein Kollianhänger verwendet, jetzt jedoch in neutraler, handelsüblicher Ausführung mit Innentasche, wie er seinerzeit zum Versand von Mustern, z. B. Stoffmustern, erhältlich war. Die Funktion wurde nun allerdings für die Weitergabe eines Telegrammes vom Luftschiff LZ 9 an das Gouvernement Straßburg bzw. Metz umbestimmt. Der Beutel wurde zusätzlich versehen mit einem 2-teiligen, weiß-roten Flatterband, ca. 75 cm lang und war in der Tasche mit kleinen Bleikugeln (Schrot) beschwert.

Da die Handschriften auf den beiden bekannten Exemplaren völlig identisch sind, wurden diese also von ein und derselben Person vorgenommen, vermutlich an einem Tag, bei dem die Fahrt sowohl über Straßburg als auch über Metz führte.

LZ 9 führte die erste Fahrt am 2. Oktober 1911 durch, danach Umbau vom 21. Oktober bis 23. November 1911 zur Abnahme durch das Heer als Ersatz Z II. Standorte waren Baden-Oos, Köln, Metz und Gotha. Abgewrackt wurde das Luftschiff am 1. August 1914.

Bevor die neuen offiziellen Postabwurfbeutel ab Juni 1910 eingeführt wurden, hat man noch einen Test der neuen Ausführung gemacht. Der auf Seite 65 abgebildete Abwurfbeutel besteht aus silberfarbenem Ballonhüllenstoff in den Abmessungen der späteren Ausführungen. Er besitzt ebenfalls schon eine abgesteppte Sandeinlage am Fuß sowie ein 3-farbiges Flatterband in den Farben des Kaiserreiches. Der Aufdruck lautet: „FINDERLOHN UND MELDEKARTE EINLIEGEND LZ“. Es wurden damit also auch Fundmeldekarten abgeworfen.

Hier endet nun die Zeit der Vorläufer- bzw. Dienstpost-Abwurfbeutel für Standortmeldungen. Die zwischenzeitlich erfolgten großen Fortschritte in der drahtlosen Übermittlung von Nachrichten, auch vom Luftschiff aus, erübrigten die bisherige Art der Meldung per Abwurf.

#### OFFIZIELLE ABWURFBEUTEL FÜR DIE POST DER LUFTSCHIFF- PASSAGIERE (1910 – 1914)

Um außer dem Heer und der Marine weitere Abnehmer für die Zeppelin-Luftschiffe zu gewinnen, plante man zwischen den Städten einen ständigen Luftschiff-Verkehr einzurichten. Am 16. November 1909 wurde daher die Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (Delag) gegründet, der auch die Hamburg-Amerika-Linie beitrug. Als erstes Luftschiff übernahm man den eben fertig gestellten LZ 7, der den Namen *Deutschland* erhielt.

Eine Reihe deutscher Städte wie Baden-Oos, Frankfurt, Düsseldorf, Gotha, Berlin-Johannisthal, Leipzig, Hamburg und Dresden bauten in schneller Folge Luftschiffhallen und schufen die Voraussetzungen für einen Luftschiffbetrieb. Zwischen 1910 und dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 unternahmen über 34.000 Menschen ihren ersten Flug in einem von Zeppelin's Luftschiffen.

In dieser Zeit, genau gesagt im Jahre 1910, beginnt nun die Epoche der eigentlichen Postabwurfbeutel der Zeppelin-Luftschiffe.

Am 19. Juni 1910 nahm die DELAG mit der *Deutschland* ihren Betrieb auf. Zunächst konnte man aber nur etwa zweistündige Rundfahrten ausführen mit gelegentlichen Abstechern zu anderen Städten. Nur Tage mit schwachem Wind erlaubten einen Fahrtbetrieb. So endete auch bereits die zweite Passagierfahrt der *Deutschland* am 28. Juni 1910 von Düsseldorf aus, wegen starken Windes und Ausfall eines Motors, mit einer Strandung im Teutoburger Wald. Es waren 23 Journalisten mit an Bord, von denen aber niemand verletzt wurde. Lediglich ein Monteur verletzte sich beim Sprung aus der hinteren Maschinengondel.

Von dieser Fahrt ist uns der erste offizielle und wohl auch schönste Postabwurfbeutel erhalten geblieben. Im Jahre 1965 schrieb hierzu das Bundespostmuseum Frankfurt in einer Pressemitteilung:

„1910: Luftpostbeutel Zeppelin Deutschland. Wertvolle Neuerwerbung des Bundespostmuseums. [...] Ende vergangenen Jahres konnte das Bundespostmuseum in Frankfurt am Main den einzigen Luftpostbeutel des Zeppelin-Luftschiffes LZ VII Deutschland erwerben. Das Luftschiff stieg am 19. Juni 1910 zum erstenmal auf und musste nach insgesamt nur sieben Fahrten am 28. Juni mit 20 Passagieren an Bord im Teutoburger Wald notlanden. Dabei wurde es so schwer beschädigt, dass es demontiert werden mußte. Der Luftpostbeutel blieb bei der Notlandung an einem Baum hängen. Von dem Finder des Beutels wurde sein Inhalt in den nächsten Briefkasten geworfen, der Beutel selbst blieb im Familienbesitz. Das frühere Reichsluftfahrtministerium bemühte sich im Jahre 1934 sehr um den Erwerb des kostbaren Erinnerungsstückes, hatte jedoch keinen Erfolg. Nur ein Heimatmuseum konnte den Luftpostbeutel vorübergehend als Leihgabe ausstellen. Der Luftpostbeutel besteht aus gelblichem Ölpapier und hat eine Größe von 26 x 13 cm. Er ist durch ein 2,70 m langes, schwarz-weiß-rotes Band mit einer 20 x 18 cm großen Fahne verbunden, in deren Mitte sich das Wappen der HAPAG und ein Anker befinden. Es ist nun gelungen, diesen wertvollen Beleg aus der Frühzeit der Luftschiffahrt und der Luftpost im Bundespostmuseum mit anderen Gegenständen aus dem gleichen Stoffgebiet zu vereinigen und in einer neugestalteten Vitrine einem größeren Interessentenkreis zugänglich zu machen.“

Lieferant dieses und der nachfolgenden offiziellen Abwurfbeutel war die Firma Carl Lauser, Stuttgart, die dort ab 1867, zuerst als kleine Buchbinderei und später dann bis in die 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts als Geschäftsbücherfabrik mit angeschlossener Buchdruckerei über 300 Personen beschäftigte. Das Impressum dieser Firma ist auf den meisten der Abwurfbeutel auf der Vorderseite sehr tief angebracht, oft erst unter der abgesteppten Sandeinlage am Fuß sichtbar.

Welche Mengen der einzelnen Abwurfbeutel von dieser Firma an den Luftschiffbau Friedrichshafen oder an die Delag geliefert wurden, ließ sich leider bis heute noch nicht ermitteln.

Im Jahre 1911 ermächtigte die Deutsche Reichspost die Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Post mit den Luftschiffen zu transportieren. 1912 war das Geburtsjahr der deutschen Luftpost. Im Rahmen der Sonderveranstaltung „Flugpost am Rhein und Main“ vom 10. bis zum 23. Juni 1912 wurden insgesamt 460.700 Belege befördert, überwiegend durch das Zeppelin-Luftschiff LZ 10 *Schwaben*, der Rest durch das Postflugzeug *Gelber Hund*. Gleichzeitig übernahm LZ 11 *Viktoria Luise* Passagier- und Posttransporte ab Frankfurt/Main. LZ 13 *Hansa* und LZ 17 *Sachsen* folgten nach.

Weitere Verwendungsdaten des ersten offiziellen Abwurfbeutels liegen vor aus den Jahren 1911 und 1912 mit den genannten Luftschiffen.

Ab dem 10. April 1911 führte LZ 8 *Deutschland* als erstes Luftschiff einen Bordstempel „AN BORD DES ZEPPELIN LUFTSCHIFFES DEUTSCHLAND – mit Tagesdatum“, der in Rot abgeschlagen wurde. Vom 11. April bis zum 16. Mai 1911 unternahm LZ 8 mehrere Passagierfahrten im Großraum Düsseldorf, von denen es einige heute sehr gesuchte Abwurfkarten mit diesem Bordstempel gibt, u.a. eine Karte, wie abgebildet, mit aufschlußreichem Reim des Finders, Herrn Ebben aus der Winzerstr. 9 II:

„Nicht aus den Wolken kam's geflogen,  
von Zeppelin's DEUTSCHLAND kamen sie her!  
Von flinken Händen aufgehoben,  
zur Post getragen, es war nicht schwer.

Doch da nicht alle waren frankiert,  
der Finder 60 Pfennig riskiert,  
damit Empfänger nicht grübelt, schimpft  
warum Zeppelin zu wenig Marken mitnimmt.  
Nun weiter All Heil, Zeppelin eil!  
Mit frdl. Gruß d(er) u(mseitige)  
J. Ebben, Winzerstr. 9 II“

Offensichtlich hat der Finder einen Abwurfbeutel mit Karten aufgefunden, von denen 12 unfrankiert waren. Als netter Mensch hat er diese 12 Karten mit je 5-Pfg.-Marken frankiert und dann zur Weiterbeförderung zur Post gegeben. Häufig wurden unfrankierte Karten aus dem Luftschiff abgeworfen, da in diesen frühen Tagen der Luftschiffahrt noch kein offizieller Briefmarkenverkauf an Bord stattfand, weshalb der Empfänger den doppelten Portobetrag (= 10 Pfg.) als Nachporto zu bezahlen hatte. Eine Abwurfkarte vom gleichen Tage zeigt uns dies.

Während der Fahrt wurde von den Passagieren die Möglichkeit, Ansichtskarten zu schreiben, reichlich genutzt. Die Empfänger der Karten waren jedoch in den wenigsten Fällen Philatelisten und deswegen dürfte noch mancher „Schatz“ ungehoben in alten Fotoalben ruhen. Es werden auch immer wieder in solchen Quellen seltene Abwurfkarten entdeckt.

LZ 8 (*Ersatz Deutschland*) hatte übrigens eine nur kurze Lebensdauer. Es wurde 6 Wochen nach seiner Erstfahrt bereits am 16. Mai 1911 in Düsseldorf bei der Ausfahrt aus der Halle beschädigt und musste dann anschließend abgewrackt werden.<sup>7</sup>

So schön auch der gezeigte Abwurfbeutel mit dem HAPAG-Wimpel ist, hatte er doch einen entscheidenden Nachteil. Zu häufig verding sich der Beutel beim Abwurf wegen des mit Holzstäben fixierten Wimpels in Bäumen, Dächern und Mauervorsprüngen. Die Bergung der Post war deswegen vielfach schwierig oder überhaupt nicht möglich. In der Folge verzichtete man deswegen bei Herstellung der nächsten Generation der Abwurfbeutel auf den Wimpel. Im übrigen blieb man aber exakt bei der bisherigen Ausführung, also identisches Material, Aufdruck, Flatterband usw. Die früheste

Verwendung dieses Abwurfbeutels ist aus dem Jahre 1912 bekannt.

Ab etwa 1913/14 wurden Abwurfbeutel eingesetzt wie oben abgebildet. Die Abmessungen blieben wie bei den beiden vorherigen Abwurfbeuteln; der Vordruck auf der Vorder- und Rückseite wurde jedoch geändert. Wesentliche Änderung neben dem Wegfall der Werbung für die „Delag-/Hamburg-Amerika Linie“ war, dass der Finder jetzt keinen Finderlohn mehr erhielt. Warum man nun auf die finanzielle Belohnung verzichtete, ist reine Spekulation. Es liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor, ob man etwa Einsparungen vornehmen musste, Unregelmäßigkeiten vorkamen oder ob ein Finderlohn von 50 Pfennig bei Abwürfen im benachbarten Ausland wenig sinnvoll war. Interessant wäre in diesem Zusammenhang zu erfahren oder zu erforschen, aus wessen Tasche oder Etat die Zahlungen für den Finderlohn erfolgten und wie häufig dies in den Jahren zuvor der Fall war. Nun blieb dem Finder des Abwurfbeutels als Lohn lediglich, nach Ablieferung des Inhaltes bei der nächsten Post, der Beutel selbst. Nach dem, was heute Sammler und Museen für ein Exemplar bezahlen, konnte der Finder leicht auf die Pfennige verzichten!

Dieser Abwurfbeutel mit dem Flatterband in den Farben des Kaiserreiches wurde auch noch nach 1918 weiterverwendet bzw. aufgebraucht. So wurden z.B. am 25. September 1924 abends um 18.15 Uhr über Flensburg, der Geburtsstadt von Dr. Eckener, vom LZ 126 (ZR 3) auf der ersten Probefahrt drei dieser Beutel abgeworfen.

In den Jahren von 1910 bis 1936 sind wohl einige hundert Abwürfe mittels Abwurfbeutel vorgenommen worden. Im Besitz von Museen und Sammlern sind jedoch heute, nach seriösen Schätzungen, wohl nicht mehr als 60 bis 80 Exemplare insgesamt anzutreffen. Diese verteilen sich zudem auf die verschiedenen beschriebenen und abgebildeten Typen, von denen speziell bei den Vorläufern nur ein oder zwei Stück je Sorte bekannt sind. Die große Seltenheit der Abwurfbeutel mag auch davon herrühren, dass auf den Beuteln ein Aufdruck bzw. Hinweis fehlt, dass der Beutel nach der Ablieferung des Inhaltes auf der nächsten Post in den Besitz des

Finders übergeht. Vermutlich wurde der Beutel häufig in Unkenntnis dieses Sachverhaltes samt Inhalt komplett beim Postamt abgegeben und verblieb dort.

Obwohl nun Abwurfbeutel für die Post der Passagiere und Besatzung vom Luftschiff vorhanden waren, kommen immer wieder in den Jahren 1910 bis 1914, vereinzelt auch in den Nachkriegsjahren, Postabwürfe vor, die lose – also nicht im Abwurfbeutel – vorgenommen wurden. Gut zu erkennen sind diese Karten am handschriftlichen Hinweis für den Finder. Solche Abwürfe waren zwar verboten, wurden jedoch trotzdem von Passagieren durch das Fenster oder auch von Besatzungsmitgliedern von der hinteren Maschinengondel aus vorgenommen, die vom Luftschiffkapitän nicht einzusehen war.