

Der erste planmäßige Postflug über den Südatlantik 1934. Eine vergessene Pioniertat.

Dr. Winfried Leist

www.dasv-postgeschichte.de/wp

Mitglied bei Internationale Vereinigung für Postgeschichte —

Deutscher Altbrief-Sammlerverein e.V.



Brief vom Erstflug Europa - Brasilien

Am 5. Februar 1934 erreichte ein deutsches Flugboot nach einer Flugzeit von 13 Stunden und einer Flugstrecke von 2400 km Natal an der brasilianischen Ostküste. An Bord waren 4 Mann Besatzung und Postsäcke mit 48 kg Briefen aus Berlin und Stuttgart. In Natal wartete bereits der Condor-Anschlussflug nach Buenos Aires (Argentinien). Das Flugboot war zuvor nachts im Südatlantik mittels Katapults von dem deutschen Dampfer WESTFALEN gestartet. Der wiederum kam aus Bathurst (damals gleichnamige britische Kolonie, heute Banjul) an der Westküste Afrikas, wo er die Postsäcke von einem Zubringerflugzeug übernommen hatte. Diese Luftpostlinie begann in Berlin und Stuttgart, von wo am 3. Februar 1934 erstmals diese 48 kg. Post über Marseille, Sevilla und Palma nach Bathurst und weiter nach Südamerika geschickt wurde.

Was für ein Aufwand für knapp einen halben Zentner Briefe! Aber er lohnte sich. Allein auf diesem Erstflug konnte die Lufthansa annähernd 14.400 RM brutto eingenommen haben, davon etwa 12.000 RM reiner Luftpostanteil, der Rest Porto (1). Die neue Fluglinie war für die Lufthansa ein wirtschaftlicher Erfolg. Sie wurde zunächst alle 14, später alle 8 Tage in jeder Richtung geflogen.

Post nach Südamerika transportierte man normalerweise mit Bahn und Schiff. Es fehlte nicht an Versuchen, sie unterwegs auf Teilstrecken mit Flugzeugen zu beschleunigen. Aber noch blieb der Atlantik für Flugzeuge unüberwindbar. Das bewiesen seit 1929 auch die Versuche mit dem Flugriesen DOX, der 1933 ein klägliches Ende in einem Donaugewitter fand. Zeppeline schafften die

Distanz zwar problemlos, aber sie waren langsam, im Unterhalt sehr teuer und im enggetakteten Linieneinsatz des Alltags kaum denkbar. Die Zeppelinidee schwamm zwar noch eine Zeitlang auf einer irrationalen Welle der nationalen Begeisterung, aber das Ende war absehbar, mit oder ohne Helium.

Aber plötzlich war es möglich, in drei Tagen einen Brief von Berlin nach Sao Paulo zu schicken! Das war eine internationale Sensation, zu der allerdings bereits 1928 durch den Einsatz katapultgestarteter Flugzeuge auf der Nordatlantikroute der Weg gewiesen war.

Die Mehrzahl der Briefe wurde bis Februar 1934 der Air France in Paris oder Lyon zugeleitet und von dort weiterbefördert. Für den Transport über den Südatlantik benutzte sie kleine schnelle Schiffe, sog. Avisos. Mit deren Hilfe war nach Brasilien eine Laufzeit von etwa 10 Tagen möglich. Diese Zeit wurde nunmehr um fast eine Woche verkürzt. Natürlich durften unterwegs die Anschlüsse nicht verfehlt werden (2).



Erstflug Brasilien - Europa

Das bevorstehende Ereignis hatte die Reichspost natürlich angekündigt, und deshalb hatten Sammler dazu nach Südamerika adressierte Briefe eingereicht in Erwartung eines Sonder- oder Gedenkstempels. Aber nichts dergleichen passierte. Die damals beförderten Poststücke sind bestenfalls an den Stempeldaten zu erkennen. Hat die Reichspost darauf verzichtet, weil es sich ja eigentlich um eine Kette von Flügen handelte und die Atlantiküberquerung in einem britischen Hafen

startete? Der abgebildete Brief ist als Erstflugbrief nur daran zu erkennen, dass der Hamburger Sammler vorgab *Zu befördern mit dem ersten Flug der Deutschen Lufthansa A. G. nach Südamerika*. Erich Haberer hat diesen Erstflug als Nr. 300a registriert (3). Dem roten Bestätigungsstempel (2 Sterne) zufolge wurde der vorliegende Brief über Stuttgart abgeleitet. Zuvor war er in Hamburg als Eilbrief behandelt und möglicherweise ein Stück mit der Straßenbahn befördert worden.

Der Rückflug Brasilien – Deutschland erfolgte 3 Tage später am 8. Februar 1934 (Haberer 301). Die brasilianische Condor – Postagentur wusste die große Bedeutung dieses Fluges werbewirksam umzusetzen und versah die Vorderseite aller ausgehenden Post mit einem dekorativen Bestätigungsstempel, wählte aber als Stempelfarbe außer schwarz auch grün, rot und violett, die sich meist schlecht vom Untergrund abheben. Stuttgart steuerte rückseitig schöne Sonder-Ankunftsstempel bei (4).





Stempel vom Weihnachtsflug 1934 aus Stuttgart und Berlin

Die Reichspost fand seitdem zunehmend Gefallen an Sonderstempeln. Zum weihnachtlichen Südamerikaflug am 15. 12. 1934 (Hab. 342) setzten die Luftpostämter Stuttgart und Berlin auf den Briefvorderseiten grüne Bestätigungsstempel ein.





Der Jubiläumsstempel 1935

Wenig später wurde am 2. Februar 1935 der ersten Wiederkehr des Tages des Eröffnungsfluges mit einem roten Stempel gedacht (Hab. 358).



Verlängerung der Fluglinie bis Chile

Am 10.10. 1935 wurde die erste Post aus Chile geflogen. In diesem Land gab es einen Flugbestätigungsstempel in verschiedenen Farben (Hab. 413).



Der 250. Flug über den Südatlantik 1937

Am 10. 6. 1937 erinnerten Condor und Lufthansa gemeinsam in den sechs südamerikanischen Ländern an den 250. Flug über den Südatlantik (Hab. 548).





Erstflug Peru – Deutschland Mai 1938

Ein weiterer Stempel galt 1938 der ersten durchgehenden Post aus Lima in Peru (Hab. 648). Der abgebildete Brief nach Jena unterwegs war vom 23.5. bis 30.5. 1938

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges stellte die Lufthansa den Flugbetrieb nach Südamerika ein. Die letzte Maschine verließ Natal nicht am planmäßigen 31. 8., sondern vorzeitig bereits am 26. 8. 1939. Post von diesem letzten Flug kann nur am Stempeldatum erkannt werden.

Exkurs. Luftpostlaufzeiten Europa – Südamerika 1933 – 1935, ohne Flüge der Lufthansa (nach Belegen meiner Sammlung)



6.1.1933 Montevideo (Uruguay)– 16.1. Paris – 17. 1. Nürnberg



26.1.1934 Lima (Peru) – 31.1. New York – 10.2. Berlin



16.3.1934 Pforzheim – 6.4. Bogota (Kolumbien)

27.3.1935 Manaes (Brasilien, roter Sonderstempel, nicht lesbar) – 7.4. Paris – kein Ankunftsstempel.

14.9.1935 Sao Paolo (Brasilien) – 23.9. Luzern

(1) Meine grobe Schätzung geht von einer Briefmenge von 9600 Stück zu 5 gr. aus. Das Auslandsbriefporto betrug 25, der Luftpostzuschlag 125 Pf.

(2) Hanspeter Frech: Philatelistisch-Historisches Ganzsachenhandbuch Drittes-Reich. 2014. S. 257 ff.

(3) Erich Haberer: Katalog über die Katapultpost. T. 2 Südatlantik. 2. Aufl. 1988. – Jörg-M. Hormann: Flugbuch Atlantik. 2007. 175 S. Dieses wichtige Buch bietet viele zusätzliche Informationen, Flugdaten und Fotos. Viele Briefbeispiele der Südamerikaroute bildet ab Harald Krieg: Luftpostbriefe von Hamburg nach Südamerika. 1926 – 1940. – Studiengruppe Postgeschichte Nr. 14,1. 2020.

(4) je einen Hand- und einen Rollstempel, abgebildet bei Hab. S. 7.

Der (überarbeitete) Artikel erschien: DASV RB Nr. 527 / Juli 2023