

Die erste Raketen-Post.

Von Herbert Rosen, Berlin.

Unser Artikel im „Sammlerfreund“, Nr. 12/1929 hat so reiches Interesse gefunden, daß wir diesmal wieder einen Artikel über dieses Gebiet bringen. Nach bei den zuständigen Stellen eingeholten Informationen haben sich die Vorgänge tatsächlich so wie beschrieben abgespielt. Mit der „Raketenpostbeförderung“ und den „Raketenmarken“ hat die österreichische Postverwaltung natürlich nichts zu tun. Die Marken sind eine private Spielerei, die philatelistisch höchstens als Kuriosität zu werten ist.

Unter der täglich aus allen Erdteilen einlaufenden Briefpost befand sich eines Tages auch eine Postkarte aus Oesterreich, die sofort schon rein äußerlich meine allergrößte Aufmerksamkeit auf sich zog. Denn neben der üblichen österreichischen Briefmarke prangte auf ihr noch ein weiteres, bisher vollkommen unbekanntes Postwertzeichen in lila Farbe; die Karte war mit einem roten Stempel „Geflogen mit Versuchsrakete R 1“ versehen, die „Raketenmarke“ ebenfalls rot gestempelt. Jetzt ist ja an und für sich die Raketenpost kein ganz unbekanntes Objekt mehr, und auch alle Erfinder, die sich mit Arbeiten auf diesem Gebiet beschäftigen, legen ihren Versuchsraketen einige Privatbriefe bei, um gleichsam später „Dokumente“ in Händen zu haben oder wenigstens doch dadurch den Finder einer irgendwo gelandeten Rakete um Nachricht zu bitten. Aber im vorliegenden Falle schien es doch etwas anders gewesen zu sein, wenn ein guter Freund ganz öffentlich auf diesem neuartigen Weg einen Gruß sendet. Es konnten also auch fremde Leute mit der Rakete Post befördern, vorausgesetzt natürlich, daß man davon wußte. Natürlich ist sofort unser Interesse geweckt, und nach verschiedenen Rückfragen stellte sich dann folgende interessante Begebenheit heraus.

Nach vielerlei Vorversuchen und mitunter großen Enttäuschungen ist es dem österreichischen Erfinder Fritz Schmiedl am 9. September dieses Jahres gelungen, vom Gipfel des Hoch-Trötsch in Steiermark eine sogenannte Postrakete in Richtung gegen Semriach abzuschießen. Ueber die näheren Umstände, sowie Zweck und Ziel seiner Versuche erzählt uns Schmiedl, daß die Rakete R 1, wie er sie nannte, von ihm selbst errechnet und gebaut worden sei, und daß dieser Start der erste Raketenflug der Welt gewesen ist, bei dem allgemein benutzbar und für jedermann zugänglich Briefpost befördert wurde. „Insgesamt sind“, fuhr dann Schmiedl weiter fort, „333 Postsendungen für diesen Flug aufgegeben worden, die in eine Metallkapsel eingelötet wurden, damit sie bei einer nicht sofortigen Auffindung nach der Fallschirm-landung vor Schaden und vor allen Dingen vor Nässe bewahrt bleiben. Diese Vorsichtsmaßnahme war aber überflüssig, denn bereits 3 Stunden nach dem Start konnten wir diese historische Sendung in der verlöteten Kapsel dem Postamt in Semriach zur Weiterbeförderung übergeben.“

„Wer hat eigentlich alles Post aufgegeben, und an wen war sie gerichtet?“

„Es konnten natürlich nur jene Personen Post aufgeben, die davon wußten, und das waren selbstverständlich in allererster Linie meine Freunde und Bekannten sowie verschiedene Anwohner, die davon zufällig erfahren hatten. Beachtenswert ist übrigens, daß zirka ein Drittel der beförderten Briefpost nach Uebersee gerichtet war. Diese Raketenpostbeförderung war außerdem an den Erwerb unserer Raketen-Sondermarken gebunden, die wir zum Bestreiten unserer teils sehr erheblichen Unkosten geschaffen hatten. Natürlich handelt es sich hierbei um keine offiziellen, sondern lediglich um interne Briefmarken.“

„War die Auflage dieser Marken sehr hoch?“

„Wir haben nur 10 Bogen zu 50 Stück angefertigt. Die Marken sind alle restlos aufgebraucht worden, zumal noch je einen Originalbogen der „Oesterr. Flugtechnische Verein“, die „Oesterr. Gesellschaft für Raketentechnik“ und die Generalpostdirektion in Wien bekommen haben.“

„Sprach bei Schaffung dieser Wertzeichen aber vielleicht nicht auch ein bißchen philatelistische Sensationshascherei mit?“

„O nein, das lag uns wirklich ganz fern! Sie können dies schon daraus ersehen, daß die Druckstöcke der Marken sogleich zerschnitten, und um jeden künftigen Mißbrauch völlig

auszuschließen, dem Bundesministerium für Handel und Verkehr in Wien zwecks amtlicher Vernichtung übergeben wurden. Dasselbe geschah übrigens auch mit den Stempeln, mit denen wir die Marken entwerteten.“

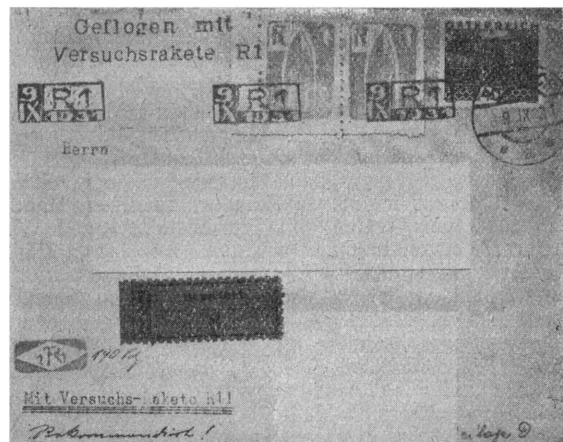
„Können Sie uns aber jetzt auch vielleicht einige technische Angaben über die Rakete machen?“

„Gerne. Wie Sie bereits wissen, fand der Start am 9. September vom Gipfel des Hoch-Trötsch, 1238 m hoch, in Flugrichtung gegen Semriach statt. Der Startwinkel betrug zirka 65°, da wir keineswegs beabsichtigen, daß die Landung all zu weit entfernt vor sich gehen sollte. Die zurückgelegte Entfernung beträgt zirka 2 km, wohingegen ich leider die Steighöhe auch nicht annähernd angeben kann, da die Rakete in den höchsten Luftschichten nach Aufhören der Triebstoffverbrennung bis zum Augenblick des Sichöffens des Fallschirms infolge Fehlens jeder Rauchentwicklung nicht zu beobachten gewesen war. Das Startgerüst war aus 12 Dreikantleisten gefertigt.“

„Was für Triebstoff verwendeten Sie eigentlich?“

„Chlorat- und Nitratpulver, das nach einem eigenen Verfahren zusammengestellt wurde. Diese neuartige Anordnung und Verteilung des Triebstoffes bietet in erster Linie eine besonders große Sicherheit gegen eventuelle Explosionen, zumal wir 21 kg Triebstoff verwendeten. Die Raketenhülse bestand aus verschiedenem Material, teils metallischer und auch teils nichtmetallischer Art. Direkte Angaben möchte ich jedoch darüber nicht machen, da ich nach der gleichen Konstruktion noch weitere Raketen bauen werde und mein System daher noch geheimhalten möchte. Nur soviel möchte ich hervorheben, daß von vornherein darauf Rücksicht genommen wurde, daß alle Teile eine beträchtliche Dehnung aushalten können, was nach den vielen Vorversuchen an kleineren Modellen sich als sehr notwendig erwies. Für die innere Auskleidung verwendeten wir Asbest, während die Hülse aus zähem, dünnen Messingblech, das lose gewickelt war und zirka 3 kg wog, bestand. Außerdem fand noch beim Bau der Hülse zähes Papier sowie Rebschnur, die dicht und abstandslos in präparierten Leim verlegt war und über 400 m ausmachte, Verwendung. Die Düse war verhältnismäßig eng und mit gehärtetem Asbestmaterial geglättet. Ich hatte sogar früher an der engsten Stelle einen Nickel-Chrom-Wolframstahlring eingebaut, der jedoch nicht hielt. Der Ofen, also der Stauchraum der Gase, war gegen die Düse zu mit Lehm zwischen Asbest ausgelegt. Das Gewicht der leeren Hülse beträgt zirka 7 kg, wozu noch zirka 2 kg für die weiteren Bestandteile, also z. B. die Stabilisierungsflächen, Briefpost, Fallschirm usw. hinzukam. Der innere Durchmesser macht zirka 20 cm aus, der äußere Durchmesser am Kopfende 24½ cm, am Hinterende 23½ cm, wohingegen die Stabilisierungsflächen 8 cm breit sind. Im übrigen wurden die Stabilisierungsflächen erst an der Startstelle mit Hilfe von Mutterschrauben an die drei Schwanzenden aufgeschraubt, um einen leichteren Transport der Rakete zu ermöglichen. Diese Stabilisierungsflächen waren 39 cm breit und bestanden aus starkem Aluminiumblech.“

„Beschäftigen Sie sich eigentlich schon lange mit der Raketentechnik?“



Ein „Raketenbrief“.

„Ich studierte an der Universität Chemie und die gesamten Naturwissenschaften, sowie an der Technischen Hochschule technische Chemie. Ich entwickelte dabei eine neue Triebstoffanordnung von höchster Sicherheit, die gerade für die Raketentechnik von unermeßlichem Wert ist. So verfiel ich auf dieses Gebiet und habe bereits seit über einem Jahr praktische Versuche unternommen, unter anderem sogar auch zwei Registerraketen am 21. April dieses Jahres abgesandt. Allerdings zeichneten die damaligen Registrierinstrumente den Flug nicht auf, und auch die Andruck-Registrierinstrumente, die ich alle infolge Mittellosigkeit natürlich nur sehr primitiv ausführen konnte, versagten den Dienst.“

„Und was haben Sie für die Zukunft vor?“

„Ich werde mich natürlich noch weit eingehender mit den Raketen beschäftigen und erblicke die nächste große Aufgabe im Abschluß einer Postrakete in das Ausland, nach Deutschland oder nach der Schweiz, und zwar bereits Ende dieses Jahres. Denn die Rakete ist ein ideales Beförderungsmittel für leichte Briefpost, nicht nur, weil sie eine außerordentlich hohe Geschwindigkeit entwickelt, sondern weil auch der größte Teil des Weges in extrem hohen Luftschichten zurückgelegt wird, mit anderen Worten also, fast reibungslos vor sich geht, und dadurch beinahe ohne Zuführung von weiterer Energie auskommt. Die größte Zukunft dürfte ihr in der überaus raschen Briefpostbeförderung zwischen Europa und Amerika zuteil werden, aber auch heute schon wäre sie für eine rasche Anschlußverbindung bei schwer zugänglichen Gebirgstälern, Schutzhäusern usw. praktisch und mit Erfolg verwendbar, wobei ich ganz besonders an den in unserem Lande so großen Fremdenverkehr und Aufschwung des Bergsportes und Alpinismus denke. Im Tal kann dann der Anschluß an den Autobus oder die Eisenbahnlinie erfolgen.“

„Glauben Sie aber, daß man bereits jetzt damit beginnen kann?“

„Es bedarf eben noch einiger Versuche, um vor allen Dingen die Betriebssicherheit zu erhöhen und weitere Erfahrungen zu sammeln, bis dann wirklich die praktischen Flüge über weite Strecken aufgenommen werden können. Ich glaube aber bestimmt, daß wir bereits in wenigen Jahren so weit sein werden, daß auch die Raketenpost nichts Fremdartiges mehr für uns sein wird.“

Neue Briefe über alte.

XX.

Mein lieber Freund G.!

Italien ist das Heimatland der Post. Das Wort Post dürfte auf *posita statio* (*equorum*) und dessen Bezugnahme auf die Relaisstationen des römischen *cursum publicum* zurückzuführen sein. Um 1300 ist in Italien schon die Bezeichnung „*posta*“ für die Pferdewechselstellen der Kuriere gebräuchlich. Italien bietet ein ähnliches postgeschichtliches Bild wie Deutschland. In beiden eine Menge Kleinstaaten mit eigenen Posten in hemmender Zersplitterung, aber auch hier wie dort die Bedeutung der Familie Taxis für die Förderung und den Zusammenschluß des Postwesens. Das Val Brembana westlich von Bergamo ist die Heimat der seit dem 13. Jahrhundert im Kurierdienst bekanntgewordenen Bergamasker, unter denen die Tassis de Cornello (Cornello, ein Ort am Monte Tasso) die bedeutendsten wurden. Diese Familie kann man bis auf Homodeo de Tasso, geboren 1251, rückverfolgen. Tasso heißt auf deutsch Dachs, was in Beziehung zu dem erwähnten Dachsberg bei Cornello steht. Dachs und Posthorn schmücken daher auch das Wappen der Taxis, die sich später noch den Namen „*Thurn*“ beifügten, von dem bergamaskischen Ort Torre, nach dem sich die älteren Tassis benannten.

Wir wenden uns nun den einzelnen italienischen Gebieten zu und beginnen mit der Lombardei. Das Herzogtum Mailand, schon zu Anfang des 14. Jahrhunderts ein blühendes Staatswesen, erhielt unter den Viscontis die ersten Posten, die von den Sforzas im 15. Jahrhundert zu einem staatlichen Stafettendienst, den ersten mit Pferdewechsel und Wechsel der Kuriere, vervollkommen wurden. Im Jahre 1556, zur Zeit der Abdankung Karls V., war in Mailand — damals zwar ein Nebenland der spanischen Krone, dem Namen nach aber deutsches Reichslehen — der Bruder des deutschen Generalpostmeisters, Simon de Tassis, kaiserlicher Postmeister.

Die Mailänder Poststempel wurden, wie alle anderen italienischen, in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts eingeführt. Die Abb. 642 zeigt einen Stempel wie er von beiläufig

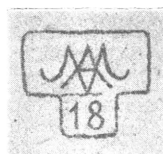


Abb. 642



Abb. 643



Abb. 644

1740—1750, Abb. 644 einen, wie er anschließend daran bis ungefähr 1797 verwendet wurde. Beide sind sogenannte „Kursstempel“, deren Nummern wahrscheinlich die jährlich fortlaufend bezeichneten Postkurse der von Mailand abgehenden Briefposten bezeichnen. So trägt ein Brief vom 20. Januar 1782 die Stempelnummer 5, einer vom 15. Dezember des gleichen Jahres den Stempel 52, die höchstbekannte Nummer. Für Frankobriefe wurde in Mailand ungefähr von 1772—1794 ein Rahmenstempel wie Abb. 643 verwendet (F = FRANCO). In der gleichen Form finden wir auch Stempel mit L. F. = L(ETTERA) F(RANCA) (?) oder nur L (?). 1796 besetzte Bonaparte Mailand und Oesterreich mußte das Herzogtum im Frieden von Campo Formio, 1797, an Frankreich abtreten; es bildete nunmehr einen Teil der Cisalpinischen Republik. 1805 kam das Mailänder Gebiet zum neuerrichteten Königreich Italien, das dann nach dem Sturz Napoleons im Jahre 1815 wieder verschwand. Während der langen französischen Besetzung trugen die Briefe nach Frankreich, auch jene der Bevölkerung, Feldpoststempel der italienischen Armee (wie Abb. 107 und 108, Brief V); nur in Mailand selbst waren besondere Stempel, wie Abb. 648 von 1805 [B. F. = B(UREAU) F(RANCAIS)]. Sonst verwendeten die lombardischen Orte meist die italienischen Poststempel. Abb. 845 von 1807 zeigt den Stempel der in Mailand den aus dem Kgr. Italien ins Ausland abgehenden Briefen aufgedruckt wurde, [L. I. = L(ETTERA) I(TALIANA)]. Auch als Ovalstempel trifft man ihn (Abb. 646). Den Stempel Abb. 647 er-



Abb. 645



Abb. 647



Abb. 646

hielten Auslandsbriefe, die durch Mailand ins Ausland gingen. [L. T. = L(ETTERA DI) T(RANSITO)]. In der gleichen Form gab es auch solche mit T. R. = T(ASSA) R(ETTIFI-CATA), d. h. Porto berichtet, für Briefe mit geänderter Portoangabe*). Auch P. P.-Stempel findet man, wie Abb. 649

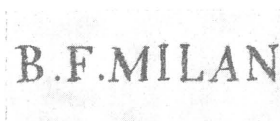


Abb. 648



Abb. 649



Abb. 650

von 1809 [P. P. = P(ORTO) P(AGATO)]. Andere Stempelformen der französischen Besetzungszeit zeigen die Abb. 650, 651, 652 und 654 (von 1806, 1804, 1811 und 1808). Der Wiener



Abb. 651

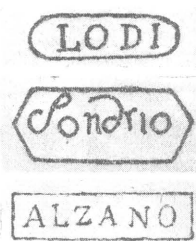


Abb. 652, 653, 654



Abb. 655

Kongreßakt 1815 gab Oesterreich seinen alten Mailänder Besitz zurück, der mit Venetien zum Lombardisch-Venetianischen Königreich vereinigt wurde. Die Stempelformen jener Zeit sind mannigfaltig und ähneln oft jenen Oesterreichs. Die vorerwähnten L. I.- und L. T.-Stempel wurden bis in die Zwanzigerjahre, der T. R.-Stempel sogar noch später, ver-

*) Nach freundlicher Vorlage des Herrn Oberbaurat Ing. Tomazoni, Wien.