

Deutsche Zeitung für Briefmarkenkunde

Frankfurter Briefmarken-Zeitung — Deutsche Briefmarken-Zeitung

Deutschlandsammler-Warte früher: „Der Deutsche Inflationsmarken-
Sammler“ — Memel-Rundschau
Fachblatt für alle Sondergebiete der Briefmarken der Deutschen Reichspost

12. Jahrgang

Pössneck (Thür.), den 25. November 1936

Nummer 11

gewiesen; auch finden wir Wirte selbst als Postboten angestellt. Von allem Anfang an versuchten die Posthalter, die Familie Taxis, die Haupttrouten des Postverkehrs möglichst mit den Hauptstraßen zusammenfallen zu lassen. Auffallend ist, daß bei diesen Routen die größeren Städte umgangen wurden. Dies hatte seinen Grund darin, daß die Stadttore nachts geschlossen waren und eine Verzögerung in der Postzustellung nur dadurch vermieden werden konnte, daß die Kuriere die Stadt umritten, denn in diesen Zeiten stolzer Städtefreiheit dachte keine freie Reichsstadt daran, nachts den kaiserlichen Postboten die Tore zu öffnen. In Köln bestand die Einrichtung, daß das Bündel Briefe an einem Wachturm hochgezogen und dem Postmeister übergeben wurde. In Lüneburg wurden die Postsachen in einem vor dem Tore liegenden Krüge ausgetauscht und das für Lüneburg bestimmte Bündel Briefe in einem Kasten über die Mauer gezogen.

Es dauerte ziemlich lange, bis die Post ein eignes organisches Gebilde wurde. Lange Zeit war sie nur eine Art Anhängsel der kaiserlichen Kanzlei. Die Kanzlei und nicht der Postmeister war der unmittelbare Vorgesetzte der Postboten, und es dauerte sehr lange, bis sich die Post aus diesem Abhängigkeitsverhältnis lösen konnte und volle Eigenständigkeit erlangte. Auch spielten die Postmeister zunächst nur eine ganz untergeordnete Rolle, erst den Taxis gelang es durch ihren kaufmännischen Unternehmungsgeist, diesen Posten zu einem ausschlaggebenden Faktor zu machen.

Die Poststundenpässe

Befördert wurde die Post in Felleisen, die an den Endpunkten der Stafettenketten jeweils dem nächsten Reiter übergeben wurden. Begleitet wurden diese Sendungen von Poststundenpässen, die jeweils als Begleitzeitel mitgenommen wurden. Sie enthielten die Adresse des Empfängers und jeder reisende Bote mußte darauf seine Reiseroute und die Zeit, die er brauchte, eintragen. Doch wurde diese Ordnung, so klug sie eronnen war, nicht selten durchbrochen, zur Zeit Kaiser Maximilians wurden nur selten solche Pässe korrekt geführt. Wir besitzen noch einige dieser Poststundenpässe (sie liegen heute im Wiener Postmuseum), aus

denen wir ersehen können, daß man wenig Mühe auf die korrekte Ausfüllung verwandte. Die Postmeister klagten in der uns erhaltenen Korrespondenz sehr über die Nachlässigkeit der Reiter, die nicht dazu zu bringen seien, die Pässe ordnungsmäßig zu führen. Einer der uns zufällig erhaltenen Pässe gibt uns einen interessanten Einblick in alle Einzelheiten des damaligen Betriebes. Es ist der Paß vom 8. November 1495. Die Post geht um ¼ Uhr von Mailand aus und kommt am anderen Morgen um 11 Uhr nach Como. Die Fahrt nach Menaggio dauert bis 5 Uhr nachmittags, um Mitternacht erfolgt die Uebergabe in Sorico usw. — Bewundernswert ist die Sicherheit, mit der trotz aller Mängel die Stafettechnik beherrscht wurde. Naturgemäß darf man die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht mit unseren heutigen Maßstäben messen. Die Aufenthaltzeiten, die entstanden, erscheinen durchaus nicht lang, wenn man bedenkt, daß die Boten für den Ritt zur nächsten Station und wieder zurück meist einen ganzen Tag brauchten, also nicht stets im Quartier lagen. Im allgemeinen wurden pro Tag 130—140 km zurückgelegt; das ist gewiß nicht viel, war aber bei den schlechten Wegeverhältnissen der damaligen Zeit und in Anbetracht der Tatsache, daß ein Teil des Rittes nachts erfolgen mußte, eine ganz beachtliche Leistung.

Postwesen und Botenwesen

Alles in allem war die Wirksamkeit der Post aber doch noch sehr beschränkt. Neben den reitenden Postboten wurden von der königlichen Kanzlei oft besondere Boten entsandt. Diese Boten dienten nicht etwa nur dem Nahverkehr, sondern sie ritten auch etwa von Innsbruck nach Venedig, Flandern, Nürnberg. Selbst auf den Strecken, die mit Posten besetzt sind, finden wir Kammerboten. Der Grund dafür lag in der geringen Zuverlässigkeit der Post, auch die Unsicherheit, die dem Postbetrieb durch finanzielle Schwierigkeiten der Entstehungszeit anhaftete, spielt eine Rolle. Besonders wichtig war die Tätigkeit des Stabes von reitenden Boten, der den Hof Maximilians begleitete. Die diplomatische Korrespondenz des Königs und seiner nächsten Umgebung lief nur durch Kuriere, dafür war die Post, besonders

außerhalb des habsburgischen Territoriums, zu unsicher.

Man kann sich vorstellen, daß die Posthalter mit diesen Boten ihre liebe Not hatten. Das waren wilde Gesellen und Draufgänger, die sich nicht vor Wind und Wetter fürchteten und die auch einmal einen Kampf mit Wegelagerern aufnehmen mußten. Durch ihren Dienst waren sie gezwungen, bald hier, bald dort zu übernachten. Schwer muß es gehalten haben, sie immer zu der nötigen Eile anzutreiben. Wie oft mögen diese Gesellen in Wirtshäusern eingekehrt sein, ohne sich um die Briefe zu kümmern! Immer wieder wurden sie aufgefordert, sich möglichst zu eilen. „Dieser Brief soll bei Tag und bei Nacht durch den Postreiter befördert werden, nicht schnell, sondern geradezu wie der Blitz, bei Strafe von tausend Galgen. Schnell, schnell, schnell . . .“, so lautet einer der uns erhaltenen Befehle. Manchmal war ein Galgen, an dem ein Männchen baumelte, dazugemalt.

Aber es wird wohl niemals vorgekommen sein, daß solche Drohungen, verwirklicht wurden. Wenn ein Bote dauernd nachlässig war, dann wurde er eben entlassen. Immerhin dürfen wir annehmen, daß es den Posthaltern mit der Zeit gelungen ist, einen guten Stamm tüchtiger und zuverlässiger Postreiter zu erhalten.

So stehen die Anfänge der deutschen Post vor uns als ein imponierendes Zeugnis deutscher Tüchtigkeit und deutschen Geistes. Langsam nur ging die Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten aufwärts. Die Zahl der regelmäßigen Postwege wurde vermehrt, die Geschwindigkeiten vergrößert und die Zahl der reitenden Boten wuchs langsam. Lange dauerte es, bis in größerem Umfang Privatbriefe durch die Post mitbefördert wurden, bis also die Post zu der Institution wurde, wie wir sie heute kennen. Zuerst wurden Briefe großer Handelshäuser in geringer Zahl mitbefördert, ganz allmählich weitete sich der Umfang. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die Zahl der beförderten Briefe außerordentlich gering im Vergleich zu der heutigen Menge an Korrespondenz, die täglich von der Post befördert werden muß.

Postraketenbeförderung

Von Reinhold Miller

In letzter Zeit taucht immer wieder die Frage auf, wie steht es eigentlich mit der Raketenpost. In erster Linie interessiert den Sammler die Frage der Raketenpostwertzeichen.

Schon früher verwendete man Geschosse zu Botschaften. Wie die „Deutsche Verkehrszeitung“ mitteilt, sollen bereits 1814 bei der Belagerung der Festung Glogau durch die Preußen Briefe und Zeitungen in die Festung mit „Raketen“ (?) geschossen worden sein! Ob es sich hierbei um die Vorläufer der eigentlichen Postraketen handelt, ist sehr ungewiß.

Die Feuerwerksraketen wurden in China erfunden. Von dort gelangten sie nach Europa. Im Jahre 1927 wurde in Breslau der „Verein für Raumschiffahrt“ gegründet. Er wurde 1930 nach Berlin verlegt. Nur wenige werden wissen, daß es in Berlin seit 1930 einen „Raketenflugplatz“ gibt. Der Vizepräsident des angeführten Vereins, Herr Willy Ley, hat sich seit Jahren besonders eingehend mit der Erfindung und der Frage „Postrakete“ befaßt. Nach seinen Ausführungen, namentlich in der „VBW“, dürfte sich die Einführung der „amtlichen Bergpostrakete“ in Europa in nicht allzu dünn bewohnten gebirgigen Gegenden ermöglichen lassen. Sogar der uns noch phantastisch anmutende Plan des sogenannten „Raumschiffes“ wird in diesen Fachkreisen ernsthaft erwogen! Im übrigen sind sich ausnahmslos die Forscher der aufstrebenden Raketechnik darüber einig, daß ihr erstes Ziel die „Postrakete“ sei.

Daß dieses Ziel in ihren Anfängen erreicht ist, beweist die „Bergpostrakete“ des österreichischen Ingenieurs Friedrich Schmiedl. Schmiedl (Graz) führte am 2. 2. 1931 nach mehreren Versuchen den ersten Postraketenflug der Welt durch. Mit der ersten Bergpostrakete V 7 wurden nur private Briefe „beför-

dert“. Am 9. 9. 1931 wurde durch die Postrakete, wie auch in philatelistischen Kreisen bekanntgeworden, 333 Stück „amtliche“ Briefpost befördert. Die Fluggeschwindigkeit war bei allen Abschlüssen außerordentlich groß. Unter diesen war nicht ein einziger Versager. Die Post wurde vom Standort, einem kleinen tragbaren Startgestell, dem Schökel bei Graz, nach Radegunde oder Kunberg geschossen. Am 28. Oktober 1931 fand ein „Nachtflug“ mit 84 Postsachen statt. Im November 1931 wurden die ersten „Raketenmarken“ im Werte von 10 Groschen verwendet. Im März 1932 startete bereits „V 14“ mit 283 Stück „amtlicher“ Briefpost. Diese „Raketenflugpost Schmiedl“ ist unter diesem Namen beim Internationalen Postmuseum in Bern offiziell registriert. Die ersten 10-Groschen-Marken hatten eine Auflage von 500 Stück. Wie mir Schmiedl damals mitteilte, sind die „Raketenmarken“ halbamtlich analog den schweizerischen Flugmarken der Pionierflüge! Die Marken sollen aber mit den amtlichen Poststempeln entwertet worden sein! Bei all diesen Flügen handelte es sich, was einwandfrei feststeht, nicht um Versuche der Post, sondern einer Privatperson. Wie die „Tamina“ seinerzeit berichtete, sind bei den letzten Raketen 15 und 16 des Ingenieurs Schmiedl am 28. 9. 1933 auch 16 Briefe geschossen worden, die dann über Graz postamtlich nach Berlin flogen und dort mit Anschlußflug nach Friedrichshafen und weiter mit „Graf Zeppelin“ zur 8. Südamerikafahrt starteten. Gewiß eine einzig dastehende Beförderungsart: Raketen — Flugzeug — Luftschiff! Welcher Sammler ist nicht begeistert?

Voriges Jahr verunglückte der bekannte Raketenforscher Tiling im Laboratorium mit seiner Sekretärin Buddenböhmer während eines Versuches in Arensforst, bei welcher die Rakete expl-

dierte, tödlich. Tiling war wiederholt durch seine flugzeugähnlichen Raketen an die Öffentlichkeit getreten.

Einer der bekanntesten Raketenkonstrukteure in Deutschland ist der junge Ingenieur Gerhardt Zucker. Während der großen internationalen Postausstellung in London 1934 hat Zucker seine aus Aluminium hergestellte neueste Postrakete öffentlich vorgeführt. Zucker hat dann der englischen Postverwaltung das Projekt unterbreitet, eine regelmäßige Raketenpost zwischen Dover und Calais einzurichten. Er berechnete für die 35 km lange Strecke 1 Minute Flugzeit! Schon damals bezweifelte aber die englische Postverwaltung die praktische Durchführung des Raketenverkehrs. Auch das französische Luftfahrtministerium hatte im November 1934 dem deutschen Ingenieur Zucker die Ermächtigung erteilt, mit „Postraketen“ Versuche zwischen Dover und Calais zu machen. Die Postbehälter der Raketen sollten 12 000 Briefe enthalten. Ein Fallschirm würde nach wenigen Minuten der Ueberquerung den Postbehälter langsam zur Erde tragen. Ein praktisches Ergebnis hat auch hier Zucker nicht erreicht. Bei den Versuchen ist es damals geblieben. Wie in der „DBZ.“ erst kürzlich berichtet wurde, hat Zucker am 2. 1. d. J., nachdem er erst kürzlich von Abessinien zurückgekehrt war, in einer Sitzung eines Briefmarkenvereins von seinen Plänen, Erlebnissen, Enttäuschungen und seinem Lieblingsthema voll „Jugendfrische und Laune“ gesprochen. Er behauptete, daß ihn nichts auf der Welt mehr interessiere, als

das Problem, wie die Rakete zu kulturellen Zwecken verwendet werden könne. Er hat außer in Frankreich und England auch in der Schweiz, Holland und Italien Vorversuche der Postraketenbeförderung gemacht. Die Deutsche Reichspost steht allen Versuchen bisher ablehnend gegenüber! In der letzten Zeit ist in der Presse eine Veröffentlichung über eine Postbeförderung mit einer Raumrakete nach dem System von Gerhard Zucker (zwischen Duhnen bei Cuxhaven und Neuwerk) erfolgt. Hierzu erklärte das Reichspostministerium, daß in Deutschland eine amtliche Raketenpostbeförderung bisher nicht existiert, auch nicht unter Benutzung einer Zuckerschen Raumrakete. Die Einführung ist auch nicht geplant! Leider ist die Laufbahn des sicher sehr tüchtigen Raketenforschers beendet. Wegen seiner ewigen Geldverlegenheiten, jeder Unterstützung seiner Pläne bar, geriet er auf die schiefe Bahn des Verbrechens und mußte kürzlich wegen Betrugs zu einer Gefängnisstrafe verurteilt werden. Damit sind Hoffnungen eines begabten jungen Mannes, der unermüdlich an seinem Lebensziel arbeitete, begraben! **Es gibt zur Zeit weder Raketenpost noch amtliche Raketenpostwertzeichen!** Die Sammler dürfen aber die Hoffnung auf neue Marken besonderer Art nicht aufgeben. Das Projekt der Raketenbeförderung ist wohl noch nicht endgültig gelöst. Das Luftschiff Graf Zeppelin, unser Stolz, flog auch nicht das erste Mal nach Pernambuco, und das erste Telegramm der Welt wurde auch nicht drahtlos über Meere und Länder befördert.

Aufstellung der augenblicklich frankaturgültigen deutschen Briefmarken

Von Felix Bouman, Halle/Saale.

Bei der Vielzahl der in den letzten Jahren verausgabten Gedenkmarken ist der Sammler nicht immer genau im Bilde, welche Briefmarken eigentlich noch Frankaturkraft haben, weil sich die

Ungültigkeitserklärungen auf einen zu großen Zeitraum erstrecken. Im folgenden sollen daher die heute gültigen Wertzeichen zusammengestellt werden:

Ausgabe	Kurzzeichen	Wertstufen	Bemerkungen
Hindenburg Medaillon	M	1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 15, 20, 25, 30, 40, 50, 60, 80, 100 Reichspfennige	Auch: 4 hellblau, 12 orange, 15 rot, 40 violett, 50 braun
Landschaftsbilder	Mk	1, 2, 3 und 5 Mark	Auch 2 Reichsm.
Saar kehrt heim	S	3, 6, 12 und 25 Rpf.	} Ab 1. 1. 1937 ungültig
Heldengedenkmarken	H	6 und 12 Rpf.	
Berufswettkampf 1935	B	6 und 12 Rpf.	
Tonkünstlerserie	J	6, 12 und 25 Rpf.	
100 Jahre Eisenbahn	E	6, 12, 25 und 40 Rpf.	
Hitlerjugendtreffen	A	6 und 15 Rpf.	
Reichsparteitag 1935	C	6 und 12 Rpf.	
9. Nov. Gedenkmarken	N	3 und 12 Rpf.	} Ab 1. 4. 1937 ungültig Auch Oly.-Blocks
Winter-Olympiade	O	6, 12 und 25 Rpf.	
Sommer-Olympiade	R	3, 4, 6, 8, 12, 15, 25, 40 Reichspfennige	
10 Jahre Lufthansa	Lh	40 Rpf.	
Daimler-Benz	Q	6 und 12 Rpf.	
O. v. Guericke	V	6 Rpf.	
Gemeindekongreß	U	3, 5, 12 und 25 Rpf.	
Braunes Band	Br.	42 Rpf.	
Freizeitskongreß	X	6 und 15 Rpf.	
Parteitag 1936	Y	6 und 12 Rpf.	
Winterhilfe 1936/37	Z	3, 4, 5, 6, 8, 12, 15, 25 und 40 Reichspfennig	} Ab 1. 7. 1937 ungültig
Luftpost 1934	L	5, 10, 15, 20, 25, 40, 50, 80, 100 Rpf. 2 und 3 RM,	} Auch mit Aufdr. „Chicagofahrt“
Zeppelinmarken	Zp	1, 2 und 4 RM.	
LZ. 129	Lz	50 und 75 Rpf.	

NB. Die Kurzzeichen sind die in den von mir aufgestellten Mischfrankaturentabellen benützten Abkürzungen für die ein-

zelnen Ausgaben (siehe auch Nr. 8 Deutsche Zeitung für Briefmarkenkunde 1936).

Ihre Mitarbeit und Kritik ist sehr erwünscht!