

Die Katapultflugpost

von Kunibert Schmitz

Für meine Belegsammlung erhielt ich einen seltenen Katapultflugpostbeleg aus St. Tönis. Dieser Beleg ist so interessant, dass es lohnt, der Frage nachzugehen, warum es sich um einen Katapultflugpostbrief handelt und was man darunter überhaupt zu verstehen hat (Abb. 1. und 2.).

Bereits in den 1920er Jahren bestand der Plan, Südamerika und Europa durch eine Luftpostbrücke zu verbinden, um die Postlaufzeit zu verkürzen. Die Lufthansa führte im Jahre 1930 Erkundungsflüge aus, die zunächst über England, Spanien, die Kanarischen Inseln, Gambia in Afrika und von dort über den Südatlantik geführt werden sollten. Zur Querung des Südatlantik suchte man die engste Stelle der sich gegenüber liegenden Kontinente Afrika und Südamerika aus. Dazu boten sich in Afrika die seinerzeitige britische Kolonie Gambia mit der Hafenstadt Bathurst und in Südamerika die brasilianische Stadt Natal an.

Anfang der 1930er Jahre waren Flugzeuge noch nicht in der Lage, Nonstopflüge über den Atlantik durchzuführen. Aus diesem Grunde wurde ein kombiniertes Transportsystem geplant, das folgendermaßen funktionieren sollte:

Der Dampfer „Westfalen“ wurde zum schwimmenden Flugstützpunkt umgebaut und im Südatlantik etwa in der Mitte der Atlantikstrecke stationiert. Am Heck wurde ein so genanntes Schleppsegel vorgesehen, das ähnlich einem Teppich nachgezogen werden und auf dem das Flugboot „aufrutschen“ sollte. Ein sehr großer Kran auf dem Heck des Schiffes sollte das Flugzeug an Bord nehmen und es auf eine Schienenbahn setzen, mittels dieser das Flugzeug auf den vorderen Teil des Schiffes gefahren werden musste. Hier befand sich ein starr eingebautes Heinkelkatapult mit einem Startschlitten, von dem es möglich sein sollte, das Flugzeug nach dem Auftanken mit 150 km/h abzuschießen (Abb. 3. und 6.).

Die zweite Hälfte der Ozeanüberquerung konnte dann beginnen und im Hafen der Stadt Natal in Brasilien, dem östlichsten Punkt von Südamerika, enden. Von Natal aus wurde die Post dann mit normalen Postflugzeugen in andere Länder Südamerikas transportiert (Abb. 4.).

1933 war es dann so weit, dass auf die Theorie die praktische Erprobung folgte. Am 29. Mai 1933 wurde der erste Schleuderflug eines Flugbootes erprobt. Am 6. Ju-

ni 1933 wurde das Dornierflugzeug „Wal“ erstmalig vom Schiff aus in Richtung Natal abgeschossen. Am 9. November 1933 wurde dann der erste durchgehende Flug von Afrika nach Südamerika durchgeführt. Die Flugroute Stuttgart – Sevilla – Las Palmas – Bathurst – Dampfer „Westfalen“ – Natal war die erste transozeanische Flugstrecke, die nur mit Flugzeugen betrieben wurde. Von November 1934 bis August 1939 fand in beiden Richtungen wöchentlich ein Flug statt. Außer dem Dampfer „Westfalen“ waren später die Motorschiffe „Schwabenland“, „Ostmark“ und „Friesland“ eingesetzt. Die reine Flugzeit betrug 15 Stunden und 15 Minuten. Nach diesem erfolgreichen Flug begann am 3. Februar 1934 der reguläre Flugdienst. Dieser Flugdienst endete im August 1939 wegen der drohenden Kriegsgefahr.

Es ist doch interessant, welcher Aufwand betrieben werden musste, um die sonst mit Schiffen versandte Post, die teilweise wochenlang unterwegs war, schneller an die Empfänger zu bringen, und das im vorliegenden Fall für 1,75 Reichsmark als Porto für einen normalen Brief. Nicht bekannt ist, was bei hohem Seegang passierte. Jedenfalls wurde durch dieses Transportsystem die Postlaufzeit sechs Jahre lang halbiert.



Abb. 1. Brief von Josef Kaufmann / St. Tönis an Ernst Willner in Buenos Aires / Argentinien, 1938



Abb. 2. Rückseite des Briefes.



Abb. 3. Der Dampfer „Westfalen“ als Flugstützpunkt, 1930er Jahre

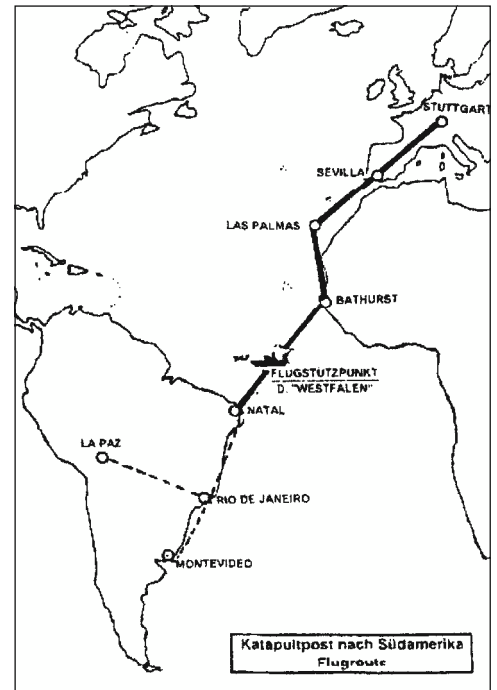


Abb. 4. Die Flugroute zwischen Europa und Südamerika

Der vorliegende Briefumschlag wurde von dem St. Töniser Josef Kaufmann an den in Argentinien lebenden Ernst Willner geschrieben. Beide waren Juden. Der Umschlag ist mit den am 5.7.1938 verausgabten Flugpostmarken (Zeppelin, Michel-Nummern 669 und 670) mit insgesamt 1,75 Reichsmark frankiert und in St. Tönis mit dem Zweikreispoststempel mit innen liegendem Steg am 10.8.1938 abgestempelt. Zusätzlich ist der Zweikreisflugpoststempel in roter Farbe (Abb. 5.) „Deutsche Luftpost, Europa-Südamerika, b“ vorhanden. Im Innenkreis befinden sich ein Zeppelin, ein Flugboot, Wolken und Wasser angedeutet. Auf der Rückseite des Briefumschlages sind die Einkreisankunfts- und Verteilungsstempel „Buenos Aires, Via Aera, Argentinien“ vom 14. August 1938, „Numez“ vom 15. August 1938 und ein Num-

mernstempel zu sehen. Von Natal/Brasilien wurde dieser Brief also nach Buenos Aires in Argentinien mit Postflugzeug transportiert. Die Stempel ergeben eine Beförderungszeit von nur fünf Tagen, was für die damaligen Möglichkeiten sehr kurz war.

In dem oben angeführten Poststempel sind zwar Zeppelin und Flugboot abgebildet. Sie wurden sowohl für Zeppelin- als auch für Flugbootfahrten verwendet. Einen besonderen Hinweis auf einen Katapultflug gibt es jedoch nicht, denn vom 26.5.1934 an gab es auch Zeppelinflüge nach Südamerika. Diese Flüge endeten aber am 8.5.1937 nach der Katastrophe von Lakehurst. Durch die Briefabstempelung aus dem Jahre 1938 ist bewiesen, dass der abgebildete Brief also nur mit einem Katapultflugboot befördert worden sein kann.

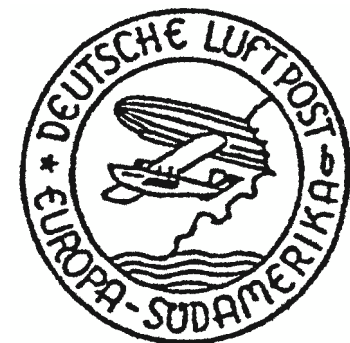


Abb. 5. Katapult-Flugpost-Stempel

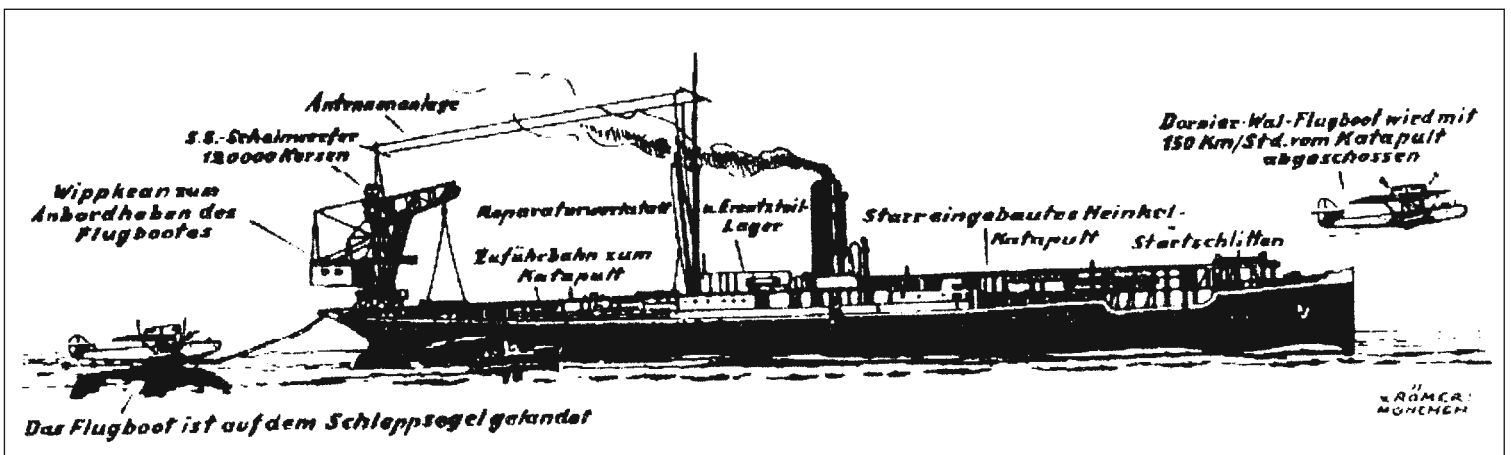


Abb. 6. Zeichnerische Darstellung des Katapultierungsvorgangs