

# US-AUFLIEFERUNGEN VON MIAMI NACH EUROPA

Von Jo Bach

**B**BETRACHTET MAN DIE AUFLAGEZAHLEN der mit dem Luftschiff LZ-127 GRAF ZEPPELIN zur Chicagofahrt geflogenen US-Belege, wird man Interessantes feststellen: Die Spezialkataloge Sieger und Michel nennen Stückzahlen für nahezu alle Etappen, nur nicht für die Etappen Miami-Sevilla und Miami-Friedrichshafen. Sind die Zahlen nur nicht mehr vorhanden oder wurden für diese Etappen keine Stückzahlen erfasst?

Die nach Europa beförderten Miami-Auflieferungen sind die seltensten der US-Auflieferungen, obwohl die Preisangaben in den beiden Katalogen diese Tatsache nicht berücksichtigen. Während die Katalogpreise für nach Europa beförderte Miami-Auflieferungen nur marginal höher sind als die anderen US-Auflieferungen von New York/Friedrichshafen, Akron und Chicago, berichten Sammler, dass es Jahre dauern kann, bis eine nach Sevilla oder Friedrichshafen beförderte Miami-Auflieferung auf den Markt kommt. So wissen wir zumindest, dass es sie gibt, wohl aber in nur geringer Stückzahl.

Das U.S. Postal Bulletin Nummer 16258 vom 22. September 1933 enthielt Informationen zu Postgebühren und zur Handhabung von US-Auflieferungen zur Chicagofahrt. Für Miami-Auflieferungen wurden aber nur zwei Tarife und Etappen veröffentlicht: Miami-Akron mit 50 Cents und Miami-Chicago mit ebenfalls 50 Cents. Die Etappen Miami-Sevilla und Miami-Friedrichshafen wurden gar nicht erwähnt. Tarife für Zeppelinpost, die für Sevilla oder Friedrichshafen bestimmt war, wurden hingegen nur für Akron- und Chicago-Auflieferungen veröffentlicht, nicht aber für Miami-Auflieferungen.

Dieselben Informationen veröffentlichte auch W. von Meister, der Repräsentant der Luftschiffbau Zeppelin GmbH in New York: Gemäß dieser *Airmail Information in connection with the voyage of the «Graf Zeppelin» to Chicago* wurde US-Post von Miami nur nach Akron oder Chicago befördert, und US-Post, die nach Sevilla oder Friedrichshafen vorgesehen war, wurde nur von Akron oder Chicago aus befördert.

Etwas ausführlichere Informationen wurden vom stellvertretenden Postminister W. W. Howes veröffentlicht. Am 21. September 1933 unterzeichnete Howes ein Informationsblatt zur GRAF ZEPPELIN Chicago-Rundfahrt (*Referenz No. 137/97(Graf)-Cy/Bo*) mit den schon bekannten Informationen. Zusätzlich wies er noch auf eine spezielle Handhabung der Miami-Auflieferungen hin:

*Es ist zu beachten, dass für die Rückfahrt vorgesehene Briefe und Postkarten nur nach Chicago oder Akron geleitet werden sollen.*

Demnach war es also geplant, dass in Miami keine Rückfahrtpost nach Sevilla oder Friedrichshafen abgefertigt wird. Das beantwortet die Frage der fehlenden Beförderungszahlen für nach Europa beförderte Post aus Miami: Diese Etappen waren einfach keine veröffentlichten Etappen für US-Zeppelinpost. Es wäre dennoch interessant zu erfahren, warum Miami von der Abfertigung der US-Post ausgeschlossen wurde. Da in Miami also nur Post nach Akron und Chicago aufgeliefert werden konnte, wurde Miami-Zeppelinpost für Sevilla oder Friedrichshafen einfach als Zeppelinpost für Akron oder Chicago behandelt, denn das waren die einzigen beiden zulässigen und veröffentlichten Etappen.



**Miami-Akron-Friedrichshafen** Kombination aus der Miami-Akron Etappe und zusätzlicher Akron-Friedrichshafen Etappe, frankiert mit jeweils 50 Cents.

Gemäß den veröffentlichten Informationen hätte Zeppelinpost für Europa in Miami als Kombinationspost aufgeliefert werden können, die mit 50 Cents zunächst nach Akron oder Chicago befördert, und dann von dort auf der Rückfahrt nach Sevilla oder Friedrichshafen für nochmals 50 Cents befördert worden wäre. Einige wenige am J.J. Keenan adressierte Belege wurden auf diesem Weg versandt: Diese mit 1 Dollar (50 Cents pro Etappe) freigemachten Kombinationsbelege wurden zuerst auf der Etappe Miami-Akron und dann auf der Etappe Akron-Friedrichshafen befördert. Die Briefe tragen entsprechend den amtlichen Veröffentlichungen Anweisungen *Miami-Akron* und *Akron-Friedrichshafen*. Der abgebildete Brief wurde für 50 Cents zuerst bis Akron geflogen, dort ausgeladen und am 25. Oktober ankunftgestempelt. Der Brief blieb in Akron während das Luftschiff seine Rundfahrt Akron-Chicago-Akron durchführte. Die zweiten 50 Cents wurden in Akron am 28. Oktober entwertet und der Brief mit dem Zeppelin dann von Akron über Sevilla nach Friedrichshafen geflogen.

Bereits 1976 berichtete Philip Silver von einem zwar nicht veröffentlichtem, aber dennoch akzeptierten \$1 Zeppelinporto für Miami-Auflieferungen nach Europa (*The Aero Philatelist Annals*, Vol 20 no 1: 44-46). Es ist fraglich, ob dieses Porto allerdings existierte oder ob dies nicht einfach nur die Summe der Einzelporti war, um Zeppelinpost von Miami über Akron/Chicago nach Europa zu befördern. Sollte dieses Porto existiert haben, dann hätte Miami nicht nur Zeppelinpost nach Akron und Chicago abfertigen müssen, sondern auch nach Europa. Dies war aber nicht der Fall, wie die beiden folgenden Belege zeigen.

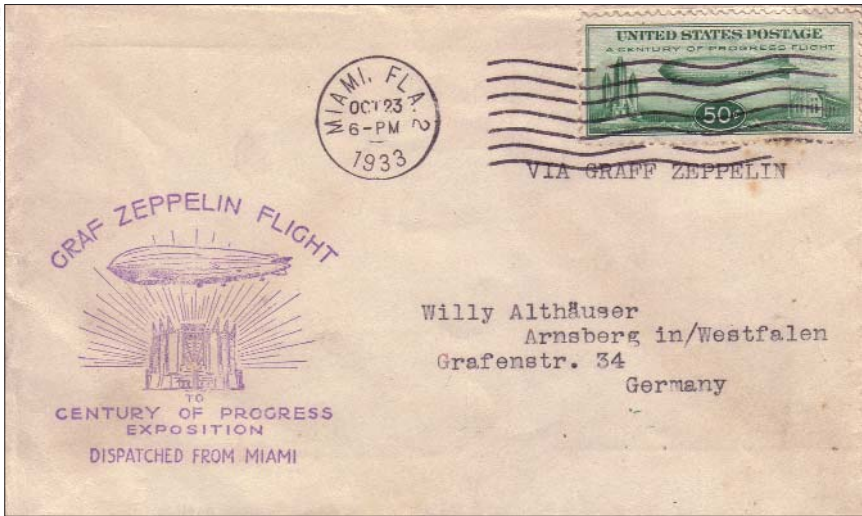


**Miami-Sevilla Beleg mit eindeutiger Versandanweisung. Rückseitiger Transitstempel von Chicago und Maschinen-Ankunftsstempel von Sevilla.**

Gemäß Versandanweisung war der Brief vorgesehen für die Etappe Miami-Sevilla. Da aber eine solche Etappe nicht vorgesehen war und Miami keine Europa-Post abfertigte, wurde der Brief als Miami-Chicago Post behandelt. Der Brief wurde mit dem Zeppelin bis Chicago befördert, dort ausgeladen und ankunftgestempelt während der Zeppelin zurück nach Akron fuhr. Der Brief wurde unterdessen auf dem Landweg nach Akron befördert. Dort wurde der Brief wieder in das Luftschiff eingeladen und nach Sevilla geflogen.

Nicht nur die ungewöhnliche Versandanweisung (*Miami-Spain*) und die tatsächliche Beförderung sind von besonderem Interesse, sondern auch die Frankatur: Der Brief ist nur mit 50 Cents frankiert (Scott C18).





**Miami-Friedrichshafen** *Beleg ohne spezielle Versandanweisung aber mit rückseitigem Chicago Transit- und grünem Friedrichshafen Ankunfts-Stempel.*

*Via Graf Zeppelin* (Mit Graf Zeppelin) - hierbei handelt es sich um die Versandanweisung auf dem abgebildeten Beleg, der Brief ist daher auch nicht für irgend eine spezielle Etappe vorgesehen gewesen. Es war alleine die Entscheidung des Postbeamten in Miami, den Beleg mit dem Zeppelin von Miami nach Chicago statt nach Akron zu senden. In Chicago wurde der Brief dann ausgeladen, ankunftgestempelt und mit gewöhnlicher Post nach Akron geleitet. In Akron erst hatte der Beleg dann wieder Anschluss an den Zeppelin und wurde von Akron über Sevilla nach Friedrichshafen mit dem Luftschiff befördert.

Was die Handhabung und Beförderung dieser beiden Belege (Miami-Sevilla und Miami-Friedrichshafen) betrifft, gibt es keine Unterschiede. Außer, dass der eine nach Sevilla und der andere nach Friedrichshafen befördert wurde. Trotzdem, die fehlende Versandanweisung macht den zweiten Beleg interessanter. Die 50 Cents deckten nur die Zeppelinbeförderung nach Chicago, daher war die Behandlung in Miami eindeutig: Wie die restlichen 12.206 Belege wurde auch dieser Beleg von Miami nach Chicago befördert. Und das war es dann auch schon, denn der Beleg erhielt keine spezielle Behandlung in Miami. Die Entscheidung, den Beleg von Chicago nach Akron für den Anschluss an den Zeppelin zu leiten, wurde in Chicago getroffen, wohl aufgrund der deutschen Adresse. Schon der stellvertretende Postminister Howes hatte ja bekannt gegeben, dass nur in Akron oder Chicago Post der Rückfahrt angenommen wird. ■