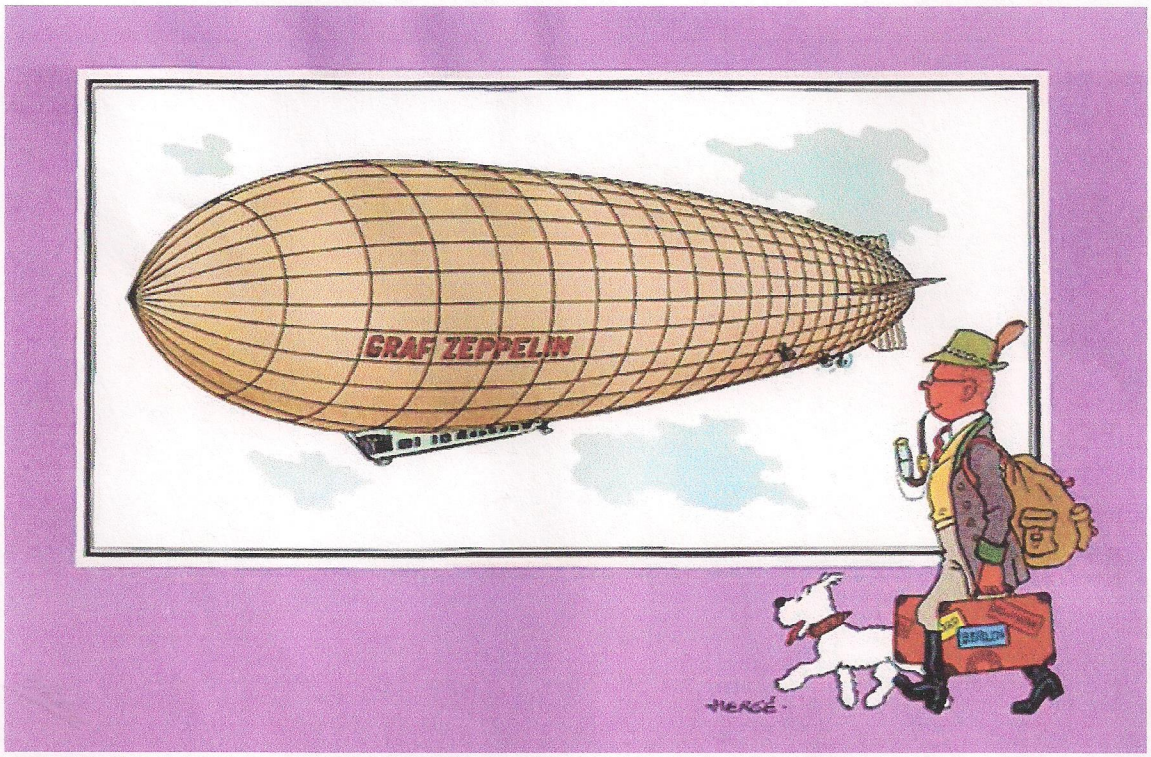


MIT LUFTSCHIFF LZ 127 « GRAF ZEPPELIN » REISEN

2017– J.HELLWIG

DIE FAHRTEN DES LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN



GEBURT

LZ 127 ***Graf Zeppelin*** war ein Starrluftschiff aus dem Hause « ***Luftschiffbau Zeppelin GmbH***», das am 18. September 1928 nach 21-monatiger Bauzeit in Dienst gestellt wurde. LZ 127, seine offizielle Kennung lautete *D-LZ127*, gilt als das erfolgreichste Verkkehrsluftschiff seiner Ära.

Zur Finanzierung des Baus wurde von **Hugo Eckener** die so genannte Zeppelin-Eckener-Spende ins Leben gerufen. Diese Sammlung brachte 2,3 Millionen RM, was aber die Baukosten nur teilweise decken konnte. Nach längeren Verhandlungen gab das Deutsche Reich 1,1 Millionen RM hinzu, und 0,8 Millionen RM brachte die Luftschiffbau aus eigener Kraft auf.

LZ 127 wurde am 8. Juli 1928 anlässlich des 90. Geburtstages des 1917 verstorbenen Firmengründers **Ferdinand Graf von Zeppelin**, von seiner Tochter Hella Gräfin von Brandenstein-Zeppelin getauft.

Graf **Ferdinand Adolf August Heinrich von Zeppelin** war ein Deutsche Militäringenieur, geboren am 8 Juli 1838 in Konstanz und am 8 März 1917 destorben. Er war der Gründer der Firma Zeppelin und der Erfinder die Luftschiffe , die seinen Namen tragen.
Seit dem Jahr 1880 war Zeppelin in das Problem der Luftschiffe interessiert. In 1899 begann er seines erstes Luftschiff zu bauen, mit der er drei Aufstiege machte. Die zweite Version seines Handwerk ausschließlich durch Spenden und einer Lotterie Einnahmen finanziert wurde. Ironischerweise kam der größte Teil der Finanzierung nach dem Absturz von LZ 4 Zeppelin in 1908 bei Echterdingen. Eine Spendenaktion zu erhöhen erlaubt 6 Millionen Mark, die die "Luftschiffbau-Zeppelin GmbH und Zeppelin - Stiftung wurden verwendet , zu schaffen.

Wasserzeichen



Am 21 Januar 1934, erscheint eine flugpostmarken serie in
Buchdruck auf gestrischenem papier,
Der letzte Wert zu Graf Zeppelin Ehre ist gezähnt k 13 ¾ ; 13 ¼

3 RM (n°539x)o mittel-Kobalt/schwarz Graf Zeppelin(1838-1917) Luftschiffkonstructeur



Ursprünglich als Versuchsschiff gebaut, erwies sich LZ 127 als so zuverlässig, dass er bald durch zahlreiche spektakuläre Fahrten berühmt wurde.

TECHNIK

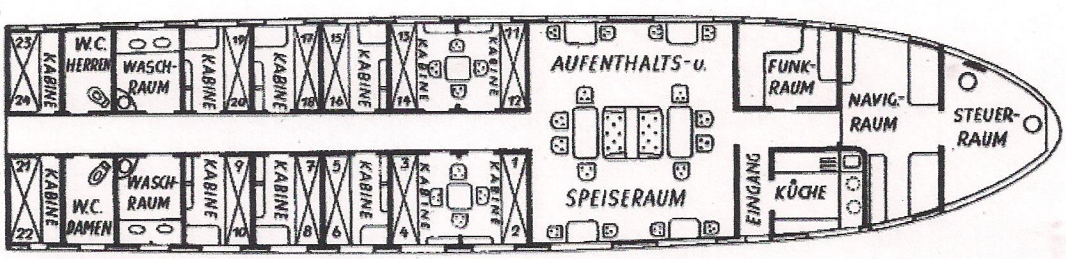
Der *Graf Zeppelin* (LZ 127) war 236,6 m lang, hatte einen Durchmesser von 30,5 m und ein Traggasvolumen von 105.000 m³ (75 000 m³ Traggaszelle und 30 000 m³ Kraftgaszelle) . Er wurde in Friedrichshafen von der Luftschiffwerft Luftschiffbau Zeppelin GmbH gebaut. Kommandant Hugo Eckener stellte das Luftschiff am 18. September 1928 für die DELAG (**Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft**, war die erste Fluggesellschaft der Welt ab 16. November 1909) in Dienst. Bedingt durch die Abmessungen der Werfthalle hatte LZ 127 ein für Luftschiffe ungünstiges Verhältnis von Länge zu Durchmesser. Dies ist an dem relativ langen zylindrischen Mittelteil zu erkennen. Beim Aushallen waren links und rechts nur noch je ein Meter und oben nur noch etwa 65 cm Platz.

Die Gerippekonstruktion war weitestgehend an die von LZ 126 angelehnt (LZ 126 wurde als Kriegsentschädigung an die amérikanische Marine geliefert). Es wurde jedoch eine neuere Duraluminiumlegierung verwendet.

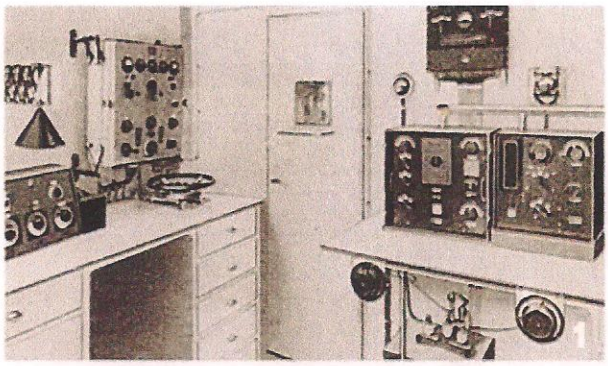
Der Antrieb bestand aus fünf Ottomotoren vom Typ **Maybach VL 2** mit einer Gesamtleistung von 2096 kW (Zwölfzylinder-V-Motoren mit je 419 kW/570 PS bei 1600/ min). Diese erlaubten eine Reisegeschwindigkeit von etwa 115 km/h, eine Höchstgeschwindigkeit von 128 km/h und eine Reichweite von rund 12.000 km. Die Motoren konnten sowohl mit Benzin als auch mit Kraftgas, dem sogenannten Blaugas, betrieben werden.

Das Luftschiff verfügte über zwei kleine Wimdgeneratoren außen an der Gondel, von denen einer die Funkanlage speiste. Die elektrische Energie wurde dafür in Akkumulatoren gepuffert, so dass der Funkbetrieb weitgehend unabhängig von der aktuellen Generatorleistung blieb. Der andere Generator erzeugte den Strom für die Beleuchtung an Bord und diente als Reservegerät. Weiterhin gab es in der Führergondel einen Benzin-Notstromgenerator. Die Funkstation des LZ 127 galt damals als größte funktechnische Einrichtung, die je auf einem Luftfahrzeug installiert worden war. Sie war mit drei Funkoffizieren besetzt und wickelte den Funkverkehr zum Betrieb des Schiffes (Kommunikation, Wetterberichte) und den privaten Telegrammdienst für die Passagiere ab.

Zur Geschwindigkeitsmessung des Luftschiffs wurden zwei verschiedene Verfahren eingesetzt. Einerseits wurde eine Messung über einen Lichtstrahl vorgenommen. Andererseits wurde auf eine laute Pfeife zurückgegriffen, sodass die Geschwindigkeit des Luftschiffs über die Schallausbreitungsgeschwindigkeit gemessen wurde.



Die Besatzung bestand aus 45–50 Mann, im Durchschnitt waren 45 Besatzungsmitglieder an Bord. An zahlenden Passagieren konnte der LZ 127 maximal 25 Gäste befördern.[4] Die Kabinen für die Passagiere, der 5 × 6 m große Aufenthaltsraum und die Küche befanden sich in der Gondel unter dem Rumpf.

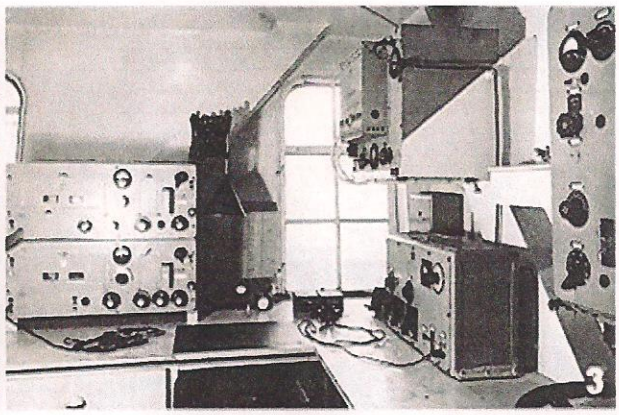


links: Teilansicht der Funkstation des LZ 127 im Jahr 1928 Das Foto zeigt einen Teil der Funkausrüstung bei der Indienst- stellung am 18. September 1928. Links auf dem Tisch steht ein Kurzwellen-RX Spez. 98 Gr (3,75 - 27,5 MHz) von Telefunken. Rechts daneben die Peilanlage 146N (Telefunken), die fuer den mobilen Einsatz in Flugzeugen, Schiffen und sogar Kraftfahrzeugen gedacht war. Darüber an der Wand der dazu gehörende Peil-Empfaenger 144N.

Dieser RX hatte bereits eine Ein-Knopf-Abstimmung für Rahmen und Audion. Um eine schnelle Seitenbestimmung zu ermöglichen, wurden in der Hilfsantennenschaltung erstmals Widerstände verwendet. Die komplette Peilanlage wog lediglich 21 kg.

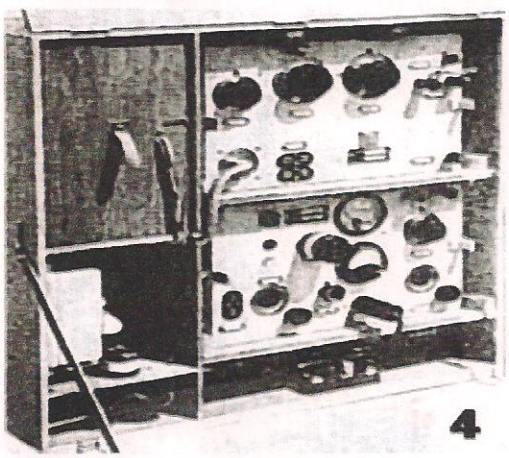
Rechts neben der Tür stehen ein 140 Watt LW-Sender Spez. 188S (150 - 520 kHz) und ein 70 Watt LW-Sender S284 für den Frequenzbereich 230 - 1000 kHz. Auf dem Foto oben nicht sichtbar sind je 1 LW-Empfänger E 365S (12-100 kHz und E 364S (75-750 kHz) sowie ein zwei Watt KW-Sender (Bezeichnung unbekannt) der quarzgesteuert zwischen 5 und 25 MHz arbeiten konnte.





Oben links: 1929 und 1930 wurde die Funkausrüstung des LZ 127 verändert. Der 70 Watt LW-Sender und der 2 Watt KW-Sender wurden durch einen 70 Watt KW-Sender von Telefunken ersetzt. Er steht im Foto links auf dem Regal zwischen den 2 Funkern. Darunter der neue KW-Empfänger E 362S von Telefunken.

Oben rechts: Das Foto zeigt die Station etwas weiter zur Aussenwand hin. Deutlich sind die zwei LW-Empfänger E 364 S und E 365 S zu erkennen, sie wurden auch auf den Passagierschiffen « Bremen » und « Europa » eingesetzt. Auf beiden Fotos ist rechts die Peilanlage zu sehen.



Rechts: Der ausgebaute 2 Watt KW-Sender wurde mit einem Batteriesatz und einem KW-Empfänger von Telefunken in eine Holzkiste eingebaut und blieb so als Notsende-Anlage an Bord.Ein Windgenerator außen an der Gondel des Luftschiffes versorgte die Funkanlage mit elektrischer Energie. Die Station war mit drei Funkoffizieren besetzt, die den dienstlichen und privaten Funkverkehr abwickelten.

PHILATELIE

Anlässlich die offizielle Kennung des LZ 127 *Graf Zeppelin* , erscheinen am 20 September 1928, 2 spezielle Flugpostmarken : Wert 2 RM für Postkarten und 4 RM fûr Briefe beförderung.

20 September 1928 : Erste Serie Flugpostmarken auf das Thema « Graf zeppelin L.Z. Über Erdkugel ».
Druckverfahrens Rastertiefdruck auf gestrichenem Papier. Gezähnt K 14.
Auflage 500 000 Sätze – Gültig bis 31/12/1937

Wasserzeichen 2





2 RM (n°423Y)**
Ultramarin



4 RM (n°424Y)**
Schw'braun

Der Passagier-Tarif zwischen Deutschland und Rio de Janeiro, zum Beispiel, war 1500 RMarks. Aber es ist über die Preise von Waren und Kuriere, die die notwendigen Einnahmen für die Lebensfähigkeit des Unternehmens der Gesellschaft zur Verfügung gestellt "Zeppelin Luftschiffahrt". In einem Transatlantikflug zum Beispiel durch Graf Zeppelin 52.000 Postkarten und 50.000 Briefe und auf seinem letzten Flug hatte der Kurier 106.000 Pfund insgesamt gemeldet. Die Firma Zeppelin hatte im Jahr 1912 das Recht die Kuriere zu aussortieren und abstempeln erworben, die dann mit ein Luftschiff legte von eine Wochen weniger als mit dem Boot. Während seiner Karriere flog der Graf Zeppelin über 1,7 Millionen Kilometer (1.056.000 Meilen) das erste Flugzeug in der Geschichte immer mehr als eine Million Meilen zu fliegen, machte 590 Flüge, 144 Passagen Meer (143 über den Atlantik, ein im Pazifik), transportiert 13.110 Passagiere und 17.177 Stunden in der Höhe (das Äquivalent von 717 Tagen fast zwei Jahre) ausgegeben, und all dies trotz manchmal schwierigen Umständen, nie einen Passagier oder Besatzungsmitglied verletzt. Ab 1931 wurde zum erste Mal Kuriere andere als einfache Briefe akzeptiert und Postkarten, das heißt, Briefe über 20 g, Empfehlung, Drucksachen, Proben, Geschäftsunterlagen und Pakete

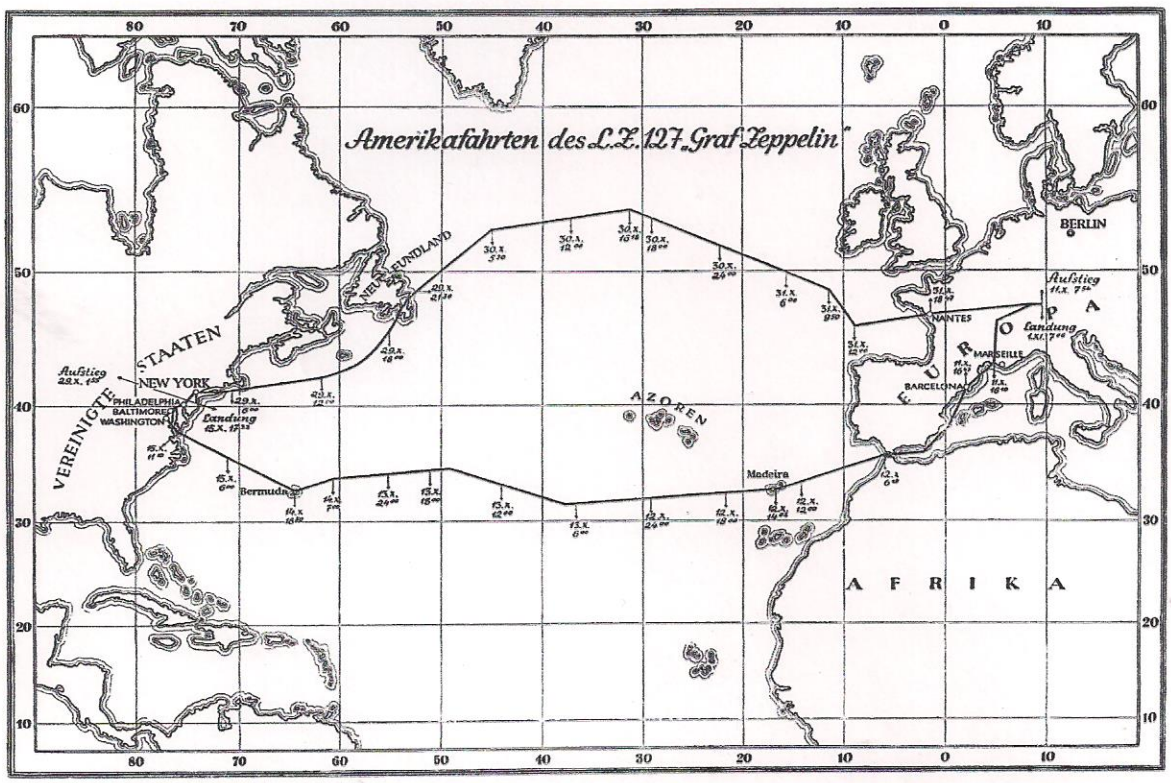
Mai 1931, neues Wert zu 1 RM fü Drucksachen. Flugpostmarke auf das Thema « Graf zeppelin L.Z. Über Erdkugel »
Druckverfahrens Rastertiefdruck auf gestrichenem Papier. Gezähnt K 14. Gültig bis 31/12/1937 – WZ 2



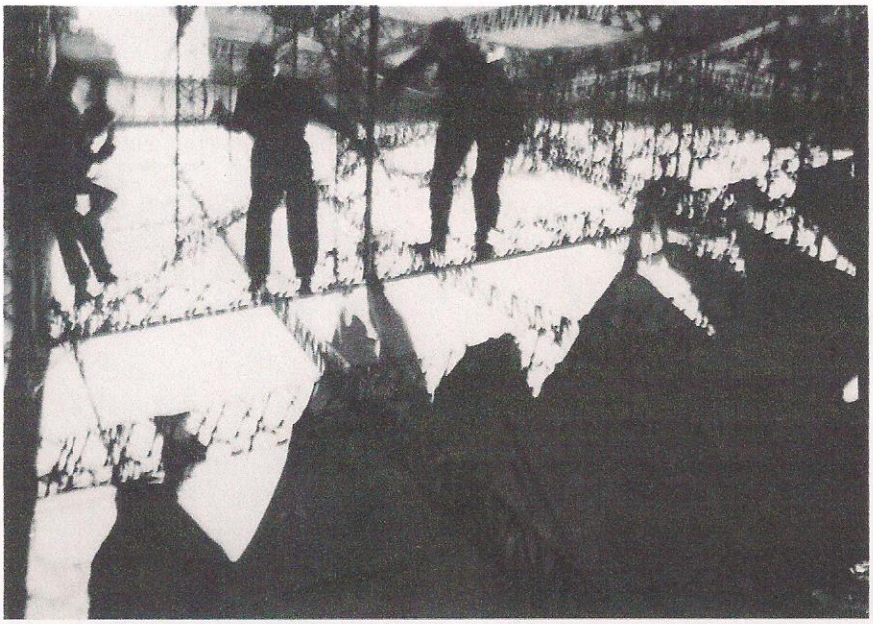
1 RM (n°455)*
Lebh'rot

ERSTE FLUG ÜBER DEN ATLANTIK 1928

Nach eine Reihe von erfolgreichen Testflüge, darunter eine Flugdauer 34,5 Stunden, in denen die neue deutsche Schiff zu den Bewohnern von Ulm, Nürnberg, Würzburg, Frankfurt, Wiesbaden, Köln eingestellt wurde , Düsseldorf, Bremen, dem Geburtsort von Hugo Eckener in Flensburg, Hamburg, Berlin, Leipzig und Dresden, kamm der erste kommerzielle Passagierflug über den Atlantik, 7:54 ab Friedrichshafen am 11. Oktober bis der Landung in Lakehurst, New Jersey, 15. Oktober 1928, nach einem Flug von 111 Stunden und 44 Minuten, auf 9926 km (6168 Meilen). Das Schiff trug 40 Besatzungsmitglieder unter dem Kommando von Hugo Eckener und 20 Passagiere, darunter Kapitän Ernst Lehmann, der später das Leben in dem Absturz der Hindenburg in Lakehurst achteinhalb Jahren später verlieren werde, ist diese Reise als erste officier, Charles Rosendahl, US-Kommandeur der ehemaligen LZ 126 renommierten ZR-3 USS Los Angeles und Hearst Journalist Lady Grace Drummond-Hay.



Während der Fahrt, am Morgen des 13. Oktober, begegnet der Graf Zepperlin starken Gegenwind und stürmischen Wetter mit voller Leistung – Eckener war bekannt Geschwindigkeit bei schlechtem Wetter zu reduzieren - und das Schiff heftig in den Händen eines unerfahrenen Pilot gepflanzt; lenkbare R-38 und USS Shenandoah hatten unter ähnlichen Umständen gebrochen. Aber Eckener hatte die Erfahrung, um solche Kreuzungen wie er ist es, der ihn vier Jahre zuvor gab die LZ-126 Marine genommen hat die Vereinigten Staaten im Oktober 1924 zum Glück, weil ein Teil der Leinenstoff Beschichtung zieht in einer heftigen Bö 1500 Meilen von Bermuda über. Das Luftschiff dann schneidet die Motoren und Besatzungsmitglieder, darunter sein Sohn Knut Eckener; Pilot Senior und zukünftige Zeppelin Kommandant, Albert Sammt; und Ludwig Knorr, der Chef Rigger auf wurde LZ-129 Hindenburg, verwalten die Leinwand zu nähen, während nicht nur versucht, zu fallen Meer unten tobt.

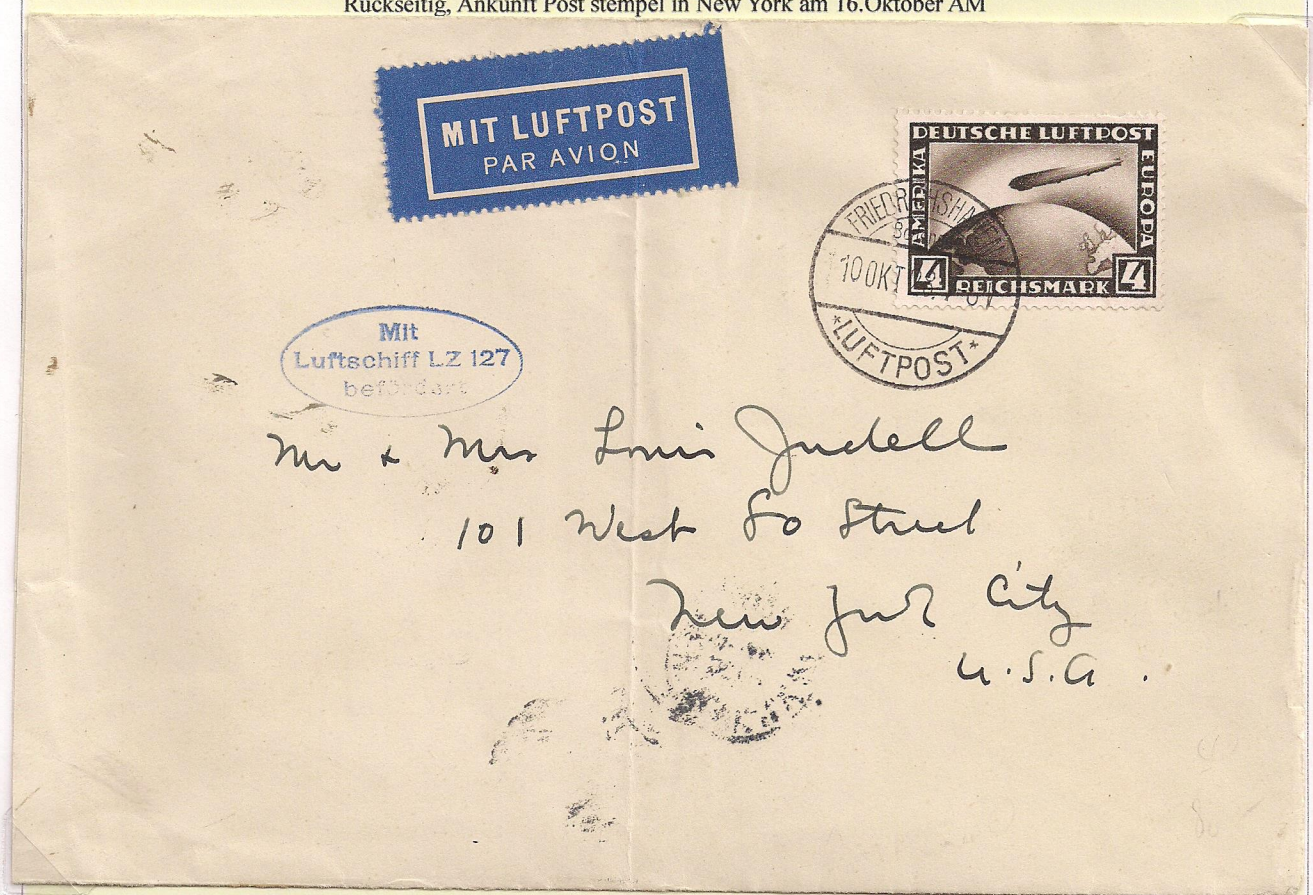


Eckener nahm auch die schwierige Entscheidung, einen Notruf zu senden, zu wissen, dass er den Ruf seines neuen Schiff aufs Spiel gesetzt, die Marke, und vielleicht die ganze Zeppelin Firma.
Der dritte Tag des Fluges ist das Ruder, das stark beschädigt ist in ein neues Sturm neben Bermudas Inseln. Noch immer geht die Reise weiter. Graf Zeppelin erreichte die Küste der Vereinigten Staaten nach Cape Cherles, Virginia, etwa 10 Uhr, 15. Oktober ging über Washington DC, um 12:20 Uhr, Baltimore 13 Uhr Philadelphia 14h40, New York City um 16 Uhr und landete in Lakehurst Marinestützpunkt, um 5:38 a.m am 16. Oktober.



Karte für die LZ 127 speziell ausgegeben, frankiert 2 RM ultramarin (Mn° 423Y) normales Preis für eine Postkarte. Poststempel Friedrichshafen 10. Oktober 1928, Sondermarke der Graf Zeppelin 127 in Oval « Mit Luftschiff LZ 127 befördert » und zettel « Mit Luftpost / Par avion » . Die Ankunft Post stempel in New York 16. Oktober, 10.00 Uhr datiert ist identifiziert.(Landung 5:38 a.m)

Cover mit LZ 127 befördert (Spezielles Stempel « Mit Luftschiff LZ 127 befördert » in Oval) frankiert 4 RM Schw'braun (Mn°424Y) normales Preis für ein Brief. Poststempel Friedrichshafen 10. Oktober 1928 und Zettel „Mit Luftpost : Par avion" Rückseitig, Ankunft Post stempel in New York am 16.Oktober AM



Obwohl die Deutschen dieser Flug als Testflug bestimmen, wollen die Amerikaner den Erstflug, das vom 28. Oktober bis 1. November 1928 verlaufte,zu erfassen. Daf¨r kommt ein spezielles Stempel:

„First flight air mail via Graf Zeppelin United States - Germany Oct 28 1928 von 2 Erdkugeln umgegeben"

Cover mit LZ 127 befördert von Buffalo (Stadt New York) ab gestempelt am 27. Oktober und frankiert 1,05 US-Dollar bis Amsterdam (Niederlande) mit Ankunft in Friedrichshafen 1. November 1928 (Datum des Stempel auf der Rückseite). Diese erste Flug wird mit einem violet speziellen Stempel hervorgehoben

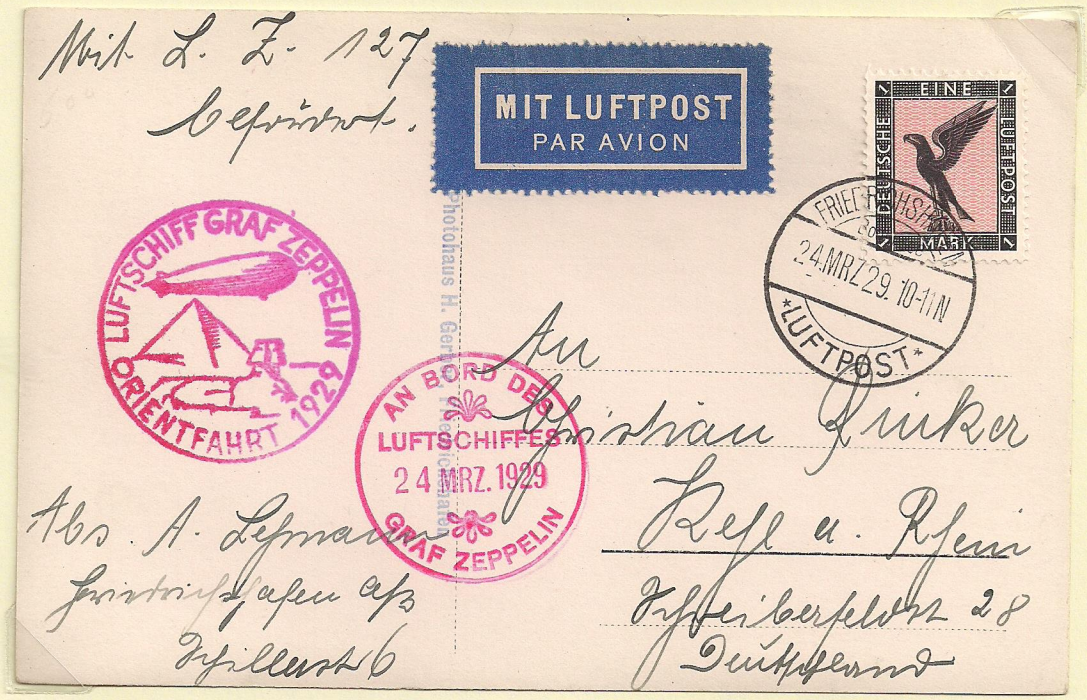


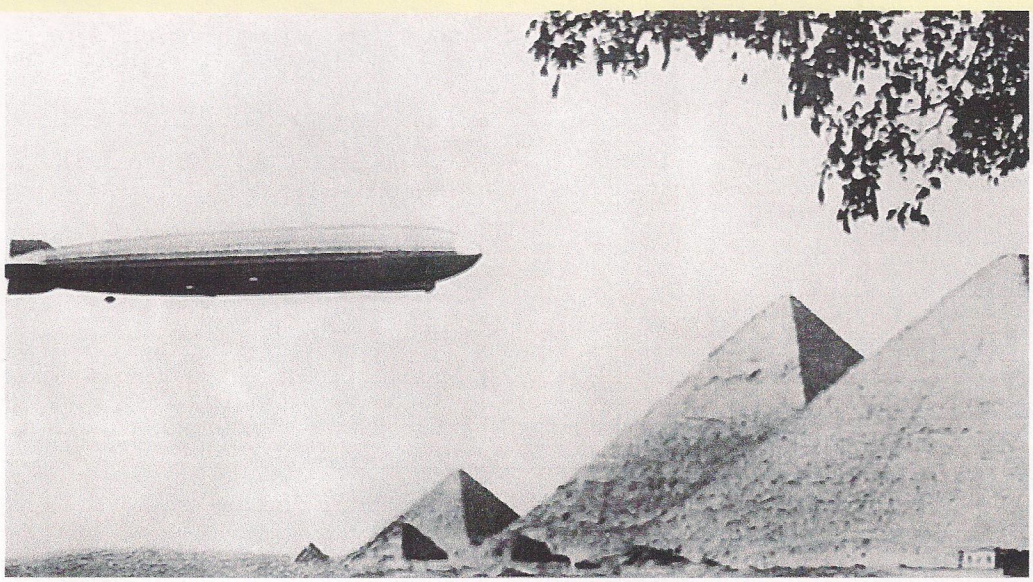
DIE FLÜGE ÜBER DEM MITTELMEER

Im Frühjahr 1929 wird das Graf Zeppelin zwei "Luft geschossen" über das Mittelmeer um das Luftschiff in heisses Wetter zu prüffen und die nächsten Südamerika Fahrten zu Vorbereiten führen . Das erstes, genannt "Orientfahrt" fand von 24 bis 28 März 1929 statt. 25 Passagiere und 16000 Briefe wurden transportiert auf 4 Etappen -Jaffa, Athens, Budapest und Wien-, 5000 Meilen (8000 km), 81 Stunden. Dies Mahl sollte das Luftschiff Korrespondenz an die deutsche Kolonie von Jaffa und Ägypten tragen. Aber in Ägypten landen wurde unmöglich. Ein zweites Flug fand von 9 bis 13 April statt mit landung in Cairo.

Karte (Sn°231) von Friedrichshafen ab Frankiert 1 RM « Adler » (Mn°382) schwarz/rosa rundgestempelt in schwarz « Friedrichshafen / Lufpost 24 März 29 » dazu das Sonderstempel « An Bord des Luftschiffes Graf Zeppelin 24 März 1929 », das Sonderstempel «Orientfahrt 1929 Luftschiff Graf Zeppelin mit dem Luftschiff fliegend über die Pyramiden» und Zettel «Mit Luftpost : Par avion»

Rückseitig aufnahme des LZ 127 und wieder das Sonderstempel « An Bord des Luftschiffes Graf Zeppelin 24 März 1929 »



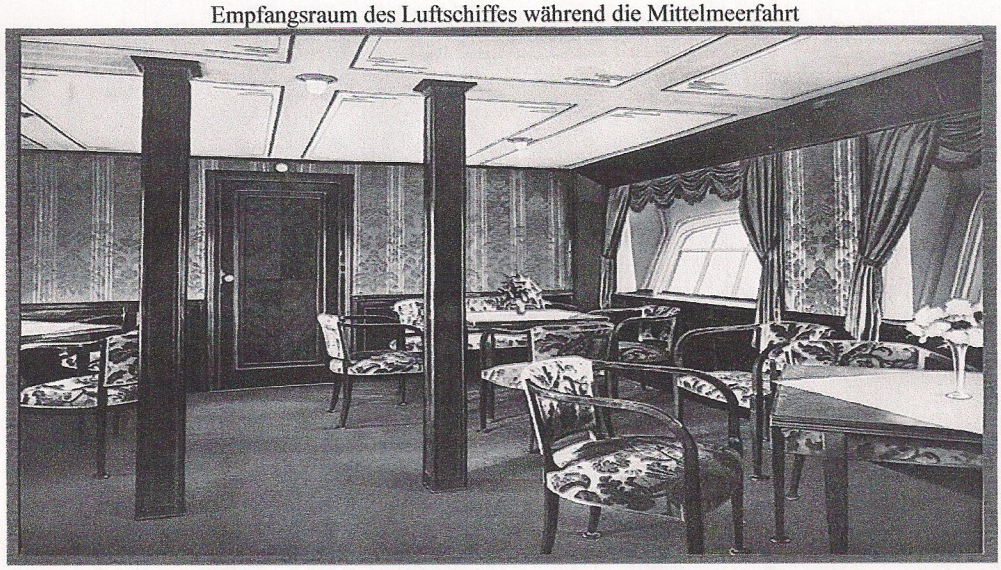


Ende April, ab 22, ist eine zweite "Flugausstellung", genannt "Mittelmeerfahrt", aber diesmal nach Westen, fliegend über Frankreich, Spanien, Portugal und Tanger in 57 Stunden organisiert

Karte von Friedrichshafen ab Frankiert 1 RM « Adler » (Mn°382) schwarz/rosa gestempelt in schwarz, erstes « Friedrichshafen / Bodensee/ Lufpost » damit runde Stempel « Friedrichshafen / Bodensee 22 April 1929 » dazu das Sonderstempel «Mittelmeerfahrt 1929 Luftschiff Graf Zeppelin mit dem Luftschiff fliegend über Wüste und Palmen» und Zettel «Mit Luftpost : Par avion»
Rückseitig Ankunftstempel in Sevilla am 24 April 1929



Empfangsraum des Luftschiffes während die Mittelmeerfahrt



DER VERSPÄTETE FLUG 1929

Der Erste offizielle Flug über den Atlantik,(« 1. Amerikafahrt 1929 ») vorausgeplant am 14. Mai 1929 konnte nicht statt finden, weil Französiche Verwaltung eine Genehmigung für das Frankreichs Überflug spätete zu erteilen. Das Luftschiff startet schließlich am 16. Mai um 6.00 Uhr. Die erste Nacht des Fluges, während es über das Mittelmeer vor der Südostküste von Spanien flug, verliert das Luftschiff zwei seiner fünf Motoren die Änderungen paar monate früher bekommen hatten. Kommandant Eckener ist die Reise zu verlassen und nach Friedrichshafen zurückfliegen gezwungen. Als er in das Tal der Rhone gegen einen starken Gegenwind kämpft am nächsten Tag Nachmittags, zwei der drei übrigen Motoren versagen auch. Das Gerät kann man fast nicht mehr leiten und lass sich nach Mittelmeer treiben. Hugo Eckener sucht hoffnungslos nach einem geeigneten platz für eine Notlandung. Nach langem Zögern acceptiert das Französisches Luftfahrtministerium, widerstrebend, bei Cuers Pierrefeu, etwa sechzehn Kilometer von Toulon entfehrn auf dem Marinestützpunkt das Luftschiff landen zu lassen. Nach einigen kurzen Reparaturen konnte das Graf Zeppelin nach Friedrichshafen zurückzukehren. Endgültige Reparaturen weiterhin bis zum 1. August. Der Graf Zeppelin erreichte dieses Mal New York Lakehurst am 5. August 1929 und wird bis zum Weltrundfahrt in Lakehurst warten. Alle Briefe und Postkarten wurden mit diesem Satz gestempelt « Beförderung verzögert wegen Abbruchs der 1. Amerikafahrt »

Cover von Friedrichshafen ab Frankiert 4 RM « Zeppelin über Erdkugel » Schw'braun (Mn°424Y) gestempelt rechteckigen Stempel "Friedrichshafen / Bodensee / Luftpost » und runden Stempel" Friedrichshafen / Bodensee / 15/05/1929". Dazu Sonderstempel zum Erstes amerika flug « Luftschiff Graf Zeppelin – 1. Amerikafahrt 1929 Luftschiff fliegend über Freiheitsstatue und Biuldings », spezielles Stempel oval « Mit Luftschiff L.Z.127 ab Friedrichshafen » und zettel « Mit Luftpost / par avion ». Dazu kommt auch das gestempelte Satz « Beförderung verzögert wegen Abbruchs der 1. Amerikafahrt ». Rückzeitig finden man ein runden Stempel die Ankunft « New-York 1929 AUG 5 /3 AM »



DIE WELTRUNDFAHRT 1929

Der Erste offizielle Flug über den Atlantik endete am 05 August 1929 in New-York Lakehurst. 2 ergänzene Interesse an dieser Stelle entstehen :

- Der Luftschiffbau Zeppelin GmbH muss das negative Bild der ersten zwei Flüge, befleckt mit technische Probleme, auslöschen und die Zuverlässigkeit des Luftschiffes klar beweisen
- Der amerikanische Medien Verleger William Randolph Hearst sieht in ein täglisches Bericht der Weltrundfahrt, eine wunderbache Werbung.

Diese *Weltfahrt* wurde in mehreren Abschnitten zwischen dem 8. August und dem 4. September in östlicher Richtung absolviert und kann in die *amerikanische Weltfahrt* (Start/Ziel NYC) und die *deutsche Weltfahrt* unterteilt werden. Es kam zu Zwischenlandungen in Friedrichshafen, Tokyo, Los Anngeles und Lakehurst bei New-York. Dabei wurden innerhalb von 35 Tagen in 6 Etappen insgesamt 49.618 km zurückgelegt.

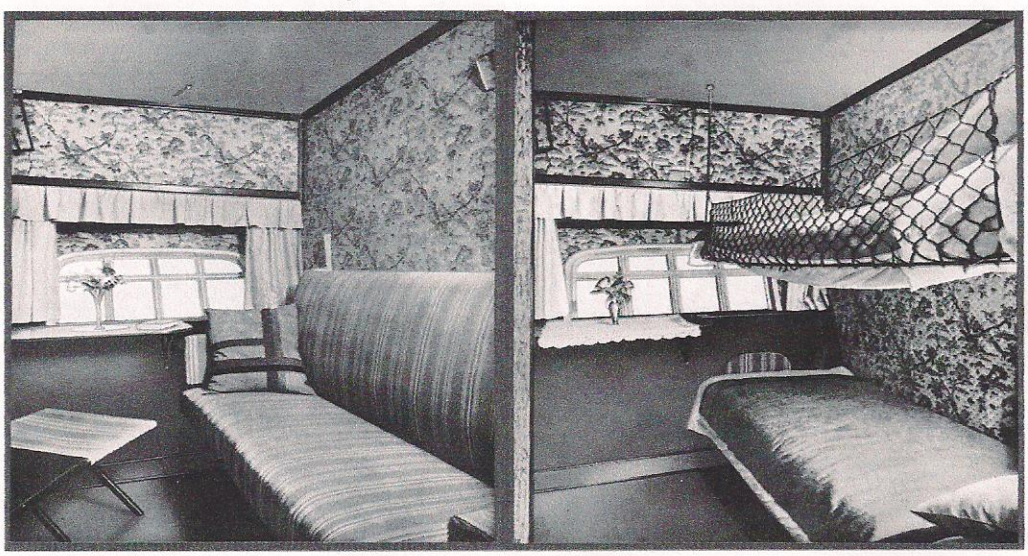
Der Startpunkt bis Endpunkt in New-York war von dem amerikanischen VerlegerW.R. Hearst gewünscht worden. Er hatte sich mit der Finanzierung der Fahrt exklusiv die weltweiten Berichterstattungsrechte außerhalb Europas gesichert. Am Abend des 7. August startete die *amerikanische Weltfahrt* für die 20 Passagiere, darunter als einzige Frau die Journalistin Grace Drumond-Hay damit ein Mediencoup der ersten Frau kreisen die Welt in die Luft zu machen. Nach eine Runde um Die Freiheitsstatue führte die Fahrt zurück nach Friedrichshafen, wo das Luftschiff am 10. August eintraf Die erste Etappe dauerte 55 Stunden und 22 Minuten.

Unter den Gasten dieser Reise :

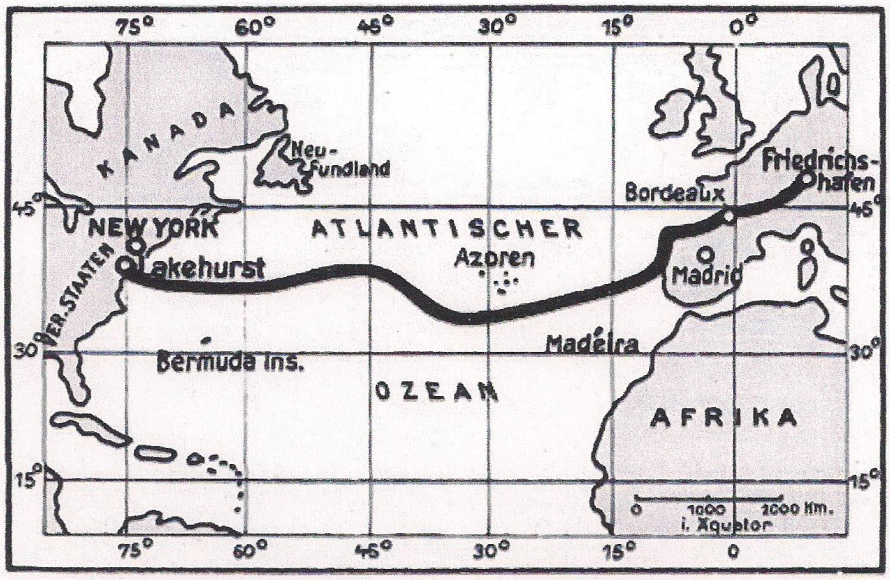
- **Lady Grace Drummond-Hay** (journalist für Hearst Zeitungen)
- **Robert Hartmann** (Fotograf für Hearst Zeitungen)
- **William B. Leeds** (Americanische Milliardär)
- **Jack C. Richardson** (U. S. Marine Beobachter)
- **Charles E. Rosendahl**(U.S. Marine Beobachter)
- **Karl von Wiegand** (journalist für Hearst Zeitungen Amerika)
- **Sir Hubert Wilkins** (Australier Polarforscher; Schriftsteller für Hearst Zeitungen)
- Ein Bull-Terier Hund und ein lebendiges Alligator



Lady Grace Drummond-Hay aboard Graf Zeppelin



Kabine : Links : Tag - Rechts : Nacht



Lakehurst – Friedrichshafen August 7, 1929 – August 10, 1929 7,068 km / 55 hrs 22 mins

Cover ab Jamaïca (State of New York - Queens County) gestempelt am 6 August 1929 durch das Luftschiff "Graf Zeppelin" (oben links Anmeldung) nach Heidelberg im Bundesland Baden befördet werden. Der Brief ist 1,05 US Dollar Frankiert (Preis für 1 Etappeund 3,55 US Dollar Fûr ganze Reise).
Violet Sonderstempel ist der offizielle Stempel die amerikanische Weltrundfahrt "Die erste Runde der Welt Flug - US-Luftpost", das Luftschiff fliegt über die Erde mit den vier genannten Etappen Lakehurst, Friedrichshafen, Tokyo, Los Angeles
Ankunft Stempel auf der Rückseite in Friedrichshafen am 10 August 1929

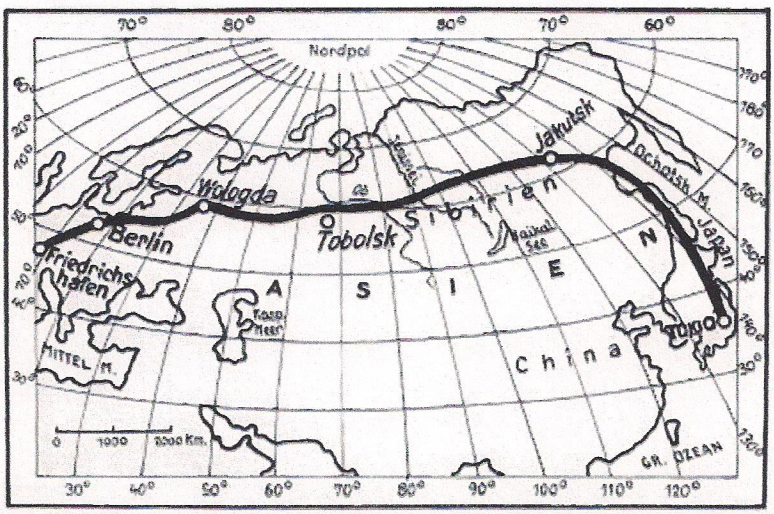


Am 15. August begann die «Deutsche Weltfahrt» (Weltumrundung Friedrichshafen -Friedrichshafen).

Cover ab Friedrichshafen mit Luftpost gestempelt am 15 August 1929) nach Friedrichshafen am 04 Sepetember (Gestempelt rückseitig). Der Brief ist 14 RM Frankiert -Preis für die ganze Reise- (Mn°366 ; 3 RM Braunrot und 5 RM Olivgrün Mn°367(Freimarken Bauwerke 1924) ; 2 RM Ultramarin Mn°423Y et 4 RM Schw'braun Mn°424Y (Flugpestmarken Luftschiff « Graf Zeppelin » über Erdkugel 1928).
Sonderstempel ist der offizielle Stempel die deutsche Weltumrundung "Luftschiff Graf Zeppelin Weltrundfahrt 1929", das Luftschiff fliegt über das Meer – Friedrichshafen (Boednsee) - Friedrichshafen (Boednsee) ». Und Zettel Mit Luftpost / Par Avion.



Die zweite Etappe führt bis Japan. SowjetUnion wollte dass das Luftschiff über Moskau fliegte. Die amerikaner die das Flug finanzieren sind damit nicht einverstanden. Hugo Eckener stützt sich auf ungünstiges Wetter und flieg weg nach Norden, über VODOGADA und PERM. In der nächsten Nacht fliegt über die weiten Marschen über dem Golf OH. Am 17. August geht es über YENISI und im Mittelland von Sibirien bis zum ENA Fluss. Alle versuchen, den riesigen Krater von Meteoriten geschaffen zu finden, die im Jahr 1905 in Sibirien fiel, aber nicht gefunden werden kann. Am nächsten Tag fliegt das Luftschiff über JAKUTSK vor dem AYAN fort.
Für die folgenden 800 km über der Bergkette STAVONOI, Teil JUGIUR Berge waren die bedenklichsten Karten der Gegend zumindest sehr ungefähre. Hugo Eckener musste zu einer Höhe von 1525 m steigen, um die Berggipfel zu übersteigen. Das Erreichen des Pazifischen Ozeans, schaltet sich der Graf Zeppelin Süden und fährt 2415 km zum Naval Air Station von Japan zu KUSUMIGAURA, die in Jüterbog ursprünglich war, kurz nach 18:00. Der *Graf Zeppelin* traf am 19. August in Tokio ein, vor 15000 personnen. Die Fahrzeit für diese Etappe betrug 101 Stunden und 49 Minuten. In Tokio wurden die Besatzung und die Passagiere von der Regierung ins kaiserliche Sommerschloss zu einem Empfang eingeladen



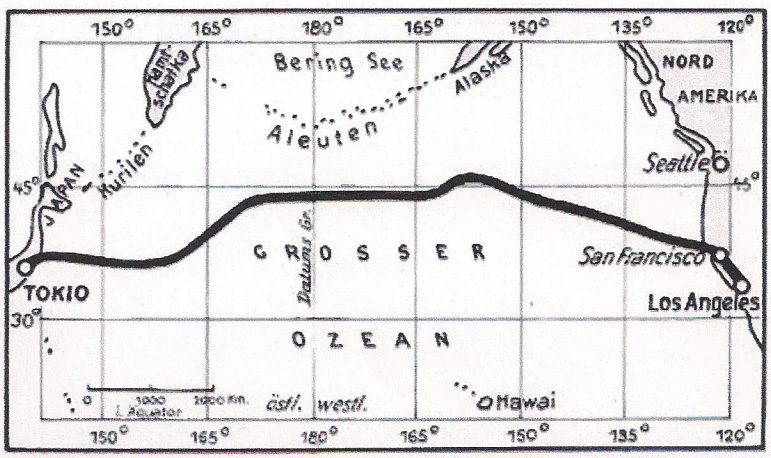
Friedrichshafen – Tokyo August 15, 1929 – August 19, 1929 11,247 km / 101 hrs 49 mins

Gäste die dazu teilnahmen (*Friedrichshafen bis Friedrichshafen*) : **Heinz von Eschwege-Lichberg** (journalist für Scherl Verlag, Verleger von « Die Woche »), Lt. Col. **Christof Iselin** (Zurich, Schweitz), **Max Geisenheyner** (journalist für die Frankfurter Zeitung and Das Illustrierte Blatt), **Gustav Kauder** (journalist für Ullstein Verlag), Dr. **Jeronimo Megias** (personal Arzt vom spanischer König Alfonso XIII), **Heinz von Perckhammer** (photographer für Scherl Verlag, und zeitung « Die Woche »), **Leo Gerville-Reache** (journalist für « Le matin » Paris), **Joachim Rickard** (Americanische journalist für spanische Zeitungen) und **Heinrich Seilkopf** (meteorologe,Deutsche Seewarte). Noch dazu Nur von *Friedrichshafen bis Tokyo* :**Dr. Enti** (journalist für die Zeitung « Mainichi Shimbun aus Tokyo), **Professor Karklin** (Darsteller der Sovietunion Regierung), **Lt. Cdr. Fujiyoshi** (Japanische Kaiserlische Luftwaffe, Darsteller der Japanische Regierung) und endlich **Herr Kitano** (journalist für the Asahi Press, Tokyo)

Postkarte ab Friedrichshafen mit Luftpost am Bord gestempelt am 16 August 1929 nach Tokyo (Stempel ankunft am 19 August).
Die Karte ist 2 RM Frankiert mit n°423Y Ultramarin (Preis für eine Etappe).
Sonderstempel ist der offizielle Stempel die deutsche Weltumrundung "Luftschiff Graf Zeppelin Weltrundfahrt 1929", das Luftschiff fliegt über das Meer – Friedrichshafen (Boednsee) - Tokio ». Und Zettel Mit Luftpost / Par Avion.



Am Morgen des 22. August, als das Luftschiff aus dem Hangar, fällt eine der Wiegen auf den Boden und ist leicht beschädigt. 18 japanische Besatzungsmitglieder sagen, dass sie Selbstmord begehen, aber Ekener schlägt vor, dass eine Reparatur effizienter wäre. Sobald die Reparatur abgeschlossen ist, ist die Mannschaft bereit am 23. August, um 15.00 Uhr, Tokyo zu verlassen. Der Nachmittag des 25., fliegt das Luftschiff über San Francisco. (Er verdient einen Tag durch die internationale Datumsgrenze überquerung Wechsel). Eckner erwartet bei Mine Field, Los Angeles wegen Nebel in San Francisco, zu landen. Um 5:00 am 26.August, näherte er sich dem Ankermast und entdeckt, dass die Lufttemperatur 6 Grad kühler nahe dem Boden ist. So befreit er Wasserstoff, um das Luftschiff zu senken und landen können.

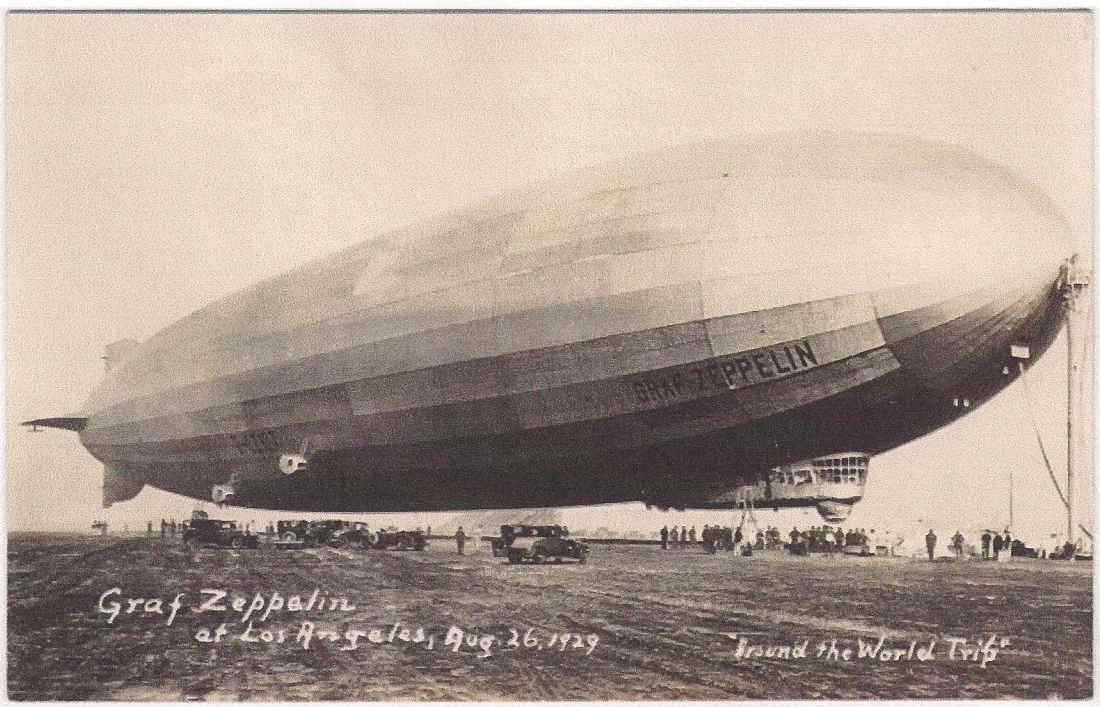


Tokyo – Los Angeles August 23, 1929 – August 26, 1929 9,653 km / 79 hrs 3 mins

Gäste bis Tokyo würden bis Los Angeles ergetzt durch : Lt. Cdr.**Ryunosuke Kusala** und **Major Schinichi Shibata** (Darsteller der Japanische Regierung),**Dofu Shirai** (journalist für « Nippon Denpo news service »).

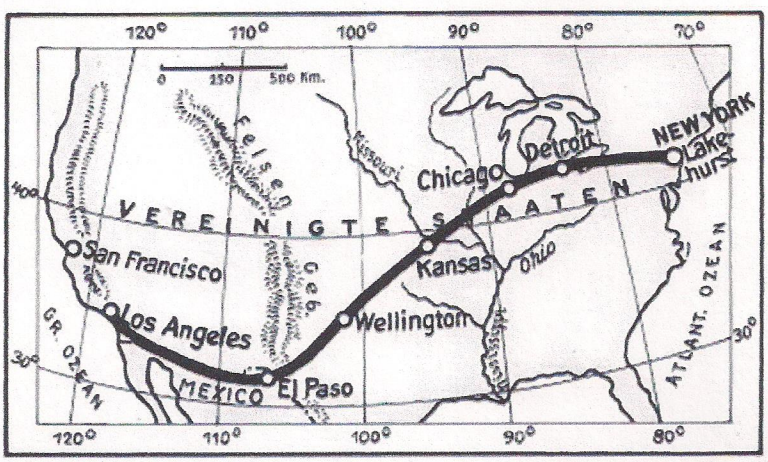
Cover ab Tokyo gestempelt am 21 August nach New-York Lakehurst erreichet am 29 August (Grüne runde Stempel rückseitig Lakehurst.N.J:AUG29 9:30 AM und spezielles Stempel Zeichen des Luftschiff und drin Graf-Zeppelin Round the World Flight. Frankiert 3,5 Yen. Er bekommt auch ein Sonderstempel « First roud-the-world flight by Graf Zeppelin Tokio C.P.O.1929 » + By Airship « Graf Zeppelin ». Dazu Zettel Mit Luftpost.





Das Luftschiff am Mast in Los Angeles

Weil H.Eckener, um zu landen am 26 August, ein Teil der Wasserstofft befriet hatte, wurde die Maschine zu schwer in der Nähe des Mastes, als, am 27. August, er für die Abfahrt bereit war. So entscheidet H.Eckener den Ballast, einen Teil seiner Ladung und Mannschaft bis Lakehurst mit Zug zu schicken. Das Luftschiff hebt ab nur dann, wenn Kommandant Eckener den Befehl gab aus zu werfen, der Steuermann schob die Nase auf das Handwerk so hoch, dass der Schwanz eine Furche im Boden tat. Das Luftschiff stiegt mit Hilfe seine fünf Motoren mit voller Leistung und fährte dann fehlerlos über San Diege, El Paso, Wellington, Kansas City, Chicago bis nach Lakehurst. Der Amerikanische Weltrundfahrt endet am 29. August um 18:40 Uhr nach eine drei Wochen rund um den Globus fahrt.



Los Angeles – Lakehurst August 27, 1929 – August 29, 1929 4,822 km / 51 hrs 57 mins

Lakehurst – Friedrichshafen September 1, 1929 – September 4, 1929 8,478 km / 57 hrs 31 mins

Die Deutsche Rund Fahrt endete am 4 September 1929

Der Pan Americanische Flug (1930)

Im Mai 1930, weiterhin die zwei Flüge über Mittelmeer in 1929, machte das LZ 127 seinen ersten Besuch in Südamerika im Rahmen eines Dreiecksflug zwischen Spanien, Brasilien und den Vereinigten Staaten. Das erste Ziel des LZ 127 wurde die Fahrgäste befördern, Fracht und Express-Luftpost zwischen Deutschland, Spanien und Südamerika. Der Flug fing am 18. Mai ab Frierichshafen mit einem ersten Anschlag in Sevilla am 19 Mai vor Europa zu verlassen an. Der Graf Zeppelin kamm in Brasilien erstmals in Recife (Pernambuco) am 22. Mai an. Dann Campo do Jiquiá, wo er von einer Menge von mehr als 15.000 Menschen begrüßt wurde, vor seine Ankunft in Rio de Janeiro. Das Luftschiff flug dann nach Norden nach Lakehurst, New Jersey und nach Deutschland zurück über Sevilla am 2. Juni. Anfunft in Friedrichshafen am 6 juni 1930. Dieser 1st Flug eröffnete den Weg für die Einrichtung eines regelmäßigen Handelsverbindung (zweimal im Monat) zwischen Deutschland und Brasilien, die von 1932 bis Mai 1937 in betrieb blieb. Wie viele seiner großen Reisen in Europa, der Pan American flug wurde von Freigelassenen Erinnerungen Mails mit Sondermarken herausgegeben von Deutschland, Spanien, Brasilien und den USA für beförderung auf einem oder mehreren Etappen weitgehend finanziert.

Series "Luftpost", erteilt 26. April 1930 über das Thema des Luftschiffes "Graf Zeppelin L.Z.127 über der Erdekugel" mit Überlast in linker-oberer Ecke «1.Süd-Amerika-Fahrt » darüber Adler in Markenfarbe auf den 2 Werte (Mn° 423 und 424): 2RM für Postkarten und 4 RM auf Briefe.
Rastertiefdruck gezähnt K 14
Wasserzeichen



2 RM (Mn°438X)*
Ultramarin





4 RM (Mn°439X)*
Schw'braun

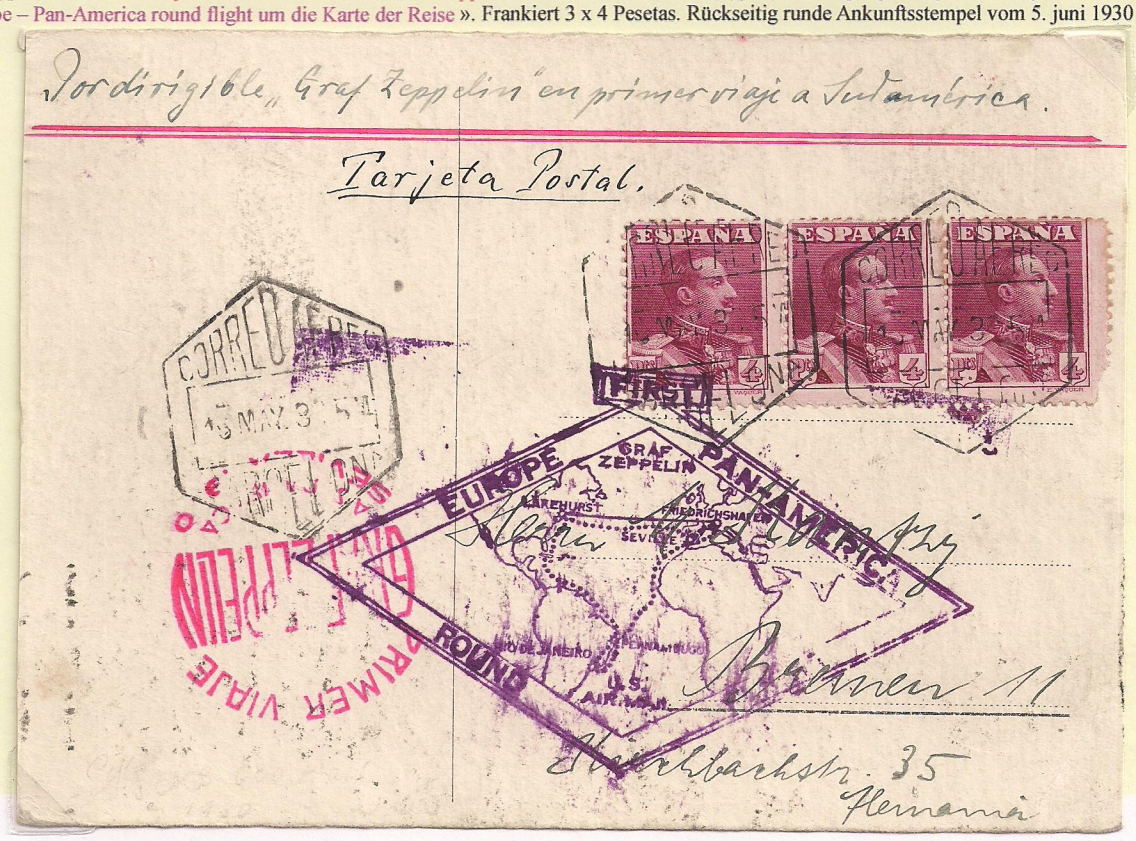


LZ fliegend über der «*Zuckerhut* » in Rio de Janeiro

Postkarte (Sn°57H) der 1, Südamerikafahrt mit runde Abgangsstempel « Luftschiff Graf Zeppelin von 19 Mai 1930 am Bord abgegeben, Flugpost-Bestätigungsstempel «Luftschiff Graf Zeppelin Südamerikafahrt 1930 mit zeichen LZ fliegend über der «*Zuckerhut* » in Rio de Janeiro », amerikanischen (Type I) Bestätigungsstempel für die ganze Reise « First Europe – Pan-America round flight um die Karte der Reise » und Zettel mit Luftpost / Par Avion. Frankiert mit die 2 Briefmarken speziel für diese Faht erteilt (Mn°438X und Mn°439X)
Runde Ankunftsstempel vom 6. juni 1930 in Friedrichshafen / Bodensee



Postkarte (Sn°57) während der 1, Südamerikafahrt von Sevilla bis Sevilla (Spanien) gesendet. Luftpost (Correo Aero) Abgangsstempel aus Barcelona am 15 mai 1930 für eine Abfahrt von Sevilla am 19 mai. Flugpost-Bestätigungsstempel Erste Flug Pan America – Sevilla mit Graf Zeppelin « Primero Viaje Pan America – Sevilla Graf Zeppelin » und amerikanischen (Type I) Bestätigungsstempel für die ganze Reise « First Europe – Pan-America round flight um die Karte der Reise ». Frankiert 3 x 4 Pesetas. Rückseitig runde Ankunftsstempel vom 5. juni 1930 in sevilla



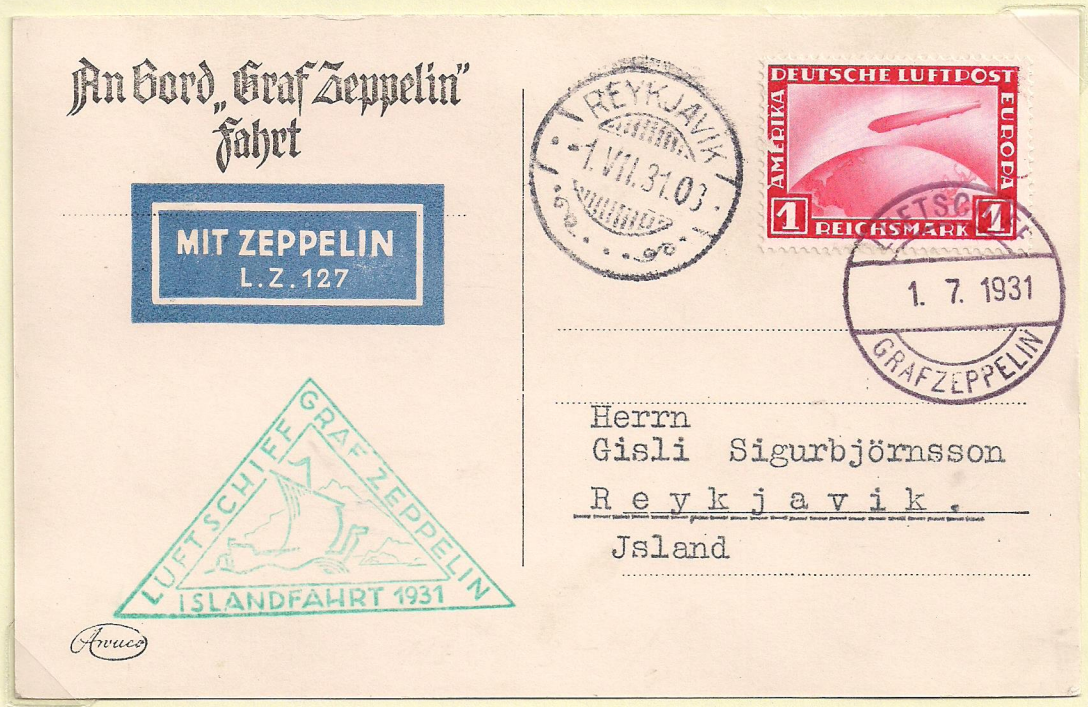
Probeflüge nach Norden 1931

Um seine Fahrt nach Arctic in Juli 1931 zu forbereiten, unternahm Hugo Eckener mit dem *Graf Zeppelin* eine dreitägige Fahrt nach Norvegen und Spitzberg, um das Verhalten des Schiffes in dieser Gegend zu erkunden. Kurz danach wurde eine weitere dreitägige Fahrt nach Island unternommen. Beide Fahrten verliefen ohne nennenswerte technische Probleme.

Islandfahrt 1931

Die Islandfahrt des Luftschiffes unter dem Kommando von Dr. Hugo Eckener sowie des Kapitäne Lehmann und von Schiller begann früh am 30.Juni in Friedrichshafen und führte über die Brittischen Inseln und die Färöer nach Islands Hauptstadt Reykjavik, die nach etwa 27-stündiger Fahrt erreicht wurde. Am Bord defanden sich neben der Tochter Dr. Eckener und der Frau des Kapitän v.Schiller, zehn Passagiere, darunter auch der bekannte Berufsphilatelist Hermann E. Sieger aus lorch und etwas ferner 5 Säcke mit Post für Reykjavik. Da das Luftschiff bereits gegen 6,30 Uhr Ortszeit über der Stadt ankam – noch zu früh für Postaustausch - kreuzte es eins Weile über der Umgebung bisdann gegen 9,30 Uhr alles bereit war. Da eine Landung des Luftschiffes mangels eines Mastes zum Festmachen nicht möglich war, wurden aus dem auf geringe Höhe nieder gegangenenen zeppelin zunächst die mitgebrachten 5 Säcke mit der Post für Reykjavik an einem Seil herabgelassen.

Postkarte (Sn)113B) der Islandfahrt mit runde Abgangsstempel « Luftschiff Graf Zeppelin von 1, Juli 1931 am Bord abgegeben, Frankiert mit die ganz neue 1RM Briefmarke – Mn°455- (Mai 1931 heraugegeben) « Luftschiff LZ 127 über Erdkugel » für Drucksachen gultig. Dazu dreieckigen grünen Bestätigungsstempel «Luftschiff Graf Zeppelin Islandfahrt 1931 mit zeichen ein stilisiertes Wikingerschiff vor Island Felsküste »
Runde Ankunftsstempel (R-18) vom 1. Juli 1931 in Reykjavik



Nach einigen Manöverngelang auch die schwierigere Aufnahme, ebenfalls mittels Seil, der 3 Säcke mit der in Reykjavik abgefertigen Zeppelinpost (68,25 kg) über benachbarten Stadtflugplatz. Nach 45 minutenwar der Postaustausch vollzogen, das luftschiff stieg wieder auf und nahm Kurs auf Bergen/Norvegen (kein Postaustausch). Über Berlin und Leipzig ging es dann zurück nach Friedrichshafen, wo das Luftschiff früh am 3.juli wieder eintraf. Die Reisegeschwindigkeit hatte 85 - 120 Kilometerstunde detragen. Die Fahrt hatte führung und Mannschaft wertvolle Erfahrungen für die nur wenige Wochen stattfindende Polarfahrt gebracht.
Zur Sonderpostdeförderung mit dem Zeppelin wurden nur eingeschriebene oder gewöhnliche Postkarten und Briefe bis 20 g Gewicht angenommen. Sonderporto für Karten 1 Krone, für Briefe 2Kr hinzu kamm normalle R-Gebührt von 30 Aurar. Befördeten Sendungen kammen 80% von Deutschland.

Zeppeiln-R-Brief (Sn°114D) von Reykjavik ab am 30 juni 1931 runde absgangstempel R-19. Frankiert mit zwei Zeppelin-Überdruckmarken (2 Kr Sonder-Briefporto, 30 Aurar R-Gebühr n°262). [Zur Würdigung des Ereignisses und zur Freimachung der in Island aufgegebenen Zeppeilinsendungen liess Islands Post drei Werte der 1920 eingeführten Dauerserie « König Christian X » aus späteren Auflagen mit dem zweizeiligne schwarzen Aufdruck « Zeppeilin-1931 »versehen und bereits ab 25,Mai 1931 an die Postschalter.]Dazu dreieckigen grünen Bestätigungsstempel «Luftschiff Graf Zeppelin Islandfahrt 1931 mit zeichen ein stilisiertes Wikingerschiff vor Island Felsküste » und Zettel Par avion/ Loftleidis. Rückseitig runde Ankunftsstempel in Friedrichshafen/ Bodensee am 3. Juli 1931und in Bremen am 4.Juli



Das Postamt Reykjavik verwendete hierfür drei tagesstempel. Die meisten Sendungen wurden mit dem stempel R-18 entwertet. Seltener benutzte man das Gerät R-19 vom gleichen typ aber kleinere Datumsziffern, und R29 noch weniger



6) R-18 7) R-19 8) R-29

Polarfahrt 1931

Im Juli 1931 wird das Luftschiff Graf Zeppelin für eine arktische Forschungsreise (Polarfahrt 1931) mit den folgenden Zielen verwendet:

- Die Luftschiffsverleitungen in arktischen Bedingungen testen
- Wissenschaftliche und große geographische Gebiete der Arktis Forschung führen :
    - Messung von Magnetfeldänderungen
    - Meteorologische Messungen (einschließlich Wetterballon Einführungen)
    - Geo-fotografische Aufzeichnung große Flächen mit einer Panoramakamera (die Jahre mit dem Schiff oder auf dem Landweg genommen hätte)

Dieses Abenteuer war ein Traum von Graf Zeppelin 20 Jahre früher, aber wegen des Ersten Weltkrieges wuurde es nicht möglich gewesen. Die Idee, ein Luftschiff mit der Arktis zu erkunden war der Grund gegeben sowohl für den Luftschiffsbau und die Wiederherstellung des Rechts auf Deutschland zu Luftschiffe für kommerzielle Zwecke zu bauen. Der andere Grund ist politisch. Joseph Stalin war sehr böse das das Luftschiff in Moskau, während die Weltrundfahrt in 1929, keine Zwichenlandung machte. Seine meinung nach war die Moskaufahrt in 1930 nicht genug hervorragend. Die erste Idee, sich am Nordpol mit dem U-Boot *Nautilus* des Polarforschers Hubert Wilkins zu treffen, musste aufgegeben werden, als das altersschwache Unterseeboot nach wiederholten technischen Problemen den vorgesehenen Termin nicht einhalten konnte.
Eckener begann daraufhin, ein Treffen mit einem Überwasserschiff zu planen. Die Finanzierung des Unternehmens sollte durch Posttransport mit dem Schiff gesichert werden. Nach etwas Werbung waren bald 50.000 Postsendungen mit einer Masse von etwa 300 kg aus aller Welt eingetroffen. Das Partnerschiff, der sowjetische Eisbrecher ***Malygin***, auf dem während dieser Fahrt auch der italienische Luftschiffer Umberto Nobile Gast war, beförderte weitere 120 kg Post. Allein durch den Verkauf der Briefmarken wurden die wichtigsten Kosten der Expedition gedeckt. Das restliche Geld kam von der Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen (Aeroarctic), deren Präsident Eckener war, und dem Ullstein Verlag, der die Rechte zur Berichterstattung erwarb.

Spezielle Serie "Luftpost", erteilt 10. Juli 1931 über das Thema des Luftschiffes "Graf Zeppelin L.Z.127 über Erdkugel" mit dunkelkarminbraunem Überaufdruck « Polar-Fahrt 1931 » auf den 3-Werte (Nr 423, 424 und 455):
Rarstertiefdruck gezähnt K 14

Wasserzeichen





1 RM (n°456X)*
Lebh'rot



2 RM (n°457X)*
Ultramarin

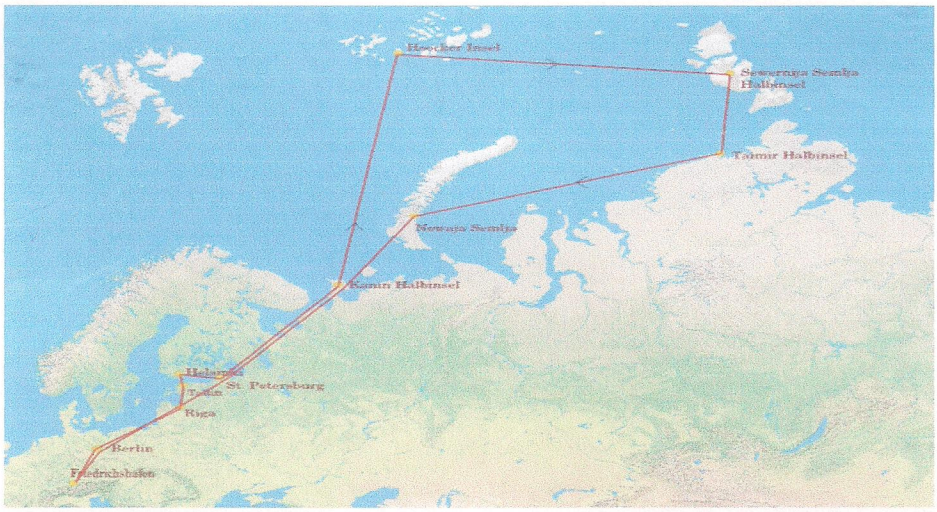


4 RM (n°458X)*
Schwarz-braun

Gültig bis 30. November 1932

Chronologie

•Am 24. Juli 1931 startet das Starluftschiff – Graf Zeppelin (LZ 127) von Friedrichshafen am Bodensee in Richtung Berlin (600 km in 8 Stunden)
•25. Juli – Berlin – St. Petersbourg (Leningrad) 1400 km in 16 Stunden.
•St. Petersbourg – Kanin – 1300 km in 12 Stunden.
•Kanin – Franz Josef Land – 1200 km in 18 Stunden.
•Während der Polarfahrt war ein Treffen mit dem russischen Eisbrecher Malygin geplant (1)- dieses Treffen fand am 27.Juli 1931 in der „Stillen Bucht" der Hooker Insel (Franz Josef Land) statt. Auf dem Eisbrecher befand sich als Gast, Umberto Nobile.
•Franz Josef Land – Sewernaja Semlja – Taimyrhalbinsel – Nowaja Semlja 2400 km in 32 Stunden.
•Nowaja Semlja – St. Petersburg – 2300 km in 25 Stunden
•St. Petersburg – Berlin – 1400 km in 13 Stunden am 30.Juli 1931.
•Berlin – Friedrichshafen (am Bodensee) – 600km in 8 Stunden.



H.Eckener Postkarte (Sn°119) frankiert für eine Etappe 1 RM (Mn°456X). Abgangsstempel am Bord des Luftschffes « Luftschiff Graf Zeppelin am 24 Juli 1931 » Bestädigungsstempel « Luftschiff Graf Zeppelin Polarfahrt 1931 mit Zeichen stilisiertes LZ 127 über das Meer und Nordpol » , Stempel « Bis Leningrad » und Zettel Mit Zeppelin LZ 127.
Ankunfsstempel in Leningrad « Par avion Zeppelin 25. VII 1931 Leningrad »



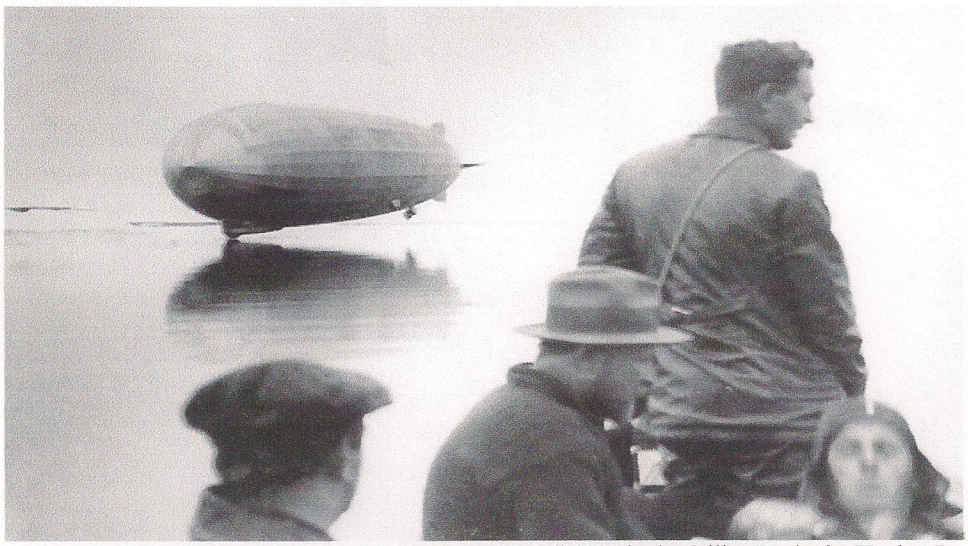
Das 15-minütige Zusammentreffen von LZ 127 und *Malygin* fand am 27. Juli 1931 in der Stillen Bucht der Hooker-Insel statt. Die Reise dauerte eine Woche vom 24. bis 31. Juli 1931. Zum wissenschaftlichen Leiter der Expedition, bei der eine Reihe geographischer, geodätischer und meteorologischer Arbeiten durchgeführt wurden, war der russische Polarforscher Rudolf Lasarewitsch Samoilowitsch berufen worden. Damit sind auch Dr Lohl-Larsen und der amerikanische Forscher L. Ellsworth.

Philatelistischen Dokument frankiert mit den drei Werten der Sonderserie "POLAR FAHRT" mit Bordstempel von der "Graf Zeppelin" am Tag der Abreise ab Leningrad am 25 Juli und Ankunftsstempel Eisbrecher MALYGUIN am 27 Juli
Dazu Bestädigungsstempel « Luftschiff Graf Zeppelin Polarfahrt 1931 mit Zeichen stilisiertes LZ 127 über das Meer und Nordpol »



Malyguin wurde 1912 erbaut und Bruce SS für die Reederei Neufundland Verkauft nach Russland im Jahr 1915, der Eisbrecher getauft wurde genannt Solovei Budemirovich (Соловей Будимирович) Malyguin dann im Jahre 1921 umbenannt.
Im Jahr 1928 nahm Malyguin Teil bei der Suche das Luftschiff Expedition Umberto Nobile zu finden. Zwischen 1922-1939. In Juli 1931 nahm er in all den Wasserforschung im Arktischen Ozean teil. Professor Vladimir Yulyevich Vize, sowjetischer Wissenschaftler, führte eine Expedition auf der Seite der Erde François Joseph und nördlichen Teil der Kara See.

Kapitän DT Chertkhov war im Befehl des "Malygin. Andere Mitglieder waren Techniker, deren Aufgabe es war, einen geeigneten Platz für einen sowjetischen Seaplane Base auf der Insel Tierra Franz Joseph zu finden .. Während dieser Expedition. Unter Ausnutzung der Anwesenheit von Eisbrechern in den Arktischen Ozean während der wissenschaftlichen Reise Graf Zeppelin in der Region, organisiert sie einen Termin mit Briefwechseln in Bukhta Tikhaya Bay im Norden der Insel von Hooker in Franz Joseph Erde.



Zusammentreffen zwischen LZ 127 und *Malygin* am 27. Juli 1931 in der Stillen Bucht der Hooker-Insel

Obwohl die Deutsche Post eine Sonderserie überlastet "POLAR-FAHRT 1931" ausgegeben hatten, vollten die Russen nicht übertroffen zu werden. So vurde eine ungezähnte Sonderserie mit 4 Werte gedrückt "UdSSR NORDPOLS 1931 mit zeichen des Luftschiffes überfliegend dem Eisbrecher in Arkticozean" (« *URSS POLE du NORD 1931 / ВОЗДУШНАЯ ПОЧЛТА* »)

Cover (Sn°120Ab) -Einschreibend R « Brise-glace MALYGUIN n°3157 »- frankiert mit 2 Briefmarken der Sonderserie 2 Rubel Graublau und 35 Kopeck Olivgrün. Abgangsstempel bei Abfahrt dem Eisbrecher am 18 Juli und Ankunfsstempel in Friedrichshafen am 31. Juli . Bestädigungsstempel « Luftschiff Graf Zeppelin Polarfahrt 1931 mit Zeichen stilisiertes LZ 127 über das Meer und Nordpol » und Reisestempel « Mit Eisbrecher « Malygin und Luftschiff « Gr Zeppelin » ARCHANGELSK-NORDPOL-FRIEDRICHSHAFEN» und Zettel ВОЗДУШАЯ – ПОЧТА- Par avion



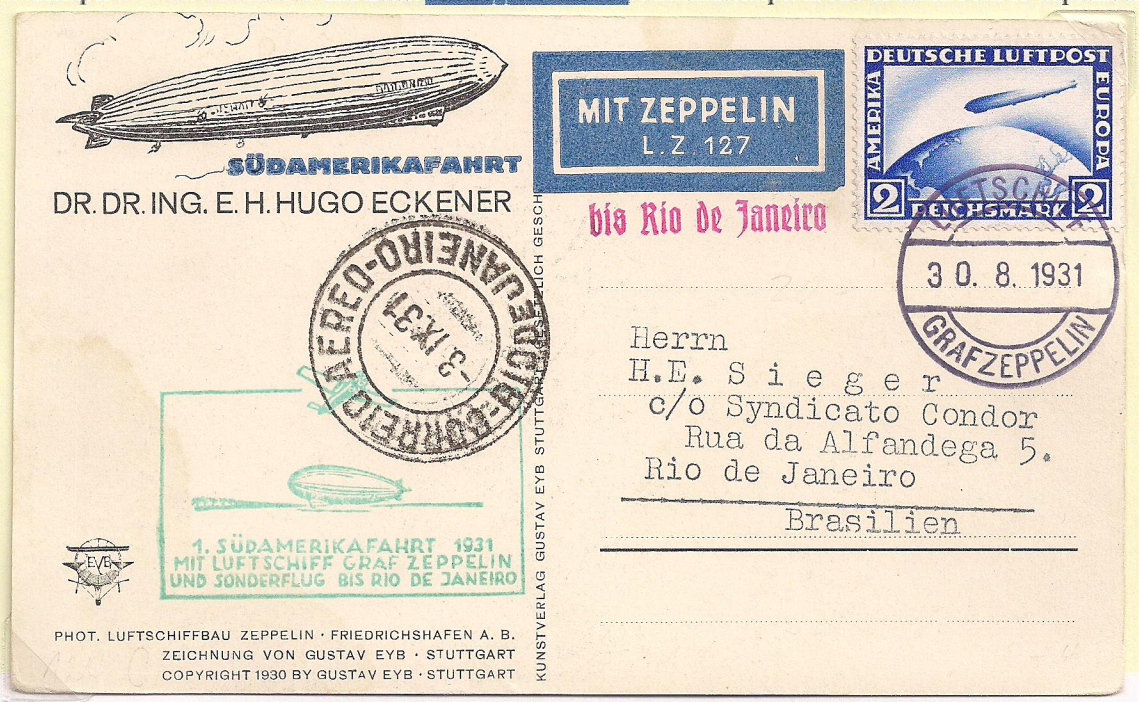
REGELMÄSSIGER LUFTSCHIFFVERKEHR 1931 - 1937

Ab August 1931 wurde zwischen 1931 und 1937 ein regelmäßiger Luftschiffverkehr zwischen deutcshland und Brasilien, teilweise mit Zwischenstopp in Sevilla/Spanien betrieben. Zur damaligen Zeit war dies die schnellste Verbindung auf dem Luftweg und der einzige Nonstopflug auf diesen Strecken. Eine dieser Fahrten (Start: 23. März 1932 in Friedrichshafen) begleitete der Schriftsteller Heinrich Eduard Jacob als Gast der Zeppelin Gesellschaft und Reiseberichterstatter für das Berliner Tageblatt. Jacob verfasste darüber den Bericht *Mit dem Zeppelin nach Pernambuco* (Rio de Janeiro). Der *Graf Zeppelin* war der Pionier des Transatlantikflugdienstes.



Brasilien und Argentinien hatten eine beträchtliche deutsche Bevölkerung, und es gab starke geschäftliche Verbindungen zwischen diesen Ländern und Deutschland, doch der Transport von Post, Passagieren und Fracht mit Schiff dauerte Wochen. Außerdem waren die Schiffe nach Südamerika weit weniger komfortabel als die Luxusschiffe, die den Nordatlantik nach New York überquerten. Graf Zeppelin reduzierte die Reisezeit zwischen Deutschland und Südamerika von Wochen zu Tage und war daher sehr beliebt. Graf Zeppelin überquerte den Südatlantik 18 Mal im Jahr 1932 und machte eine ähnliche Anzahl von Flügen im Jahr 1933. Bis 1934 war die Zeppelin Company Werbung eine regelmäßige Dienstleistung nach Südamerika, Abfahrt Deutschland fast jeden zweiten Samstag nach Brasilien, mit Anschluss Flugzeug Flüge nach Argentinien. In den Jahren 1935 und 1936 war der Zeitplan von Graf Zeppelin fast ausschließlich dem Personen- und Postverkehr zwischen Deutschland und Brasilien ausgefüllt, wobei zwischen April und Dezember fast alle zwei Wochen Kreuzungen stattfanden. Über seine Karriere kreuzte Graf Zeppelin 136 mal den Südatlantik; War es erstmals regelmäßig geplant, nonstop, interkontinentale Fluggesellschaft Service in der Geschichte der Welt.

H.Eckener Postkarte (Sn°124Dc) zum erste geschäftliche Verbindung frankiert 2 RM (Mn°423). Abgangsstempel am Bord des Luftschiffes am 30 August 1931. Bestädigungsstempel « 1.Südamerikafahrt 1931 mit Lutschff Graf Zeppeiln Sonderflug bis Rio de Janiero » Stempel «Bis Rio de Janeiro» und Zettel Mit Zeppelin LZ 127. Ankunfsstempel in Rio de Janeiro am 03 September 1931.



Cover zum Rückfahrt der erste geschäftliche Verbindung frankiert 25400 Reis mit eine Zeppelin-überdruckmarke «Zeppelin 25000» Abgangsstempel «S Tarde Pernam » am 31 August 1931 (Abfahrt in Rio). Bestädigungsstempel « Primeiro Vôo Brasil Europa 1931 Graf Zeppelin » und Gummi Sempel « Via Condor Zeppelin ». Ankunfsstempel in Friedrichshafen am 7. September 1931





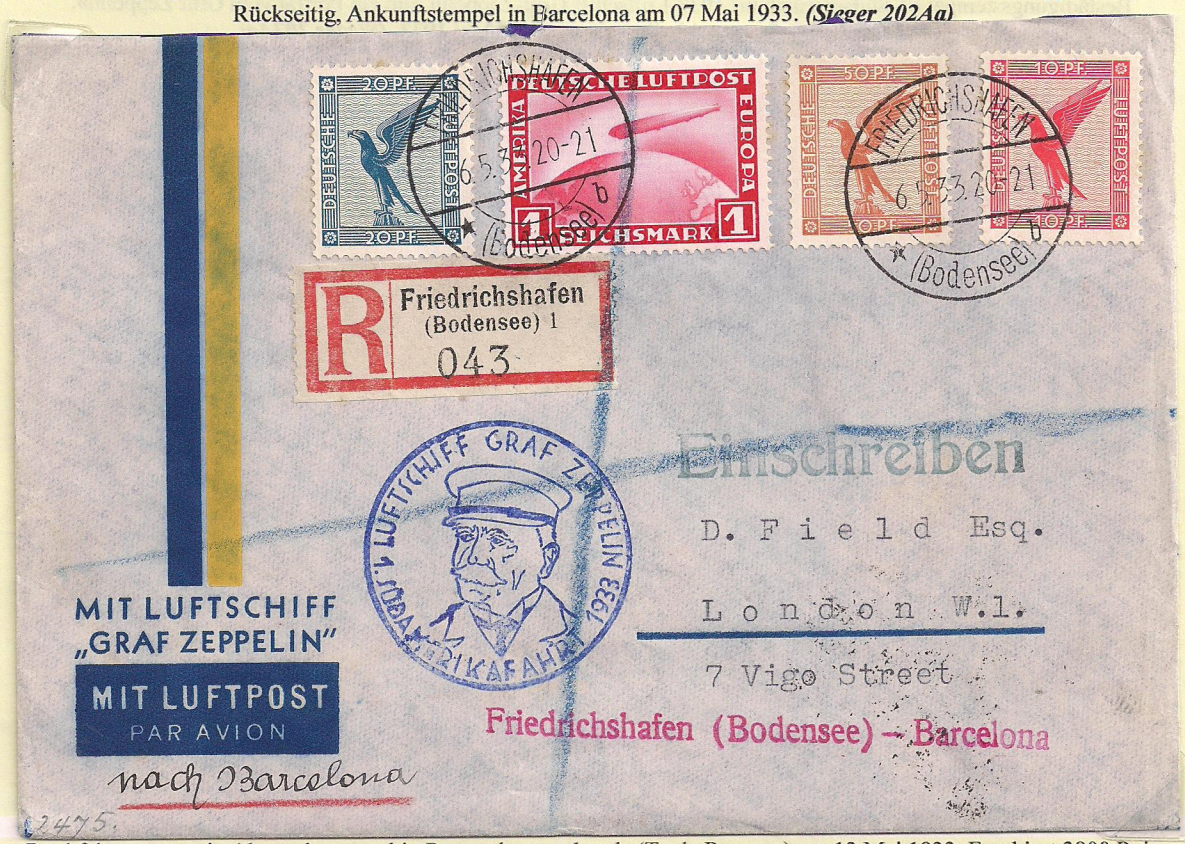
Das Luftschiff Graf Zeppelin in Pernambouco (Rio de Janeiro)

Im Rahmen des Projekts der Deutschen Lufthansa-Dienste und direkte Passagiere nach Südamerika etablieren und im Wettbewerb mit dem Französisch Aéropostale hatte seit 1927 solche Dienste zur Verfügung gestellt worden, Condor und Lufthansa, die gemeinsam einen Dienst die Verwendung von Starrluftschiffe und Flugzeuge beteiligt. Zwischen 1931 und 1937, das Flugzeug Condor hat sich in Brasilien und Uruguay erbrachten Dienstleistungen, Argentinien und später Chilien und Bolivien für Passagiere Lufthansa-Anschluss, Lufthansa betreiben Dienste der Graf Zeppelin Flüge zwischen Friedrichshafen, Natal und Recife in drei Tage. Die Fahrt ging weiter in Rio de Janeiro und wurde in zwei Tagen abgeschlossen. Passagiere, die in einem der brasilianischen Häfen von Call gehen könnte und Condor Wasserflugzeuge Dornier DO-X und Junker G-24 und umgekehrt weiter. In Rio de Janeiro wurde eine eigene Anlage zu Haus Luftschiffe gebaut, Bartolomeu Gusmão Flughafen genannt.

Postkarte zum Rückfahrt der geschäftliche Verbindung von 24 bis 28 Oktober 1931 frankiert 4400 Reis Einschreiben « R Registrado 9526B ». Abgangsstempel «Pernambouco ». Bestädigungsstempel « Serviço Aereo Transatlantico Zeppelin Condor ». Ankunftstempel in Friedrichshafen am 28 Oktober 1931 und Berlin am 29. Rückseitig Zettel « Correio Aereo CONDOR »



Cover zum erste geschäftliche Verbindung in 1933.Abstandsstempel in Friedrichshafen am 06 Mai 1933. Frankiert 1,8 RM (Spezielle flugpostmarke n°455 « Luftschiff über Erdkugel » und 3 Adler Fligpostmarken n°379, 380 & 381) für die erste Etappe nach Barcelona (Spanien) Gummistempel « Friedrichshafen (Bodensee) - Barcelona » Einschreiben « R Friedrichshafen n°43 ». Bestädigungsstempel «1.Südamerikafahrt 1933-Luftschiff Graf-Zeppelin rum ein Porträt vom Graf Zeppelin». Rückseitig, Ankunftstempel in Barcelona am 07 Mai 1933. ***(Sieger 202Aa)***



Rückfahrt cover mit Abstandsstempel in Pernambouco abends (Tarde Pernam.) am 13 Mai 1933. Frankiert 3800 Reis. Bestädigungsstempel „Servico Aereo Transatlantico via Condor-Zeppelin. Maio 1933 mit zeichen das Luftschiffes , ein Wasserflugzeug, Zuckerhut und Brandenburgertor" Ankunftstempel in Friedrichshafen am 17 Mai 1933 „Friedrichshafen (Bodensee) Mit Luftschiff Graf Zeppelein befördert" **(*Sieger205*)**

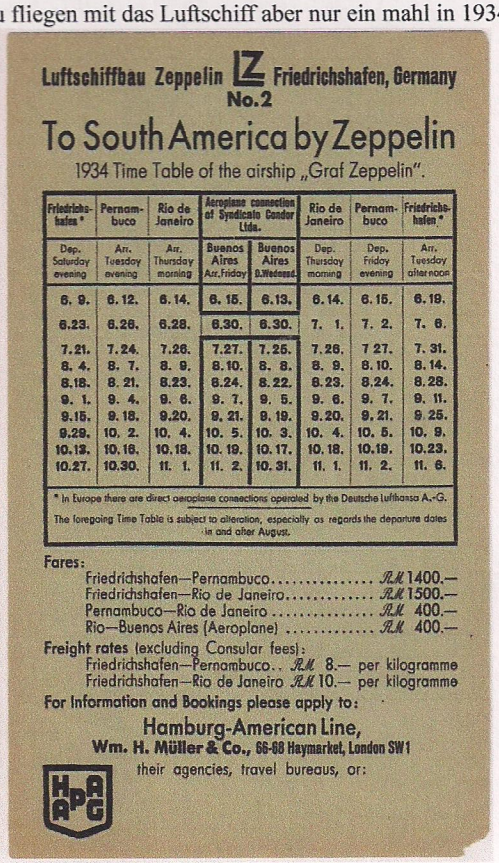


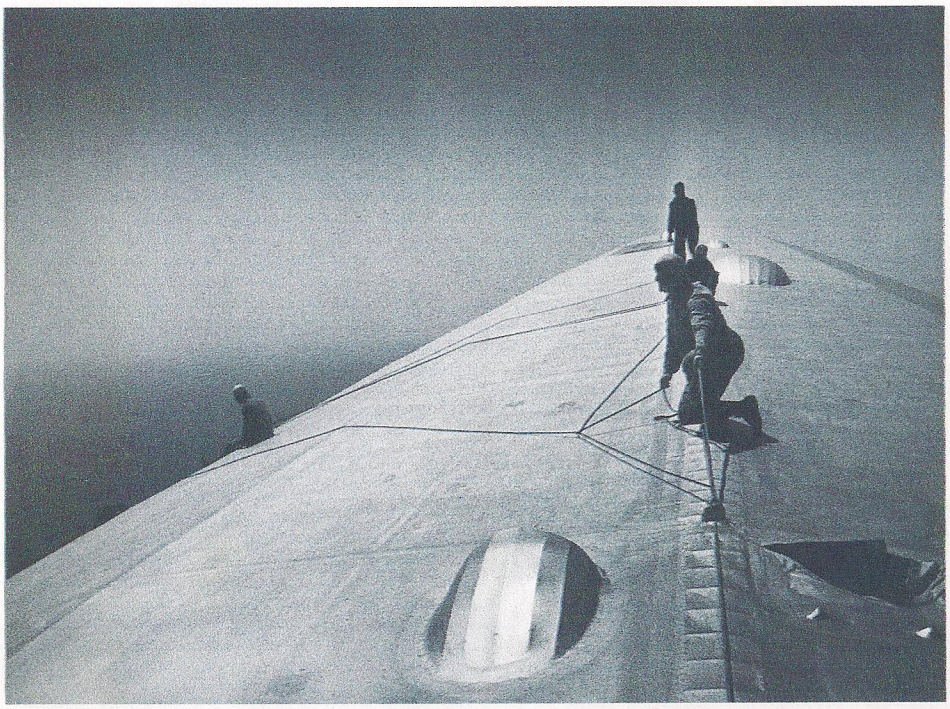
Cover zum erste geschäftliche Verbindung in 1934.Abstandsstempel in Friedrichshafen am 26 Mai 1934. Frankiert 1,5 RM (5 Steinadler vor Weltkugel Fligpostmarken 2x n°529, 531 , 533 & 537) . Bestädigungsstempel «Deutsche Luftpost – Europa Südamerika rum das Luftschiff und ein wasserflugzeug ». Rückseitig, Ankunftstempel in Pernambouco am 29 Mai 1934. ***(S247)***



In 1934, hat man die Mögligkeit bis Buenos-Aires zu fliegen mit das Luftschiff aber nur ein mahl in 1934







Reparatur im Klarflug über den Südatlantik 1934

Postkarte (Sn°290) zum erste geschäftliche Verbindung in 1935.Abstandsstempel in Friedrichshafen am 6 April 1935 (Bordpoststempel Deutsche Luftpost Luftschiff Graf Zeppelin – 1. Fahrt Europa-Südamerika 8 April 1935). Frankiert 1,4 RM (3 Steinadler vor Weltkugel Fligpostmarken Mn°530, 532 & 537 + Hindenburg Marke Mn°518) . Bestädigungsstempel «Deutsche Luftpost – Europa Südamerika rum das Luftschiff und ein wasserflugzeug » und ein zeichen der Reise mit die verschiedene Etappen mit Flugzeug oder Luftschiff. Rückseitig, Ankunftstempel Brazilianische Bundespost in Pernambouco am 10 April 1935.



Die Weltausstellung in Chicago 1933



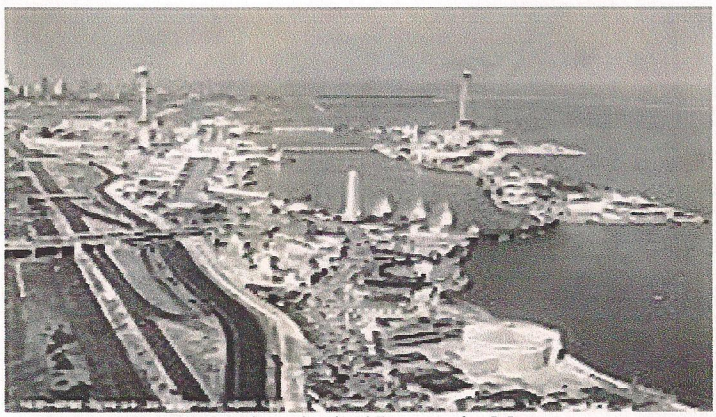
Die Weltausstellung in Chicago vom 27. Mai bis 1. November 1933 kommt unter die *„tiefe Depression"*. Ursprünglich entwickelt, um die Vergangenheit von Chicago zu gedenken, sollte das "Century of Progress" (Jahrhundert des Fortschritts) in dieser Zeit der Krise Hoffnung für die Zukunft von Chicago und Amerika symbolisieren. Die Wette von einer Gruppe von Unternehmern und zivilen Behörden war aus einer anderen Welt zu bieten, das Vertrauen in die grundlegende Stärke der US-Wirtschaft und das politische System zu bauen, würde dienen.

Im Jahr 1927 wurde das Ölmagnaten Rufus C. Dawes Vorsitzender des Vorstands der Exposition ernannt. Er rief seinen Bruder, Charles G. Dawes, ein ehemaliger Senator und Vize Präsident Vereinigten Staaten, als Vorsitzender des Ausschusses für Finanzen und die Exposition von ausgewählten Militäringenieur Lenox R. Lohr zu dienen (zukünftige Präsident von NBC) die Operationen der Messe zu lenken. Im Zusammenhang mit dem Crash von 1929, Reichtum und Ansehen der Dawes-Brüder, und Lohr Management Fähigkeiten haben entscheidend für den Erfolg der Ausstellung unter Beweis gestellt.

Die Brüder Dawes überzeugten kommerzielle Talent mit Julius Rosenwald, Leiter der Sears, Roebuck & Co, 12 Millionen Golddollar zu erhalten, müssen die anfänglichen Kosten von dem, was letztlich mehr als 100 Millionen Dollar kosten würde, um sicherzustellen. Mit dieser Garantie gewannen die Brüder Dawes der US-Kongress den Bau eines US-Regierungsgebäude zugelassen und die Ausgabe Einladungen an ausländische Regierungen an der Messe teilnehmen.

Zusätzlich zu zahlen und finanzielle und politische Unterstützung für die Ausstellung zur Verfügung zu stellen, spielte Rufus Dawes eine Schlüsselrolle bei der Messethema zu definieren.

Im Jahr 1928, folgend den Vorschlag von mehreren Ärzten und Wissenschaftlern aus Chicago sah Dawes die goldene Gelegenheit zu einem Zement Allianzen zwischen Unternehmern und Wissenschaft und das Vertrauen der Öffentlichkeit in der Wissenschaft nach der Zerstörung durch chemische Waffen im Ersten Weltkrieg, wieder aufbauen. Dawes vollte eine "Ausstellung der Wissenschaft und der industriellen Entwicklung." Zu geben, Form und Inhalt dieser Idee, fragte Dawes seine Unterstützung der National Research Council. Im Gegenzug für ihre Hilfe, um eine Philosophie der Wissenschaft für die Messe in der Entwicklung, er die Forderungen der Wissenschaftler eines Raumes ganz im Zeichen der Wissenschaft akzeptiert, dass die Messe seine inoffizielle Motto geben würde: "Die Wissenschaft entdeckt, die Industrie durchführt, Mann macht"
Lohr hat die Verwirklichung dieses Thema unterstützt. Unter seiner Aufsicht wurde die architektonische Gestaltung der Ausstellung einer Kommission anvertraut komponiert von Edward H. Bennett, Arthur Brown, Jr., Daniel Burnham, Jr., Hubert Burnham, Harvey Wiley Corbett, Paul Philippe Cret, John A. Holabird, Raymond Hood und Ralph T. Walker. Im Gegensatz zu früheren Messen, in der Architekten für einzelne Gebäude verantwortlich waren, "Century of Progress", stimmte Architekten zu geben, Verantwortung für die Gebäude in bestimmten Bereichen der Messe. Edward H. Bennett, zum Beispiel, war verantwortlich für die Nord- und Mittel Lagune der Messe, während Hubert Burnham die Last auf einem Gebiet südlich des Eingangs zum 23.St.



Die Nord- und Mittel Lagune der Messe

Mit diese Architekten wurden prominente Bühnenbildner, wie Joseph Urban und Ausstellungsdesigner wie Louis Skidmore und Nathaniel Owings eingestellt. Gemeinsam haben Architekten und Designern eine modernistische Vision für die Messe entwickelt, mit dem Schwerpunkt auf die Optimierung Oberflächen und hellen Farben, sehr verschieden von der monochromatischen, Kunst, die über die Gestaltung der Messe den Vorsitz 1893.

Präsident Franklin D. Roosevelt war durch die Macht der Messe so beeindruckt Ausgaben für dauerhafte Konsumgüter zu erhöhen und damit die Bundesregierung die Bemühungen ergänzen die Wirtschaft zu beleben, dass er Dawes wieder die Ausstellung in 1934 zu öffnen forderte.

Insgesamt hat die Weltausstellung in Chicago 1933 und 1934 mehr als 40 Millionen Besucher angezogen

Die Dreiecksfahrt zum Weltausstellung in Chicago

Anfang August 1933, fragte Rufus Dawes, Präsident der Weltausstellung, der Luftschiffbau Zeppelin GmbH einen Auftritt vom Luftschiff "Graf Zeppelin" in die Chicagomesse. Ugo Eckener hat diese Einladung gern acceptiert und die Luftschiffbau Zeppelin GmbH nahm die Möglichkeit, für die Gelegenheit die klassische Strecke nach Südamerika zu verlängern.Rückkehr aus Brasilien nach Deutschland im Oktober 1933 wurde der Graf Zeppelin zunächst in Miami, Akron - Ohio und Chicago verhaftet, Die Ankunft des Graf Zeppelin, 26. Oktober 1933 war einer der Höhepunkte der Weltausstellung.

Nach kreisen um den Lake Michigan in der Nähe der Ausstellung zwei Stunden lang, fragte der Kommandant Hugo Eckener das Luftschiff 236,6 Meter in den nahe Curtiss-Wright Flughafen in Glenview zu landen. Er blieb auf dem Boden für 25 Minuten (13h bei 13h25). Die Ankunft eines ungünstigen Wetterfront zwang ihn zu einem Ziel weg von Akron, Ohio. Für einige in Chicago, war der Auftritt des Graf Zeppelin auf ihre schöne Stadt nicht gern gesehen, denn seit der Übernahme von Adolf Hitler im selben Jahr hatte das Luftschiff eine wichtige Erinnerung an die halten, werden Nazis in Deutschland. Das löste Zwietracht innerhalb weniger Tage nach seinem Besuch, vor allem in den großen deutsch-amerikanischen Bevölkerung der Stadt. Nach zwei Tagen Vorbereitung, kehrte das Luftschiff nach Friedrichshafen mit einem Halt in Sevilla, Spanien.

Die deutsche Reichspost gab zur Weltausstellung in Chicago 3 Marken im Wert von 1, 2 und 4 Reichsmark heraus. Es waren die Zeppelinmarken zu 2 und 4 RM von 1928 sowie die 1931 erscheinene 1-RM-Marke, die mit einem Überdruck Chicagofahrt/Weltausstellung/1933.

Spezielle Serie "Luftpost", erteilt 25. September 1933 über das Thema des Luftschiffes "Graf Zeppelin L.Z.127 über Erdkugel" mit braunschwarzem Überaufdruck « Chicagofahrt Weltausstellung 1933 » auf den 3-Werte (Nr 423, 424 und 455):
Rarstertiefdruck gezähnt K 14
Wasserzeichen





1 RM (n°496)*
Lebh'rot



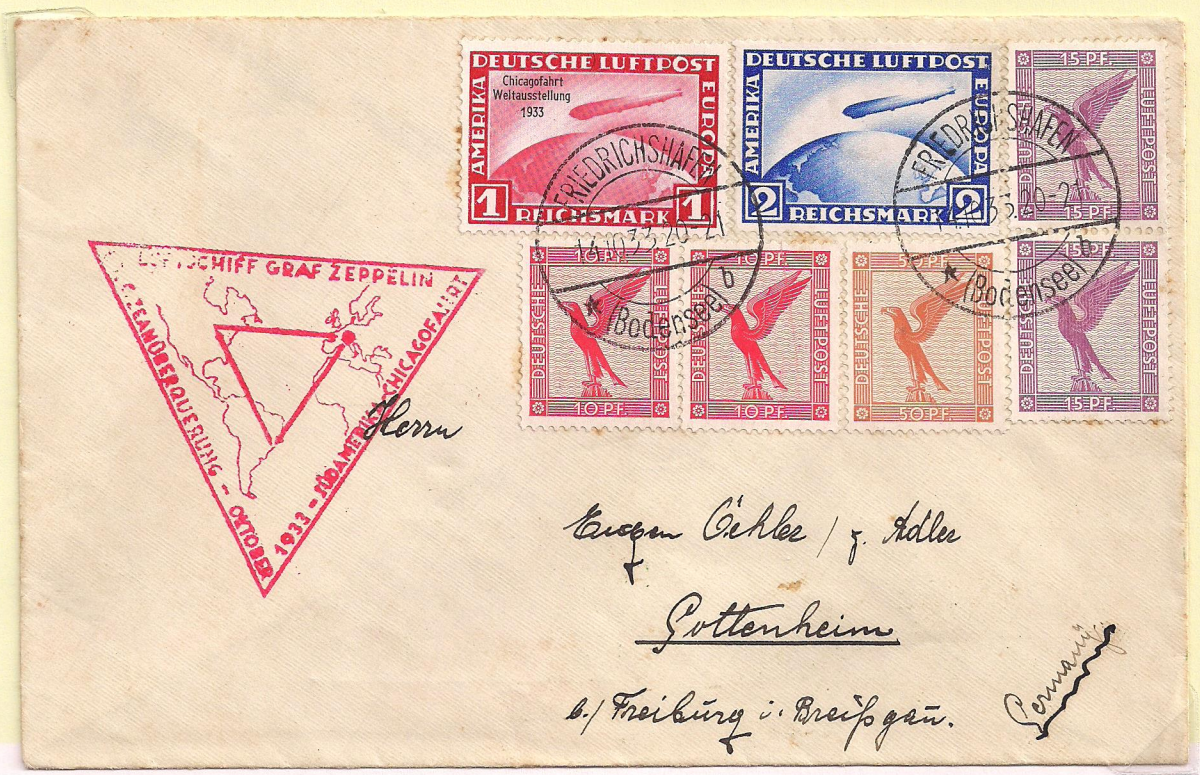
2 RM (n°497)*
Ultramarin



4 RM (n°498)*
Schwarz-braun

Gültig bis 31. December 1937

Cover zur Chicagofahrt 1933 von Friedrichshafen ab bis Friedrichshafen (Komplete Fahrt) frankiert 4 RM - Eine überdrückte Marke „Zeppelin über Erdkugel/ Chicagofahrt Weltausstellung 1933 zu 1 RM (n°496) eine Marke „Zeppelin über Erdkugel“ ohne überdruck (n°423) und 5 Flugpostmarken „Adler 1928“ 2x10 Pfennige (n°379), 2x15 Pfennige (n°A379) und 1x50 Pfennige (n°381) - . Abstandsstempel in Friedrichshafen am 14 october 1933. Dreieckige Bestädigungsstempel «Luftschiff Graf Zeppelin – 50. Ozeanüberquerung – october 1933 – Südamerika – Chicagofahrt mit zeichen der Fahrt». Rückseitig, Ankunftstempel in Friedrichshafen am 2.November 1933 Damit ein spezielles Stempel „Mit Luftschiff Graf Zeppelin befördert und Stilisiertes Luftschiff“



In Zusammenarbeit mit der amerikanischen, brasilianischen und spanischen Post war es möglich, auch auf den einzelnen Teilstrecken der Chicagofahrt Belege zu befördern:

Sevilla - Recife (14.-17. Okt.)	Recife - Rio de Janeiro (18.-19. Okt.)
Rio de Janeiro - Recife (19.-20. Okt.)	Recife - Miami (21.-23. Okt.)
Miami - Akron (24.-25. Okt.)	Akron-Chicago-Akron (26. Okt.)
Akron - Sevilla (28.-31. Okt.)	Sevilla-Friedrichshafen (1.-2. Nov.)

Cover zur Chicagofahrt 1933 von Friedrichshafen ab bis Chicago (Etappen Fahrt) frankiert 4 RM - Eine überdrückte Marke „Zeppelin über Erdkugel/ Chicagofahrt Weltausstellung 1933 zu 4 RM (n°498). Abstandsstempel in Friedrichshafen am 14 Oktober 1933. Dreieckige Bestädigungsstempel «Luftschiff Graf Zeppelin – 50. Ozeanüberquerung – october 1933 – Südamerika – Chicagofahrt mit zeichen der Fahrt». Rückseitig, Ankunftstempel in Chicago am 26. Oktober 1933. Damit ein spezielles Stempel „Century of Progress- Worlds Fair Chicago June 1 -Nov. 1- 1933“



Eincshreibene Brief zur Dreieckfahrt 1933 von Recife (Brazilien) bis Sevilla (Spanien) (Etappen Fahrt) frankiert 8100 Reis. Dreieckige Bestädigungsstempel «Zeppelin Oct 1933 Brasil condor- America do Norte – Europa». Rückseitig, Ankunftstempel in Sevilla am 1. November 1933.



Das Ministerium der Vereinigten Staaten hat einen Spezielle Luftpostmarke 50 Cent zum Besuch das Luftschiff Graf Zeppelin zu gedenken ausgestellt. Viele dieser Marken wurden von Freigelassenen Erinnerungen Mails auf dem Graf Zeppelin während seiner Rückflug nach Deutschland eingesetzt. Dieser Besuch des LZ 127 war die fünfte und letzte Nordamerikafahrt.

Cover zur Weltausstellung in Chicago 1933 von Chicago ab bis Friedrichshafen (Etappen Fahrt) frankiert 50 Cents mit die Sondermarke „United States Postage – A Century of progress Flight- Zeichen des Luftschiff fliegend über die Messe". Abstandsstempel in Chicago am 26. Oktober 1933 und ein spezielles Stempel „Century of Progress- Worlds Fair Chicago June 1 -Nov. 1- 1933". Das Cover ist mit ein seichen der „Messepalast überflogen von Luftschiff Graf Zeppelin – Graf Zeppelin Flight to Century of progress exposition- Dispached from Chicago". Rückseitig, Ankunftstempel in Friedrichshafen am 2. November 1933. Damit ein spezielles Stempel „Mit Luftschiff Graf Zeppelinbefördert und stilisietes Luftschiff."



Der Graf Zeppelin befand sich am 6. mai 1937 über dem Atlantik, auf der Rückfahrt aus recife, als der Funker die Nachricht vom Unglück des LZ 129 *Hindenburg* in Lakehurst empfing. Die Mannschaft wurde von Kapitän von Schiller informiert, den Passagieren wurde die Nachricht jedoch bis zur Ankunft in Friedrichshafen am 8. Mai 1937 vorenthalten. Diese Fahrt blieb die letzte. Die Deutsche Zeppelin Reederei beschloss, bis zur Aufklärung des Unglücks keine weiteren Passagierfahrten zu unternehmen. Das Luftschiff wurde am 18. Juni nach Frankfurt am Main gefahren und dort in einer Luftschiffhalle aufgehängt. *Graf Zeppelin* wurde am 19. Juli 1937 außer Dienst gestellt. Nach dem Ablassen des Wasserstoffgases diente er nur noch als Touristenattraktion, die für ein Eintrittsgeld besichtigt werden konnte, wovon die Bevölkerung regen Gebrauch machte.