

Die Unterbrechung der direkten Luftpostverbindung zwischen Chile und Deutschland nach Ausbruch des 2. Weltkrieges.

Bis zum 25. August 1939 wurde der Flugpostdienst zwischen Südamerika und Europa über den Südatlantik von den Gesellschaften Air France und Condor - Lufthansa durchgeführt. Es bestand außerdem eine weitere Möglichkeit der Flugpostbeförderung bis zu den USA mit Panagra – Panam (Pan American Grace Airways in Verbindung mit Pan American Airways), und weiter ab New York per Schiff nach Europa.

Die chilenische Post hatte für den Empfang und die Verschickung der Luftpost in Verbindung mit dem Ausland in 1939 die Auswechslungsämter (offices of exchange) von Santiago und Punta Arenas für die Post über den Südatlantik, und für den Postweg über New York, die von Arica, Antofagasta und wiederum Santiago bestimmt.

An folgende Auswechslungsämter wurde die Luftpost nach Deutschland befördert:

Auswechslungsamt:	Bestimmungsort:
Berlin-avion	Berlin
Hambourg-avion	Hamburg
Stuttgart-avion	Stuttgart und die anderen Bestimmungsorte in Deutschland
Stuttgart-avion-transit	ganz Europa, außer Spanien, Frankreich, Italien, Großbritannien, Portugal und Deutschland.

Die Lufthansa führte schon am 25.8.1939 ihren letzten Flug nordwärts, und am 24.8.1939 ihren letzten südwärts durch. Nach dem Überfall Deutschlands auf Polen am 1.9.1939 und der Kriegserklärung von Frankreich und Großbritannien an Deutschland am 3.9.1939 brach der 2. Weltkrieg aus.

Air France blieb als einziger Luftpostbeförderer auf der Südatlantikroute. Der AF-Flug ab Santiago am 1.9.39 fand statt (Abb. 1), der vom 8.9 jedoch nicht wegen Kriegseintritt von Frankreich. Erst am 15.9 war Wiederaufnahme der normalen Flüge. Post für das nunmehr Feindesland wurde nicht mehr geflogen und musste nunmehr über den Seeweg gehen. Obwohl andere Quellen von einer Luftpostbeförderung jedoch bis Frankreich und Weitertransport per Bahn über das damals noch neutrale Belgien berichten, sind Luftpostbriefe ins Deutsche Reich in dieser Zeitspanne über den Südatlantik vom Autor bisher nicht gefunden worden. Selbst als die Air France Postkarten zu ermäßigtem Luftpostzuschlag wie bisher zu Weihnachten auch 1939 nach ganz Europa anbot, sind solche Karten, nach Deutschland verschickt, vom Autor bisher nicht gesehen worden.

Die Post schickte am 5.9.1939 eine telegrafische Mitteilung an alle Poststellen über die Unterbrechung des Condor – Dienstes. Panagra jedoch, in einer Zeitungsanzeige vom 5.9.1939, erinnerte an den Luftpostdienst von Santiago bis New York und weiter über den Seeweg nach Europa, der schon seit 1929 bestand. Das Publikum verschickte aber bereits seit Anfang des Konfliktes, mittels der Gesellschaft Panagra, Luftpostbriefe bis Buenos Aires und anschließend per Schiff nach Europa (Abb. 7). Belege, die über diese Routen gingen, sind an der Frankatur zu erkennen. Ein normaler Brief der ersten Gewichtsstufe, bis 20 g (UPU), kostete 1,80 Pesos. Der Luftpostzuschlag je 5 g nach USA betrug 7,30 Pesos, und nach Buenos Aires, 1,90 Pesos. Somit mussten für einen Brief über den ersten Weg insgesamt 9,10 Pesos, und über den zweiten, 3,70 Pesos mindestens entrichtet werden (Abb. 4). Ein Luftpostbrief über den Südatlantik nach Europa außer Deutschland, je 5 g, kostete zum Zeitpunkt des Kriegsbeginns 10,70 Pesos, zuzüglich 1,80 Pesos UPU, 12,50 Pesos. Aus Unwissen bei manchen Postämtern in der Provinz über den angeblich nicht mehr stattfindenden direkten Flugtransport nach Deutschland wurden trotzdem Briefe bei vollem Luftpostzuschlag frankiert dorthin noch Wochen nach Beginn des Krieges über diese Route verschickt, die freilich über den Seeweg ab Buenos Aires weiter folgten.

Gleich zu Beginn des Konfliktes richtete Großbritannien die Zensur aller zivilen Post ein, die über den See – oder Luftweg Europa erreichte oder verließ. Möglich wurde sie durch die sog. Navicert – Kontrolle, die schon während des Ersten Weltkrieges nicht nur dort selbst, sondern auch in anderen Besitzungen der englischen Krone durchgeführt worden war. Ein Navicert (navigation certificate), ist eine Unbedenklichkeitsbescheinigung, die bestätigt, dass ein in einem Konflikt neutrales Schiff mitsamt seiner Ladung von einer Krieg führenden Partei durchsucht wurde. Für harmlos befundene Schiffe erhielten mit der Bescheinigung die Erlaubnis, eine Reise in einen neutralen Hafen fortzusetzen. Alle mitgebrachten Postsendungen wurden jedoch zwecks Zensur ausgeladen. Aus diesem Grund mussten neutrale Schiffe, die in 1939 zu Häfen am Mittelmeer bestimmt waren, Gibraltar anlaufen. Dort wurde die mitgebrachte Post zur Zensur abgegeben. Dasselbe galt für Schiffe mit Kurs auf atlantische Häfen, die dann britische Häfen vorher anlaufen mussten und die transportierte Post dort abliefern (Abb. 2, 3, 4). Die bereits zensierte Post wurde anderen Schiffen, die auf diesen Routen nach der Prüfung weiterfahren durften, zum Weitertransport abgegeben.

Die geöffneten und zensierten Briefe wurden mit verklebten Papierstreifen wieder verschlossen. Jeder britische Zensor hatte eine eigens ihm zugeteilte Nummer, die auf den Streifen gedruckt war. Wenn ein Zensor in eine andere Stelle versetzt wurde, nahm er seine ihm zugeteilten Streifen mit. Am Anfang des Krieges hatten diese oben rechts die Markierung P.C. 66 und weiter unten die Aufschrift OPENED BY CENSOR; daneben rechts die Nummer des jeweiligen Zensors. Die P.C. 66 Streifen 6001 bis 6192 wurden nur in Gibraltar verwendet, die in Großbritannien benutzten hatten die Zahlen 5 bis 5529. April-Juni 1940 wurden Markierung und Aufschrift auf P.C. 90 und OPENED BY EXAMINER geändert.

Ende Dezember 1939 richtete die italienische Luftfahrtgesellschaft LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane), ursprünglich Ala Littoria, einen Luftpostdienst zwischen Italien und Südamerika ein, damit sozusagen in die Bresche der zurückgetretenen Lufthansa einspringend. Der erste Flug aus Südamerika, mit Post aus Chile abgegeben am 20.12.1939, endete jedoch mit dem Totalverlust des Flugzeugs und der meisten Post in Marokko; der zweite, am 27.12.1939, gelang. Nach einer Pause von vier Monaten war es wieder möglich, Luftpost nach Deutschland über den Südatlantik zu verschicken. Die LATI flog zuerst nur bis Brasilien, später weiter bis Argentinien. Der Zubringer der Post über die Anden war wieder die Condor.

Juni 1940 wurde auf Grund des Waffenstillstands zwischen Deutschland und Frankreich der Dienst der Air France eingestellt. Als alleiniger Dienstleister blieb jetzt die LATI, die bis Dezember 1941, als die USA in den Krieg eintraten, geflogen ist.



Abb. 1: Brief aus Viña del Mar vom 29.8.1939 nach Hamburg, der höchstwahrscheinlich via AF nur bis Buenos Aires am 2.9.39 ging, aber nicht weiter, da Frankreich inzwischen den Krieg an Deutschland am 3.9.39 erklärt hatte. Dieser Brief wird wohl weiter über den Seeweg nach Europa gegangen sein und wurde weder einer alliierten noch einer deutschen Zensur unterworfen. Frankatur: UPU 1,80, Luftpostzuschlag 10,70 Pesos, zusammen 12,50 Pesos.

P.C. 66

**OPENED BY
CENSOR
910**

Abb. 2: Zensurstreifen in Großbritannien 1939 benutzt, P.C.66 „OPENED BY CENSOR“ 910.



Abb. 3: Brief vom 26.11.1939, ab Santiago bis New York via Panagra und weiter per Schiff. Zensur In Großbritannien. Frankatur: UPU 1,80 Pesos, Luftpostzuschlag 7,30 Pesos, zusammen 9,10 Pesos.



Abb. 4: Brief vom 9.10.1939, ab Viña del Mar bis Buenos Aires via Panagra und weiter per Schiff bis Genua. Der britische Zensurstreifen hat die Nummer 100, der eigentlich in Großbritannien benutzt wurde. Da die italienischen Schiffe nicht englische Häfen anliefen, ist zu vermuten, dass es nach auf der Fahrt ins Mittelmeer in einen britischen Hafen umgeleitet wurde. Frankatur: UPU 1,80 Pesos, Luftpostzuschlag für 10 g nach Buenos Aires, $2 \times 1,90 = 3,80$ Pesos, zusammen 5,60 Pesos.



Abb. 5: Brief vom 8.1.1940 von Laja nach Deutschland via Condor-LATI. Dieser Luftpostdienst begann am 20.12.1939. Die britische Zensur konnte jetzt umgangen werden, aber nicht eine deutsche (nicht abgebildet). Dieser Brief, nach Angaben des Empfängers, kam erst am 17.5.1940 an.



Abb. 6: Brief vom 13.11.1939 ab La Serena, mit einheimischer Luftpost nach Santiago zunächst geflogen und weiter via Panagra nach Buenos Aires. Einen Weiterflug nach Europa war trotz der 12,50 Pesos Frankatur nicht möglich. Der Brief ging per Schiff nach italienischen Häfen und wurde in Gibraltar und später auch in Deutschland zensiert.



Abb. 7: Brief vom 4.9.1939 nach Deutschland. Irrtümlich mit 12,50 Pesos beim Postamt von Concepción frankiert, da 3,70 Pesos genügt hätten. Dieser Brief konnte ab Buenos Aires nur mit einem italienischen Schiff weiter befördert werden. Deutsche Devisenkontrolle, aber keine britische Zensur in Gibraltar.

Bibliographie:

- 1.- El Mercurio, Santiago, 5.9.1939
- 2.- BOCT # 301, Circ. Telegráfica No. 50-6-IX-39, Sept. 39
- 3.- BOCT # 303, Circ. C2, 14.10.1939, Nov. 39