



# Berichte

FÜR  
KOLONIALBRIEFMARKEN-  
SAMMLER

---

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher  
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

---

Deutsche Post in China

## Die Feldpostformulare im Boxer-Aufstand 1900/1901

Auszug aus „Mitteldeutsche Philatelisten-Zeitung“

Als Ergänzung zu den Ausführungen über die deutsche Feldpost während des Boxer-Aufstands 1900/1901 (Heft 69) kamen eine Anzahl Mitteilungen, auch der Wortlaut eines interessanten wichtigen Artikels, die das Bild um die damalige postalische Situation abrunden und deshalb hier veröffentlicht werden sollen.

### Feldpost- und andere Formulare der deutschen Post während des Boxer- Aufstandes

Auszüge aus dem sehr ausführlichen Artikel von Dr. Knopf, Goldberg, in der „Mitteldeutschen Philatelisten-Zeitung“ zwischen 1904/06:

Zunächst konnten (hier in Deutschland für Post in Richtung China) die gewöhnlichen Postkarten unfrankiert verwendet werden, Ende Juli 1900 wurden aber besondere Formulare von Feldpostkarten an die Truppen

herausgegeben. Dieselben hatten eine zweizeilige Aufschrift „Deutsche Reichspost — Feldpostkarte“, bei den bayerischen und württembergischen Karten entsprechend „Königreich Bayern“ bzw. „Königreich Württemberg“ an Stelle von „Deutsches Reich“. Darunter sechs punktierte Linien mit Vermerk: An den / an Bord S. M. Schiff / Ostas. Regt. / Bataillon / Compagnie / Eskadron / Batterie / Colonne. — Die Beförderung ging über das Marine-Postamt Berlin. Feldpostpaketadressen wurden nicht herausgegeben, sondern die oben beschriebenen Karten mußten, mit 1 Mark frankiert, aufgeklebt werden. Seit dem 1. 1. 1901 wurden deutsche, bayerische und württembergische Feldpostanweisungen herausgegeben, die sich nur durch den Vermerk „Feldpostanweisung“ von den gewöhnlichen unterschieden und portofrei waren, resp. bei privaten Sendungen bis 100 Mark mit einer 10-Pf-Marke beklebt werden mußten.

Feldpostkarten-Vordruck, wie er in der Heimat an der Post abgegeben wurde, mit Adressen-Hinweisen für die Truppen des „Ostasiatischen Expeditionscorps“ sowie die Schiffe der Kaiserlichen Marine.

Deutsche Reichspost  
**Feldpostkarte**

An den *Leobmund Hoog*

an Bord S. M. Schiff *„Lissa“*

Ostasiat. Regt. *1. Ostasiat. Regt.*

*Major v. Hecker* Bataillon *1. Bataillon*

*Spina* Batterie

Kompagnie Kolonne

*HANKAU* 4 11 00 DEUTSCHE POST  
*LEIPZIG* 24. 8. 00 12-11  
*SHANGHAI* 31/10 00 DEUTSCHE POST

Als Sammelstelle und Stützpunkte des Postverkehrs sollten zunächst die in Ostasien schon bestehenden deutschen Postanstalten dienen. Schanghai diente als Sammelstelle für die Feldpostsendungen der Expedition in Ostasien; ein besonderer Feldpostbeamter nahm die Umarbeitung aller von Deutschland kommenden und die Weiterbeförderung der für Deutschland bestimmten Feldpostsendungen vor. Dem Armeepostdirektor wurde der etatmäßige Bedarf für die Expedition und die Feldpoststationen übergeben. Es handelte sich im wesentlichen um Formulare für Feldpostkarten, Anweisungen sowie Stempelmateriale. Der Bedarf an Feldpostkarten war ungeheuer und es mußten, da die Vorräte bald erschöpft wa-

ren, neue Feldpostkarten aus der Heimat nachgesandt werden; auch wurden in China selber Feldpostkarten fabriziert. Das älteste Formular zeigt lateinische Lettern (Antiqua) „Feld-Postkarte“ in zwei Worte getrennt, ein zweites Formular unterscheidet sich vom ersten durch das Wort „An“, welches in lateinischen Lettern über der ersten Adreblinie steht und einen Querstrich durch das „A“ trägt. Die dritte Sorte ist die in deutschen Buchstaben (Fraktur) gehaltene Feldpostkarte, auf der unteren Adreblinie befindet sich an Stelle des 5. Punktes eine Lücke. Nr. IV ist identisch mit Nr. III aber ohne Punktlücke. Nr. V ist lithographiert und zeigt „Feldpostkarte“ in einem Wort, ebenso Nr. VI, die aber im Buchdruck hergestellt ist. Nr. VII ist wie

Inhalt: Technische  
Deutsche Reichspost  
**Feldpostkarte**

*Leibniz für deutsche Genannte*  
*Berlin*  
*Adress-Gesellschaft*

An den *Offizier Meier*

an Bord S. M. Schiff *Kurfürst Friedrich Wilhelm*

Ostasiat. Regt. Eskadron

Bataillon Batterie

Kompagnie Kolonne

*BERLIN* 12 11 00  
*LEIPZIG* 24. 8. 00 12-11

Provisorische „Paketadresse“ für ein Paket an die Offiziersmesse auf SMS „Kurfürst Friedrich Wilhelm“, das zu dieser Zeit in Wusung (Hafen von Schanghai) ankerte.



Vorderseite: Dienstpostkarte einer Heimat-Dienststelle der „Freiwilligen Krankenpflege für das Ostasiatische Expeditionskorps“, portofrei befördert.



Rückseite: Aufforderung an den Absender der Liebesgaben zur Angabe des „geschätzten Wertes“ der gespendeten Sachen.

Nr. II, nur geht in „An“ der Strich nicht quer sondern in einer Schleife schräg durch das A und hat rechts unter der letzten Adreßlinie eine römische V. Feldpostanweisungen von der Armee nach der Heimat sind bisher drei verschiedene bekannt. Alle von blauer Farbe mit Vordruck: „Feldpostanweisung.“ Auf der ältesten Art lateinische Lettern, auf dem Coupon noch das Jahrhundert 18..., die neuere zeigt deutsche Buchstaben mit 19... im Abschnitt. Außerdem tragen beide Formulare noch einen Raum für den Aufgabeort. Am 19. 11. 1900 wurde folgende Verfügung erlassen: „Auf den zur Postanweisung verwendeten älteren Formularen, die im Postvermerk noch mit dem Vor-

druck für den eingezahlten Betrag und für den Aufgabeort versehen sind, ist dieser Vordruck unausgefüllt zu lassen. Kautschukstempel für Postanweisungen werden bei den Feldpostanstalten nicht verwendet. Die Aufgabe-Feldpostanstalt ist daher im Postvermerk handschriftlich anzugeben.“ Daß nach Erlaß dieser Vorschrift neu angefertigte Formular zeigt den Raum für den Aufgabeort nicht mehr; im übrigen ist das Wort „Feldpostanweisung“ in einem Wort in deutschen Buchstaben gedruckt. In meiner Sammlung finde ich ein Kuvert mit Vordruck „Feld-Postanweisungen“, darunter zwei linierte Zeilen mit je zwei Punktlücken. Es handelt sich jedenfalls um ein für den Innendienst bestimmtes

Sammelkuvert, das nur versehentlich oder aus Sparsamkeit als Briefkuvert benutzt wurde. Vorsichtigerweise ist der Vordruck durchgestrichen und dafür handschriftlich „Feldpostbrief“ eingesetzt.

---

**Verfügung des Staatssekretärs des Reichs-Postamts Nr. 123**

Berlin, 14. September 1900

**Zulassung von Feldpostpaketen**

Zur Beförderung mit der Feldpost an die in Ostasien befindlichen deutschen Streitkräfte sollen von jetzt an Privatpakereien zugelassen werden. In bezug auf

Gewicht, Umfang, Verpackung, Aufschrift und Frankierung sowie bezüglich der von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände gelten die Vorschriften der Paragraphen 48 und 49 der Ausführungsbestimmungen zur Feldpostdienstordnung Heft 2.

Die Aufschrift muß zugleich eine Inhaltsangabe enthalten. Zerbrechliche und dem Verderb ausgesetzte Gegenstände sind von der Versendung ausgeschlossen. Das Porto wird auf 1 Mark festgesetzt.

Bezüglich der Behandlung der Feldpostpäckereien bei den Postanstalten kommen gleichfalls die Vorschriften der Ausführungsbestimmungen zur Feldpostdienstordnung zur Anwendung. Die Paketsendungen sind auf eine in Bremen einzurichtende Paketpostsammelstelle zu leiten. Zur Beförderung der Sendungen nach Ostasien dienen die alle 14 Tage abwechselnd von Bremerhaven und Hamburg abgehenden Reichspostdampfer.

---

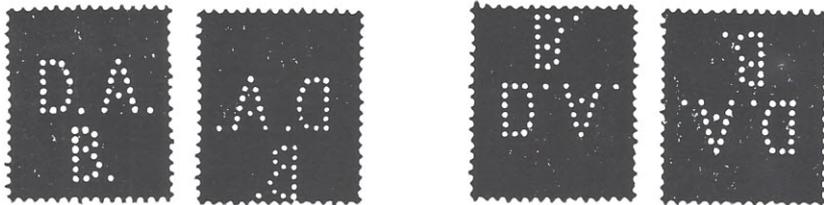
**Firmenlochungen**

Eine Neuerwerbung zu diesen recht raren Stücken gibt Veranlassung, zum Thema in den „Berichten“ alles nachzulesen. Sicher werden diese Lochungen immer wieder Randerscheinungen bleiben, aber sind nicht gerade die Besonderheiten unseres Gebiets besonders reizvoll? In Heft 22 der „Berichte“ äußert sich Herr Dr. von Willmann: „... manche Philatelisten betrachten eine Firmenlochung als wertmindernden

Schönheitsfehler. Ich teile diesen Standpunkt nicht, ich finde einen losen Mark-Wert mit dem BIO interessanter als die schönste Luxusabstempelung, und man kann leichter 100 Luxusbriefstücke von diesen Mark-Werten auftreiben, als eine Marke mit einer Lochung BIO...“

Dieser Feststellung kann meiner Ansicht nach zugestimmt werden. Eine Aufstellung über die bisher in unserer Literatur erfaßten Marken mit Firmenlochung folgt nachstehend.

Garski, Würzburg



Die Perforation „D.A.B.“ (Deutsch-Asiatische Bank) ist in vier Arten bekannt: richtigstehend, richtigstehend-spiegelverkehrt, kopfstehend und kopfstehend-spiegelverkehrt. Oft fehlen einzelne Löcher, auch hin und wieder ganze Buchstaben. Markwerte haben das „D.A.B.“ mehrfach.

Zusammenstellung von 110 bisher erfaßten Marken mit Firmenlochung:

Land	Lochung	Michel Nr.	Anzahl	offen	Gesamt
Kiautschou	DAB	20	4		34
	DAB	21	1		
	DAB	29	3		
	DAB	30	15		
	DAB	31	6		
	DAB	32	2		
	DAB	33	2		
	DAB	34	1		
China	LS	30	3		6
	R&Co	39	1		
	HS/BC	40	2		
	HS/BC	offen		Div.	
	K&W	offen		Div.	
Marokko	CN	24	1		1
Türkei	KB	7	1		Div.
	KB	8	1		
	KB	12	1		
	KB	17	2		
	KB	offen			
	BIO	12	1		
	BIO	14	2		
	BIO	17	8		
	BIO	20	1		
	BIO	21	1		
	BIO	22	2		
	BIO	23	1		
	BIO	26	2		
	BIO	38	2		
	BIO	offen	24		
	WBV	36	1		
	WBV	37	2		
	WBV	38	2		
	LC	36	1		
	FC	40	1		
	FC	41	2		
	FC	48	2		
	FC	offen			
	OCM	41	2		
	PM	12	1		
	PM	13	1		
	PM	Ganzsache	1		
	PM	offen			
CL	8	1			
offen	Türkei 8	3			
				Div.	69

Bei den mit „Div.“ bezeichneten Positionen sind Katalog-Nummer und Anzahl der Stücke nicht bekannt. Aufschlußreich ist, daß lediglich 110 Marken mit Lochung (vielleicht hinter den mit „Div.“ verborgenen Stücken weitere 50 dazu) bisher registriert sind.

# Frühjahr und Sommer 1914

## Luftpost und -Bestätigungsstempel in Deutsch-Südwestafrika

### Presseberichte der örtlichen Zeitungen

#### Privat- und Militär-Expedition

Im Kölner Kreis der Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen wurde vor einiger Zeit angeregt, Genaueres über die Luftpost anlässlich der Landesausstellung 1914 in Windhuk in Erfahrung zu bringen und es der Gesamtheit zugänglich zu machen. Zwar hatte schon vor ca. 25 Jahren Dr. Eduard Ey erstmals nach dem Zweiten Weltkrieg über die Belege der Luftpost von Deutsch-Südwestafrika vom Mai 1914 geschrieben (Heft 2 der „Berichte“), seitdem sind jedoch viele weitere Einzelheiten bekannt geworden. Zusammen mit anderen Artikeln, z. B. im „Deutschen Kolonialsammler“ (Heft 2) sowie im Handbuch „Südwestafrika“ von Dr. Herbert-Werner Gewande, Berlin, lassen sich interessante ergänzende Feststellungen nachlesen.

Nachdem es gelang, auch noch alte Tageszeitungen durchzusehen und nun auch das „Handbook of Postmarks of South West Africa“ von Ralph F. Putzel (Published by Collectors Mail Auctions Ltd., Bergvliet, South Africa) vorliegt, kann man durch das Zusammentragen dieser vielen Meldungen alle Etappen des denkwürdigen ersten Postfluges in Südwest genau schildern. Auch der von Dr. E. Ey damals noch gesuchte Luftpoststempel ist diesmal abgebildet. Noch im „Friedemann-Handbuch III“ sind nur vier verschiedene Flugpost-Bestätigungsstempel aufgeführt, benutzt wurden jedoch fünf. Wenn man den Stempel „Flugpost“ der letzten Etappe dazuzählt, sind es sogar sechs verschiedene, die zu beachten sind. Philatelistisch fast ohne erkennbaren Niederschlag sind die Flüge anschließend an die Landesausstellung in Windhuk geblieben, die durch die drei in Südwestafrika eingetroffenen Flugzeuge durchgeführt wurden. Im Buch „Traumland Südwest“ von

Hans-Otto Meißner (Cotta'sche Buchhandlung, Stuttgart, 1964) wird darauf eingegangen. Dort ist auch eine Postkarte abgebildet, aus deren handschriftlichem Text eine Flugbeförderung herauszulesen ist. Diese Karte hat aber keinerlei Nebenstempel, sie ist lediglich mit einer 5-Pf-Marke von Deutsch-Südwest frankiert und 1914 in Windhuk gestempelt.

#### Die private Flugexpedition 1914

Das bekannte Berliner Kaufhaus „Rudolf Hertzog“ kündigte im Frühjahr 1914 die Herausendung eines Flugzeuges nach Deutsch-Südwestafrika an. Die Firma, die in diesem Schutzgebiet Niederlassungen hatte, wollte bei der großen Landesausstellung im Mai/Juni 1914 Demonstrationsflüge durchführen lassen. Nach Ende der Ausstellung sollte das Flugzeug von Windhuk über Keetmanshoop und Lüderitzbucht nach Kapstadt fliegen. Von dort aus war ein Transport per Eisenbahn bis zum Tanganjikasee vorgesehen, von wo aus der Flug über ganz Deutsch-Ostafrika nach Daressalam weitergehen sollte zur für den 24. August 1914 geplanten Landesausstellung. Nach Ende der Ausstellung sollte der Pionier-Flug bis Kairo weitergeführt werden.

Die Firma erwarb einen „Pfalz“-Doppeldecker der Flugzeugwerke Speyer, den sie „Rudolf Hertzog“ nannte. Als Pilot wurde Bruno Büchner gewonnen, ein erfahrener „Aviatiker“, der schon am „Deutschland-Rundflug 1911“ und anderen, damals spektakulären Wettbewerben teilgenommen hatte.

Bruno Büchner erreichte Swakopmund mit Dampfer „General“ am 5. Mai 1914. In seiner Begleitung war der Berliner Journalist

Ewald Bäcker des „Berliner Lokal-Anzeigers“ von August Scherl, der über die Flüge in Afrika berichten sollte.

Erste Probeflüge absolvierte Büchner in Swakopmund schon am 14. Mai 1914. Nebel hinderte ihn, schon an diesem Tag bis Karibib zu gelangen. Erst am 18. Mai 1914 morgens um 6.34 Uhr konnte er dort-hin abfliegen.

Schon Albert Friedemann stellte vor ca. 50 Jahren fest, daß auf Flugpostbelegen aus Südwesafrika auch die „bekannte Handschrift einer Dame eines Berliner Briefmarkenhauses“ vorkommt („Friedemann-Berichte“ Nr. 130 von 1927, Seite 2515) und vermutete, daß diese Firma „Kenntnis von dem vorbereiteten Flug hatte und rechtzeitig beschriebene Postkarten zur Auflieferung bei der Flugpost nach Deutsch-Südwesafrika senden“ konnte. Dort bildete Friedemann auch eine Postkarte ab; auf Seite 2574 in Bericht Nr. 132 meldet er (mit Abbildungen) die ersten aus dem Ausland stammenden Fälschungen.

Es war nicht besonders schwer, aus den bekannten Sammlungen unseres Mitglieds Hans Grobe in Hannover die gesuchten seitene Flugpostbelege für Abbildungen zur Verfügung gestellt zu bekommen, wofür wir vielmals danken. Weitaus schwieriger war das Auftreiben des „Backgrounds“, also der „Geschichte der Flugzeuge in Deutsch-Südwes und was danach kam“.

## **Presse-Meldungen 1914**

**aus**

### **Deutsch-Südwesafrika**

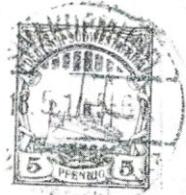
Und, wie so oft, war es auch diesmal wieder der Zufall, der einige Zeitungen von damals, die „Deutsch-Südwesafrikanische Zeitung“ (Exemplare vom 27. und 30. Mai 1914) und die „Lüderitzbuchter Zeitung“ (Exemplare vom 8. und 29. Mai, 5., 12. und

26. Juni sowie vom 3. Juli 1914), auf einem „Flohmarkt“ in Bonn auftauchen ließ. Die „Lüderitzbuchter Zeitung“ schrieb am Mittwoch, 27. Mai 1914, unter anderem:

„Unter dem Zeichen der Eroberung der Luft durch den Menschengestalt steht die Landes-Ausstellung. Deutsche Flieger werden über ihrem Gelände im afrikanischen Äther schweben. Die Bewältigung schier unüberwindlich scheinender natürlicher Schwierigkeiten, die sich in diesen Flügen durch das Luftmeer veranschaulicht, bedeutet eine Mahnung an unsere Südwester, nicht zu verzagen an der mühevollen Aufgabe, die schwer besiegbaren Hindernisse zu überwinden, die die spröde und unberechenbare Natur dieses Landes unserer vorwärts und aufwärts strebenden Arbeit entgegentürmt. Sie bedeutet aber zugleich auch die fröhliche Verheißung, daß die Lösung dieser Aufgabe mit Zähigkeit und frischem Mut erzwungen werden kann. Möge das Flugzeug im Äther auch ein gutes Omen dafür sein, daß unserem Land ein dauernder Aufstieg zur Höhe der Kultur beschieden sein wird, die deutsche Arbeit und Tatkraft... geschaffen hat.“

Einige Tage später meldete dieselbe Zeitung am Samstag, dem 30. Mai 1914, auf der Titelseite aus Windhuk, wo sie schon im 17. Jahr erschien: „Heute in der Frühe unternahm Herr Büchner einen ersten kurzen Aufstieg. Etwa zur gleichen Zeit ging der Flieger Trück – aus Karibib kommend – in der Nähe des Ausstellungsplatzes mit seinem Flugzeug im Revier nieder. Er hat 103 Minuten Flugzeit von Karibib nach Windhuk gebraucht.“ Auf der nächsten Seite dieser Zeitung vom 30. Mai steht noch folgende Meldung: „Der Flieger Trück unternahm am Donnerstag in aller Frühe (noch in Karibib) drei gelungene Flüge. Er erreichte eine Höhe von 1400 Metern, was eine großartige Leistung darstellt. Herr Trück ist heute morgen über Okahandja zur Windhuker Ausstellung geflogen. Wie wir erfahren, will der bewährte Flieger nach der Ausstellung auch Swakopmund besuchen. Er gedenkt, eine helle Mondnacht zu seinem Flug von Karibib nach Swakopmund zu benutzen.“

Erster Flugpostversuch in D.S.W.A.



18/5 14  
Herrn Büchner  
Anka

A. S. zu  
Postlagernd  
Keribib.

Erste Etappe: Stempel von Swakopmund vom 18. 5. 1914

## Swakopmund – Usakos

### 1. Etappe

Nach Abschluß der Probeflüge, die am 14. Mai 1914 günstig ausgefallen waren, startete Bruno Büchner am 18. Mai morgens gegen 6.30 Uhr zum Überlandflug. Die Route folgte entlang der Bahnlinie, eine mehrstündige Unterbrechung erfolgte bei Kilometer 136 in Namib, wo wegen schlechter Flugbedingungen durch turbulente Winde eine Notlandung erfolgte. Nachgetankt wurde bei Ankas.

Der Weiterflug wurde nachmittags gegen 5.30 Uhr (17.30 Uhr) angetreten. Und schon acht Minuten später erfolgte die Landung am vorgesehenen Platz in der Kaiser-Wilhelm-Straße in Usakos. (Andere Berichte sprechen von einer Ankunft in Usakos um 5.31 Uhr.)

### Die Post der 1. Etappe

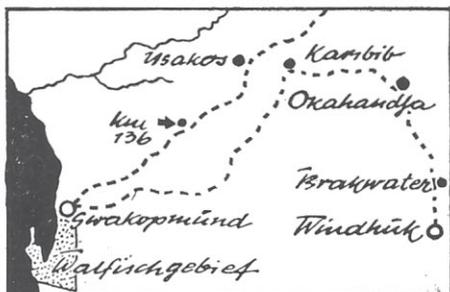
Postkarten und Briefe, die auf der 1. Etappe von Herrn Büchner mitgenommen wur-

den, sind mit dem Tagesstempel von Swakopmund mit Datum vom 18. Mai 1914, 5–6 V (5–6 Uhr vormittags) gestempelt. Zusätzlich wurde ein Nebenstempel in violetter Farbe angebracht. Auf einigen der bekannten Belege ist handschriftlich angegeben, daß die Post mit einem Flugzeug befördert werden sollte.

### Erster Flugpostversuch in D.S.W.A.

Der violette Nebenstempel „Erster Flugpostversuch in D.S.W.A.“ ist privater Herkunft.

Der Poststempel vom 18. Mai 1914 mit der Uhrzeit 5–6 Uhr vormittags beweist, daß der Postbeamte schon sehr früh aufgestanden ist, um die Belege, die Büchner mitzunehmen gedachte, zu stempeln, denn der Flug begann schon, wie oben vermerkt, gegen 6.30 Uhr. — In Ankas hatte Büchner auch Reparaturarbeiten durchführen lassen müssen, bevor der Weiterflug angetreten werden konnte.



Die „Luftpost“-Route

## Usakos – Karibib

### 2. Etappe

Mit einem Passagier an Bord (Mr. von Schütz) erfolgte der Start zum Weiterflug nach Karibib am Morgen des darauffolgenden Tages, dem 19. Mai 1914, gegen 7.00 Uhr. Nach 20 Minuten Flugdauer wurde Karibib erreicht. Dort war Tage zuvor eine Landebahn vorbereitet worden, auch war der „Troß“ des Fliegers schon eingetroffen und stand zur Wartung des Flug-

zeuges bereit. Obwohl der Weiterflug sofort erfolgen sollte, mußte dieses Vorhaben wegen zu schlechter Wetterbedingungen aufgegeben werden.

### Die Post der 2. Etappe

Die bekannten Belege mit dem Nebentempel der 2. Etappe von Usakos nach Karibib sind mit dem Poststempel Usakos mit Datum vom 19. Mai 1914 gestempelt. Der Flugpoststempel war dreizeilig und ist in violetter Farbe abgeschlagen. Es liegen sowohl Belege mit richtigem Porto als auch weit überfrankierte vor. Auf einem

## Luftpost Usakos-Karibib

### 1. Flugzeug in Südwest

befördert 

erhaltenen Brief ist der Stempel „Einschreiben“ durchgestrichen, weil Herr Büchner nicht berechtigt war, solche Post zu befördern.



Zweite Etappe: Stempel von Usakos vom 19. 5. 1914

*Post. Aufzug des Reichspost*

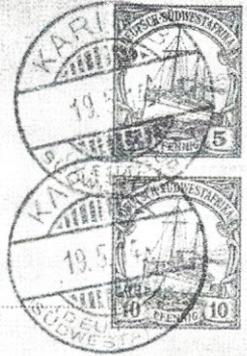
DEUTSCHE REICHSPOST.

Flug-**Feld-Postkarte.**

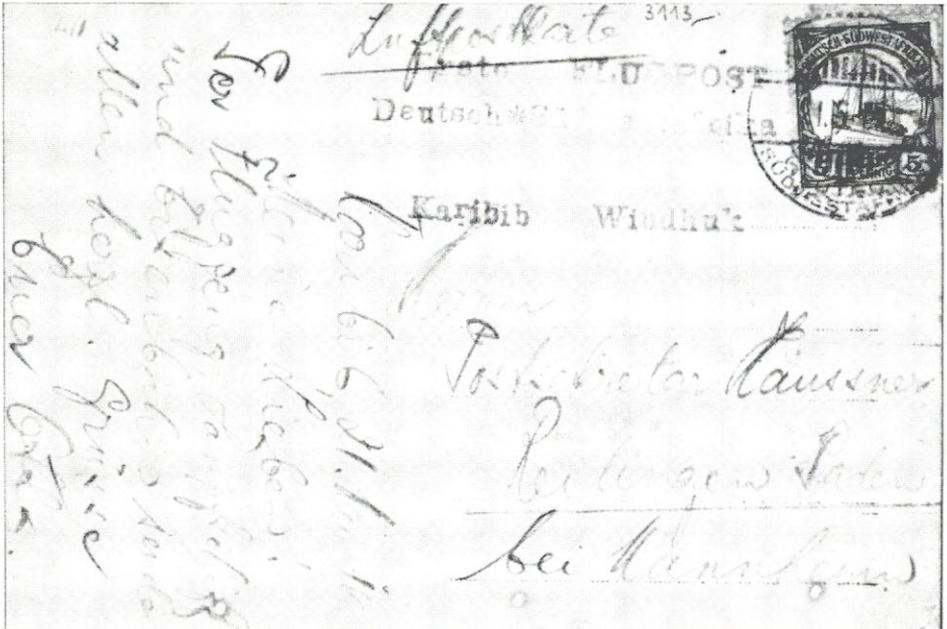
An

*Leona F. Hoffmann*

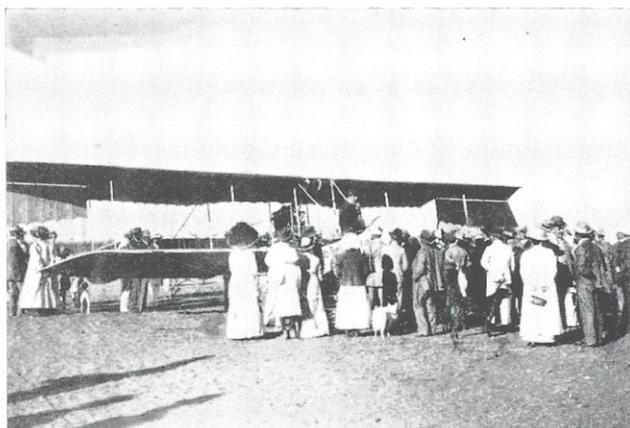
in *Windhuk*  
*Jepherusd.*



Dritte Etappe: Stempel Karibib vom 19. 5. 1914 (erster Nebenstempel)



Dritte Etappe: Stempel Karibib vom 19. oder 21. 5. 1914 (zweiter Nebenstempel)



Auf dem Ausstellungsgelände drängten sich die vielen Besucher, um das „zerbrechliche“ Flugzeug von Bruno Büchner zu sehen. (Sammlung Grobe)

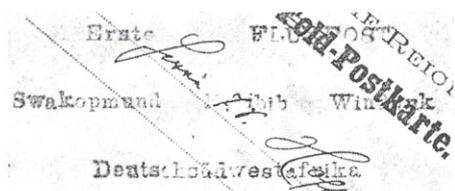
## Karibib – Okahandja

### 3. Etappe

Durch schlechtes Wetter gezwungen, wurde der Weiterflug am 20. Mai 1914 abgebrochen. Zwar konnten Schau- und Werbeflüge in Karibib durchgeführt werden, die Wetterlage erlaubte einen Start nach Okahandja aber erst am 22. Mai morgens gegen 6.00 Uhr. Wegen der noch immer herrschenden starken Winde dauerte der Flug fast zwei Stunden. Die Landung erfolgte um 7.48 Uhr in Okahandja auf dem „mit viel Mühe und Arbeit vorbereiteten Landefeld“, wie es in einem Brief nachzulesen ist.

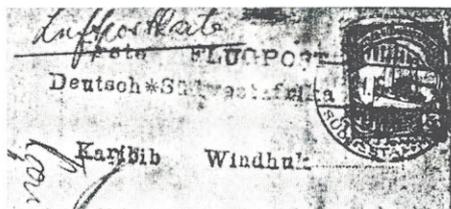
### Die Post der 3. Etappe

Die Flugpostbelege, die in Karibib am 19. Mai 1914 zur Mitnahme vorbereitet wurden, haben den Tagesstempel des Postamts vom selben Tag, dazu einen Neben-



3. Etappe: erster Nebenstempel

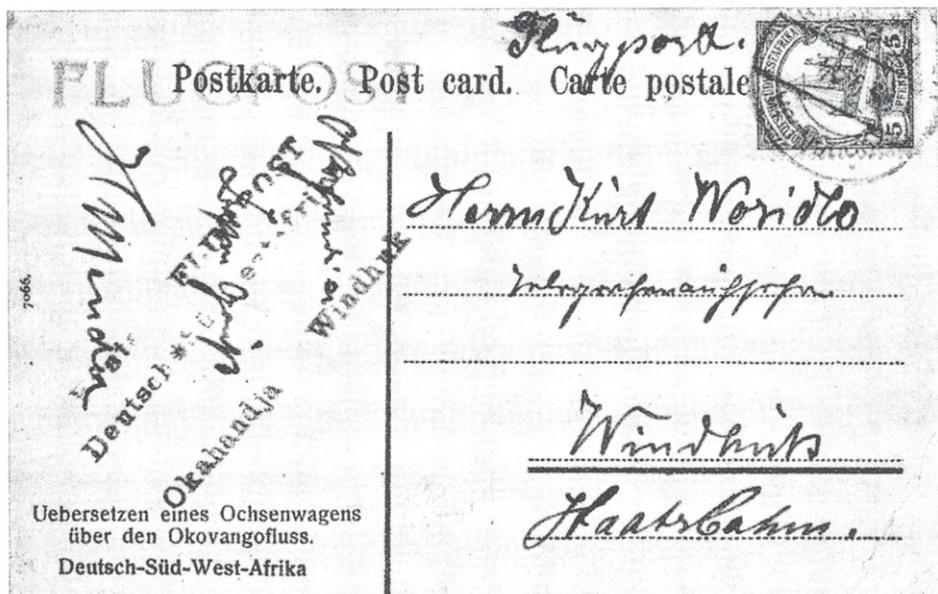
stempel in grüner Farbe. Weil die Startvorbereitungen abgebrochen und der Flug nach Okahandja verschoben werden mußte, konnte später noch weitere Post für die dritte Etappe des denkwürdigen Fluges in Deutsch-Südwest angenommen werden.



3. Etappe: zweiter Nebenstempel

Die wenigen postalischen Belege mit dem zweiten in Karibib benutzten Nebenstempel haben einen Poststempel entweder vom 19. oder vom 21. Mai 1914, zusätzlich den Flugpoststempel in schwarzvioletter Farbe. Der zweite Nebenstempel wurde durch Umänderung der Zeilen und Präzisierung der Flug-Etappe aus dem ersten gewonnen.

Die meisten bekannten Briefe und Karten mit den beiden Nebenstempeln der 3. Etappe haben auch handschriftliche Vermerke, die auf die Beförderung mittels Flugzeug hinweisen.



Vierte Etappe, Stempel Okahandja vom 22. oder 23. 5. 1914

## Okahandja – Windhuk

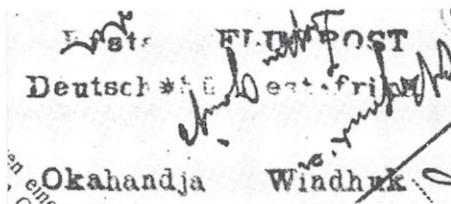
### 4. Etappe

Der Weiterflug bis zum Ziel in Windhuk sollte zwar noch am 22. Mai 1914 erfolgen, mußte aber auf den 23. Mai verschoben werden, weil das Wetter sich immer noch nicht gebessert hatte und der Wind für das leichte Flugzeug zu heftig war. Der Start am 23. Mai erfolgte, wie bei den anderen, morgens gegen 6.00 Uhr. Bis Windhuk waren hohe Gebirgszüge zu überwinden, und – unvorhergesehenemmaßen – mußte zweimal zwischengelandet werden: in Teufelsbach und in Brackwasser, um dort besseres Wetter abzuwarten. Deshalb fuhr Büchner am 23. Mai von Brackwasser mit einem Pferdewagen nach Windhuk, zum Weiterflug kehrte er am 27. Mai nach Brackwasser zurück.

### Die Post der 4. Etappe

Für die letzte Teilstrecke des Fluges von Okahandja nach Windhuk, die zwar für den 22. Mai geplant, aber erst ab 23. Mai

gefliegen wurde, sind Belege bekannt, die den Entwertungsstempel Okahandja vom 22. Mai 1914 haben, zusätzlich einen Ne-



benstempel in violetter Farbe. Weitere Belege, ebenfalls mit dem Poststempel von Okahandja – Datum vom 23. Mai 1914 – gestempelt, haben den unveränderten Nebenstempel, zusätzlich einen Hinweisstempel in bräunlich-grauer Farbe, der bisher nur auf Post mit Stempeldatum vom 23. Mai 1914 gefunden wurde. (In der Literatur wird aber auch die Vermutung geäußert, das allerletzte Stück des Beförderungsweges – die Strecke von Brackwasser bis Windhuk – hätte die Luftpost „mittels Pferdewagen“ zurückgelegt.) Die



Hinweisstempel: „FLUGPOST“

Post aller vier Etappen kam gleichzeitig am 27. Mai 1914 in Windhuk an, von wo aus sie an die Empfänger weitergeleitet wurde.

## Die Militär-Flugexpedition 1914

Schon April 1914 hatte der „Südwest-afrikanische Luftfahrer-Club“ auf Anregung des Gouverneurs des Schutzgebietes mit den Vorbereitungen zum Bau eines ersten Landeplatz für Flugmaschinen in Karibib begonnen, nachdem Besprechungen mit amtlichen Stellen zu der Zusage geführt hatten, bei der „Landesausstellung“ in Windhuk im Mai/Juni 1914 einige Flugzeuge zu zeigen und Flüge mit Ausstellungs-gästen durchführen zu lassen.

Kurz darauf gab der damalige Gouverneur von Deutsch-Südwest, Dr. Theodor Seitz, die Erlaubnis an zwei Flugzeugfirmen, Flugzeuge in das Schutzgebiet zu bringen:

**Die erste Maschine, ein Doppeldecker der Firma „Aviatik-Gesellschaft“ in Mülhausen im Elsaß, wurde in Karibib stationiert. Der Pilot war Willy Trück, der später in Deutsch-Südwest geblieben ist und ein bekannter Fluggpionier wurde.**

**Das zweite Flugzeug, ebenfalls ein Doppeldecker, war eine Stahlrohrkonstruktion „Roland“ der Firma „Luftfahrt-Gesellschaft Berlin-Adlershof“ mit einem 100-PS-Mercedes-Motor. Pilot war Leutnant Paul Fiedler. Die Maschine sollte in Keetmanshoop stationiert werden.**

Diese „Militär-Flugexpedition“ stand unter der Führung von Oberleutnant von Scheela, der zusammen mit Willy Trück und Paul Fiedler eine Flieger-Abteilung der Schutztruppe von Deutsch-Südwest aufbauen sollte.

In allen Unterlagen ist Willy Trück, der am 5. Mai 1914 mit Reichspostdampfer „General“ der deutschen „Ostafrika-Linie“ in Swakopmund landete, als „Militärflieger“ bezeichnet. Ein weiterer Dienstgrad ist nie genannt. Beide Flugzeuge wurden von Swakopmund per Eisenbahn bis Karibib gebracht, wo Willy Trück am 27. Mai erste Probeflüge durchführte. Während der Landesausstellung, die anlässlich der 30jährigen Wiederkehr der „ersten Landesbesitznahme“ stattfand, machte Trück eine Anzahl von Demonstrationsflügen zwischen dem 29. Mai und 4. Juni 1914.

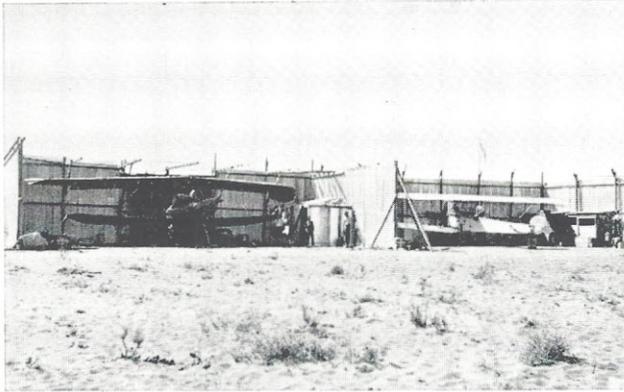
**Am 5. Juni 1914 kehrte Willy Trück mit seinem Flugzeug von Windhuk nach Karibib zurück. Flugpost hat er während der ganzen Zeit nicht befördert.**

Das „Roland“-Flugzeug von Leutnant Paul Fiedler, das am 18. Mai 1914 in Swakopmund angelangt war, kam Ende Juni 1914 nach Keetmanshoop. Am 24. Juli 1914 wurde es bei einer Bruchlandung schwer beschädigt. Die Reparaturarbeiten konnten erst nach Ausbruch des Krieges beendet werden.

Über eines dieser Flugzeuge schrieb die „Lüderitzbucher Zeitung“ am 5. Juni 1914:

Mit dem Dampfer „Answald“ ist der „Roland“-Doppeldecker der Luftfahrzeug-Gesellschaft Berlin hier eingetroffen, der unter der Führung des Leutnants d.R. P. Fiedler in Keetmanshoop im Auftrage des Kolonialamts Versuchsflüge unternommen wird. Leider wird das Flugzeug hier gar nicht erst ausgepackt, und es wird wohl geraume Zeit dauern, bis wir dasselbe hier in Lüderitzbucht erblicken. Eine kurze Beschreibung desselben mag daher hier folgen:

Der „Roland“-Doppeldecker“ ist für die Verwendung in den Kolonien besonders konstruiert und deshalb zu seiner Herstellung ausnahmslos – bis auf die Flügelrippen – Stahl verwendet worden; für ihn entfallen also alle Bedenken (Zusammen-trocknen, Termitenfraß), die sonst mit der Benutzung von Holz in Afrika verknüpft



Die Flugzeuge von Willy Trück (links) und Paul Fiedler, die bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges als einzige im Schutzgebiet vorhanden waren, auf dem Flugplatz bei Windhuk im Oktober 1914.

sind. Vor allem aber hat man allen Möglichkeiten durch überreichliche Beigabe von Ersatzteilen Rechnung getragen. Die Ausrüstung erfolgte mit besonderer Sorgfalt, und sie ließ sich insofern mustergültig durchführen, als sich zahlreiche große Firmen opferfreudig in den Dienst der Sache gestellt haben. Die Orientierung in der afrikanischen Steppe bietet besondere Schwierigkeiten; um ihnen zu begegnen, wurde ein „Pfadfinder“-Kompaß, neuester Militärtyp, an das Luftzeug montiert. Sollte sich das Flugzeug aber wirklich einmal verirren, so kann es sich mittels des neuen elektrischen Signalspiegels auf größere Entfernung bemerkbar machen, denn das Instrument hat eine Reichweite, die sich in der klaren Luft Südwestafrikas auf 30 bis 50 km erstrecken dürfte. Ursprünglich war auch eine Telefunkenstation vorgesehen, die die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie zugesagt hatte, der Einbau mußte aber schließlich aus Mangel an Zeit unterbleiben. Der Afrika-Flieger führt an Bord seiner Maschine noch Proviant und gefüllte Wassersäcke, Gewehr und Munition, ein Zelt, Decken und Reparaturmaterial mit sich, so daß selbst ein Übernachten im Freien keine allzugroßen Unbequemlichkeiten bietet.

Der „Roland“-Doppeldecker, Militärtyp 1913, hat eine Spannweite von 13 m, eine Länge von 8 m, bei einer Gesamthöhe von

etwa 3 m. Er besitzt eine Gesamttragfläche von 42 qm, seine Geschwindigkeit beträgt rd. 100 km in der Stunde. Zum Antrieb dient ein wassergekühlter 6-Zylinder-Motor von 100 PS.

### Landesaussstellung Windhuk 1914

Über die Landes-Ausstellung meldete die „Deutsch-Südwestafrikanische Zeitung“ am 30. Mai 1914 folgendes: „Die Landesausstellung ist am Freitag, 29. 5., mit einer gehaltvollen Ansprache des Gouverneurs eröffnet worden. Nach Hunderten zählende Besucher waren erschienen. An den Eröffnungsakt schloß sich ein Rundgang durch die Ausstellung an, dem sich auch der Gouverneur nebst Gattin anschlossen.

Die große Maschinenausstellung ist wesentlich reicher als die im Vorjahr und gibt der Ausstellung ein außerordentlich reizvolles Bild.

Sehr große Anziehungskraft auf groß und klein üben die vormittags und nachmittags stattfindenden prächtigen Vorführungen der Schutztruppe aus. Insbesondere erzielt die Kamelreiter-Abteilung mit ihren exakten Übungen jedesmal den lauten Beifall der den Vorführungsring umlagernden Menge.“ (Fortsetzung im nächsten Heft) (esbe)

# Neumeldungen und Ergänzungen

## Kleine Besonderlichkeiten

Beim Stöbern und Nachlesen in alten Unterlagen scheinen nachfolgend beschriebene Themen besonders interessant zu sein.

## Deutsch-Südwest

Bei beiden Marken mit Stempel „Lüderitzbucht“ mit der Jahreszahl „04“ ist die auffallend kleine Ziffer „4“ bemerkenswert. Ein erstes Stück ist Sammlern seit langem bekannt. Nachdem sich nun ein zweites Exemplar gefunden hat, ist die Sache wichtig geworden und sollte allen bekanntge-

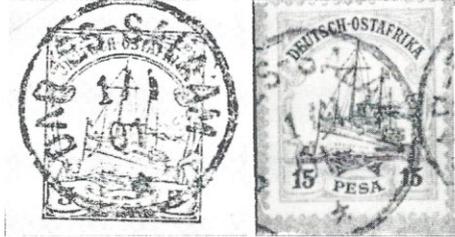


macht werden. Für Lüderitzbucht wurden schon 1896 eine handschriftliche und dann – wie bekannt – 1905 eine große Jahreszahl „05“ (Gummistempel) als Aushilfs-Jahreszahlen verwendet. Eine kleine Vorliebe für Aushilfs-Jahreszahlen scheint unverkennbar zu sein.

## Deutsch-Ostafrika

Zum Artikel „Der 1. 1. und die Stempel-Jahreszahlen in den Schutzgebieten“ in unseren „Berichten“ (Seite 1090) sind mehrere Zuschriften eingegangen. In den meisten Fällen ist die Jahreszahl „01“ mit Anstrich für Dar-Es-Salaam angegeben. Bei dem genannten Stück vom „1. 1.“ könnte es sich um einen „verkanteten“ Ab-

schlag handeln. Dies wäre nicht auszuschließen. Es wurde aber auch ein zweites Stück (mit Datum vom 21. 1. 1901) gemeldet, das – im Gegensatz zu dem vom „1. 1. 01“ auf der Fünf-Pesa-Marke (Abbildung) mit Anstrich – ebenfalls die Jahreszahl „01“ ohne Anstrich aufweist. Beide Stücke, das eine auf der 15-Pesa-Marke (Abbildung) und das zweite wie gemeldet



mit Datum vom 21. 1. 1901 mit gleichem Stempel „01“ ohne Anstrich in der Jahreszahl, lassen die Fragen offen: Warum sollten im Berichtsjahr 1900/01 nicht zwei Stempel vorhanden gewesen sein für immerhin 144 583 aufgegebene Sendungen, davon 4904 eingeschrieben. Diese beachtliche Menge Postsendungen in Daressalam mit nur einem Stempel postamtlich bewältigt zu haben, erscheint doch zumindest nachforschenswert.

Garski, Würzburg

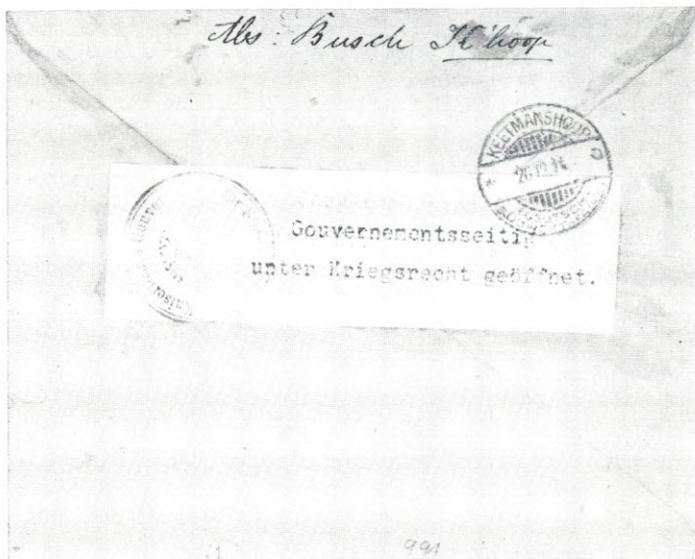
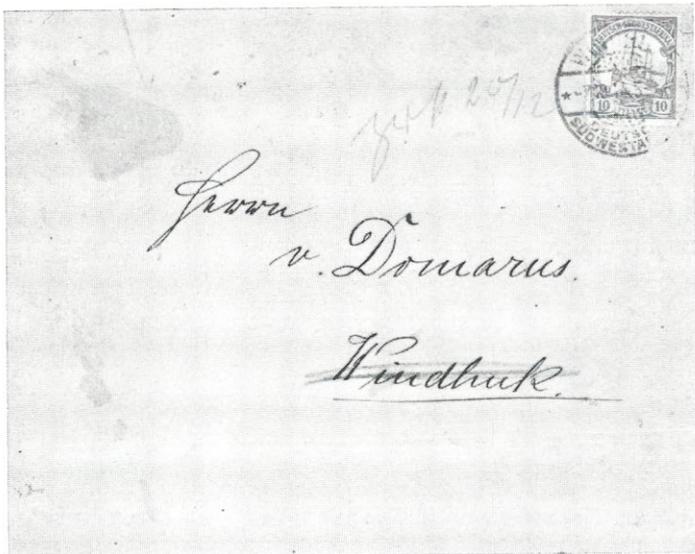
## Feldpost Erster Weltkrieg

Bei dem auf einer westdeutschen Auktion (Grobe) angebotenen Brief mit Aufklebezettel handelt es sich vermutlich nicht um Zensur sondern nur um Öffnung wegen Feststellung des Absenders. Aber das wäre eigentlich Aufgabe der Post gewesen. Es ist das bisher einzige Stück das bekannt wurde und einen Aufkleber hat. (Abbildungen nächste Seite)

Aus der gleichen Quelle stammt auch eine Feldpostanweisung über 10 Pfennig, ebenfalls Absender Busch, Keetmanshoop.

### Kriegspost 1914

Bei diesem auf einer Grobe-Auktion in Hannover versteigerten Brief mit seltenem Aufklebezettel handelt es sich um ein Privatschreiben mit Stempel von Windhuk vom 2. Oktober 1914.



Die Rückseite zeigt neben dem amtlichen Vermerk ein Dienstsiegel des Kaiserlichen Gouvernements sowie den Ankunftsstempel von Keetmanshoop vom 26. Oktober 1914.

Berichte für Kolonialbriefmarkensammler, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten. Erster Vorsitzender: Hermann Branz, 1 Berlin 33, Podbielskiallee 78; Geschäftsführer: Ernst Burk, 44 Münster, Langeworth 17; Kassierer: Hans-Joachim Spuida, 1 Berlin 38, Am Schlachtensee 78, Postscheckkonto Hannover 25 58 76; Berichte: Josef Schlimgen, 53 Bonn-Beuel 1, Auguststraße 39.