



Berichte

FÜR KOLONIALBRIEFMARKEN- SAMMLER

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

Seltenheit und früheste Abstempelung: Michel 32 A b

Deutsch-Südwest: 5-Mark-Marke mit Wasserzeichen

Von Wolfgang Hermann, Berlin

Während der Michelkatalog früher übereinstimmend mit den Handbüchern von Albert Friedemann (1) und Dr. Ey (2) nur zwei Arten der 5-Mark-Marke mit Wasserzeichen aufführte, nämlich

- 32 A: 1906, Friedensausgabe
(gezähnt 26:17) und
- 32 B I: 1919, Kriegsausgabe
(gezähnt 25:17)

werden im Michel-Spezialkatalog 1978/79 drei verschiedene Arten dieses hohen Wertes angegeben:

- 32 Aa: 1906, grünschwarz/karmin
(Mittelstück unter der Prüflampe orange)
26:17 Zähnungslöcher
- 32 Ab: 1907, grünschwarz/karmin
26:17 Zähnungslöcher
- 32 B I: 1919, grünschwarz/rosa,
25:17 Zähnungslöcher
(mit Mittelstück der Type II).

Der Friedensdruck ist nunmehr wie in der 3. Auflage des Friedemann-Handbuches (3) in zwei Auflagen unterteilt worden: die Nr. 32 Aa, deren Mittelstück im UV-Licht orange erscheint, und die 32 Ab, deren Mittelstück im UV-Licht nicht reagiert.

Ein Vergleich nach dem Michelkatalog 1978/1979 zeigt, daß die Marke Nr. 32 Aa ungebraucht und gestempelt höher bewertet ist als die Marke Nr. 32 Ab ungebraucht oder gestempelt. Dies erscheint nach den dort vermerkten Jahreszahlen für die Verausgabe der beiden Auflagen auch plausibel:

- Aa = 1906
- Ab = 1907

Beim Versuch der Abgrenzung der beiden Auflagen dieser Marke kann man indes Überraschendes feststellen:

Die Marke Nr. 32 Aa ist ungebraucht (mit Gummi) unter einer üblichen Prüflampe (z. B. Fluotest Piccolo) von der 32 Ab gut

zu unterscheiden: das Mittelstück der 32 Aa leuchtet braunorange bis hellrot und hebt sich vom Mittelstück der 32 Ab ab, das dunkellila erscheint.

Anders bei gestempelten Marken: Hier erscheinen die Mittelstücke unter der Prüflampe in allen Farben von braunorange (Briefstücke und kurz gewässerte Marken) über rot in allen Tönen bis dunkellila.

Des Rätsels Lösung liegt in der Wasserlöslichkeit der reagierenden Substanz des Mittelstückes bei der Marke Nr. 32 Aa. Lange gewässerte Marken haben die Substanz und damit das braunorange leuchtende Mittelstück verloren. Sie erscheinen dem oberflächlichen Betrachter als die zweite Auflage, als 32 Ab.

Erst unter einer stärkeren Prüflampe (z. B. Fluotest Forte) leuchten auch länger gewässerte Marken, deren leuchtende Rest-

substanz hierzu noch ausreicht, insbesondere auch von der Rückseite her betrachtet.

Hieraus ergibt sich, daß wahrscheinlich viele scheinbare Marken der Nr. 32 Ab in Wirklichkeit „ausgewaschene“ Marken Nr. 32 Aa sind. Auch Stempeldaten nach 1907 geben keinen Hinweis auf die zweite Auflage Ab, da nach meinen Erfahrungen die Marke 32 Aa auch mit Stempeldaten bis 1913 vorkommt. Andererseits fand ich bisher keine 32 Ab vor 1913.

Die zweite Auflage scheint demnach nicht bereits 1907 in das Schutzgebiet gelangt zu sein, sondern erst später, vielleicht sogar erst 1913. Zu einer exakteren Aussage reichte mein Material nicht aus. Ich bitte daher um Meldungen, ob frühere Abstempelungen der 32 Ab (unter der Prüflampe dunkellila) in den Sammlungen vorhanden sind. So ließe sich klären, ob die relative



Fünf-Mark-Marke von Deutsch-Südwest-Afrika mit Wasserzeichen.

Seltenheit der gestempelten Marke 32 Ab, die ich beobachtete, den Tatsachen entspricht.

Für die Unterscheidung der beiden Auflagen muß nochmals auf die Benutzung einer guten Prüflampe verwiesen werden. Am Beispiel der Nr. 32 DSWA wird deutlich, daß nicht nur die Farbbezeichnungen und -bestimmungen bei Tageslicht problematisch sind, weil z. B. subjektive Momente hineinspielen, sondern auch die Bestimmungen der UV-Farben. Diese können – je nach der Art der Prüflampe und dem Zustand der geprüften Marken – ebenfalls unterschiedlich ausfallen.

Literatur:

- (1) Albert Friedemann: „Die Postwertzeichen und Entwertungen der deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Ausland“
2. Auflage, Leipzig 1921.
- (2) Dr. med. Eduard Ey: „Die Briefmarken der deutschen Postanstalten im Auslande und der deutschen Schutzgebiete“, 3. Auflage, München 1964.
- (3) Albert Friedemann: „Die Postwertzeichen und Entwertungen der deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Ausland“, 3. völlig neu bearbeitete Auflage von Dr. Heinrich Wittmann, München 1969.
- (4) Philatelistische „Berichte“ (Hrsg. Albert Friedemann), Leipzig, Nr. 32, Mai 1910, Seite 537.

Massensendungsgebühr

Eine ganz sonderbare, bisher nicht bekannte handschriftliche Entwertung einer Drei-Mark-Marke von Deutsch-Südwestafrika legt unser Mitglied Ulrich Czimmek aus Düsseldorf vor:

Massensendungsgebühr Whuk-Khoop

und anschließender Unterschrift (abgekürzt). Ähnliche Stücke sind im neuen „Friedemann-Handbuch“ (Seite 77 — Deutsch-Südwest) abgebildet.

Wer kann Auskunft geben, was es mit den Massensendungen auf der Strecke Windhuk—Keetmanshoop für eine Bewandnis hatte und wer hat ähnliche Belege, die



nähere Erkenntnisse geben könnten, zumal das abgebildete Stück nicht das einzige mit der Aufschrift „Massensendungsgebühr“ ist.

Deutsche Post in China

Als Michel-Nummer 47/III findet man bei den Marken des Deutschen Reiches den Plattenfehler „P“ im rechten „PF“ mit kurzem Fuß registriert. Für unser Sammelgebiet ist bisher allgemein nur die Michel-Nummer 47/I mit Querbalken im „T“ des



Wortes „Reichspost“ bekannt. Wie die Abbildung zeigt, kommt die Ur-Marke 47/III aber auch mit diagonalem Aufdruck „China“ vor.



Stempeldatum vom 8. 4. 1895

Adler-Ausgabe 1889 bei der „Deutschen Seepost“ in Asien und Afrika

Die Dienstanweisungen der Deutschen Reichspost für die Reichspostdampfer im Ostasienverkehr, besprochen im Sonderdruck der Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher Kolonial-Postwertzeichen im BDPH und der Arbeitsgemeinschaft Schiffspost im BDPH, nennt nach dem Reichspostvertrag von 1885 für jeden ausgehenden Dampfer einen eisernen Bestand an Postwertzeichen von

100 Freimarken	à 5 Pf
100 Freimarken	à 10 Pf
300 Freimarken	à 20 Pf
100 Weltpostkarten	à 10 Pf

Die „Ostasiatische Hauptlinie“ zum Beispiel hatte ihren Bestand beim Postamt in Bremerhaven, die „Ostasiatische Zweiglinie“ beim deutschen Postamt in Schanghai zu ergänzen.

Diese Vorschriften wurden im Laufe der Jahre infolge der schnellen Entwicklung des deutschen Seepostverkehrs in Übersee geändert und der neuen Situation jeweils angepaßt. Der Normalbestand der Wertzeichen wurde reichlicher bemessen; nicht geändert jedoch wurden die einzelnen Wertstufen: es blieb für die Normalausstattung bei den drei kleinen zu 5, 10 und 20 Pfennig. Der mit der Wahrnehmung des Postdienstes beauftragte Schiffsoffizier war für ausreichenden Bestand verantwortlich.

Die gelegentlich vorkommenden Entwertungen von 50-Pfennig-Marken der Adler-Ausgabe 1889 als einer nicht offiziellen Wertstufe bei der Deutschen Seepost sind interessant, zumal bei beiden der hier zu besprechenden Viererblocks dieser Marken „Deutsches Reich, Michel-Nr. 51“ die eine Version, trotz Ähnlichkeit der abgebildeten Vorlagen, nicht unbedingt für die zweite herangezogen werden kann.

Der Marken-Viererblock (DR 51), entwertet „Deutsche Seepost Ostasiatische Hauptlinie b“ am 8. 4. 1895, ist insofern besprechenswert, als die Marken dieser bedarfsmäßigen Frankatur nach Angaben der Literatur aus dem Markenbestand der Deutschen Post in Schanghai stammen könnten. Es kann als möglich angenommen werden, daß bei wachsendem Bedarf auf der Reise unterwegs in Schanghai nachgefaßt und somit improvisiert wurde.

Für das zweite, ähnliche Stück: Viererblock Deutsches Reich, Michel-Nr. 51, Entwertung „Ostafrikanische Hauptlinie h“ vom 1. 9. 1896, ist der Fall wohl schwieriger zu klären. Am 1. 7. 1893 wurde für Deutsch-Ostafrika die Pesa-Währung auf die Marken gedruckt. Wäre der Bestand in Dar-es-salam aufgefüllt, so müßte das mit Marken der Pesa-Währung geschehen sein, wenn nicht, und das kann für Deutsch-Ostafrika



50-Pfennig-Marken der Adler-Ausgabe von 1889 mit Stempel „Deutsche Seepost — Ostafrikanische Hauptlinie“.

nach vorliegenden weiteren bedarfsmäßigen Belegstücken angenommen werden, muß ein größerer Bestand an unüberdruckten Marken der Ausgabe 1889 vorhanden gewesen sein. Als Vorläufer sind ja auch Marken der DR 51 für Daressalam bekannt.

Hier soll nun an die wachsende Bedeutung unserer Seepostlinien gedacht werden, die nach dem Improvisieren der achtziger Jahre mit der Inanspruchnahme ausländischer Postdienste eine Postbeförderung in eigener deutscher Regie ermöglichte.

Es ist doch wohl so, daß die Vertretungen des Deutschen Reiches in Übersee neben der Kaiserlichen Marine auch die Seepostlinien der Handelsschiffe herangezogen haben werden, wenn es galt, wichtige Poststücke oft größeren Umfangs einer verlässlichen deutschen Heimatverbindung zur schnellstmöglichen Beförderung anzuvertrauen, wie das auch im „Crüsemann I“, Seite 44, mit einem Hofpostamts-Brief (Entwertung „Deutsche Seepost Ostasiatische Hauptlinie b“, vom 26. 4. 1895) gezeigt wird.

Nach seiner Erfahrung wird der Schiffsoffizier über den vorgeschriebenen eisernen Bestand an Postwertzeichen hinaus auf den 50-Pfennig-Wert vorsorglich ausgeweitet haben. In unserem Fall sollte diese Annahme durch das oben gezeigte

Stück, das auf der Rückseite mit einem Stempelfragment „Kaiserl. Mar/Kommando“ seinen bedarfsmäßigen Ursprung ausweist, ebenfalls ausreichend belegt sein.

Garski, Würzburg

40-Pf-Germania-Marken bei der Deutschen Seepost

Die Literatur unserer Kolonial-Philatelie ist durch den ausgezeichneten, schon genannten gemeinschaftlichen Sonderdruck der beiden Arbeitsgemeinschaften Koloniales und Schiffspost sehr erfreulich bereichert. Zum Thema Postwertzeichen wird auf Seite 122 vermerkt, daß nachstehend aufgeführte Postwertzeichen für die Versorgung der Bord-Postämter deutscher Seepostlinien zur Verwendung kamen

Einschreiben mit Stempel der „Ostasiatischen Hauptlinie“ und Datum vom 20. Juli 1906.



Ausgabe 1879/80	Mi-Nr. 40–42
Ausgabe 1889	Mi-Nr. 46–48
Ausgabe 1900	Mi-Nr. 55–57
Ausgabe 1902	Mi-Nr. 70–72
Ausgabe 1905	Mi-Nr. 85–87

sonders der letztere, sollten die bedarfsmäßige Verwendung ausreichend ausweisen. Der 40-Pfennig-Wert der Germania-Marken scheint somit über lange Zeit bei den Wertzeichenbeständen der Ostasiatischen Hauptlinie, zum mindesten bei einigen Schiffen, vorhanden gewesen zu sein.
Garski, Würzburg

das sind in jedem Falle die Werte zu 5, 10 und 20 Pfennig. Es hat den Anschein, als sei bei dem Markenbestand der Ostasiatischen Hauptlinie hier eine zusätzliche Maßnahme getroffen, und zwar mit dem 40-Pfennig-Wert der Germania-Ausgabe, dessen Beschaffung durch die ab 1902 zugelassenen Einschreibebriefe erklärbar sein könnte. Im Handbuch werden aus 1906 und 1914 Ablichtungen mit dem 40-Pfennig-Wert gebracht. Es kann hier nun beigesteuert werden mit dem abgebildeten E-Brief aus 1906 mit der DR 75 sowie einem Briefausschnitt mit 5mal 40 Pfennig aus dem Jahre 1909 mit der Marke DR 90. Beide Belege, und be-



Stempel: „Ostasiatische Hauptlinie“ mit Datum vom 17. September 1909 auf Viererblock und Einzelmarke zu 40 Pfennig der Germania-Ausgabe.

Spezial
Nachweisung der Träger- und Zollgebühren.

Tag	Karten- satz Nr.	Wert- satz Nr.	Aufgabeort	Empfänger	Bestimmungs- ort	Gewicht	Träger- lohn		Zoll- betrag		Ges- amte Gebühr		Bemerk- ungen
							M	Stk	M	Stk	M	Stk	
				<i>Marburg</i>			<i>118</i>	<i>2675</i>		<i>2500</i>			
			<i>Marburg</i>				<i>1320</i>	<i>2675</i>		<i>2500</i>			
							<i>740</i>	<i>2675</i>		<i>2500</i>			
							<i>118</i>	<i>2675</i>		<i>2500</i>			

Nachweis für Träger- und Zollgebühren von 25,20 Mark mit Kamerun-Briefmarken.

Neumeldungen und Ergänzungen

Auf dieser und den folgenden Seiten werden mehrere von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft vorgelegte Ganzstücke abgebildet, die durch ihre Seltenheit, aber auch durch Sauberkeit und Schönheit, herausragen.

Absichtlich wurden keine besonders langen Texte dazugeschrieben und Näheres zu den Belegen nur kurz erwähnt. Auch in Zukunft sollen solche Seltenheiten und „philatelistischen Leckerbissen“ abgebildet werden, sofern entsprechende Stücke – gute Fotos von Vorder- und evtl. Rückseite genügen auch – vorgelegt werden. Nur ausgesucht seltene und saubere Brie-

fe und Karten werden abgebildet. Zusendung bitte an die Leitung der Arbeitsgemeinschaft. Adressen auf der letzten Seite im Impressum.

SMS „Goeben“

Auf Feldpostbriefen aus Konstantinopel aus der Zeit des Ersten Weltkrieges, die portofrei befördert wurden, kommen mitunter auf Vorder- oder Rückseite geklebte Mar-



ken der „Kriegsfürsorge“ vor. Die Spendenmarken waren perforiert (Linienzählung), sie sind in mehreren Farben bekannt.

746. (Deutsche Post)

Jerusalem

Bulletin d'exp.

Stube *Stube*
Ci-joint

Anzahl der Soll- und Inhaltserklärungen
Nombre de déclarations en douane.

Wertangabe
Valeur assurée

Nachnahme
Remboursement

21fr

Ägyptische Missionenhaus

Aus Ramla (Palästina)

(Bestimmungsort) in
(Lieu de destination) à

Jerusalem

(Straße und Hausnummer)
Rue n°

Postgewicht *16 1/2 kg 800*
Poids

Sollgebühren *)
Droits de douane. (*)

Post-Erübermachungs-
Acheinement

*) Von der Wert-, Eingang-, Abgang-, Teilhaft- und Bestimmungsart ausstellen.
(*) Codes à remplir par le bureau d'échange d'entr. du pays de destination.

Stempel: „Aus Ramla (Palästina)“ auf Paketkarte



Postkarte

An



das Kaiserliche Bahnpostamt Nr. 18

Postsache.

Berlin O. 17.

Deutsches Postamt Peking: Bestätigungskarte

Kaiserlich Deutsches Postamt.

Peking den 11/9 1912

Am 2/8 ist der von der Bp. 18

Berlin Zug 21 am

Alexandrowo gefertigte Kartenschluß No. 93 hier eingegangen.

Beförderungsdauer 14 Tage.

Es fehlt noch der Kartenschluß vom

Eing 2.9 1912

No



Abbildung des auf Seite 1119 erwähnten verfälschten Feldpostbriefes des Luftschiffes „L 59“. Der Brief ist echt, der Kastenstempel falsch.



Fortsetzung von Seite 1214

Ankunft des Flugzeuges in Lüderitzbucht

„Lüderitzbuchter Zeitung“ vom 26. 6. 1914

Nach mancherlei Verzögerungen, die auf erlittene leichtere Beschädigungen des Flugzeuges und auf ungünstige Witterungsverhältnisse im Inlande zurückzuführen sind, ist Herr Feldpilot Bruno B ü c h n e r am Montag, dem 22. d. Mts., mit dem Otto-Doppeldecker „Rudolph Hertzog“ per Bahn aus Keetmanshoop hier eingetroffen und mit seiner ihn begleitenden Gemahlin auf dem Bahnhof von dem Vorstand des hiesigen Luftfahrervereins willkommen geheißen worden.

Am Dienstag wurde das Flugzeug in dem hinter dem Tennisplatz im Burenkamp errichteten Schuppen montiert, und am Spätnachmittag konnte Herr Büchner bereits einen Sprung von mehreren hundert Metern unternehmen. Den Mittwoch hat Herr Büchner zu einem Orientierungsritt benutzt, um das Gelände um Lüderitz-

bucht herum in Augenschein zu nehmen und gegen Abend einen kurzen Probeflug auszuführen. Heute, Donnerstag, sollen bei günstiger Witterung die Schauflüge ihren Anfang nehmen. Dieselben finden morgens von 7.30 Uhr bis etwa 10 Uhr und nachmittags von 3.30 Uhr bis Dunkelwerden statt; die heißen Mittagsstunden eignen sich nicht zum Aufstieg. Sollte die Tragfähigkeit der Luft sich günstig erweisen, so wird Herr Büchner auch Passagierflüge ausführen. Während die Luftverhältnisse in Swakopmund für Passagierflüge gut waren, mußte sich Herr Büchner in Keetmanshoop wegen geringer Tragfähigkeit auf zwei größere Passagierflüge beschränken. Dagegen konnte er dort mehrere Schauflüge ausführen, die vorzüglich gelangen und enthusiastischen Beifall der Zuschauer hervorriefen. Für den Fall, daß hier Passagierflüge möglich sein werden, haben sich schon mehrere Herren zur Teilnahme an größeren Rundflügen angemeldet.

Die Witterungsverhältnisse sind bisher nicht günstig gewesen. Am Dienstag herrschten noch Ostwind und große Hitze, am Mittwoch aber setzte böiger Nordwind mit dichtem Nebel ein und heute, Donnerstag, begann mit bald stärkerem, bald schwächerem Nordwest und leichtem Regenfall. Hoffentlich dürfen wir für die

Lüderitzbuchter Luftfahrer-Verein.

 Von heute ab täglich 

von 7¹/₂ Uhr morgens und 3¹/₂ Uhr nachmittags im Burenkamp:

Schauflüge

des Feldpiloten Büchner.

Am Sonnabend trifft der Flieger Fiedler auf dem Luftwege hier ein und wird an den Schauflügen am Sonntag hier teilnehmen.

Dauerkarten sind bei den bekannten Verkaufsstellen zu haben.

Der ganze Platz wird polizeulich abgesperrt.

Heute, am Donnerstag Abend 8¹/₂ Uhr, findet in Kapps Saal ein Begrüßungsabend für Herrn Flieger Büchner statt, zu dem Damen und Herren herzlichst eingeladen sind.

Anzeige in der „Lüderitzbuchter Zeitung“ mit der Ankündigung der Flüge der Piloten Büchner und Fiedler.



Das Flugzeug Büchners kurz nach Beginn des Ersten Weltkrieges in Deutsch-Ostafrika.

nächsten Tage auf besseres Wetter rechnen, damit die Schauflüge ungehindert zur Ausführung kommen können.

Am Sonnabend wird das Eintreffen des Herrn Fiedler mit dem Roland-Doppeldecker der Luftfahrzeug-Gesellschaft Berlin hier erwartet. Herr Fiedler will die Strecke Keetmanshoop—Lüderitzbucht auf dem Luftwege zurücklegen und hier an den für Sonntag geplanten Schauflügen teilnehmen...

Lüderitzbuchter Flugwoche

„Lüderitzbuchter Zeitung“ vom 3. 7. 1914

Der Freitagmorgen (26. Juni 1914) brachte herrliches Wetter. Leider aber hatten die Lüderitzbuchter noch nicht gelernt, daß, wer fliegen will, auch früh aufstehen muß. So wurden sie erst aus den Federn geschleucht, als Herr Büchners Motor über Lüderitzbucht knatterte. Herr Büchner führte erst einen Rundflug über die Stadt, den Diamantberg, Burenkamp und Radfordbucht allein aus und wiederholte diesen dann mit seinem ersten Lüderitzbuchter Passagier — einer Dame! Mehrere Flugenthusiasten, die verspätet auf dem Flugplatz im Burenkamp eintrafen, mußten auf den nächsten Tag vertröstet werden, da größere Aufstiege und Rundflüge am besten in den ganz frühen Morgenstunden, vor oder bei Sonnenaufgang, gesche-

hen. Am Freitagnachmittag machte Herr Büchner noch eine Anzahl Sprungflüge und kürzere Rundflüge mit Passagieren. Am Sonnabend hatten sich die would-be-Flieger zwar rechtzeitig eingefunden, aber leider wehte der Ostwind so stark, daß von Aufsteigen nicht die Rede sein konnte. Auch am Sonntag war das Wetter zunächst ungünstig; erst am Nachmittag konnten kleinere Flüge zur Ausführung kommen. Am Montag aber war das Wetter ideal, so daß nicht weniger als fünf Passagierflüge über den Diamantberg, die Radfordbucht, Heistertal und Burenkamp stattfinden konnten. Nachmittags wehte ein kalter Südwest, doch wurden noch einige Sprungflüge gemacht. Auch am Dienstag herrschte frühmorgens prächtiges Wetter. Herr Büchner unternahm in Begleitung von Herrn Bürgermeister Kreplin einen Flug nach den Anlagen der Kolmanskop Diamond Mines Ltd., landete nach 7½ Minuten in Charlottental, wo ein kleiner Imbiß eingenommen wurde, und flog von dort über Buschtal wieder nach Lüderitzbucht zurück. Im Anschluß daran wurden noch zwei Passagierflüge, davon der eine in weitem Rundflug über Stadt und Hafen, ausgeführt. Auch nachmittags konnten noch Passagier-, Schau- und Sprungflüge unternommen werden.

Am Mittwoch sollte ein Überlandflug Lüderitzbucht — Kolmansuppe — Pomona —

Bogenfels vor sich gehen, doch hingen leider schwere Wolken tief am Himmel, so daß der Flieger, wenn er eine genügende Höhe zum Überfliegen der Berge gewinnen wollte, in den Nebel geraten wäre und sich in dem unbekanntem Gelände nicht hätte orientieren können. Nachmittags setzte wieder Südwest ein. Heute, Donnerstag, machte Herr Büchner bei klarem Sonnenschein und leichtem Wind einen weiteren Versuch, den Überlandflug auszuführen, mußte aber nach Zurücklegung von 3–4 km wieder umkehren, da die Windverhältnisse in den höheren Luftschichten zu ungünstig waren. Da Herr Büchners Abreise noch nicht feststeht, jedoch die Möglichkeit vorliegt, daß er den am 4. Juli segelnden Dampfer „Khalif“ zur direkten Reise nach Daressalam benutzen wird, läßt sich noch nicht sagen, ob ein dritter Versuch zur Ausführung des Überlandfluges unternommen werden wird.

Leider kann Herr Büchner seinen Plan, die Reise auf dem Luftwege über Kapstadt fortzusetzen, nicht ausführen, da die Behörden der Union das Überfliegen ihres Gebiets, insbesondere der Befestigungen von Kapstadt und Simonstown, nicht gestattet haben. Herr Büchner wird infolgedessen auf dem Seewege direkt nach Daressalam reisen, um dort während der bevorstehenden Ausstellung Schauflüge zu veranstalten. — Soweit die Meldungen in der Zeitung.

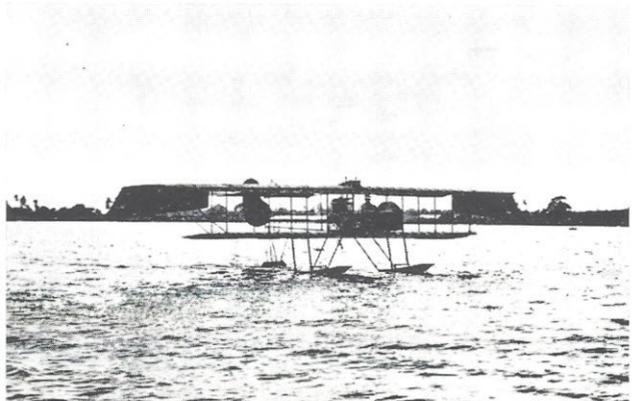
Von Lüderitzbucht kam Büchners Flugzeug mit dem Dampfer „Khalif“ bis Daressalam, wo es nach Ausbruch des Krieges von der deutschen Schutztruppe übernommen wurde.

In Deutsch-Ost wurde es von Leutnant Henneberger als Pilot geflogen; Büchner blieb zwar auch in Ostafrika, geflogen ist er aber nicht mehr.

*

Die anderen beiden Flugzeuge, die bei Kriegsausbruch in Südwestafrika waren, dienten ausschließlich und mit Erfolg Militärzwecken; es wurde mit diesem kostbaren Material sehr vorsichtig umgegangen, denn Ersatzmaterial war nicht da, Betriebsstoff nur knapp.

Büchner ging mit seinem Pfalzdoppeldecker nach Deutsch-Ostafrika, machte auch hier einen Probeflug, um das Flugzeug der Militärbehörde käuflich anzubieten. Es handelte sich um einen Betrag von ca. 40 000 Mark. Schließlich wurde der Doppeldecker aber requiriert. Der Apparat wurde von 2 Flugoffizieren gesteuert. Bei einem Küstenflug stieß er bei der Landung gegen eine Palme, wurde gänzlich zerstört, der eine Flieger war tot, der andere kam mit schweren Verletzungen davon und wurde glücklicherweise ausgeheilt. In Deutsch-Ostafrika hatten wir sonst keine Flugzeuge.



Nach dem Absturz wurde aus dem Pfalz-Doppeldecker in Deutsch-Ostafrika ein Wasserflugzeug gebaut.

Dazu schrieb die „Deutsche Sammlerzeitung“ (Nr. 7, 1924):

Schon nach kurzer Zeit ist die Maschine „bei einem Aufklärungsflug nach Sansibar“ verunglückt; sie geriet in ein Luftloch und schlug auf der Erde auf, anschließend zerschellte sie an einem Baum. Motor und andere wichtige Teile konnten geborgen werden. Daraus wurde in Ostafrika ein neues Wasserflugzeug gebaut. Über dessen Schicksal liegen keine Einzelheiten vor.

*

Die Begeisterung für die junge Fliegerei hatte damals in Südwest solche Höhen erreicht, daß schon in der „Deutsch-Südwestafrikanischen Zeitung“ vom 30. Mai 1914 zusätzlich gemeldet wird: „... schließlich wurde (im Landrat in Windhuk) ein Antrag einstimmig angenommen, der die Verstärkung jeder Schutztruppen-Kompanie um 30 Mann, und ein weiterer Antrag, der die Bildung einer Fliegertruppe neben der Schutztruppe verlangt.“

Weiter berichten die Zeitungen: „Aus Keetmanshoop wurde am letzten Mai-Tag gemeldet, daß Anfang Juni Schauflüge stattfinden werden: Für diese Schauflüge werden Karten zu 5.— und 8.— Mark aus-

gegeben, letztere berechtigen zur Besichtigung und Erläuterung des Flugapparates durch den Flieger. Voraussichtlich sollen auch Passagierflüge veranstaltet werden.

Die Flieger haben gebeten, nach Möglichkeit Landungsplätze einzurichten und durch Ausbreiten weißer Laken oder auf ähnliche Weise kenntlich zu machen. Es empfiehlt sich, solche Landungsplätze einzurichten in Swakopmund, Usakos, Karibib, Okahandja, Windhuk, Omaruru, Tsumeb, Grootfontein-Nord, Rehoboth, Marienthal, Gibeon, Keetmanshoop, Seeheim, Kubis, Aus, Lüderitzbucht und Warmbad. Die Landungsplätze müssen auf freiem, offenem Gelände liegen, frei von Bäumen und größeren Büschen sein und möglichst festen und glatten Grund haben. Wo die Landungsplätze voraussichtlich für dauernd angelegt werden, empfiehlt es sich, sie nicht durch Laken, sondern durch ungefähr zwei Meter große Quadrate aus Kistenbrettern kenntlich zu machen. Diese Bretter müssen mit weißer Farbe oder Kalk gestrichen sein; es empfiehlt sich, an jeder Seite des Flugplatzes mindestens vier solcher weißer Quadrate auszulegen und dieselben durch Klippen oder sonstige zu beschweren. Sobald ein solcher Landungsplatz angelegt ist, wolle man dem Vorstand des Südwestafrikanischen Luftfahrervereins in Keetmanshoop Mitteilung machen, damit für die Bekanntgabe

DR.-MED.-EDUARD-EY-MEDAILLE

Das Kapitel hat beschlossen, für das Jahr 1979 die
Dr.-Ey-Medaille an Herrn

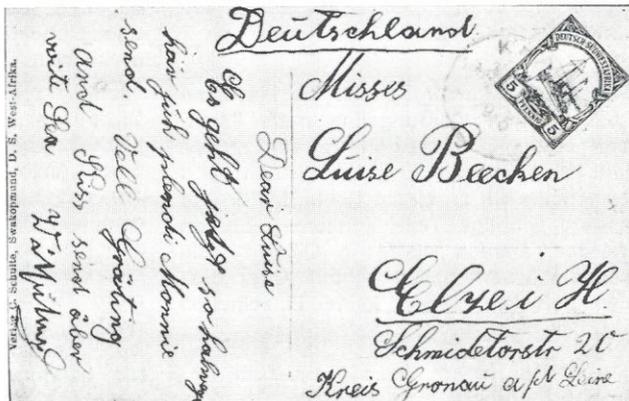
Reinhold Siebentritt

für seine Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Post des ehemaligen Schutzgebietes von DOA zu verleihen.

Dazu herzlichen Glückwunsch.

Die Leitung der Arbeitsgemeinschaft

Postkarte mit Stempel Karibb und Datum vom 9. Juni 1914. Rückseite: Zukunftsansicht von Swakopmund von 1931.



des Landungsplatzes an die Flieger gesorgt werden kann.“

Am 5. Juni 1914 schrieb die Zeitung:

„Herr Büchner hatte sich mit seinem Flugzeug auf dem Rennplatz niedergelassen. In schönem Fluge zog sein ‚Rudolph Hertzog‘ über Windhuk hin. Herr Büchner hat die Windhuker etwas lange warten lassen, aber es ist von der allergrößten Wichtigkeit, daß die ersten Flieger in Südwest recht vorsichtig sind, denn ereignet

sich bei diesen ersten Flügen sofort ein Unfall, so wird die Sache ohne Zweifel auf das empfindlichste geschädigt. Man soll im Gegenteil anerkennen, daß die beiden Flieger ihren Ehrgeiz darin sehen, möglichst gar kein Kleinholz zu machen. Dadurch wird am besten bewiesen, daß Deutsch-Südwest das gegebene Land für die Flugmaschine ist. Sind erste Erfahrungen genug gesammelt, so kommen gesteigerte Leistungen ganz von selbst.“

Luftschiff und Straßenbahn auf der Ansichtskarte von Swakopmund vom Juni 1914 blieben ein Traum. Selbst heute gibt es das nicht. (Sammlung: Grobe)



Berichte für Kolonialbriefmarkensammler, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten. Vorsitzender: Hermann Branz, 1000 Berlin 33, Podbielskiallee 78; Geschäftsführer: Ernst Burk, 4400 Münster, Langeworth 17; Kassierer: Hans-Joachim Spuida, 1000 Berlin 38, Am Schlachtensee 78, Postscheckkonto Hannover 25 58 76; Berichte: Josef Schlimgen, 5300 Bonn 3 (Beuel), Auguststraße 39.