

Bernhard Buchholz

Die geplante deutsch-englische Luftschiff-Expedition über Neuguinea 1914

Für das Frühjahr 1914 plante ein eigens dafür gebildetes Komitee eine deutsch-englisch-holländische Luftschiffexpedition zur Erforschung des Inneren Neu-Guineas. Alle drei Nationen teilten sich seinerzeit diese Insel als Kolonialbesitz, bei der die westliche Hälfte der Insel holländisch, der südöstliche Teil britisch und der nordöstliche Teil deutsch war.

Zu diesem Komitee, das sich am 18.05.1913¹ an Kaiser Wilhelm II. mit der Bitte um allerhöchste Unterstützung dieser Luftschiffexpedition wandte, gehörten Persönlichkeiten wie der berühmte Neuguinea-Forscher Prof. Neuhaus², der Direktor der Neuguinea-Company v. Beck, Prof. Mieth, Prof. Dr. Heck, Graf Bernstorff und der Oln. a. D. Paul Graetz, der 1907-09 Südafrika mit dem Auto und 1911/12 das südliche Afrika mit dem Motorboot durchquert hatte und von den Afrikanern Bwana tucke tucke genannt wurde. Paul Graetz war der Vorsitzende dieses Komitees und auch die treibende Kraft jener Expedition. Es war Abenteuerlust, Wagemut und die Begeisterung für das technisch Machbare, das diese Herren antrieb.

Paul Graetz, geübt als Reisender, der mit Vorträgen und Büchern derartige Projekte öffentlich zu machen und zu finanzieren wußte, wollte den Namen des Luftschiffes für 50.000 brit. Pfund an eine engl. Industriegesellschaft vertreiben. Die Vorbereitungszeit für ein solches Unternehmen veranschlagte Graetz auf 1 Jahr.³

„Es war geplant, die Kosten der Expedition, welche auf etwa 3 Millionen Mark veranschlagt waren, unter maßgeblicher Beteiligung der Staaten Deutschland, England und Holland mit je 1 Mill. Mark, durch Spenden aufzubringen und dazu sollten Marken (Spendenmarken) als Gegenwert dienen.“⁴ Zu Mitgliedern einer solchen Expedition sollten Paul Graetz als Expeditionsleiter, Prof. Neuhaus als Neu-Guinea-Forscher, der Engländer Colonel Smyth für Geographie und Kartographie, ein Botaniker, ein Geologe, ein Meteorologe, 2 Fachleute für Aerophotogrammetrie, ein Funkentelegraphenspezialist, ein Spezialist für Hallenbau, ein Gasaufbereitungsfachmann, ein Kaufmann und die 6-köpfige Mannschaft des Zeppelins gehören.⁵

Die sich in der einschlägigen Literatur wiederfindende gängige Meinung, nach der dieses Unternehmen durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges nicht mehr zustande kam, stimmt leider nur zum Teil, denn wie so oft im Leben hat die Wahrheit viel mehr Facetten als die Propaganda. Aber lassen wir die Fakten sprechen ...

Das Komitee und allen voran Paul Graetz trieb an, daß im äußerst unzugänglichen Landesinneren Neuguineas riesige Goldvorkommen vermutet wurden, das Landesinnere durch schroffe Gebirge weitestgehend unzugänglich war und Kenntnisse des Landes nur aus Küstenregionen dieser zweitgrößten Insel der Erde stammten. Paul Graetz schrieb: „Die Eigenart des Landes besteht in dem schier undurchdringlichen Urwald, der Zerrissenheit des Geländes und den zwischen 4 und 5000 m hohen Gebirgen. Hierzu kommen nach Prof. Richard Neuhaus die häufigen Erdbeben, von denen in 2 Monaten 28 gezählt wurden, die Plage der Landblutegel, die Niederschläge, welche in einer Nacht mehr Regen niedersenden, als in Mitteleuropa im ganzen Jahr niedergeht und schließlich die außerordentlichen Anforderungen des Klimas an die Gesundheit des Europäers.“⁶

Die später, nach der Besetzung Deutsch-Neuguineas und dem 1. Weltkrieg, erfolgte Ausbeutung der reichen Goldfelder im Inneren Neuguineas, das sei hier vorab vermerkt, war nur mit Hilfe der

¹ Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 43 ff.

² vergl. Neuhaus: „Deutsch-Neuguinea“ Reimer Berlin 1911, 3 Bde., 1442 S., 336 Taf., 2 Kart., sehr selten

³ Bundesarchiv R 1001/2365

⁴ F. Mayer in DZB 1941, S. 45

⁵ Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 66 ff.

⁶ Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 61 ff.

deutschen Junkers-Flugzeuge möglich, die von Deutschland den Engländern und Australiern geliefert wurden.⁷

Neuguinea war klimatisch und geologisch für klassische Forschungsreisen zu Fuß bzw. per Boot denkbar ungeeignet. Hinzu kam, daß Paul Graetz seine durch die Afrikadurchquerungen erlangte Popularität zum Gelingen der Luftschiffexpedition einsetzte und damit ungewollt an den Eitelkeiten der Repräsentanten des Reichskolonialamtes (RKA) kratzte. Solf, der seinerzeit Staatssekretär des RKA war, mußte mit ansehen, wie Graetz seine Petition über den Staatssekretär des Geheimen Zivilkabinetts v. Valentini an ihm vorbei an den Reichskanzler, und den Kaiser richten konnte.⁸ Hinzu kam, daß das RKA wie jede andere Reichsbehörde Erkundigungen einzog, um sich ein abschließendes Urteil bilden zu können.

Unter dem 05.06.1913 schreibt Dr. A. Hildebrandt, Luftschifferhauptmann a. D. an Solf: „Mir ist es völlig unverständlich, wie ein Heißluft-Luftschiff die Aufgabe einer längeren Fahrt erfüllen will, und wie ein solches Luftschiff Motoren tragen soll, die 1000 PS entwickeln, wie es endlich die für eine längere Fahrt erforderlichen Betriebsmittel aufnehmen kann. Die Dimensionen müßten ungeheure sein, denn, wenn auch die Temperatur der Luft auf 100°C erhitzt würde, so würde der Auftrieb pro 1 Kubikmeter nur 0,347 kg betragen. In Neu-Guinea müssen aber Höhen, soweit ich orientiert bin, von rund 2500 m überwunden werden, in welcher Höhe 1 Kubikmeter Luft von 0°C nur 0,95 g wiegt. Es ist ein kleines Rechenexempel, festzustellen, dass ein Heißluft-Luftschiff mit derartiger Belastung, wie sie für die Expedition nötig ist, nicht geschaffen werden kann. Es erscheint ausgeschlossen, daß irgend ein ernst zu nehmender Fachmann die Möglichkeit zugegeben hat, daß die Expedition mit einem solchen Luftschiff [...] ausgeführt werden kann. Für die Durchführung der Expedition halte ich eine Summe von 4 Millionen Mark für erforderlich. Davon kämen 1 Million auf das Luftschiff mit Zubehör, 1 Million Mark auf die drehbare Halle, eine halbe Million auf die Vorversuche, der Rest für die Durchführung der Expedition.“⁹

Gouverneur v. Puttkamer schrieb in der „Täglichen Rundschau“ vom 11. 03. 1914: „Wie auf Seite 36 der zweiten Auflage der Broschüre „Die Vermessungsluftschiff-Expedition nach Neu-Guinea“ (Verlag Wilhelm Süsserrot, Berlin W 30) hervorgeht, benötigte Bayern bei 76.000 Geviertkilometern 63 Jahre, und die Vermessungsarbeiten (mittels Photogrammetrie) kosteten einschließlich Katastrierungsarbeiten 13 Millionen Mark. Würde Brasilien genau wie Bayern vermessen, so würde dasselbe 6900 Jahre Zeit und 4,72 Milliarden Mark kosten.“¹⁰

Graf Zeppelin schrieb unter dem 07.06.1913 an Solf: „Nach den bereits gemachten wissenschaftlichen Vorarbeiten und Versuchen ist die Ausführbarkeit bester Landesaufnahmen durch Anwendung der Photogrammetrie aus langen starren Luftschiffen nicht zu bezweifeln. Eine Landesaufnahme von ganz Neu-Guinea mit Hilfe von gasgetriebenen Luftschiffen herzustellen, halte ich, wenigstens zur Zeit noch, für undurchführbar, wegen des Zusammenfallens tropischer Wärme mit 4 bis 5000 Meter hohen Bergen. [...] Es ist nicht wahrscheinlich, daß es dem Oberleutnant a. D. Graetz gelingen wird, ein für große Fahrt taugliches Heißluftschiff zu bauen“¹¹

Damit tauchte ein weiteres Problem auf. Graetz war ungewollt in das Räderwerk der Lobbyarbeit geographischer Kartenhersteller geraten, also der in der Kolonialpolitik sehr einflußreichen Verlage wie Dietrich Reimer oder Justus Perthes. So bekannte Graetz auch in seiner „Entgegnung der Leitung der Neu-Guinea-Expedition auf die Eingabe des Reichs-Kolonialamtes an den Reichstag“:[...] sondern, das der Hauptgrund des Vorstoßes gegen mein Unternehmen wahrscheinlich ganz wo anders liegt. Danach habe ich, ohne es zu ahnen, an einem Monopol gerüttelt, an dem Monopol der Kartenherstellung in unseren Kolonien! [...] Von diesem Gesichtspunkte aus erscheinen freilich die Angriffe des Reichs-Kolonialamtes auf meine Expedition, deren Hauptaufgabe die Kartenherstellung sein soll, ebenso wie der Zeitungsartikel des früheren Geographen und Kartographen im Reichs-Kolonialamt Dr. A. v. Danckelmann (Berliner Tageblatt vom 17.02.1914, Abendausgabe), und der Aufsatz des bei der Firma Dietrich Reimer angestellten Kartenzeichners Moisel (Tägliche Rundschau vom 02.09.1913) in einem recht merkwürdigen Licht“¹²

⁷ F. Mayer in DBZ 1941, S. 45

⁸ Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 43

⁹ Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 46

¹⁰ Tägliche Rundschau Nr. 59 vom 11.03.1914, vergl. auch Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 219

¹¹ Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 47

¹² Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 181 ff.

Weiterhin kam hinzu, daß in den Kartographenabteilungen die „Nerven blank lagen“, hatte es doch nach dem Krieg in Deutsch-Südwestafrika heftige Kritik an der Genauigkeit der Karten gegeben. Dr. Gasser-Darmstadt formulierte diese Kritik zusammenfassend auf die bereits ablehnende Haltung des RKA in demselben Papier an den Reichstag recht undiplomatisch: „Über dieses bei Dietrich Reimer durch den Kolonialkartographen M. Moisel angefertigte Kartenwerk sind inzwischen so reichhaltige Erfahrungen gesammelt worden, daß man nicht zu weit geht, ihnen darin Ausdruck zu geben, daß diese Karte (Deutsch-Südwestafrika) eine Genauigkeit oder besser eine Ungenauigkeit von 10-25 Kilometern aufweist. Welchen Einfluß in dieser Dehnbarkeit auf den Verlauf eines Krieges haben, kann sogar jeder Zivilist beurteilen. [...] Mancher deutsche Reiter hat 1904 sein Vertrauen auf diese Karte mit seinem Leben bezahlt!“¹³

Zu den Gutachten, die das RKA einholte, gehörte auch die Internationale Kommission für wissenschaftliche Luftschiffahrt, in deren Namen der Vorsitzende Hergesell unter dem 12.06.1913 antwortete: „Nach meiner Ansicht könnte zur Zeit die Erforschung von Neu-Guinea nur mit Zeppelinluftschiffen heutzutage ernsthaft ins Auge gefasst werden. Wenn solches zur Ausführung kommen sollte, müsste man in Neu-Guinea Luftschiffhallen und wahrscheinlich auch Fabriken zur Erzeugung des Wasserstoffes gebaut werden. Das sind nicht Pläne, die unausführbar sind, aber natürlich ganz besondere Kosten erfordern, zumal die Zeppelinluftschiffe nicht mit eigener Kraft ihren Bestimmungsort erreichen können, sondern an Ort und Stelle zusammengesetzt werden müssen.“¹⁴

Paul Graetz hatte aber auch noch ganz andere Widersacher. Richard Adolph, Civil-Ingenieur in Berlin-Wilmersdorf, schrieb am 09.05.1914 an das RKA: [...] „ich nehme an, daß dieses Amt (das RKA) an den etwas sonderbaren Geschäftsprinzipien des Olt. Graetz sicher auch ein Interesse hat. [...] Ich bin nämlich der Inhaber der vom kaiserlichen Patentamt gesetzlich geschützten Postkarte, die Herr Olt. Graetz in seinem Schreiben anführt und die er für seine Zwecke benutzen will. Ich habe mit Olt. Graetz am 27.03. 1914 einen diesbezüglichen Vertrag geschlossen, nach welchem dieser die Verwertung und Ausnutzung meiner Postkarte übernimmt und bin an diesem Geschäft mit 33% am Gewinn beteiligt. [...] Außer der Beteiligung von 33% hatte Obltn. Graetz an mich am 10. und 30. April 1914 größere Barzahlungen zu leisten, diese aber wohl vor lauter Patriotismus ganz vergessen, so daß ich ihn daran erinnern, ja sogar verklagen musste.“¹⁵

Solf, der aus den bereits skizzierten Gründen negativ vorgespannt war, schrieb an den Kaiser unter dem 30.06.1913: „Die Liste der Teilnehmer weist nur einen englischen Namen auf, dessen Träger seine Teilnahme in Aussicht gestellt hat. Ob namhafte englische Forscher sich Oberleutnant Graetz unterordnen werden, ist mir zweifelhaft. Der Plan, den Namen des Luftschiffes in England zu Reklamezwecken zu verkaufen, zielt nach einer Richtung, die es bedenklich erscheinen läßt, das Unternehmen in Deutschland auf nationaler Grundlage zu organisieren und unter Allerhöchster Protektion zu stellen. [...] Auch in der deutschen Presse ist das reklamehafte Verhalten des Oberleutnant Graetz, wenn auch nur sehr vereinzelt, stark getadelt worden.“¹⁶

Zusammenfassend darf man feststellen: Graetz hatte sich „zwischen alle Stühle“ gesetzt; er verstand sich als Mittler zwischen England und Deutschland, was unweigerlich Mißtrauen in der patriotisch geprägten Vorkriegszeit, insbesondere in den Behörden hervorrufen mußte. Graetz hatte zudem Solf übergangen, die Kartographenlobby herausgefordert, seine Finanzierung war in der Höhe als auch in der Zusammensetzung zweifelhaft, technische Bedenken standen der Expedition entgegen und das RKA mußte befürchten, daß eine derartige Expedition viel größere Geldbeträge durch weitere Nebenkosten verschlingen würde als geplant, die in Zeiten knapper Kassen und endloser Debatten im Reichstag um die Selbstfinanzierung der Schutzgebiete direkt in den Kolonien viel sinnvoller investiert werden konnten. Was sollte also anderes herauskommen, als ein Scheitern dieses Planes mit einem Luftschiff Neuguinea zu kartographieren? Graetz hatte beim Kaiser noch nachträglich Mißtrauen erregt, nachdem er in Monaco um die Gunst des Fürsten buhlte, die Luftschiffexpedition vom Herrscherhaus der Grimaldis finanzieren zu lassen ...

Daß seitens Solfs „wohlwollende“ Gutachten zugezogen wurden, steht sicherlich außer Frage. Sicher ist auch, daß eine Menge „Bedenkenträgerei“ der Fachleute mit im Spiel war, den das im Weltkrieg

¹³ Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 182 ff.

¹⁴ Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 59

¹⁵ Bundesarchiv R 1001/2365 Blatt 237

¹⁶ Bundesarchiv R 1001/2365

umgebaute und verlängerte Marine-Luftschiff L59 unter Kommando von Kptltm. Bockholt bewies bereits 1917 mit 20 t Kriegsmaterial Richtung Deutsch-Ostafrika zu Lettow-Vorbeck eindrucksvoll, daß Fernfahrten der Zeppelin-Luftschiffe unter Bedingungen der Tropen durchführbar waren, wengleich der Wagemut der Mannschaft durch Rückruf des Reichsmarineamtes in Höhe von Khartum (Sudan) zum vorzeitigen Abbruch dieser einzigartigen Fahrt nach fast 20.000 km zwang.

Seit „Friedemanns philatelistischen Berichten“ Nr. 130 (1927) in der eine Spendenmarke zu 2 Pfg. der Deutsch-Englischen Luftschiffexpedition abgebildet wurde, tauchten wiederholt Meldungen in der philatelistischen Fachpresse zu diesen Marken auf, die, obwohl keine Briefmarken und auch keine Essais, sogleich das lebhafteste Interesse der Philatelisten auf sich zogen. Von diesen Vignettenmarken, die als Spendenmarken konzipiert und ggf. als Verschlussmarken einer möglichen Postbeförderung über Deutsch-Neuguinea benutzt werden konnten, wurden insgesamt 5 Werte in der Reichsdruckerei Berlin auf Wasserzeichenpapier der Württembergischen Post im Muster Kreuze und Ringe der Jahre 1906-1912 hergestellt.

Das war die 2 Pfg.-Marke ultramarin, die auch olivgrün im Motiv Zeppelin über Palmen eingerahmt von deutscher und engl. Kriegsflagge ausgeführt wurde, die mehrfarbige 1 Mark-Marke in ähnlichen Motiv mit Zeppelin über einem Archipel, die mehrfarbige 20-Mark-Marke mit den gekreuzten Kriegsflaggen Deutschlands und Englands sowie der einfarbig braune 1000-Mark-Wert mit den Bildnissen der Monarchen Deutschlands und Großbritanniens wiederum von den Kriegsflaggen beider Länder eingerahmt. Mit Ausnahme der 1000-Mark-Marke waren alle Marken gummiert und nicht auf dickem Kartonpapier ausgeführt.



5539

Die erstmalige Abbildung aller Marken erfolgte dann 1937 in Senfs „Illustriertem Briefmarken-Journal“.¹⁷ Die Sprünge in der Wertstufung der Marken entsprach dem Selbstverständnis des Expeditions-Komitees, nachdem Spenden aller Größenordnungen willkommen waren. „Daraus erklären sich auch die hohen Beträge der 20- und 1000-Mark-Werte.“¹⁸

Auffallend bei den Marken ist auch der nur deutsche Text. Paul Graetz plante noch eine englische und auch eine holländische Ausgabe. Letztere sollten jedoch im

Motiv mit dem Monarchenbildnis Hollands von der deutsch-britischen Ausgabe abweichen.¹⁹ Von den Auflagezahlen der Vignettenmarken wurde bis heute nichts bekannt. Die Platten, die der Herstellung der Marken dienten, sind nachweislich in der Zeit des 1. Weltkrieges vernichtet worden.

Nachdem Schlimgen noch vermutet hatte, daß die Marken in Bogen zu 25 Stück gedruckt wurden,²⁰ tauchte bereits einige Zeit später ein kompletter Bogen zu 50 Stück (5 Werte waagrecht, 10 Werte senkrecht) auf,²¹ der wie bereits bei Schlimgen die HAN 666.13 zeigte.

Die 1000-Mark-Marke wurde in Stahltiefdruck auf weißem dicken und wie bereits erwähnt un gummierten Papier ausgeführt. Der Bogenrand aller Marken besitzt eine umlaufende Strichliste. Hoffmann-Giesecke erwähnt ein ungezähntes Essai zu 20-Mark in Hochformat, sowie ungezähnte Probedrucke der 1000-Mark-Marke in schwarz und braun.²²

¹⁷ Ill. Briefmarken-Journal 1937, S. 249

¹⁸ F. Mayer in DBZ 1941, S. 45

¹⁹ F. Mayer in DBZ 1941, S. 45

²⁰ vergl. Berichte für Kolonialmarkensammler Nr. 65, S. 1125

²¹ vergl. Berichte für Kolonialmarkensammler Nr. 74, S. 1275

²² vergl. Hoffmann-Giesecke in Sammler-Dienst 1954, S. 893

Paul Graetz soll nach Aussage von F. Mayer von diesen Marken selbst nur 2 schwarze Klischeeabzüge der 2-Pfg.-Marke besessen haben.²³

„Zur Propaganda für die Expedition und zur Aufbringung von Geldmitteln sollte auch auf der Weltausstellung in San Francisco 1915 in einer deutschen Luftschiff-Ausstellung ein Vermessungs-Luftschiff-Zeppelin gezeigt werden, mit welchem 100 Dauerflüge zu 10 Teilnehmern für je 100 \$ und 200 Kurzflüge zu 10 Teilnehmern für je 20 \$ vorgesehen waren. Weiter war die Ausgabe (der bereits erwähnten) Zeppelin-Postkarte mit eingedruckter amtlicher Sonderbriefmarke vorgesehen, die 100 000 Mark einbringen sollte.“²⁴ Den Druck dieser Zeppelin-Postkarte hätte die Druckerei Dünnhaupt in Köthen/Anhalt ausgeführt.

Nach meiner Beobachtung der Briefmarken-Auktionen in den vergangenen 15 Jahren findet man von diesen Marken mit aufsteigender Wertstufe immer weniger Angebote. Der 1000-Mark-Wert und auch die 2-Pfg.-Marke oliv stellen nach meiner Ansicht die großen Seltenheiten dieser Ausgabe dar. Angebote gibt es dazu praktisch nicht.

Als nun auf der 32. Hardsbeck-Auktion in Berlin (21.-23.04.05) ein kompletter Satz der Ausgabe (allerdings ohne die relativ häufige 2-Pfg.-Marke ultramarin) aber immerhin mit dem 2-Pfg.-Wert in oliv und der 1000-Mark-Marke als Los: 5539 bei einem Ausruf von 500.- € angeboten wurde, war mir sofort klar, daß der Zuschlag „durch die Decke gehen“ mußte. So kam es dann auch: 5700.- € zuzüglich „Rollgeld“. Eine komplette Ausgabe in dieser Form hatte ich zuvor noch nie registrieren können.

Umso erstaunter war ich, als ich in Erarbeitung dieses Artikels im Bundesarchiv intensiv recherchierte und in den Microfiches der verfilmten Originalakten 2 Klischeeabdrucke der 1000-Mark-Marke und eine Einheit von 8 Stck. 1-Mark-Marken (2 waagrecht, 4 senkrecht) aus der linken oberen Bogenecke mit Strichleiste fand. Da es die Originalakten noch gibt, darf als gesichert gelten, daß noch manche Rarität weitestgehend unerkannt im Aktenbestand des Reichskolonialamtes schlummert ... Ein Schelm, der Schlimmes darüber denkt, weshalb die Originalakten der Öffentlichkeit entzogen wurden ...



In meiner Registrierung habe ich von einer 2-Pfg.-Marke (offenbar ultramarinfarbig) eine Abbildung, die einen restsseitigen noch lesbaren Teilgefälligkeitsstempel Stuttgart zeigt und bei „Jennes und Klüttermann“ als Los 2529 am 06.08.2005 nach einem Ausruf von 100.- € für 80.- € zugeschlagen wurde. Interessant daran ist, daß gerade ein Postbeamter in Stuttgart (vielleicht selbst Philatelist) derlei duldete oder praktizierte. Wir erinnern uns, das gerade Stuttgart eben die Postanstalt war, die nach der geplanten aber durch Kriegseintritt der USA nicht mehr stattgefundenen 3. Tauchbootfahrt der „U-Deutschland“ einige Außenumschläge, die mit 2-Mark frankiert werden mußten, auf bis heute ungeklärten Wegen an Sammler bzw. Briefmarkenhändlern abgegeben hatten ...

Diese Überbleibsel einer Fernerkundung Neuguineas mittels Zeppelin werfen ein bezeichnendes Bild auf den Forscherdrang und die Begeisterung für das technisch Machbare einer Nation, die seinerzeit keine Mühen scheute, Neues zu versuchen - eine Tugend die uns heute in unserer heutigen globalisierten Welt gut täte: Vertrauen in unsere eigenen Stärken und Glaube an uns selbst, fern politischen Gezänks und ritualisierter Kleingeisterei.

²³ F. Mayer in DBZ 1941, S. 45

²⁴ F. Mayer in DBZ 1941, S. 45