

Der besondere Beleg

Schon mehrfach habe ich besondere Belege aus meiner Sammlung gezeigt und beschrieben, siehe z.B. den Beleg „Drei australische R-Zettel auf einem Brief – wer bietet mehr?“ in BUMERANG Nr. 13/1990.

Heute möchte ich einen Beleg vorstellen, der auf den ersten Blick nicht ungewöhnlich ist. Auch nicht auf den zweiten, dritten oder vierten Blick. Man muss seine Geschichte kennen, um zu ermessen, wie wertvoll er mir persönlich ist.



In den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts (hört sich gut an!) habe ich viel Aufwand damit getrieben, mir aus allen Winkeln der Welt besondere Abstempelungen / Belege zu beschaffen. Die australischen Gebiete in der Antarktis gehörten auch zu meinem speziellen Sammelgebiet Australien und so schickte ich vor genau 25 Jahren, im Herbst 1979, den hier gezeigten vorbereiteten Brief an die Universität von Tasmanien nach Hobart, weil ich in der DBZ gelesen hatte, dass von dort eine spezielle Expedition in die Antarktis geschickt werden sollte. Einige Wochen später erhielt ich einen netten Brief vom Manager der University of Tasmania, der mir erklärte, dass das Schiff mit der Expedition bereits unterwegs sei, man aber versuchen werde, meinen Brief mit einem Versorgungsflug nachzuschicken.

So weit so gut. Mein Brief war auf dem Weg und offensichtlich in guten Händen. Damit hätte ich in Ruhe auf die Rückkehr meines Briefes warten können – und hätte damit die Chance auf eine einzigartige Freundschaft vertan. Natürlich schrieb ich zurück an meinen heute guten Freund Stefan und wir stellten schnell fest, dass wir so viele gemeinsame Interessen hatten. Stefan interessierte sich damals auch für Philatelie; heute sieht er nur noch zu, dass er möglichst viele Besonderheiten für meine Sammlung arrangieren kann. Wer meine Sammlung über besondere Versendungsformen kennt, wird wissen, dass solche Belege nur von einem aufmerksamen Philatelisten dort, der auch an das entsprechende Material herankommt, zusammengetragen werden können. Ich bin auch sicher, dass mein heutiges Wissen und die Begeisterung über die Philatelie Australiens nicht ohne meine Freundschaft mit Stefan hätte erlangt werden können.

Bereits 1982 wagten meine Frau und ich die erste große Reise, gleich nach Australien. Wir mussten unbedingt den Mann und seine Familie kennenlernen, dessen Briefe so freundschaftlich waren. Bei der Ankunft auf dem Flughafen von Hobart (damals stieg man noch aus dem Flugzeug auf das Vorfeld des Flughafens und holte seine Koffer vom E-Karren ab) wussten wir sofort, als uns ein freudestrahlender Mann empfing, dass dies eine besondere Bekanntschaft werden würde. Zwischenzeitlich waren wir dreimal in Australien und hatten zwei Gegenbesuche in Hamburg. Stefans Tochter Ingrid war als Lehrerin in London und besuchte uns von dort. Und Stefans Sohn Ben ist mein Patensohn. Und das alles wegen eines nach Hobart geschickten Briefes.

In den 25 Jahren unserer Freundschaft hat es wohl keine Woche gegeben, in der nicht mindestens ein Brief je Richtung ging. Eher mehr noch in Süd-Nord-Richtung. Und an Erntagen fertigt auch Stefans liebe Frau Rosie Briefe für mich ab. In letzter Zeit ist die Verbindung über E-Mail hinzugekommen, die aber unsere normale Korrespondenz mit der Post nicht stört.

Solch eine Freundschaft aus weiter Ferne bringt natürlich auch viel Wehmut. Wir schämen uns nicht unserer Tränen bei jedem Abschied, könnte er doch immer der letzte sein. Und eines hoffentlich fernen Tages wird es auch so sein. Bis dahin bleibt uns immer die Hoffnung auf ein gesundes Wiedersehen – irgendwann.

Sie werden jetzt verstehen, weshalb der eher unscheinbare Beleg ein besonderer für mich ist.

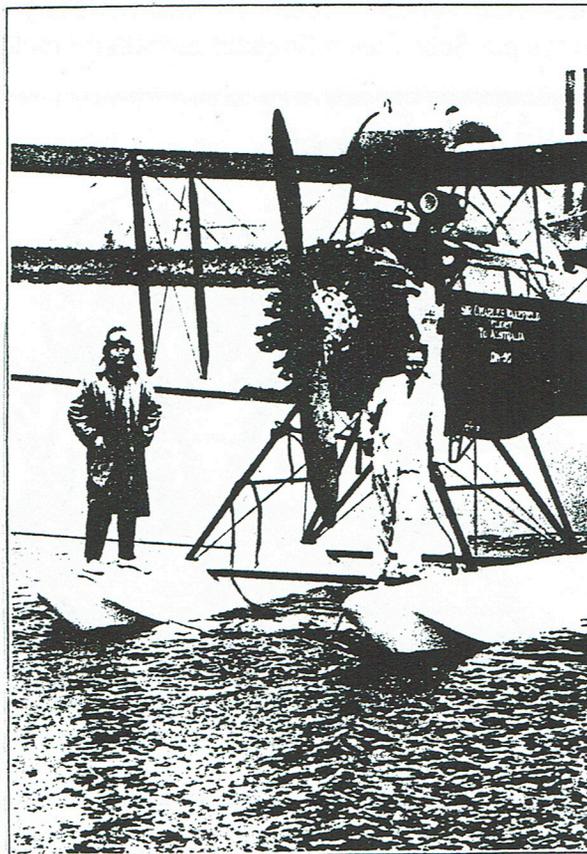
Hans Sorge

Den nachfolgenden Artikel fand ich in der Juni 2004 Ausgabe des *Bulletin* der British Society of Australian Philately. Ich gebe ihn hier übersetzt wieder:

Hans Sorge

Cobham Air Mail verspätet durch Schüsse auf Flugingenieur

Alan Cobham verließ den Fluss Medway nahe Rochester am 30. Juni 1926 in einem DH50J-Flugzeug (Registriernummer G-EBFO) mit dem Ziel Australien. Sein Flugzeug war das vierte, das von Europa aus Australien mit eigener Kraft erreichen sollte und das erste von Großbritannien seit dem Flug von Parer und McIntosh sechs Jahre davor. Es war das erste britische Wasserflugzeug, das den Flug machte.



In Rochester vor dem Flug
A.J. Cobham A.B. Elliot

Cobham wurde auf diesem Erkundungsflug begleitet von Arthur Elliot, der ihn schon auf früheren Flügen nach Rangoon und Capetown begleitet hatte. Während der Teilstrecke von Bagdad nach Basra, wegen eines Sandsturmes im Tiefflug, schlug ein vom Erdboden abgefeuertes Geschoss durch beide Wände der Kabine und durch eine Auslieferungsbox vom Außenministerium an den Generalgouverneur von Australien. Ferner beschädigte das Geschoss die Benzinleitung, ging durch Elliot's Arm, zersplitterte den Knochen, fuhr durch seine linke Seite und durch beide Lungenflügel und durch die rechte Achselhöhle. Elliot starb an den Wunden in einem Hospital in Basra. Cobham unterbrach den Weiterflug um in Zusammenarbeit mit den Behörden den Schützen zu identifizieren. Schließlich wurde der Mann identifiziert.

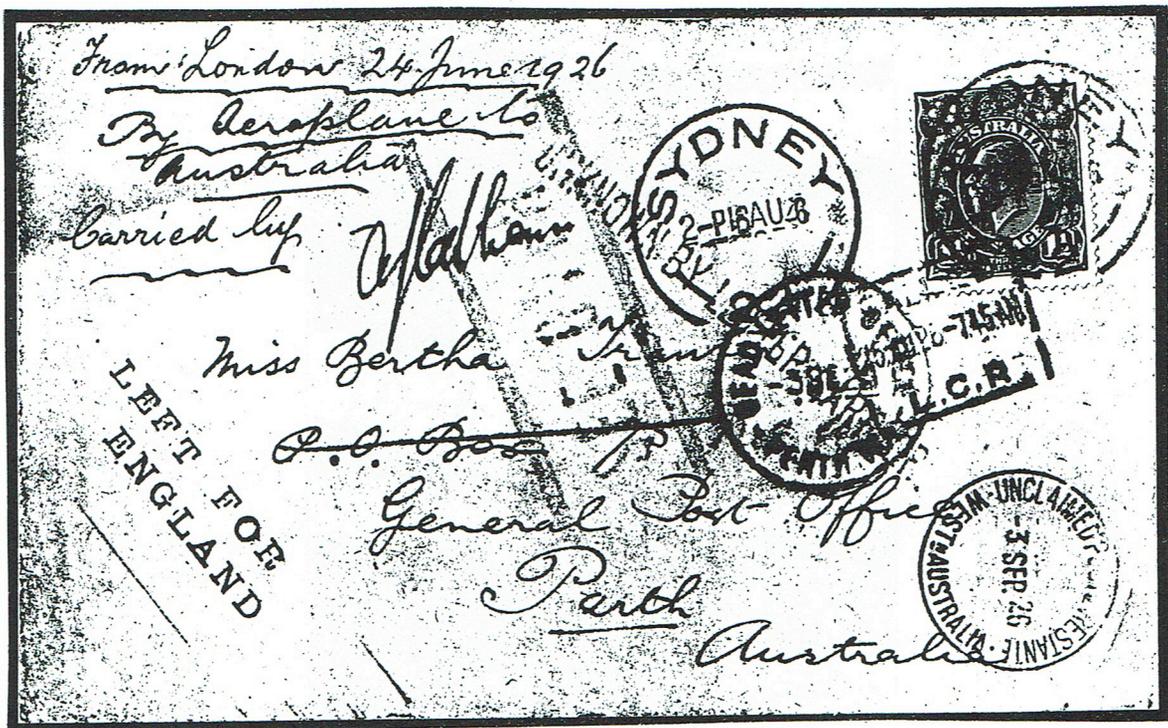
06/70

Am 13. Juli, mit einer Verspätung von 6 Tagen, wurde Cobham überredet, den Flug fortzusetzen. Er verließ Basra mit einem neuen Flugingenieur, Sergeant Alan Ward von der RAF: Sie erreichten Darwin am 5. August und Sydney am 11. August. Hier blieben sie vier Tage, bevor sie mit dem Flug nach Melbourne die Reise vollendeten. Bei der Ankunft auf dem Essendon Flugplatz wurden sie von einer Menge von 150 000 begrüßt.

Cobham transportierte Briefe auf Zwischenstrecken in Indien und Burma. Sehr wenige Briefe wurden von England nach Australien transportiert und waren an Bord, als Elliot erschossen wurde.

Field schreibt: *Cobham transportierte zehn signierte Briefe von Rochester nach Darwin mit seiner handschriftlichen Angabe der Daten von Abflug und Ankunft. Sie waren adressiert an ihn selbst c/o PMG, Melbourne.*

Dies ist nicht korrekt. Zehn solcher Briefe wurden transportiert zwischen Darwin und Sydney. Nur ein Brief, adressiert an A. MacVernon, wurde in beiden Richtungen transportiert und nur der unten gezeigte Brief wurde per Schiff nach England zurückgeschickt nach dem Flug.



Der gezeigte Brief wurde nach Sydney transportiert und auf den Postweg gegeben am Tag nach dem Abflug von Cobham nach Melbourne. Gestempelt **SYDNEY 2-P16AU26 -22-** wurde er nach Perth befördert, aber der Adressat war abgereist.

Fünf Markierungen scheinen in Perth angebracht worden zu sein:

CALLED 25AU26-7.45AM L.C.R.

UNKNOWN BY LETTER CARRIER.

UNCLAIMED POSTE RESTANTE -3SEP.26 WEST AUSTRALIA

DEAD LETTER OFFICE -2SEP26 PERTH WA

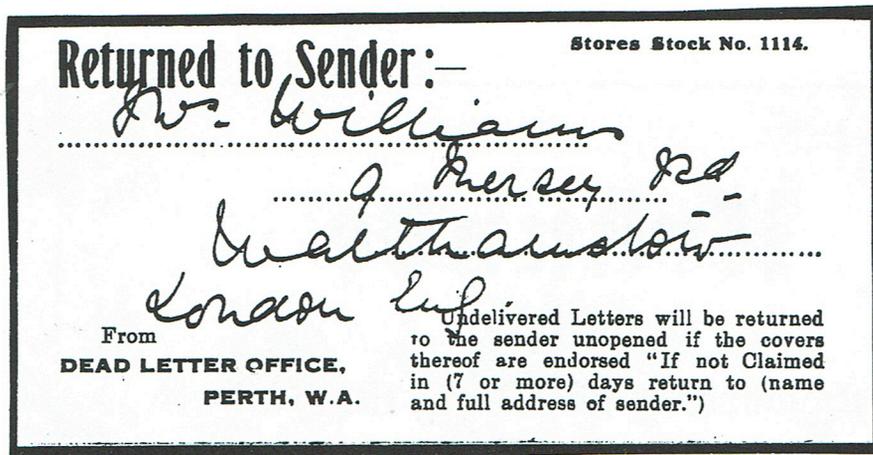
(alle vier sind Post Office Stempel)

LEFT FOR / ENGLAND

in violett aufgedruckt.

Außerdem ein violetter Einzeilenstempel in Doppellinien, 55 x 21 mm: **SEE OVER**

Ein 'Returned to Sender'- Aufkleber ist auf der Rückseite des Umschlages angebracht. Cobham hatte Melbourne am 29. August verlassen und Darwin am 4. September. So gab es keine Möglichkeit, den Brief mit Luftpost an den Absender zu retournieren und er wurde mit dem Schiff zurückgeschickt.



Auf dem Rückflug gab es Verspätungen wegen Reparaturarbeiten in Siam und unfreundlicher Wetterverhältnisse. Der Rückflug endete am 1. Oktober 1926 auf der Themse.

Literaturhinweise:

Brown, Jeffrey:	Indian Air Mails, The India Study Circle for Philately, 1995
Cobham, Sir Alan KBE:	Australia and Back, A & C Black, London, 1926
Eustis, Nelson:	The Australian Air Mail Catalogue, 7 th Edition, Adelaide 2002
Field, Francis J:	Sir Alan Cobham, KBE, Famous Aerial Postmen No 7
Gibson, R J:	Preludes to Australia's International Air Mails, QANTAS 1969
Wixted, Edward:	The North West Aerial Frontier 1919-1934, Brisbane 1985

Anmerkung: Der Brief wurde im April 2004 für £2.352 bei Harmers of London versteigert.
