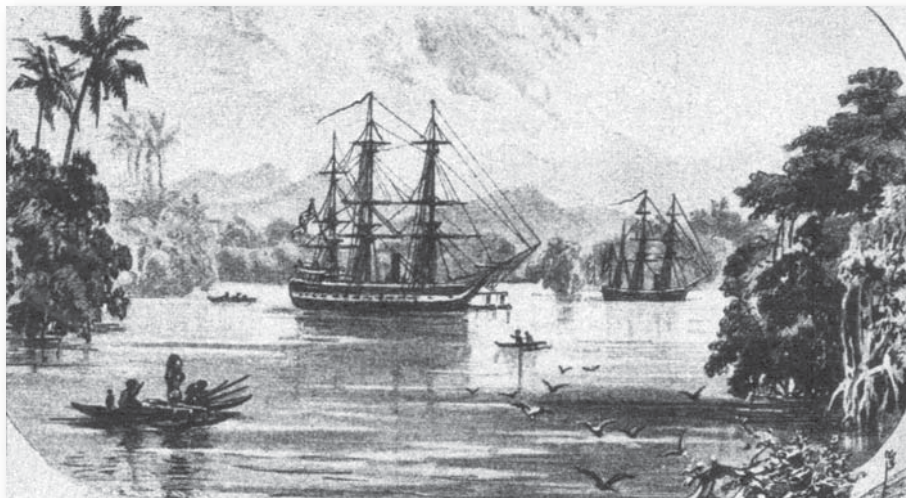


Deutsch-Neuguinea (I)



S.M.S. „Elisabeth“ und Kanonenboot „Hyäne“ in der Bucht von Friedrich-Wilhelmshafen, wo sie im November 1884 die deutsche Flagge hissten (Vorlage aus: Graudenz/Schindler, Die deutschen Kolonien, München 1982).

Landesgeschichte

Die Geschichte Ozeaniens erscheint aus europäischer Sicht als Jahrhunderte dauernde, schrittweise Entdeckung der Inselwelt im Pazifik. Nur ganz allmählich traten – fast schemenhaft – aus der Terra incognita des „Großen Ozeans“ einzelne Inseln hervor, winzige Punkte in der endlosen Wasserfläche, deren Topographie und Ausdehnung noch lange unbekannt blieben. Manche vage Kunde verblasste auch und trat erst Jahrhunderte später wieder ins Bewusstsein, als neue Entdeckungsreisen weitere Aufschlüsse brachten.

Den Anfang machten portugiesische und spanische Seefahrer im 16. Jahrhundert. Fernao de Magalhaes entdeckte, von Südamerika kommend, 1521 auf der ersten Weltumsegelung die Insel Guam in der Gruppe der Marianen. 1525 wurde eine Insel der Karolinen aufgefunden, ein Jahr später die Nordküste von Neuguinea, der nach Grönland zweitgrößten Insel der Erde, die ihren Namen 1546 durch den Spanier Ortiz de Retes erhielt wegen der angeblichen Ähnlichkeit ihrer einheimischen Bevölkerung mit der des westafrikanischen Guinea.

Im 17. und 18. Jahrhundert lösten Niederländer und Engländer, später auch Franzosen, die Spanier bei ihren Entdeckungsreisen ab. 1700 wies William Dampier mit seiner Durchfahrt zwischen Neuguinea und der Insel Neubritannien, wie er sie nannte (in

deutscher Zeit „Neu-Pommern“), nach, dass die größte Insel des Bismarck-Archipels keinen Zusammenhang mit Neuguinea hat. Die Eigenständigkeit der Insel Neu-Irland (in deutscher Zeit „Neu-Mecklenburg“) wurde erst später erkannt.

Die großen wissenschaftlichen Expeditionen in die „Südsee“, wie der südliche Pazifik nach einer alten spanischen Bezeichnung im deutschen Sprachraum genannt wird, setzten ab dem Beginn des 19. Jahrhunderts ein. 1875/76 erkundete S.M.S. *Gazelle* unter dem Freiherrn von Schleinitz anlässlich der ersten Weltumsegelung eines Schiffes der kaiserlichen Marine eingehend die

Neuguinea und die Inseln des Bismarck-Archipels auf einer Karte aus dem Jahr 1910 (aus: Hans Meyer, Das Deutsche Kolonialreich, Bd. 2).



Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.

Inselgruppe des Bismarck-Archipels. Der Proviantmeister des Schiffes notierte in seinem Tagebuch: „Hier waren wir richtig in die Wildnis geraten. Die Menschen beiderlei Geschlechts gehen nackt. Ihre Waffen sind Pfeil, Bogen, Speere und Keulen. Auch haben sie Boote, Canoes genannt. Dieselben sind aus einem Baumstamm ausgehöhlt, vorn und hinten spitz und an der Seite mit einer Bambusstange als eine Art Not-Schwert versehen. Alles ist nur mit Muscheln und Stein verfertigt, denn andere Werkzeuge besitzen sie nicht, auch haben sie keinen Nagel zur Verfügung. Deshalb wurde ein Tauschhandel eröffnet. Wir gaben Messer, Beile, Scheren, Pfeifen, Tabak usw. und bekamen dafür Kokosnüsse, Kakadus und anderes“ (zitiert nach: *Berichte für Kolonialbriefmarken-Sammler* Nr. 109, 1999).

Das „Gold der Südsee“

Die Inseln blieben lange herrenlos. Anders als die westlich von Neuguinea gelegenen „Gewürzinseln“ der Molukken, die im 16. Jahrhundert von Portugal und ab dem 17. Jahrhundert von der Ostindischen Handelskompanie der Niederlande kontrolliert wurden, erschienen sie den europäischen Mächten lange als wertlos und weckten keine kolonialen Begehrlichkeiten.

Die Geschichte der „deutschen Südsee“ begann um die Mitte des 19. Jahrhunderts weiter östlich in Polynesien. Das Hamburger Haus Johann Cesar Godeffroy und Sohn dehnte seine

Handelsbeziehungen von Valparaiso in den Pazifik aus und errichtete unter anderem auf Samoa Handelsstationen; auf der Hauptinsel Upolu wurden erste eigene Kokosplantagen angelegt. Es folgten Handelsniederlassungen in Mikronesien auf den Karolinen und den Marshall-Inseln und schließlich 1874 auch in Matupi im Bismarck-Archipel.

Um dieselbe Zeit wurde die Hambur-

Sammelgebiet Deutsche Kolonien

ger Firma Hensheim in Jaluit auf den Marshall-Inseln und ebenfalls im Bismarck-Archipel tätig. 1879 brach das Haus Godeffroy zusammen. Aus ihm ging die Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee-Inseln hervor, deren mikronesischer Besitz 1887 mit dem des Hauses Hensheim zur Jaluit-Gesellschaft vereinigt wurde.

Es war Kopra, das „Gold der Südsee“, das die Handelshäuser im 19. Jahrhundert dorthin zog. Das feuchtwarmer Tropenklima mit einer konstanten Durchschnittstemperatur von 27 Grad Celsius begünstigt den Wuchs der Kokospalme. Deren getrocknetes Fruchtfleisch wurde in Europa und Australien zu Speisefett („Palmin“), Kokosöl (zur Glycerinherstellung) und Seife verarbeitet, ein ständig wachsender Markt. Die Firmen waren die Wegbereiter der deutschen Kolonialgebiete in der Südsee.

Die Neu-Guinea-Kompanie

1880 war in Berlin unter Führung des Bankiers Adolph von Hanseman eine Gesellschaft gegründet worden, deren Aufgabe es sein sollte, in der Südsee ein großes Kolonialunternehmen aufzubauen. Hanseman war Chef der Disconto-Gesellschaft, der führenden Berliner Großbank. Im Mai 1884 konstituierte sich die nun *Neu Guinea Compagnie* genannte Gesellschaft nach dem preußischen Landrecht. Das mit beträchtlichem Kapital ausgestattete Unternehmen war als Handels-, vor allem aber als Investitions-Gesellschaft konzipiert. 1884/85 ließ es durch Dr. Otto Finsch und Kapitän Eduard Dallmann die Nordküste Neuguineas erkunden und dort sowie auf einigen Inseln Land erwerben.

Im November 1884 hissten S.M.S. *Elisabeth* und das Kanonenboot *Hyäne* im Bismarck-Archipel und an der Küste Neuguineas im späteren Friedrich-Wilhelmshafen (Madang) und am Huong-Golf die deutsche Flagge. Dieser nordöstliche Teil Neuguineas wurde künftig „Kaiser Wilhelms-Land“ genannt. Den Südosten der Insel stellte nahezu gleichzeitig England unter seinen Schutz, während die westliche Hälfte von den Niederlanden beansprucht wurde.

Bismarck wollte keine Kolonien für das Deutsche Reich erwerben, sondern orientierte sich am Beispiel der niederländischen und der britischen Ostindien-Kompanie. Nach seiner Vorstellung sollten Privatunternehmen „auf eigene Hand vorgehen“. Das Reich konnte

dann „Marine- und Konsularschutz“ gewährleisten. So wurde der Neu-Guinea-Kompanie im Mai 1885 durch kaiserlichen Schutzbrief die Landeshoheit in Deutsch-Neuguinea übertragen. Damit trug die Gesellschaft auch die finanzielle Last der Erschließung und Verwaltung der neuen Gebiete. Allerdings spekulierte sie auf schnelle Gewinne aus dem Verkauf der von ihr dank der Landeshoheit kontrollierten Ländereien an Siedler.

An eigenen Pflanzungen war sie anfangs weniger interessiert, und folglich fehlte es an Fachleuten und Erfahrung, wie sie die schon im Bismarck-Archipel ansässigen Hamburger Firmen besaßen oder die aus Samoa stammende und seit 1882 ebenfalls dort tätige Handels- und Plantagensgesellschaft im Besitz von Emma Forsayth-Coe, Tochter einer samoanischen Prinzessin und eines amerikanischen Walfängers, der legendären „Queen Emma“.

Die Kompanie scheitert in Kaiser-Wilhelms-Land

Zu Beginn ihrer Tätigkeit hatte die Neu-Guinea-Kompanie verlauten lassen, bevor Siedler Ländereien erwerben und Niederlassungen gründen könnten, bedürfe es neben der Errichtung von Stationen an der Küste zunächst „der Herstellung einer regelmäßigen Schiffsverbindung zwischen Kaiser-Wilhelms-Land und dem Festlande von Australien“.

Das südlich von Neuguinea gelegene Australien war also als Versorgungsbasis und Verkehrsanschluss nach Europa vorgesehen. Allerdings hatte man nicht etwa an Sydney gedacht, sondern im Sinne einer kostengünstigen Minimallösung an Cooktown ganz im dünn besiedelten Norden, das man in fünf Tagen erreichen konnte – eine „elende Stelle“, wie Kapitän Dallmann 1885 schrieb, an der man kaum Kohlen bekomme und nicht einmal die Schiffsmaschinen reparieren lassen könne.

Nachdem die Kompanie zwei kleine Schraubendampfer hatte bauen las-



Eingeschriebener Brief der 2. Gewichtsstufe aus HATZFELDTTHAFEN 21.7.88 an die Direktion der Neu-Guinea-Kompanie. Rückseitig Durchgangsstempel FINSCHHAFEN 27.7. und 6.8.88, Ankunft am 29.9.88.

sen, die *Ottie* (262 BRT) und die *Ysabel* (524 BRT), wurde das Australien-Konzept in die Tat umgesetzt. Es erwies sich aber als nicht tragfähig. Ab Mai 1889 wurde deshalb Soerabaja angefahren und später Singapur.

Fast alle ihre Stationen legte die Neu-Guinea-Kompanie an der Küste von Kaiser-Wilhelms-Land an und nicht im Bismarck-Archipel. Damit folgte sie – verführt von der Größe des unerschlossenen Hinterlandes und mit Blick auf die Bodenspekulation – dem Rat ihres Forschungsreisenden Dr. Finsch. Doch die von fieberschwangeren Mangrovensümpfen gesäumten Urwälder der gebirgigen Hauptinsel waren für Plantagenwirtschaft weniger geeignet als die Inseln des Bismarck-Archipels. Dort allerdings saßen in den besten Lagen schon andere Firmen.

Versuche mit dem Anbau von Tabak und Baumwolle brachten nicht den gewünschten Erfolg, und die Spekulation auf Landverkäufe großen Ausmaßes erwies sich als Illusion. Die Neu-Guinea-Kompanie scheiterte. 1899 kaufte das Reich die Hoheitsrechte für 4 Millionen Mark zurück und nahm die Verwaltung des Schutzgebiets selbst in die Hand bis 1914. Dann wurde Deutsch-Neuguinea von Australien okkupiert.

(wird fortgesetzt)

Info

Wer sich für die Kolonialphilatelie interessiert, wendet sich an die Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V. Kontakt: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Deutsch-Neuguinea (II)



Die Postagentur Finschhafen 1888 (Foto aus: Geschichte der Deutschen Post in den Kolonien und im Ausland. Leipzig 1939).

Postgeschichte

Im Februar 1887 war der zweite der beiden kleinen Dampfer der Neu-Guinea-Kompanie, die *Ysabel*, in Finschhafen eingetroffen. Damit waren die Voraussetzungen für einen geregelten Postverkehr geschaffen.

Wenig später wurde eine Vereinbarung mit der Postverwaltung von Queensland getroffen, „nach welcher Briefschaften ohne Mithilfe eines Agenten in Cooktown befördert werden, wenn der – mit lateinischen Buchstaben zu schreibenden – Adresse beigefügt wird ‚German New Guinea via Cooktown – Queensland, Australia‘. Unter dieser Voraussetzung werden die Korrespondenzen in Cooktown von der dortigen Postverwaltung den Kapitänen der Compagnie-Dampfer, welche sie nach dem Schutzgebiet bringen, direkt übergeben. Die Sendungen sind

bis Cooktown zu frankieren; das weitere Porto wird vom Empfänger erhoben.“ (*Nachrichten über Kaiser-Wilhelms-Land und den Bismarck-Archipel*. 3. Jg., 1887, S. 78 f.)

Das Porto war nicht billig. Es betrug 60 Pf für je 15 g, weil Australien nicht dem Weltpostverein angehörte. Doch das änderte sich schon im nächsten Jahr, als das Schutzgebiet dem Weltpostverein beitrug. Von da an galt der Portosatz von 20 Pf je 15 g für Briefe und von 10 Pf für Postkarten von und nach Neuguinea.

Die ersten Postagenturen

1888 wurden die ersten vier Postagenturen in Neuguinea eröffnet: die erste am 15. Februar in Finschhafen, dem Sitz der Landesverwaltung und der Zentralverwaltung der Neu-Guinea-Kompanie, die anderen bei den Stationen Hatzfeldthafen (ab 1. April), Kerawara (ab 4. April) und Konstantinhafen (ab 15. Mai). Wie mit der Reichspost vereinbart, wurden die Postgeschäfte den Stationsvorstehern oder anderem Personal der Kompanie übertragen. Diese stellte außerdem die Räumlichkeiten zur Verfügung. Die Post verstand sich nur zur Zahlung einer jährlichen Pauschale an die Postagenten. Zwischen Finscha-

Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.

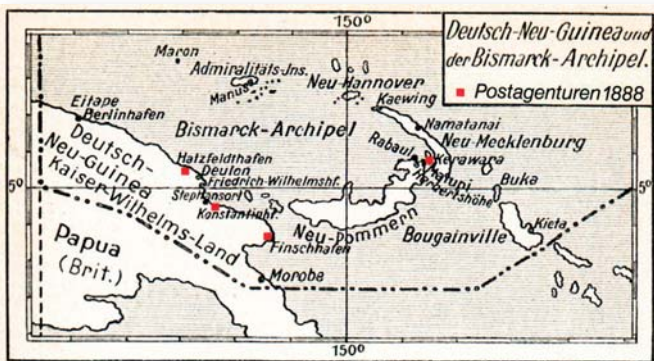
fen und Cooktown verkehrte alle vier Wochen ein Dampfer der Kompanie, der dort Anschluss an die Postschiffe der British India Steam Navigation Company hatte. Innerhalb des Schutzgebiets wurden, von Finschhafen ausgehend, zwei Linien eingerichtet. Die eine führte in vierwöchigem Rhythmus nach Konstantinhafen und Hatzfeldthafen, also den übrigen Stationen in Kaiser-Wilhelms-Land, die andere in gleichem Abstand ins Bismarck-Archipel u.a. nach Kerawara.

Kerawara

Die Postagentur Kerawara ist symptomatisch für die Schwierigkeiten, denen



Oben: 10-Pf-Ganzsachenumschlag U 12 mit zusätzlicher 10 Pf (V. 41 b) vom ersten Postabgang aus FINSCHHAFFEN 21.2.88, Ankunft in Berlin am 9.4.88. Unten: 20-Pf-Brief (V. 42 c) aus KONSTANTIN-HAFEN 10.1. und 21.1.90, Ankunft in Berlin am 1.4.90.



sich die Neu-Guinea-Kompanie im Bismarck-Archipel gegenüber sah. Nach einer Vereinbarung mit der Reichspost vom Frühjahr 1887 war ursprünglich die Eröffnung einer Postagentur in Matupi an der Blanche-Bucht geplant. Es war auch bereits ein Poststempel hergestellt worden.

Die Blanche-Bucht auf der Gazelle-Halbinsel im Norden der Insel Neupommern war einer der besten Häfen der Südsee. Matupi war 1884 bis 1887 Sitz des ersten Reichskommissars gewesen, hier lagen Faktoreien von Hensheim und der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft, südlich davon die Kokosplantagen von „Queen Emma“. Es war das Zentrum des Bismarck-Archipels und wäre der geeignete Platz für eine Postagentur gewesen – wenn es nicht den Konkurrenzkampf zwischen der Kompanie und den bereits ansässigen Firmen gegeben hätte. Der wurde mit allen lauterer und unlauteren Mitteln geführt.

Die Neu-Guinea-Kompanie wich deshalb in die benachbarte Neu-Lauenburg-Gruppe aus. Doch die Entscheidung für Kerawara war nur eine Notlösung: „In Anbetracht der Schwierigkeiten des Grunderwerbes [in Mioko saß die Handels- und Plantagen-Gesellschaft], welche sich der beabsichtigten Errichtung der Station auf der Insel Utuán entgegenstellten, entschied sich der Landeshauptmann ... dafür, die neue Station nach Kerawara, einer nur 15 Minuten Bootsfahrt vom Mioko-Hafen entfernten Insel, zu verlegen.“ (Nachrichten 1888, S.17).

Kerawara wurde schnell wieder aufgegeben. Mitte 1890 siedelte die Station einschließlich des Kaiserlichen Gerichts und der Postagentur in das neu angelegte Herbertshöhe an der Ostküste der Gazelle-Halbinsel um, in unmittelbare Nachbarschaft zu Queen Emmas Ralum-Plantagen. Einen Hafen gab es dort nicht. So wie anfangs der Stempel MATUPI in Kerawara verwendet worden war (und weiterhin die gleichnamigen Einschreibzettel), wurde der Stempel KERAWARA noch bis in den Januar 1891 in Her-

bertshöhe benutzt (siehe Abbildung).

Ein Debakel

Nicht besser als Kerawara erging es den drei Postagenturen in Kaiser-Wilhelms-Land. Ihre Geschichte offenbart das ganze Ausmaß der fehlgeleiteten frühen Siedlungspolitik der Neu-Guinea-Kompanie.

In Finschhafen, dem Verwaltungszentrum des Schutzgebiets am Huon-Golf, erlagen im Januar und Februar 1891 der Generaldirektor und zehn Beamte der Kompanie und der Landesverwaltung einem bösartigen Malariafieber. Die Überlebenden verließen die Station fluchtartig und verlegten den Sitz der Verwaltung einschließlich der Postagentur nach Stephansort an der Astrolabe-Bai, wo gerade eine neue Station entstand.

Die Postagenturen in Hatzfeldthafen und Konstantinhafen ereilte das Schicksal ein halbes Jahr später. Beide wurden am 30. September 1891 geschlossen. Bei der Station Hatzfeldthafen war ein Aufseher von feindseligen Eingeborenen getötet worden, ein Stationsbeamter und zwei Missionare waren verschollen, vermutlich ermordet. Außerdem hielt der Tabakanbau dort nicht, was sich die Kompanie von ihm versprochen hatte.

Männer von Matupi (aus: Das Deutsche Kolonialreich, Band 2. 1910).



Eingeschriebener Brief aus Herbertshöhe mit Stempel KERAWARA 25.9.90 und R-Zettel „Matupi“ – ein Brief, der die ganze Postgeschichte von Kerawara in sich vereint (Foto: 105. Auktion des Württembergischen Auktionshauses Stuttgart 2009).

Nach drei Jahren waren alle vier 1888 eröffneten Postagenturen wieder geschlossen oder verlegt worden. Sie hatten, wie es in der offiziellen Postgeschichte der deutschen Kolonien heißt, nur „ein kümmerliches Dasein gefristet“. Die Einnahmen aus dem Verkauf von Postwertzeichen betragen in Hatzfeldthafen im Jahr 1890 vierteljährlich nur 10,40 bis 43,65 Mark, in Konstantinhafen 15,50 bis 223,80 Mark.

Soerabaja statt Cooktown

Die Postverbindung über Cooktown endete schon im Frühjahr 1889. Statt dessen liefen die *Ottillie* und die *Ysabel* nun alle sechs Wochen nach Soerabaja auf Java (Niederländisch-Indien), von wo es Anschluss nach Europa mit niederländischen Dampfern gab. Die Kompanie begründete die Abkehr vom Australien-Konzept mit den vielen Schwierigkeiten und der Kostspieligkeit der Versorgung in Cooktown.

Am 14. März 1891 lief die *Ottillie* südlich der Admiralitäts-Inseln auf ein Riff und musste aufgegeben werden. Die Schiffbrüchigen konnten sich auf eine kleine Insel retten, wo sie vier Wochen hockten, bis die *Ysabel* sie entdeckte. Der Verlust des Dampfers zwang die Neu-Guinea-Kompanie, ihre Schiffsverbindungen neu zu regeln.

(wird fortgesetzt)

Info

Wer sich für die Kolonialphilatelie interessiert, wendet sich an die Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V. Kontakt: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Deutsch-Neuguinea (III)



Die „Lübeck“ auf der Reede von Stephansort.

Der Neuanfang in Kaiser-Wilhelms-Land

Stephansort an der Astrolabe-Bai war der vorläufige Zufluchtsort für die Überlebenden der Katastrophe von Finschhafen. Die Bucht verdankt ihren Namen dem Schiff von Dumont d'Urville, der sie 1827 entdeckt hatte. Der Name für den Ort war eine Reverenz an den Gründer des Weltpostvereins Heinrich von Stephan.

Stephansort lag in einer fruchtbaren Ebene, die für Plantagenbau geeignet schien. Die Neu-Guinea-Kompanie gründete die Astrolabe-Kompanie, eine Tochtergesellschaft, die zunächst recht erfolgreich mit dem Anbau von Tabak begann. In Bogadjim ganz in der Nähe hatte sich die Rheinische Mission niedergelassen. Eine eigene Postagentur bestand an diesem Interimssitz der Verwaltung schon seit Dezember 1889.

Als neues Zentrum der Neu-Guinea-Kompanie wurde derweil das nur wenig nördlich an der Bucht gelegene Friedrich-Wilhelms-hafen (Madang) ausgebaut. Mit ei-

nem Hafen für den Dampferverkehr, mit Wohnungen der Beamten und Magazinen, mit dem Gebäude der Zentralverwaltung, einem Hospital für die Europäer, einem Krankenhaus für die Arbeiter und mit Feldbahnen zu den umliegenden Plantagen und nach Stephansort wurde Friedrich-Wilhelms-hafen der Hauptort der Kolonie auf der Festlandinsel Neuguinea. Eine Postagentur wurde am 1. März 1892 eröffnet, der Umzug der Verwaltung war im Sommer 1892 abgeschlossen.

„Unfähig oder nicht gewillt“

Zu diesem Zeitpunkt schickte das Reichspostamt erstmals einen Postfachbeamten nach Neuguinea. Es war eine „Halbtagsstelle“, bei der der Beamte mit der anderen Hälfte seiner Dienststunden für das Kommissariat bei der Zollabfertigung und im Kassen- und Rechnungswesen tätig sein sollte. Die Sache ging aber schief. Der kaiserliche Kommissar war oberster Beamter der Neu-Guinea-Kompanie und damit Dienstvorgesetzter des Postbeamten, dieser war seinerseits auch an Weisungen der Oberpostdirektion Bremen gebunden. Das führte offensichtlich zu erheblichen Unstimmigkeiten. Da der Beamte, wie



FRIEDRICH-WILHELMS-HAFEN 22.7.98 (V.46 c).

STEPHANSORT 11.6.93. Eingeschriebener Brief der 3. Gewichtsstufe (30 bis 45 g) mit MiNr. V.47 b und 50 b von der Astrolabe-Kompanie nach Berlin. Ankunft am 31.7.93.



Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.

es in den Postakten heißt, „unfähig oder nicht gewillt“ war, die Postgeschäfte zu führen, mussten diese bei jedem Postabgang vom Postagenten aus dem benachbarten Stephansort versehen werden. Vom 30. Juli 1892 bis 1. Februar 1893 wurde die Postagentur Stephansort deshalb geschlossen (vgl. Michael Jäschke-Lantelme: *Dienstzweige und Portotarife Briefpost*, 1994, S. 46). Der Beamte wurde im Herbst 1893 abberufen.

Schwierige Jahre

Der Tabakanbau bei Stephansort erlitt bald herbe Rückschläge, weil Schädlinge die Pflanzen vernichteten. Überhaupt war die Plantagenwirtschaft in Kaiser-Wilhelms-Land schwieriger als erwartet. Ein Hauptproblem stellte die Beschaffung von Arbeitskräften dar. Die ursprüngliche Vorstellung, man könne sie einfach aus dem umliegenden Busch rekrutieren, hatte sich als Illusion erwiesen, denn der Machtbereich der Weißen endete oft schon wenige Kilometer außerhalb der Station, und die eingeborenen Stämme in Kaiser-Wilhelms-Land zeigten sich im Unterschied zu denen auf den Inseln feindselig und ohne Neigung, ihre gewohnte Lebensweise aufzugeben. Die Neu-Guinea-Kompanie ging deshalb dazu über, Chinesen und Malaien als Arbeiter zu „importieren“, von denen aber Hunderte dem ungesunden Klima der Küstenstriche erlagen. Auch auf lange Sicht blieben die Erträge vor allem der Kopraproduktion weit hinter denen des Bismarck-Archipels und anderer Inseln zurück. Tabak und Baumwolle waren 1906 völlig aus der Ausfuhrbilanz verschwunden, positiv hingegen entwickelte sich die Kautschukgewinnung.

Ganz im Nordwesten der Küste von Kaiser-Wilhelms-Land war unterdessen ein zweiter Stützpunkt für Handel und Verkehr um die Station Berlinhafen (Eitape) entstanden mit Fischfang und der Gewinnung von Kopra auf den der Station vorgelagerten Inseln. 1898 erhielt Berlinhafen eine Postagentur.



BERLINHAFFEN 1.12.98 (MiNr. 3).



FINSCHHAFEN 26.9.04. Brief bis 20 g von der Neuendettelsauer Mission an das Mutterhaus mit 10 Pf (MiNr. 9).

Der Unglücksort Finschhafen war weiterhin das Zentrum des Missionsfeldes der dort seit 1885 tätigen evangelischen Neuendettelsauer Mission. 1901 wurde der Platz wieder Verwaltungsstation, und 1904 erhielt er erneut eine Postagentur, deren Dienst nebenamtlich von einem Missionar versehen wurde.

In Kaiser-Wilhelms-Land lebten 1907 insgesamt 197 Weiße, darunter 185 Deutsche. 21 waren Pflanzler und Ansiedler, 67 Missionare und Geistliche und neun Regierungsbeamte.

Die Entwicklung im Bismarck-Archipel

Das wirtschaftliche Zentrum der Kolonie lag an der Blanchebucht im Norden der Insel Neupommern. Nachdem die Station der Neu-Guinea-Kompanie samt Gericht und Post 1890 von Kerawara nach Herbertshöhe an die äußere Blanchebucht verlegt worden war, wurde das Bismarck-Archipel im Sommer 1891 erstmals in die direkten Schiffsverbindungen Richtung Europa einbezogen. Die Neu-Guinea-Kompanie hatte nach dem Untergang ihres kleinen Dampfers *Ottlie* mit Hilfe gecharterter Schiffe einen zweimonatli-

chen Linienverkehr über Niederländisch-Indien nach Singapore eingerichtet, der dort Anschluss an die Ostasiatische Linie des Norddeutschen Lloyd hatte.

Die Dampfer legten außer in Herbertshöhe auch auf der Insel Matupi in der Blanchebucht selbst an, wo sich die Firma Hensheim niedergelassen hatte. 1894 erhielt der Platz eine eigene Postagentur, und der schon 1888 vorübergehend in Kerawara eingesetzte Poststempel MATUPI konnte die ihm ursprünglich zugeordnete Aufgabe erfüllen.

Seit 1893 hatte der Norddeutsche Lloyd mit seinem Dampfer *Lübeck* den Verkehr zwischen dem Schutzgebiet und Singapore in Form einer vom Reich subventionierten Seepostlinie übernommen. Die *Lübeck* (1815 BRT) und später die *Stettin* (2230 BRT) liefen Friedrich-Wilhelmshafen, Stephansort, Finschhafen und Herbertshöhe/Matupi an, ab 1897 auch Berlinhafen.

Nachdem das Reich 1899 der Neu-Guinea-Kompanie die Landeshoheit entzogen und die Verwaltung des Schutzgebiets selbst in die Hand genommen hatte, wurde Herbertshöhe Sitz des Gouverneurs. 1902 schickte die Reichs-

post erstmals wieder einen Fachbeamten nach Neuguinea. Die Postagentur Herbertshöhe wurde in ein Postamt umgewandelt, dem die übrigen Postanstalten in Neuguinea unterstellt waren.



MATUPI 6.12.00 (Nr. 2).

1900 wurde der Seepostverkehr in der Südsee neu geregelt. Künftig stellte die Singapore-Zweiglinie alle sechs Wochen eine Verbindung nach Europa her. Ab 1903 fuhren die Doppelschraubendampfer *Prinz Sigismund* (3301 BRT) und *Prinz Waldemar* (3227 BRT) auf dieser Linie. Da Herbertshöhe keinen Hafen, sondern nur eine offene Reede mit oft schwierigen Landungsverhältnissen hatte, baute der Norddeutsche Lloyd im nahegelegenen Simpsonhafen in der Blanchebucht große Hafenanlagen mit einem Pier, der 700 000 Mark kostete.



SIMPSONHAFEN 8.7.07 und RABAUL 2.8.10.

Die Verlegung des Regierungssitzes nach Simpsonhafen begann 1906 und war 1909 abgeschlossen. Der Verwaltung folgten die meisten Geschäftshäuser der im Archipel ansässigen Firmen. Seinen Namen verdankte der Ort dem britischen Kapitän Simpson, der die Blanchebucht 1872 entdeckt hatte. 1910 erhielt der neue Regierungssitz seinen alten Eingeborenennamen Rabaul zurück.

In Simpsonhafen war 1906 eine Postagentur eröffnet worden. Nach der Umbenennung am 1. April 1910 erhielt Rabaul den Status eines Postamts, während das bisherige Postamt Herbertshöhe als Postagentur weitergeführt wurde. 1909 lebten im Bismarck-Archipel insgesamt 474 Weiße, darunter 364 Deutsche. Die Zahl der Pflanzler und Ansiedler betrug 80, die der Missionare und Geistlichen 83 und die der Regierungsbeamten 54.

(wird fortgesetzt)

HERBERTSHÖH 30.7.93. Brief eines Missionars nach Langensalza. 1. Gewichtsstufe (bis 15 g) mit 20 Pf (MiNr. V.48 b). Ankunft am 22.9.93.



Kontakt zur Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V.: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Deutsch-Neuguinea (IV)

Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.



Stationshaus Namatanai (Neu-Mecklenburg O. K.)
Gruss aus dem Bismarck-Archipel.

Regierungsstation Namatanai auf einer Ansichtskarte aus dem Jahr 1908 (Vorlage: Dieter Klein).

Neumecklenburg

Zum Bismarck-Archipel zählten außer der Hauptinsel Neupommern zahlreiche weitere Inseln. Die zweitgrößte von ihnen, Neumecklenburg, erstreckt sich in einer Länge von mehr als 350 km und einer Breite von nie mehr als 50 km nördlich von Neupommern in west-östlicher Richtung. Ihren ersten Namen „Nova Hibernia“ oder „New Ireland“ hatte die Insel 1767 durch den Engländer Philip Carteret erhalten.

1900 wurde in Kaewiang am westlichen Ende der Insel eine erste Regierungsstation gegründet, die 1904 eine Postagentur erhielt. 1904 folgte eine zweite Regierungsstation in Namatanai im mittleren Teil der Insel. Im Bezirk Kaewiang lebten 1907 35 Europäer, im Bezirk Namatanai 18. Erwerbsgrundlage war die Plantagenwirtschaft.

Die Einrichtung einer Postagentur in Namatanai

Bevor Namatanai eine Poststelle erhielt, wurden die Postsendungen in Rabaul für jeden einzelnen Empfänger sortiert und abgebunden und alle drei Monate durch den Küstendampfer *Sumatra* des Norddeutschen Lloyd nach dort befördert. Außerdem unterhielt das Gouvernement für eigene

Zwecke eine monatliche Verbindung durch den Kutter *Bertha* mit einem Küstenplatz der Insel, von dem aus dabei mitgenommene Post in einem halben Tagesmarsch nach Namatanai gebracht werden konnte. Die Empfänger, „2 Pflanzler, 2 bis 3 Missionare und 2 bis 3 Regierungsbeamte“, holten sich ihre Post dann von der Station ab (vgl. die Postakten der deutschen Südseekolonien im Staatsarchiv Bremen, Bestand 5,1, Bd. 1250).

Im März 1910 kam es zum Streit um die Kosten zwischen Verwaltung und Post, was in den Kolonien kein Einzelfall war. Das Bezirksamt verlangte vom Postamt Rabaul, es solle einen Teil der Kosten für die Beförderung mit dem Kutter und den anschließenden Weitertransport übernehmen, zumal die Dienstbriefe des Gouvernements nach Namatanai (mit dem Ortsporto) frankiert würden, die Post also durch den Kutterverkehr auch Einnahmen habe. Andernfalls würde das Gouvernement seine Briefe nicht mehr über die Post laufen lassen, sondern sie

dem Kutter direkt übergeben. Postassistent Mainka empfahl dem Reichspostamt die Ablehnung des Antrags.

Daraufhin beantragte der Gouverneur im Mai 1911 beim Reichspostamt die Einrichtung einer Postagentur in Namatanai. Das Postamt Rabaul unterstützte den Antrag mit dem Hinweis, in diesem Jahr seien dort schon zwei neue Pflanzungsgesellschaften gegründet worden. Der Verkehr nach Namatanai sei inzwischen so groß, dass „mit einer Post bisweilen zwei schwere Briefbeutel und drei Paketsäcke an die dortige Station zur Bereithaltung für die Empfänger“ abgesandt würden. Die Agentur solle mit allen Dienstzweigen ausgestattet werden, die Postsendungen wären über Rabaul zu leiten. Direkte Kartenschlüsse mit der Heimat waren also für Namatanai nicht vorgesehen.

Das Reichspostamt genehmigte am 27. Juni 1911 die Einrichtung einer Postagentur in Namatanai mit Brief-, Postanweisungs- und Nachnahme- sowie Paket- und Zeitungsdienst. Die Verwaltung der Postagentur solle dem Stationsleiter oder einem seiner nachgeordneten Beamten übertragen werden. Die Kosten dafür versuchte das Reichspostamt so niedrig wie möglich zu halten. In der Verfügung hieß es: „Dem Postagenten kann, wenn das Gouvernement es nicht für angängig erachtet, die Verwaltung der Postagentur unentgeltlich wahrnehmen zu lassen, was in erster Linie zu beantragen ist (!), im Einvernehmen mit ihm

Brief bis 20 g aus NAMATANAI 23.6.14 von einem Pflanzler auf Neu-Mecklenburg an eine Samen- und Pflanzenhandlung in Erfurt.



KAEWIENG 6.5.07



Sammelgebiet Deutsche Kolonien

eine Vergütung bis zu 360 M jährlich gezahlt werden.“ Das Gouvernement hielt es „nicht für angängig“, und die Post musste ihrem neuen Agenten 30 Mark im Monat gewähren.

Die Ausrüstungsgegenstände einschließlich des Poststempels verschickte die Oberpostdirektion Bremen am 30. August 1911 mit dem Lloyddampfer *Zieten* nach Sydney.

Eine provisorische Entwertung?

Die Postagentur in Namatanai wurde am 11. September 1911 eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt konnte die Ausrüstung unmöglich in Namatanai eingetroffen sein, sie war noch irgendwo auf dem Meer unterwegs. Wann sie wirklich angekommen ist, ist den Bremer Akten nicht zu entnehmen.



„(Na)matana(i) 7.10.11“ mit Teilstpl. RABAU.

Die frühesten Abschlüsse des Aufgabestempels von Namatanai stammen aus den letzten Wochen des Jahres 1911. Aus der Zeit davor sind nur einige lose Marken mit einer handschriftlichen Entwertung „Namatanai“ bekannt, Daten 23.9.11 und 7.10.11. In einem Fall befindet sich auch ein Teilabschlag des Stempels RABAU auf der Marke (siehe Abbildung). Die Schrift könnte die des Postagenten Steinemann sein. Ob es sich dabei wirklich um eine provisorische Entwertung vor Ankunft des Stempels handelt, muss offen bleiben, solange kein Ganzstück vorliegt. Die Arbeitsgemeinschaft hat deshalb bisher von einer Katalogisierung abgesehen.

Aus der Abrechnung des Postagenten für das 4. Vierteljahr 1911 (11.9. – 31.12.11) geht hervor, dass in dieser Zeit für 49,65 Mark Postwertzeichen verkauft, 9.132,25 Mark auf Postanweisungen eingezahlt und 14.066,30 Mark ausgezahlt wurden.

Zur Postbeförderung zwischen Rabaul und Namatanai teilte das Reichspostamt dem Postamt Rabaul im Oktober 1912 mit, der Kalili-Gesellschaft könne „für die Beförderung der für Namatanai bestimmten Post mittels ihrer Motorpinasse *Kalili* eine Vergütung von 5 Mark für den ersten und 3 Mark für jeden weiteren Postbeutel“ gezahlt werden. Zugleich fragte das Reichspostamt irritiert nach, aus welchem Grund das



KIETA 22.6.09. Eingeschriebener Brief der 1. Gewichtsstufe (bis 20 g) von einer australischen Pflanzungsgesellschaft auf Bougainville nach Sydney (20 Pf Briefporto, 20 Pf Einschreibgebühr).

Berzirksamt Rabaul die monatliche Postverbindung mittels des Zweimastkutters *Bertha* aufgegeben habe. Eine Antwort ist nicht bekannt. Doch nachdem das Gouvernement die Post zur Einrichtung einer Agentur in Namatanai bewegen können, war die Post gezwungen, selbst für die Beförderung ihrer Sendungen nach dort zu sorgen.

Nur Bismarck hat überdauert

Der Bismarck-Archipel war im 18. Jahrhundert von englischen Seefahrern „New Britan Archipel“ genannt worden. Auf den Gedanken, dessen größte Inseln als „New Britan“ und „New Ireland“ zu bezeichnen, konnte man schon kommen. Ebenso verständlich ist, dass das Deutsche Reich diese Namen nach der Besitzergreifung unpassend fand. Auf Vorschlag des Reichskommissars von Oertzen, eines Mecklenburgers, wurden sie 1885 bei Erteilung des Schutzbriefs an die Neu-Guinea-Kompanie in „Neupommern“ und „Neumecklenburg“ geändert. Die „Duke of York Islands“ erhielten den Namen „Neu-Lauenburg-Gruppe“, nur „New Hanover“ westlich von Neumecklenburg blieb als „Neu-Hannover“ erhalten – da trafen sich englische und deutsche Geschichte.

Nach der Übernahme der Landeshoheit durch die Neu-Guinea-Kompanie brach dann allerdings ein wahres Fieber aus, alles mit vaterländischen Namen zu versehen. Kaum ein Ort, kaum ein Berg oder Fluss und kaum eine Bucht in Kaiser-Wilhelmsland blieben davon verschont. Insbesondere das Kaiserhaus und seine Prinzen wurden bedacht: Friedrich-Wilhelmshafen, Kaiserin-Augusta-Fluss (der Sepik), Kronprinzen-Hafen, Prinz Eitel-Friedrich-Hafen, Prinz Adalbert-Hafen und -Berg

usw. Außer Berlinhafen gab es einen Potsdamhafen, eine Preußen-Reede, ein Tirpitz-Gebirge und sogar Berge für Kant und Schopenhauer. Es war ein Exzess. Schon Zeitgenossen spotteten über die „Wiedertäufer“.

Erst unter dem fähigen Gouverneur Dr. Hahl (1902–1914) wurden europäische Namensgebungen zum Teil rückgängig gemacht wie im Fall von Simpsonhafen/Rabaul oder von Berlinhafen, das ab 1912 Eitape hieß. Das Ende der deutschen Kolonialzeit überdauert haben nur der „Bismarck-Archipel“ und das „Bismarck-Gebirge“.

Die Post auf den Salomonen

Östlich vom Bismarck-Archipel gehörten die beiden Salomonen-Inseln Bougainville und Buka zum deutschen Schutzgebiet. Sie galten als reiches Kopragebiet, waren aber wenig entwickelt.



BUKA 2.10.13 – das Nonplusultra unter den Stempeln von Deutsch-Neuguinea.

Die Regierungsstation in Kieta auf Bougainville erhielt 1907 eine Postagentur. Auf Buka waren katholische Missionare tätig, dort wurde erst 1913 eine Posthilfsstelle eröffnet. Ihr Stempel ist unerhört selten.

(wird fortgesetzt)

Kontakt zur Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V.: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Deutsch-Neuguinea (V)



Pfahlbauten des Manusvolkes auf den Admiralitäts-Inseln (Foto aus: Das Deutsche Kolonialreich. Hrsg. von Hans Meyer. Band 2. 1910).

Der Markenverbrauch auf den Admiralitäts-Inseln

Im Nordwesten des Schutzgebiets wurden die Admiralitäts-Inseln und die verstreut liegenden „Westlichen Inseln“ noch dem Bismarck-Archipel zugeordnet. Im Oktober 1911 gliederte das Gouvernement die beiden Inselgruppen aus dem Bereich des Bezirksamts Rabaul aus und errichtete für sie eine eigene Regierungsstation am Seeadlerhafen auf Manus, der Hauptinsel der Admiralitäts-Inseln, die ihren Namen dem an der südlichen Küste siedelnden Volk der Manus verdankte. Auf der Inselgruppe bestanden Handelsniederlassungen der Firma Hensheim, de-

Wertbrief aus MANUS 30.1.14 über 2000 Mark an die Gouvernements-Hauptkasse in Rabaul. Bei einem Gewicht von 20 ½ g betrug das Briefporto 40 Pf. Hinzu kam die Versicherungsgebühr, die ab 1.1.1914 innerhalb von Neuguinea 12 Pf für je 240 Mark betrug, also 1,08 Mk, wobei die Summe auf einen durch 5 teilbaren Betrag aufzurunden war (1,10 Mk). Gesamtporto also 1,50 Mk.



ren Hauptstation auf Matupi in der Blanchebucht lag.

Die Regierungsstation Manus erhielt am 6. Dezember 1912 eine Postagentur mit Brief-, Postanweisungs-, Paket- und Zeitungsdienst. Auch Wertbriefe waren zugelassen. Die Agentur wurde von Rabaul mit Postwertzeichen ausgestattet. Im 1. Vierteljahr

1913 zum Beispiel betrug der Erlös aus dem Markenverkauf 27,86 Mark. In der Zeit bis 31. März 1914, also in 16 Monaten, wurden insgesamt 65 Marken zu 3 Pf, 387 zu 5 Pf, 887 zu 10 Pf, 426 zu 20 Pf, 21 zu 25 Pf, 50 zu 30 Pf usw. verkauft.

An Markwerten erhielt Manus je 40 Exemplare zu 1 Mark und 2 Mark und je 20 Exemplare zu 3 Mark und 5 Mark. Verbrauch wurden davon bis 31. März 1914 10 Marken zu 1 Mark, 4 zu 2 Mark, 6 zu 3 Mark und 1 zu 5 Mark (Zahlen nach den Abrechnungsakten der Postagentur, siehe SCHLIMGEN in *Berichte für Kolonialbriefmarken-Sammler* Nr. 46, 1969). Die 50-Pf-Marke auf

Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.

dem unten abgebildeten Wertbrief ist eine von insgesamt 9 im 1. Vierteljahr 1914 in Manus verwendeten 50-Pf-Marken, die 1 Mark eine von vier in diesem Zeitraum verwendeten 1-Mark-Marken. Ein Brief wie dieser lässt sich eigentlich kaum angemessen würdigen.

Die Zahlen machen deutlich, wie gering der Postverkehr in Manus war. Nicht in den Zahlen enthalten sind natürlich Marken, die von Sammlern und Händlern am Sammlerschalter in Berlin gekauft werden konnten, um dann auf voradressierten Briefen zum Abstempeln nach Manus geschickt zu werden.

Der Neu-Guinea-Inseldienst

Die Postverbindung zwischen den Admiralitäts-Inseln und Rabaul, dem Zentrum des Schutzgebiets, stellte der Norddeutsche Lloyd durch den 1909 eingerichteten „Neu-Guinea-Inseldienst“ mit seinem Küstendampfer „Sumatra“ her. Das Schiff führte in monatlichem Wechsel Reisen nach Nord-Neumecklenburg und den Admiralitäts-Inseln, rund um Neumecklenburg und nach den Salomonen durch.

Der Herr der Westlichen Inseln

Den äußersten Vorposten des Schutzgebiets bildeten die „Westlichen Inseln“ – nicht bergig und dicht bewaldet wie die Admiralitäts-Inseln, sondern zumeist kleine Koralleninseln mit spärlichem Baumbestand und teils verschwindend geringer Bevölkerung.

1895 war der Hamburger Kaufmann Heinrich Rudolph Wahlen nach Neuguinea gekommen. Zunächst in der Firma Hensheim & Co. tätig, gründete er 1903 eine eigene Gesellschaft mit Pflanzungen von Kokospalmen und einer Handelsstation auf den Eremiten-Inseln (Luf). Sein Hauptsitz war Maron, wo er eine Prachtvilla, die „Wahlenburg“, errichtete. 1907 unterhielt er Handelsstationen und Pflanzungen auf den meisten der Westlichen Inseln: auf Allison, den Anachoreten (Einsiedler-Inseln), auf Durour, Matty und den Schachbrett-Inseln (Ninigo). Er war zugleich schwedischer Konsul.

1909 übernahm er von Emma Forsyth („Queen Emma“) für 1 Million Dollar deren Pflanzungen und brachte sie in die Hamburger Südsee-Aktiengesellschaft ein, deren Direktor er wurde.

Sammelgebiet Deutsche Kolonien

1913 verkaufte er seinen Besitz und kehrte nach Deutschland zurück (vgl. BAUMANN, KLEIN, APITZSCH: *Einwohnerverzeichnis von Deutsch-Neuguinea 1882 – 1922*. Hrsg. von der Arbeitsgemeinschaft 1995). In Hamburg wurde er noch nach dem Zweiten Weltkrieg als „König der Südsee“ bezeichnet.



MARON 11.7.12, 20 Pf (MiNr. 10).

An Wahls Sitz Maron nahm am 1. Oktober 1910 eine Posthilfsstelle den Dienst auf. Der dafür vorgesehene Poststempel war erst einen Monat vorher in Berlin fertiggestellt worden, kann also auf keinen Fall rechtzeitig eingetroffen sein.

Über provisorische Entwertungen ist allerdings nichts bekannt.

Am 1. Januar 1913 wurde die Hilfsstelle in eine Postagentur mit allen üblichen Postdiensten umgewandelt. Die Reichspostdampfer der Austral-Japan-Linie liefen Maron seit Anfang 1912 nicht mehr nur nach Bedarf, sondern regelmäßig alle acht Wochen an.

„Das grenzt an groben Unfug!“

Am anderen Ende der Kolonie, im östlichen Zipfel von Kaiser-Wilhelmsland an der Grenze zu British Papua, war 1909 am Adolphafen (benannt wohl nach dem Vorstand der Neu-Guinea-Kompanie Adolf von Hansemann) eine Regierungsstation zur Beaufsichtigung der Goldwäscherei im Grenzgebiet eingerichtet worden. In Übereinstimmung mit der Politik des Gouverneurs Dr. Hahl erhielt sie den einheimischen Namen Morobe.

Am 20. Januar 1913 wurde dort eine Postagentur mit Postanweisungs- und Paketdienst eröffnet. Auf Briefstücken sind Abstempelungen schon mit Datum vom 15.1.13 bekannt. Die Postverbindung stellte alle zehn Wochen der Dampfer *Manila* der

MOROBE 7.5.14, Postanweisungsausschnitt mit Paar der MiNr. 9.



Linie Deutsch-Neuguinea – Singapore her, außerdem gelegentlich der Regierungsdampfer *Komet*.

Daneben hatte der findige Stationsleiter Hans Klink eine schon vor Eröffnung der deutschen Post bestehende, monatliche Botenverbindung zur britischen Station Ioma und von dort quer durch die Insel nach Port Moresby

an der Südküste von Papua am Leben zu halten gewusst, die 1913 zur offiziellen Postverbindung wurde. Zusätzliche Kosten entstanden der Reichspost dadurch nicht. Doch als der Erfinder der Botenpost diese im offiziellen Jahresbericht für 1913/14 erwähnte, notierte ein Berliner Ministerialbeamter am Rande: „Und das alles wegen der Privatpost von 1 Stationsleiter, 1 Pol. Mstr., 1 Heilgehilfen! Das grenzt m.E. schon an groben Unfug!“ (MADDOCKS in: *Berichte für Kolonialbriefmarken-Sammler* Nr. 100, 1995)

Vergessen hatte der Kritiker nur einen Missionar und einen Goldwäscher, ansonsten hatte er nicht ganz unrecht: Es gab wirklich extrem wenig Postkunden in Morobe. Was sich der Beamte an seinem Schreibtisch allerdings nicht vorstellen konnte, war das Bedürfnis nach möglichst engem Kontakt zur Heimat in diesem entlegenen Winkel der Erde.

Deulon

Am Alexishafen in Kaiser-Wilhelmsland, nur 25 km nördlich von Friedrich-Wilhelmshafen, wurde am 1. Januar 1914 die letzte Postagentur in Deutsch-Neuguinea eröffnet. Die Bucht war 1877 von einem russischen Forschungsreisenden nach dem Generaladmiral der russischen Marine, Großfürst Alexei Alexandrowitsch Romanow, benannt worden. 1910 begann die katholische Steyler Mission hier ihr Missionswerk in Neuguinea, wobei sie auch Pflanzungen von Kautschukbäumen, Kokospalmen und Kaffeebäumen anlegte.

Als die Post 1914 eingerichtet wurde, ignorierte die Verwaltung den europäischen Namen und taufte die Agentur Deulon. Die Patres entwickelten sogleich unerwartete philatelistische Akti-



DEULON 16.2.14. Als Drucksache verschickte Danksagung der katholischen Mission vom Heiligen Geist für eine Spende mit 3 Pf (MiNr. 7).

vität. Das erste und zugleich häufigste Stempeldatum ist der 19.1.14. Es gibt Berichte über zwei große Briefumschläge mit diesem Datum, der eine mit einem Bogen der 3-Pf-Marke beklebt, der andere mit einem Bogen der 5-Pf-Marke, die dann von Sammlern in handlichere Einheiten zerlegt worden sind und sich in dieser Form in vielen Sammlungen befinden. Weitere Umschläge wurden mit Einzelmarken der verschiedenen Wertstufen bis hin zu allen Markwerten verschickt und später aufgeteilt.

In den 1950er Jahren hielt der Berliner Prüfer Max Münzer die Stücke mit Datum 19.1.14 allesamt für Fälschungen und begründete das mit dem fehlenden Anstrich der „1“ in der Jahreszahl. Er hat sich geirrt. Auch die Abschlüge mit späteren Daten lassen oft keinen Anstrich erkennen.

Die Briefstücke mit Datum 19.1.14 könnten ein falsches Bild vermitteln. Deulon gehört wie Manus und Morobe zu den seltenen Neuguinea-Stempeln. Das gilt insbesondere für Bedarfsbriefe. Bei ihnen rangiert Deulon noch vor Manus und Morobe sowie Eitape, dem früheren Berlinhafen. Mit Buka freilich können sie sich allesamt nicht messen.

Am 12. September 1914 besetzten australische Truppen Rabaul und beendeten die Geschichte der zu Beginn des Weltkrieges bestehenden zwölf deutschen Postanstalten in Neuguinea.

(wird fortgesetzt)

Info

Wer sich für die Kolonialphilatelie interessiert, wendet sich an die Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V. Kontakt: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Deutsch-Neuguinea (VI)

Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.



Eingeschriebener Brief der 3. Gewichtsstufe von FRIEDRICH-WILHELMSHAFEN 27.9.95 nach Aachen (Ankunft am 12.11.95) mit 80-Pf-Vorläuferfrankatur (MiNr. V.47 d, 48 d, 50 d).

Währung

Mit der Besitzergreifung wurde in Neuguinea die deutsche Währung eingeführt (1 Mark = 100 Pfennig). Auf den Inseln gebräuchlich war nur das sogenannte „Eingeborenengeld“. Laut Verordnung des Gouverneurs vom Mai 1913 waren als solches anzusehen das „Muschelgeld (lose oder auf Faden aufgereiht, gerollt oder sonst für den Verkehr hergerichtet)“, das im Bismarck-Archipel verbreitet war, und Hundezähne in Kaiser-Wilhmsland und im Gebiet der Station Manus auf den Admiralitäts-Inseln. Diese archaischen Zahlungsmittel waren natürlich nicht konvertierbar, wurden aber vorläufig geduldet.

Postgebühren

Die deutschen Postanstalten in Neuguinea waren von Anfang an zum Weltpostverein angemeldet. Deshalb galt für Briefpost der Vereinstarif. Er betrug – in den ersten Jahren auch im Verkehr mit Deutschland – für Briefe 20 Pf je 15 g, d.h. er kletterte alle 15 g um weitere 20 Pf. Für einen eingeschriebenen Brief wie den oben gezeigten aus dem Jahr 1895 mit einem Gewicht zwischen 30 und 45 g waren 60 Pf Briefporto und 20 Pf Einschreibgebühr zu zahlen. Postkarten kosteten im Weltpostverein

10 Pf, Drucksachen je 50 g 5 Pf und Warenproben bis 100 g 10 Pf, für jede weiteren 50 g zusätzlich 5 Pf.

Ab 1. Mai 1899 wurde im Verkehr mit Deutschland und den anderen Schutzgebieten der Kolonialtarif eingeführt, der im wesentlichen dem deutschen Inlandstarif entsprach und der erhebliche Verbilligungen mit sich brachte. So ermäßigten sich der einfache Brief bis

15 g auf 10 Pf, die Postkarte auf 5 Pf und die Drucksache auf 3 Pf je 50 g. An die Stelle der fortschreitenden Gewichtsprogression im Weltpostverein trat der sogenannte Doppelbrief mit einem Gewicht zwischen 15 und 250 g und einem aus philatelistischer Sicht bedauerlichen Einheitsporto von 20 Pf. Sendungen mit höherem Gewicht als 250 g mussten als Paket verschickt werden. Die Gewichtsgrenze für einfache Briefe stieg ab 1. April 1900 auf 20 g.

Im Auslandsverkehr änderte sich das Briefporto nach dem Weltpostkongress von Rom ab 1. Oktober 1907. Die Gewichtsstufung wurde von 15 auf 20 g erhöht, gleichzeitig stieg das Porto von der 2. Stufe an nur noch um jeweils 10 Pf.

Postanweisungen

Am 1. Januar 1891 wurde der Postanweisungsdienst eingeführt. Im Verkehr mit Deutschland waren bei einem Höchstbetrag von 400 Mark für je 20 Mark 10 Pf zu zahlen. Ab 1. Mai 1900 wurden die Gebühren für alle deutschen Schutzgebiete dem deutschen Inlandstarif angeglichen (bis 5 Mark 10 Pf, bis 100 Mark 20 Pf, bis 200 Mark 30 Pf und bis 400 Mark 40 Pf). Postanweisungen bis 600 und 800 Mark wurden in Neuguinea erst ab 1904 zugelassen (Porto 50 bzw. 60 Pf). Die Gebühren im Verkehr innerhalb von Deutsch-Neuguinea entsprachen dem, waren aber schon 1898 eingeführt worden.

Komplette Postanweisungen gehören zu den großen Raritäten des Sammelgebiets. Die Reichspost ließ die Frankaturen ausschneiden und versteigerte sie. Sammler, die auch den Postanweisungsdienst dokumentieren wollen, müssen sich deshalb mit den Ausschnitten begnügen, die am lachsfarbenen Karton zu erkennen sind. Für sie werden höhere Preise bewilligt als für normale Briefstücke.

Inlandspostanweisung über den Höchstbetrag von 800 Mark von RA-BAUL 10.7.14 nach Finschhafen mit Paar der 30 Pf (MiNr.12).





Paketadresse der Neu-Guinea-Kompagnie mit Datum 9. Juni 1888 nach Cooktown. Unten rechts Unterschrift von Kapitän Eduard Dallmann.

Die Paketadressen der Neu-Guinea-Kompagnie

Im MICHEL-Deutschland-Spezial war bis zur Neubearbeitung des Kolonialteils 2006 bei Deutsch-Neuguinea der Wertstempel einer Paketadresse der Neu-Guinea-Kompagnie abgebildet mit der Bemerkung: „Bedarfsmäßig gebrauchte Karten sind bisher nicht bekannt.“ Neuerdings werden sie dort nicht mehr erwähnt.

Die Paketformulare stammen aus der Anfangszeit des deutschen Schutzgebietes und sind mit eingedrucktem Wertstempel 2 Mark in der Reichsdruckerei hergestellt worden. Über die Bedingungen dieses privaten Paketsdienstes orientierte die Neu-Guinea-Kompagnie auf der Rückseite der Formulare: „Es werden nur Pakete bis zum Gewicht von 5 kg von und nach den zum Packet-Verkehr zugelassenen Stationen des Schutzgebietes der Neu Guinea Compagnie und dem australischen Anschlusshafen seitens der Stationsverwaltungen, der Schiffscapitaine bzw. durch Vermittlung des Agenten angenommen, und zur Beförderung muss sich der Absender der mit Freimarke versehenen Packetadresse bedienen.“

Es handelte sich also um einen Inlandspaketverkehr zwischen den verschiedenen Stationen der Neu-Guinea-Kompagnie unter Einschluss der australischen Versorgungsbasis Cooktown, den die Gesellschaft mit ihren kleinen Dampfern anbot.

ALBERT FRIEDEMANN schrieb 1921: „Die Mehrzahl dieser Karten hat Neuguinea nie gesehen, sondern ist in Deutschland unmittelbar in Sammlerhände gelangt. Der wirkliche Verbrauch scheint außerordentlich gering gewesen zu sein.“ Ganz ablehnend äußerte sich DR. STEUER in seinem Vorläuferhandbuch. Er gab an, sie seien nicht zur Verwendung gelangt. Bei den mit einer Beschriftung versehenen Stücken würde eine bedarfsmäßige Verwendung nur vorgetäuscht.

Entgegen der Skepsis von DR. STEUER hat FRANK GRIESHABER 2005 in den *Berichten für Kolonialbriefmarken-Sammler* Nr. 121 (daraus die Abbildung) die Authentizität von Adressen und Unterschriften auf einer Reihe von Paketadressen der Neu-Guinea-Kompagnie nachweisen können, darunter auch eine nach Soerabaya auf Java, dem neuen Anschlusshafen für die Dampfer der Neu-Guinea-Kompagnie. Allerdings sind die Beschriftung und die unterschiedliche Bearbeitung der Paketadressen nicht über jeden Zweifel erhaben. Insgesamt gesehen erscheint es aber nicht ausgeschlossen, dass zumindest einige der Paketadressen bestimmungsgemäß verwendet worden sind und die Existenz der privaten Paketpost in Neuguinea belegen.

Der Paketdienst der Reichspost

Nachdem die Neu-Guinea-Kompagnie ihren Anschlusshafen nach Soerabaya in Niederländisch-Indien verlegt hatte,

konnte die Reichspost einen Paketverkehr mit Neuguinea einrichten. Vom Mai 1889 an wurden alle sechs Wochen Postpakete bis 5 kg für 4,65 Mark über die Niederlande und Emmerich oder bis 3 kg für 4,20 Mark über Italien (Genua) und die Schweiz befördert.

Eine durchgehende Schiffsbeförderung nach Deutschland gab es ab 1891 (4 Mark für Pakete bis 5 kg), anfangs nach Hamburg, später mit den Dampfern des Norddeutschen Lloyd nach Bremen. Das Porto ermäßigte sich 1893 auf 3,20 Mark und wurde ab 1. Februar 1900 auf 2,40 Mark gesenkt. Pakete bis 1 kg über Bremen kosteten von da an 1,60 Mark.

Es ging schneller, wenn die Pakete in Neapel angelandet und dann per Bahn über Österreich und München befördert wurden. In diesem Fall stand jeder fremden Postverwaltung eine Transitgebühr von 40 Pf pro Paket zu, so dass sich das Porto auf 2,40 Mark für Pakete bis 1 kg und auf 3,20 Mark für Pakete bis 5 kg erhöhte.

(wird fortgesetzt)

Info

Wer sich für die Kolonialphilatelie interessiert, wendet sich an die Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V. Kontakt: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Paketadresse für ein Postpaket von 5 kg aus FR.-WILHELMSHAFFEN 23.9.93 nach Düsseldorf über Bremen mit Vorläuferfrankatur 3,20 Mk.



Deutsch-Neuguinea (VII)



Massenfrankatur der 50 Pf (MiNr. V. 44 b) aus FINSCHHAFEN 12.5.88.

Es war der Siegeszug der postgeschichtlichen Betrachtungsweise in der Philatelie, der den Vorläufern schließlich zu ihrem heutigen Ansehen verhalf. Sie sind Zeugnisse der teils abenteuerlichen Anfänge der deutschen Kolonialzeit in Afrika und der Südsee.

Mit dem *Handbuch und Katalog der deutschen Kolonial-Vorläufer* von Dr.

Steuer aus dem Jahr 1973, das im Schwaneberger Verlag erschien, fanden die unüberdruckten Reichspostmarken den ihnen gebührenden Platz innerhalb des philatelistischen Marktes, und statt der 22 Zeilen von 1930 rückten die Vorläufer im MICHEL-Katalog als reguläre Ausgaben an die Spitze jedes der kolonialen Sammelgebiete.

Die 2 Mark fehlte anfangs

Die ersten Marken in Neuguinea waren die der Pfennig-Ausgabe von 1880. Geliefert wurden 1888 zunächst nur die Wertstufen zu 5, 10, 20 und 50 Pf (MiNr. V. 39-44), so dass die ersten Postagenturen in Finschhafen, Hatzfeldthafen, Kerawara und Konstantinhafen und auch die 1889 in Stephansort eröffnete anfänglich über keine 2-Mark-Werte verfügten. Bei den oft übergewichtigen Briefen der Neu-Guinea-Kompanie führte das zu Massen-

Brief aus HATZFELDTHAFEN 10.11.89 über Niederländisch-Indien an das Missionshaus in Barmen mit dreimal 20 Pf (MiNr. V. 42 c) für die 3. Gewichtsstufe (30-45 g). Durchgangsstempel SOERABAJA 26.11.89 und Bahnpost MARSEILLE – LYON 31.12.89, Ankunft am 2.1.90.



Die Marken von Deutsch-Neuguinea

Vorläufer

Als „Vorläufer“ werden die unüberdruckten Marken der Reichspost bezeichnet, die in den deutschen Kolonien vor der Ausgabe eigener Freimarken verwendet wurden. Gesammelt werden sie nicht als lose Marken, sondern auf Briefen oder in Form von Briefstücken, weil sie erst durch den möglichst vollständigen Stempelabdruck zu Kolonialmarken werden.

Vor 80 Jahren führten sie noch ein Schattendasein. Der MICHEL-Katalog von 1930 zum Beispiel fasste die Katalognummern DR 37 bis 51 für sämtliche Kolonien und Auslandspostämter pauschal in einer einzigen Tabelle von 22 Zeilen zusammen, weil sie für die meisten Briefmarkensammler nichts anderes waren als Marken des Deutschen Reiches. Das begann sich erst allmählich zu ändern, nachdem die Arbeitsgemeinschaft 1933 einen eigenen Vorläuferkatalog im Verlag von Heinrich Köhler in Berlin herausgegeben hatte mit einer gesonderten Bewertung für jeden Postort und nachdem General Lademann einige Jahre später eine große Artikelserie in der *Deutschen Briefmarken-Zeitung* unter dem Titel „Aus der Kinderstube unserer Kolonien“ veröffentlicht hatte. Noch 1950 plädierte Dr. Ey in seinem Handbuch für die Abschaffung des Begriffs „Vorläufer“, weil er in ihm die Ursache für die Missachtung der „klassischen“ Marken der deutschen Kolonien sah.

Aber es lag natürlich nicht am Begriff.

Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.

frankaturen mit 50-Pf-Marken (V. 44 b). Erst 1890 kam auch die 2 Mark nach Neuguinea und zwar zunächst in der Farbe „Lebhaftgraublau“ (MiNr. V. 37 d).

Die vier Postanstalten, die ab 1888 die Pfennig-Ausgabe verwendeten, bestanden nur wenige Jahre. Über ihren Stempeln, ihren Briefen liegt der Zauber des früh Vergangenen. Es versteht sich von selbst, dass sie zu den Spitzenstücken einer Neuguinea-Sammlung gehören.

Die 2. Vorläuferausgabe

Die Pfennig-Ausgabe war offiziell bis 31. Januar 1891 gültig. Nachverwendungen aus Stephansort und Herbertshöhe sind noch bis 1892 zu beobachten. Schon ab 1890 wurde sie schrittweise durch die unüberdruckten Marken der Krone/Adler-Ausgabe von 1889 abgelöst (MiNr. V. 45-50).

Im Unterschied zur Pfennig-Ausgabe sollen von ihr auch die Werte zu 3 Pf und 25 Pf nach Neuguinea geliefert worden sein. Exemplare der Frühfarben 45 a und 49 a sind allerdings nur von vorfrankiert nach Neuguinea geschickten philatelistischen Briefen u.a. an Roesener bekannt. Bei der 2 Mark ersetzte ab Ende 1891 die e-Farbe („Dunkelrotkarmin“) die erheblich höher bewertete 37 d.

Im Dienstbetrieb der 1890/91 wieder geschlossenen Postagenturen spielte die neue Ausgabe so gut wie keine Rolle mehr. Ihre Verwendung konzentrierte sich auf Friedrich-Wilhelmshafen, Stephansort, Herbertshöhe und Matupi.

Sammelgebiet Deutsche Kolonien



Diagonaler Probe-Aufdruck (Januar 1897).

Eine Stimme für die Kolonien

1897 wurden besondere Markenausgaben für die einzelnen deutschen Schutzgebiete eingeführt. Die Reichspost folgte damit einer Empfehlung des Kolonialrats, des Sachverständigenbeirats der Kolonialabteilung im Auswärtigen Amt, der alle wichtigen Entscheidungen zu begutachten hatte.

Der Grund für die Empfehlung dürfte eine für den 5. Weltpostvereinskongress in Washington im Mai/Juni 1897 vorgesehene Änderung der Stimmberechtigung in der UPU gewesen sein. Beschlossen wurde dort, „das Verhältnis der verschiedenen Kolonien in Bezug auf ihr Stimmrecht in den Vereinsangelegenheiten“ zu ändern und zu ergänzen, wobei auch „die Gesamtheit der deutschen Kolonien“ eine eigene Stimme erhielt.

Wenn die deutschen Kolonialgebiete eine gesonderte Stimme erhalten sollten, benötigten sie auch eigene Markenausgaben. Deren Einführung hatte also weniger mit dem Einfluss nationalistischer Kreise um den „Alldeutschen Verband“ zu tun, wie gelegentlich gemutmaßt worden ist, als mit dem völkerrechtlichen Status der Kolonialgebiete. Die zeitgenössischen Markensammler konnten das nur freuen, denn dadurch erfuhr das bislang nicht gerade mit einer Vielfalt von Ausgaben gesegnete Sammelgebiet Deutsches Reich eine erhebliche Erweiterung.

Die Aufdruck-Ausgabe

Im Januar 1897 wurden Probedrucke mit diagonalem Aufdruck „Deutsch-Neu-Guinea“, „Deutsch-Südwest-Afrika“, „Marschall-Inseln“, „Togo“ und „Kamerun“ auf Marken der Krone/Adler-Ausgabe in der Weise hergestellt, dass jede Marke den Namen einer anderen Kolonie erhielt (siehe Abbildung), und im Februar wurden Mustersätze der geplanten Ausgaben an das Büro des Weltpostvereins in Bern geschickt (die sogenannte „Berner Ausgabe“, MiNr. 1 B-6 B).

Die Ausgabe für Neuguinea wurde

nach Friedemann (1921) und Dr. Munk ab Frühjahr 1898 in der Kolonie verwendet. Dr. Wittmann und der MICHEL-Katalog geben Daten ab September 1897 an. Im Unterschied zum „diagonalen“ Probedruck, der einen Winkel von etwa 50 Grad aufwies, wurden die Marken für Neuguinea in einem steileren Winkel von 56 Grad überdruckt. Die Ausgabe umfasste zunächst die Wertstufen zu 5, 10, 20, und 50 Pf (MiNr. 2-6). Die 3 Pf (MiNr. 1 b) und die 25 Pf (MiNr. 5 a), für die kaum Bedarf bestand, kamen erst Mitte 1898 nach Neuguinea. Ergänzt wurde die Ausgabe durch die weiterhin verwendete unüberdruckte 2 Mark (MiNr. V. 37 e).

Was es bei der Ausgabe markenkundlich zu unterscheiden gibt (linke oder rechte Bogen der Urmarken, Randdrucke III A oder III B, senkrechte oder waagerechte Zähnung), ist in Form eines Exkurses bereits im Südwestafrika-Teil dieser Serie in DBR 6 und 8/2005 erläutert worden.



5 Pf mit Aufdruck (MiNr. 2), linker Bogen mit Randdruck III A, waagerechte Zähnung.

Anlässlich der Neubearbeitung des Kolonialteils im MICHEL 2006 sind die herkömmlichen Farbvarianten bei den Aufdruckmarken der Kolonien zum Teil durch Farbtonungsunterschiede ergänzt worden. Für Neuguinea betraf das zunächst die 3 Pf, bei der aus drei Farben (MiNr. 1 a-c) durch zwei zusätzliche Tönungen, beides Variationen der Urfarbe 45 c, nunmehr fünf wurden (MiNr. 1 d und e). Die 10 Pf (MiNr. 3) wurde 2007 um eine Unterart der Urmarke 47 d, die 47 db, bereichert – natürlich mit bemerkenswerten Preisansätzen, wie sich 2008 zeigte.

Die Aufdrucke erscheinen in unterschiedlicher Stärke, von feinen Aufdrucken bis hin zu ausgesprochen fetten. Albert Friedemann hatte versucht, sie in vier Klassen einzuteilen. Da die wechselnde Aufdruckstärke aber nicht auf unterschiedliche Drucktypen zurückzuführen ist, sondern sich aus der beim Druck verwendeten Farbmenge erklärt, lassen sich die Unterschiede nicht überzeugend gegeneinander abgrenzen. Bei der Katalogisierung der Marken spielt die Aufdruckstärke deshalb keine Rolle.

Die freistehenden Aufdrucktypen waren beim Buchdruckverfahren einer hohen Belastung ausgesetzt. Aus diesem Grund gibt es eine ganze Reihe verstümmelter Buchstaben. Vier dieser wohlmeinend als Aufdruck„fehler“ bezeichneten Beschädigungen sind im MICHEL-Katalog verzeichnet, darunter das unten rechts leicht verkürzte „t“ auf Feld 10 (in der nebenstehenden Abbildung der MiNr. 2 auf der rechten oberen Marke).



FRIEDRICH-WILHELMSHAFFEN 17.12.98, Mischfrankatur einer 50 Pf-Mitläufermarke (M. 50 d) mit 10 Pf mit Aufdruck (MiNr. 3 a).

Mitläufer

Bei Einführung der neuen Ausgabe noch vorhandene Bestände der unüberdruckten Krone/Adler-Marken sollten zunächst aufgebraucht werden. Die bisherigen Vorläufer wurden damit zu „Mitläufern“. Da sich außerdem solche Marken auch noch im Besitz des Publikums befanden, gab es für einige Zeit bedarfsmäßige Mischfrankaturen zwischen Aufdruckmarken und Mitläufern. Beide Ausgaben wurden am 30. September 1901 ungültig.

(wird fortgesetzt)

Info

Wer sich für die Kolonialphilatelie interessiert, wendet sich an die Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V. Kontakt: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Deutsch-Neuguinea (VIII)



5 Pf (MiNr.8), rechter oberer Bogen mit Strichleiste durch den Unterrand (Randdruck III C 1), senkrecht gezähnt (Vorlage: Archiv für Philatelie).

Druck der einfarbigen Werte

Die Druckform für die einfarbigen Werte setzte sich aus vier Bogen zusammen. Dabei wurden links zwei übereinander stehende Bogen durch die zum Schutz der Markenfelder angebrachten seitlichen Strichleisten verbunden und rechts zwei Bogen in gleicher Weise. Bei den

beiden oberen Bogen verliefen die Strichleisten durch den unteren Rand (Randdruck III C 1), bei den unteren Bogen durch den oberen Rand (Randdruck III C 2). Auf dem linken Außenrand des links stehenden Bogenpaares war jeweils eine „Formnummer“ angebracht: beim oberen Bogen eine „1“, beim unteren Bogen eine „2“. Das rechte Bogenpaar erhielt keine Nummer.



Formnummer 2, linker Außenrand der 5 Pf von Kamerun (aus: Schießl/Albinger, S. 38).

Der Bedarf an 3-Pf-Marken wurde offenbar als zu gering eingeschätzt, um alle vier Bogen einer Druckform für die Marken einer einzigen Kolonie einzusetzen. Die 3 Pf von Deutsch-Neuguinea (MiNr. 7) ist nur von oberen Bogen bekannt geworden, die von Deutsch-Südwestafrika (MiNr. 11) nur von unteren Bogen. Entsprechendes gilt für Kamerun und die Karolinen. Daraus darf

Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.

man vermutlich schließen, dass die 3-Pf-Marken von Neuguinea und Südwestafrika aus demselben Druckbogen stammen. Auch bei anderen Wertstufen sind nach den Registrierungen von ERNST EINFELDT (*Die Bogenränder der Marken der deutschen Schutzgebiete und Auslandspostanstalten*, 1995) für einzelne Kolonien solche Kombinationen denkbar.

Zweifarbendruck

Die zweifarbigen Werte zu 25 bis 80 Pf wurden nicht zu viert, sondern als waagerechte Bogenpaare gedruckt: zuerst der farbige Rahmen mit durchgehenden waagerechten Strichleisten oben und unten, die die beiden nebeneinander stehenden Formen miteinander verbanden (Randdruck III A), und dann der Schwarzdruck mit der Schiffszeichnung, dem Namen des Schutzgebiets und der Wertangabe. Dessen Strichleisten haben die Einzelbogenform III B, gehen also nicht auf den Nachbarbogen über. Auf dem linken Außenrand des Bogenpaares befindet sich bei allen Werten und allen Kolonien die Nummer 128 in der Farbe des Rahmens. Sie bezeichnet die gleichbleibende Rahmenplatte.



Rahmenplattenummer 128, Außenrand des linken Bogens (aus: Schießl/Albinger, S. 39).

Aus den Registrierungen von EINFELDT geht hervor, dass bis auf die 30 Pf nahezu alle zweifarbigen Werte nur entweder als linke oder als rechte Bogen gedruckt worden sind. Das bedeutet,

Die Schiffs-Ausgabe

Im Spätsommer 1900 wurden in der Reichsdruckerei neue Briefmarken für alle deutschen Kolonialgebiete mit dem Bild der Kaiserjacht „Hohenzollern“ gedruckt. Die Wertstufen entsprachen denen der Anfang des Jahres im Reich eingeführten Germania-Ausgabe, nur die 2-Pf-Marke fehlte: 3 Pf, 5 Pf, 10 Pf, 20 Pf, 25 Pf, 30 Pf, 40 Pf, 50 Pf und 80 Pf. Wie bei den Germania-Marken wurden die Pfennigwerte im Buchdruckverfahren hergestellt: die 3 Pf bis 20 Pf einfarbig, die übrigen Werte zweifarbig auf unterschiedlich farbigem Papier.

Der Druck der Marken erfolgte nach Wertstufen getrennt. Zunächst wurden vom 13. bis 17. August 1900 die 3-Pf-Marken aller Kolonien gedruckt, dann vom 17. bis 22. August die 5-Pf-Marken usw. Mit den 80-Pf-Marken war der Druck der Kleinformate am 22. September 1900 abgeschlossen – bis auf die Ausgabe für Deutsch-Ostafrika, die wegen der Pesa-/Rupien-Währung erst im Anschluss hergestellt wurde (vgl. WALTER SCHIESSL/GÜNTER ALBINGER: *Die Bogenrandsignaturen der Kolonial-Postwertzeichen-Ausgaben*, 2011, S. 13). Die Marken trafen noch im Dezember 1900 in Neuguinea ein.

Zwei Marken, die vermutlich demselben Druckbogen entstammen: Links 50 Pf von Neuguinea (MiNr.14), linker Bogen, senkrecht gezähnt. Rechts 50 Pf von Deutsch-Südwestafrika, rechter Bogen mit der den Innenrand überbrückenden Strichleiste (Randdruck III A), waagrecht gezähnt.



Sammelgebiet Deutsche Kolonien

dass in einer Druckplatte jeweils die Marken zweier Kolonialgebiete vereinigt worden sein müssen. Im Fall der 50 Pf von Neuguinea, die es nur als linken Bogen gibt, könnte der Partner die 50 Pf von Südwestafrika gewesen sein, die nur als rechter Bogen existiert (siehe Abbildung). Den schmalen Innenrand zwischen den beiden Bogen überbrücken oben und unten die durchgehenden, farbigen Strichleisten des Rahmens.

Senkrecht oder waagrecht

Gezähnt wurden die einfarbigen und die zweifarbigen Werte in Reihenzählung, und zwar als waagerechte Bogenpaare. Die aus vier Formen bestehenden Druckbogen der einfarbigen Werte wurden dafür horizontal geteilt.

Die Doppelbogen wurden in verschiedenen Zähnmaschinen perforiert. Ein Teil der Werte ist senkrecht gezähnt, der andere Teil waagrecht. Es gibt die einzelnen Marken also jeweils in zwei Zähnungen. Unterscheiden lässt sich das allerdings nur an Randstücken. Bei der senkrechten Zähnung hat der senkrecht stehende Kamm, von Reihe zu Reihe nach rechts fortschreitend, die seitlichen Ränder mit Ausnahme des linken Außenrands durchgezähnt, bei der waagerechten Form der waagrecht stehende Kamm von oben nach unten den Unterrand. Die Art der Zähnung lässt sich auch an den nicht durchgezähnten Rändern erkennen, weil an beiden Enden des Zähnungskamms jeweils ein Führungslöch überstand. Sind diese Führungslöcher im Oberrand zu sehen, handelt es sich um senkrechte Zähnung, ragen sie in den Seitenrand, um waagerechte Zähnung. Erst nach dem Zähnungsvorgang wurden die Doppelbogen für die Verwendung am Schalter geteilt.

Unübersehbar

Auffälligstes Merkmal der Schiffs-Ausgabe ohne Wasserzeichen sind die in fetter Egyptienne-Schrift auf dem Unterrand der Bogen angebrachten Namen der jeweiligen Schutzgebiete. Der Grund dafür lag in der gemeinsamen Herstellung der einzelnen Wertstufen für alle Kolonien. Bei dem immer gleichen Markenbild hätte es leicht zu Verwechslungen beim Verpacken der fertigen Markenbogen kommen können, zumal ein Teil von ihnen auch noch aus demselben Druckbogen stammte. Die Reichsdruckerei versuchte das mit diesem drastischen Unterscheidungsmerkmal zu verhindern.

Die Markwerte

Die großformatigen Werte zu 1, 2, 3 und 5 Mark wurden erst später im Stichtiefdruck hergestellt. In Neuguinea trafen sie im März 1901 ein. Die Markwerte wurden in Bogen zu 20 Marken gedruckt. Mindestens bei den einfarbigen Werten dürfte die Druckform aus vier solcher Bogen bestanden haben, darauf deutet jedenfalls die Analyse der Bogenränder und die Zähnung hin. Für die zeitgleiche Germania-Serie geht MICHAEL JÄSCHKE-LANTELME (*100 Jahre Germania*, Dessau 1999, S. 177 und S. 225) hingegen von nur zwei Bogen untereinander aus.



3 Mark (MiNr.18) auf Ausschnitt einer Paketadresse von MANUS 9.3.14.

Die Zähnung erfolgte in senkrechter Reihenzählung mit 26 : 17 Löchern von links nach rechts. Bei den Markwerten von Neuguinea gibt es wie bei der Germania-Serie neben Bogen, die nur am rechten Rand durchgezähnt sind, auch Bogen mit Durchzählung beider Seitenränder. Laut EINFELDT soll das sogar für die zweifarbige 5 Mark gelten. Dieser Befund spricht eindeutig für waagerechte Bogenpaare bei der Zähnung, wie schon DR. MUNK feststellte. Der Name des Schutzgebiets auf dem Unterrand tritt bei den Markwerten nicht auf.

Im normalen Briefverkehr kamen ab 1899 Frankaturen von mehr als 40 Pf nicht mehr vor. Gestempelte Exemplare der Markwerte gehen deshalb fast ausschließlich auf Sammlerbriefe zurück. Die Preise im MICHEL-Katalog für Briefe und lose Marken gelten für solche philatelistischen Stücke. Ein Mehrfaches davon wird von postgeschichtlich orientierten Sammlern für Markwerte auf Ausschnitten von Postformularen bewilligt. Bei einer 3 Mark aus Manus auf Paketadressenausschnitt, wie oben abgebildet, sind der Phantasie kaum Grenzen gesetzt, weil es sich um den einzigen 3-Mark-Wert handelt, der im 1. Vierteljahr 1914 dort überhaupt gebraucht worden ist (vgl. DBR Nr. 2/2012, S. 31).



Hausauftragsnummer H 1350.14 auf 10 Pf mit Wasserzeichen von 1914 (MiNr. 22 I).

Marken mit Wasserzeichen

Die Ausgabe von 1900 erschien nur in einer einzigen Auflage und deckte den Bedarf bis zur Übergabe des Schutzgebiets. Erst im Sommer 1914 wurden neue Marken zu 5 Pf, 10 Pf und 5 Mark gedruckt (MiNr. 21-23), nun auf Papier mit Wasserzeichen Rauten und mit dem Namen des Schutzgebiets in zwei Wörtern: „Deutsch-Neuguinea“. Die beiden Pfennigwerte wurden als Einzelbogen gedruckt mit Hausauftragsnummer auf dem Bogenrand und ohne den fett gesetzten Namen der Kolonie unterhalb der Markenfelder. Alle drei Werte gehören noch zu den Friedensdrucken. Sie kamen wegen des Kriegsausbruchs nicht mehr zur Verwendung.



5 Mark mit Wasserzeichen in B-Zählung 25 : 17 von rechts nach links (MiNr.23 II B I – aus: Schießl/Albinger, S. 63).

Als der Krieg zu Ende war, gab es aus kommerziellen Gründen weitere Auflagen der drei Marken, die 5 Mark teils in B-Zählung mit breitem Eckzahn, und außerdem einen Nachdruck der 3 Pf von 1900 auf Wasserzeichenpapier.

(wird fortgesetzt)

Info

Wer sich für die Kolonialphilatelie interessiert, wendet sich an die Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V. Kontakt: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Deutsch-Neuguinea (IX)



Stempel der NEU-GUINEA-ZWEIGLINIE b 4.1.97 von Dampfer „Stettin“ auf Missionsbrief der 2. Stufe (bis 30 g) mit viermal 10 Pf (MiNr.47 d).

Seepost

Die Südsee ist das Gebiet mit der größten Vielfalt deutscher Seepostlinien und Seepoststempel.

Nach dem Untergang ihres kleinen Dampfers *Ottillie* im März 1891 hatte sich die Neu-Guinea-Kompanie für einige Jahre mit gecharterten Schiffe begnügt, um über Soerabaja und Singapur eine Verbindung mit Europa herzustellen. Die Gesellschaft bemühte sich, eine vom Reich subventionierte durchgehende Dampferlinie von Deutschland nach Neuguinea zu erhalten, aber auf das finanzielle Abenteuer einer solchen Linie in das noch völlig unterentwickelte Inselgebiet wollte sich mit Recht niemand einlassen. 1893 gelang es dann, die vom Norddeutschen Lloyd betriebene Australische Zweiglinie Sydney – Samoa, die sich nicht rentiert hatte, einzustellen und den Dampfer *Lübeck* (1815 BRT, 12,5 Seemeilen) mit Subventionen vom Reich im Linienverkehr zwischen Neuguinea und Singapur einzusetzen. Er verkehrte alle acht Wochen und hatte in Singapur Anschluss an die Ostasiatische Hauptlinie des Norddeutschen Lloyd. Die Linie erhielt den Namen „Neu-Guinea-Zweiglinie“.

1895 wurde die *Lübeck* durch ihr Schwesterschiff *Stettin* ersetzt, das zuvor umgebaut und auf 2230 BRT vergrößert worden war. Der Grund dafür war, dass dieser Schiffstyp Platz für gut 100 Passagiere bot (eine Zahl, die bei weitem

nicht benötigt wurde; im gesamten Jahr 1899 wurden zum Beispiel nur 81 Passagiere nach Friedrich-Wilhelms-hafen befördert), gleichzeitig aber über zu wenig Frachtraum verfügte.

Die Dampfer dienten nicht nur der Beförderung von Post, sie hatten auch selbst eine Seeposteinrichtung mit Briefmarken und eigenem Aufgabestempel an Bord. Sie war für Sendungen vom Schiff bestimmt und für solche Briefe und Karten, die erst nach Postschluss bei den Landpostanstalten eingeliefert worden waren, das Schiff aber noch erreichten. Die Sendungen für die Seepost wurden nicht sofort ge-

stempelt, sondern erst unmittelbar vor Ankunft im nächsten Anlaufhafen.

Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.

stempelt, sondern erst unmittelbar vor Ankunft im nächsten Anlaufhafen.

Singapore- und Hongkong-Linie

Als 1899 die deutschen Südseekolonien um die Karolinen und Marianen erweitert wurden, schlug der Norddeutsche Lloyd der Reichsregierung vor, beide Inselgruppen in den Verkehr einzubeziehen. So kam es ab Juli 1900 zu einer Umgestaltung des Neuguinea-Dienstes.

Zunächst wurde die bisherige Zweiglinie mit der *Stettin* unter dem Namen „Neu-Guinea-Zweiglinie (Singapore)“ aus wirtschaftlichen Erwägungen über Deutsch-Neuguinea hinaus bis Sydney verlängert. Der Dampfer verkehrte nun alle zwölf Wochen und hatte Anschluss sowohl an die Ostasiatische wie an die Australische Linie des Lloyd. Sodann wurde mit einem weiteren Dampfer, der *München*, eine zweite Linie eingerichtet, die „Neu-Guinea-Zweiglinie (Hongkong)“, die auf ihrem Weg von Hongkong nach Neuguinea und Syd-



Sammelgebiet Deutsche Kolonien



Links: Stempel der NEU-GUINEE-ZWEIGLINIE (HONGKONG) 21.1.01, verwendet Anfang 1902 von Dampfer „Nuen Tung“ auf der Singapore-Zweiglinie. Rechts: Stempel der Seepost SINGAPORE – DEUTSCH-NEUGUINEA 23.3.12 von Dampfer „Manila“ auf eingeschriebenem Doppelbrief (bis 250 g).

ney die Inseln Saipan und zunächst Ponape, später Yap anliefe. Doch schon im Februar 1901 strandete sie vor Yap, und die Linie wurde wieder eingestellt. Als Ersatz trat ein zweiter Dampfer in die Singapore-Zweiglinie ein und ermöglichte dort einen sechswöchentlichen Rhythmus. Ab 1903 fuhren die neu gebauten Doppelschraubendampfer *Prinz Sigismund* (3301 BRT) und *Prinz Waldemar* (3227 BRT) auf dieser Linie.

Die Austral-Japan-Linie

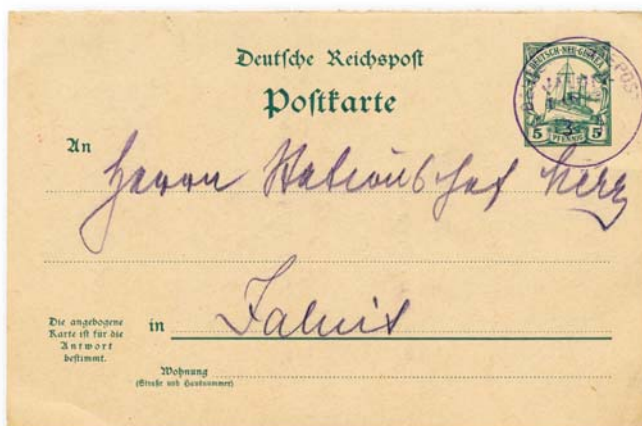
Ende 1904 kam es erneut zu Veränderungen im Südseeverkehr. Der Norddeutsche Lloyd wollte vom Warenaustausch zwischen Australien und Japan profitieren, ließ die Europa-Verbindung über Singapur fallen und griff das Konzept der Hongkong-Linie wieder auf, dieses Mal mit anhaltendem Erfolg. *Prinz Sigismund*, *Prinz Waldemar* und als dritter Dampfer die *Willehad* bzw. die *Manila* und schließlich die *Coblentz* verbanden das Bismarck-Archipel und Friedrich-Wilhelmshafen mit den australischen Häfen einerseits, mit Hongkong und Japan andererseits. Später wurden Yap und Angaur auf den Karolinen, die Insel Maron (Neuguinea) und Mani-

la auf den Philippinen einbezogen. Die drei Dampfer verkehrten im Abstand von vier Wochen.

Als Seepoststempel der neuen Austral-Japan-Linie dienten zwei alte Bekannte: die Stempel der Neu-Guinea-Zweiglinie aus den 90er Jahren mit den Buchstaben a und b, ergänzt durch einen neuen Stempel, der den Buchstaben c erhielt.



Oben: Dampfer „Germania“ der Jaluit-Gesellschaft Hamburg. Unten: Stempel der JALUIT-LINIE 13.10.12 von Dampfer „Germania“ auf 5 Pf-Ganzsache von Deutsch-Neuguinea (P.10) nach den Marshall-Inseln.



Die Jaluit-Linie in Neuguinea

Die kleinen Gebiete der Karolinen, Marianen und Marshall-Inseln versorgte gleichzeitig eine andere Seepostlinie, die von der Hamburger Jaluit-Gesellschaft betrieben wurde. Ihre Jaluit-Linie stellte mit dem 1904 gebauten, „taifunsicheren“ Reichspostdampfer *Germania* die Verbindung nach Sydney und Hongkong her. Ab 1909 lief das Schiff auch Simpsonhafen/Rabaul an. Belege seines Stempels mit Neuguinea-Marken sind die seltensten von dieser Linie.

Die Seepost Singapore – Deutsch-Neuguinea

Das Netz wurde allmählich dichter. Ebenfalls 1909 rief der Lloyd zusätzlich zur Austral-Japan-Linie die Verbindung zwischen Singapur und Neuguinea wieder ins Leben. Der kleine Dampfer *Manila* (1790 BRT, 10 sm) lief auch die kleineren Stationen an der Küste von Kaiser-Wilhelms-Land an und verband das Schutzgebiet im achtwöchentlichen Rhythmus mit Amboina, Macassar, Batavia und Singapur.

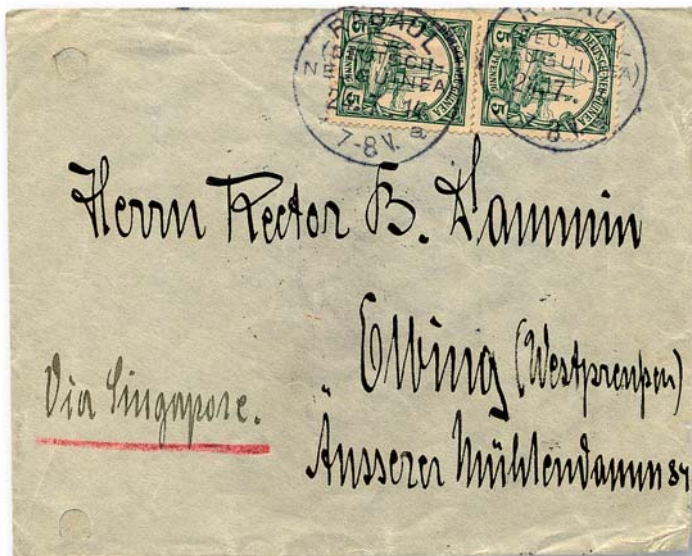
Die Entwertungen der *Manila* unterscheiden sich von den anderen Stempeln der Südseelinien. Auf ihr kamen zwei Kursstempel zum Einsatz. Der eine mit der Inschrift DEUTSCHE SEEPOST SINGAPORE – DEUTSCH-NEUGUINEA wurde bei der Ausreise nach Neuguinea verwendet, der andere mit der Inschrift DEUTSCH-NEUGUINEA – SINGAPORE bei der Rückreise.

(wird fortgesetzt)

Info

Wer sich für die Kolonialphilatelie interessiert, wendet sich an die Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V. Kontakt: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Deutsch-Neuguinea (X)



Der Kapitän erfuhr es in Amboina auf den Süd-Molukken (Niederländisch-Indien) und ließ das Schiff dort internieren. Der letzte Eintrag in der Musterrolle stammt vom 2. November 1915 aus Macassar auf Celebes und ist vom Kaiserlichen Konsulat mit dem Dienstsiegel beglaubigt: „Es wird hiermit bescheinigt, dass sich die deutsche Besatzung des D. „Manila“ im September 1914 schriftlich beim Kaiserlichen Konsulat in Macassar gemeldet hat. Es bestand jedoch keine Gelegenheit, von Amboina nach Tsingtau resp. Deutschland zu gelangen.“

Der Leiter des Postamts Rabaul, Postsekretär Weller, hat später angegeben, die *Manila* habe in Rabaul keine Euro-



RABAUL 24.7.14. Der einzig bekannte Rabaul-Brief von der letzten Reise der „Manila“, der am 10.8.1914 in Amboina der niederländischen Post übergeben wurde und Deutschland am 24.9.1914 erreichte.

Die letzte Reise der „Manila“

Im Staatsarchiv Bremen liegen die Akten des Seemannsamtes Bremen. Dazu gehören „Musterrollen“, Verzeichnisse der Mannschaften, die an Bord der Schiffe des Norddeutschen Lloyd angeheuert hatten. Vor Antritt jeder Reise wurden sie den Seemannsämtern bei den deutschen Konsulaten vorgelegt und erhielten einen Sichtvermerk, ein „Visum“ für die bevorstehende Reise. In der Musterrolle der *Manila* findet sich der Eintrag: „Gesehen, gut für die Reise nach Kaewiang (Deutsch-Neuguinea) und zurück, Singapore 21.6.1914.“

Es war die letzte Reise der *Manila* nach Neuguinea. Laut Fahrplan im Reichskursbuch sollte sie ihr Ziel am 20. Juli 1914 erreichen und über Rabaul (25. Juli) und die Plätze an der Nordküste von Kaiser-Wilhelmsland am 16. August nach Singapore zurückkehren. Doch als sie Eitape hinter sich gelassen hatte, brach der Erste Weltkrieg aus.

papost an Bord genommen. Das mag für Kartenschlüsse gelten, da sie mit anderen Seepostlinien Europa schneller erreichen konnten. Der oben gezeigte Brief nach Elbing mit Stempel RABAUL 24.7.14 und dem Leitvermerk „Via Singapore“ belegt aber, dass Postlose mitgegeben worden ist. Dem Brief gelang, was der Besatzung der *Manila* verwehrt war: Mit Durchgangsstempeln von AMBOINA 10.8.14 und SOERABAIJA 17.8.14 erreichte er über die neutralen Nieder-

MOROBÉ 22.7.14. Der Brief nach Berlin könnte in Friedrich-Wilhelms-hafen Anschluss an den nach Australien bestimmten Dampfer „Prinz Sigismund“ gefunden haben und wurde dort beschlagnahmt.



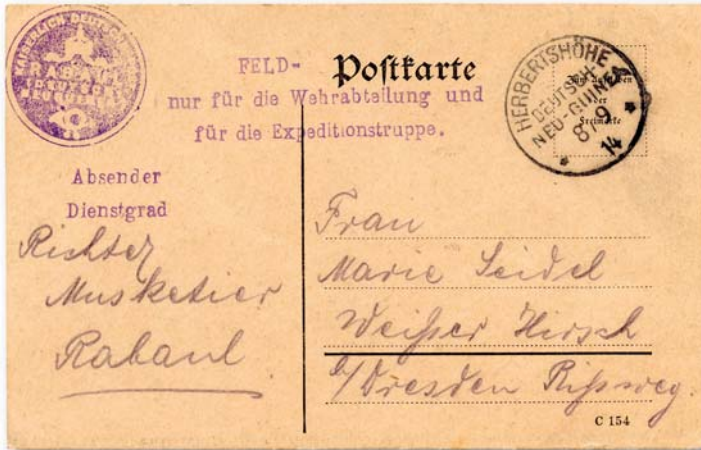
Deutsch-Neuguinea wird von Dr. Hansjürgen Kiepe unter Mitwirkung von Dr. Peter Provinsky bearbeitet.

lande am 24. September 1914 – im zweiten Kriegsmonat – sein Ziel in Westpreußen.

In Australien verschollen

Reichspostdampfer *Coblenz*, der auf der Austral-Japan-Linie zwischen Australien und Hongkong bzw. Japan verkehrte, hatte Sydney am 25. Juli 1914 verlassen. Er erreichte Neuguinea in den ersten Augusttagen. Nachdem er Post aus Rabaul, Friedrich-Wilhelms-hafen und Maron mitgenommen hatte, erfuhr er auf den Karolinen vom Kriegsausbruch. Das Schiff gelangte unbehelligt nach Manila auf den amerikanischen Philippinen, wo es interniert wurde. Seine Post erreichte Deutschland Anfang November 1914 über die damals noch neutralen USA.

Ganz anders erging es der *Prinz Sigismund*, die in der Gegenrichtung unterwegs war und am 3. August in Brisbane (Australien) eintraf. Das Schiff wurde genau wie die *Germania* der Jaluit-Linie augenblicklich beschlagnahmt. Einen eventuell von der *Prinz Sigismund* beförderten Brief zeigt die untenstehende Abbildung. Die Post beider Schiffe wurde festgehalten, bekam im Mai und Juni 1915 Unbestellbarkeitsstempel („Undeliverable“) und verschwand im „Dead Letter Office“ in Sydney. Sie hat ihre Empfänger in Deutschland nie erreicht. Erst vor zwanzig Jahren ist die verschollene Post



Mit der „Kalili“ beförderte letzte Post aus Deutsch-Neuguinea. Links: Provisorische Feldpostkarte mit Stempel HERBERTSHÖHE 8.9.14 nach Dresden. Rechts: Brief desselben Absenders mit gleichem Poststempel, der über 50 g wog und deshalb mit 20 Pf frankiert werden musste.

wieder ans Licht gekommen. Irgendjemand muss ein australisches Archiv „entstaubt“ und die Briefe auf den philatelistischen Markt gebracht haben.

Neuguinea im Krieg

Am 5. August 1914 abends empfing die Funkstation Bitapaka bei Rabaul ein Telegramm des Auswärtigen Amtes: „Krieg mit England, Frankreich, Russland, bestätigt Telegrammempfang.“

Deutsches Militär gab es in den Südseekolonien nicht. Die Polizeitruppe auf Neupommern bestand aus Eingeborenen und zählte 200 Mann. Hinzu kamen 50 deutsche Reservisten, die zum Militärdienst einberufen wurden und die „Wehrabteilung“ bildeten. „Leider konnten unsere militärischen Befehlshaber nicht ihrer Vorbildung entsprechend eingesetzt werden“, schrieb Postsekretär Weller später. „Der Kommandant von Bitapaka, ein Hauptmann der Reserve der Artillerie, hatte keine Geschütze, der Kommandeur der Polizeitruppe, ein Rittmeister, keine Pferde.“ An eine wirkungsvolle Verteidigung des Regierungssitzes oder gar der Kolonie war unter diesen Umständen nicht zu denken. Rabaul und Herbertshöhe wurden zu offenen Plätzen erklärt, um eine Beschießung zu verhindern, die Polizeitruppe wurde abgezogen und das Gouvernement ins Hinterland nach Toma verlegt. Verteidigt werden sollte in erster Linie die Funkstation Bitapaka.

Info
Wer sich für die Kolonialphilatelie interessiert, wendet sich an die Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e. V. Kontakt: Thomas Knell, Beckenwengert 1, 97246 Eibelstadt.

Feldpost und Zensur

Für die Wehrabteilung wurde der Feldpostverkehr eingerichtet. Er beschränkte sich auf Postkarten und Briefe bis 50 g. Das Postamt Rabaul gab provisorische Feldpostkarten aus, für die C.154-Formulare mit dem Dienststempel und einem Gummistempel „nur für die Wehrabteilung und für die Expeditionstruppe“ versehen wurden. Briefe, die das Schutzgebiet verlassen sollten, wurden „Gouvernementsseitig unter Kriegsrecht geöffnet“, zensiert und, wie in der Abbildung oben zu sehen, mit Siegelmarken des Gouvernements-Büros wieder verschlossen.

Solche Briefe und Feldpostkarten sind tatsächlich während des Krieges noch nach Deutschland gelangt, und zwar mit Hilfe der kleinen Motorpinasse Kalili der gleichnamigen Gesellschaft, die Lebensmittel und Medikamente aus Niederländisch-Indien beschaffen sollte, dabei am 10. September 1914 auch Post mitnahm und der es gelang, Macassar auf Celebes zu erreichen. Die Anzahl dieser letzten Lebenszeichen aus Deutsch-Neuguinea ist nicht groß gewesen. Sie werden heute mit vierstelligen Preisen bezahlt.

Das Ende der deutschen Kolonie

Der Gegner ließ nicht lange auf sich warten, Australien hatte es eilig, nach der deutschen Kolonie zu greifen. Schon am 12. August sondierte ein Zerstörer die Lage. Am 11. September traf ein australisches Geschwader vor Rabaul ein und setzte einige Tausend Mann Landungstruppen ab. Es kam zu kurzen Kämpfen, dann streckten die Verteidiger die Waffen. Rabaul wurde am Tag darauf besetzt, am 17. September 1914 wurde das Schutzgebiet übergeben. Damit endeten 30 Jahre deutsche Kolonialzeit in der Südsee.

FINSCHHAFEN 19.9.14, eine Postanweisung als letzter Beleg der deutschen Post. Erst am 28. Februar 1915 erschien die australische Besatzungsmacht in Finschhafen. Bis dahin hatte der Postagent weiterhin Einzahlungen entgegengenommen, konnte die Anweisungen aber nicht befördern. Als die Besetzung bevorstand, zahlte er die Beträge zurück oder nahm sie auf die Missionskasse, um sie zu schützen. Rückseitig der Auszahlungsstempel FINSCHHAFEN 17.2.15.



Deutsche Briefmarken-Revue: Jeden Monat Informationen aus 1. Hand!

**Philatelistisches
Geschenk zum
ABO-Start!**



Ihre ABO-Vorteile:

- 4 Vorzugspreis
- 4 Versandkostenfrei
- 4 Jederzeit kündbar
- 4 Keine Ausgabe verpassen

Bitte einsenden an: Deutsche Briefmarken-Revue, Freiligrathring 13 a, 40878 Ratingen
oder faxen: 0 21 02 / 89 58 25

Hiermit bestelle ich ein Abonnement der Deutschen Briefmarken-Revue

(PSBN-Verlags GmbH, Freiligrathring 13 a, 40878 Ratingen).
Der Preis pro Jahr beträgt 33,- Euro (Inland) bzw. 45,- Euro (Ausland) – jeweils inklusive Versandkosten und Mehrwertsteuer.
Als Dankeschön erhalte ich ein philatelistisches Geschenk für meine Sammlung!

Bitte liefern Sie ab Heft im Abonnement die „Deutsche Briefmarken-Revue“ an:

Vorname, Name

Straße / Postfach

PLZ, Ort

Tel.-Nr.

E-Mail

Ich zahle nach Rechnungserhalt

Bitte buchen Sie den fälligen Rechnungsbetrag von meinem Konto ab (nur von einem deutschen Konto möglich):

<input type="text"/> Kontonummer	<input type="text"/> BLZ
<input type="text"/> Bank	
<input type="text"/> Ort, Datum	

1. Unterschrift des Kunden (bei Minderjährigen des Erziehungsberechtigten)

Vertrauensgarantie: Diesen Auftrag kann ich schriftlich innerhalb einer Woche nach Eingang der Bestellung bei der DBR (PSBN-Verlags GmbH, Freiligrathring 13 a, 40878 Ratingen) widerrufen. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

2. Unterschrift des Kunden