Deutsch-Ostafrika (I)

Ein Beitrag von Frank Grieshaber und Dr. Hansjürgen Kiepe

Der erste Postabgang: LAMU 21.12.88. Brief der 5. Gewichtsstufe (60-75 g) mit Fünferstreifen der 20 Pf (MiNr. VL 42 c) via Brindisi an die Deutsche Witu-Gesellschaft in Berlin (Slg. A).

Wituland

Vor der Küste Ostafrikas, etwa 400 km nördlich von Sansibar, liegt eine kleine Insel, deren Namen heute kaum noch jemand kennt: Lamu. Auf ihr eröffnete die Reichspost am 22. November 1888 ihre erste Postagentur in Ostafrika.

Die Brüder Clemens und Gustav Denhardt hatten 1879/80 das Gebiet des Tana-Flusses bereist. Im Küstenbereich des heutigen Kenia musste sich der Suaheli-Sultan Ahmed, der seinen Sitz in Witu etwa drei Tagesreisen landeinwärts hatte, der Angriffe des Sultans von Sansibar erwehren Er suchte Beistand und verkaufte am 8. April 1885 ein Gebiet in der Größe von etwa 30 x 45 Kilometern an der Küste südlich von Witu an Clemens Denhardt, der dort Pflanzungen anlegen wollte. Dem Ersuchen des Sultans um Schutz für Wituland gab das Deutsche Reich durch Erlass vom 25. Mai 1885 eher halbherzig statt, „vorbehaltlich der Rechte Dritter“, wie es hieß. Da den Denhardts die finanziellen Mittel fehlten, wurde das Schutzgebiet von der neu gegründeten „Deutschen Witu-Gesellschaft“ in Berlin übernommen. Deren Generalvertreter vor Ort war der Kaufmann Kurt Toeppen. Er hatte seinen Sitz am Stapelplatz der Gesellschaft auf Lamu, das von den Postdampfern der „British India Steam Navigation Company“ angelaufen wurde.

Die deutsche Post in Lamu

Die Insel Lamu gehörte nicht zum deutschen Schutzgebiet Wituland, sondern unterstand dem Sultan von Sansibar. Die dort eröffnete Agentur war also eine deutsche Auslandspostanstalt. Bis dahin hatte es keinen geordneten Postdienst auf der Insel gegeben, nicht einmal einen Briefkasten, statt dessen nur eine zweiteilige Kiste, in deren eine Hälfte die nach Süden – also nach Mombasa und Sansibar – bestimmte Post gelegt wurde, in die andere die Post nach Aden und Europa. Eingehende Post wurde vom Zollbeamten, einem Inder, einfach auf den Boden geschüttet, damit sich jeder seine Sendungen selbst heraussuchen konnte.

Die deutsche Postagentur befasste sich nur mit Briefpost, also gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen, Postkarten und Drucksachen. Den Postdienst versah anfangs Kurt Toeppen, ab Juli 1890 der Angestellte der Witu-Gesellschaft Carl Weiss. Die Agentur wurde mit den unüberdruckten Marken der Pfennig-Ausgabe von 1880 ausgestattet, frankiert wurde nach dem Tarif des Weltpostvereins.

Als frühestes Datum von Lamu sind drei Briefe mit 20-Pf-Frankaturen (MiNr. VL 42 c) vom 21.12.88 bekannt (im Steuer-Handbuch ist fälschlich der 2.12.88 angegeben). Die Marken zu 3 Pf (VL 39 b) und 25 Pf (VL 43 c) sind amtlich nicht nach Lamu geliefert worden, die 5 Pf-Marke (VL 40 II) hingegen gab es am Schalter, benötigt wurde sie aber nur für Drucksachen bis 50 g, was selten genug vorkam. Bis jetzt sind nur acht solcher Briefe nachgewiesen – mit der Konsequenz, dass die Marke auf Brief teurer ist als die anderen Pfennigwerte.

Da die Frankaturgültigkeit der Pfennig-Ausgabe in Deutschland am 31. Januar 1891 endete, könnte es 1891 kurz vor dem Ende der Postagentur Lamu noch zur Lieferung von Marken der neuen Krone/Adler-Ausgabe gekommen sein. Sicher ist das aber nicht. Während Dr. Munk im Kohl-Handbuch 1928 erklärt

Oben: LAMU 27.12.89. Drucksache nach Shanghai mit 5 Pf, VL40 (Slg. A). Unten: LAMU 3.1.90. Einschreibbrief der 9. Gewichtsstufe (bis 135 g) nach Berlin mit Einzelfrankatur der 2 Mark, VL 37c (Slg. A).

Mischfrankatur auf Brief an Adolph Schwabe LAMU 30.1.91: Ganzsachen-Umschlag U 13 B mit 10 Pf, VL 41 b (105. Württemb. Auktion).

hatte, die Ausgabe 1889 sei „amtlich niemals in Lamu ausgegeben worden", widersprach Friedemann 1930 der Angabe, „dass sämtliche Bedarfsbriefe aus Lamu bis zur Schließung der Postagentur ausschließlich mit Marken der Ausgabe 1880 freigemacht worden sind".

Lamu und die Philatelisten

Für die unterschiedlichen Urteile ist die große Anzahl von Sammlerbriefen mit Marken der Krone/Adler-Ausgabe verantwortlich, die es von Ende Januar bis zur Schließung am 31. März 1891 gibt, allein vom Letzttag sind es nicht weniger als 29 Stück, darunter 23 R-Briefe (Nummern zwischen 223 und 266). Ein Bedarfsbrief ist unter ihnen nicht zu finden.

Grundlage für die Zahlenangaben in diesem Beitrag sind die Abbildungen von 172 Ganzstücken und 543 Briefstücken bzw. losen Marken in der Kartei von Frank Grieshaber.

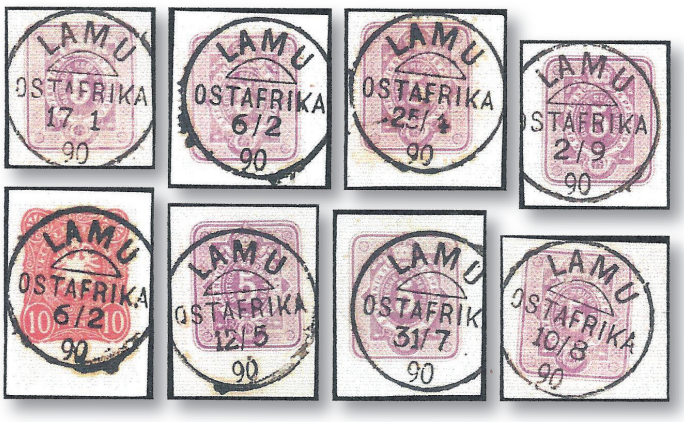
Eine besondere Rolle spielte Konsul Adolph Schwabe. Er war Vorstand der Witu-Gesellschaft und Mitglied in der Berliner Sektion des Internationalen Philatelistenvereins Dresden. In Lamu führte Carl Weiss seine philatelistischen Aufträge aus (vgl. Herbert Schrey 1961, S. 64). Als die Frankaturgültigkeit der Pfennig-Ausgabe endete, sind zum Beispiel mit Daten vom 30.1.91, 3.2.91 und 16.2.91 nicht weniger als 23 Ganzsachenumschläge der 10 Pf Krone/Adler (U 13) an Schwabe registriert, die natürlich in Lamu keinen Sinn machten, und zwar als attraktive Mischfrankaturen mit einer zusätzlichen 10 Pf der früheren Ausgabe (VL 41 b).

Briefe an die Deutsche Witu-Gesellschaft gab es zuletzt im August 1890, weil die Gesellschaft finanziell am Ende war und durch Vertrag vom Mai 1890 in der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft aufging. Von da an wurden die philatelistisch geklebten Briefe von Weiss unter derselben Anschrift an Adolph Schwabe persönlich adressiert.

Friedemanns Sorte II

1930 hat Albert Friedemann in seinen Berichten für Briefmarkensammler Nr. 135/136 eine umfängliche Studie zu den Lamu-Abstempelungen vorgelegt. Er stellte dabei unter anderem eine extreme Häufung von meist weißen Briefstücken mit 5-Pf- und 10-Pf-Marken fest, die sich auf bestimmte Daten konzentrierte (siehe die Abbildung unten). Nach seiner Auffassung waren sie „nicht den Postweg gegangen", sondern „zu Sammelzwecken angebracht worden". Diese Stücke bezeichnete er als Sorte II. Eine Bestätigung sah er darin, dass er mit den fraglichen Daten keine gelaufenen Briefe feststellen konnte.

Die Daten der Sorte II nach FRIEDEMANN und Dr. STEUER auf weißen Briefstücken: 17.1.90, 6.2.90, 25.4.90, 12.5.90, 31.7.90, 10.8.90, 2.9.90 (Los 187 der 308. Schwanke-Auktion 2007).



Friedemanns Befund blieb nicht unwidersprochen. 1950 versuchte ihn Maximilian Germann in den Berichten für Kolonialbriefmarken-Sammler Nr. 3 zu erschüttern, indem er angab, ihm seien fünf von Friedemanns Daten der Sorte II auf Brief bekannt – eine bloße Behauptung ohne jeden Nachweis. Tatsächlich sind sie bis heute nicht aufgetaucht, wie die Grieshaber-Kartei zeigt. Doch das Kriterium ist auch gar nicht das Fehlen solcher Briefe. Entscheidend ist ein Blick auf die Mengenverhältnisse und das Aussehen der Briefstücke, wenn man genügend Material vergleicht.

Bei den 5-Pf-Marken (VL 40 II) stehen der großen Zahl von 121 Exemplaren der Sorte II acht Exemplare auf Drucksachen und drei Marken auf anderen Briefen sowie weitere 16 ausgeschnittene oder abgelöste Marken (Sorte I = 14 %) und 46 Briefstücke der Sorte III (= 24 %) gegenüber. Der Anteil der Sorte II an der Gesamtmenge beträgt also 62 %. Mit Datum vom 17.1.90 zum Beispiel sind 22 Stücke erfasst, vom 25.4. 90 sind es 20 usw. – alle sehr schön und von einheitlichem Aussehen. Dass es sich dabei um Gefälligkeitsabstempelungen mit willkürlich eingestellten Daten handelt, ist ernsthaft nicht zu bezweifeln. Gleiches gilt für die 10 Pf (VL 41 b) mit denselben Daten und Merkmalen. Dr. Steuer gibt hier den Anteil der Sorte II mit 35 % an.

Anzumerken ist, dass das Datum 20.7.90, das bei Friedemann und im Steuer-Handbuch sowohl unter Sorte II als auch unter Sorte III geführt wird, nur zur Sorte III gehört. Das von Friedemann bei Sorte II gezeigte Stück war eine lose 10-Pf-Marke, die nicht aussagekräftig genug war (siehe die vorstehende Abbildung des Exemplars aus der 308. Schwanke-Auktion).

Dr. Steuer hat Anfang der 1970er Jahre die Kolonialvorläufer im MICHEL-Katalog neu bearbeitet und dabei die Marken der Sorte II mit dem Basispreis versehen. Für die nichtphilatelistischen Stücke (Sorte I) gab er dann in seinem Handbuch Multiplikationsfaktoren an: 5 x für die 5 Pf und 3 x für die 10 Pf.

(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.

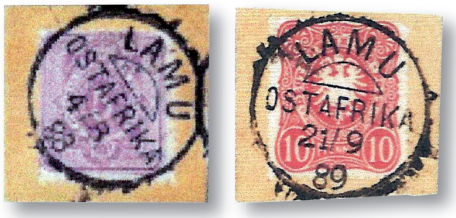
Deutsch-Ostafrika (II)

Beiträge Dr. Hansjürgen Kiepe (Lamu) und Olaf Halle (Zanzibar)

Das Datum 20.7.90 der Sorte III nach Friedemann und Dr. Steuer, das auch unter Sorte II genannt wurde (Vorlage: Ronald Steuer).

Lamu Sorte III

Albert Friedemann unterschied 1930 noch eine zweite Gruppe von Gefälligkeitsabstempelungen auf 5 Pf- und 10 Pf-Marken, die Sorte III. Sie ist schon rein äußerlich am bräunlichen Papier der Briefstücke zu erkennen, das von den Umschlägen der Witu-Gesellschaft stammen könnte, und zeichnet sich durch stark austretende Farbe vor allem im rechten unteren Bereich der Abschläge aus. Die lässt sich ansatzweise auch bei einigen Stücken aus der Endzeit beobachten. Bei der Sorte II hatte es noch einen gewissen Anteil von 20-Pf-Marken gegeben (VL 42 c), den Marken mit dem höchsten Verbrauch im Postbetrieb von Lamu, bei Sorte III sind sie gar nicht zu finden. Das könnte ein Indiz dafür sein, dass zum Zeitpunkt ihrer Herstellung keine 20-Pf-Marken mehr vorhanden waren. Ob die Abstempelungen vor oder nach Schließung der Postagentur vorgenommen wurden, ist nicht mehr feststellbar.



Die Daten 4.8.88 und 21.9.89 der Sorte III (Vorlage: Kartei Grieshaber).

Die Stücke dieser Gruppe tragen im Unterschied zu Sorte II auch Daten aus den Jahren 1888 und 1889: 16.5.88, 10.7.88, 4.8.88, 21.9.88, 14.11.88, 12.3.89, 12.8.89, 21.9.89, 17.12.89, 20.7.90 und 12.8.90. Offenbar sollte diesmal der gesamte Zeitraum der Tätigkeit der Witu-Gesellschaft dokumentiert werden. Friedemann kannte 137 Exemplare. Die fünf Daten aus dem Jahr 1888 liegen alle vor der Eröffnung der Postagentur Lamu und zeigen schon dadurch, dass es sich bei der Sorte III um Rückdatierungen handelt. Derjenige, der den Stempel benutzte, war sich offensichtlich nicht darüber im Klaren, dass der Postbetrieb in Lamu erst am 22. November 1888 begonnen hatte. Friedemann lehnte darum die ganze Sorte III ab und bezeichnete sie als wertlos. Dr. Steuer schloss sich dem an. Im MICHEL-Katalog wurde sie bis 2005 nur als „minderwertig“ erwähnt.

Laut Friedemann kam der weitaus größte Teil der Sorten II und III erst seit etwa 1903 aus Hannover und Wiesbaden in den Handel, auch ein Herr Sch. (gemeint war vermutlich Schwabe) sollte damit „irgendetwas zu tun gehabt haben“.

„Gefälligkeit“ neu definiert

Für den MICHEL-Deutschland-Spezial-Katalog 2006 wurde der Kolonial-Teil neu bearbeitet. Dabei formulierten die Bearbeiter neue Prinzipien für die Katalogisierung, die auch Lamu betrafen.

Zu Reichspostzeiten war absolut klar, was unter einer Gefälligkeitsabstempelung zu verstehen war: „eine Stempelung …, durch die nicht auf Postsendungen befindliche Marken mit Hilfe eines Postaufgabestempels aus Gefälligkeit entwertet worden sind“ (zitiert im Handbuch von Friedemann/Wittmann, 4. Aufl. 1988, S. 56). Im Unterschied dazu gelten im MICHEL-Katalog seit 2006 Bogenabstempelungen und solche „von auf Blättern vorgeklebten Marken“ nicht mehr als Gefälligkeit, sondern als „Abstempelungen für Sammler“. Der Begriff der Gefälligkeit wird auf Abstempelungen beschränkt, „die nicht mehr zeitgerecht angebracht werden konnten“, also auf Rückdatierungen. Dazu gehören bei Lamu die willkürlich eingestellten Daten von Friedemanns und Dr. Steuers Sorte III. Sie fallen im MICHEL nun unter dessen neue Sorte II.

Nur noch zwei Sorten bei Lamu

Die neue Kategorie der Abstempelungen für Sammler ermöglichte es, massenhafte Abstempelungen, die nicht von gelaufenen Postsendungen stammen, mit solchen von Bedarfspost und Sammlerbriefen gleichzustellen. Bei Lamu fallen damit die bisherigen Sorten I und II zusammen. An die Stelle der Sorte II rückte die bisher als minderwertig geltende frühere Sorte III und erhielt damit erstmals eine Bewertung. Über das theoretische Problem der Abgrenzbarkeit gegenüber den jetzt avancierten Gefälligkeitsabstempelungen der früheren Sorte II sollte man besser nicht nachdenken, denn auch bei ihnen hat man es mit willkürlich eingestellten Stempeldaten zu tun. Doch in der Praxis ist das irrelevant, weil sich die Stücke schon anhand der Daten auseinanderhalten lassen.

Bei der Neueinteilung ging es um die Aufwertung der Gefälligkeitsabstempelungen, das zeigten die neuen Preisangaben für die Gemeinschaftssorte. Der Preis für die 5 Pf der früheren Sorte II wurde von 400 auf 2000 angehoben, der Preis für die 10 Pf von 250 auf 750, also jeweils auf das Niveau, das Dr. Steuer in seinem Handbuch für die alte Sorte I angesetzt hatte. Und das, obwohl sich durch die Neueinteilung zum Beispiel bei der 5 Pf die Anzahl der Briefstücke in dieser Kategorie um mehr als das Siebenfache erhöht hatte. Es war eine nicht hinreichend durchdachte Entscheidung.

Es kam zu Protesten aus der Arbeitsgemeinschaft und ab 2008 wurden die Preise im Deutschland-Spezial-Katalog gesenkt und erreichten mit 600 für die 5 Pf und 500 für die 10 Pf wieder ein vertretbares Niveau. Der Marktpreis für die 5 Pf der Sorte II hatte vor 2006 bei etwa 180 Euro gelegen, der für die 10 Pf bei etwa 120 Euro.

Wituland wird abgetreten

Das Schicksal Afrikas wurde im 19. Jahrhundert an den Kabinettstischen Europas entschieden. Im Helgoland-Sansibar-Abkommen vom 1. Juli 1890 einigten sich Deutschland und Großbritannien über ihre Interessen in Ostafrika und legten die Grenzen fest. Wituland lag dabei im nördlichen, England zugesprochenen Teil und wurde zusammen mit Ansprüchen auf Sansibar abgetreten. Dafür erhielt Deutschland Helgoland, das ihm für die Entwicklung zur Seemacht wichtig erschien. In England hieß es, man habe einen Hosenknopf gegen einen Anzug getauscht. Die deut-

Früher Postdurchgang in Zanzibar vom 30. August 1890. Brief der 2. Gewichtsstufe mit 4er-Streifen der 10 Pf (MiNr. 41) an Dr. Franz Stuhlmann, Mitglied der Emin-Pascha-Expedition (Vorlage: Sammlung A).

sche Postagentur in Lamu stellte ihren Dienst am 31. März 1891 ein.

Zanzibar

Die Insel Zansibar liegt im westlichen Indischen Ozean, etwa 30 km vor der ostafrikanischen Küste zwischen dem 39 und 40 Grad östlicher Länge sowie dem 6 Grad südlicher Breite. Der Inselarchipel umfasst mit der an der Westküste gelegenen Haupt- und Hafenstadt Zanzibar eine Fläche von insgesamt 1658 km².

Die erste deutschsprachige Beschreibung Sansibars (damalige Schreibweise) lieferte der österreichische Afrikaforscher Oskar Baumann in seinem dreiteiligen Werk der „Der Sansibar-Archipel" 1897. Darin schildert er wechselnde Herrschaften des Shirazischen Reiches über die Portugiesen bis zur Herrschaft der Maskat-Araber, die die Geschichte der Insel nachhaltig prägten.

Die Deutsche Post in Zanzibar

Die Insel Zanzibar gehörte nicht zum deutschen Schutzgebiet, sondern unterstand dem Sultan von Sansibar. Die dort eröffnete Postagentur war also eine deutsche Auslandspostanstalt. Die deutsche Postagentur befasste sich zunächst nur mit Briefpost, also gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen sowie Postkarten und Drucksachen. Ein Paketdienst und Zeitungsbestellungen traten erst am 1. Januar 1891 hinzu.

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.

Die Stadt Zanzibar wurde erstmals durch den Reichspostdampfer „Reichstag" am 27. August 1890 mit dem deutschen Postsekretär Steinhagen angelaufen, der sämtliche Ausrüstungsgegenstände für die künftige Auslandspostanstalt mit an Bord hatte. Den Postdienst versah anfangs der bereits erwähnte Postsekretär Steinhagen in den Räumlichkeiten des deutschen Generalkonsulats von Zanzibar, später der Postagent Sachs. Die Agentur wurde mit den unüberdruckten Marken der Krone-Adler-Ausgabe von 1890 ausgestattet, frankiert wurde nach dem Tarif des Weltpostvereins.

Als frühestes Datum des Stempels von Zanzibar sind Briefe mit Krone-Adler-Freimachungen vom 30. August 1890 mit blauem Durchgangsstempel bekannt geworden.

Die von Heinrich Brönnle erwähnten Daten des Stempels von Zanzibar vom 12., 17. und 26. August 1890 sind seit Jahrzehnten nicht mehr aufgetaucht und daher nicht überprüfbar, wie bereits Wittmann in der Neuauflage des Friedemann-Handbuches festgestellt hat. Zu den in der Literatur mehrfach erwähnten und real vorkommenden Zanzibar-Entwertungen auf der Pfennig-Ausgabe von 1880 existieren mehrere Theorien. Im Dr.-Steuer-Handbuch werden diese zu Recht als minderwertig beschrieben. Einer Theorie zufolge soll der deutsche Postagent von Lamu zum Neujahrstreffen mit den Postagenten von Daressalam und Bagamoyo in Zan-zibar Restbestände aus der Postagentur Lamu mitgebracht haben, auf der die Entwertung Zanzibar vom 1. Januar 1891 erfolgt sein soll. Mit selbem Datum existieren Entwertungen von Daressalam KDPA und Bagamoyo KDPA. Einer anderen Theorie zufolge hat sich der Lamu-Postagent Hässler mit der Erledigung von Sammlerwünschen beschäftigt. Von der hier abgebildeten VP15 an Hrn. Illich existieren weitere VP21-Stücke mit gleicher Handschrift auch an andere Adressen vom selben Tag.

Von der MiNr. 37c, der sog. Innendienstausgabe, wurden 200 Stück an die Postagentur Lamu abgegeben. Da diese Marken bis zu dessen Schließung am 31. März 1890 nicht aufgebraucht wurden, übergab man deren Restbestände an die Postagentur in Zanzibar. Der Aufbrauch in Zanzibar erfolgte ab 25. April 1891, nachdem bereits MiNrn. 37d und 37e in Gebrauch kamen. Da die MiNr. 37c auch in Zanzibar nicht aufgebraucht wurde, gingen die Reste nach Schließung der Postagentur Zanzibar an Daressalam.

(wird fortgesetzt)

Zanzibar 31.8.90. VP 15 nach Bayreuth (ex Slg. Woitas und Fischer), versteigert auf der 287. Köhler-Auktion (28. September 1995) und der 304. Köhler-Auktion (25. bis 29. September 1999).

Deutsch-Ostafrika (III)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Zanzibar 3. Dezember 1890, R-Brief der 2. Gewichtsstufe (ex Sammlung Romanow).

Die Durchsetzung deutscher Interessen an der ostafrikanischen Küste machte Mitte des 19. Jahrhunderts ein deutsches Generalkonsulat sowie gegen Ende desselben Jahrhunderts die ständige Anwesenheit eines deutschen Geschwaders notwendig, das vor der Küste Zanzibars stationiert wurde. Mit der ständigen Präsenz des Geschwaders stieg naturgemäß auch der Anfall deutscher Post in Zanzibar. Bereits 1888 hatte die DOAG einen Antrag über eine in Zanzibar zu errichtende deutsche Postanstalt gestellt, der sich durch die Niederwerfung des Araberaufstandes, aber auch durch parlamentarische Gegebenheiten noch bis zum Frühjahr 1890 hinzog. Als erster Dampfer der neugegründeten DOAHL traf der Dampfer „Reichstag" mit dem Postagenten Steinhagen samt seiner Postausrüstung am 27. August 1890 in Zanzibar ein. Als endlich im Jahre 1890 der Deutsche Reichstag die Schaffung einer deutschen Seepostverbindung nach Ostafrika beschloss, waren die Voraussetzungen für die Eröffnung einer deutschen Postagentur in Zanzibar gegeben.

Mit Eröffnung der Postanstalt Zanzibar übernahm die Reichspost dort die Annahme und Ausgabe gewöhnlicher und eingeschriebener Postsendungen. Schon früh fiel der Postagentur Zanzibar die Aufgabe zu, die Entwicklung des Postdienstes an der ostafrikanischen Küste zu fördern. Unmittelbare Postverbindungen bestanden von Zanzibar nach Daressalam, Bagamoyo, Lindi und Kilwa. Gemäß ihrer Bedeutung wurde die Postagentur Zanzibar durch einen deutschen Berufspostbeamten geleitet, der mit der Ankunft des Postpraktikanten Sachs am 30. September 1890 eine Verstärkung erhielt. Beide Postbeamten führten die Postagentur bis zu ihrer Schließung und siedelten dann nach Daressalam über.

In Zanzibar bestand keine Postzustellung, d. h. der Empfänger hatte seine Postsendungen direkt in der Postagentur abzuholen. Es galten die Tarife des Weltpostvereins: Briefe je 15 g kosteten 20 Pf, eine einfache Postkarte 10 Pf, eine Postkarte mit Antwort 20 Pf, die Einschreibgebühr 20 Pf und Drucksachen 5 Pf.

Bei Eröffnung der Postagentur gelangten die Marken der Krone-Adler-Ausgabe 1889 zur Ausgabe. Zur Erstausstattung gehörten die MiNrn. 37d, 46a, 47a/b, 48a und 50b und, obwohl aktenkundig nicht nachweisbar, die Postkarten P21, P23 und P25. Eine Nachlieferung von Postwertzeichen im Herbst 1890 bestand aus den MiNrn. 37e, 47b, 48b und 50b/d. Die 3-Pf-Marke der Krone-Adler-Ausgabe (MiNr. 45a) wurde in Zanzibar ab 24. März 1891 und der 25-Pf-Wert derselben Ausgabe (MiNr. 49a) ab 4. Februar 1891 beobachtet. Schrey vermutete die Herkunft dieser beiden Werte aus Lamu-Restbeständen (VL45a – VZ45a, VL49a – VZ49a). Als Beweis für seine Annahme bildete Schrey in seinem Buch *Die ersten deutschen Posteinrichtungen an der Ostküste Afrikas* (1961) auf Seite 83 einen R-Brief mit handschriftlicher R-Nummer 569 der Eastern Telegraph Company ab, der mit einem 5- und 25-Pf-Wert der Krone-Adler-Ausgabe 1889 frankiert ist. Schrey schlussfolgerte daraus, dass der aufgelieferte Brief am Schalter u. a. mit der 25-Pf-Marke freigemacht wurde, die dort erhältlich gewesen sein muss.

Die Gültigkeit der in Zanzibar ausgegebenen Postwertzeichen endete am 30. September 1901 für den

Zanzibar 24. März 1891, literaturbekanntes Stück aus den Handbüchern von Schrey und Friedemann, frankiert mit MiNrn. 45a und 49a.

Aufbrauch der Erst- und Zweitausstattung Zanzibars im späteren Postgebiet Deutsch-Ostafrika. Das Auffinden bestimmter Farbtypen ist von ganz besonderem Reiz für den Sammler, da man mit solchen Stücken die Weitergabe der jeweiligen Restbestände von Lamu über Zanzibar bis nach Daressalam belegen kann. Anhand des Geschilderten zur MiNr. 37c kann sich der Leser selbst ein Bild machen, ob die Preisrelationen des MICHEL den tatsächlichen Häufigkeiten entsprechen. Eine VL 37c (Lamu) wertet 25% mehr als eine VZ 37 c (Zanzibar), obwohl lediglich die Restbestände der Postagentur Lamu an Zanzibar abgegeben und deren eigene 37c-Restbestände wiederum später an Daressalam weitergegeben wurden. Zanzibar ist, wie bereits erwähnt, außer mit diesen Lamu-Restbeständen nie mit einer „eigenen" 37c ausgerüstet worden.

Briefstücke der Markenausgabe des Deutschen Reiches von 1880 mit Gefälligkeitsstempel Zanzibar vom 01.01.1891 weisen eine identische Papiersorte auf, wie ähnliche Gefälligkeitsentwertungen von Daressalam KDPA und Bagamoyo KDPA vom selben Tage.

Unabhängig von den verwendeten Briefumschlägen und deren Papiersorten stellt sich die Frage, weshalb eine Entwertung am 1. Januar 1891 nötig wurde,

Zanzibar 6. März 1891, R-Brief der 6. Gewichtsstufe. Sehr frühe Verwendung des handschriftlichen R-Zettel-Provisoriums (ex Sammlungen Siebentritt und Fischer).

Zanzibar 24. März 1891, mit 1 Pf überfrankierter Brief mit MiNrn. 45a und 49a (frühe Verwendung!).

wenn zwischen dem 21. Dezember 1890 und 8. Januar 1891 keine Schiffsberührung Zanzibars erfolgte. In erster Linie existieren diese Gefälligkeits-Briefstücke mit 5- und 10-, seltener 20-Pf-Marken der Ausgabe 1880. Unabhängig von der Tatsache, dass diese Marken niemals am Postschalter ausgegeben wurde, ist es mehr als unglaubhaft, dass vier Postagenten zum Neujahrstreffen ihren Poststempel in der Tasche gehabt haben sollen. Eine nachträgliche Anfertigung dieser „Souvenirs" erscheint mir glaubhafter.

Ebenfalls zur Erstausstattung Zanzibars gehörten 1000 Stück gedruckte R-Zettel. Aus meiner Registrierung kenne ich mehrere R-Briefe vom Ersttag. Gelegentlich auf dem Markt auftauchende handschriftliche Aushilfs-R-Zettel (Ortsname und R-Nummer in schwarzer sowie R-Symbol in roter Tine), deren Bedarf erst durch den erhöhten Verbrauch gedruckter R-Zettel durch das Generalkonsulatspost an das Auswärtige Amt sowie Verbräuche der deutschen Marineeinheiten entstand, wurden in einer Größenordnung von etwa 900 Stück hergestellt. Dr. Steuer nennt in seinem Handbuch 75 bekannte Exemplare dieses Provisoriums. Eine statistische Häufung dieser Aushilfs-R-Zettel findet sich zwischen März und April 1891. Dr. Steuer nennt Ende Januar 1891 für das Erstauftreten dieser Aushilfs-R-Zettel. Gedruckte R-Zettel finden sich noch bis Februar 1891, woraus geschlossen werden kann, das es eine Übergangszeit von ca. vier Wochen parallelem Gebrauch gedruckter und Aushilfs-R-Zettel gegeben haben muss. Eine relativ große Lücke registrierter R-Zettel zwischen dem 2. Dezember 1890 und dem 4. Februar 1891 erklärt Schrey mit der hohen Anzahl von amtlichen Bedarfsbriefen, die, wenn nicht ganz vernichtet, bestenfalls zu Briefstücken zerschnitten wurde. Die recht spärlichen Sammlerbriefe, die von Zanzibar existieren, sind an die bekannten Adressen von Huch in Wiesbaden und Roesener in Mainz gerichtet. Am Letzttag der Postagentur Zanzibar ist zudem eine Häufung von „Souvenir"-Entwertungen feststellbar.

Eine Besonderheit auf den zweiten Blick ergab sich Mitte Juli 1891 durch den Mangel an 10-Pf-Marken (geringe Mengen). Am 13. und 14. Juli 1891 wurden Briefe mit Absenderangabe Zanzibar in Daressalam entwertet. Es lohnt sich also im erwähnten Fall, den Absender manch unscheinbarer Daressalam-Entwertung dieser Zeit zu entziffern. In der Fachliteratur kolportierter Markenmangel herrschte im Dezember 1890 nicht, denn es existieren Briefe von Zanzibar aus Dezember 1890, die mit Nachporto belegt wurden, obwohl bei einem Markenmangel Barfrankierung üblich gewesen wäre. Hingegen hat im Juli 1891 tatsächlich Markenmangel an 10-Pf-Marken geherrscht, wie ein erhalten gebliebener Brief mit handschriftlicher Notiz an den Postagenten von Daressalam belegt.

Zanzibar 3. Juli 1891, frankiert mit MiNr. 49a (ex Sammlung Fischer).

Die Postagentur Zanzibar nutzte einen in Deutschland hergestellten Einsatztypen-Stempel, der im oberen Halbkreis den Ortsnamen „Zanzibar" über dem Kreissegment trägt. Darunter findet sich zweizeilig „Kaiserl. Deutsche" und „Postagentur" sowie wiederum Tages- mit Monatsziffer in einer Zeile und darunter das Jahr – rechts und links davon je ein fünfzackiger Stern.

Zanzibar 6. Mai 1891, Briefstück aus einem übergewichtigen (Leinen-)Brief mit MiNrn. 37c und 50a (ex Sammlung Fischer).

Die seltene blaue Stempelfarbe der Postagentur Zanzibar ist vom August bis ca. Mitte Oktober 1890 anzutreffen. Ab ca. Anfang Oktober 1890 dominiert die schwarze Stempelfarbe, zwischenzeitlich existieren auch schwarzgrüne Entwertungen. Im Dezember 1890 wurde die 1. Ziffer der Monatszahl häufig kaum sichtbar abgeschlagen, so dass beispielsweise das scheinbar vor der Eröffnung liegende Datum 1/2 90 richtigerweise 1/12 90 heißen muss. Das Trennungszeichen zwischen Tag und Monat ist meistens gut erkennbar. Die Einsatztypen-Ziffern entsprechen der sog. Sansibarform (gedrungen und breit) im Unterschied zur sog. späteren Amaniform (langgestreckt und schmal). Die früher in der Fachliteratur angenommene „Fälschungsfreiheit" von Zanzibar-Entwertungen kann nach neueren Erkenntnissen leider nicht bestätigt werden.

Die Schließung der Postagentur erfolgte zum 31. Juli 1891 infolge der getroffenen Vereinbarungen des Helgoland-Sansibar-Vertrages zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reich. Wie bereits in Teil II und zuvor erwähnt, wurden sämtliche restlichen Markenbestände Zanzibars an die Postagentur Daressalam abgegeben. Der Stempel der Postagentur Zanzibar befindet sich heute im Museum für Kommunikation in Berlin (ehem. Reichspostamt) und zeigt das Datum der Schließtages der Postagentur vom 31/07 91.

Nach Schließung der deutschen Postagentur mussten auf Zanzibar verbliebene Deutsche, Handelsfirmen sowie das deutsche Generalkonsulat Briefe bei Benutzung einer deutschen Posteinrichtung deutsche Postdampfer mit Bordauflieferung nutzen. An Bord eingelieferte Post wurde mit dem jeweiligen Bordstempel entwertet. Zeitlich günstiger war es für Privatpersonen, das britische oder französische Postamt zu benutzen.

(wird fortgesetzt)

Deutsch-Ostafrika (IV)

Ein Beitrag von Olaf Halle

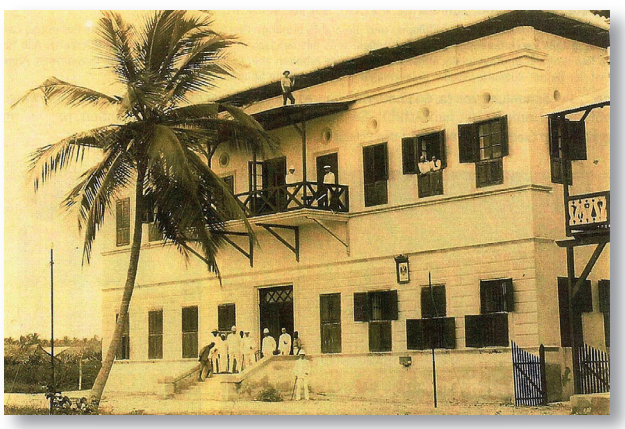
Daressalam KDPA 13. November 1890, R-Brief-Nr. 9.

In der frühen Periode des Postwesens an der ostafrikanischen Küste fielen wichtige politische Ereignisse, wie beispielsweise die Peters'sche Emin-Pascha-Expedition im Sommer 1889, bei der das Schutzgebiet weit nach Norden ausgedehnt wurde, was den Argwohn Großbritanniens nach sich zog. Im Herbst 1890 nahm Bismarck auf Druck des jungen Monarchen Wilhelm II seinen Abschied. In diese Periode fällt auch der Helgoland-Sansibar-Vertrag, durch den wichtige Interessensgrenzen zwischen Großbritannien und Deutschland in Afrika gezogen wurden. Durch diesen Vertrag wurden nicht nur deutsche Gebiete in Uganda, Wituland und Somaliland gegen den ostafrikanischen Küstenstreifen im Besitz des Sultanats Sansibar und die Insel Helgoland getauscht, sondern es erfolgten auch wichtige Grenzregulierungen zwischen Briten und Deutschen in West- und Südwestafrika. Anfang 1891 geschah nach Übernahme der ostafrikanischen DOAG-Gebiete durch das Deutsche Reich die Umwandlung der ehemaligen Wißmanntruppe in eine kaiserliche Schutztruppe. Fortan wurde der frühere Reichskommissar durch einen Gouverneur ersetzt.

Die Ausbreitung deutscher Postagenturen an der ostafrikanischen Küste begann im Oktober 1890 mit der Eröffnung der Postagenturen in Daressalam und Bagamoyo. Dr. Steuer erwähnt in seinem Handbuch einen Beleg aus der Hand von Postagent Sachs vom 14. Oktober 1890 mit Stempel Daressalam, auf dem Sachs schreibt: „… es ist vielleicht interessant zu wissen, daß diese Postkarte die erste ist, welche den Stpl. D. [Daressalam] trägt, den ich ihr soeben feierlich aufdrücke. Sonstige Tagesneuheiten sind nicht zu vermelden, da hier absolut nichts passiert. Briefkasten und Posthausschild heute feierlich aufgehangen. Sachs, ksl. Postagent." Auch im Falle von Bagamoyo erwähnt Dr. Steuer eine Postkarte von Ltn. Fischer, mit der er am 11. Oktober 1890 einen Gruß vom Eröffnungstag verschickt. Damit scheint erwiesen zu sein, dass das häufig in früherer Fachliteratur genannte Eröffnungsdatum vom 4. Oktober 1890 nicht zutreffen dürfte.

Daressalam und Bagamoyo konnten untereinander anfänglich nur mit einer landseitigen, alle zwei Tage stattfindenden Botenpost verbunden werden. Die Verbindung mit Zanzibar bzw. den anderen Küstenorten erfolgte seeseitig mit Dampfern des Gouvernements und der DOAL. Beide genannten Postagenturen unterstanden direkt der Postagentur Zanzibar, der die Aufgabe zufiel, die Ausbreitung der Reichspost an der ostafrikanischen Küste tatkräftig zu fördern und zu unterstützen. Die in Daressalam und Bagamoyo anfänglich eingerichteten Dienstzweige betrafen die Annahme und Ausgabe gewöhnlicher und eingeschriebener Postsendungen, wie zuvor bereits in Zanzibar etabliert.

Postamt Daressalam 1891.



Der Helgoland-Sansibar-Vertrag führte in seiner technischen Ausgestaltung dazu, dass Daressalam vor Zanzibar von Dampfern der DOAL angelaufen wurde. Dies hatte zur Folge, dass die Europapost Daressalam früher als Zanzibar erreichte, was wiederum im Januar 1891 zur Verlegung der Hauptpostagentur von Zanzibar nach Daressalam führte. Am 1. April 1891 wurde die Leitung des Postwesens in Deutsch-Ostafrika offiziell von Daressalam aus organisiert. Am selben Tag erfolgte die Aufnahme Deutsch-Ostafrikas in den Weltpostverein. Infolge des Helgoland-Sansibar-Vertrages wurde auf Wunsch der britischen Vertragsseite die Auflösung der deutschen Postagentur in Zanzibar zum 31. Juli 1891 verfügt.

Anfang 1891 wurde der Paketdienst (bis 5 kg) durch die deutschen Dampferlinien aufgenommen, am 1. Juli 1891 folgten postalische Zeitungsbestellungen und am 1. Oktober 1891 der Postanweisungsdienst. Das sich rasch entwickelnde Postaufkommen führte neben der Entwicklung des Telegrafenwesens zum Aufblühen der Post- und Telegrafenstationen entlang der ostafrikanischen Küste. Am 31. Juli 1890 wurde mit der Eastern & South African Telegraph ein Vertrag über die Verlegung eines Seekabels von Zanzibar nach Daressalam und Bagamoyo geschlossen, die dem Deutschen Reich gegen eine jährliche Entschädigung die Nutzung des Seekabels und die Anbindung an das internationale Telegrafennetz ermöglichte. Diese Arbeiten wurden am 10. September 1890 abgeschlossen und der Telegraphendienst am 18. September von und nach Bagamoyo sowie am 22. September von und nach Daressalam aufgenommen. Am 4. Oktober 1890 trafen deutsche Postfachbeamte in beiden Postagenturen ein und lösten die britischen Kollegen ab. Die ursprüngliche Idee, das deutsche Telegrafenwesen in Zanzibar unter Leitung deutscher Fachbeamter zu zentralisieren, wurde mit den Vereinbarungen aus dem Helgoland-Sansibar-Vertrag gegenstandslos. Der Knotenpunkt des Telegrafenwesens in Zanzibar verblieb in Händen der britischen Kabelgesellschaft.

Post- und Telegrafenwesen entwickelten sich weiterhin Hand in Hand. Nach Daressalam und Bagamoyo eröffneten die Postagenturen in Tanga (5. Mai 1891), Lindi (17. Mai 1891), Kilwa (14. April1892), Saadani (5. Mai 1892) und Pangani (15. Juni 1892). Alle Postagenturen erhielten die gleichen Befugnisse wie Daressalam und Bagamoyo zuvor.

Parallel wurde für die Telegrafenleitung Bagamoyo-Tanga (Erkundung Oktober 1891) eine bis zu 20 m breite Schneise geschlagen, Mannesmann-Stahlrohre als Leitungsträger aufgestellt und schließlich ein verzinkter Gussstahldraht mit einem Durchmesser von 4 mm verlegt. Wegen der großen Regenzeit mussten die Arbeiten bis Frühjahr 1892 unterbrochen werden. Die Gewinnung von Trägern und Arbeitern gestaltete sich schwieriger als geplant. Am 5. Mai 1892 konnte die Telegrafenverbindung Bagamoyo-Saadani fertiggestellt werden. Die Inbetriebnahme fiel mit der Eröffnung der Postagentur zusammen. Am 10. August 1892 konnte der Weiterbau von Saadani nach Pangani vollendet werden, und schließlich erreichte das Telegraphennetz am 8. Oktober 1892 die Stadt Tanga.

Zwischen den Stationen an der Küste untereinander wurde eine landseitige Botenpost ausgebaut, die Bagamoyo mit Saadani wöchentlich zwei Mal, Tanga und Pangani sowie Daressalam und Lindi wöchentlich je ein Mal und sonstige Verbindungen nach Bedarf regelte. Mit der Eröffnung der Küstenstationen stieg zeitgleich auch die Frequenz seeseitiger Dampferverbindungen. Anfänglich wurden die Häfen alle acht Wochen, ab März 1891 regelmäßig alle vier Wochen angelaufen. Versetzte Fahrpläne deutscher, englischer, französischer und portugiesischer Dampfer ermöglichten eine wöchentliche Postverbindung mit Europa binnen 19 bis 23 Tagen. Seeseitig traten die Küstenorte unter sich durch Gouvernementsdampfer, der DOAZL und Dhaus in Verbindung. Die Gouvernementsdampfer „Rufiji“ und „Rowuma“ beförderten Post, obwohl diese keine eigene Bordpostausrüstung mitführten. Post außerhalb der Postbeutel wurde handschriftlich entwertet (1894) und erhielt ihre endgültige Entwertung von derjenigen Postanstalt, der die Post übergeben wurde. Erst ab ca. 1903 kamen Gummistempel in violett oder blau für die vorläufige Entwertung zum Einsatz. Allen vorläufigen Entwertungen ist gemeinsam, dass diese sehr selten und von Sammlern sehr gesucht sind.

Die noch rudimentären Telegrafenverbindungen mussten in Bagamoyo vom Festland auf das Seekabel umgearbeitet werden. Das deutsche Konzept für die Festlandübertragung bestand in einem kombinierten Telegrafen- und Fernsprechdienst, der auch privat genutzt werden konnte. Ein 5-Minuten-Telefonat kostete 1 Rupie = 1,33 Mark. Am 1. April 1892 wurde die Postagentur Daressalam in ein Postamt umgewandelt und direkt dem Reichspostamt in Berlin unterstellt. Im Mai 1892 zog das neue Postamt Daressalam aus den Räumen des Stationsgebäudes aus und siedelte in das Zollgebäude um.

Kilwa 1892 ohne Tag und Monat, R-Brief-Nr. 45 [ex Slg. Siebentritt, 26. HBA-Auktion (Oktober 1995), Los: 223].

Das Gouvernement Deutsch-Ostafrikas förderte bereits früh die Erschließung des Hinterlandes durch das Anlegen von Stationen. Die Motivation dafür entsprang der Einsicht, dass die Befriedung des Hinterlandes notwendige Voraussetzung für die Ansiedlung von Europäern war, die nicht Selbstzweck, sondern Grundlage einer wirtschaftlichen Entwicklung des Landes war. Die das Land durchziehenden Karawanen als einzige Möglichkeit der Briefpostverbindung sollten durch Boten der Militärstationen ersetzt werden, die die Post jeweils nur bis zur nächsten Militärstation befördern sollten und dort zu übergeben hatten. In diesem System übernahmen Boten der Militärstationen im Inneren die Beförderung der Brief- und Paketpost. „Die bei den Küstenpoststationen für das Innere eingehende Post wurde von diesen getrennt verpackt und so, einzeln versiegelt, den Gouvernementsdienststellen zur Beförderung mit den Boten ausgeliefert.“[1] So wurde bereits 1891 eine Verbindung von Daressalam zu den Seen über Mpapua und Tabora nach Muanza hergestellt. Die Distanz zwischen Daressalam und Muanza betrug 1225 km und entsprach damit einer auf europäische Verhältnisse übertragenen Entfernung wie zum Beispiel zwischen Berlin und Neapel. Als Marschdauer waren dafür 50-60 Tage zu veranschlagen.

Am 22. Dezember 1891 kam es zu einem Vertrag mit der Hamburger Firma Schülke & Mayr zwecks Herstellung einer Postverbindung mit dem Victoriasee. Diese Firma hatte am Victoriasee eigene Besitzungen, die der Erprobung ihrer Erzeugnisse (Lysol – ein antibakterielles bzw. in Konzentrationen oberhalb 5% insektizides Desinfektionsmittel) dienten. Ab Januar 1892 sollte eine monatliche Postverbindung von Daressalam über Mpapua und Tabora zu den Militärstationen Muanza und Bukoba und umgekehrt hergestellt werden. Die Postverwaltung verlängerte den zunächst auf zwölf Monate befristeten Vertrag nicht, da sich Überfälle auf Boten häuften und Post verschwand. Die eigens für diese Postverbindung hergestellten Privatpostmarken zu 5, 10, 25 und 50 Cent sowie 1 $ verzögerten sich in ihrer Fertigstellung, so dass sie nicht mehr zum Einsatz kamen. Ab 1. Januar 1894 übernahm die Aufgabe der Postbeförderung von und nach den Seen das Gouvernement. Von den Privatpostmarken erschienen anlässlich des 50. Firmenjubiläums 1939 Nachdrucke in einer Auflage von 3000 Stück, die in der Festschrift eingeklebt wurden. Original und Nachdruck sind durch den Unterdruck der Originale zu unterscheiden.

Höchstwert der Privatpost Schülke & Mayr: links Original mit Unterdruck, rechts Nachdruck 1939.

(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.

1) vgl. Schmidt, Werner: *Geschichte der deutschen Post in den Kolonien und im Auslande*, S. 249

Deutsch-Ostafrika (V)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Bagamoyo KDPA 11.06.1891, R-Brief Nr. 501 [ex Slg. Fischer, 302. Köhler-Auktion (Januar 1999), Los: 9094].

Im Sommer 1891 räumte die deutsche Regierung der neugegründeten Eisenbahngesellschaft, die ab 22. November 1891 offiziell unter dem Namen „Usambara-Linie“ fungierte, das Recht zum Bau einer Bahnlinie von der Hafenstadt Tanga nach Korogwe in Usambara ein. Bereits im Oktober 1891 begannen die Trassierungsarbeiten. Die Arbeiten gingen, bedingt durch Arbeitskräftemangel, Geländeschwierigkeiten und Aufbringung der erforderlichen finanziellen Mittel, nur sehr schleppend voran. Im Herbst 1894 wurden die ersten 15 km der Bahnlinie fertiggestellt. Im selben Jahr (1894) begannen auch Erkundungsarbeiten für die geplante Zentralbahn. Eine Reichskanzler-Urkunde regelte schließlich die Verpflichtungen der Bahn gegenüber der Post- und Telegraphenverwaltung.

Die Botenpost, die die Gelegenheits-Mitnahme der Post durch Karawanen abgelöst hatte und die in Verantwortung der Militärstationen organisiert war, führte infolge stetig steigenden Postaufkommens zu einem Entzug des mit dem Postwesen beauftragten Militärpersonals von seiner eigentlichen Aufgabe. Auf dem Höhepunkt des Wahehe-Aufstandes 1891–1894 fehlte es an Militärpersonal in besonderer Weise. Der Überfall der Wahehe auf die Expedition Zelewski am 17. August 1891 bei Rugaro war die schwerste Niederlage der deutschen Schutztruppe. Dabei waren deutscherseits zehn Europäer, ein farbiger Offizier und 290 Askari als Tote zu beklagen. Schlagartig war die Schutztruppe um ein Viertel ihrer Gesamtstärke dezimiert worden. Ab 1. Januar 1894 wurden daher Postboten durch das Gouvernement gestellt und von diesem entlohnt. Mit der Organisation durch das Gouvernement kam es auch zur Trennung von Brief- und Paketpost. Briefpost wurde fortan mit Boten, Paketpost mit Karawanen befördert. Die zuvor durch eine Privatfirma organisierte Botenpost wurde trotz Botenpost-Pass, ledernem Brustschild mit Reichsadler und Dienstnummer sowie Bewaffnung mit Vorderlader häufig überfallen. Einige der Boten begingen aber auch selbst Räubereien und Erpressungen. Häufige Postverluste und -beschädigungen führten schließlich zur Kündigung des Vertrages durch das Gouvernement. Die gewaltige Leistung der Botenpost bestand in einer täglichen Transportleistung von bis zu 70 km innerhalb einer zwölfstündigen Tageslichtzeit, bei der Postlasten mit mehr als 20 kg trotz Überschwemmungen und Regenzeit befördert wurden.

Im Januar 1893 fehlte bei den bis zu diesem Zeitpunkt eröffneten Postagenturen Daressalam, Bagamoyo, Tanga, Lindi, Kilwa, Saadani und Pangani die neue Jahreszahl „93“. Die Postagenturen behalfen sich mit verschiedenen Provisorien: Stempelung ohne Jahreszahl, handschriftliche Änderung der Jahreszahl „92“ in „93“, Einsatz von Tages- bzw. Monatsziffern als Jahreszahl mit weitem Abstand zwischen „9“ und „3“ als „9 3“ bzw. abgeschnittener „2“ in „92“. All diesen Provisorien ist gemein, dass sie sehr selten sind und im Steuer-Handbuch mit dem sechs- bis zwanzigfachen MICHEL-Wert gelistet sind. Ganzstücke dieser Provisorien sind große Raritäten und von Sammlern sehr gesucht.

Die Postverbindung mit dem Njassasee konnte infolge des Wahehe-Aufstandes und der Mafiti-Unruhen im südlichen Hinterland nicht über Land erfolgen. Eine Postverbindung mit Dampfern der DOAL stellte die Verbindung Daressalam-Chinde (Sambesimündung) sicher. Auf dem Sambesi und dem Shire erfolgte die Beförderung mit britischen Dampfern und auf dem Njassasee zwischen Shire und Langenburg mit dem deutschen Dampfer „H. v. Wissmann“. Damit erhöhte sich die Beförderungsdauer zum Njassasee auf 35 bis 62 Tage gegenüber der nicht passierbaren Landroute Kilwa-Langenburg von etwa 20 Tagen. Die Postsäcke blieben ungeöffnet, die Beförderung erfolgte beiderseits unentgeltlich für die jeweils andere Seite. (Mehr zu den Einzelheiten und den frühen Expeditionen in einer späteren Folge.)

Entlang der gebauten und projektierten Eisenbahnlinien verfügte die Bahngesellschaft (DOEG) links und rechts der Strecke je über 10 km Eigentum an Grund und Boden. Die ersten 3 km waren unverkäuflich, im Speckgürtel zwischen dem 3. und 10. Kilometer konnte jedoch Land durch Siedler zu einem Hektar-Preis ungerodeten Landes von 6 Rupien[1)] (= 8 Mark – in heutiger Relation und Kaufkraft etwa 80 Euro) erworben werden. Der Zweck dieser Maßnahme bestand darin, landwirtschaftliche Betriebe und Handwerker entlang der Bahnlinie, vornehmlich als Entwicklungskerne um die Bahnstationen, anzusiedeln und damit das Land zu entwickeln.

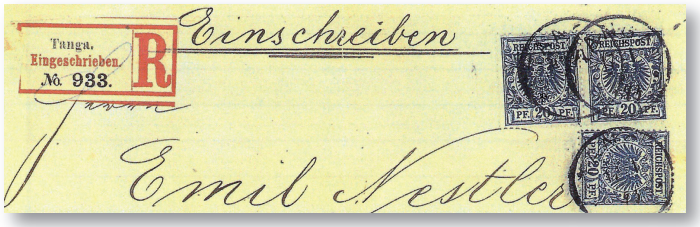
Am 1. April 1894 eröffnete die Postanstalt Mohorro und am 30. Oktober 1894

Tanga 13.01.1892, R-Brief Nr. 405, Handschrift Dr. Carl Peters [ex Slg. Siebentritt, 26. HBA-Auktion (Oktober 1995), Los: 286].

Schwarzer Leitungsaufseher der Telegraphenstelle Daressalam.

die Postanstalt Mikindani ihren Dienst. Entlang der Bahnlinien und im Hinterland folgten diesen Postagenturen elf weitere: Kilossa (1. April 1895), Masinde (15. April 1895), Moschi (16. April 1895), Mpapua (20. April 1895), Kisaki (29. April 1895), Alt-Langenburg (5. Juni 1895), Marangu (29. Juni 1895), Tabora (15. Juli 1895), Bukoba (14. September 1895), Muanza (1. Oktober 1895) und Kilimatinde (10. Januar 1896). Am 1. April 1896 erreichte die Usambara-Linie Kilometer 40 und damit Muhesa. Inlandspost wurde in Daressalam und Tanga für das Innere bearbeitet.

Auch der Ausbau des Telegraphendienstes im Süden wurde bereits 1893 nach einer Unterbrechung durch die Unruhen wieder aufgenommen. Die gemachten Erfahrungen der Nordlinie führten nun zum Einsatz von 2 mm Doppelbronzedraht. Nach sechs Monaten war die Verbindung Daressalam-Kilwa (248 km) über Mohorro (Postagentur seit 1. Februar 1894) fertiggestellt und der Telegraphendienst im Frühjahr 1894 aufgenommen. Nach Öffnung der Postagentur in Mikindani bestand seitens der Postverwaltung ein vitales Interesse, das Telegraphennetz von Kilwa über Lindi bis nach Mikindani weiterzuführen und damit die gesamte Küste an das Telegraphennetz anzuschließen. Die Aufstände der Mafiti um Kilwa sowie Überschwemmungen und Regenzeit verzögerten die Arbeiten. Für die Erweiterung der Telegraphenverbindung kam nun 3 mm Bronzedraht zum Einsatz, da der 2 mm dicke Doppelbronzedraht zu wenig widerstandsfähig war. Klima, Temperaturen und Winde erforderten andere Materialien als in Europa. Gemachte Fehler von gestern wurden so zu wertvollen Erfahrungen von heute. Im September 1897 erreichte das Telegraphennetz Mikindani. Anfang 1898 wurde der Telegraphenabschnitt Daressalam-Bagamoyo geschlossen, so dass kein Umarbeiten in Bagamoyo mehr nötig war. Um Telegraphenverbindungen am Tanganjikasee sicher zu stellen, ging man auf das Angebot der African Transcontinental Telegraph Company von Cecil Rhodes ein, der den Plan einer transkontinentalen Telegraphenverbindung Kap-Kairo durch deutsches Gebiet verfolgte, nachdem seine Verhandlungen mit dem Kongostaat gescheitert waren. Am 15. März 1899 wurde der Vertrag zwischen den Vertragsparteien geschlossen und damit Bismarckburg, Udjidji und Usumbura mit dem britischen Kap-Kairo-Telegraphennetz verbunden.



Tanga 17.01.93, Jahreszahl handschriftlich.

Alle vor Juli 1893 eröffneten Postagenturen erhielten als Erstausstattung die 2-Mark-Innendienstmarke MiNr. 37 e und die Marken der Krone-Adler-Ausgabe. Die im Jahre 1894 eröffneten Postanstalten Mohorro und Mahenge bekamen neben der MiNr. 37 e die am 1. Juli 1893 eingeführte erste Aufdruckausgabe Deutsch-Ostafrikas (waagerechter Wertaufdruck, MiNrn. 1-5). Deutsch-Ostafrika führte die früheste Aufdruckausgabe aller deutschen Kolonien ein, weniger aus Prestigegründen denn aus Währungsgründen der im Schutzgebiet gültigen Rupie (1 Rupie = 64 Pesa) und den damit verbundenen Umrechnungsproblemen. Dadurch geriet die Vorläuferzeit in Deutsch-Ostafrika besonders kurz, und die Mitläuferzeit wurde relativ lang. Da die 2-Mark-Innendienstmarke MiNr. 37 nicht im Landesinneren ausgegeben wurde, stammen Entwertungen dieser Marke von Innenstationen entweder von Sammlerbriefen oder von Brieftaschenexemplaren. Allen diesen Innendienstmarken ist gemein, dass sie offiziell nicht an das Publikum abgegeben werden durften.

Die zweite Überdruckausgabe (Schrägaufdruck auf Krone-Adler-Ausgabe, MiNrn. 6-10) wurde im April 1896 eingeführt und war damit zugleich Erstausstattung der Postagenturen Ujiji, Iringa, Wilhelmsthal, Songea, Wiedafen und Muhesa. Mahenge und Bismarckburg erhielten diese Ausgabe nicht mehr, sondern wenige Tage nach Eröffnung der Postagentur die neue Schiffsausgabe ohne Wasserzeichen. Krone-Adler-Aufdruck-Ausgaben von Mahenge und Bismarckburg sind Seltenheiten, da die Gültigkeit dieser Ausgabe nur noch wenige Tage nach deren Eröffnung bestand.

Paketsendungen waren ab 1. Januar 1891 bis 5 kg Höchstgewicht über Hamburg bzw. 3 kg Höchstgewicht über Neapel von und nach den Küstenpostanstalten bzw. sehr wenigen Innenstationen zu einem einheitlichen Paket-Portosatz von 3,20 Mark möglich. Ab 1. Oktober 1891 war auch der Postanweisungsdienst bis 400 Mark für 10 Pf je 20 Mark, mindestens jedoch 40 Pf, bei den dafür zugelassenen Postagenturen möglich.

(wird fortgesetzt)

Kisaki 18.08.95, Postkarte Krone-Adler-Ausgabe mit 1. Aufdruck.

1) Vgl. Vieweg: „Macho Porini“, S. 104

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-Ostafrika (VI)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Beleg der Wißmann-Expedition (Vorlage: Privat-Sammlung).

Die frühen Expeditionen des Deutschen Antislaverei-komitees

In den Jahren 1881 bis 1884 unternahm Hermann von Wissmann mehrere Reisen auf dem afrikanischen Kontinent. Zusammen mit dem mecklenburgischen Afrikaforscher Paul Pogge durchquerte er die Kassai (südliches Kongobecken) und lernte dabei afrikanische Herrscher, Despoten und Sklavenhändler, so u. a. auch Tippu Tip, kennen. Die Auswüchse der Sklaverei im östlichen Kongo und im Seengebiet des Tanganjika- und Njassasees waren besonders drastisch, denn durch Sklaverei und Sklavenhandel wurden ganze Landschaften entvölkert. Kriege unter afrikanischen Herrschern entstanden häufig infolge von Völkerwanderungen. So waren beispielsweise Völker des Nilgebietes nach Schwarzafrika eingewandert und produzierten durch Verdrängungskriege im „Nebenprodukt" Sklaven, indem Frauen und Kinder besiegter Stämme an Araber verkauft wurden. Auch Georg Schweinfurth berichtet in seinem Monumentalwerk „Im Herzen von Afrika" (1874) seine Eindrücke, so u. a. vom Besuch bei Kaiser Mtesa von Uganda. Afrikanische Despoten wurden lange vor der Ankunft der Europäer zu Handlangern und Mittätern des Sklavenhandels. Die Mär von der Opferrolle der Afrikaner gehört daher in seinem Absolutheitsanspruch ins Reich der Legenden.

Die Erfahrungen und Einsichten, die Wissmann während seiner afrikanischen Reisen gewann, führten ihn um 1890 zu der Überzeugung, einen Dampfer zum Victoriasee zu bringen, um das Treiben der Sklavenhändler mit einer kleinen Europäertruppe und hoher Mobilität unterbinden zu können. Dabei spielten die Erfahrungen aus dem Araberaufstand 1889/1890 eine besondere Rolle. Verschwiegen werden soll dabei nicht, dass ein Dampfer die wirtschaftliche Entwicklung Innerafrikas und dessen Handel besonders förderte, was sowohl eine zivilisatorische als auch ökonomische Dimension einschloss. Diesem Vorhaben stand allerdings der relativ hohe Geldbedarf entgegen, der für den Bau und Transport des Dampfers samt notwendiger Personalkosten benötigt wurde. Wissmann sammelte von Spendern und Geldgebern einen Betrag von 250 000 Mark ein. Im Frühjahr 1891 sollte der Bau des Dampfers vollendet sein. Bedingt durch das Fehlen größerer Geldmengen kam es zu diesem Zeitpunkt noch nicht dazu.

Am 28. Juni 1890 gründeten Freunde und Unterstützer von Carl Peters parallel zu den Aktivitäten Wißmanns die Carl-Peters-Stiftung. Ziel der Stiftung war die Schaffung bleibender Werte für die deutsch-kolonialen Interessen. Die Auswahl geeigneter Unternehmungen wurde Carl Peters überlassen. Zum Vorsitzenden der Carl-Peters-Stiftung wurde kein Geringerer als der berühmte deutsche Afrikaforscher Georg Schweinfurth gewählt.

Carl Peters bestimmte ebenso, wie zuvor Wißmann auch, einen Dampfer zum Victoriasee zu bringen. Bei der Auswahl des Victoriasees für die Dampferunternehmen spielten sicherlich dessen Größe und strategische Lage an der Grenze zu Britisch-Ostafrika und Belgisch-Kongo nach dem Abschluss des Helgoland-Sansibar-Vertrages eine nicht zu unterschätzende Rolle. Seit Cecil Rhodes seine Strategie einer britisch dominierten Kap-Kairo-Landverbindung verfolgte, war es für die Deutschen von größtem Interesse, Grenzvereinbarungen mit den ostafrikanischen Nachbarn zu verhandeln, die ihnen den ungehinderten Zugang zu den großen Seen ermöglichten, da gerade sie für die Handels- und Warenströme (einschließlich der „Ware" Sklaven) von zentraler Bedeutung waren. Etwas anders formuliert kann man auch sagen, dass derjenige, der die großen Seen Innerafrikas und deren Zuflüsse kontrollierte, ganz Innerafrika beherrschen konnte. Parallel begann die Urbanisierung weiter Landstriche durch den Eisenbahnbau. Es sollte jedoch noch bis zum Jahre 1902 dauern, bis die erste unter den ostafrikanischen Eisenbahnen, die Ugandabahn, einen See Innerafrikas mit der Küste verband. Dass Innerafrika ein Objekt multipler europäischer Begierde war, beweist die Berliner Kongokonferenz von 1884 bis 1885, die unter deutschem Vorsitz geführt wurde. „Auf Einladung Königs Leopold II von Belgien kamen die Regierungen der europäischen Staaten, Belgiens, der Niederlande, Spaniens, Portugals, Dänemarks, Schwedens und Norwegens sowie der Vereinigten Staaten von Amerika, der Türkei, Persiens und Sansibars im Nov. 1889 in Brüssel zu einer Konferenz zusammen, welche den Zweck hatte, die Maßregeln zur Bekämpfung des Sklavenhandels in Afrika zu vervollständigen. Das Ergebnis der Verhandlungen war die Generalakte vom 02.07.1890, welche in 7 Kapiteln und 100 Artikeln eine Reihe für die Kolonialpolitik in Afrika wichtiger Grundsätze und Verpflichtungen aufstellte"[1]. In ihrem Ergebnis und deren Umsetzung entstanden Dutzende nationaler Antisklavereibewegungen in Europa.

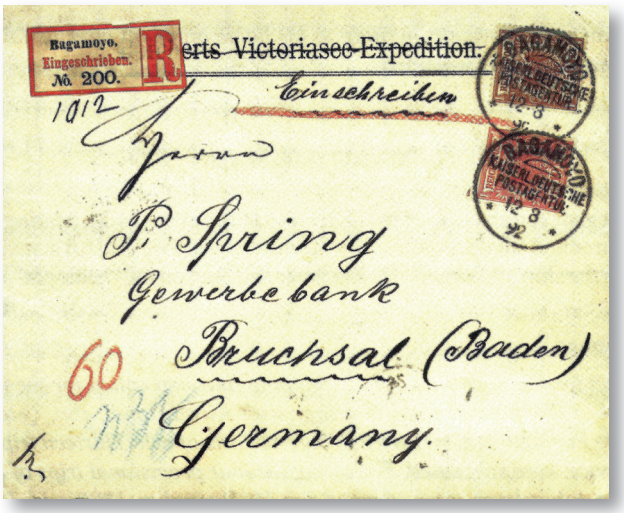
Im Jahre 1891 konstituierte sich in Koblenz das Deutsche Antisklaverei-Komitee (DAK) unter Vorsitz des Fürsten Wied und Bergrat Dr. Busse. Ziel dieses Komitees war die Bekämpfung von Sklavenjagden und des Sklavenhandels. Zur Beschaffung der erforderlichen Mittel veranstaltete das DAK eine Lotterie mit einem geplanten Umsatz von 8 Millionen Mark und einem Reingewinn von 2,5 Millionen Mark. Für die praktische Durchführung der Unternehmungen des DAK etablierte dieses eine Ausführungskommission, die aus insgesamt 15 Mitgliedern bestand. Darunter befanden sich neun Mitglieder des Lotterie-Kommitees, Reichskommissar von Wißmann und fünf Mitglieder des Kolonialrates, die durch den Reichskanzler ernannt wurden. Die Ausführungskommission entschied selbstständig über die Verwendung der Mittel. Nur der Reichskanzler besaß Vetorecht. Vorsit-

1) Deutsches Koloniallexikon, Band I, Seite 245

zender und Stellvertreter des DAK waren im Falle eines Vetos seitens des Reichskommissars befugt, den Reichskanzler anzurufen, um eine finale Entscheidung zu treffen. Die Mitglieder des DAK waren ehrenamtlich tätig, ihre Auslagen in Ausübung ihres Amtes wurden zu erstattet. Einmal jährlich hatte die Ausführungskommission des DAK im Reichsanzeiger einen Bericht über die Verwendung der Mittel zu veröffentlichen.

In den Jahren 1891 bis 1893 sandte die Ausführungskommission des DAK insgesamt sechs Expeditionen zu den großen Seen Deutsch-Ostafrikas. Die berühmteste wurde die Wißmann-Expedition, der die Aufgabe zufiel, den Dampfer „H. von Wissmann" entlang der ostafrikanischen Küste sowie der Flussläufe des Sambesi und Shire zum Njassasee zu bringen. Diese Expedition wurde zwischenzeitlich, bedingt durch die Niederlage der Expedition Zelewski (vergleiche Teil V), am 23. September 1891 durch Wißmann aufgelöst und sieben Monate später erst wieder fortgesetzt. Die aufständischen Wahehe verhinderten eine Überland-Durchquerung der Post im südlichen Deutsch-Ostafrika, und folglich sind sämtliche erhaltene Briefe von Mitgliedern der Expedition den Weg über den Njassasee, Shire und Sambesi zu den Küstendampfern der ostafrikanischen Zweiglinie (OAZL) gelaufen. Interessant für den Expeditionssammler sind vermerkte Abgangsdaten auf Briefen aus Alt-Langenburg nach Inbetriebnahme der „H. von Wissmann", da diese Post regelmäßig mit diesem Dampfer an das Südende des Njassasees befördert wurde und dort vereinbarungsgemäß der britischen Postverwaltung übergeben werden musste. Im gegenseitigen deutsch-britischen Agreement verzichtete man auf gegenseitige Gebühren, was zur Folge hatte, dass ein normalgewichtiger Brief von Alt-Langenburg nach Deutschland 20 Pf kostete. Die Post, die in geschlossenen Postsäcken an die OAZL übergeben wurde, zeigt in der Regel Stempel der Postagentur Daressalam bzw. Seepoststempel ab Daressalam. Typisch für diese Belege ist auch das Tintenkreuz aus Alt-Langenburg, das vor Eröffnung der dortigen Postagentur angebracht wurde.

Die sogenannte Hochstetter-Fischer'sche Expedition zum Victoriasee, die im Dezember 1891 von der Küste aufbrach, hatte zur Aufgabe, die Tiefenverhältnisse am See zu klären und den Karawanenweg von Mpapua nach Tabora und von dort zum Victoriasee zu klären. Diese Expedition hatte mit besonders vielen Schwierigkeiten zu kämpfen. Am 26. November 1891 verstarb der Führer der Expedition, Hochstetter, in Bagamoyo, bevor die Expedition abmarschieren konnte. Die Expedition teilte sich schließlich in Voraus-, Haupt- und Nachexpedition, was auch ein Ergebnis unklarer Entscheidungen des DAK in Koblenz war. Am 2. Juli 1892 starb Baron Fischer in Nyegesi (südlich Muansa). Kapitän Spring übernahm zusammen mit Ludwig Meyer die Leitung der Expedition und führte seine Tiefenlotungen im Victoriasee durch, um für das DAK festzustellen, ob der See für den Tiefgang des Dampfers „Carl Peters" geeignet war.



Spring-Beleg (Foto: 302. Köhler-Auktion, ex Slg. Fischer).

Der Borchert-Schweinitz'sche Expedition zum Victoriasee, die Ende November 1891 von der Küste aufbrach, fiel die Aufgabe zu, eine Werft am Victoriasee mit zuvor geklärten Tiefenverhältnissen im See zu errichten, den Dampfer mit Holz zu beplanken und in Betrieb zu nehmen. Auch diese Expedition stand unter keinem guten Stern. Der Führer der Expedition erkrankte schwer und musste zur Küste zurückgeschickt werden. Graf Schweinitz, 1. Offizier der Expedition, übernahm die Führung und musste schließlich, entgegen der Planungen, dem in Tabora durch Häuptling Sikke bedrohten Hauptmann Sigl zu Hilfe eilen. All diese Ereignisse verzögerten den Fortschritt der Expedition. Schließlich erreichte diese den See und errichtete die Peterswerft auf der Insel Ukerewe.

Die Werther'sche Expedition, auf die alle Hoffnungen mit dem Dampfertransport zum Victoriasee gesetzt wurden, erhielt den Befehl des DAK, nachdem mehrfache Verzögerungen einsetzten, Material und Ausrüstung zum Victoriasee zu bringen und von einem Transport des Dampfers abzusehen. Enttäuschungen schlugen sich in gegenseitigen zwischenmenschlichen Argwohn um, nachzulesen in den Büchern von Spring „Selbsterlebtes in Ostafrika" und Werther „Zum Victoria-Nyassa".

Zu erwähnen bleibt noch die Langheld'sche Expedition, die im Februar 1892 von der Küste aufbrach und deren Aufgabe in der Unterstützung vorangegangener Expeditionen und der Ablösung der Stationsbesatzungen von Bukoba und Muansa sowie dem Aufbau solider Stationsgebäude bestand.

Auch die Baumann'sche Expedition, die Teil der DAK-Expeditionen war, war beauftragt, dass Land und die Wegeverhältnisse im nördlichen Deutsch-Ostafrika zwischen Kilimandscharo und Victoriasee zu klären. Baumann übernahm diese Aufgabe gern und traf vor allen anderen am See ein. Er war derjenige, der um den Holzreichtum auf der Insel Ukerewe wusste und so die Stationsgründung der Peterswerft maßgeblich beeinflusste.

Im Ergebnis aller Expeditionen des DAK wurden unbekanntes Land betreten, wichtige Beiträge zur Topographie des Landes erbracht und ein Dampfer, die „H. von Wissmann", zum Njassesee gebracht. Diese ungeheure Leistung ging mit einem hohen Preis einher. Viele Mitglieder der Expeditionen starben durch Tropenkrankheiten oder infolge militärischer Auseinandersetzungen. Was diese Menschen auf sich nahmen, ist heute kaum noch bekannt. Ihre Bücher sprechen Bände über eine Zeit größter Herausforderungen.

(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-Ostafrika (VII)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Mischfrankatur Pesa-Ausgaben Schiffszeichnung/Krone-Adler.

Von der Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des Maji-Maji-Aufstandes

Nachdem das Post- und Telegraphennetz an der Küste und entlang der Karawanenroute bis in das Innere Deutsch-Ostafrikas erschlossen war, ergab sich etwa um die Jahreswende 1899/1900 die Notwendigkeit, die Verantwortung des Post- und Telegraphenwesens in die Hände eines lokalen Beamten zu übertragen, der die höhere Verwaltungsprüfung abgelegt und hinreichend lange Berufserfahrungen hatte. Die Anzahl anderer Fachbeamter nahm zeitgleich auf zwölf zu, die den Leiter des Post- und Telegraphenwesens in einzelnen Aufgaben unterstützten bzw. selbst die Leitung einer Agentur übernahmen. Hinzu kam noch ein leitender Leitungsaufseher. Um den mit dem Wachstum verbundenen Bedarf an Fachbeamten zu deckeln, hatte das Reichspostamt mit dem Auswärtigen Amt eine Verabredung getroffen, nach der insgesamt 18 Angehörige des Gouvernements bzw. der Schutztruppe, in wenigen Ausnahmefällen auch Angestellte von Privatfirmen, die Verwaltung von Postagenturen nebenamtlich übernahmen. Dies geschah zunächst unentgeltlich, später gegen geringe Vergütung (300 bis maximal 400 Mark jährlich) im Nebenamt. Zwei farbige Hilfsbeamte (mittlerer Dienst) wurden vor allem für Dolmetschertätigkeiten, die Entzifferung von indischen Schriftzeichen (Gujateria) und mechanische Arbeiten eingesetzt. Im einfachen Dienst traf man zudem auf 32 Suaheli, die als Boten, Leitungsaufseher (Telegraphen) oder Ruderer eingesetzt. Die Zahl der Postdienststellen belief sich im Jahre 1900 im Ganzen auf 23, von denen neun entlang der Küste zu finden waren.

In der Regel bestand für den Adressaten der Europapost Abholpflicht bei der für den jeweiligen Wohnsitz zuständigen Postagentur. Dies konnte persönlich oder durch Diener erfolgen. In einigen Landesteilen existierte im Inlandsverkehr eine Botenpost, die eine sehr hohe Vertrauensstellung darstellte, da der Bote ohne jede Aufsicht und auf sich allein gestellt gewaltigen Anstrengungen ausgesetzt war. Besonders in der Regenzeiten waren Furten nicht passierbar, weil Flüsse angeschwollen waren, teilweise führten Botenposten nicht nur nicht entlang von Eingeborenenpfaden, sondern durch unsicheres Gebiet. Dabei waren besonders in den Militärbezirken, die noch keine zivile Verwaltung besaßen, Befriedungen mit den indigenen Völkerschaften nicht vollends durchgesetzt, aber auch wilde Tiere bedrohten die Boten, die mit Lasten von mehr als 20 kg täglich bis zu 50 km in zwölfstündigem Marsch während des gesamten Tageslichtes unterwegs waren. Der Verlust von Briefen oder Paketen wurde sehr hart bestraft – in der Regel mit zwei Monaten Kettenhaft und dem Verlust der Vertrauensstellung als Bote.

In die frühe Periode der Konsolidierung des Postdienstes fielen ebenfalls die Einführung der Inlandsgebühr für Postanweisungen, Bau und Indienststellung des Ortsfernsprechers in Daressalam und die Aufgabemöglichkeit telegraphischer Postanweisungen bei den Küstenpostanstalten. Anfang 1901 wurden die Gebührensätze in Rupie-Währung festgesetzt.

Die Einführung neuer Postwertzeichen, der sog. Schiffszeichnung mit dem Bildnis der kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“, erfolgte ab 1. Januar 1901 (in Berlin bereits ab 17. Dezember 1900). Insgesamt wurden acht Pesa-Wertstufen (2-, 3-, 5-, 10-, 15-, 20-, 25- und 40-Pesa-Wert) sowie drei Querformate zu 1, 2 und 3 Rupien ohne Wasserzeichen eingeführt.

Im Mai 1901 hatte der Bau der Mittelland-Telegraphenlinie von Daressalam nach Tabora mit einer Länge von 900 km begonnen, der bereits im November 1901 nach nur sechs Monaten Bauzeit Mpapua und damit Kilometer 400 erreichte. Ein Jahr später, im November 1902, wurde Kilimatinde angeschlossen. Für den Transport von Baustoffen und Telegraphenstangen wurden 3000-4000 Träger benötigt.

Im selben Jahr lehnte der Deutsche Reichstag die Vorlage zum Bau der Zentralbahn (Mittellandbahn) ab. Die Usambarabahn, die nach desaströsem Privatbetrieb erst kurze Zeit im Besitz des Reiches war, hatte im März 1902 die Gleise von Tanga bis Korogwe verlegt, also ganze 84 km Bahnlänge aufzuweisen. Auf englischer Seite erreichte die Ugandabahn von Mombasa kommend das Nordende des Victoriasees. Großbritannien hatte den Bahnbau mit Geld und Geschäftskonzept konsequent vorangetrieben. Eine Folge des zögerlich deutschen Bahnbaues war, dass deut-

Die Rupien-Werte der „Schiffszeichnung“ mit Specimen-Aufdruck.

sche Ansiedler am Victoriasee ihre Briefe und Pakete mit deutschen bzw. englischen Schiffen über den See transportierten, um sie in Pt. Florence (Kisumu) der britischen Ugandabahn zu übergeben. Damit war der Weiterbau der deutschen Ugandabahn gefährdet, denn die Perspektive einer Wirtschaftlichkeit schwand damit zusehends. Unter diesem Eindruck bewilligte der Reichstag 1903 die Mittel für den Weiterbau der Usambarabahn von Korogwe nach Mombo.

Aber auch die Transcontinental Telegraph Company von Cecil Rhodes, die durch den Vertrag vom 15. März 1899 die Verpflichtung der Anbindung der deutschen Stationen am Tanganjikasee an den britischen Telegraphen übernommen hatte (vgl. Teil V der Serie), erreichte nach drei Jahren im Mai 1902 erst Bismarckburg im Süden des Sees. Erst 1903 konnte Udjidji an dieses Telegraphennetz angebunden werden. Um den weiteren Ausbau des Telegraphennetzes zu sichern, glaubte man das Verbindungsstück Tabora-Udjidji parallel zur Weiterführung der Mittellandbahn von Tabora nach Udjiji vertagen zu können. Aus diesem Grunde fokussierte sich die Beantragung eines nächsten Bauabschnittes auf die Landverbindung Tabora-Muanza, die Ende April 1904 genehmigt wurde, als Tabora an das Telegraphennetz angeschlossen werden konnte. Mit dem stets steigenden Bedarf an Telegraphendienstleistungen musste 1903/1904 eine zweite Leitung Daressalam-Tanga installiert werden. Im März 1905 wurde Muanza an das Telegraphennetz angeschlossen, was von weitreichender Bedeutung war, standen doch weitere Orte am Victoriasee in enger Verbindung mit Muanza.

Die Verordnung über das Münzwesen Deutsch-Ostafikas vom 28. Februar 1904 beseitigte das Pesa-System (1 Rupie =

1-Rupie-Stück von 1902 der Deutsch-Ostafrikanischen Bank (oben) und von 1904, ausgegeben vom Deutschen Reich.

64 Pesa) und ersetzte es durch ein Dezimalsystem (1 Rupie = 100 Heller). Damit einher ging das Recht zur Ausprägung neuer Münzen, die durch die Münzstätten in Berlin und Hamburg wahrgenommen wird. Am 1. Mai 1905 trat die neue Münzverordnung in Kraft und fixierte den Wechselkurs der stets schwankenden Rupie auf 1,333 Mark im Verhältnis zur Reichswährung auf dauerhafte Zeit. Damit entfielen umständliche Umrechnungen von Pesa in Heller oder umgekehrt, die allerdings in einer Übergangszeit vom 1. April 1905 (Einführung der Heller-Währung) bis 31. März 1906 (Außerkurssetzung der Pesa-Währung) noch notwendig waren. Mischfrankaturen der Schiffs- bzw. Krone-Adler-Ausgabe in Pesa und der Schiffszeichnung in Heller aus diesem Zeitraum sind extrem selten und als Raritäten von Sammlern sehr gesucht. Die Seltenheit ihres Vorkommens ist meines Erachtens weniger auf den Zeitraum als auf die Bequemlichkeit der Postbeamten zurückzuführen, da es ein umständliches Umrechnen erforderte. Leichter war es, Pesa-Restbestände aufzubrauchen oder die neue Heller-Währung zu verwenden. Anfang 1905 wurde die Deutsch-Ostafrikanische Bank (DOAB) gegründet, die das Recht zur Notenausgabe erhielt. Die ersten 5-Rupie-Noten wurden im Dezember 1905 emittiert.

Das Gesetz über den Bau der Zentralbahn (Mittellandbahn) vom 31. Juli 1904 garantierte den Bau der Bahnlinie Daressalam-Morogoro mit einem Kapital von 21 Millionen Goldmark bei 3% garantierter Verzinsung durch den Staat sowie der Bildung der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft (OAEG). Der erste Spatenstich für die spätere Mittellandbahn erfolgte am 9. Februar 1905 im Beisein des Prinzen Adalbert von Preußen. In den Jahren 1904/1905 machte das Kolonialwirtschaftliche Komitee (KWK), eine durch Wirtschaftsinteressen gelenkte Vereinigung, mit der Erkundung einer Südbahn von Kilwa nach dem 670 km entfernten Wiedhafen am Njassasee von sich Reden. Da hier ebenfalls in Grenznähe von Portugiesisch-Ostafrika (Mosambique) eine Konkurrenzlinie zum See zu entstehen drohte, drückte das KWK aufs Tempo. Beginnende Unruhen im Süden der Kolonie ließen diese Planung bald in den Hintergrund treten.

Bis zum Ausbruch des Maji-Maji-Aufstandes am 1. August 1905 bestanden in Deutsch-Ostafrika 32 Postagenturen, von denen 15 mit Telegraphen- und Fernsprechdienst ausgerüstet waren.

(wird fortgesetzt)

Heller/Pesa-Mischfrankatur.

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-Ostafrika (VIII)

Ein Beitrag von Olaf Halle

SMS „Bussard" während des Aufstandes in Deutsch-Ostafrika 1905/06.

Der Maji-Maji-Aufstand 1905 bis 1906

Ende Juli 1905 häuften sich Unruhen durch Eingeborene im Dorf Naudete in den Matumbibergen. Grund für diese Unruhen war die verordnete Zwangsarbeit auf einer Versuchsfarm für Baumwolle. Die Unruhen von Naudete sprangen schnell auf andere Völkerschaften über. Die größte Ausdehnung des Aufstandes war im Dezember 1905 südlich der Linie Daressalam-Kilossa bis zur Grenze zu Portugiesisch-Ostafrika sowie östlich von Alt-Langenburg bis zur Küste des Indischen Ozeans erreicht. Ein Mann namens Kinjikitile bediente sich des Bokerokultes (Schlangengott) und trat seit 1904 als sein Prophet auf. Sein Heilswasser „Maji" war dem Rufiji entnommen, für das Kochen von Mais und Hirse verwendet worden und bewahrte den Empfänger durch Trinken oder Übergießen vor Unbill. Durch Kinjikitile wurde der Empfänger des Maji zudem im Kampfe für unverwundbar erklärt. Kern seiner Predigten war, das Joch der Herrschaft der Weißen abzuwerfen. Obwohl dieser Kult unter den Augen des Gouvernements bekannt war, maß man ihm zunächst keine große Bedeutung bei. Dass sich die Predigten vom Sitz des Propheten in Ngarambe in der Landschaft Kissi über weite Distanzen schnell verbreiteten, hatte mit einem hohen Unzufriedenheitspotential bei den Eingeborenen zu tun. Zwangsarbeit, ungerecht empfundene Justiz mit drakonischen Strafen, Steuereintreibung, Erschwerung ererbter Jagdrechte, Zwangsumsiedlungen und Lohndrückerei – dies waren nur die Spitzen empfundener Ungerechtigkeit, die zur schnellen Ausbreitung des Aufstandes führten. Im März 1905 hatte das Gouvernement eine Hüttensteuer von 3 Rupien pro Kopf anstelle der bisherigen Hüttensteuer ganzer Familien eingeführt, um die Reichszuschüsse zu minimieren, die stets die Budgetkommission des Deutschen Reichstages passieren mussten. Diese Hüttensteuer war in bar oder als Arbeitsleistung (Zwangsarbeit) zu erbringen

Die Baumwollpflanzung bei Nandete war Ausgangspunkt des Aufstandes. Eingeborene verprügelten ihre Bewacher, verwüsteten die Baumwollpflanzung und führten einen Krieg gegen Weiße, die von den Deutschen eingesetzten Akiden und indische Händler. Der Gouverneur Graf von Goetzen ging nach Zugang erster Berichte am 1. August 1905 zunächst von lokalen Unruhen aus, ehe er erkennen musste, dass der Aufstand ganz Deutsch-Ostafrika bedroht. Was nun folgte, waren schnelle Entscheidungen. SMS *Bussard* wurde in die Planungen der Schutztruppe integriert und landete am 4. August 1905 Truppen in Samanga. Die Schutztruppe rückte gegen die Aufständischen vor, doch der Abzug der Kompanien aus ihren Stationen ließ die Stationen ungedeckt zurück. Der Gouverneur handelte und forderte von der kaiserlichen Marine zwei zusätzliche Stationskreuzer an, die sowohl die Deckung der Küstenorte als auch ein Kontingent von 800 Mann Marineinfanterie zur Bekämpfung des Aufstandes im Inneren schicken sollte. Zudem kabelte der Gouverneur an seine Kollegen in Duala und Rabaul, Verstärkung zu schicken. Gouverneur Dr. Hahl in Rabaul sandte 150 Buka-Leute nach Daressalam, die im Januar 1906 eintrafen und sich später als nicht einsatzfähig und gesundheitlich höchst ungeeignet erweisen sollten. Kolonialabteilung und Auswärtiges Amt waren in einer nicht gerade beneidenswerten Lage, Reichskanzler von Bülow die Nachricht vom Aufstand zu überbringen – in einer Situation, in der seit 1904 ein weiterer Kolonialkrieg in Deutsch-Südwestafrika tobte und die Akzeptanz nachträglicher Budgetierungen für Militär- und Strafaktionen bei der Budgetkommission des Reichstages nicht auf Gegenliebe traf und im Reichstag selbst Debatten auslöste. Ein Treffen am 20. August 1905 zwischen Reichskanzler, Auswärtigem Amt, Kolonialabteilung und Reichsmarineamt gab den Ausschlag. Tirpitz genehmigte auf Drängen des Reichskanzlers überetatmäßige Kräfte für die Stationskreuzer – insgesamt 1 Million Goldmark. Am 16. September 1905 trafen neun Offiziere und 222 Mann mit dem k.u.k. Dampfer *Körber* in Daressalam als Verstärkung ein. Am 26. September folgte SMS *Thetis*. Und am 1. Oktober traf SMS *Seeadler* aus Yap kommend in Daressalam ein. Mit diesen Verstärkungen war es möglich, 1000 Askari und Marineinfanteristen in das Aufstandsgebiet zu entsenden, zunächst den Bezirk Morogoro zu befrieden sowie die Karawanenstraße nach Tabora zu sichern. Das in den Unruhen August bis September 1905 verlorene Liwale und das wochenlang belagerte Mahenge werden gewaltsam zurückerobert, nachdem sich Major Johannes in Kilwa ausschiffte und den Landweg nach Songea freikämpfte. Die Rädelsführer wurden gehängt (Kinjikilik wurde bereits im August gefangen genommen und gehängt), andere aktiv Beteiligte wurden erschossen oder in Kettenhaft genommen. Die rückständigen Steuern wurden eingetrieben und 3 Rupien Strafgeld in bar oder als Arbeitsleistung erhoben.

Bild Kuhnerts von einem Überfall während des Maji-Maji-Aufstandes in der Nähe von Mahenge.

Militärstation von Mahenge aus der Zeit der Errichtung ca. 1901. Links unten vor dem Turm befand sich die Postagentur. Auf der Rückseite handschriftlich modifizierte Jahrestype „06" im Stempel von Mahenge.

Während der Aufstandszeit vom 1. August 1905 bis zum 30. September 1906 (gemäß AKO) gab es für Angehörige der Schutztruppe oder der kaiserlichen Marine keine Feldpostfreiheit. Dies erfolgte, da eine solche hätte amtlich bekannt gemacht werden müssen, aus Gründen der Vermeidung politischer Verwicklungen im und mit dem Reichstag. Die Aufstandspost ist daher auch nicht besonders gekennzeichnet. Man erkennt sie durch Zeitraum, geographische Zuordnung, Absenderangabe und Inhalt. Die durch den Aufstand betroffenen Postagenturen waren: Daressalam, Bagamoyo, Kilossa, Mpapua, Iringa, Mohorro, Kilwa, Lindi, Mikindani, Mahenge, Songea, Wiedhafen und Neu-Langenburg. Das Provisorium der geänderten handschriftlichen Jahreszahl „06" aus der Jahreszahl „05" des Stempelabschlages von Mahenge gehört zu den Besonderheiten dieses Aufstandes, da die aus Berlin gelieferte Jahrestype die belagerte Station erst stark verzögert erreichte und ein regelmäßiger Verkehr mit Daressalam erst ab März 1906 wiederhergestellt werden konnte. Es existieren bei einigen Auslandssendungen, die in die südliche Hälfte Deutsch-Ostafrikas adressiert waren, infolge geographischer Unkenntnis Leitwege über Belgisch Kongo und andere Anrainerländer, die bei genauerer Kenntnis nicht notwendig und über deutsches Schutzgebiet schneller gewesen wären. Diese Belege sind stumme Zeugen der bereits geschilderten Öffentlichkeitspolitik deutscher Regierungsstellen. Für den ab Ende September 1905 unerreichbar gewordenen Südwesten des Aufstandsgebietes wurde die bereits seit der Wißmann-Expedition bekannte und erprobte Wasserverbindung Küste-Sambesi-Shire und der *Hermann von Wißmann* für Fahrten über den Njassasee für Postverbindungen und Nachschub genutzt. Dieser Dampfer stellte im 2. Halbjahr seine Handelstätigkeit völlig ein und fungierte als Truppentransporter. Die Verbindung des Gouvernements mit der Truppe erfolgte über das Kabel der Transcontinental Telegraph Company Kapstadts. Aber auch auf der Kabelverbindung der Transcontinental Telegraph Company Bismarckburg-Udjidji machten sich Störungen in der Nachrichtenübermittlung bemerkbar, die allerdings nicht Folge des Krieges waren, sondern durch die Scheitelhöhe der Giraffen (6 m bei ausgewachsenen Tieren) mit gespannten Leitungen in 5 m Höhe zu notwendigen Kollisionen führen mussten. Elefanten hatten Telegraphenstangen umgeworfen, Buschbrände Isolatoren platzen lassen und, die Bauausführung der englischen Firma war nachlässig ausgeführt (Stangen falsch gesetzt, zu geringe Anzahl Anker, freigeschlagene Schneise fern der Eingeborenenpfade nicht von Bäumen gesäubert und daher in kürzester Zeit mit Schlingpflanzen überwuchert).

Entlang der Küste wurde der Verkehr mit den Dampfern der DOAL dreimal wöchentlich organisiert, da die Botenposten Daressalam-Bagamoyo, Kilwa-Mohorro und Lindi-Mikindani während der Aufstandszeit nicht bedient werden konnten.

In den ersten Tagen des Aufstandes wurde nördlich Kilwa die Telegraphenlinie in weitem Umfange zerstört. Damit war die Verbindung nach Daressalam unterbrochen. Das Eingreifen durch die Schutztruppe unter Hinzuziehung eines Baubeamten und eines Leitungsaufsehers ermöglichte deren zeitnahe Wiederherstellung. Zeitgleich wurde eine Feldtelegraphenstation nach Samanga in Marsch gesetzt, deren Aufgabe die Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen Gouvernement und Truppe war. Erst eine tägliche Begehung des Leitungsbeamten mit zehn bis zwölf Askari der wiederinstandgesetzten Linie führten zu rückläufigen Zerstörungen. Angriffe auf Bautrupps nahmen zu, da die Aufständischen um den strategischen Wert der Telegraphenverbindungen bei dem Konflikt wussten. Die Verschiebung der Unruhen nach Westen und Süden führte zur Zerstörung der Telegraphenlinie südlich Kilwa mit sich regelmäßig wiederholenden Beschädigungen. Die größte Leitungsunterbrechung bestand in einem 40 km langen Teilstück südlich Kilwa, bei der 120 Telegraphenstangen fehlten, alle Isolatoren zerschlagen und der gesamte Bronzedraht zerstückelt worden war. Für Schäden dieser Größenordnung waren keine Reserven im Schutzgebiet vorhanden, sie mussten aus Deutschland geliefert werden und erforderten letztendlich eine zweimonatige Reparaturzeit.

Die Bilanz dieses Krieges waren Verwüstungen des gesamten Südens, eine Hungersnot infolge der Vernichtung von Vorräten und Anbauflächen sowie geschätzte 75 000 bis 200 000 Tote auf schwarzafrikanischer Seite und 42 auf deutscher Seite (fünf Europäer, 37 Askari). Der benötigte Zusatzbedarf an finanziellen Mitteln bemaß sich am Ende des Krieges auf gut 6 Millionen Goldmark. Im September 1906 wurde der Kriegszustand aufgehoben, im Juli 1907 wurde er allerdings erst beendet.

(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-Ostafrika (IX)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Vollendung der Tanganjikabahn nahe Kigoma 1914.

Die postalische Entwicklung bis zum Ausbruch des Weltkrieges

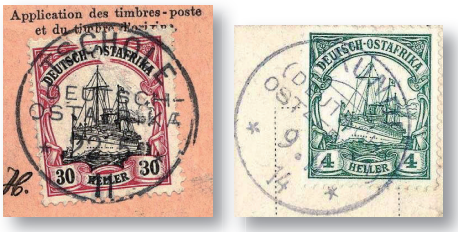
Am 9. Februar 1905 erfolgte der erste Spatenstich für die Zentralbahn (die spätere Mittellandbahn oder auch Tanganjikabahn genannt). Im Vergleich mit der Usambarabahn bestand die Absicht der politisch Verantwortlichen darin, den Bahnbau zu beschleunigen, da das Beispiel der Usambarabahn, trotz erheblicher Geländeschwierigkeiten, zeigte, dass gerade einmal 129 km in zwölf Jahren von Tanga bis Mombo erschlossen wurden.

Nachdem eine Reichskanzler-Verordnung von 1901 Rechte und Umgang mit traditionellen Haussklaven in Ostafrika neu regelte, folgte 1905 eine Reichskanzler-Verordnung, nach der alle nach dem 3. Dezember 1905 geborenen Kinder von Sklaven frei sind. Dies war eine Zäsur in den angestammten Rechten und Traditionen der indigenen Bevölkerung.

Infolge der Währungsumstellung in das dekadische Hellersystem (siehe Teil VII) wurden ab 1. April 1905 neue Briefmarken mit der Wertbezeichnung Heller (ohne Wz.) eingeführt. Diese Marken blieben bis Kriegsende gültig. Einzig der 60-Heller-Wert, für den es keinen regulären Bedarf gab, blieb bis 31. März 1912 gültig und wurde dann aus dem Verkehr genommen. Der Einfachheit der Umrechnung beider Währungen wurde der bisher stets schwankende Wechselkurs auf 4 Mark = 3 Rupie eingefroren. Dies erleichterte die Umrechnung von Mark in Rupie oder umgekehrt erheblich. Im selben Jahr war die Deutsch-Ostafrikanische Bank begründet worden, der auch das Recht zur Emission von Banknoten zustand. Von diesem Recht machte die Bank im Dezember 1905 mit der Ausgabe von 5-Rupie-Noten Gebrauch. Diese Emission war von weitreichender Bedeutung. Bis zu diesem Zeitpunkt war im Schutzgebiet nur Hartgeld im Umlauf, das die Bezahlung größerer Summen sehr erschwerte. Man behalf sich bis dahin mit einem System aus Bons, die in der Regel am 1. des Monats zu begleichen waren. Philatelistische Belege, beispielsweise die des Offizierskasinos in Daressalam, dokumentieren diesen Zustand sehr anschaulich, wenn die aufgelaufenen Monatsrechnungen den Offizieren zur Begleichung zugeschickt wurden.

Das stetig steigende Postaufkommen führte 1906/07 zur Besetzung der Postagenturen von Tanga, Amani und Wilhelmsthal mit Fachbeamten und etwas zeitverzögert auch in Lindi. Im selben Jahr erreichten die Telegraphenbauten die Kilimandscharoregion. Im Dezember 1907 wurde das Teilstück Daressalam-Morogoro der Zentralbahn über 209 km fertiggestellt. Ein großer Schritt wurde mit dem Etat für die Schutzgebiete 1908 von der Bugdetkommission des Reichstages ermöglicht, die 48 Millionen Goldmark für den Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika genehmigte, was einer Steigerung um 37 Millionen Goldmark zum Vorjahr entsprach. Damit konnte der Bau der Zentralbahn erheblich beschleunigt werden. Im Jahre 1908 bestanden acht Ortsfernsprecheinrichtungen, und die während des Aufstandes schmerzlich vermisste Telegraphenverbindung von Iringa zur Zentralbahn konnte endlich realisiert werden.

Die unmittelbare Möglichkeit der Auflieferung und des Empfanges von Postsendungen war entlang der Usambarabahn auf die Orte Tanga, Muhesa, Korogwe und Mombo beschränkt. Die berechtigte Kritik an diesen Verhältnissen für Siedler außerhalb der genannten Orte führte 1909 zur Einführung der Schaffner-Bahnpost. Die Aufgaben dieser Schaffner-Bahnpost waren: Austausch der Postbeutel an allen Stationen der Usambarabahn, Verkauf von Postwertzeichen, Annahme gewöhnlicher und eingeschriebener Briefe, Inlandspakete und Telegramme. Die Aufgabe von gewöhnlichen Briefsendungen erfolgte durch Briefkästen an den Usambarabahn-Zügen. Nachdem im Jahre 1906 die Postagenturen Kondoa-Irangi und Aruscha und im darauffolgenden Jahre die Postagentur Tschole auf der gleichnamigen Nachbarinsel der viel größeren Insel Mafia begründet wurden, erfolgte 1908 die Inbetriebsetzung der Postagenturen Mkumbara, Muaja, Neu-Langenburg, Ruanda und Ngerengere. Letztere Postagentur wurde zum 31. Dezember 1912 wieder geschlossen, da das Postaufkommen in unmittelbarer Nachbarschaft von Daressalam und Soga (seit 1911) für diese Postagentur viel zu gering war. Dies erklärt auch die Seltenheit dieses Stempels speziell auf Ganzstücken, von Einschreibesendungen ganz zu schweigen. Im Juni 1909 erreichte die Zentralbahn



Seltene Abstempelungen: Tschole auf Postanweisung vom 22. Mai 1911 (links) und selten klarer Abschlag Urundi vom 9. November 1914.

Sehr seltener Einschreibebrief von Soga vom 26. März 1912. Es sind bis heute nur drei Einschreibesendungen von Soga bekannt geworden!

Bilaterale Grenzkommission Deutsch-Ostafrika/Belgien 1911.

schließlich Kilossa, einen Monat später die Usambarabahn Buiko und stellte damit von Tanga eine Gesamtlänge von 175 km über Mombo her. Anfang Oktober 1910 gelangte die Usambarabahn bis Moschi und damit ihre vorläufig volle Länge von 352 km. Die Idee zum Weiterbau der Usambarabahn entlang des Ngorongoro-Kraters durch die Wemberresteppe zum Victoriasee wurde 1902 aus wirtschaftlichen Gründen verworfen, weil die Ugandabahn zu diesem Zeitpunkt den See bereits erreicht hatte und damit auch sämtliches Frachtaufkommen der Seeregion zur Küste absorbierte. Kurz vor Ausbruch des Krieges erhielt der alte Plan einer Bahnlinie in das bevölkerungsreiche Ruanda und in die Kageraregion neue Aufmerksamkeit mit dem Plan, Muanza und Tabora zu verbinden und von Muanza eine Trassenführung in die Kageraregion zu projektieren.

Nach der Einrichtung von Postagenturen 1909 in Buiko und 1910 im weit entlegenen Mkalama wurden 1911 die Postagenturen Dodoma, Leganga, Salale, Soga, Handeni und Kissenji (Schließung: 30. September 1914) begründet und in Betrieb genommen. Der Beschluss, eine Funkentelegraphenverbindung zwischen Muanza und Bukoba zu schaffen, wurde mit dem 20. März 1911 Realität. Erst zwei Jahre später, am 20. März 1913, wurde Daressalam für den Dienst mit Schiffen auf hoher See oder anderen afrikanischen Stationen an das Funkentelegraphennetz angeschlossen.

Am 5. November 1911 wurde auf Antrag des Postamtes Daressalam eine Regelung ins Leben gerufen, nach der farbige Unterbeamte nach mindestens 15-jähriger Dienstzeit ein Anrecht auf fortdauernde Rente bei Dienstuntauglichkeit hatten. Diese Regelung stand in engem Zusammenhang mit dem Erhalt ausgebildeter und qualifizierter einheimischer Arbeitskräfte für die Bahnpost, als Leitungsaufseher oder im Schalterdienst, die in Zusammenhang steigenden Postaufkommens ausgebildet und erhalten werden sollten.

Mit dem 1. Juli 1912 erfolgte die Aufnahme des Zentralbahnverkehrs bis einschließlich Tabora über insgesamt 848 km. Damit verkürzte sich der Karawanenweg von 50 bzw. der der Botenpost von 31 Tagen auf zwei Tage. Der ehrgeizige Plan beim Bau der Zentralbahn bestand darin, noch im Frühjahr 1914 Kigoma am Tanganjikasee zu erreichen.

Die geplante Südbahn des KWK in Berlin von Kilwa nach Wiedhafen (siehe Teil VII) sollte den Baumwollanbau fördern. Die Planung der Pflanzer sah zunächst eine Spurbreite von 60 cm mit einer Länge von 45 km in Handbetrieb (ähnlich den Draisinen) vor. Von all diesen Bahnprojekten existieren wenige erhalten gebliebene philatelistische Zeugnisse, die den Beginn der Arbeiten vor Ausbruch des Krieges dokumentieren, oftmals als bedruckte Briefumschläge beteiligter Baufirmen.

Zuvor, Ende 1911, war auf der Zentralbahn auch eine Schaffner-Bahnpost eingeführt worden. Zeitgleich mit dem Erreichen von Tabora entstand der Plan, im Inneren eine Großfunkstation ähnlich der von Nauen, zu errichten, um die Fernverbindung zur Heimat aufrecht zu erhalten. Nachdem 1912 keine neue Postagentur eröffnet wurde, folgten 1913 Ngomeni, Umbulu, Mnyussi, Urundi, Utete und Musoma. Ein Jahr später, 1914, kam lediglich noch Kigoma hinzu, die sogleich mit einem Fachbeamten besetzt wurde, in dessen Verantwortung auch der Durchgangsverkehr mit den Postagenturen am Tanganjikasee, Kissenji und Ruanda fiel.

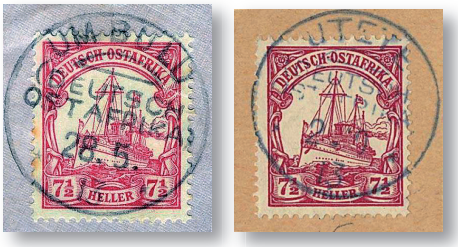
Die Telegraphenlinien Tanga-Wilhelmsthal und Daressalam-Kilwa wurden zwischenzeitlich mit einer 2. Leitung dem gestiegenen Bedarf angepasst. Dieser Logik folgend erhielt die Verbindung Tanga-Wilhelmsthal 1913 eine 3. Leitung. Die wirtschaftliche Entwicklung des Schutzgebietes nahm bis zum Ausbruch des Krieges derart zu, dass das Schutzgebiet ab 1914 ohne Reichszuschüsse auskam. Dies bedeutete, dass die größte Kolonie des Deutschen Reiches gerade begann, auf eigenen wirtschaftlichen Füßen zu stehen. Bis zum Ausbruch des Krieges betrugen die Zuschüsse des Reiches für seine Schutzgebiete mehr als 500 Millionen Goldmark. Von einer hemmungslosen Ausbeutung deutscher Kolonialgebiete kann also sachlich keine Rede sein.

Die Regulierung der Grenzen zu den Kolonialgebieten europäischer Mächte oblag bilateral besetzter Grenzkommissionen, die 1907 den Grenzverlauf zwischen Deutsch- und Portugiesisch-Ostafrika, 1910 zu Belgisch-Kongo und 1911 an der Nordwestgrenze zu Uganda regelten. Post von diesen Grenzkommissionen ist sehr gesucht, allerdings nicht wie im Falle Kameruns auf den ersten Blick sofort erkennbar. Zu den philatelistischen Besonderheiten dieser Periode zählen die seltenen Stempel vom bereits zuvor erwähnten Ngerengere, Musoma, Umbulu, Urundi und Utete sowie des Ein- bzw. Zweizeiler-Aushilfsstempels von Neu-Langeburg aus dem Jahre 1913.

Im März 1914 wurde die Zentralbahn vollendet. Eine reichseigene Telegraphenlinie Udjidji-Kigoma rundete das Netz entlang des Tanganjikasees ab. Mit dem Erreichen von Kigoma waren 1252 km Bahnlinie in nur 8 ½ Jahren fertiggestellt worden. Neben dieser beachtlichen Leistung war das Post- und Telegraphenwesen am Vorabend der für den August 1914 geplanten Landesausstellung für 5400 Europäer, 15 000 nichtinländische Farbige und 7,5 Millionen Schwarzafrikaner zuständig. Größere Postagenturen waren zum Postanweisungsdienst für das Ausland und im Paketdienst zugelassen. Der Dienstumfang der Deutschen Reichspost im Schutzgebiet stieg von 1899 bis 1914, einem Zeitraum von 15 Jahren, je nach Postagentur um das Drei- bis 16-fache.

(wird fortgesetzt)

Seltene Abstempelungen von Umbulu vom 28. Mai 1913 (links) und Utete vom 2. Oktober 1913 jeweils auf Briefstück.

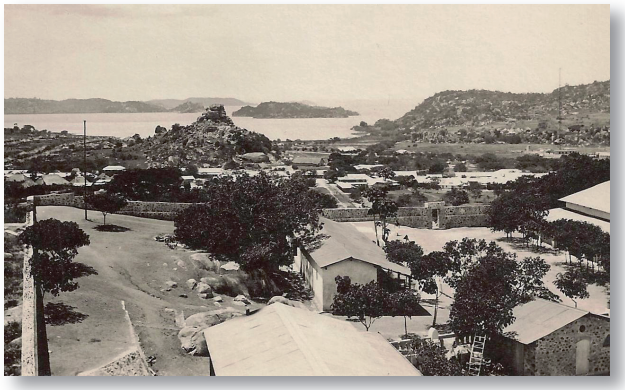


Info

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-Ostafrika (X)

Ein Beitrag von Olaf Halle



Blick auf die Boma von Muansa.

Goldfunde und Goldbergbau in Deutsch-Ostafrika

Im Jahre 1898 kursierten in Deutsch-Ostafrika hartnäckige Gerüchte, nach denen am Ostufer des Victoria-Sees sowohl Waschgold (Aluvialgold) aus einigen lokalen Zuflüssen als auch das Vorhandensein von Quarzadern mit Goldeinschlüssen auf dem Festland festgestellt worden sein sollen. Daraufhin entschloss sich das Gouvernement, der Wertherschen Irangi-Expedition, die sich zu dieser Zeit unweit des Sees aufhielt, den Auftrag zu erteilen, jenen Gerüchten nachzugehen. Diese Expedition bestätigte zwar Goldvorkommen am Ostufer des Victoria-Sees, konnte aber keine nennenswerten beziehungsweise abbauwürdigen Lagerstätten nachweisen. Da das Gouvernement jedoch keine genauere Untersuchung erwogen hatte, geriet die ganze Angelegenheit wieder in Vergessenheit, bis Otto Schloifer auf den Plan trat.

Otto Schloifer war 1898 in die Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika eingetreten und mit der Beförderung des Dampfers *Hedwig von Wissmann* zum Tanganjikasee beauftragt worden, der im Jahre 1900 in Bismarckburg – erneut zusammengefügt – vom Stapel lief. Vier Jahre später, im Jahr 1902, schied Otto Schloifer als Hauptmann a. D. aus der Schutztruppe aus und gründete am 12. April 1902 die Centralafrikanische Seen-Gesellschaft (CASG), zu der auch die Saline Gottorp am Malagarassi gehörte. Bereits im Jahre 1901 lernte Schloifer in Bukoba den Prospektor Arndt kennen, der bereits auf eine siebzehnjährige Erfahrung in Südafrika verweisen konnte. Gegen Zusage, exklusiv nur für die CASG tätig zu werden, sicherte diese Gesellschaft Prospektor Arndt ein monatliches Fixum sowie eine 25-prozentige Gewinnbeteiligung zu. Arndt entdeckte am Berg und Ort Kassama, südöstlich des Spekegolfes, tatsächlich Goldvorkommen, die oberflächlich eine Ausbeute von sagenhaften 4 kg/t versprachen. Im Februar 1902, also noch vor offizieller Existenz der CASG, kündigte Arndt plötzlich seine Anstellung wegen einer seit zwei Monaten ausstehenden Löhnung und belegte vertragswidrig neu entdeckte Goldfelder für sich privat.

Nachdem mit einer mündlichen Aussprache zwischen Arndt und Schloifer keine Einigung erreicht werden konnte und auch die Bemühungen des Bezirksamtes am Starrsinn des malariakranken Arndt gescheitert waren, folgte ein langwieriger Rechtsstreit, der sich allein schon durch die geographischen Entfernungen abzeichnen musste, bis das Gericht in Daressalam entscheiden konnte. Am 14. Mai 1902 hatten die CASG und Otto Schloifer als ihr Vertreter zwar gewonnen, aber nun folgte das Berufungsverfahren, das durch Arndts Anwalt angestrengt wurde. Und so zog sich das Verfahren über lange Zeit hin. In der Zwischenzeit engagierte Schloifer in Daressalam den gleichfalls Südafrika-erfahrenen Prospektor Götze. Götze ging in den Norden der Kolonie und entdeckte schließlich die Goldfelder von Ikoma. Auf Inspektionsreise nach Ikoma heuerte Otto Schloifer noch einen weiteren Prospektor, den Dänen Friedrichsen, an. Durch eine juristische Fristversäumnis war Schloifer 1904 gezwungen, mit Arndt einen Vergleich abschließen zu müssen. Arndt, inzwischen gleichfalls prozessmüde und finanziell nicht in der Lage, die Lagerstätten selbst auszubeuten, ging schließlich auf das Angebot ein, einen höheren Gewinnanteil als im Vertrag von 1901 zugesichert zu erhalten und damit den langjährigen Rechtsstreit zu beenden.

Im Ergebnis der Schürfprotokolle der Prospektoren und des Gutachtens von Dr. Tornau von der Bergbaubehörde des Gouvernements wurde am 30. Mai 1905 die Centralafrikanische Bergbaugesellschaft (CABG) mit einem Stammkapital von 1,2 Millionen Goldmark gegründet. Mehrheitsaktionär war die CASG, die durch das Einbringen der 67 Goldfelder 50 % Kapitalbeteiligung erwarb. Im Ergebnis dieser Unternehmensgründung wurde in Berlin eine Kruppsche Kugelmühle gekauft und mit einer Gruppe von Bergbauexperten Ende Juli 1905 nach Mombasa gebracht, auf die Ugandabahn umgeladen und wiederum von Port Florence mit einer Dhau nach Muansa verschifft, das man am 24. August 1905 sicher erreichte. Unter dem Schutz von 20 Askaris erreichte die Karawane mit der Kugelmühle Kassama, das als das aussichtsreichste Schürfgebiet mit den besten Wasserverhältnissen ausgewählt worden war.

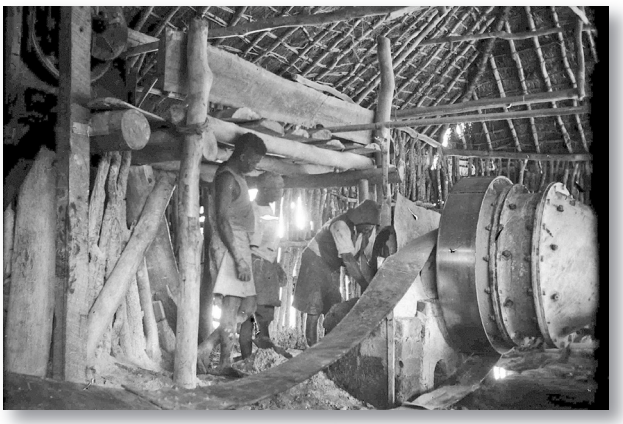
Nachdem Friedrichsen als letzter Fachmann seinen Vertrag gekündigt hatte, um Diamanten zu suchen, musste die Mine Mitte Mai 1906 die Arbeiten einstellen. Schloifer schloss die Mine vorläufig und transportierte das gewonnene Gold nach Muansa ab. Im Jahre 1907 ließ er die Mine für drei Monate wieder in Betrieb nehmen und förderte für 47 000 Goldmark Feingold, so dass der Betrieb für die Gesellschaft doch noch Gewinn abwarf. Im Herbst 1906 konnte in Berlin der erfahrene und zuverlässige Bergingenieur Julius Kuntz unter Vertrag genommen werden, der alle Goldfelder zu inspizieren suchte. Kuntz stellte Goldgehalte bis zu 140 g/t Gestein fest, bemerkte aber auch die fehlende Infrastruktur. Irgendetwas Wichtiges, wie Wasser, Holz, Arbeitskräfte oder Nahrungsmittel, fehlte an jedem Claim. Und so war es folgerichtig, dass

Kuntz empfahl, den Goldabbau solange zurückzustellen, bis die notwendige Infrastruktur zur Verfügung stünde. Eine große Enttäuschung für Otto Schloifer, die all seine Hoffnungen zunichte machte.

In dieser Situation traf eine Nachricht von Götze ein, der in der Wembärre-Steppe mit seinen schwarzen Getreuen Schindano und Matambo prospektierte und in Sekenke am Kironda-Bach einen Quarzklumpen mit Gold gefunden hatte. Götze stellte Quarzgänge von 300 m Länge und 3 m Breite in einer Ausdehnung von NNW nach SSO bei durchschnittlich 46 g/t Goldgehalt fest. Er hörte durch Zufall von der Anwesenheit eines berühmten Geologen in Ussongo und schickte Proben und einen Bericht per Boten dorthin, die Kuntz gerade noch vor seiner Abreise nach Muansa erreichten. „Ende Juli 1908 war das Kuntzsche Gutachten fertig, worin die Abbauwürdigkeit der Golderzlagerstätten in Sekenke am Kironda-Bach nachgewiesen wurde."

Am 10. August 1908 wurde die Kironda-Goldminen-Gesellschaft m. b. H. mit einem Stammkapital von 1,25 Millionen Goldmark gegründet, deren Hauptanteilseigner das Irangi-Syndikat und die CABG mit je 250 000 Goldmark waren. Die Gesellschaft übernahm mit dem Tage ihrer Gründung alle Rechte und Pflichten in Sekenke. Vorstand dieser Gesellschaft wurde Otto Schloifer.

Durch seine guten Beziehungen zu Bezirksamtmann Guntzert in Muansa und zu den umliegenden Sultanen gelang es Schloifer, binnen sechs Wochen 7000 Träger anzuwerben. Die vielen Tonnen an Maschinen, Werkzeugen und Materialien, die in Berlin gekauft und via Schiff nach Mombasa gebracht und auf die Ugandabahn umgeladen werden mussten, wurden von Port Florence (dem späteren Kisumu) mit Dhaus wiederum nach Muansa verschifft. Mit eigens aus Berlin mitgebrachten Kränen wurden die schweren Lasten unter der Leitung des bekannten deutschen Siedlers Friedrich Wilhelm Siedentopf und burischen Trekkern auf Treckwagen verladen, die für den Weitertransport angeschafft worden waren. Nachdem am 31. Oktober 1908 die letzte Last verladen war, brach die aus den Treckwagen und 7000 Trägern bestehende Karawane auf. Mannigfache Schwierigkeiten waren noch zu überwinden: Die Ochsengespanne mussten erst noch eingefahren werden, Tsetse-Gebiete und wegloses Gelände, in dem die Trekker-Wagen bis zur Deichsel in Morast und Sumpf versanken, wurden durchquert, und die Verpflegung der Träger musste sichergestellt werden. Sekenke wurde noch vor Einbruch der Regenzeit am 16. November 1908 ohne Verluste an Material erreicht. „Die Mine selbst lag auf einer kleinen, ca. 20-60 m hohen Bodenerhebung, die während der Regenzeit vollständig von Wasser und Sumpf umgeben war und wie eine Insel im Meer herausragte."



Kruppsche Gold-Kugelmühle.

Nach Ankunft der Trekker wurden die Maschinen aufgestellt, Unterkünfte und Magazine gebaut. Für die schwarzen Arbeiter und deren Familienangehörige wurden die Unterkünfte kostenlos zur Verfügung gestellt. Mitte Januar 1909 nahm die mittlerweile von Kassama umgesetzte Kugelmühle in Sekenke wieder ihren Betrieb auf. Im Juli 1909 war die Gesamtanlage schließlich betriebsbereit.

Der Abbau der Vorkommen in Sekenke erfolgte zunächst im Tagebau durch Dynamitsprengungen, später im Untertagebau. Der Betrieb wurde dauernd verbessert und rationalisiert. Nach Bau eines Kraftwerkes am Kironda-Bach wurde die Handarbeit, die sehr an die europäischen Bergbaumethoden des Mittelalters erinnerte, mehr und mehr durch Maschinen, Feldbahngleise mit Loren, elektrische Hebebühnen und Bohrhämmer sowie Pumpen ersetzt. Die ganze Anlage entsprach 1911/12 auch nach europäischen Gesichtspunkten einem modernen Minenbetrieb, und so sank die Belegschaft der Kontraktarbeiter infolge Modernisierung von ehemals 1400 Mitarbeitern in Jahre 1909 auf 800 im Jahre 1913/14. Sekenke war eine Kleinstadt mit Läden, Straßen und Baumalleen geworden. Die Förderleistungen von Sekenke erbrachten in den ersten Monaten bis einschließlich August 1909 bereits 180 000 Goldmark, und für den Zeitraum von 1909 bis 1912 beliefen sich die Förderleistungen auf insgesamt 2,7 Millionen Goldmark. „Die Goldproduktion wurde auf der Mine einmal im Monat eingeschmolzen und in Barren gegossen. […] Die für den Goldtransport erforderlichen Träger wurden während des Marsches an die Kette geschlossen, um Diebstahl und Flucht zu verhindern. Die Leute, die sich freiwillig meldeten, waren jedoch wegen der besonders guten Bezahlung mit dieser Maßnahme einverstanden. Als zusätzliche Absicherung mußten immer einige Häuptlingssöhne aus der Umgebung den jeweiligen Transport begleiten, um Überfällen aus den durchzogenen Gebieten vorzubeugen." All diese rein wirtschaftsgeschichtlichen Fakten fanden später in der im Schutzgebiet geprägten 15-Rupie-Goldmünze und erhalten gebliebener Korrespondenz ihren exotischen Reiz für die Sammlerwelt.

Trotz dieser extrem guten Bilanz, besonders in Hinblick auf die von Julius Kuntz konservativ prognostizierte Amortisationsrate, machten sich die erschwerten Transportbedingungen mehr und mehr als Hemmnis bemerkbar. Im Jahre 1913 wurde Karl Hopp Betriebsleiter in Sekenke und Dr.-Ing Friedrich Schumacher dessen Vertreter und Technischer Leiter. „Der aus dem schwäbischen Spaichingen stammende Schumacher war gleichzeitig für einen der ersten LKW's Afrikas verantwortlich. Mit an Bord [während der Schiffspassage nach Deutsch-Ostafrika – Anm. d. Verf.] befand sich ein 4,3 t schwerer Büssing-Lastkraftwagen mit stolzen 40 PS samt Anhänger, die zusammen etwa 6 t Last befördern konnten und beim Goldtransport helfen sollten." Das Gouvernement hatte sich nach Verhandlungen mit der Kironda-Goldminen-Gesellschaft verpflichtet, eine Fahrstraße von Sekenke nach Manjoni an der Mittellandbahn zu bauen, um damit die Goldgewinnung noch rentabler zu gestalten. „Für die 280 km benötigte der LKW 15 Fahrtage, was einer durchschnittlichen Tagesleistung von 19 km entspricht."

(wird fortgesetzt)

Deutsch-Ostafrika (XI)

Ein Beitrag von Olaf Halle

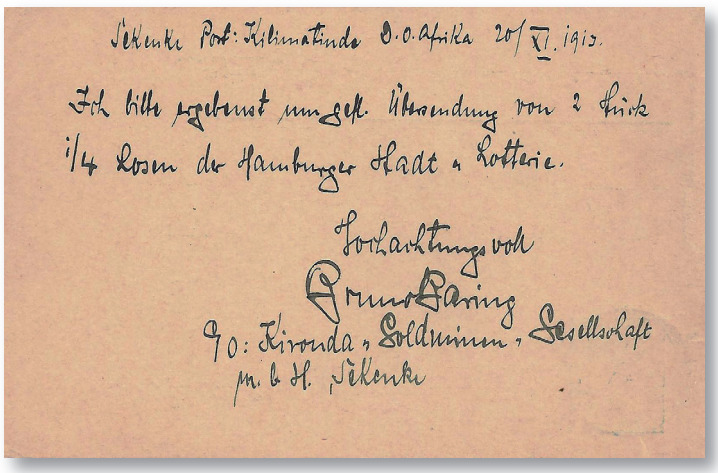
Schumacher muss Ende April bzw. Anfang Mai 1913 Sekenke mit dem LKW erreicht haben. Er verdiente monatlich 1200 Goldmark, was ein ungeheures Jahreseinkommen für die damalige Zeit darstellte – ein Salär etwa auf Augenhöhe eines Bezirksamtmannes oder Oberrichters in den Kolonien bzw. eines Generalmajors beim Heer oder eines Konteradmirals bei der kaiserlichen Marine. „Im Sommer 1913 wurden weitere 5 zusätzliche Stempel für das Pochwerk in Betrieb genommen und hierdurch die Goldproduktion nochmals entsprechend erhöht. Das erste Automobil war eingetroffen und erledigte nach ersten Schwierigkeiten die Transporte zwischen Mine und Bahn nur mit einem Bruchteil von Zeit und Geld. Weitere 10 Stempel wurden im Sommer 1914 montiert und, nachdem Untersuchungen ergeben hatten, daß auch in größeren Tiefen als bisher bekannt noch abbauwürdige Erze anstanden, war von der Kironda-Goldminen-Gesellschaft geplant, die Mine in den nächsten Jahren zu einem modernen Großbetrieb auszubauen.“ Bei Ausbruch des Weltkrieges änderten sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht nur für das Schutzgebiet als solches, das auf einen Großkonflikt mit europäischen Mächten überhaupt nicht vorbereitet war, sondern auch für den Betrieb der Goldmine in Sekenke. Engpässe beim Personal, einerseits durch die Einberufung der wehrfähigen deutscher Männer zur Schutztruppe, andererseits durch den Weggang von ausländischen Mitarbeitern, die quasi über Nacht „Feindstaatenangehörige“ geworden waren, machten sich neben dem Ausbleiben von notwendigen Chemikalien und Ersatzteilen schnell bemerkbar.

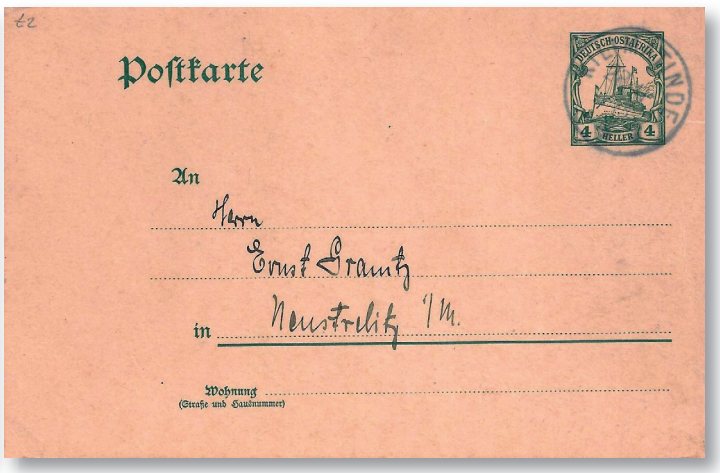
Im Frühjahr 1916, als der Krieg nach der Offensive der Alliierten auf das Schutzgebiet übergriff, befanden sich infolge der Blockade des Schutzgebietes große Goldbarren-Bestände in der Goldmine, die eine Ausprägung von Münzen im Wert von etwa 1 Million Goldmark gestatteten. Zu Weihnachten 1915 hatte das Gouvernement beschlossen, unter der Leitung des Geologen Dr. Krenkel in den Eisenbahnwerkstätten von Tabora eine Münze einzurichten, um dem Mangel an Hartgeld im Zahlungsverkehr zu beseitigen. Dabei handelte es sich für die Kolonie um einen neuen, völlig unvorbereiteten Betrieb, zu dem es weder Erfahrungen noch Ausrüstungsgegenstände gab.

Gouverneur Dr. Schnee sandte nach dem Weltkrieg in Wiederholung früherer im Schutzgebiet verfasster und vor dem Zugriff der Alliierten vergrabener Berichte einen zusammenfassenden Geheimbericht an Reichskolonialminister Dr. Bell, in dem er unter anderem ausführte: „Das größte Goldbergwerk der Kironda-Gesellschaft bei Sekenke war zwar infolge Eingehens der Materialien im Laufe des Krieges eingestellt worden, dagegen war eine weitere Ergänzung der Bestände aus dem Goldgebiet im Muansabezirk zu erwarten.“ Die Erschöpfung der Betriebsmittel von Sekenke muss Ende 1915 eingetreten sein, da der damalige letzte Technische Leiter der Goldmine, Dr.-Ing. Friedrich Schumacher, auf Anforderung des Gouverneurs Dr. Schnee am 6. Januar 1916 nach Tabora (seit April 1915 Sitz des Gouvernements) gerufen und aufgefordert wurde, alles in Sekenke noch vorhandene Gold mitzubringen. Als Schumacher sich nach zehntägigem Marsch mit einer 200 Mann starken Karawane und Goldbarren im Wert von 1 Million Goldmark meldete, wurde er von diesem gefragt, ob er in der Lage sei, Münzen zu prägen. Auf Schumachers Antwort, dass er zwar von Goldbergbau etwas verstünde, aber von Münzprägung keine Ahnung habe, deutete Dr. Schnee auf das Konversationslexikon, welches auf seinem Schreibtisch lag und, sagte: „Wir brauchen Goldmünzen zum Bezahlen unserer Leute. Silber haben wir keins, aber Gold haben wir genug. Hier in diesem Lexikon finden Sie alles, was Sie brauchen.“

Die Prägung der Goldmünzen erfolgte vom 15. April bis Ende Juni 1916 in Tabora und anschließend bis Anfang September 1916 in der Ölmühle von Lulanguru, als Hauptmann Wintgens nochmals die vorrückenden Belgier vor Tabora aufhalten und zurückwerfen konnte. Erst als die belgischen Angreifer 25 km vor Tabora standen, wurden die Prägungen eingestellt, Maschinen und Geräte zerstört. Die Münzstätte wurde am 5. September 1916 geschlossen. Die restlichen 200 Goldmünzen und die Prägestempel sind von Dr. Schumacher in der Nacht vom 18. September 1916 in einer Blechdose verpackt in Tabora vergraben worden. Insgesamt sind 87 kg Gold verarbeitet, beziehungsweise 16 198 Stück Münzen geprägt worden. „Das restliche Rohgold, es handelte sich um 200 kg in Barren, welches nicht mehr geprägt werden konnte, wurde kurz vor dem Einmarsch der Belgier vom Gouverneur Dr. Schnee an einen arabischen Händler verkauft. Von diesem Verkauf erfuhren später die Belgier und beschlagnahm-

Postabgänge über Kilimatinde mit Absender Sekenke sind ab Mitte 1910 außerordentlich selten.





ten daraufhin das Gold, um so noch einen Teil der Beute zu erlangen, nachdem beim Einmarsch keine einzige Goldmünze gefunden worden war. Der arabische Käufer, der brit. Untertan war, legte daraufhin bei den brit. Behörden in Daressalam Beschwerde ein und durch diese wurden die Belgier gezwungen, die widerrechtlich beschlagnahmten Goldbarren wieder an den Besitzer zu geben." Tabora wurde am 19. September 1916 durch die belgischen Truppen besetzt.

Schumacher „selbst hatte 40 Goldmünzen in seiner Kleidung eingenäht und in seinem Gepäck versteckt, so beispielsweise in der Kernseife. Am nächsten Tag erfolgte der Einmarsch. Schumacher wurde sofort festgenommen." Er wurde monatelang in ein Gefangenenlager, vermutlich Tabora, gesteckt und im Januar 1917 mit 17 weiteren Gefangenen, darunter einem Säugling, quer durch den Kongo an den Atlantik verschleppt und mit dem belgischen Schiff *ALBERTVILLE* unter Lebensgefahr durch das U-Boot-Kriegsgebiet nach England geschafft. Bis auf ein einziges Goldstück, das in der wattierten Achsel seines Anzuges eingenäht war, fanden die Engländer alle anderen 39 Goldstücke bei Schumacher, die sie ihm sofort ersatzlos abnahmen. Die letzten betriebsfremden Zeugen des Goldbergbaus waren vermutlich Angehörige einer Patrouille der 8. berittenen Schützenkompanie, die vom 5. bis 12. August 1916 in Sekenke lagerte. Die Einnahme von Sekenke und Mkalama durch die Briten, die von Muansa Richtung Tabora herandrängten und Kilimatinde bereits am 31. Juli 1916 besetzt hatten, war nun nur noch eine Frage der Zeit. Direktor Karl Hopp beabsichtigte, dem Führer der Patrouille der 8. Schützenkompanie einen großen Goldbarren gegen Quittung mitzugeben, um ihn vor dem Zugriff der herannahenden Engländer zu bewahren. Doch der Patrouillenführer lehnte kopfschüttelnd ab, da ein Verlust des Barrens in dieser militärisch unübersichtlichen Situation nicht auszuschließen und die Frage der Haftung mindestens unklar war. Stattdessen requirierte die Patrouille gegen Quittung Teile der Bibliothek der Goldminendirektion – für stille Stunden in der Wildnis, wie man Hopp versicherte. Zum Abschluss bat der Patrouillenführer Karl Hopp noch, auf das Nachsenden von Briefen, Meldungen und Telegrammen zu verzichten, um nicht den Feind durch Boten auf die Patrouille aufmerksam zu machen. Am 16. August 1916 (und nicht am 6. Oktober 1916) besetzten die Engländer Sekenke und internierten Direktor Karl Hopp und seine Mitarbeiter – obwohl diese keinen Kombattantenstatus hatten – in Ägypten. „Bereits am 12.03.1917, also lange vor Rechtskraft des Versailler Vertrages, wurde in Deutsch-Ostafrika auf Anordnung des brit. Administrators ein Liquidator (Custodian of Enemy Property) eingesetzt, der mit der Beschlagnahme der deutscher Vermögenswerte begann. […] Dieses Verfahren wurde auch bei der CABG angewandt, deren gesamter Besitz ersatzlos beschlagnahmt und auch sämtliche Schürfrechte aberkannt wurden." Die letzte Patrouille, die in Sekenke gelagert hatte, kapitulierte nach kurzem Feuergefecht am 25. März 1917 nahe der Bismarckhütte am Kilimandscharo auf einer Höhe von 2800 m vor den Briten unter Major Sir Theodore Morrison, der seinen großen Respekt vor den Leistungen der Truppe im Feldzug aussprach.

Nachdem am 15. Mai 1910 die Postagentur in Mkalama eröffnet worden war, war die Postbeförderung über diese Postagentur schneller, da die Entfernung für die Boten nur 1 bis 3 Tage betrug, im Gegensatz zum 200 km entfernten Kilimatinde, für das Karawanen 12 und Eilboten 5 Tage benötigten. Der Weg nach Muansa war zwar für Kassama am Speke-Golf naheliegend, nicht aber für Sekenke, von wo Karawanen 21 Tage und Eilboten 10 Tage benötigten. Sofern keine Mitnahmegelegenheiten per LKW in Richtung Manjoni an der Mittellandbahn beziehungsweise nach Kilimatinde bestand, die die Laufzeit der Post signifikant verkürzen konnten, musste Mkalama zeitlich bevorzugter Postabfertigungsort für Sekenke sein. Postabgänge über Kilimatinde mit Absender Sekenke ab Mitte 1910 sind nach meinen Beobachtungen außerordentlich selten. Postalische Mitnahme-Transporte können theoretisch ab Mitte 1913 mit dem Büssing-LKW nach Kilimatinde (Manjoni) erfolgt sein. Dafür sprechen unter Umständen Absenderangaben wie „Sekenke, Post Kilimatinde". Die Postagentur Mkalama beendete den Schalterdienst am 8. Juni 1916. Für die Zeit vom 9. Juni 1916 bis zur Räumung Kilimatindes am 28. Juli 1916 kann die Post aus Sekenke nur via Kilimatinde oder über Tabora (?) abgefertigt worden sein. Interessant wird der Sachverhalt der Postabfertigung aus Sekenke für die Zeit vom 29. Juli 1916 bis zur Besetzung Sekenkes am 16. August 1916. Schade eigentlich, dass sich der Patrouillenführer der 8. berittenen Feldkompanie das Nachsenden von Post aus Sekenke verbeten hatte …

Die Gesamtausbeute der Goldminen und Goldfelder von Deutsch-Ostafrika sind in keiner deutschen Quelle jemals vollständig beziffert worden, was vermutlich dem Vergraben von Akten, Kriegsgefangenschaft und den Wirren des Krieges zuzuschreiben ist. Britische Quellen berichten hingegen allein über Sekenke: „This mine was extensively worked in German Times and had an equipped plant. Gold to the value of nearly a quarter of a million pounds was recovered up to the beginning of 1916, when the mine was evacuated owing to the advance of the English troops."

Dies bedeutet bei dem damaligen Umrechnungskurs von rund 1 Pfund = 20 Goldmark rund 5 Millionen Goldmark an Gesamteinnahmen allein aus dem Goldminenbetrieb in Sekenke. Um eine Vorstellung vom heutigen Gegenwert zu erhalten, kann man aller Erfahrung nach den Faktor 10 und damit rund 50 Millionen Euro unterstellen.

Der Vorwurf rücksichtsloser Ausbeutung der Deutschen Kolonien – gerade hier in Zusammenhang mit dem Goldbergbau – geht unter anderem auch auf das sogenannte „Blaubuch" der Siegermächte des Ersten Weltkrieges zurück, die damit die Einverleibung deutschen Kolonialbesitzes in eigene Macht- und Einflussstrukturen als „Mandatsgebiete des Völkerbundes" vor der Weltöffentlichkeit zu rechtfertigen versuchten. Die eifrige Wiederholung dieser Argumente in neuerer Zeit macht jene Argumente nicht wahrer. Deutsch-Ostafrika war ebenso wie die anderen Kolonialgebiete des Deutschen Reiches bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges ein Zuschussgeschäft. In den 30 Jahren deutscher Kolonialtätigkeit flossen insgesamt 500 Millionen Goldmark als Verwaltungszuschüsse in die Kolonien. Zusätzlich wurden 300 Millionen Goldmark an Anleihen gewährt. Eine positive Handelsbilanz Deutsch-Ostafrikas war am Vorabend des Ersten Weltkrieges erst im Begriff erwirtschaftet zu werden.

(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-Ostafrika (XII)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Präge-Ansichtskarten für Heller- und Pesawährung.

Geld- und Währungsverhältnisse in Deutsch-Ostafrika

Handel und Warenaustausch im Osten Afrikas hatten eine lange Tradition, bevor Perser, Araber und Europäer in diese Ländereien kamen. Quellen des Altertums berichten von Seefahrern, die nach Sofala an der Sambesimündung fuhren, um dort das sagenhafte Goldland Ophir zu finden. Es folgten Perser, die 975 n. Chr. Kilwa-Kisiwani kauften und Handel mit Indien und China trieben. Im Jahre 1505 traten die Portugiesen auf ihrem Wege nach Indien auf den Plan, denen um 1700 omanische Araber folgten. Der Warenverkehr erfolgte bis etwa 1870 mehrheitlich auf Tauschbasis. Erst ab diesem Zeitpunkt setzte sich in Usaramo der Maria-Theresien-Taler und Pesa durch. Ihnen folgte gut acht Jahre später die indische Rupie.

Mit Gründung der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft (DOAG), der Ausstellung eines kaiserlichen Schutzbriefes und des Erwerbs von 140 000 qm großen Hochlandes von Usagara durch Dr. Carl Peters begann das Kapitel deutscher Kolonisation auf ostafrikanischem Boden. Am 28. April 1888 einigte sich die DOAG mit dem Sultan von Sansibar im sog. Küstenpachtvertrag über ihre Pachtrechte, die Usagara einen Zugang zum Meer verschafften. Unerfahrenheit der DOAG-Akteure bei der Durchsetzung ihrer Pachtrechte als auch die rigide Unterbindung von Sklavenhandel gegenüber Arabern und afrikanischen Despoten führten zum Araberaufstand. Da die DOAG die von ihnen erworbenen und gepachteten Gebiete zu keinem Zeitpunkt beherrschte, wurde Reichskommissar von Wißmann beauftragt, den Araberaufstand niederzuschlagen.

Mit Vertrag vom 20. November 1890 trat die DOAG ihre Hoheitsrechte an das Deutsche Reich ab. Die DOAG behielt jedoch das lukrative Münzrecht, das das Recht zur Ausprägung von Kupfer- und Silbermünzen beinhaltete, nicht jedoch von Goldmünzen. Als Ersatz für Letztere stand das Reich der DOAG das Recht auf Ausgabe von Banknoten zu, die mit dem Recht auf Errichtung einer Bank verbunden war. Zur Grundlage der Währung machte die DOAG die indische Rupie. Um 1890 war das Wechselverhältnis des in Ostafrika umlaufenden Maria-Theresien-Talers zur Reichswährung 3 Mark. Die DOAG beabsichtigte, den Maria-Theresien-Taler durch ein 2-Rupien-Stück in gleicher Größe und gleichem Feingehalt zu ersetzen, was auch geschah. Im Ergebnis dieser Umstellung konnten Einführung und Umlauf des Maria-Theresien-Talers schrittweise von 1893 bis 1896 unterbunden und schließlich verboten werden. Die DOAG prägte seit 1890 2-, 1-, ½- und ¼-Rupiestücke in Silber sowie Kupfermünzen zu 1 Pesa aus. Da das Deutsche Reich keinerlei Garantien für diese Gesellschaftsmünzen übernahm, schwankte der Wechselkurs sehr stark. Im Jahre 1890 galt 1 Rupie noch 1,70 Mark, nach Preisverfall des Silbers Ende 1896 nur noch 1,06 Mark. Durch Vertrag vom 15. November 1902 kaufte das Deutsche Reich infolge wirtschaftlicher Schwierigkeiten der DOAG das Münzrecht ab, das am 1. April 1903 in Kraft trat. Ende 1903 wurde die Rupie, bisher zu 64 Pesa unterteilt, auf ein Dezimalsystem 1 Rupie = 100 Heller umgestellt. 1904 begann die Ausprägung von 1-, ½-, ¼-Rupie-Stücken in Silber

Oben: 5-Hellermünze aus dem Jahre 1908. Unten: 10-Rupien-Note aus 1903.

(916,66 Teile Silber) sowie ½-. 1- und 5-Hellerstücken in einer Kupferlegierung (95% Kupfer) im Namen des Reiches. Obwohl das Reich gleichfalls das Recht hatte, 2-Rupie-Stücke in Größe und Feingehalt des Maria-Theresien-Talers auszuprägen, hat es davon keinen Gebrauch gemacht. Mit Übernahme der Fiskalhoheit durch den Staat wurde ein fester Wechselkurs 3 Rupie = 4 Mark festgesetzt, um den Kursschwankungen zu begegnen. Der Wechselkurs zum Britischen Pfund wurde auf 1 Pfund Sterling = 15 Rupien gemäß Verordnung vom 9. Mai 1904 festgesetzt. Die Ausprägung von 10-Hellermünzen in einer Nickellegierung mit zentrischer Lochstanzung wurde 1908 bekannt gegeben. Im Jahre 1913 folgten im gleichen Muster etwas kleinere 5-Hellermünzen mit zentrischer Lochstanzung. Die älteren übergroßen 5-Hellermünzen in Kupfer blieben parallel gültig. Am 1. Oktober 1910 wurde der alte Pesa der DOAG außer Kurs gesetzt. Damit wurde eine recht lange Übergangszeit von Pesasystem zum dekadischen Hellersystem beendet, das 1904 mit der Ausgabe der neuen Münzen begann.

Das Deutsche Reich besaß das Recht zur Ausgabe von Banknoten im Wert von 5, 10, 20, 50 und 100 Rupien so-

1-Rupie-Münze aus 1904 nach Übernahme durch das Deutsche Reich.

Seltene Friedensnnote mit dem höchsten Wert zu 500 Rupien.

Sehr selterne 50-Rupien-Buschnote von 1917.

wie dem Vielfachen von 100 Rupien. Mit Ausnahme des 20-Rupien-Scheins wurde davon 1905 Gebrauch gemacht. 1912 folgte ein 500-Rupien-Schein, der aber im öffentlichen Zahlungsverkehr kaum Bedeutung besaß.

Mit Ausbruch des Weltkrieges verebbten nicht nur die Zolleinnahmen, sondern es erlosch auch am 2. August 1914 die Einlösungspflicht für 5- und 10-Rupiennoten, die mittels Bekanntmachung vom 15. November 1914 auf alle Banknoten ausgedehnt wurde. Dies geschah, um den nach Kriegsausbruch entstandenen Ansturm auf die Deutsch-Ostafrikanische Bank zu mildern und ihre Zahlungsfähigkeit zu sichern. Um den nötigen Bargeldumlauf aufrecht zu erhalten, wurde die Löhnung der Beamten des Gouvernements und der Askari der Schutztruppe zusätzlich bis zum Ende des Krieges gegen 4 % Zinsen gestundet. Dem erhöhten Geldbedarf im Schutzgebiet begegnete das Gouvernement ab Frühjahr 1915 durch Ausgabe sog. Interimsbanknoten, da man von einer nur kurzen Kriegsdauer ausging. Im März 1915 wurde eine 20-Rupien-Note editiert, der 1-, 5-, 10-, 50- und 200-Rupien-Interimsscheine folgten. Die katastrophale Papiernot des vom Mutterland völlig abgeschnittenen Schutzgebietes begegnete man beispielsweise auch dadurch, dass sämtliches Brief-, Pack- und Ölpapier, das mit dem Sperrbrecher „Marie“ 1916 im Schutzgebiet eintraf, der Gelddruckerei zugeführt wurde. Nach Entwicklung eines speziellen mechanischen Verfahrens durch Gouvernementsapotheker Dr. Schulz entfiel diese manuelle Arbeit und die dringend benötigten frontdiensttauglichen Unterschriftengeber konnten zur Schutztruppe eingezogen werden. Mit Beginn der belgisch-britischen Offensive im Frühjahr 1916 musste die Papiergelddruckerei von Tabora nach Morogoro verlegt werden. Die im Handbetrieb bei Kissaki arbeitende Druckerei musste infolge des schnellen Vordringens aufgegeben und die Maschinen zurückgelassen werden. Mit dem Vormarsch des Feindes im April 1916 auf Kondoa-Irangi bestand die Gefahr der Unterbrechung der Mittellandbahn. Die Münz- und Geldscheinproduktion von Tabora wurde nach Morogoro und Kissaki verlegt. Als in der ersten Jahreshälfte 1917 alle Reserven an Banknoten aufgebraucht waren, wurde unter Zuhilfenahme einer Kindersatzdruckerei, die man in den Spielsachen von Farmerkindern gefunden hatte, der Versuch unternommen, Banknoten – sog. Buschnoten – herzustellen, was auch gelang. Von diesen Buschnoten, die ihren Namen nach ihrem Entstehungsort haben, wurden 1-, 5-, 10- und 50-Rupiennoten hergestellt. Von den Einheimischen wurden diese Buschnoten nicht akzeptiert. Nach der Eroberung von Ruponda fielen den Engländern große Mengen Silbergeld in die Hand, was die Situation zusätzlich verschärfte. Nach Übertritt der deutschen Schutztruppe auf portugiesisches Gebiet war die Überraschung groß, dass die Portugiesen die Buschnoten beispielsweise beim Ankauf von Lebensmitteln akzeptierten, manchmal mit der Bitte um zusätzliche Unterschrift eines Offiziers oder Vizefeldwebels (Offiziersstellvertreters). Der Hortung großer Mengen Silbergeld durch indische Händler begegnete man mit der Notmünzprägung in den Eisenbahnwerkstätten von Tabora aus 50 000 kg Messing und 30 000 kg Kupfer von Handels- und Kriegsschiffausrüstungen sowie 18 000 kg Messing unbrauchbar gewordener Patronenhülsen. Nach Vernichtung der *SMS Königsberg* wurden Bronzeteile des Kreuzers abmontiert und der Notmünzprägung von 20- und 5-Hellerstücken zugeführt. Die Entstehung der 15-Rupien-Goldmünze ist bereits in Teil X und XI dieser Serie beschrieben worden. In den Münzwerkstätten wurden nach Einziehung aller waffenfähigen Deutschen vorzugsweise zivilinternierte Italiener eingesetzt, da es in Deutsch-Ostafrika nicht bekannt war, ob sich Italien nur mit Österreich-Ungarn oder auch mit Deutschland im Krieg befand. Diese Internierungslager für Feindstaatenangehörige (Kilimatinde, Buigiri, Tabora, Mahenge u. a.) werden noch an anderer Stelle dieser Artikelserie philatelistisch näher betrachtet werden. Die Italiener freuten sich über die Abwechslung ihrer Arbeit in der Münzstätte, verglichen mit dem tristen Lagerleben, und bekamen täglich 6 Rupien in Interimsnoten ausbezahlt und nicht, wie bei den allermeisten anderen, auf das Kriegsende gestundet. Nachzutragen bleibt noch, dass Portugals Regierung Deutschland nach dem Krieg sog. Buschnoten präsentierte, die von Deutschland anstandslos akzeptiert und in gültige Reichswährung umgetauscht wurden. Auch die Askari, die in der Schutztruppe gedient hatten, erhielten ihre Löhnung nach dem Kriege ausbezahlt. Insgesamt wurden 20 Millionen Rupien als Interimsbanknoten und 1,95 Millionen Münzen (20- und 5-Hellermünzen sowie die 15-Rupien-Stücke aus Sekenke-Gold) als Kriegsnotgeld geprägt und in Umlauf gebracht. Die Kriegskosten für das Schutzgebiet betrugen rund 200 Millionen Rupien oder 260 Millionen Goldmark. Dies ist eine ungeheure Leistung aller Beteiligten, wenn man sich vergegenwärtigt, unter welchen Umständen diese stummen Zeugen entstanden. Deutsche Silber-Rupien liefen im britisch besetzten Tanganjika-Territorium noch bis zum 31. März 1923 um. Heller-Kleinmünzen durften noch bis einschließlich 15. August 1925 kursieren.

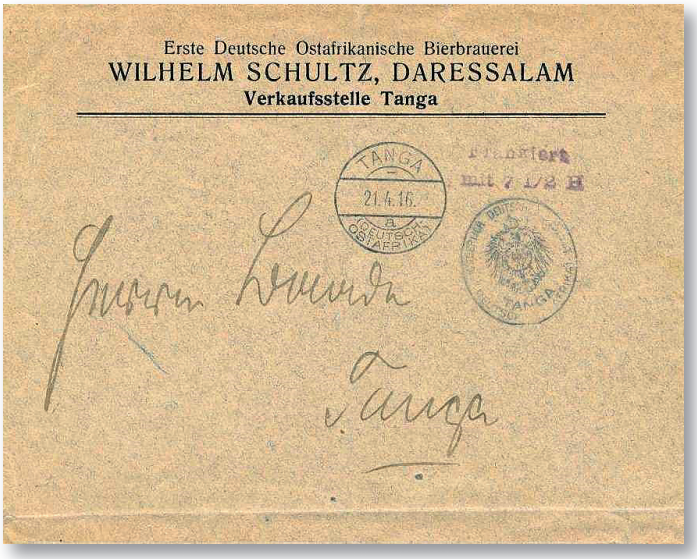
(wird fortgesetzt)

15-Rupien-Münze aus 1916 – Notprägung Tabora aus Sekenke-Gold.

Original-Prägestöcke der 20-Hellermünze 1916 (Privatbesitz).

Deutsch-Ostafrika (XIII)

Ein Beitrag von Olaf Halle



Industrie und Landwirtschaft in Deutsch-Ostafrika

Im Zuge der deutschen Durchdringung entwickelte sich das ostafrikanische Schutzgebiet nach Niederschlagung von Araber- und Eingeborenenaufständen stetig. Landwirtschaft und Handwerk dienten zunächst hauptsächlich der regionalen Eigenversorgung. Sieht man von regionaler Eisengewinnung, Töpferei-, Holz- und Mattenflechtwaren einmal ab, so spielte eine industrielle Produktion keine nennenswerte Rolle. Die frühesten Pioniere einer Urbanisierung des Landes waren Missionare. Sie entwickelten den tradierten Ackerbau und die Viehzucht weiter, förderten handwerkliche Ausbildung und Handel der erzeugten Produkte. Ihnen folgten Verwaltungsbeamte, Siedler und Schutztruppenangehörige. Land- und forstwirtschaftlichen Produkten folgten Bergbau und Urbanisierung. Handelsartikel wie Zement, Ziegel, Glaswaren, Seife, Salz, Kupfer und Eisen dienten dem lokalen Bedarf und stellten selbst vor Ausbruch des Krieges 1914 noch keinerlei Exportartikel dar. Mit fortschreitender Anzahl ansässiger Europäer stieg der Bedarf an Verkehrs- und Schiffahrtswegen, Wohnhäusern, Schulen, Krankenhäusern und all dem, was zu einem urbanen Leben dazu gehörte.

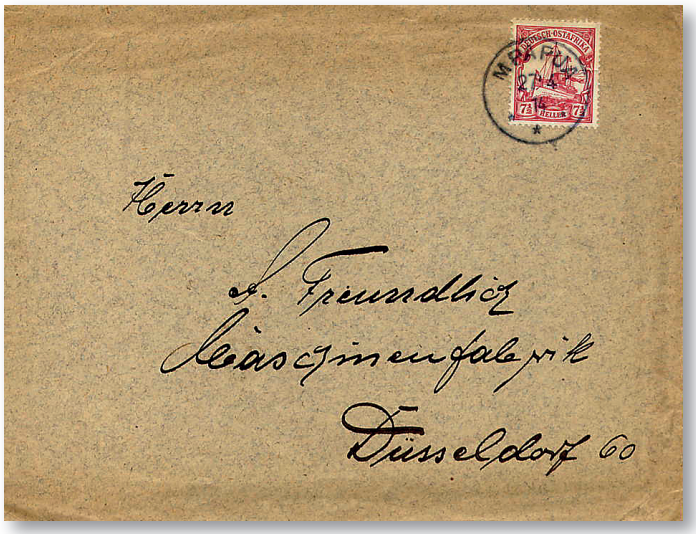
Im Jahre 1902 wurde in Amani das Biologisch-Landwirtschaftliche Instutut (BLI) gegründet. Erste Sägewerke, Ölmühlen und eine Bierbrauerei (Schultz) folgten zwei Jahre später. Auf der Insel Mafia wurden seit 1907 Kokosfasern für Seile und Stricke gewonnen. In Neu-Hornow (Westusambara) entstand 1909 ein Sägewerk. Im selben Jahr entstanden neben den bereits bestehenden Missionsdruckereien vier weitere Privatdruckereien, die insgesamt sieben Suaheli-Zeitungen in Landessprache herausgaben. Neben den stetigen Fortschritten waren aber auch Rückschläge zu verzeichnen. Der hohe Bedarf an Fisch und Fischprodukten im Inneren lockte einen deutschen Fischreibetrieb nach Ostafrika, der aber scheiterte. Ebenso scheiterte die Refinanzierung der Zuckerfabrik Kikogwe bei Pangani. Im Jahre 1909 wurden bei Tanga eine Zementfabrik und in Muansa das Hauptzollamt und ein Krankenhaus errichtet. Die Kaserne von Tabora wurde um Mannschaftsunterkünfte erweitert und die Bezirksnebenstelle Aruscha errichtet. Infolge der weiteren Befriedung des Landes und der Festigung der deutschen Herrschaft kam es zu einem Rücklauf der Waffenschmiedearbeiten der Wadschagga, die durchaus überregionale Bedeutung besaß und bis nach Uganda reichte. Im Jahre 1910 folgte die Errichtung von Handwerkerschulen in Tanga, Daressalam, Tabora und Langenburg, die die Handwerkerschulen der Missionen ergänzten. Sie dienten vornehmlich der Ausbildung von Tischlern und Maurern. Im selben Jahr wurde die neue Boma von Muanza nahezu fertiggestellt, die Bezirksnebenstellen von Handeni, Schinjanga und Iraku (Umbulu) begonnen, die Markthalle in Muhesa gebaut und die erste Straße von Mombo nach Wilhelmsthal geschottert und gewalzt. Ein Jahr später, 1911, folgte die Fertigstellung des Wohnhauses des Bezirksamtmannes von Muanza (sog. Gunzert-Haus), der Neubau des Postamtes und des Krankenhauses in Daressalam sowie der Neubau des Bezirksamtes Dodoma und der Bezirksnebenstelle Kissaki. Im selben Jahr bezog das Bezirksamt Rufiji seinen Neubau in Utete. Bis zum Ausbruch des Krieges wurden seit 1912 der Neubau des Bezirksamtes Kondoa-Irangi, der Straßenneubau Korogwe-Mgera und etliche Brückenprojekte in Hale über den Pangani sowie in Moschi und Morogoro in Angriff genommen. Wegebauten in Itigi-Singidda-Sekenke-Dodoma-Kondoa/Irangi ergänzten die für Handel und Urbanisierung entscheidenden Verbindungen.

Im Jahre 1908 erreichte der Bau der Mittellandbahn Kilossa. Der an der alten Karawanenroute gelegene Ort befand sich in unmittelbarer Nähe eines großen Sumpfes. Dieses Moskitobrutgebiet führte zur Erkrankung von 95% der Europäer beim Bahnbau und zu einer Sterblichkeitsrate von 15%. Außer der Boma lag der Ort nur etwa 0,5 bis 2 m über dem Wasserspiegel des Sumpfes. Daher wurde die Bahntrasse oberhalb ermittelter Hochwasserstände verlegt. Der Sumpf, der an die Mkatta-Steppe grenzt, nahm große Wassermengen während der Regenzeit auf, aber die Steppe selbst stand infolge lehmiger Böden monatelang unter Wasser und war daher unpassierbar. Während der Trockenzeit war das Gebiet der Mkatta-Steppe überaus trocken und aride. Der Anbau von Kulturpflanzen war auf Grund dieses Pendelns zwischen diesen Extremen unmöglich. So entstand der Gedanke der Bewässe-

Wohnhaus des Bezirksamtmannes von Muanza (sog. Gunzert-Haus).

rung der Mkatta-Steppe und der Entwässerung des Sumpfes. Ingenieur Brooks erhielt 1911 von der Kolonialtechnischen Kommission den Auftrag, diese Gebiete, in denen mehrheitlich gute Bodenverhältnisse vorlagen, für den Baumwollanbau zu untersuchen. Am Beispiel dieser Untersuchung konnte Brooks zeigen, wie eng Industrie, Landwirtschaft und Infrastruktur bei der Urbanisierung des Landes Hand in Hand gehen. Im Frühjahr 1911 eruierte er die Möglichkeit eines Bewässerungskanals vom Südende des Smith-Sundes (Bucht südlich Muanza am Victoriasee) bis nach Issaka (südlich Shinyanga). Dort sollte eine Talsperre mit einer Staumauer von 22 m Höhe und einer Stauseeoberfläche von 375 qm entstehen. Von diesem Stausee wurden zwei Abzweige prospektiert – auf nördlichem Verlauf zum Sangassa-Sumpf (Wembärre) und auf südlicher Route bis nach Sekenke, zur Goldmine. Die Höhenunterschiede, die für einen kontinuierlichen Wasserfluss zu überwinden wären, sollten mit zwei Pumpstationen umgesetzt werden, die durch die Kraftwerkstationen I (34 m Gefälle) und II (23 m Gefälle) bedient würden. Mit einer Druckhöhe von insgesamt 57 m der beiden Kraftwerksstationen entstanden enorme Mengen an Elektroenergie, deren Überschuss für Eisenbahn, Bergwerke und der Landwirtschaft zur Verfügung stehen sollten. Die Vermeidung dieser zwei Pumpstationen hätte alternativ einen Durchstich durch ein Granitgebirge von 95 km Länge bedeutet. Wasserspiegelmessungen des 60 600 qm großen Victoriasees zwischen 1902 und 1906 ergaben eine Wasserspiegelschwankung von lediglich 1,5 m. Eine rechnerische Wasserentnahme vom 100 m³/s für das Bewässerungsprojekt ergab eine Senkung des Wasserspiegels von lediglich 3,86 cm! Der Anschluss der Talsperre Issaka an die geplante Ruandabahn als nördliche Erweiterung der Mittellandbahn erschien wirtschaftlich sinnvoll und wünschenswert. Die erwarteten Baukosten wurden mit 45 Millionen Mark für Kanal und Kraftanlagen sowie eine weitere Million für die Entwässerung des Sumpfes bei Kilossa veranschlagt. Dem stand ein bewässertes Gebiet von 230 000 ha für den Baumwollanbau mit einem veranschlagten Minimalertrag von 250 kg Baumwolle/ha bei konservativ angesetzten Preisen von 1,50 Mark/kg – also einem Ernteergebnis von 49 Millionen Mark ohne Berücksichtigung der Betriebskosten für die Ernte gegenüber. Die erwartete Armortisation lag damit bei nur rund 1,5 Jahren!

Die 1914 geplante und auf 481 km projektierte Ruandabahn sah Baukosten von 47,2 Millionen Mark zuzüglich 2,9 Millionen Mark für Vermessung und Schiffsmaterial der Schifffahrtswege, zusammen also rund 50 Millionen Mark, bei einer Bauzeit von 3 bis 4 Jahren vor. Im selben Jahr wurde die Verlängerung der Usambarabahn von Moschi nach Aruscha auf 9,4 Millionen Mark projektiert. Eisenbahn und Wasserwege sollten einander ergänzen. Das britische Beispiel der Kap-Kairo-Verbindung zeigte, dass diese Nord-Süd-Bahnverbindung auf dem Njassa- und Tanganjikasee mit Schiffsverbindungen komplettiert wurde. Aus Sicht der Unternehmen in Kamerun und Deutsch-Ostafrika erschien eine Ost-West-Verbindung durch Innerafrika auf der möglichen Route Daressalam-Tabora-Kagera-Kongo-Sanghа-Njong-Duala wünschenswert und technisch durchaus realisierbar. Dennoch mussten alle geplanten Projekte die Budgekommission des Reichstages passieren. Die Eisenbahn genoss hohe Priorität, weil sie unabhängig von Regen- oder Trockenzeit zu betreiben war. Obwohl der Binnenschiffsverkehr und der Ausbau von Flussläufen dem steigenden Verkehr viel stärker als der Eisenbahnverkehr anpassbar war (eine Eisenbahn setzte Gleise und Züge unabhängig vom Fracht- und Passagieraufkommen voraus) und beispielsweise der 200 km lange und schiffbare Teil des Rufiji für nur 5 Millionen Mark gegenüber 16 Millionen Mark für eine Eisenbahnverbindung ausbaubar war, hatte der Binnenschiffverkehr auf den oftmals nur teilweise schiffbaren Flüssen



Deutsch-Ostafrikas (Pangani, Wami, Ruwu, Rufiji und Rowuma) keine große Lobby in den Entscheidungsgremien.

Aber auch auf landwirtschaftlichem Gebiet kam es nicht zum Stillstand. Im Jahre 1914 wurde das Tieseucheninstitut Mpapua-Kilossa durch Gouverneur Schnee unter der Leitung von Dr. Wölfel gegründet. Dieses Institut forschte an Serumstoffen, die Tierseuchen wie Rinderpest, Milzbrand, Maul- und Klauenseuche, Tollwut, Rotz, Pocken bei Schafen, Tsetse sowie Schweine- und Geflügelpest bekämpfen sollten.

(wird fortgesetzt)

Unsere Jahres-DVD enthält für nur 9,95 Euro* alle Hefte aus 2018

Bestellen Sie über:

Deutsche Briefmarken-Revue
Postfach 10 82 54, 40863 Ratingen

*** Lieferung nur innerhalb Deutschlands!**

Deutsch-Ostafrika (XIII)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Erstes Automobil (leichter Lkw) Mombo-Wilhelmsthal des Herrn Illich (Kwai).

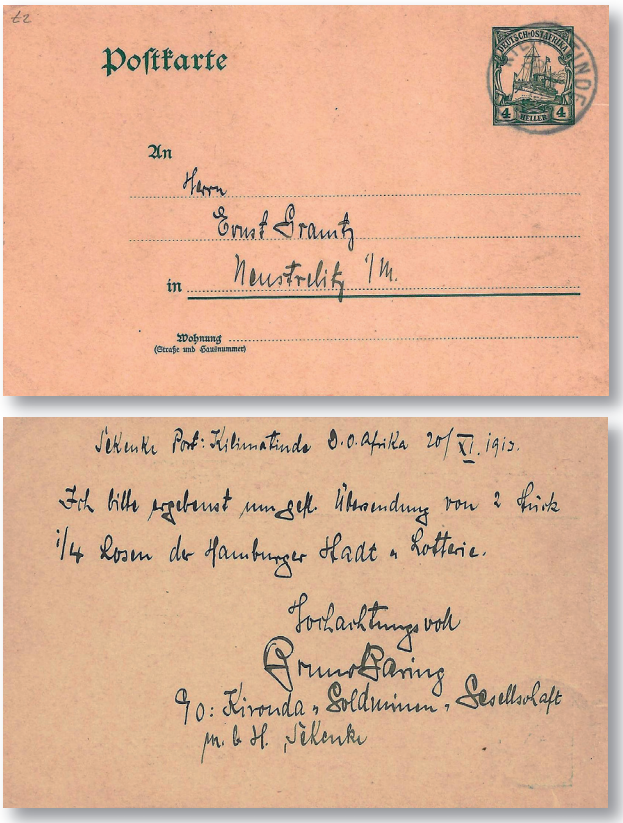
Automobilverkehr und automobile Infrastruktur in Deutsch-Ostafrika

Die Anfänge des Automobilverkehrs in den Deutschen Kolonien gehen auf die letzten Jahre vor dem Ersten Weltkrieg zurück. Das Automobilzeitalter setzte hier viel später als im Mutterland ein, da eine Überführung per Schiff zusätzlich zu Buche schlug und die Wegeverhältnisse oftmals nur Karawanenanforderungen genügten. Ein Automobil war seinerzeit ein Luxusgegenstand, der nur wenigen solventen Käufern vorbehalten blieb. Ein mittlerer Pkw (heute würde man von der Kompakt- oder Mittelklasse sprechen) kostete damals das 25- bis 40-Fache des Jahreseinkommens eines Fabrikarbeiters. „Vor dem Ersten Weltkrieg prozessierte Kaiser Wilhelm II gegen den Fabrikanten und Kaufhausbesitzer R. Hertzog um die prestigeträchtige Zulassung [mit dem Berliner Kennzeichen – Anm. des Verf.] IA 1. Der Kaiser verlor den Prozess und das Kennzeichen blieb bis 1945 an Hertzogs Lkw.“[1] Aus diesem Grunde begannen die Berliner Behördenzeichen erst mit IA 2. Der Kaiser beschloss seinerseits, alle Fahrzeuge des kaiserlichen Fuhrparks mit der preußischen Krone als Unterscheidungszeichen zuzulassen. Wie wir sehen, sind derartige Auseinandersetzungen um Kennzeichen-Codes keine Modeerscheinung der Neuzeit!

Bereits im Jahre 1904 setzte das Kolonialwirtschaftliche Komitee (KWK), eine Vereinigung wirtschaftlicher Interessen von Industrie und Landwirtschaft, einen Preis für ein deutsches Tropenmobil aus. Seit dem 10. August 1907 durchquerte Oltn. Greatz von Daressalam nach Swakopmund Afrika in einem 35-PS-Pkw, bei dem unterwegs die Räder und Steuerhebel brachen sowie massive Schäden an Differentialwelle, Kettenspanner, Hinterachse, Kugellager im Getriebekasten und an den Zylindern auftraten. Trotz aller Widrigkeiten erreichte er am 1. Mai 1909 Swakopmund und erbrachte damit den lebendigen Beweis, dass ein Automobilverkehr unter tropischen Verhältnissen möglich ist. Im KWK erkannten die Techniker sehr schnell, dass ein Automobilverkehr vom Vorhandensein brauchbarer Wege abhängig ist und stets in Konkurrenz zur Eisenbahn steht, nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass sämtliche Investitionsvorhaben Budgetkommission und Reichstag zu passieren hatten. Dr. Gleim (früherer Gouverneur von Kamerun) äußerte gegenüber dem KWK 1912: „Für ganz ausgeschlossen halte ich es, daß sich in den tropischen Kolonien auf unbefestigten Straßen das ganze Jahr hindurch ein Lkw-Verkehr entwickeln kann, die Straßen müssen zu dem Zwecke unter allen Umständen befestigt und als Chaussee ausgebaut werden und ferner müssen Brücken hergestellt werden. Dann entsteht aber die Frage, ob der Ausbau einer derartigen Straße nicht teurer ist, als die Erbauung einer Kleinbahn von 60 cm Spurweite, die immer fahren kann.“[2] Unserem heute bekannten Automobil mit Stahlfelgen und luftgefüllter Gummibereifung gingen allerdings vielfältige Versuche in den Deutschen und ausländischen Kolonien voraus. Oltn. Troost experimentierte in Deutsch-Südwestafrika (DSWA) mit sog. Lokomobilen (landwirtschaftliche Zugmaschine ähnlich einer Schmalspurlok, jedoch auf Stahlrädern und unabhängig von Schienensystemen). Bedingt durch hohe Eigenmasse und nur begrenzt mitführbare Brennstoff (Holz, Petroleum oder Spiritus) sowie Wasser war die Eigenmasse der Fahrzeuge sehr hoch (3-5 t), die erreichbare Geschwindigkeit sehr niedrig (8-10 km/h), und feste Wegeverhältnisse fand man kaum. Ein großes Problem stellte die Versorgung mit geeignetem Wasser in ausreichender Menge für diese Art von Dampfmaschinen dar. Die vor Swakopmund stecken gebliebenen Lokomobile können heute noch als stumme Zeugen ebenso wie das Lokomobil am Eingang zum Selous-Park im Süden Tanzanias in Augenschein genommen werden. Versuche dieser Art gab es auch im südafrikanischen Burenkrieg und in Niederländisch-Indien. Bereits damals dachten die findigen Techniker über den elektrischen Betrieb von Autos nach. Wegen des hohen Batteriegewichtes und mangels geeigneter Ladestationen wurden diese Ideen jedoch schnell wieder verworfen.

Der Verbrennungsmotor war erheblich anspruchsloser und bei Vorhandensein von Treibstoff (z. B. in der Nähe von Bahn oder Schifffahrt) in einem nahezu unbegrenzten Radius einsetzbar. Anfängliche Versuche der Nutzung von Spiritusmischungen, Parraffin, Palm- oder Kokosöl als Treibstoff wurden später wieder verworfen, ebenso Holzräder (wegen des Klimas) und Eisenreifen. Allen Versuchen gemeinsam war die Erkenntnis, dass ein Automobil unter Tropenbedingungen über folgende Eigenschaften verfügen muss: größeres Tankvolumen, höhere Bodenfreiheit (mind. 350 mm) ohne negative Beeinflussung des Fahrzeugschwerpunktes, versteiftes und vergrößertes Kühlerkonzept, reichliche

Diese Ansichtskarte zeigt den Straßenbau von Mombo nach Wilhelmsthal.



Sekenke/Post Kilimatinde: Postkarte vom 22. November 1913, befördert mit Büssing-Lkw von Sekenke über Manjoni/MLB nach Neustrelitz (siehe Teil XI).

Motorstärke mit möglichst 4-Radantrieb, Fähigkeit zur Bewältigung von mindestens 10-%-Steigungen, Blechkarosserie sowie Gummibereifung auf Stahlfelgen.

Unter den Hauptakteuren dieser Automobilentwicklung für die Tropen finden sich Namen wie die Nationale Automobilgesellschaft (NAG), einem Tochterunternehmen der AEG mit Sitz in Oberschöneweide (1920 zu Groß-Berlin eingemeindet), die mehr als 40 leichte Lkw mit 18 PS und 4-Zylindermotor nach Niederländisch-Indien geliefert hatten, Büssing Braunschweig (Käufer der NAG und Vorläufer der heutigen MAN – der Löwe als Wappentier der MAN stammt noch von Büssing Braunschweig), die ihre Fahrzeuge in die niederländischen Kolonien, den Kongo und die Goldküste lieferten, sowie Daimler Marienfelde (ab 1920 zu Groß-Berlin gehörig). Daimler Marienfelde hatte 1908 ein Fahrzeug für 6-7 Personen mit 40 PS und 4-Radlenkung und Luftbereifung für DSWA geliefert (Tankvorrat: 200 l, 140 l Kühlwasser, Bodenfreiheit: 320 mm und maximale Geschwindigkeit von 40 km/h). Ein Jahr später baute Daimler Marienfelde ein Lkw für Portugiesisch-Ostafrika (Moçambique) mit 5 t Nutzlast und der Fähigkeit des Ziehens von zwei Anhängern. Der Lkw besaß Vorderradantrieb mit 6-Zylindermotor und 60 PS bei einem Eigengewicht von 5,7 t und einer maximalen Geschwindigkeit von 16 km/h. Für den Bahnbau Morogoro-Tabora an der Mittellandbahn bestellte die Fa. Holzmann bei Daimler Marienfelde vier Kraftfahrzüge (Zugmaschine und Hänger) sowie zwei von der süddeutschen Automobilgesellschaft Gaggenau (Benz-Werke). Die Motoren leisteten 36 PS bei einer Tragfähigkeit von 5 t für die Zugmaschine und 4 t für den Hänger. Holzmann benötigte diese Fahrzeuge für den Transport von Baumaterial und Lebensmittel von und zur Gleisspitze. Holzmann machte dabei die Erfahrung, daß Steigungen von > 10 % erhebliche technische Probleme am Fahrzeug und der Bau von geeigneten Automobilstraßen erhebliche ungeplante Kosten verursachten, die im Bahnbauprojekt nicht berücksichtigt waren.

Eine Straße in besonders gutem Zustand war die Verbindung Mombo-Wilhelmsthal, die gemäß Governements-Verordnung von 1911 für den Lkw-Verkehr (Kraftwagenbetrieb Illich) unter den Auflagen maximaler Raddruck = 1 t, maximale Geschwindigkeit = 18 km/h und der Einschränkungsmöglichkeit dieser Erlaubnis während der großen Regenzeit durch lokale Verwaltungsbehörden freigegeben wurde. Die große Weitsichtigkeit der damaligen Politik lässt sich in Bezug auf Automobil- und Straßenverkehr daran ablesen, dass eine Bundesratsverordnung des Deutschen Reiches das Höchstgewicht von Lkw auf 9 t limitierte und das KWK erkannte, dass der Ersatz vorhandener Brücken durch Steinbrücken Grundvoraussetzung automobiler Infrastruktur in den Kolonien war. Herr Illich betrieb einen leichten Lkw zum Personen- und Güterverkehr mit 32 PS und 2,5 t Fahrzeug-Eigengewicht. Erinnert sei an dieser Stelle an den 4,3 t schweren Büssing-Lkw auf der vom Gouvernement garantierten 280 km langen Lkw-Fahrstraße Sekenke (Goldmine)-Manjoni an der Mittellandbahn (siehe Teil XI), die 1913 fertiggestellt wurde. Im selben Jahr nutzte der Leiter einer großen Plantagengesellschaft auf dem Wege Tanga-Pangani eine 2-Zylinder-Cyklonette (Dreirad), mit der er nur positive Erfahrungen machte, wie er in „Kolonie & Heimat“ schrieb.

In Kamerun entstanden zu gleicher Zeit ähnliche automobile Fahrstraßen, so Kribi-Lolodorf-Ebolowa und Longji-Jaunde (Erstbefahrung durch Herrn Pilz mit 5/11 PS Adler-Pkw[3]). Der Adlerwagen bewältigte Steigungen von 15 % bei Trockenheit und legte die o. g. Strecke von 235 km in elf Stunden zurück. Ein 4-Zylinder-Pkw in DSWA mit 50 PS und zweitem verstärkten Kühler ermöglichte zu dieser Zeit eine maximale Geschwindigkeit von 60 km/h bei einem Verbrauch von 15 l/100 km. Trotz und gerade wegen aller gemachter Erfahrungen automobiler Anfänge in den Tropen kam das KWK in seinem für das 1. Halbjahr 1912 veröffentlichten Bericht zu dem Schluss: „Es kann keine Rede davon sein, daß der Kraftfahrzeugverkehr hinsichtlich Leistungsfähigkeit mit einer Eisenbahn in Wettbewerb treten kann. […] Eisenbahn und Automobil sollen sich nicht Konkurrenz machen, sondern sich gegenseitig ergänzen.“[4] Wenn man diese Zeilen heute, gut 100 Jahre später, liest, wird man den Eindruck nicht los, dass die damalige Zeit weitsichtiger agierte als die heutige. Wie gering der Einsatz von Kraftfahrzeugen vorangeschritten war, zeigt der Blick auf den „Führpark“ der Schutztruppen während des Ersten Weltkrieges. In DSWA standen sage und schreibe vier Fahrzeuge und in DOA ein Fahrzeug zur Verfügung. Man kann davon ausgehen, dass sämtliche verfügbaren Fahrzeuge zur Landesverteidigung requiriert worden sind. Diese spannenden historischen Zusammenhänge lassen sich durch Briefumschläge, Ansichtskarten, Adressaten und sonstige Devotionalien belegen – ein zugegeben spezielles, aber außerordentlich interessantes Sammelgebiet mit großem Potential.

(wird fortgesetzt)

Quellen

1) Herzfeld: Geschichte der Kfz-Kennzeichen, Bd. I, S. 12

2) Verhandlungen der Kolonial-Technischen Kommission, Nr. 1/1912, S. 38

3) Kolonie & Heimat 1912/13, Nr. 5

4) Verhandlungen der Kolonial-Technischen Kommission Nr. 1/1912, S. 13 ff.

www.deutsche-briefmarken-revue.de

Deutsch-Ostafrika (XV)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Einschreibbrief Nr. 55 b der 2. Gewichtsstufe, befördert auf der Usambarabahn am 2. April 1909.

Die Bahnpost in Deutsch-Ostafrika

Die postalischen Dienstzweige der Usambarabahn und der Mittellandbahn umfasste die Annahme und Ausgabe gewöhnlicher und eingeschriebener Briefpost, Annahme und Ausgabe von Paketen innerhalb des Schutzgebietes, die Ausgabe von Zeitungen und den Telegraphendienst.

Der Bau der **Usambarabahn** (UB) wurde zwar im Juni 1893 in Tanga eigens von der dafür gegründeten privaten „Eisenbahn-Gesellschaft für Deutsch-Ostafrika" begonnen, gelangte jedoch erst 1896 bis Muhesa (km 40). Die Ansiedlung vieler Pflanzerbetriebe war dem anfänglich überaus langsamen Bahnbau vorausgeeilt. Die zum Teil sehr stark zerstreuten Ansiedlungen in Usambara und Pare beförderten ihre Post zur nächstgelegenen Bahnstation und wurden von dort durch die Zugführer bis zur nächstgelegenen Poststation an der Bahnlinie (zumeist Tanga) mitgenommen. Dort erhielten sie dann die Entwertung der jeweiligen Ortspostanstalt. Große Geländeschwierigkeiten hatten erhebliche Verzögerungen im Bahnbau bewirkt, hielten mit dem stetig steigenden Postverkehr nicht stand und führten schließlich zur vollständigen Einstellung des Bahnbaus infolge technischer und fiskalischer Probleme. Nach Übergang aus dem Privatbesitz wurden die Bauarbeiten von der Reichsregierung wieder aufgenommen. Im März 1902 wurde Korogwe (km 84), 1905 Mombo (km 129), im Oktober 1910 Buiko (km 175) und im November desselben Jahres Same (km 253) erreicht. Erst am 26. November 1911 nach einer Bauzeit von mehr als 18 Jahren erreichte die Bahnlinie mit Neu-Moschi (km 352) ihren vorläufigen Endpunkt. Der ursprüngliche Plan, die Bahn durch die Wembärre-Steppe bis Muansa am Victoria-See zu führen, wurde wegen technischer und finanzieller Schwierigkeiten aufgegeben, obwohl Teile der Bahntrasse durch das Wembärregebiet (südlich des Ngorongoro-Kraters) bereits prospektiert waren. Zwischen Tanga und Mombo wurden drei Postagenturen eingerichtet (Muhesa, Korogwe und Mombo). Die übrigen 13 Stationen blieben ohne Posteinrichtungen. Die Stationsbeamten dieser 13 Stationen ohne Postagentur (u. a. Bombuera, Kihuwi, Makuguni, Maurui, Mnyussi, Ngomeni, Mkomasi und Mombo) nahmen gelegentlich Post entgegen und entwerteten die Marken, jedoch vorschriftswidrig mit den Stationsstempeln, die den Postagenturstempeln ähnlich waren. Bis zur Einführung der Schaffnerbahnpost muss man derartige Belege mit den nichtpostalischen Stationsstempeln der Usambarabahn als einen aus dem Zwang heraus entstandenen Bedarf ansehen, da diesen Belegen trotz ihrer Unzulässigkeit eine gewisse Berechtigung nicht ganz abzusprechen ist. Belege nach Einführung der Schaffnerbahnpost am 1. Januar 1909 sind hingegen auf Wunsch der Einlieferer „gemacht" worden (philatelistische Mache), da für diese keinerlei Notwendigkeit mehr bestand. Stempelungen mit den nichtpostalischen Stationsstempeln der Usambarabahn „Same" und „Masinde" sind stets als Mache zu betrachten. Neben diesen nichtpostalischen Stationsstempeln der Usambarabahn sind vereinzelte Eisenbahndienststempel (sog. dreizeiliger Kasten-

Erratum

Die letzte Folge im Februar-Heft wurde irrtümlich mit XIII statt XIV bezeichnet. Wir bitten, das Versehen zu entschuldigen.

Stationsstempel Makuguni der Usambarabahn, Bedarfsentwertung vor dem 1. September 1909.

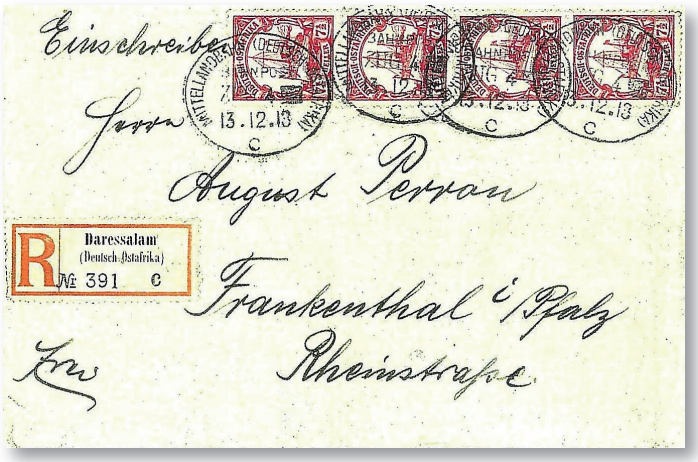
stempel u. a. von Tanga und Mnyussi) bekannt geworden. Diese Bedarfs-Entwertungsart tritt zumeist zwischen 1906 und 1908 sehr vereinzelt auf und ist von Bahnpostsammlern auf Beleg sehr gesucht.

Am 1. Januar 1909 wurde die Schaffnerbahnpost eingerichtet, deren Unterbeamte aus geschulten Einheimischen (Inder und Goanesen) bestanden. Für die Bahnpost der Usambarabahn wurden zwei besondere ovale Bahnpoststempel mit den Unterscheidungsbuchstaben „a" und „b" sowie den jeweils auswechselbaren Typen 1 bis 6 für die Zugnummern in Gebrauch genommen. Nach Brönnle[1] dienten die Unterscheidungsbuchstaben „a" und „b" der Feststellung, welcher Schaffner die Bahnpost begleitet hatte. Bei Einrichtung der Schaffnerbahnpost führten die von Tanga Richtung Mombo fahrenden Züge den Unterscheidungsbuchstaben „a", die aus entgegengesetzter Richtung kommenden Züge den Unterscheidungsbuchstaben „b". Diese Gepflogenheit endete in dem Moment, als die Fahrstrecke länger und ein Personalwechsel nötig wurde. Bei den Zugnummern 1 bis 5 sind verschiedene Typen (breit bzw. schmal oder auch Sansibar- bzw. Mkumbaraform genannt) bekannt geworden. Die Zugnummern 5 und 6 wurden erst ab 1911 in Gebrauch genommen. Jüngsten Untersuchungen[2] zufolge existieren Unterschiede der Stellung des Buchstabens „Z" von Zug unterhalb des Buchstabens „B" von Bahnpost. Beim Unterscheidungsbuchstaben „a" fluchten diese untereinander, beim Stempel „b" tritt ein Versatz auf. Letztmalig wurden die Typen der Bahnpost in der 15. Auflage des ArGe-Stempelkataloges (1999) detailliert katalogisiert. In den Folgeauflagen entfiel diese Katalogisierung leider. Mit dem Vordringen des Feindes (britisch-südafrikanische Streitkräfte) während der Offensive im Frühjahr 1916 musste der Bahnbetrieb nach und nach aufgegeben werden. Der letzte Zug auf der letzten Teilstrecke fuhr am 24. Juni 1916.

Die **Mittelbahn** (MLB) durchquerte die Kolonie von Daressalam Richtung Kigoma am Tanganjika-See und umge-

kehrt und damit einer vergleichbaren Entfernung Berlin-Mailand. Dabei musste auf einer Länge von insgesamt 1245 km ein Höhenunterschied von gut 1300 m überwunden werden. Der Bau der Bahn wurde am 9. Februar 1905 in Daressalam durch die Firma Ph. Holzmann begonnen (vergl. Teil VII und IX der Serie). Dem Baufortschritt entsprechend wurden die Teilstrecken bis Morogoro (km 203) am 16. Dezember 1907, bis Kilossa (km 283) am 1. Januar 1910, bis Dodoma (km 456) am 1. November 1910, bis Saranda (km 569) am 1. August 1911, bis Tabora (km 841) und am 1. Juli 1912 bis Malagarassi (km 1077) per 1. August 1913 fertiggestellt und übergeben. Der Endpunkt der Mittelbahn, Kigoma, wurde am 1. Juli 1914 erreicht. Der offizielle Name der Bahnlinie wechselte mehrfach. Beim Bahnbau bis Morogoro trug die Strecke den Namen „Morogorobahn“, später „Zentralbahn“, um schließlich im Juni 1912 in „Mittellandbahn“ umbenannt zu werden. Dieser Name ist zudem auch der gebräuchlichste für die Bahnlinie. Mit Erlass des Gouverneurs vom 12. Mai 1913 wurde die Strecke in „Tanganjikabahn“ umbenannt. Der Name setzte sich jedoch in der Praxis nicht mehr durch. Die Züge verkehrten zweimal wöchentlich von Daressalam nach Kigoma (Mo + Do), zweimal in umgekehrter Richtung (Mo + Do) und benötigten jeweils zwei Tage für die Gesamtstrecke. Als Teilstrecken wurden Daressalam-Dodoma und Daressalam Kilossa (Hin- und Rückfahrt jeweils einmal wöchentlich) eingerichtet. Die Abfahrtstage und -zeiten waren jeweils so versetzt, dass der Bahnbetrieb der Gesamtstrecke durch den Betrieb auf den Teilstrecken nicht behindert wurde.

Das Postaufkommen der Mittellandbahn betrug 1913 bereits mehr als 100 000 normale Briefsendungen und 1200 Einschreibbriefe. Die letzte Leerung aufgelieferter Sendungen erfolgte um 17 Uhr des Vortages für die Gesamtstrecke und für Teilstrecken am Tage des Zugabganges um 7 Uhr. Eintreffende Post aus Kigoma wurde für Schließfachinhaber am Tag der Zugankunft, für alle anderen Adressaten am Folgetag zugestellt. Für die Auflieferung von Paketen und eingeschriebenen Sendungen an Orten mit existierender Ortspostanstalt entlang der Mittellandbahn (Daressalam, Soga, Ngerengere bis zu deren Schließung am 31. Dezember 1912, Morogoro, Dodoma, Tabora und Kigoma) wurde ab 1. Januar 1914 eine besondere Gebühr von 0,15 Rp. erhoben, um die Schaffnerbahnpost zu entlasten. Die Postbeförderung wurde zunächst durch das farbige Zugpersonal vermittelt. Am 2. Dezember 1912 wurden Schaffnerbahnposten eingerichtet. Dafür wurden ovale Bahnpoststempel mit den Unterscheidungsbuchstaben a bis c und die Typen (Zugnummern) 1 bis 37 geliefert. Bei den Zugnummern unterscheiden Spezialsammler nach einer großen Orginaltype, die in Größe und Form dem Wort „Zug“ ähnlich ist, und sog. kleineren Aushilfstypen, die kleiner und gedrungener als das Wort „Zug“ sind und zudem dichter an das Wort „Zug“ im Stempelbild herangerückt wurden. Oft sind diese kleineren Zugnummerntypen mit einem 5 x 4 mm großen Ausgleichsblock kombiniert, der sich hinter der Zugnummer befindet (vergl. Usambarabahn: Ausgleichsblock steht vor der kleinen Aushilfs-Zugnummer). Allerdings wurden nicht alle Zugnummern genutzt, vermutlich wegen einiger Versorgungszüge ohne Posteinrichtung. Folgende Zugnummern haben auf Briefen bis heute noch nicht vorgelegen: 10, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 32, 33, 36 und 37. Besonders in der Kriegszeit finden sich Stempel ohne Zugnummern. Da die Zugnummern ähnlich den oben geschilderten Verhältnissen der Usambarabahnpost auch bei der Mittellandbahn in verschiedenen Typen existieren, ergeben sich interessante Variationen für dieses spezielle Sammelgebiet.



Einschreibbrief Nr. 391 c der 2. Gewichtsstufe, befördert auf der Mittellandbahn am 13. Dezember 1913.

Am 28. Juli 1916 erreichten die Engländer (Südafrikaner) mit der Besetzung von Dodoma die Mittellandbahn, die damit unterbrochen wurde. Im August 1916 wurde der Bahnbetrieb mit der Schaffnerbahnpost auch auf den letzten Teilstrecken eingestellt. Der 5. August 1916 ist das letzte bekannte Stempeldatum. Zur weiter o. g. „Tanganjikabahn“ existieren Probeabschläge eines Bahnpoststempels auf einem waagerechten Doppelstück der 30 Pf Germania Deutsches Reich mit Wasserzeichen und den Markwerten dieser Ausgabe. Alle erhalten gebliebenen Briefstücke tragen das Datum vom „18.5.14“ mit Trennpunkt zwischen Tages- und Monatszahl, den Unterscheidungsbuchstaben „e“ und die Zugnummer 2A, bei der das A waagerecht unterstrichen ist. Vermutlich stammen diese Probeabschläge des Bahnpoststempels von der Fa. Gleichmann in Berlin, die diverse Stempel für die Schutzgebiete anfertigte. Eine philatelistische Beeinflussung konnte nie abschließend geklärt werden, obwohl zum Zeitpunkt der Stempelung Marken des Schutzgebietes Deutsch-Ostafrika in Berlin am Sammlerschalter erhältlich waren und eine Stempelung auf diesen erheblich authentischer gewirkt hätte. Briefstücke dieses Stempels wurden auf der 15. Hadersbeck-Auktion (1996) und der 304. Köhler-Auktion (1999) für 2500 DM verkauft. Das Doppelstück der 30-Pf-Marke blieb auf den Auktionen von Hobbyphilatelie Höflich (2003) bei einem Ausrufpreis von 4000 Euro unverkauft.

Nicht mehr in Gebrauch genommener Tanganjikabahnpoststempel „Zug 2A - e“ vom 18.5.14 (Foto: 304. Köhler-Auktion, ex Slg. Fischer).

(wird fortgesetzt)

Quellen

1) Brönnle: „Beiträge zur Kenntnis der Postanstalten Deutsch-Ostafrikas und ihrer Abstempelungen“, S. 68

2) Vergl. Ruge: „Bahnpoststempel der Usambarabahn“ in Berichte der ArGe Kolonialpostwertzeichen Nr. 129 (2014), S. 4305 ff.

Info

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

Deutsch-Ostafrika (XVI)

Ein Beitrag von Olaf Halle

DSP OAZL „I" vom 27. Juni 1892 (Dampfer „Wissmann" auf südlicher Zweiglinie – ex Slg. Amani/67. HBA 30.04.2016, Los 1762).

Die Schiffspost von und nach Deutsch-Ostafrika (I)

Vor Übernahme des ostafrikanischen Schutzgebietes in die Reichsverwaltung 1890 wurde der Verkehr von und nach Ostafrika für Personen und Waren auf fremden Schiffen abgewickelt. Ende 1885 hatte die britische P&O-Linie eine Verbindung von Brindisi nach Aden, von dort nach Moçambique und von Moçambique nach Südafrika eingerichtet. Im Juli 1888 folgte Frankreich mit einer Schiffsverbindung von Marseille nach Madagaskar, und im November 1889 richtete London eine direkte Verbindung nach Zanzibar über Neapel, Aden, Lamu und Mombasa ein. Am 23. März 1885 hatte der Deutsche Reichstag die Vorlage zur Errichtung einer Postdampferlinie nach Ostafrika aus Gründen der Subventionierung noch abgelehnt. Aber mit Gründung der Deutschen Ostafrika-Linie (DOAL) am 19. April 1890, deren Ausschreibungsverfahren nur der Reeder Adolph Woermann als Bewerber nachgekommen war, wurde eine jährliche Subventionshöhe von 900 000 Reichsmark seitens des Reiches bei 6 Millionen Eigenkapital der Gesellschaft vertraglich vereinbart. Das Reich als Subventionsgeber erhielt 20 % Rabatt auf Fracht und Personenpassagen (Missionare, Beamte, Schutztruppenangehörige, Urlaubsaus- und -rückreisen usw.), die allerdings auf 65 Mann je Schiff begrenzt wurden. Das Reich garantierte der DOAL vertraglich die regelmäßige Nutzung dieser Schiffslinie. „Das was das Deutsche Reich mit der einen Hand gab, nahm es mit der anderen Hand zum großen Teil indirekt wieder an sich." Ausgangspunkt der Hauptlinie war Hamburg, die über Rotterdam, Lissabon, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Zanzibar, Daressalam und Moçambique zur Delagobay führte. Bei Änderungen im Fahrplan der Hauptlinie hatten sich Zubringer- und Zweiglinien entsprechend anzupassen. Die Postübergabe für Arabien und Afrika erfolgte von der Bahnpost in Brindisi an die Hauptlinie und in umgekehrter Richtung wurde dort auch die Post für Europa verladen. Die Ergänzung der Hauptlinie erfolgte durch zwei Küstenlinien. Die nördliche Zweiglinie verkehrte zwischen Zanzibar, Lamu, Bagamoyo, Saadani, Pangani, Tanga, Daressalam, Pemba, Mombasa und zurück, die südliche Zweiglinie lief die Küstenorte Zanzibar, Kilwa, Lindi, Ibo, Quelimane, Chiloane und umgekehrt an. Der Vertrag regelte, dass jährlich 13 Fahrten in jede Richtung im Abstand von vier Wochen, auf der nördlichen Küstenroute jedoch jährlich 26 Fahrten alle 14 Tage zu gewährleisten waren. Dazu kam noch die vertragliche Bestimmung, dass für die Hauptlinie vier neue Dampfer mit mindestens 2200 BRT und 10,5 sm Geschwindigkeit sowie für die Zweiglinien je zwei Dampfer mit mindestens 500 BRT, die den Anschluss an die Hauptlinie zu gewährleisten hatten, zu erfüllen war. Da anfänglich nur zwei Dampfer für die Hauptlinie zur Verfügung standen und die Neubauten noch auf den Werften in Bau waren, musste der Verkehr anfänglich (Juli 1890 bis Januar 1891) auf einen achtwöchigen Abstand ausgedünnt werden. Der reguläre Verkehr begann, vertraglich vereinbart, im März 1891. Infolge des am 1. Juli 1890 abgeschlossenen Helgoland-Sansibar-Vertrages und der Anerkennung des britischen Protektorates über Zanzibar liefen die Schiffe der DOAL nunmehr Daressalam vor Zanzibar an. Im Jahre 1892 wurde die Bombay-Linie als Querverbindung Zanzibar-Bombay eingerichtet, die jedoch nicht subventioniert wurde. Wie bereits in Folge III dieser Serie berichtet, verließ der Dampfer „Reichstag" am 23. Juli 1890 Hamburg, lief gemäß Sondergenehmigung des Reichskanzlers am 24. August 1890 Lamu an und erreichte am 27. August Zanzibar mit dem Postsekretär Steinhagen, der die Postagentur eröffnete. Beim Auslaufen aus dem Hafen Daressalam lief „Reichstag" am 2. September 1890 auf Grund und konnte nur durch Hilfe von SMS „Schwalbe" wieder freigeschleppt werden und den Hafen verzögert am 12. September verlassen. Interessant ist, dass nach „Reichstag" nur noch „Bundesrath" am 20. Oktober und wiederum „Reichstag" am 14. Dezember 1890 Lamu anliefen. Danach versiegte das Anlaufen dieses Küstenplatzes infolge des Helgoland-Sansibar-Vertrages. „Kanzler" wurde im März 1891 zum Beginn der vertraglich vereinbarten vierwöchigen Fahrten fertiggestellt und strandete am 5. September 1891 zwischen Lindi und Moçambique in Höhe der Pinda-Klippen. Passagiere, Mannschaften und Post wurden vom Küstendampfer „Emin" gerettet, der Poststempel DSP-OAHL „c" ging jedoch dabei verloren. Für die Rückreise wurde der englische Dampfer „Parthian" gechartert, der mangels eigener Postausrüstung mit der handschriftlichen Entwertung in die Postgeschichte Deutsch-Ostafrikas einging. Schrey erwähnt handschriftliche Entwertungen vom 3. Oktober (in Zanzibar) und 4. Oktober 1891 (in Tanga) für diese seltene Entwertung. 1894 führte die Bombay-Linie ihre Fahrtroute erstmals um das Kap der Guten Hoffnung herum. „Setos" war im März 1894 der erste Dampfer in westlicher Richtung, „Bundesrath" im September 1894 der erste Dampfer in östlicher Richtung. 1896 waren insgesamt sechs Dampfer („Reichstag", „Bundesrath", „Admiral", „Kaiser", „Kanzler" (II) und „General" (jeweils 2000-3000 BRT) auf der Hauptlinie im Einsatz und stellten ab Juni 1893 eine dreiwöchige Passagenfrequenz sicher. Im selben Jahre folgten die Neubauten „Herzog" und „König".

Mit Ausbruch des Burenkrieges 1899/1900 kam es zur widerrechtlichen Beschlagnahme der deutschen Dampfer „Bundesrath", „General" und „Herzog" seitens britischer Behörden bzw. briti-

scher Seestreitkräfte. „Bundesrath“ traf das Schicksal am härtesten, als es am 27. Dezember 1899 von HMS „Magicienne“ in Höhe der Delagobay angehalten und beschlagnahmt wurde. Post für Südafrika wurde in Durban gelandet und die übrige Post von SMS „Condor“ am 5. Januar 1900 übernommen. Erst am 27. Januar konnte die Heimreise fortgesetzt werden. „General“ wurde am 3. Januar in Aden von den Briten angehalten und konnte seine Reise erst am 10. Januar 1900 fortsetzen. „Herzog“ wurde am 4. Januar von HMS „Thetis“ angehalten und zur Untersuchung nach Durban gebracht. Auch hier erfolgte die Fortsetzung der Heimreise erst am 10. Januar 1900. In allen untersuchten Schiffen wurde keine Konterbande gefunden. Großbritannien zahlte später Entschädigungen an die DOAL in Höhe von 400 000 Goldmark sowie weitere 100 000 Goldmark für die Beschlagnahme von Ladungsgütern, die die Reederei den Eigentümern zu erstatten hatte. Mit dem Burenkrieg wuchs jedoch auch der Fracht- und Personenverkehr nach Südafrika. Eine Kapitalerhöhung auf 10 Millionen Goldmark entsprach dem anschwellenden Investitionsbedarf.

Ein neuer Reichspostdampfervertrag vom 9. und 20. Juli 1900 mit einer Laufzeit von 15 Jahren bestimmte einen zweiwöchigen Abstand für die Verbindungen Deutsch-Ostafrika in die Heimat und umgekehrt, abwechselnd in westlicher und östlicher Richtung um das Kap der Guten Hoffnung mit dem Schwerpunkt Personenverkehr. Für die Zwischenlinie wurde ein vierwöchiger Turnus mit Schwerpunkt Frachtverkehr festgelegt. Dafür erhöhte das Reich seine Subventionen auf jährlich 1,35 Millionen Mark. Am 16. April 1901 startete „Kanzler“ (II) zur ersten westlichen Rundfahrt, in Juli desselben Jahres folgte der doppelte Rundfahrtendienst. Infolge des Burenkrieges kam es zum Ausfall der ersten drei westlichen Rundfahrten von Januar bis März 1901 sowie zur Ausdünnung der Fahrten bis Ende Juni 1901. Erst im Juli 1901 konnte wieder der fahrplanmäßige Verkehr aufgenommen werden. Zur gleichen Zeit wurde der Fahrplan der DOAL derart umgestellt, dass die ungeraden Nummern (1-327) für die östlichen Rundfahrten (im Uhrzeigersinn um Afrika), die geraden Nummern (2-326) hingegen für die westlichen Rundfahrten verwendet wurden. Der DOAL-Dampfer „König“ (geb. 1896, 4820 BRT), der gerade auf der östlichen Rundfahrt war, sollte Swakopmund anlaufen, um dort Passagiere und Ladung für Hamburg aufzunehmen, die er fahrplanmäßig am 19. Dezember 1901 rechtzeitig vor Weihnachten erreichen sollte. Wegen der Kriegswirren in Südafrika verzögerte sich die Abfahrt in Durban vom 16. auf den 30. November 1901 infolge verzögerter Kohleübernahme mit der Folge, Hamburg erst am 6. Januar 1902 erreichen zu können. Die Passagiere sollen während der Feiertage regen Gebrauch von der Postaufgabe mit der Konsequenz gemacht haben, dass die 10-Pf-Freimarken aufgebraucht wurden. 57 Postsendungen erhielten den handschriftlichen Vermerk „Porto cassiert“ vor dem Anlaufen von Lissabon, der Bahnpost wegen schnellerer Beförderung übergeben und später als Bareinnahme an das Postamt Hamburg 14 abgeführt. Vergleicht man die Seltenheit dieser Ausgabe beispielsweise mit dem Vineta-Provisorium von 1901 (300 halbierte 5-Pf-Freimarken) oder dem Pisa-Provisorium 1902 (> 150 registrierte Belege), ahnt man, welche Seltenheit die „König“-Barfrankatur von 1901 darstellt. Neuere Forschungsergebnisse der ArGe Schiffspost kommen allerdings zu dem Ergebnis, dass die registrierten Barfrankaturbelege alle an die gleiche Adresse nach Oppeln gesandt wurden. Zufall oder Mache? Eine kurze Episode stellte die Eröffnung der Afrika-Linie des österreichischen Lloyds 1902 dar, mit der die DOAL im April 1904 die Vereinbarung traf, an jedem 27. eines Monats die abgehende Post von Brindisi durch die Deutsche Post mitnutzen zu können. Diese Post wurde in Zanzibar gelandet und von dort nach Daressalam befördert. Mit der Einstellung der österreichischen Afrika-Linie im Dezember 1906 endete dieses Kapitel jedoch bereits nach gut 2 ½ Jahren. Im Jahre 1906 fuhren insgesamt 26 deutsche Dampfer in Konkurrenz zu allein 65 englischen Dampfern. 1907 erfolgte eine Fahrplanänderung, die maßgeblich durch das Ausscheiden der österreichischen Afrika-Linie entstand, aber auch dazu führte, dass die Abgänge in westliche und östliche Richtung auf drei Wochen verdichtet wurden. Am 1. Juli 1907 eröffnete die DOAL in Daressalam eine eigene Agentur. Im selben Jahr kam es auf Druck der deutschen Regierung zu einem Übereinkommen der DOAL mit der Woermann-Linie und der HAPAG. Dem Übereinkommen folgend, sollte die DOAL für den Passagierverkehr, die anderen zwei Reedereien für den Frachtverkehr verantwortlich sein und gleichzeitig Swakopmund und Lüderitzbucht an der südwestafrikanischen Küste regelmäßig angelaufen werden. Im Jahre 1910 war die Ausstattung aller Dampfer der Hauptlinie mit drahtloser Telegraphie abgeschlossen. Dem stetig wachsenden Verkehr trug man im Jahre 1912 mit der Verdichtung der Hauptlinie auf eine zweiwöchige Frequenz Rechnung. Im Zuge dieser Änderungen wurde die Zwischenlinie aufgehoben und von der Bombay-Linie fahrplanseitig übernommen. Mit den Maßnahmen der Streckenoptimierungen und mit Investition in neue, schnellere Schiffe konnte die Reisedauer von Hamburg nach Deutsch-Südwestafrika auf 21 Tage und nach Deutsch-Ostafrika auf 26 Tage verkürzt werden. Am Vorabend des Ersten Weltkrieges hatte die DOAL ein sehr leistungsfähiges und wettbewerbsfähiges Streckennetz entwickelt, das den zunehmenden Argwohn des Inselreiches auf sich zog.

(wird fortgesetzt)

Barfrankierung Dampfer „König“ DSP-OAHL „k“ vom 31. Dezember 1902 nach Oppeln [ex Slg. Knieper (Teil I), 143. Derichs-Auktion 13.12.2014, Los 188].

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-Ostafrika (XVII)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Das Gebäude der DOAL in Daressalam, das am 1. Juli 1907 eröffnet wurde.

Die Schiffspost von und nach Deutsch-Ostafrika (II)

Die Küstenlinien (1891–1914), später nördliche und südliche Zweiglinie genannt, wurden bereits in Teil VI im Zusammenhang mit der Wissmann-Expedition und den Antisklavereiexpeditionen erwähnt. Aufgabe dieser Linien war die Sicherstellung des Küstenverkehrs entlang der Küste Deutsch- und Portugiesisch-Ostafrikas sowie der Provinz Natal (RSA). Vorgesehen war ein vierzehntägiger Dienst, bei der die DOAL-Hauptlinie Zanzibar anlief und dort die Küstendampfer traf. Wie zuvor bereits erwähnt, hatten sich die Zweiglinien dem Fahrplan der Hauptlinie anzupassen, so dass stets Anschluss bestand. Änderungen im Fahrplan bedurften der Genehmigung des Reichskanzlers. Dieser besaß auch das Festlegungsrecht für anzulaufende Häfen im Einzelfall wie auch im Dauerbetrieb. Der anfängliche provisorische Fahrplan der Hauptlinie (bis Ende Juni 1891 in achtwöchiger Frequenz) erforderte daher auch eine Adaptierung der Zweiglinien. Dampfer „Wissmann" brach in Hamburg am 19. November 1890 zur Überführung nach Zanzibar auf und traf dort am 9. Dezember ein. Die erste provisorische Fahrt erfolgte vom 20. Dezember 1890 bis 10. Januar 1891. Die zweite provisorische Fahrt des „Wissmann" begann am 19. Februar in Zanzibar und endete am 14. März 1891 an gleicher Stelle. Der Dampfer „Peters", als zweiter Küstendampfer in Auftrag gegeben, verließ Hamburg am 20. Februar 1891 und trat am 14. April 1891 in den Küstendienst, jedoch ab Daressalam infolge des Helgoland-Sansibar-Vertrages, ein. Mit Indienststellung der „Peters" konnte „Wissmann" am 14. April 1891 auf die südliche Zweiglinie verlegt werden, wobei Chinde an der Sambesimündung (Reichskanzler-Genehmigung vom 17. August 1892) angelaufen wurde. Dieser Ort erhielt für die Wissmann-Expedition zum Njassasee via Chinde, Sambesi und Shire besondere Bedeutung. Der dritte Neubau im Bunde war der Dampfer „Emin", der Hamburg am 8. Mai 1891 verließ und Zanzibar am 30. Juni erreichte. Seiner Bestimmung gemäß sollte er die Aushilfe für beide Zweiglinien sicherstellen. „Emin" verließ am 29. Dezember 1893 in Vertretung der „Wissmann" nach einer Reparatur und voller Ladung an Kohle den Hafen von Durban und wurde niemals wieder gesehen. Auch Wrackstücke wurden niemals aufgefunden. Im Juni 1898 wurde „Wissmann" nach Bombay und 1903 „Peters" nach Griechenland verkauft. Mit dem Fahrplan 1900 schließt die Geschichte der Zweiglinien (nicht der Schiffe) ab und wurde auf die Zwischenlinie übertragen.

Die Zwischenlinie (1901–1914) betraf die ungeraden Fahrten, gefolgt von einem „a" in den Fahrplänen. Die Route folgte von Hamburg kommend Rotterdam, Lissabon, Neapel, Port Said und Suez am Suezkanal, Mombasa, Tanga, Pangani, Saadani, Daressalam, Zanzibar, Kilwa, Lindi, Ibo, Mosambique, Chinde, Beira und zurück. Die Zwischenlinie übernahm dabei das Volumen der früheren nördlichen und südlichen Zweiglinie, die durch diese Änderung eingestellt wurden. Auf dieser Zwischenlinie verkehrten anfangs die älteren Schiffe „Reichstag", „Bundesrath" und „Kaiser" sowie die Neubauten „Gouverneur" und „Präsident". 1902 folgten die Neubauten „Markgraf" und „General". „Gouverneur" strandete am 30. April 1903 südlich Ibo. Post und Passagiere

Mützenband der DOAL mit Flagge der DOAL.

wurden von „Reichstag" (Bombay-Linie) übernommen und am 12. Mai 1903 in Beira an „Herzog" (DOAL-Hauptlinie) zur Weiterbeförderung übergeben. Das Abschleppen der „Gouverneur" verzögerte sich bis zum 10. Mai 1903, da „Präsident" und „Kadett" zum Einschleppen nach Zanzibar erforderlich wurden. In Zanzibar provisorisch repariert, ging die Fahrt anschließend nach Hamburg zwecks Reparatur und Überholung. Die dadurch bedrohte Folgefahrt der „Gouverneur" ab 17. Juni 1903 wurde ausreiseseitig von „Bundesrath" übernommen. Die Rückreise übernahm dann „Kaiser". Nach erfolgter Reparatur musste „Gouverneur" aushilfsweise der Woermann-Linie im Westafrikaverkehr unter die Arme greifen. Eine weitere Änderung erfolgte im 2. Halbjahr 1904, bei der der Endpunkt der Zwischenlinie auf Zanzibar bestimmt wurde und die südlicher gelegenen Hafenplätze durch die Bombay-Linie bedient werden mussten. Im Jahre 1906 wurde der Endpunkt der Zwischenlinie wieder auf Beira ausgedehnt. Die Dampfer im Dienst der Zwischenlinie waren nunmehr: „Kanzler", „Gouverneur", „Präsident", „Markgraf" und die jeweils rund 5000 BRT großen Neubauten „Herzog" und „König". Bei „König" waren die Kabinen der 2. und 3. Klasse zugunsten größeren Frachtraumes demontiert und den Passagieren großzügige Rabatte für die 1. Klasse eingeräumt worden. Im Jahre 1907 erfolgte durch Aufgabe der Ostafrikaroute des österreichischen Lloyd (vergl. Teil XVI der Artikelserie) infolge ungenügender Betriebsergebnisse eine Zäsur, die einen Fahrplanwechsel zur Folge hatte. Die auf der Hauptlinie vorgenommene Verkürzung auf einen dreiwöchigen Takt führte ab Mai 1907 auf der Zwischenlinie zu einer Frequenzverlängerung auf sechs Wochen. Allerdings wurde dabei der Personenverkehr vollständig eingestellt und nur noch Post und Fracht mit den Dampfern „Khalif", „Khedive", „Gouverneur" und „Präsident" befördert. Den Personenverkehr hatte die Bombay-Linie zu übernehmen, der 1907 der Dampfer „Kanzler" von der Zwischenlinie verkauft wurde. „Kanzler" erlitt bei der Ausfahrt aus Kilwa am 21. August 1907 einen Kurbelwellenschaden und wurde von „Kaiser" am 28. August nach Daressalam ge-

schleppt. Ab September 1910 erfolgte der Ausbau der Zwischenlinie auf vierwöchige Frequenz bis Daressalam bzw. Zanzibar wegen gestiegenen Frachtverkehrs. Aus diesem Grunde musste die Reederei 1911 diverse Dampfer chartern. Der gestiegene Frachtverkehr mit den neuen Express-Dampfern auf der Hauptlinie machte die Zwischenlinie obsolet, weshalb die Zwischenlinie mit Ablauf des Jahres 1911 eingestellt wurde.

Nach Gründung der DOAL am 19. April 1890 hatten Überlegungen innerhalb der Reederei für einen regelmäßigen Pendelverkehr zwischen Deutsch-Ostafrika via Zanzibar nach Indien Raum gegriffen. Die an der Ostküste Afrikas zahlreich ansässigen Inder und deren Heimatverkehr sah man auf Grund der Populationsstärke als Wachstumspotential an und wollte dieses gern an sich ziehen. Die Engländer hatten mit der British India Steam Navigation Co. 1869 nach Eröffnung des Suez-Kanals eine Dampferlinie von London nach Bombay mit einer Zweiglinie Aden-Zanzibar eingerichtet. „Safari" (geb. 1891 bei Blohm & Voss in Hamburg mit 1350 BRT) war der erste Dampfer dieser Linie. Die Ausreise von „Safari" erfolgte am 15. März 1892 ab Hamburg mit Ankunft in Zanzibar am 18. April. Die Jungfernfahrt selbst begann am 28. April mit der Ausreise in Zanzibar und endete am 11. Mai in Bombay. Bis zur Indienststellung des zweiten Dampfers war ein achtwöchiger Verkehr zwischen Bombay und Zanzibar via Lamu, Mombasa, Tanga, Daressalam und zurück sichergestellt. Der zweite Dampfer, der am von Marseille am 9. Juni 1894 abfuhr, erreichte am 29. Juni Bombay, um von dort ab 12. Juli den Linienverkehr mit Zanzibar aufzunehmen, das er am 27. Juli erreichte. Der Wunsch der Bombay-Linie nach Führung der Reichspostflagge wurde seitens der Postverwaltung jahrelang abgelehnt und hinausgezögert. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die Nichtsubventionierung der Bombay-Linie, die je 1 kg Briefe 12 Mark und je 1 kg Fracht 0,80 Mark an Vergütung erhielt. Mitte 1896 musste auch die Bombay-Linie infolge der Verdichtung der Hauptlinie auf einen dreiwöchigen Turnus umstellen. 1898 wurde „Sultan" (ex „Virginia") von der HAPAG gekauft und erstmals am 26. Februar ab Zanzibar auf der Linie eingesetzt. Eine Reparatur zwang den Dampfer auf der Rückreise, Hamburg anzulaufen, um erneut ab 7. Juli 1900 ab Zanzibar im Liniendienst integriert zu werden. Das Jahr 1899 betraf aber auch die weitere Expansion der Linie (teil über Goa, teils über Mogadischu) mit mehrfach wechselnden Zwischenhalten. Im selben Jahr wurde „Setos" beim Einlaufen in Bombay vom englischen Dampfer „Dagestan" gerammt, auf Grund gesetzt und sank später. Anstelle von „Setos" wurde „Somali" (ex „Osiris") von der Kosmos-Linie übernommen und über West- und Südwestafrika nach Zanzibar überführt, wo er seine Feuertaufe vom 17. bis 29. Dezember 1901 erhielt. Der Indische Ozean und mit ihm die Bombay-Linie wurden für die DOAL zum strategischen Wachstumsgeschäft und trafen darüber hinaus auf die politischen und wirtschaftlichen Interessen des Reiches. Der österreichische Lloyd, der bis 1902 in Kooperation mit der DOAL stand, ging mit Errichtung einer eigenen Afrika-Linie in Konkurrenz zur DOAL. Die Gegenwehr der DOAL erfolgte mit „General", die den Heimathafen des österreichischen Lloyd, Triest, vom 5. bis 18. März 1904 anlief, um Ladung für Indien zu nehmen und auf der Rückreise von Bombay Fracht für Triest landete. Der Dampfer „Romulus" verfuhr im Frühsommer 1904 in gleicher Weise. Diese Gegenwehr der DOAL führte schnell zur Einigung. Beide Linien zogen sich auf ihr Kerngeschäft zurück, und der österreichische Lloyd stellte zum Ende des Jahres 1906 seine Afrika-Linie ein. Zwischen 1905 und 1907 erfolgten etliche Fahrplanänderungen, teils durch Verdichtung der vierwöchigen auf eine zweiwöchige Ausdehnung des Dienstes, teils aus Aufnahme von Mahe/Seychellen in den Fahrplan infolge Guanoverladung. Diese war bezüglich des Fahrplans äußerst problematisch, da sie bis zu fünf Tage Ladezeit beanspruchte und die Fahrplaneinhaltung gefährdete. Fahrverzögerungen blieben meldepflichtig, und stets musste eine genaue Begründung abgegeben werden. Selbst Hilfeleistungen für in Seenot geratene Schiffe wurden „gerügt", da die Einhaltung des Fahrplanes „heilig" war. Anfang 1909 verkehrten „Präsident" und „Gouverneur" im Bombay- und Rangoongeschäft als Antwort auf den Konflikt mit Mogul-, Indischer Bombay- und Persia Steam Navigation Co.-Linie, die mit Dumpingpreisen (z. T. 75% unter Marktpreis, max. 3,50 Rupie pro Passage) in den Ostafrikalinienverkehr drängten. Zusätzlich setzte „Markgraf" mit Ankunft am 22. August 1909 in Bombay eine „Duftmarke", indem er Mekka-Pilger nach Jeddah beförderte. Die Gegenwehr der DOAL trug Früchte. Im Februar 1910 einigten sich DOAL und Mogul-Linie auf ein Ende des Preiskampfes und Rückzug in die angestammten Kerngeschäfte. Am 3. November 1909 kam es zum Totalverlust der „Gouverneur" zwischen Delagobay und Inhambane bei Savora Point. Passagiere und Ladung konnten durch „Kadett" übernommen werden. Im Jahre 1913 eskalierte der Wettbewerb mit der British India Steam Co., der jedoch noch im selben Jahr beigelegt werden konnte. Eine telegraphischen Anweisung des RPA Berlin an die DOAL bestimmte die Ausstattung der Dampfer der Bombay-Linie mit einer Seeposteinrichtung. Das Postamt Daressalam wurde angewiesen, zu diesem Zwecke vorerst Ostafrika-Marken für die DOAL-Dampfer bereitzustellen, und die OPD Hamburg wurde zeitgleich mit der Beschaffung von Seepoststempeln und Formularen für den Dienst beauftragt. Zusätzlich sollten deutsche Postwertzeichen der Reichsdruckerei an das Postamt Daressalam gesandt werden, um durch dieses an die Dampfer abgegeben zu werden.

DSP Bombay-Linie „d" als Einschreiben vom 14. Juli 1914 kurz vor Kriegsausbruch mit R-Zettel von Daressalam, nicht „DSP Ostafrika-Linie" (ex Slg. Fischer, 304. Köhler-Auktion 1999, Los 9857).

(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-Ostafrika (XVIII)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Daressalam, Katholische Mission und Kirche.

Die Missionen in Deutsch-Ostafrika

Mission ist seit dem 16. Jahrhundert der zusammenfassende Begriff für die Verbreitung des Christentums unter Nichtchristen. Grundsätzlich unterscheidet man drei Phasen der Ausbreitung des Christentums: 1. die römisch-griechische Ausbreitung, 2. die europäische Ausbreitung und 3. die weltweite Ausbreitung, die mit dem Zeitalter der Entdeckungen (15. Jahrhundert) begann. Die Ausbreitung war nicht in allen Phasen gleich stetig. Von den nichtchristlichen Religionen Animismus, Hinduismus, Buddhismus, Konfuzianismus und Islam steht nur Letzterer im Wettbewerb mit dem Christentum. Im Jahre 1910 betrug die Weltbevölkerung 1,665 Milliarden Einwohner, von denen 653 Millionen Christen, 230 Millionen Mohammedaner, 230 Millionen Hinduisten und 444 Millionen Anhänger ostasiatischer Religionen waren.

Die römisch-katholischen (rk.) Missionen erlebten im 16. und 17. Jahrhundert während der spanisch-portugiesischen Kolonialzeit ihren ersten und während der Antisklavereibewegung 1890–1893 ihre zweite große Blütezeit. Der große Vorteil der rk. Missionen bestand in der Kongregation und einer zentralisierten Organisation der Kirche durch Priester, Präfekten (apostolische Präfektur), Vikare (apostolisches Vikariat ähnlich einem Bistum) und letztlich durch das Oberhaupt der rk. Kirche, den Papst. Das Hauptziel der rk. Missionen war und ist: Erziehung zu christlicher Religiösität, Hebung des sittlichen und des Bildungsniveaus, wirtschaftliche Hebung durch Berufsbildung, das Betreiben von Hospitälern, Waisenhäusern und Armenapotheken. Mittelpunkt der Missionsarbeit war die Station (Hauptstation genannt, wenn mindestens ein Priester dort ständig wohnt). Priester der rk. Mission hatten ein zwölf- bis 14-jähriges humanistisches und philosophisches Studium zu absolvieren. Die rk. Mission war in Deutsch-Ostafrika in sieben Vikariaten [Daressalam (1888), Bagamojo (1869), Kilimandscharo (1910), Süd-Njansa (1883), Kiwu (1912), Unianjembe (1897) und Tanganjika (1879)] organisiert. Wesentlich beteiligt an der Gründung rk. Missionen waren in Deutsch-Ostafrika die Weißen Väter, die Schwarzen Väter und die Benediktiner von St. Ottilien.

Die evangelischen (ev.) Missionen folgten den rk. Missionen in den Kolonial- und Überseegebieten unter Dominanz britischer und US-amerikanischer Kirchen. Seit 1884 konzentrierten sich die deutschen ev. Missionen ausschließlich auf die Deutschen Kolonien. Bei Gründung Deutsch-Ostafrikas bestanden drei ev. Missionsgesellschaften im Land. Zu den mit fortschreitender Missionierung etablierten ev. Missionen gehörten: die englische Universitätenmission (1869), die englische kirchliche Missionsgesellschaft (1879), die amerikanische Africa-Inland Mission (1912), die Bielefelder Missionsgesellschaft (1886), die Berliner Missionsgesellschaft (1891), die Brüdergemeinde (1898), die Leipziger Missionsgesellschaft (1893), die 7-Tages-Adventisten (1903), die Neukirchner Missionsanstalt (1911), die Schleswig-Holsteinische ev. luth. Missionsgesellschaft (1911) und der Ev. Afrika-Verein (1896). Insgesamt waren in Deutsch-Ostafrika elf ev. Missionsgesellschaften mit zusammen 89 Stationen tätig, die 15 000 Nichtchristen getauft und zum Christentum bekehrt hatten. Sie wurden dabei von 112 ordinierten, 76 nichtordinierten Missionaren und 41 Schwestern unterstützt. Ähnlich den rk. Missionen verfolgten auch die ev. lutherischen Missionen adäquate Zielstellungen, die bedingt durch das Fehlen einer Zentralinstanz in einer Vielzahl von Missionsmethoden umgesetzt wurden.

Missionare waren weitaus früher in den Tiefen der Deutschen Kolonien tätig als Kaufleute, Schutztruppenangehörige oder Beamte. Was ihre Situation von denen späterer Expeditionen signifikant unterschied, war der Umstand, dass zum Zeitpunkt ihres Ankommens keine Infrastruktur europäischen Maßstabes existierte. Spätere Expeditionen des Gouvernements oder der Schutztruppe in entlegenen Gegenden konnten sich hingegen auf die Infrastruktur (Gebäude, Wasser, Proviant) der Missionen stützen. Das Wirken der Missionare kann nicht hoch genug gewürdigt werden, und es ist interessant, dass der Name des Deutschen Johann Ludwig Krapf (ev. Kirchliche Missionsgesellschaft), der vor 139 Jahren gestorben ist, noch heute in jedem Schulbuch Kenias lobend erwähnt wird. Er war einer der profiliertesten Erforscher des Landes. Bei den rk. Missionen sei Pater August Wilhelm Schynse (Weiße Väter) genannt, der von 1885–1887 im Kongo und ab 1887 zunächst in Tabora und ab 1889 am Victoriasee tätig war. Bedingt durch den Aufstand 1889/90 floh Schynse mit

Evangelische Mission Hoffnungshöhe.

Njassa-Expeditionsbeleg 1893 (Foto: 133. Felzmann 2011).

280 Trägern, 36 Kindern und elf Askari 1889 von Tabora nach Bukumbi am Victoriasee. Dort traf er mit Stanley und Emin Pascha zusammen und wurde in das Expeditionsgeschehen verwickelt. Das von ihm, nur für eigene Zwecke verfasste Tagebuch, das Gespräche mit Emin Pascha und Stanley dokumentierte, wurde ohne sein Wissen veröffentlicht und offenbarte die wirklichen Gründe der Entsatzexpedition für Emin Pascha: Elfenbein und Bodenschätze.

Mit der Etablierung der (ev.) Berliner Missionsgesellschaft nördlich des Njassasees 1891 entstand als erste Missionsstation die Station Wangemannshöhe. Die Missionare, die diese Station begründeten, reisten als „Njassa-Expedition der Berliner Missionsgesellschaft". Mitglieder der Expedition waren Superintendent Merensky, Missionar Franke, Missionar Nauhaus, Missionar Schuhmann, Missionar Bunk, die Handwerker Krause (Tischler), Rorig (Zimmermann) und Th. Nauhaus (Bauhandwerker und Bruder des Missionars) sowie zwei junge christliche Zulus, Nathanael und Afrika. Die Teilnehmer der Missions-Expedition reisten sowohl aus Südafrika als auch aus Deutschland an und trafen sich in Natal[1], um von dort am 10. Juni 1891 abzureisen und via Inhambane (1. Juli) am 6. Juli Quelimane zu erreichen.[2] Von dort ging es auf westlicher Route Richtung Karonga und von dort zum Platz der späteren Missionsstation Wangemannshöhe, die am 2. Oktober 1891 erreicht wurde. Da diese Expedition gewisse postalische Überschneidungen mit der Wissmann-Expedition besitzt (vergl. Teil VI der Serie: Seepostentwertung mit Stempel, „DSP-OAZL * I" vom 24.05.1893) kamen Teile dieser Post in denselben Postabgang und sind vermutlich an gleicher Stelle (Alt-Langenburg – Anm. d. Verf.) provisorisch mit der Tintenkreuzentwertung vorentwertet worden. Diese Expeditionspost gehört nicht zur Expeditionspost der Wissmann-Expedition, sondern ist Teil der Missionspost.

Missionspost überschneidet sich mit der frühen Expeditionspost als auch zu späterer Zeit mit der Kriegspost. Pastor Roehl (ev. Bielefelder Mission) kämpfte beispielsweise in den Reihen der Schutztruppe unter Hauptmann Max Wintgens (amtierender Resident von Ruanda und Kompaniechef) gegen die belgischen Invasoren in Ruanda. Die Missionare leisteten Enormes mit dem Bau von und der Unterrichtung in Schulen, der Verbreitung des Kisuaheli als Nationalsprache, der Herausgabe von Missionszeitschriften, der Berufsausbildung in Handwerk, Handel und Landwirtschaft, der Krankenpflege, dem Kampf gegen die Seuchen und der Urbanisierung des Landes und wurden dabei selbst Opfer der Aufstände in Deutsch-Ostafrika (z. B. Benediktiner-Bischhof Kassian Spiess und weitere vier deutsche Missions-Schwestern und -Brüder während des MajiMaji-Aufstandes). Neben den Verwüstungen durch die Aufständischen (Missionsstation Peramiho am 9. September 1905) hatten beide konfessionelle Missionen noch Jahre nach dem Aufstand deren Folgen zu bewältigen. Missionspost aus der Aufstandszeit 1905/06 ist stets Aufstandspost und dokumentiert oft im Text die verzweifelte Lage der Missionen im Aufstandsgebiet. So gesehen ist Missionspost nichts Abseitiges, sondern lebendiger Teil der deutsch-ostafrikanischen Zeitgeschichte.

Katholische Mission der Weißen Väter in Ushirombo.

Teilnehmer an der Njassa-Expedition.

Der von bestimmten politischen Kreisen in neuerer Zeit wiederholt erhobene Vorwurf der Unterjochung fremder Völker durch „Kolonialherren" und Missionare entspricht leider nicht den historischen Tatsachen. Völkerrechtlich begründete Artikel 6 der Kongoakte von 1885 die Missionierung schwarzafrikanischer Gebiete. Mit § 14 des Schutzgebietsgesetzes (SchGG) wurde diese völkerrechtliche Vereinbarung in nationales Recht umgesetzt. Die gleichen politischen Akteure, die sich in der Gegenwart gern auf international gültiges Völkerrecht berufen, müssen sich schon die Frage gefallen lassen, weshalb gleiche Maßstäbe (geltendes Völkerrecht) nicht auch für die Zeit der Missionierung gelten soll.

(wird fortgesetzt)

Quellen

1) Merensky: „Deutsche Arbeit am Njassa", S. 38 f.

2) Merensky: „Deutsche Arbeit am Njassa", S. 39 und S. 41

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-Ostafrika (XIX)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Deutsch-Belgische Grenzexpedition Ruanda Herrmann 1901 (Foto: 106. Vogenbeck-Auktion 2019, Los 210, ex Slg. Kessing).

Grenzexpeditionen, Grenzregulierungen und Grenzkonflikte in Deutsch-Ostafrika

Bereits vor Übergang des Schutzgebietes in die unmittelbare Reichsverwaltung zum 1. Januar 1891 steckten die europäischen Mächte in Ostafrika untereinander ihre Interessensphären ab. Den Startschuss bildete die Berliner Kongokonferenz 1885 unter deutschem Vorsitz. Am 1. August 1885 wurde mit der Neutralitätserklärung des Kongostaates und unter Angabe seiner ungefähren Ostgrenze das gesamte Kongobecken für den Kriegsfall gemäß Artikel 11 der Kongoakte neutralisiert. Am 25. desselben Monats erfolgte die Festlegung der Grenze zwischen dem Kongostaat und dem deutsch-ostafrikanischen Interessengebiet. Die spätere Westgrenze Deutsch-Ostafrikas entlang der innerafrikanischen Seen machte somit den Auftakt aller Grenzregulierungen zwischen Deutsch-Ostafrika und seinen Anrainern.

Die Grenzziehung im Norden zu Britisch-Ostafrika und Uganda erfolgte am 29. Oktober 1886, bei der erste gegenseitige Abgrenzungen der Interessensphären vereinbart wurden. Am 30. Dezember 1886 wurde in einer Gemeinsamen Erklärung der Rowuma im Süden als Abgrenzung der deutschen und portugiesischen Interessensphäre in Ostafrika festgelegt und in Lissabon unterzeichnet.

Im viel zitierten Helgoland-Sansibar-Vertrag, der am 1. Juli 1890 unterzeichnet wurde, erfolgte eine weitreichende Absteckung der gegenseitigen Interessensphären zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reich. Artikel I des Vertrages beinhaltete die Abgrenzung im Norden an der Mündung des Umbeflusses zwischen britischem und deutschem Gebiet. Zudem bestätigte Artikel I den Rowuma als Südgrenze unter Beachtung aller weiterhin gültigen Festlegungen aus der Berliner Kongokonferenz von 1885 (Artikel VIII). Artikel II regelte den deutschen Rückzug aus Witu und dem Somaliland. Artikel III gestand Deutsch-Südwestafrika den Zugang zum Sambesi mit dem Caprivizipfel zu. Artikel IV klärte strittige Grenzverläufe zwischen Togo und dem britischen Goldküstengebiet sowie im Rio-del-Rey-Gebiet zwischen Kamerun und Britisch-Nigeria. Artikel V paraphierte den freien Zugang zum Tschadsee sowie dortige Zollfreiheit aller Anrainer. Artikel XI garantierte den deutschen Besitz des Küstenstreifens an der ostafrikanischen Küste, und Artikel XII beschrieb die britische Abtretung Helgolands an das Deutsche Reich vorbehaltlich der Bestätigung durch das britische Parlament und unter den Auflagen, dass bisherige Einwohner Helgolands von der deutschen Wehrpflicht befreit und bezüglich der Wahl ihrer Staatsbürgerschaft frei seien. Zudem wurden der gültige Zolltarif bis zum 1. Januar 1910 festgeschrieben sowie britische Fischerei- und Anlandungsrechte garantiert. Die ostafrikanischen Inseln Sansibar und Pemba, die nie deutscher Besitz, sondern lediglich ein deutsches Interessengebiet waren, wurden als ausschließlich britische Interessensphäre anerkannt. Alle genannten Vereinbarungen wurden am „grünen Tisch" beschlossen und bedurften noch einer detaillierten Umsetzung vor Ort.

Nordgrenze: Die weiteren Festlegungen zur Nordgrenze erfolgten am 25. Juli 1893 (Kilimandscharo-Indischer Ozean), am 19. Juli 1900 (Grenze am Umbabogen bis zum Jipesee) sowie am 18. Juli 1906 (Grenze zwischen Jipesee und Kongostaat), die jedoch infolge Grenzunstimmigkeiten westlich des Victoriasees nicht ratifiziert wurden. Erst auf der Mfumbirokonferenz (Belgien, Großbritannien und Deutschland) am 14. Mai 1910 konnten Richtlinien bezüglich der Grenzziehung westlich des Victoriasees vereinbart werden. Am 13. Oktober 1911 legte ein Grenzkommissionsprotokoll die Grenze zwischen Victoriasee und Sabinyo-Vulkan in Ruanda fest. Infolge des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges wurde dieser Grenzverlauf jedoch nie vertraglich vereinbart.

Südgrenze: Am 30. August 1894 schlossen Portugal und das Deutsche Reich einen Vertrag bezüglich des Kionga-Dreieckes nördlich Kap Delagoa bis zum Rowuma ab, der auf den Ergebnissen der beiderseitigen Kommission vom 24. Februar 1894 basierte. Der endgültige Grenzverlauf vom Kap Delagoa zum Njassasee erfolgte im Notenaustausch vom 24. November 1909. Letzte strittige Fragen bezüglich der Zugehörigkeit der Inseln im Rowuma wurden im Notenaustausch vom 20. März 1913 geregelt, nach der Deutsch-Ostafrika die Inseln im Oberlauf bis zur Einmündung des Romouibaches (38,8') und Portugal alle Inseln von dort bis zur Mündung des Rowuma in den Indischen Ozean im Unterlauf erhielt.

Südwestgrenze: Am 23. Februar 1901 wurde die Grenze zwischen Njassa- und Tanganjikasee gemäß den Ergebnissen der Grenzkommission vom 11. November 1898 in einem deutsch-britischen Abkommen in Berlin unterzeichnet. Deutschland verzichtete darin vertraglich auf die Stevenson-Road, die nunmehr Teil von Britisch-Centralafrika wurde. Erst durch diesen Verzicht gelangte das Deutsche Reich in den Besitz der großen südlichen Sansibar-Archipel-Insel Mafia, die im Helgoland-Sansibar-Vertrag Großbritannien zugesprochen war.

Westgrenze: Im Jahre 1896 hatte der Kongostaat versucht, die ehemalige Ladoprovinz zu besetzen, nachdem Großbritannien infolge des Mahdi-Aufstandes das Gebiet Belgien überlassen hatte. Durch mannigfache Verpflegungsprobleme der Truppe hatten 1500 schwarze kongolesische Soldaten gegen ihre belgischen Führer gemeutert, einige von ihnen ermordet und strömten nun in mehreren Haufen südwärts entlang der Linie Edwardsee-Kiwusee-Russisi ihrer Heimat, dem Kongo, zu. Die Besatzung der belgische Station Uvira am Nordende des Tanganjikasees floh in Richtung Toa, ihrer Hauptstati-

on, da man den bewaffneten Rebellen hoffnungslos unterlegen war. Auf deutscher Seite war die Station Usumbura am Nordende des Tanganjikasees zu jener Zeit mit lediglich einem Unteroffizier und 17 Askari besetzt. Als Verstärkung wurde die 6. Kompanie der Schutztruppe unter Oberleutnant von Grawert aus Ujiji nach Usumbura verlegt. Kurze Zeit später traf auch Hauptmann Bethe mit Leutnant Cramer samt Askarikompanie von der Küste in Usumbura ein. Nach Rückkehr der Belgier auf ihre Station Uvira fragten diese beim nunmehrigen Stationschef von Usumbura (Leutnant Cramer) an, ob ein Übertritt auf deutsches Gebiet möglich sei, da Munitionsvorräte und junge Mannschaft eine Behauptung in Uvira unmöglich erscheinen lassen. Diese Erlaubnis wurde durch Leutnant Cramer erteilt und ein Lager außerhalb Usumburas zugewiesen. Nach vier Wochen kehrte die belgische Besatzung nach Uvira zurück und wurde beim Feldzug gegen die Rebellen völlig vernichtet, woraufhin der belgische Stationschef Selbstmord beging. Zeitgleich bat eine weitere belgische Stationsbesatzung um das Recht, auf deutsches Gebiet übertreten zu dürfen, was deutscherseits erneut gewährt wurde. Da der Grenzverlauf im Virungagebiet noch nicht eindeutig geregelt war und der sog. „schrägen Grenzlinie“ folgte, bestimmte der Gouverneur von Deutsch-Ostafrika, die Russisilinie und das Ostufer des Kivusees in deutschen Besitz zu nehmen. Am Russisi wurden dafür drei Posten und am Südufer des Kiwusees der Posten Ischangi angelegt. Als ein Jahr später eine stattliche Streitmacht unter Hauptmann Heeq mit 600 belgischen Askari bis an den Russisi vorrückte, entstand eine explosive Situation, die durch Anlage sog. Protestposten auf kongolesischer Seite (belgisch = deutsch Mannschaftsstärke) unter Billigung deutscher Hoheitsrechte beigelegt werden konnte. Die Entwaffnung von 1000 kongolesischen Rebellen mit 400 Hinterladern, die auf deutsches Gebiet übergegriffen hatten, gelang schließlich Leutnant Freiherr von Münchhausen mit nur 17 Askari durch eine List im undurchdringlichen Urwald bei Ischangi Mitte August 1900. All diese Ereignisse im Russisi- und Kivugebiet gingen als sog. Kongounruhen in die Geschichte ein.

Bei der Festlegung der deutsch-belgischen Grenze am 25. Juni 1911 folgte die Grenzziehung vom Nordufer des Kivusees mittig zwischen dem belgischen Gomaposten und dem deutschen Kissenji insgesamt 22 Pfeilern bis zur Nordspitze des Hehnberges und von dort in gerader Linie bis zum Gipfel des Karissimbi (4505 m). Auf belgischer Seite vertrat J. Bastien und auf deutscher Seite Major Schlobach sowie Hauptmann H. Fonck die Interessen ihrer jeweiligen Länder. Die deutsch-britische Grenzmarkierung im Virunga-Vulkangebiet erfolgte von der Spitze des Sabinyo (3654 m) über den Mgahinga (3487 m) zum Muhawura (4112 m). Major Schlobach wandte sich nach Osten, Heinrich Fonck Richtung Pass zwischen Sabinyo und Mgahinga. Oberleutnant Graf Sparr, der bis 15. August 1911 zur Grenzexpedition gehörte, war für das deutsche Expeditionslager verantwortlich. Zur Expedition gehörten noch Unteroffizier Schlimme, San Vfw. Erler, 60 Askari und 150 Träger. Die Landschaft östlich des Vulkangebietes und westlich des Kisinga-Flusses (Kageragebiet) war wenig bekannt und lediglich im Jahre 1900 durch die deutsch-belgische Grenzexpedition sowie 1907/08 durch die Innerafrikaexpedition des Herzogs Adolf Friedrich von Mecklenburg berührt worden. In diesem Gebiet breiteten sich Papyrussümpfe aus und wechselten mit Bambuswäldern und sonnenundurchdringlichem Primärurwald. Dort lebten Zwergelefanten, Berg- und Flachlandgorillas, die ihren Lebensraum mit Pygmäen (Batwa) teilten. Die Grenzregulierung zwischen deutschem und britischem Gebiet dauerte vier Monate, bei der 38 Haupt- und 46 Nebenpfeiler errichtet wurden, wobei es immer wieder zu Feindseligkeiten mit den sehr kriegerischen Batwa (Pygmäen) und ihren Giftpfeilen in undurchdringlichen Gebieten kam und selbst die Wasserstelle der Expedition am Lagerplatz gegen Überfälle verteidigt werden musste. Mit der Ausführung der Grenzziehung vor Ort beachtete man beiderseits natürliche Grenzen, vermied ein rechtwinkliges Zerschneiden von Dörfern und Landschaften und konnte Ausgleichskompensationen vor Ort umsetzen. Das 1910 auf 13 Millionen Einwohner geschätzte Gebiet von Ruanda-Urundi kam erst damit rechtssicher in deutsche Hand.

Vergleicht man die ästhetisch ausgesprochen attraktiven und auffälligen Belege der Grenzexpeditionen Kameruns im Zuge des deutsch-französischen Abkommens (sog. Marokkovertrag), die die Grenzziehungen in den Gebieten Neukameruns regelte, so zeigen sich postalisch erhebliche Unterschiede zu den Grenzexpeditionen Deutsch-Ostafrikas. Neben den Zweizeiler- und Rundstempeln (Kaiserlich Deutsche Grenzexpedition bzw. Deutsch-Französische Grenzexpedition 1912/13 mit den jeweiligen Zusätzen „Oberleitung Ost“, „Oberleitung Süd“, „Logone-Pama“ bzw. „Kongo-Lobage“), die als Dienststempel nach § 34 und § 35 des Berner Abkommens (Weltpostverein) die Voraussetzung für die Portofreiheit begründeten, sind allein durch die Auffälligkeit ihrer Stempel als Grenzexpeditionspost zu erkennen. Im Falle der Grenzexpeditionen Deutsch-Ostafrikas setzt das Erkennen von Post der verschiedenen Grenzkommissionen historische Detail- und Personenkenntnisse voraus, die zur Identifizierung der Postbelege erforderlich sind.

(wird fortgesetzt)

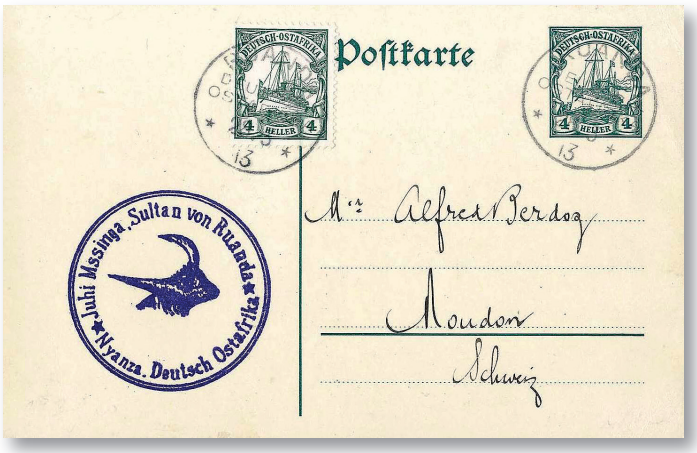
Grenzexpedition Deutsch-Ostafrika-Kongo 1900 Engelhard (Foto: 105. Vogenbeck-Auktion 2018, Los 48, ex Slg. Kessing).

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-Ostafrika (XX)

Ein Beitrag von Olaf Halle



Seltene Postkarte mit Zusatzfrankatur mit Tagesstempel Ruanda 28.03. 1913 mit Siegel des Sultan Msinga von Ruanda.

Forschungs-, Durchdringungs- und Strafexpeditionen in Deutsch-Ostafrika

Teil VI und XIX der Artikelserie befassten sich bereits mit Antisklaverei- und Grenzexpeditionen. Ein erneuter Artikel über Expeditionen fordert zur Klarstellung der Begriffe auf.

Expeditionen dienten unterschiedlichen Zielstellungen. Im Zeitalter der Entdeckungen rückten neue Kontinente in das Blickfeld der Europäer. Lange vor der Kolonisierung außereuropäischer Länder brachen Forschungsexpeditionen auf, um das Land (Flora, Fauna, Klima, Topologie usw.) und deren Einwohner (Kultur, Lebensweise, Sitten, Gebräuche usw.) bzw. Artefakte der Vergangenheit oder Bodenschätze zu erkunden. Ihnen folgten seit dem Beginn der unmittelbaren Kolonisation Durchdringungsexpeditionen, die mindestens auch den militärischen Aspekt der Durchdringung des Landes, der Anlage von Stationen, Befestigung der eigenen Macht und Unterwerfung indigener Völkerschaften verfolgten. Parallel zur Durchdringung dieser Länder fanden Grenzexpeditionen statt, die die Interessenssphären europäischer Kolonialmächte untereinander absteckten. Während als auch nach Durchdringung dieser Länder kam es häufig zu Strafexpeditionen, die das Ziel verfolgten, Unbotmäßigkeiten und Aufstände der Einheimischen im Keim zu ersticken. Die Antisklaverei-Expeditionen stellten eine Mischform von Durchdringungs- und Strafexpedition dar. Hauptgegenstand dieser Expeditionen war der Transport von Schiffen zu den ostafrikanischen Seen als Mittel zur Unterbindung des Sklavenhandels. Zielgruppe waren arabische Sklavenhändler und afrikanische Despoten, die Schiffe die infrastrukturelle Voraussetzung zur Unterbindung des Sklavenhandels. Straf- und Antisklaverei-Expeditionen ist gemein, dass eine etablierte Macht und deren Handlungsweisen durch eine neue Macht kraft militärischer und/oder technischer Überlegenheit suspendiert wurde. Privatexpeditionen, die von Vertretern des Adels oder des solventen Bürgertums unternommen wurden, gehören zu den Forschungsexpeditionen, obwohl diese z. T. erst nach Festigung der Kolonialherrschaft stattfanden und in deren Mittelpunkt z. B. aufsehenerregende (technische) Leistungen (Afrikadurchquerung im Automobil oder Motorboot) standen.

Als Beispiel von Forschungsexpeditionen sind beispielsweise die frühen Expeditionen Hermann v. Wissmanns, Dr. Oskar Baumanns und Hans Meyers anzusehen. Allen diesen Expeditionen gemein war, Land und Leute zu erforschen, egal ob das am Kilimandscharo (Meyer), auf der Insel Mafia (Dr. Baumann), im Usambara-Hochland (Dr. Baumann) oder auf Afrikadurchquerungen mit Erforschung unbekannter Landschaften (Wissmann) erfolgte. Als Beispiel für eine Strafexpedition sei die Aktion von Oberst Schele 1894 gegen die Wahehe infolge der Niederlage der Zelewski-Expedition 1891 genannt. Gerade bei ihr mischt sich der Wille nach Befriedung des Landes und Schutz benachbarter Völkerschaften vor Übergriffen der Wahehe mit dem Drang nach Vergeltung für die Niederlage von 1891. Missglückte Strafexpeditionen besaßen das Potential, in Aufständen münden zu können, was aber im Umkehrschluss nicht heißt, dass sich misslungene Strafexpeditionen per se zu Aufständen auswuchsen.

Gouverneur Dr. Schnee

Als eine Durchdringungsexpedition kann die Reise des Gouverneurs Dr. Schnee 1913 in die Gebiete der deutsch-ostafrikanischen Residenturen von Ruanda, Urundi und Bukoba angesehen werden. Obwohl man in den Residenturbezirken nur dem Prinzip der indirekten Herrschaft aufgrund der enormen Bevölkerungszahl (1913: 13 Millionen) unter Beibehaltung der Sultane und Häuptlinge folgte, die sich am britischen Vorbild orientierte, ließ man jedoch keinen Zweifel daran, dass die tradierten Herrschaftsstrukturen der deutschen Kolonialverwaltung zu dienen hatten. Dies schloss einen hohen Grad an Respekt für die indigenen Herrscher ein. Die Reise des Gouverneurs Dr. Schnee in die nordwestlichen Gebiete, der bevölkerungsstärksten und bis dahin am wenigsten durchdrungenen Gebiete Deutsch-Ostafrikas, erfolgte vom 28. Januar bis 11. April 1913. Am 28. Januar reiste der Gouverneur zusammen mit Baurat Almares und Adjutant Oltn. Gräff von Daressalam auf dem Regierungsdampfer „Kaiser Wilhelm II“ nach Mombasa, um von dort mit der Ugandabahn am 31. Januar Kisumu zu erreichen. Von dort ging die Reise auf dem Victoriasee mit der „Sybill“ nach Schirati, das am 1. Februar erreicht wurde. Die Weiterreise auf dem Victoriasee berührte am 2. Februar Muansa und am 5. Februar Bukoba. Bereits 1912 betrug die Ein- und Ausfuhr aller drei Häfen am Victoriasee (Muansa, Bukoba und Schirati) mehr als 15 000 t Warenladungen. Zwei Tage später, am 7. Februar wurde Gouverneur Dr. Schnee und seine Mitreisenden, begleitet durch die Residenten von Bukoba, Hptm. v. Stuemer und Stabsarzt Dr. Brünn, durch Sultan Kahigi mit Gefolge empfangen. Die Residentur Bukoba gliederte sich zu diesem Zeitpunkt in acht unabhängige Sultanate mit ca. 200 000 Einwohnern, die Sultan Kahigi tributpflichtig unterstanden. Die deutsche Residentur bediente sich der etablierten Macht Kahigis, der seinerseits die Oberherrschaft der deutschen Verwaltung akzeptierte. Nach diesem Prinzip funktionierten alle Residenturen.

Am 14. Februar 1913 erfolgte an der Ischangufähre am Kagera der Übertritt der Expedition auf das Gebiet der Residentur Ruanda. Hptm. v. Stuemer und Stabsarzt Dr. Brünn traten den Rückmarsch nach Bukoba an. Auf dem Weg vom Kagera nach Kigali, dem Sitz der Residentur von Ruanda, wurde die Expedition durch Dr. Kandt, dem langjährigen Kenner des Landes und Residenten, begrüßt und auf ihrem Weg nach Kigali, das am 19. Februar erreicht wurde, begleitet. Bei seiner Ankunft in Kigali bemerkte Dr. Schnee, dass die aus roten Backsteinen bestehende Residentur (Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser der Beamten) sehr geschmackvoll errichtet wurde. Dr. Kandt erläuterte dem Gouverneur, dass Ruanda etwa mehrere Millionen Einwohner, darunter etwa 40 000 Watussi (viehbesitzendes Herrschervolk), habe. Am 22. Februar erfolgte der Weitermarsch nach Mruhengeri (Vulkangebiet, 1876 m), das am selben Tag erreicht wurde und einen Askariposten ohne Offizier besaß. Die Überschreitung eines Kabuje-Passes in 2200 m Höhenlage (25. Februar) gestattete dem Gouverneur einen majestätischen Ausblick über die sechs großen Virunga-Vulkane, unter denen der Muhawura (4200 m) und der Karissimbi (4500 m) besonders herausragen. An den Hängen des Karissimbi ging der Weg der Expedition westwärts mit Blick auf den im belgischen Gebiet liegenden Nyiragongo. Am 26. Februar passierte die Expedition Ruasa (Missionsstation der Weißen Väter) und erreichte am 1. März Kissenji, den Stationierungsort der 11. Kompanie der Schutztruppe. Tags darauf wurde dem belgischen Goma ein Besuch abgestattet. Deutscherseits nahmen daran Dr. Schnee, Baurat Almares, Oltn. David und Ltn. Köhl (beide aus Kissenji, 11. Kompanie) sowie der belgische Verwaltungsbeamte und ein belgischer Zollbeamter teil. Man besichtigte den gerade jüngst ergossenen Lavastrom zum Kivusee, den der seinerzeit schon sehr aktive Nyiragongo aus dem Erdinneren emporgeschleudert hatte. Am 3. März traf Dr. Schnee mit seiner Expedition in der Missionsstation Njundo (Weiße Väter) auf Bischhof Hirth. Am Abend nahm Kommandant Derche vom belgischen Nachbarbezirk am gemeinsamen Abendessen teil. Am Morgen des 4. März brach die Expedition in zwei Einbäumen entlang des Kiwusees zur Mecklenburgbucht auf, die tags darauf erreicht wurde. Die in unmittelbarer Nähe befindliche evangelische Missionsstation Rubengera wurde am selben Tag und ihre Nachbarstation Kirinda am 7. März besucht. Auf dem Weg von Kirinda zum Sitz des ruandischen Sultans Msinga traf die Expedition auf die mit gleichem Ziel nach Nyansa marschierende 11. Kompanie der Schutztruppe. Expedition und Schutztruppe wurden am 9. März vor Msingas Residenz von etwa 15 000 Watussi-Krieger begrüßt. Die um oder über 2 m hochgewachsenen Watussi beeindruckten die Gäste durch ihre legendären Hochsprünge von 2 m und mehr, die Schutztruppe ihre Gastgeber durch ein Schauschießen. Das persönliche Gespräch zwischen Dr. Schnee und Msinga war von großer Freundlichkeit geprägt, weil der ruandische Herrscher Msinga außerordentlich deutschfreundlich eingestellt war und diese Haltung auch noch nach der Besetzung Ruandas durch die Belgier 1916 überzeugt vertrat.

Der am Ende dieser Folge beschriebene Einschreibebrief von der Expedition des Gouverneurs Dr. Schnee durch die NW-Gebiete Deutsch-Ostafrikas (Foto: 90. WAH-Auktion, 28. August 2004).

Am 12. März wurde auf dem Weg von Nyansa Richtung Süden die Grenze zur Residentur Urundi passiert. Gleich hinter der Grenze zwischen den Residenturen Ruanda und Urundi wurde die Expedition durch Oltn. Bock v. Wülfingen, den stellvertretenden Residenten, begrüßt. Gänzlich anders als in den Residenturen Ruanda und Bukoba war die Etablierung der deutschen Kolonialherrschaft in Urundi erfolgt. Dort musste in mehreren Strafexpeditionen die Unterwerfung von Sultan Kissabo erkämpft werden. Der 1902 endgültig unterworfene Sultan wurde entmachtet, später wieder eingesetzt, fand jedoch nie mehr zu alter Autorität zurück, was in einem bis 1909 schwelenden Bürgerkrieg Ausbruch fand, der auch durch den Residenten Hptm. v. Grawert nicht verhindert werden konnte.

Am 18. März 1913 erreichte die Expedition den Ruwuwu bei Bussoro, wo sie von Hptm. v. Stuemer auf dem Gebiet der Residentur Bukoba erneut empfangen wurden. Einen Tag später kam es Kagera-abwärts zu einem Treffen mit drei Ingenieuren des Ruandabahnbau-Projektes, die Tabora mit dem Kagerakniee verbinden sollte. Dabei konnte die Expedition des Gouverneurs die Kagera-Wasserfälle besuchen, bei denen nach Angaben der Ingenieure 200 m³ Wasser pro Sekunde 20 m in die Tiefe stürzen. Der Weitermarsch erfolgte über Ussuwi (23. März) und Uschirombo (31. März), bei der es auf der Missionsstation Maria Hilf zum Treffen mit Bischof Leonhard kam. Am 4. April erreichte die Expedition die Karawanenstraße Tabora-Muansa, auf der dann Tabora am 10. April erreicht wurde. Die Expedition reiste tags darauf von Tabora mit der Mittellandbahn nach Daressalam zurück.

Die Post dieser Expedition besitzt einen Drei-Zeilen-Expeditionsstempel, der bei allen sonstigen Expeditionen in Deutsch-Ostafrika untypisch war. Der Brief wurde im Busch aufgegeben und traf zeitgleich mit der Expedition in Tabora am 10. April 1913 ein, wo er als Einschreiben 435 portogerecht mit 22 ½ Heller frankiert, aber infolge seines Übergewichts in der 1. Gewichtsstufe (20 g) mit dem doppelten Fehlporto in blauer Schrift (20 Pf = 15 Heller) belegt und über Daressalam an die Adressierung befördert wurde.

(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-Ostafrika (XXI)

Ein Beitrag von Olaf Halle

„Zurück an Absender keine Beförderungs-Möglichkeit“: portogerechter Brief der 1. Gewichtsstufe als Einschreiben 691 Wilhelmsthal 19.08.1914 nach München (ex Sammlung Siebentritt, Foto: 26. HBA-Auktion).

Die Anfänge der Kriegspost Deutsch-Ostafrikas

Großbritannien hatte durch Beschuss des unverteidigten Hafens von Daressalam am 8. August 1914 den ersten kriegerischen Akt gegen das deutsche Schutzgebiet unternommen und seine Grenzen zu Land und See blockiert. Damit war nicht nur die Verbindung mit der Heimat, sondern insgesamt zum Ausland unterbrochen und eine logistische Unterstützung aus der Heimat unmöglich. Aber auch die Postverbindung zwischen den Küstenpostanstalten untereinander entlang der ostafrikanischen Küste mittels DOAL-Zweiglinie oder die Binnenseeverbindungen beispielsweise zur Ugandabahn kamen zum Erliegen und mussten innerhalb des Landes neu organisiert werden. Infolge der britischen Seeblockade übernahmen Usambara- und Mittellandbahn, ergänzt um neu geschaffene Trägerverbindungen zwischen den Bahnlinien und entlang der Küste, diese Aufgabe.

Als im August 1914 der Telegraph von Sansibar unterbrochen und das Seekabel an der Eingangsstelle von Bagamojo gekappt wurde, bestand lediglich noch über die Funkstation Daressalam die Möglichkeit, Nachrichten mit der Heimat (Großfunkstation Nauen) auszutauschen. Infolge der geringen Sendeleistung der Funkstation Daressalam waren die Verbindungen schlecht und meistens atmosphärisch gestört. Bis zur Kapitulation der DSWA-Schutztruppe Mitte 1915 konnte Deutsch-Ostafrika die Großfunkstation Windhuk als Relaisstation für seine Funkverbindungen nutzen. Erst durch den Blockadebrecher Rubens, der nach Scheitern eines Zusammentreffens mit SMS Königsberg am 15. März 1915 in der Mansabucht auf Grund setzte, kam ein aus der Rubens ausgebauter Verstärker zum Einsatz, der ein Mithören belgischer und britischer Funksprüche gewährleistete, die die verstümmelt empfangenen Nachrichten aus Nauen ergänzten. Erst diese Informationslage ermöglichte die Herausgabe der bekannten Kriegsnachrichten-Karten für das Schutzgebiet.

Vor Ausbruch des Krieges bestanden 51 Postanstalten im Schutzgebiet, von denen sich bereits drei bis Mitte Januar 1915 ganz oder teilweise in den Händen der Gegner befanden. Kissenji am Kivu-See (in unmittelbarer Nachbarschaft von Belgisch-Kongo) stellte seinen Postbetrieb am 30. September 1914 ein, da sich dort die Garnison der 11. Schutztruppen-Kompanie befand und diese durch die Belgier mehrfach massiv bedroht wurde. Schirati, das am östlichen Ufer des Victoriasees in unmittelbarer Nähe zur Grenze von Britisch-Ostafrika lag, stellte am 30. August 1914 seinen Postbetrieb ein und wurde am 8. Januar 1915 erstmalig durch britische Truppen besetzt. Die Insel Mafia mit der ihr nebengelagerten Insel Tschole, die dem Rufiji-Delta gegenüberlagen, wurden vom 11. bis 12. Januar 1915 durch mehrere tausend Mann britischer Land- und Marinetruppen besetzt. Der Postbetrieb war tags zuvor, am 10. Januar 1915, eingestellt worden. Für Großbritannien war der Besitz von Mafia von strategischer Wichtigkeit, bedeutete er doch eine Basis für die zwei Seeflugzeuge, um Feuerleitung und Aufklärung für die britischen Kreuzer gegen SMS Königsberg zu übernehmen, um diesen deutschen Kreuzer unwiderruflich zu zerstören. Die wenigen Deutschen unter Führung von Leutnant Schiller, die Mafia verteidigten, hatten keine Chance, die Landung einer tausendfachen Überlegenheit zu verhindern. Schiller und Getreue gingen nach Abwehrkämpfen und Rückzug in Gefangenschaft.

Mit Ausbruch des Krieges hatte der Gouverneur die Verfügungsgewalt über das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen an das Kommando der Schutztruppe übergeben. Für die Schutztruppe bestand mit Ausbruch des Krieges Feldpostfreiheit (Postsendungen brauchten nicht frankiert zu werden). Für Zivilpersonen, die sich mit Fortschreiten des Krieges der Feldpostinfrastruktur bedienen durften, galt dies nicht. Privatsendungen waren stets frankaturpflichtig.

Im Schutzgebiet aufgegebene Post wurde zunächst mit Vermerken „keine Beförderungsmöglichkeit“, „Zurück an Absender/keine Beförderungsmöglichkeit“ oder „auf Gefahr des Absenders“ teils handschriftlich sowie mit improvisierten Gummistempeln versehen. Bereits seit den letzten Julitagen wurde die für das Ausland bestimmte oder nach Deutschland gerichtete Post zensiert. Dafür mussten die Briefe mit offener Briefklappe am Schalter aufgeliefert werden. Für die Zensur kam nördlich der Mittellandbahn (MLB) und Verbindungsorten im Einzugsgebiet der MLB das Metall-Rundsiegel „Zensur passiert“ zum Einsatz, dessen Farbabdruck von rot bis violett nachweisbar ist. Außerdem war es den Bezirksämtern erlaubt, sog. Inlandszensuren unter Verwendung der in den Bezirken vorhandenen Dienstsiegel mit und ohne Paraphe eines Zensors (i. d. R. ein Verwaltungsbeamter oder Offizier) einzuführen. Diese spezielle Zensurform wird noch in einer späteren Folge beschrieben.

Fieberhaft arbeiteten Postdirektor und Gouverneur seitens des Schutzgebietes als auch Auswärtiges Amt und Reichspostamt in Berlin am Offenhalten von Postwegen über Portugiesisch-Ostafrika, Portugal und weitere neutrale Länder (Italien, Spanien, Niederlande). Diese Verbindungen waren recht unzuverlässig. Gouverneur Schnee, der gute Kontakte zum portugiesischen Untergouverneur von Ibo hatte, aber auch den Beziehungen einiger deutscher Unternehmer war es zu verdanken, dass schließlich Anfang Oktober 1914 der 1. Postabgang (Lindi 26. September 1914/ Palma 9./10. Oktober 1914) des blockierten Deutsch-Ostafrika über Portu-

Dieser Beleg gehört zum 6. Postabgang über Portugiesisch-Ostafrika (ab Lindi Anfang April 1915), Transitstempel Lorenco Marques 04.05.1915, Ankunft in Deutschland Mitte Juli 1915.

giesisch-Ostafrika zustande kam. Diesem Postaustausch sollten noch zehn weitere folgen, wobei die beiden letzten am 5. August bzw. 6. September 1915 ab Lindi durch die portugiesischen Behörden nur noch für Post mit dem Ziel Portugiesisch-Ostafrika zugelassen wurden. Von diesen insgesamt elf Postabgängen haben lediglich sechs einen regulären portugiesischen Transitstempel (Palma, Ibo oder Lorenco Marques) erhalten, sieht man von einigen wenigen exotischen Ausnahmen ab. Die nach dem letzten Postabgang über Portugiesisch-Ostafrika am 6. September 1915 ab Lindi nicht mehr expedierte Post bezeichnet man als liegengebliebene Post. Diese als auch Post aus den letzten beiden noch erfolgten Postabgängen für außerhalb von Portugiesisch-Ostafrika bestimmte Sendungen wurden erst nach dem Kriege, im September 1919, an ihre Adressaten zugestellt. Sämtliche Post aus dem 1. bis 9. Postabgang wurde nach heutigem Forschungsstand bis spätestens 23. Oktober 1915 in Deutschland zugestellt. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass bereits beim 2. (??.11.1914 ab Lindi) und 9. Postabgang (5. Juli 1915 ab Lindi) keine Post für Deutschland, sondern lediglich ins Ausland gerichtete Sendungen durch die Portugiesen zugelassen wurden.

Was führte zu dieser schwankenden Haltung des neutralen Portugals gegenüber Deutschland? Bei Ausbruch des Krieges bestand eine deutschfreundliche portugiesische Regierung. Innenpolitische Entwicklungen in Portugal und nicht zuletzt auch der Naulila-Fall an der Grenze von Deutsch-Südwestafrika vergifteten das beiderseitige Klima und führten zu Argwohn und offen feindlichen Haltungen vieler Portugiesen. Obwohl sich Deutschland am 16. Juni 1894 mit dem Einmarsch von Oberst Schele im Kiongadreieck im Einvernehmen mit internationalem Recht befand (Kionga war Teil des Küstenstreifens unter Oberhoheit des Sultans von Sansibar, das später gegen Entschädigung an den Sultan von Sansibar durch das Reich übernommen wurde), liest man noch heute in portugiesischen Geschichtsbüchern von der deutschen Kionga-Annexion im Jahre 1894.

Brief aus der Zeit des 10. und 11. Postabganges, bei denen nur noch Post nach Portugiesisch-Ostafrika (POA) zugelassen wurde. Im Inneren solcher Briefumschläge wurde Privatpost nach POA als getarnte Geschäftspost gesandt. Metall-Zensurstempel, der nördlich und an Zubringerorten der Mittellandbahn zum Einsatz kam.

Mit Ausbruch des Krieges nahm auch der Druck Großbritanniens auf Portugal zu, um das letzte Schlupfloch Deutsch-Ostafrikas mit der Außenwelt zu schließen. Die Übergriffigkeit britischer Seestreitkräfte ging so weit, dass selbst neutrale portugiesische Schiffe nach deutscher Post durchsucht wurden. Die zeitweilige und gelegentliche Beförderung deutscher Post über Portugiesisch-Ostafrika, ohne sie der Kapstädter Zensur auszuliefern, war nur den bereits erwähnten engen Beziehungen des Gouverneurs und einiger Kaufleute in Deutsch- und Portugiesisch-Ostafrika zu verdanken. Auch nach Einstellung von nach außerhalb gerichteten Postsendungen über Portugiesisch-Ostafrika funktionierten die persönlichen Verbindungen weiter. Private Postsendungen wurden als getarnte Geschäftspost an Deckadressen in Portugiesisch-Ostafrika (z. B. Fa. Philippi & Co. oder Fa. Pechner) gesandt oder als sog. Schmuggelpost (in Bambusrohren eingeborener Wakonde, die beidseits der Grenze lebten) über die Grenze (Oktober 1915 bis Anfang März 1916) transportiert, nachdem diese Schmuggelroute bereits kurzzeitig (Oktober bis Dezember 1914) bestanden hatte. Diese Post wurde dann über die Häfen Portugiesisch-Ostafrikas nach Lissabon, Italien oder Rotterdam mit Ziel Deutschland weiterbefördert.

Infolge der starken weltweiten Dislozierung seiner Seestreitkräfte sah sich Großbritannien mehr und mehr mit Transportproblemen seiner erforderlichen Truppenverschiebungen konfrontiert. Folglich nahm der Druck der britischen Regierung auf Portugal zu, sämtliche in den Häfen Portugals, Angolas und Portugiesisch-Ostafrikas liegenden und dort in neutralen Häfen Zuflucht suchenden deutschen Schiffe zu beschlagnahmen. Portugal kam dieser „Bitte“ unter seiner neuen pro-britischen Regierung am 24. Februar 1916 nach und beschlagnahmte rund zwei Dutzend deutscher Schiffe. Das Deutsche Reich warnte Portugal in einer diplomatischen Note vor den Folgen für dessen Neutralität und erklärte am 9. März 1916 Portugal den Krieg, nachdem es sich geweigert hatte, seinen Neutralitätsbruch rückgängig zu machen. Damit war auch die Südgrenze des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes zu einer potentiellen Frontlinie geworden.

Kriegspostbelege Deutsch-Ostafrikas stellen wertvolle zeitgeschichtliche Dokumente dar. Einige Briefumschläge wurden infolge der Papierknappheit sogar mehrfach benutzt, weshalb eine innere und äußere Verwendung auf gleichen Papierstück nachgewiesen werden kann, die als stumme Zeitzeugen der damaligen schwierigen Verhältnisse anzusehen sind.

(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-Ostafrika (XXII)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Sehr seltene Barfrankierung aus Muansa (Archiv des Verfassers).

Bar- und Vorausfrankaturen – postalische Notmaßnahmen während des Krieges

Die Blockadedauer Deutsch-Ostafrika betrug bereits nahezu ein Jahr, als sich Mitte 1915 ein empfindlicher Mangel an Postwertzeichen bemerkbar machte. Davon waren die Postagenturen in größeren Orten und mit größerer postteilnehmender Einwohnerzahl betroffen. Die Bestände an Postwertzeichen hielten die größeren Postagenturen durch hohen Postwertzeichen-Verbrauch bei der Paketpost auch deshalb zurück, um Postsendungen über die Schlupflöcher zur Außenwelt (Portugiesisch-Ostafrika und weitere neutrale Länder) befördern zu können, denn ausländische Postverwaltungen mussten keine Frankaturprovisorien nach dem Weltpostvertrag (Artikel 11 in der Fassung vom 4. Juli 1891) akzeptieren und hätten die Möglichkeit gehabt, das Doppelte des Fehlportos vom Empfänger einzuziehen (Artikel 5 des Weltpostvertrages).

In dieser Situation (Mai 1915) entschied der Kaiserliche Postdirektor (Sitz seit 8. August 1914 in Morogoro), dass die sieben wichtigsten und mit je zwei Fachbeamten besetzten Postanstalten (Daressalam, Tanga, Morogoro, Moschi, Muansa, Tabora und Kigoma) das Porto für die stark zugenommene Anzahl an Drucksachen (z. B. Zeitungen als Streifbandsendung zu 2 ½ Heller) und Pakete bei Auflieferung am Schalter in bar zu vereinnahmen und diese Barvereinnahmung durch entsprechende dreizeilige Rahmen-Stempel („Fr. lt. Einn./Nachw. in/‚Ortsname'") auf der Sendung kenntlich zu machen. Für die jeweilige Portohöhe kamen verschiedene Zusatzstempel oder handschriftliche Portoangaben – zum Teil nacheinander, zum Teil parallel – zum Einsatz. Die genaue Beschreibung dieser Varianten ist ein sehr interessantes philatelistisches Thema, kann aber aus gegebenen Platzgründen im Rahmen dieser Darstellung leider nicht näher behandelt werden.

Jede dieser Barfrankierungen war vorschriftsmäßig durch zwei Fachbeamte gegenzuzeichnen. In der Praxis wurde davon jedoch oft abgewichen und lediglich eine Paraphe angebracht. Nachdem die Barvereinnahmung im Einnahme-Journal verzeichnet wurde, bekam die Sendung den Tagesstempel der Ortspostanstalt zum Nachweis der Annahme der Sendung. Dabei differieren die Farbvarianten der Barfrankierungsstempel von violett über rot und blau bis grau. Selbst grünliche Abschläge werden in der Fachliteratur erwähnt. Mit Bekanntmachung vom 20. Dezember 1915 legte der Kaiserliche Postdirektor zum 1. Januar 1916 die Einstellung sämtlichen Postwertzeichenverkaufes in den o. g. sieben Postagenturen fest, da der Markenbestand trotz der zunächst eingeschränkten Barfrankierung (nur bei Auflieferung am Postschalter) zusammengeschrumpft war. Anfang 1916 folgten die Postagenturen Amani und Wilhelmstal im Barfrankierungssystem, da auch ihre Postwertzeichenbestände infolge starker postteilnehmender Einwohnerzahl aufgebraucht war.

In Daressalam kam noch vor Lieferung des dreizeiligen Metall-Rahmenstempels durch die Kaiserliche Postdirektion ein drei- und vierzeiliger Langstempel aus Gummi ohne Einfassung zum Einsatz. Der dreizeilige Stempel wurde vom 8. bis 17. Mai 1915 für Drucksachen sowie der vierzeilige Stempel mit verkürzter Textform für die Paketpost und Postanweisungen benutzt. Die im Stempelkatalog (18. Auflage 2018) angegebene unterbrochene Einsatzzeit des Vierzeiler-Stempels vom 12. bis 19. Mai 1915 und vom 8. Januar bis 20. März 1916 entspricht nicht mehr dem aktuellen Forschungsstand. Seit einiger Zeit sind verschiedene Abstempelungen aus dem vermuteten Unterbrechungszeitraum (u. a. ein Paketkartenabschnitt über 2,50 R. vom 12.07.1915) bekannt geworden, die die These stützen, dass der Vierzeiler-Vorausfrankatur-Stempel selten, aber durchgehend im Einsatz war, wie bereits Wittmann in seinem zweibändigen Friedemann-Handbuch (4. Auflage) vermutete.

Zu den dreizeiligen Rahmenstempeln, die von der Kaiserlichen Postdirektion in Morogoro an die sieben Postanstalten geliefert wurden, bleibt noch nachzutragen, dass alle dem gleichen Muster folgten: „Frei lt. Einn./Nachw. in/‚Ortsname'". Alle Metall-Rahmenstempel kamen ab Ende Mai bzw. Anfang Juni 1915 mit Ausnahme von Kigoma (17. Mai bis 10. Mai 1916) zum Einsatz. Ihre Gebrauchs- und Einsatzzeit endete zwischen April und August 1916. Die Einsatzzeit des Metall-Barfrankaturstempels von Moschi endete infolge Vorrückens der britisch-südafrikanischen Truppen von Norden bereits am 20. April 1916. Für die Postagenturen Amani und Wilhelmstal hatte die

Amani-Barfrankatur vom 6. Juni 1916 (133. WAH-Auktion 27. Oktober 2018, Sonderteil Bredeney II, Los 598).

Kaiserliche Postdirektion in Morogoro keine Vorausfrankatur-Metall-Rahmenstempel vorgesehen. So musste man sich dort mit selbst hergestellten Provisorien behelfen. Wilhelmstal ließ einen dreizeiligen Metall-Rahmenstempel in enger Anlehnung an den Entwurf der Kaiserlichen Postdirektion herstellen, bei dem der Ortsname in Abweichung zu den gelieferten Postdirektionsstempeln nur aus Großbuchstaben bestand. Da Wilhelmstal mit lediglich einem Fachbeamten besetzt war, kann schlüssig vermutet werden, warum diese Vorausfrankierung von Januar bis 24. Mai 1916 nur auf Paketsendungen vorkam.

In Amani wich der Direktor des Biologisch-Landwirtschaftlichen Instituts (BLI), Prof. Zimmermann, der im Juni und Juli 1916 die Postagentur vertretungsweise nebenamtlich betreute, von dem Stempelsystem ab und schuf auf einem A4-Bogen mit Schreibmaschine geschriebene zweizeilige Gebühreneinnahmevermerke: „Fr. lt. Einn. Nachw/ in Amani“. Diese wurden später aus dem A4-Bogen ausgeschnitten und auf Briefe und Paketkarten mit Leim aufgeklebt. Interessant ist dabei, dass die dafür verwendeten leicht kursiv gestellten Schreibmaschinentypen identisch mit anderen erhalten gebliebenen Schreiben des BLI in Amani sind. Folglich müssen die Schreiben des BLI und die Amani-Barfrankaturzettel auf ein- und derselben Schreibmaschine getippt worden sein. Vielleicht gab es in Amani auch nur eine Schreibmaschine. Der Gebührensatz wurde handschriftlich mit Blaustift hinzugesetzt. Für diese Barfrankierungszettel gab es übrigens keine Genehmigung durch den Kaiserlichen Postdirektor. Da Amani keine schlanke Berliner Jahrestype „16“ aus dem Sperrbrecher „Marie“ erhalten hat, kann vermutet werden, dass man dort auch keine neuen Markenbestände aus der „Marie“ erhalten hatte. Dem Mangel begegnete Prof. Zimmermann, der kein Philatelist war, durch eben diese Barfrankierungszettel. Der bisher in nur einem Stück bekanntgewordene Barfrankierungszettel von Mombo (ähnliche Form wie in Amani) klebt auf einer Postanweisung über 1 Heller (!) und dürfte damit das philatelistische Souvenirinteresse des erzeugenden Postbeamten befriedigt haben.

Zur Beendigung der Barfrankierungszeit existieren heute keine Unterlagen in den Archiven mehr. Warum das Barfrankierungssystem in Kigoma, Muansa, Tabora und Tanga vor der feindlichen Besetzung der Orte eingestellt wurde, kann daher heute nicht mehr abschließend geklärt werden.

Da das Barfrankierungssystem der insgesamt neun Postagenturen eine Entlastung im Postwertzeichenverbrauch brachte, aber zum Ende des Jahres 1915 immer mehr Postagenturen in eine ähnliche Verbrauchssituation an Briefmarken kamen, ging man zu einer weiteren postalischen Notmaßnahme, dem Vorausfrankierungssystem, über. In Ermangelung ausreichender Mengen an Briefumschlägen wurde dem Postkunden die Möglichkeit gegeben, Blanko-Briefumschläge bei der seinem Wohnsitz nächstgelegenen Postagentur einzureichen, um sie mit dem Inlandsbriefporto (7 ½ Heller) freimachen zu lassen. Die Postagenturen sandten die ihnen übergebenen Umschläge nach Morogoro, Daressalam oder Tanga, wo diese das Dienstsiegel des Postdirektors (Morogoro) oder des Postamtes (Daressalam, Tanga) erhielten. Zusätzlich wurde ein zweizeiliger rahmenloser Stempel „Frankiert/mit 7 ½ H.“ oberhalb des Siegelabdruckes angebracht, der farblich von rot über blau bis violett variiert. Diese Notmaßnahme wurde mit dem 8. Januar 1916 in Kraft gesetzt. Die Zustellung der gesiegelten Briefe erfolgte von den drei zuständigen Postämtern/Postdirektion an die Einlieferer portofrei. Briefe des Vorausfrankierungssystems waren nur innerhalb des Schutzgebietes gültig. Die Vorausfrankierung endete zum 1. Juni 1916, die Umschläge behielten jedoch uneingeschränkt ihre Gültigkeit bis zum Kriegsende bzw. bis zur Besetzung der Orte, an denen der Nutzer ansässig war.

Das runde Dienstsiegel des Postdirektors in Morogoro hatte infolge des Verlegens vieler Einrichtungen in die Nähe des Gouvernements von Morogoro sowie des Einzugsgebietes der Mittellandbahn die weiteste Verbreitung. Es wurde seit Januar 1916, vermutlich ab dem Tag der Bekanntmachung, eingesetzt. Von diesem Rundsiegel finden sich Abschlags-Variationen in Violett- und Lilatönen. Etwa acht bis zehn Exemplare des Dienstsiegels existieren in weinroter Farbe, alle auf ungebrauchten Exemplaren. Die bereits früher geäußerte Vermutung, dass diese weinroten Abschläge die ersten ihrer Art waren und später durch ein violettes Stempelkissen ersetzt wurden, könnte die Farbvarianten erklären, da rötlichere Tönungen stets in die Frühzeit der Nutzung des Dienstsiegels fallen. Der schwarze Abschlag des Postdirektor-Siegels (sog. schwarzer Postdirektor) findet sich nur auf gebrauchten Briefumschlägen und soll die Zahl von zehn Exemplaren ebenfalls nicht überschreiten. Die Dienstsiegel der Postämter Daressalam und Tanga, die stets schwarz, grau oder blau sind, wurden ab Februar 1916 verwendet.

Seltene Zweifach-Frankatur: Bar- und Vorausfrankatur (Archiv des Verfassers).

Misch- oder sog. Zweifach-Frankaturen (Briefmarke + Vorausfrankierung bzw. Barfrankierung + Vorausfrankierung) entstanden durch Porto-Mehrbedarf, beispielsweise höherer Gewichtsstufe oder einer Zusatzleistung wie Einschreiben. Hingegen sind die extrem seltenen Dreifach-Frankaturen (Briefmarke + Vorausfrankierung + Barfrankierung) ausnahmslos philatelistischen Ursprungs.

(wird fortgesetzt)

Zweifach-Frankatur, bestehend aus Postwertzeichen und Vorausfrankatur mit nicht häufigem Stempel Mkumbara (Sammlung d. Verf.).

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-Ostafrika (XXIII)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Morogoro 14.08.1914 nach Hamburg-Altona, frankiert zum Auslandstarif (Privat-Sammlung, Archiv des Verfassers).

Deutsch-englischer Postaustausch während des Krieges

Pegasus-Postaustausch: Mit Ankunft am 6. Juni 1914 im Hafen von Daressalam wurde kurz vor Ausbruch des Krieges der kleine Kreuzer „Königsberg“ neuer Stationär auf der ostafrikanischen Station. Da SMS „Königsberg“ erst seit 1. April 1914 wieder in Dienst gestellt war, hatte es nach Besuch der Mittelmeerdivision mit seinem Flaggschiff SMS „Goeben“ und anschließender Fahrt durch den Suezkanal Zeit, seine noch wenig eingeübte Mannschaft zu trainieren. Dazu wurden Küstenfahrten entlang der ostafrikanischen Küste unternommen. Als sich die Kriegsgefahr verdichtete, verließ der Stationskreuzer auf Befehl des Admiralstabes der Marine am 31. Juli 1914 den Hafen von Daressalam, um einer möglichen feindlichen Einkesselung zu entgehen und weisungsgemäß im Indischen Ozean Kreuzerkrieg zu führen. Zur selben Zeit befand sich das britische Kap-Geschwader, bestehend aus den Kreuzern HMS „Hyacinth“, HMS „Astrea“ und HMS „Pegasus“, auf einer Patrouillenfahrt nach Mauritius. Am 29. Juli 1914 erreichte das Kap-Geschwader ein Befehl der britischen Admiralität, der es nach Zanzibar beorderte, um im Kriegsfalle britischen Handelsschiffen Schutz zu bieten und SMS „Königsberg“ als Gegner auszuschalten. Während der Dämmerung des 31. Juli 1914 gelang es dem Kommandanten der „Königsberg“, Fregattenkapitän Looff, die etwa 10 sm vor der Küste Daressalams zusammengezogenen Kreuzer des Kap-Geschwaders abzuschütteln und im Dunkel der Nacht unterzutauchen. HMS „Hyacinth“ wurde während der Suche nach SMS „Königsberg“ nach Südafrika beordert. Als am 8. August 1914 die unbefestigte und unverteidigte Stadt Daressalam durch großkalibrige Schiffsgeschütze der Kreuzer HMS „Astrea“ und HMS „Pegasus“ warnungslos beschossen wurde (vergl. Teil XXI der Serie), kam es nach der deutschen Niederlegung des Funkenturmes von Daressalam und Hissung der Weißen Flagge zwischen britischen Seestreitkräften und deutscher Verwaltung in Daressalam zu Waffenstillstandsverhandlungen. Ein britischer Parlamentär hatte unmittelbar nach Feuereinstellung die Waffenstillstandsbedingungen übergeben. Bei Erfüllung der Waffenstillstandsbedingungen seien die britischen Seestreitkräfte bereit, das Feuer einzustellen – so der Parlamentär. Er ergänzte, dass er nur diese militärischen Forderungen zu stellen habe und nicht autorisiert sei, zu verhandeln. Deutscherseits machte man den Parlamentär auf einen im Hafen liegenden Faustpfand aufmerksam. Deutsche Reichspostdampfer („Feldmarschall“ und „Tabora“) hatten bei Ausbruch des Krieges Zuflucht im Hafen von Daressalam gefunden oder wurden durch SMS „Königsberg“ gewarnt. Diese hatten 300 Postsäcke an Bord, die für Britisch- und Portugiesisch-Ostafrika bestimmt waren. Der Vertreter des Gouverneurs machte nun den Vorschlag, die für Britisch-Ostafrika bestimmten Postsäcke im Verhältnis 1:1 auszutauschen und bat den Parlamentär, da nicht für Verhandlungen autorisiert, den deutschen Vorschlag seinen vorgesetzten Dienststellen mitzuteilen. Bereits am folgenden Tag, dem 9. August 1914, erfolgte ein neuerlicher Besuch des Parlamentärs mit erweiterten Vollmachten. Der erste Postaustausch erfolgte also erst an diesem Tag und nicht am 8. August 1914, wie oft kolportiert wird. Diesem Postaustausch folgten weitere, der letzte dann Mitte September 1914.

Trotz des Einspruches des Kommandeurs der Schutztruppe, Oberstleutnant von Lettow-Vorbeck, war zwischen dem englischen Kommandanten von HMS „Astrea“, dem dienstältesten Seeoffizier an der ostafrikanischen Küste und Gouverneur Dr. Schnee das sog. Daressalamer Abkommen geschlossen worden. Den Bedingungen dieses Vertrages folgend, waren Stadt und Hafen von Daressalam den Engländern zu übergeben, die damit die Kontrolle über die gesamte ostafrikanische Küste ausgeübt hätten. Infolge der Nichtratifizierung durch die britische Regierung wurde dieses Besatzungsrecht über Stadt und Hafen nicht ausgeübt, und die deutsche Seite fühlte sich auch nicht daran gebunden.

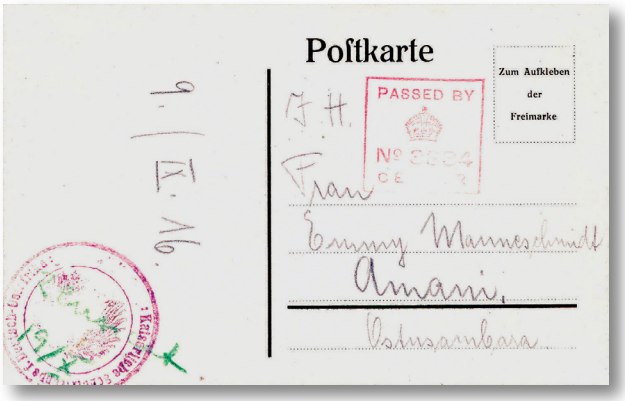
Die Engländer sichteten den Inhalt der Postsäcke auf der Suche nach verwertbaren militärischen Informationen, beispielsweise der Dislozierung der Schutztruppe, Artillerie-Befestigungen oder Gewässer-Verminungen usw. Dafür benötigten sie volle zwei Tage, bis am 11. August 1914 der zweite Postaustausch erfolgte. Auf britischer Seite durchliefen alle Sendungen unabhängig ihrer Leitrichtung die britische Zensurstelle in Zanzibar. Durch die Zensurbehörde in Zanzibar wurden die aus Daressalam stammenden Postsendungen zensiert und erhielten dort den typischen Dreiecksstempel „PASSED POSTAL CENSOR“. Einige dieser Postsendungen erreichten nach Sieben und Sichten der britischen Zensur- und Geheimdienststellen (Colonel Meinertzhagen u. a.) auch ihr Ziel.

In der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung (DOAZ) vom 12. August 1914 teilte das Kaiserliche Postamt Daressalam mit, dass „die Postverwaltung bei sich bietender Gelegenheit versuchen wird, Briefsendungen nach Zanzibar und darüber hinaus der englischen Postverwaltung zur Weiterbeförderung zu übermitteln. Da sämtliche Postsendungen der Zensur unterliegen, besteht jedoch nur dann Aussicht, daß sie weiterbefördert werden, wenn sie vollständig unverfänglichen Inhalts sind und keinerlei politische oder militärische Nachrichten enthalten. Am besten erfolgen diese Mitteilungen auf offenen Postkarten.“ Nachdem man zunächst von einer Auslandsfrankatur ausgegangen war und dies in der DOAZ mitgeteilt hatte, erschien zwei Tage später eine Bekanntmachung, nach der die Post über Zanzibar zum Tarif nach Deutschland und den Schutzgebieten zu frankieren sei. Dieser Umstand mag dazu beigetragen haben, dass die Mehrzahl der erhalten gebliebenen Pegasus-Belege zum Auslandstarif freigemacht wurde.

Von der abgehenden Post aus Deutsch-Ostafrika sind bis heute nur wenige Karten (keine Briefe!) bekannt geworden, die nachweislich zum Pegasus-Postaustausch gehören. Zusätzlich existieren von der ausgehenden Post eine Handvoll Postkarten ohne Zensurvermerk, die dem Pegasus-Postaustausch zugerechnet werden. Darunter befinden sich unfrankierte Dhau-Briefe, die den T-Vermerk im Kreis und den Zensur-Dreiecksstempel von Zanzibar tragen. Letztere sind nicht über Zanzibar hinaus befördert worden. Von der eingehenden Post nach Deutsch-Ostafrika, die weitaus seltener ist und unter denen sich auch Briefe befinden, sind bis heute viel weniger Belege als von der abgehenden Post bekannt geworden. Bei der eingehenden Post muss noch ein weiterer Umstand erwähnt werden: Neben dem dreieckigen Zensurstempel fanden auch papierne Zensurstreifen „Opened by Postal Censor/ZANZIBAR" Verwendung. Während die ausgehende Pegasus-Post mit dem 20. August 1914 endet, finden sich auf der eingehenden Pegasus-Post wesentlich spätere Daten bis Mitte (17.) September 1914.

Am 19. September 1914 näherte sich SMS „Königsberg" Zanzibar. Während der Nacht schlich sich SMS „Königsberg" an den Bewachern vorbei in den Hafen von Zanzibar und lag im Morgengrauen des 20. August 1914 HMS „Pegasus" direkt gegenüber. In dem sich entwickelnden Gefecht trafen HMS „Pegasus" mehrere Salven der 15,0 cm Kaliber der „Königsberg". Feuer und Rauch ließen das Einholen der britischen Kriegsflagge und das Setzen der Weißen Flagge auf deutscher Seite nicht erkennen, und so nahm das Unvermeidliche seinen Lauf. Die Tragik des Krieges sollte es sein, dass die unbeabsichtigte Totalvernichtung der „Pegasus" auch zum Todesurteil für die „Königsberg" wurde, der nun unerbittlich nachgestellt wurde, bis sie endgültig vernichtet war.

Duplex-Postaustausch: Am 15. Juni 1915 fand auf der Reede von Daressalam nach vorheriger britisch-deutscher Verständigung ein Kriegsgefangenen-Postaustausch statt, bei dem der englische Dampfer „Duplex" Post von englischen Kriegsgefangenen in Deutsch-Ostafrika sowie Post aus Deutsch-Ostafrika an deutsche Kriegsgefangene in englischen Lagern übernahm. Im Gegenzug wurden 64 Postsäcke für Deutsch-Ostafrika mit älterer Post übergeben. Belege aus diesem Postaustausch sind an ihren Aufgabe- und Ankunftsstempelsurvermerken erkennbar. Die Schwärzung der Aufgabepostagentur in Deutsch-Ostafrika erfolgte auf Grund der verhängten deutschen Zensur, um den die deutsche Post auswertenden Gegner/Geheimdienst nicht in die Lage zu versetzen, über Orte und ggf. Lage der Internierungslager für Feindstaatenangehörige innerhalb Deutsch-Ostafrikas informiert zu sein. Den Dampfer „Duplex" erwähnt Gouverneur Schnee in seinem Buch „Wie wir lebten und kämpften" (1919) als „stark besetzten und armierten Hilfsdampfer", der an der Blockade der „Königsberg" vor dem Rufiji-Delta am 23. Dezember 1914 teilnahm. Bei den aus Deutsch-Ostafrika abgehenden Sendungen britischer Kriegsgefangener handelt es sich auch um Post aus den Internierungslagern für Feindstaatenangehörige in Deutsch-Ostafrika. Diese speziellen postalischen Belege sind Gegenstand einer späteren Folge dieser Artikelserie.



Karte des ehemaligen BLI-Mitarbeiters Manneschmidt vermutlich aus dem südlichen Teil DOA's (Siegel!) in den nördlich der Mittellandbahn britisch besetzten Teil nach Amani, deutsche Zensur vom 19.10.1916, Postaustausch nach dem 19.10.1916 (Privat-Sammlung, Archiv des Verfassers).

Parlamentärspost: Mit Verlust der Mittellandbahn ab Mitte September 1916 bis Frühjahr 1917 kam es unter den kämpfenden Truppenteilen vereinzelt zu Postaustauschen unter weißer Flagge. Die Initiative zu diesem Postaustausch ging von britischer Seite aus, deren Interessenslage auf die Versorgung britischer Kriegsgefangener mit Lebensmittel, Bekleidung und Post in deutscher Hand zielte. Im Gegenzug konnte die kämpfende deutsche Truppe in geringem Umfang Post in dem bereits besetzten Teil Deutsch-Ostafrikas an den Parlamentär/Kurier des Gegners übergeben. An diesem Postaustausch war keine deutsche oder britische Post beteiligt. Damit erübrigten sich auch Frankaturen und Aufgabestempel. Lediglich die Abdrücke der Zensurstempel mit oder ohne Paraphe des jeweiligen Zensors kennzeichnen diese Post. Auf britischer Seite kamen verschiedene Zensurstempel der beteiligten Militärformationen (Unterscheidung durch vierstellige Nummern im umrahmten Quadrat) und auf deutscher Seite der seinerzeitige Daressalamer Zensurstempel sowie ein aptiertes Schutztruppensiegel zum Einsatz, das vor Beginn der britisch-belgischen Offensive im Raum Moschi verwendet wurde. Deutscher Zensor erhalten gebliebener Parlamentärspost war vielfach Dr. Dieterich, der in den ersten Augusttagen nach Ausbruch des Krieges als deutscher Parlamentär in Belgisch-Kongo festgenommen wurde und sich nachts in einem Einbaum quer über den Tanganjikasee (ca. 60 km) zurück nach Kigoma im wahrsten Sinne des Wortes „durchgerudert" hatte. Das Verfahren der Parlamentärspost wurde mit dem Wechsel von General Smuts zu General Hoskins im Amt des Oberbefehlshabers während des Januar 1917 abgebrochen.

(wird fortgesetzt)

Kilimatinde 11.06.1915, von der Zensur geschwärzter Name der Postanstalt im Poststempel; Brief eines britischen Kriegsgefangenen nach England aus dem Kriegsgefangenen-/Internierungslager Kilimatinde [Foto: Württembergisches Auktionshaus, Sammlung Bredeney (Teil 7) 5. Juni 2021, Los 286].

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-Ostafrika (XXIV)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Blockadepost Salale 15.03.1915 (Foto: 40. Vogenbeck-Auktion, 8. April 2000, Los: 393).

Blockadepost und sog. „Königsberg-Ausgabe"

Dem Bericht des Postdirektors von Deutsch-Ostafrika an das Reichspostministerium vom 31. Dezember 1915 ist zu entnehmen, dass bereits Anfang August 1914 durch das Gouvernement in Daressalam und Lindi Überwachungsstellen (Zensurstellen) für den Postverkehr eingerichtet wurden. Für diese Postzensur wurden besondere Stempel angefertigt und in Benutzung genommen. Das in Daressalam (später Morogoro) benutzte Metall-Rundsiegel „Zensur passiert/Kaiseradler/Deutsch-Ostafrika" wurde bereits in Teil XXI beschrieben.

In der Zeit vom 18. Februar bis 9. März 1915 wurde das vorhandene Bezirksamtssiegel Lindi („Kaiserliches Gouvernement von Deutsch-Ostafrika/Kaiseradler/Bezirksamt Lindi") zur Postzensur benutzt. Diese Zensurform existiert mit und ohne handschriftlicher Paraphe „Zensur passiert" und ist sehr selten und von Sammlern sehr gesucht. Für die Überwachungsstelle Lindi wurde noch ein weiterer, dreizeiliger Stempel „Zensur passiert/Lindi, den … 191/Der Kaiserliche Bezirksamtmann" angefertigt. In dieser Form war der Stempel jedoch nur wenige Tage in Gebrauch und ist nur auf eingehender Post aus Januar und Februar 1915 bekannt geworden. Aus Gründen der Geheimhaltung wurde der Stempel bis auf die erste Zeile „Zensur passiert" aptiert (verkürzt) und in Lindi für ausgehende Post benutzt. Seine Einsatzzeit ist vom 14. April bis 13. Oktober 1915 nachgewiesen. Die Stempelfarbe variiert von schwarzen bis zu violetten Stempelabdrucken. Belege mit dieser Zensurform sind nicht gerade häufig, aber im Vergleich mit Abschlägen des Lindi-Dienstsiegels nehmen sich diese Belege fast schon als Massenware aus. Die unterschiedlichen Häufigkeiten dieser beiden Lindi-Zensuren haben im Stempelkatalog der ArGe bisher leider keinen adäquaten Niederschlag gefunden.

Während des Gefechts mit HMS „Pegasus" (siehe Teil XXIII) erlitt SMS „Königsberg" einen nicht auf See zu behebenden Maschinenschaden. Deshalb verließ der Kreuzer den Indischen Ozean als Operationsgebiet und suchte im Rufiji-Delta Zuflucht, um die havarierten Maschinenteile auszubauen und über Land nach Daressalam zur Reparatur zu schaffen. Ursprünglich war geplant, die Besatzung der „Möwe" für Sicherungsaufgaben von Kreuzer und Delta zu nutzen, die jedoch am Tanganjikasee unabkömmlich war. Korvettenkapitän a. D. Schoenfeld eilte aus Tanga herbei und stellte in Daressalam eine Expeditionstruppe zusammen, die als „Abteilung Delta" den Küstenschutz für Kreuzer und Delta übernahm. Als britische Seestreitkräfte den bei Lindi liegenden DOAL-Dampfer „Präsident" als Prise durchsuchten, fanden sie eine von der „Königsberg" in Salale ausgestellte Quittung für die von SMS „Möwe" abgegebenen Kohlen. Die deutsche Gründlichkeit half schließlich dem Kriegsgegner, das Versteck der „Königsberg" zu finden. Beschlagnahmte detailtreue Seekarten des Rufiji-Deltas aus der „Präsident" taten ihr Übriges.

Die 8 ½ Monate von der Entdeckung der „Königsberg" durch ein britisches Flugzeug im Rufiji-Delta am 30. Oktober 1914 bis zu ihrer physischen Vernichtung am 11. Juli 1915 wird als Blockadezeit bezeichnet. Jedes Besatzungsmitglied hatte einmal monatlich Gelegenheit, Post an seine Angehörigen zu schreiben. Als Blockadepost wird diejenige angesehen, die von einem Besatzungsmitglied der „Königsberg" innerhalb dieses Zeitraumes nach außerhalb des Schutzgebietes gerichtet wurde und seinen Adressaten erreicht hat oder zumindest erreicht haben könnte. Firmen-Eingangsstempel mit entsprechendem Datum oder Durchgangsstempel von Deckadressen (beispielsweise in Brüssel) sind dabei über jeden Zweifel tatsächlicher Beförderung erhaben. Als postalisches Schlupfloch der Blockadepost zur Außenwelt fungierten die Postabgänge über Portugiesisch-Ostafrika mit oder ohne portugiesische Durchgangsstempel (siehe Teil XXI). Die Identifizierung der Blockadepost wird dadurch erschwert, dass es der Besatzung untersagt war, Absenderangaben oder Absendeorte aus Gründen der Geheimhaltung auf den offen zu zensierenden Postkarten zu vermerken. Nach Bekanntwerden des Liegeplatzes der „Königsberg" wurde dieser Befehl allerdings weniger streng gehandhabt, weshalb dennoch Belege mit Absenderangaben existieren. Die Blockadepost trägt meist den Poststempel von Lindi, selten von Mohoro oder Salale. Sämtliche Blockadepost wurde gesammelt nach Lindi zur Zensur geschafft und von dort weiter transportiert. Post der Abteilung Delta gehört hingegen nicht zur Blockadepost!

Einige Zeit vor oder nach der endgültigen Versenkung der „Königsberg" wurden die Markenbestände ihrer Marineschiffspostausrüstung in Form von Germania-Marken geborgen. Zu diesen Germania-Marken kamen übrigens auch die Bestände der Marineschiffspostausrüstung von SMS „Möwe" und weiterer Schiffe. Für die ausschließliche Verwendung dieser Germania-Marken im Innendienst war die lautende Währungsbezeichnung auf Pfennig verantwortlich, die postalisch im Umrechnungsverhältnis 1 Rupie = 1,33 Mark verwendet wurde. Für die Nutzung dieser Germania-Pfennig-Werte im Schutzgebiet war es unerheblich, ob diese Marken im Seewasser lagen oder infolge des Tropenklimas ihres rückseitigen Gummis verlustig gingen bzw. mit oder ohne zusätzlichen Leim aufgeklebt wurden. In jedem Fall waren sie eine willkommene Ergänzung des sich mehr und mehr bemerkbar machenden Postwertzeichenmangels im Schutzgebiet. Die Postdirektion, die am 8. August 1914 von Daressalam nach Morogoro ver-

legt worden war, ergänzte mit diesem Markenbestand den Mangel an Postwertzeichen in denjenigen Postagenturen, die nicht am Bar- und Vorausfrankierungssystem (siehe Teil XXII) teilnahmen. Im Einzelnen waren dies die Postagenturen Bagamojo, Bukoba, Dodoma, Kilwa, Korogwe, Mohoro, Mombo und Pangani. Je nach postteilnehmender Einwohnerzahl wurden ihnen die Werte zu 3, 5 10, 20 und 50 Pfennig sowie der 1 Mark in unterschiedlicher Anzahl zugeteilt. Letzterer wurde lediglich in zehn Exemplaren an Bukoba und 30 Exemplaren an Mombo ausgegeben. Damit waren die zwei Bogen, die zur zur Verfügung standen, aufgeteilt. Das einzig erhalten gebliebene Stück mit dem Datum vom 04.01.1916 aus Mombo gilt als verschollen.

Anfang der 1990er Jahre sorgte das Auftauchen eines 1-Mark-Wertes mit Stempel Mombo 08.05.1916 auf Postanweisungsabschnitt (!) aus einer angeblichen schweizerischen Erbschaft und Quelle für Furore, die dem damaligen BPP-Prüfer Reinhold Siebentritt zur Prüfung vorgelegt und von ihm als Fälschung erkannt wurde. Eigentlich hätte es jedem DOA-Kriegspostsammler sofort auffallen können und müssen, dass der 1-Mark-Wert (= 0,75 Rp.) nicht auf Postanweisungsabschnitt A.24 existieren kann, da die Höchstgebühr einer Postanweisung innerhalb Deutsch-Ostafrikas 60 Pfennig = 45 Heller betrug und Mombo zudem überhaupt nicht am Postanweisungsverkehr teilnahm. Weiterhin kommt der Umstand hinzu, dass die Untervariante dieser Postanweisung A.24 zu diesem Zeitpunkt im Schutzgebiet nicht verwendet wurde, was sich durch eine Registrierung der bekannten Postanweisungen aus Deutsch-Ostafrika problemlos nachweisen lässt. Die 1 Mark Mombo 08.05.1916 wäre im Falle ihrer Echtheit eine philatelistische Sensation und Weltrarität gewesen, die eine plausible Erklärung bisheriger Verborgenheit sowie der Provenienz ihrer Herkunft bedurft hätte. Auch ein waagerechtes Pärchen des 50-Pfennig-Wertes Germania mit Stempel Mohoro ??.??.1916 (Stempel nicht vollständig lesbar) tauchte aus derselben Quelle auf, das lediglich mit rotem Prüfstempel „Bothe“ rückseitig signiert war. Bei der Seltenheit der Marken (Mohoro erhielt lediglich zehn Stück dieses Wertes) wäre ein Attest des Prüfers (Bothe) zu erwarten gewesen. Siebentritt verneinte die (Nach-)Prüfung am 25. August 1992 und bezog sich dabei lediglich auf die „Stempelfarbe“, die mit Vergleichsstücken von Mohoro aus 1916 nicht übereinstimmte.

Die genannten Postagenturen verwendeten die sog. „Königsberg-Marken“ auch in unterschiedlichen Nutzungszeiträumen, der aber insgesamt nach aktuellem Kenntnisstand im Zeitraum 31. Dezember 1915 bis 18. August 1916 liegt. Deren ausschließliche Verwendung im Innendienst auf Postformularen hat sie selten gemacht, denn sie wurden vielfach auf Paketkarten (mit und ohne Ergänzung durch Marken der Schiffsausgabe von Deutsch-Ostafrika) verwendet. Paketkarten mit dieser ganz besonderen Art von Mischfrankatur aus Germania- und Schiffsausgabe dürften 20 Stück kaum übersteigen. Sie sind sehr gesucht und rangieren preislich auf dem Niveau eines schon recht gut ausgestatteten Kleinwagens.

Der Mangel an Postwertzeichen im Schutzgebiet war mit Ankunft des Sperrbrechers „Marie“ am 16. März 1916 in der Ssudi-Bucht (zwischen Kilwa und Mikindani gelegen) behoben, weil in der Ladung des Schiffes, gut versteckt vor fremder Durchsuchung, Markenbestände der Schiffszeichnung mit Wasserzeichen aus der Reichsdruckerei in Berlin und die (schlanken Berliner) Ersatzjahrestypen „16“ und „17“ für alle Nicht-Räderstempel mitgeführt wurden. Diese Bestände wurden nach Bergung auf die Postanstalten verteilt. Von der Einbeziehung der Postanstalten, die nördlich der Usambarabahn lagen, wurde verzichtet, da mit Beginn der Offensive im März 1916 mit einer schnellen Besetzung durch die britisch-südafrikanischen Truppen unter General Smuts, spätestens im Mai, gerechnet wurde. Vor diesem Hintergrund ist die seit vielen Jahren geführte Diskussion, ob zum Beispiel Korogwe oder Amani eine schlanke Berliner „16“ erhalten haben, obsolet. Für beide Orte ist belegt, dass die breite Sansibar „16“ bis zum Letzttag in Benutzung war. Am 31. Mai 1916 wurde das Verbot der Abgabe von Postwertzeichen durch den Postdirektor mit Wirkung vom Folgetag aufgehoben. Gebrauchte 1-Rupie-Werte mit Wasserzeichen wurden erst nach Kriegsende bekannt, Ganzstücke sogar erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Königin von Deutsch-Ostafrika (MiNr. 38 = 1 Rupie mit Wasserzeichen) wurde vermutlich in nur in ganz wenigen Bogen mit dem Sperrbrecher „Marie“ nach Deutsch-Ostafrika gebracht. Ihre Existenz zeugt vom Wagemut, Widerstandsgeist und Durchhaltevermögen der beteiligten Männer. Nach Reparatur der zusammengeschossenen „Marie“ gelang ihnen ein weiterer Husarenstreich – der Durchbruch quer über den Indischen Ozean nach Niederländisch-Indien.

(wird fortgesetzt)

20 Pf Königsberg-Ausgabe aus Mombo 01.06. 1916, (Foto: 90. WAH-Auktion, 28. August 2004, Los 4610).

Königsberg-Frankatur: Paketkarte Kilwa 18.01.1916 (Foto: 31. Kruschel-Auktion, 7.-8. Juni 1991, Los 605, ex Sammlung Romanow).

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-Ostafrika (XXV)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Kilimatinde 12.01.1915 von einem englischen Kriegsgefangenen in seine Heimat. Zensursiegel „Sanitätsdienststelle Kilimatinde“ mit handschriftlichem Vermerk „gesehen“ (Vorlage: Privat-Sammlung E.).

Internierungslager für Feindstaatenangehörige in Deutsch-Ostafrika

Ausländische Staatsangehörige, die sich zum Zeitpunkt des Krieges in Deutsch-Ostafrika aufhielten, wurden, sofern sich Deutschland mit deren Heimatländern im Krieg befand, interniert, wenn diese ihrer Neutralitätspflicht zuwiderhandelten (Spionage oder Informationsweitergabe an Kriegsgegner) oder die Behörden Deutsch-Ostafrikas sich deren Loyalität nicht sicher sein konnten. Etwa im Oktober 1914 trafen in Deutsch-Ostafrika Nachrichten ein, nach denen die Engländer nicht nur in Britisch-Ostafrika, sondern auch in Indien deutsche Missionare interniert hatten. Widerwillig entschloss sich der Gouverneur zur Durchführung einer ähnlichen Vergeltungsmaßnahme in Deutsch-Ostafrika. So wurden schließlich auch Missionare und Missionspersonal Teil des Internierten-Personenkreises. Nachdem Großbritannien massiven Druck auf neutrale Staaten (u. a. Portugiesisch-Ostafrika) und den über diese Länder abgewickelten Postverkehr Deutsch-Ostafrikas ausübten (vergleiche Teil XXI dieser Serie), verhängte Gouverneur Dr. Schnee als Repressalie die Nichtaushändigung der Post an britische Kriegsgefangene und Internierte. Im Unterschied zu den Kriegsgefangenen, die in den Verantwortungsbereich des Kommandos der Schutztruppe fielen, war für die Zivilinternierten das Gouvernement zuständig. Der Gouverneur hatte dazu alle nachgeordneten Stellen angewiesen, für die feindlichen Staatsangehörigen angemessen zu sorgen (sie erhielten als Verpflegung Rationen, die denen der Offiziere der Schutztruppe entsprachen) und diese höflich zu behandeln, da ja kein Krieg gegen Personen, sondern gegen Großbritannien geführt werde.

Tabora: Zunächst wurden Internierte in einem Aufnahmelager in Tabora konzentriert. Dieses Aufnahmelager existierte von August bis Anfang Oktober 1914. In der Zeit von Mai 1915 bis 19. September 1916 wurde das Lager Tabora reaktiviert und zum Hauptlager. Bei der Besetzung Taboras durch die Belgier wurden etwa 35 Missionare und 160 weitere Zivilpersonen (darunter 100 Engländer) aus diesem Lager befreit. Die aus diesem Lager bekannt gewordenen Belege stammen aus September 1914 und tragen unterschiedliche Zensuren: einmal den bekannten Daressalamer Rundstempel, zum anderen den einzeiligen und sehr seltenen roten Stempelabdruck „Zurück. Keine Befoerderunggelegenheit“, der aus einem Kindersetzkasten stammte und offenbar von einem nicht muttersprachlichen Handwerker zusammengestellt wurde und stets mit dem fehlenden „s“ zwischen den zwei „g“ auftritt. Von diesem roten Stempelabdruck existieren bis heute lediglich drei bekannte Belege. Alle Belege aus Tabora wurden postalisch freigemacht.

Kilimatinde: Das erste fest eingerichtete Internierungslager entstand in Kilimatinde, im Bereich der Mittellandbahn. Die Boma (früher Stationierungsort der 4. Kompanie der Schutztruppe mit Nebenstelle Singidda) war infolge des Abrückens der Schutztruppenkompanie zur Front frei geworden und befand sich an einem verhältnismäßig gesund gelegenen Platz, der logistisch eine rasche Verlegung der Zivilinternierten beim Vormarsch feindlicher Truppen ermöglichte. Dieses Lager bestand vom 1. Oktober 1914 bis Mai 1916. Aus diesem Lager existiert Post mit dem Siegel „Sanitätsdienststelle Kilimatinde“ bzw. „Eingeborenengericht Kilimatinde“ (nur ein Beleg) jeweils mit Kaiseradler, die als Zensursiegel benutzt und zusätzlich mit handschriftlich „gesehen“ abgezeichnet wurden. Die bekannten Belege sind mit einer Ausnahme alle freigemacht. Die postalische Stempelung der Sendungen erfolgte durch die Postagentur, die sich in der Boma befand.

Kiboriani: Dieses Lager wurde in der früheren englischen Missionsstation der „Church Missionary Society“ (CMS) eingerichtet und bestand von Februar 1915 bis Februar 1916. Die Post wurde mit einem örtlich hergestellten Siegel mit Kaiseradler und Inschrift „Wahckommando Kiboriani“ zensiert. Man beachte die vertauschten Buchstaben im Wort „Wachkommando“! Das handschriftlich angebrachte Wort „gesehen“ wurde üblicherweise neben den Siegelabdruck gesetzt und ist nahezu nie leserlich. Die postalische Behandlung der Postsendungen aus diesem Lager erfolgte in der Postagentur Mpapua. Post aus diesem Lager ist ebenfalls stets freigemacht. Die Verlegung dieses Lagers erfolgte auf Betreiben der Schutztruppe, die diese Station bei ihrem Rückzug Richtung Süden als Lazarett benötigte.

Buigiri: Auch dieses Lager war eine frühere englische Missionsstation der „Church Missionary Society“ (CMS) und existierte von Februar bis zum 22. April 1916. Es befand sich etwa 10 km südlich der Station Kikombo in unmittelbarer Nähe der Mittellandbahn. Alle Insassen des Lagers Kiboriani wurden im Februar 1916 von dort nach Buigiri verlegt. Das Zensursiegel von Kiboriani wurde in Buigiri weiterbenutzt. Der übliche handschriftliche Vermerk „gesehen“ wurde in Buigiri um den ebenfalls handschriftlichen Vermerk „Schenk, Gefr. Buigiri“ mit entsprechendem Datum auf den bisher bekannten Belegen ergänzt, die postalisch ausnahmslos den Bahnpoststempel der Mittellandbahn tragen. Das Lager Buigiri beherbergte etwa 100 Gefangene (Engländer, Belgier) und einige Zivilinternierte, darunter Italiener. Interessant im Zusammenhang mit dem Lager Buigiri ist, dass sich Belege erhalten haben, die an internierte Italiener (65 lebten 1914 in Deutsch-Ostafrika) gerichtet sind. Dazu sei ergänzt, dass in Deutsch-Ostafrika lange Zeit unbekannt blieb, auf welcher Seite Italien im Krieg stand und dass Italien am 3. Mai 1915 den Dreibund aufkündigte und am 23. Mai 1915 Österreich-Ungarn den Krieg er-

klärte. Die bekannten Belege sind entweder mit Marke oder Vorausfrankierung freigemacht. Buigiri-Belege sind sehr selten, da das Lager nur kurze Zeit bestand.

Wilhelmsthal: Dieses Lager war mit Missionaren der „Universities Mission to Central Africa“ (UMCA) aus Korogwe belegt. Dieses Lager existierte von Ende August 1914 bis Juni 1915. Bis heute ist keine Post aus diesem Lager bekannt geworden.

Kondoa-Irangi: Dieses Lager existierte vom 10. September 1914 bis 31. Juli 1915. Wer genau in diesem Lager interniert wurde, ist nicht bekannt. Post aus diesem Lager ist bis heute nicht bekannt geworden.

Mahenge: Dieses Lager wurde neu errichtet und bestand von Juni 1916 bis Mitte 1917. Es diente hauptsächlich zur Unterbringung von Kriegsgefangenen, aber auch einiger weniger Zivilisten. Belege aus dem Lager Mahenge gehören zu den seltensten Interniertenbelegen Deutsch-Ostafrikas überhaupt. Nicht grundlos wurde der Preis für den/die Beleg(e) aus diesem Lager im Stempelkatalog der ArGe mit „LP“ (Liebhaberpreis) bewertet. Bei den bis heute bekannt gewordenen Belegen bzw. Belegstücken wurden zwei unterschiedliche Zensurstempel (?) eingesetzt: einmal das Siegel der Schutztruppe aus dem südlichen Teil, das vormals im Raum Moschi Verwendung fand, und zum anderen das Siegel „Kaiserliche Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika/Militärbefehlshaber für Mahenge und Ssongea“ mit mittigem Kaiseradler. Von diesem einmaligen Beleg fehlt jedoch die Briefrückseite. Die Diskussion, ob der erstgenannte Beleg zum Lager Mahenge gehört, tobt nun schon seit Jahren in einer Art Glaubenskrieg der Kriegspostsammler Deutsch-Ostafrikas. Was m. E. gegen eine Zuordnung zum Lager Mahenge spricht, ist, dass dieses Siegel sonst nur im Raum Lindi zum Einsatz kam, obwohl sich die militärische Situation in und um Lindi zu diesem Zeitpunkt zuungunsten der Deutschen verändert hatte und dass dieser Beleg zu den Parlamentärsbriefen gehört, die unter weißer Flagge ausgetauscht (vergleiche Teil XXIII dieser Serie) und nicht freigemacht wurden. Es ist bisher kein weiterer Fall bekannt geworden, bei dem Post von in Deutsch-Ostafrika internierten oder kriegsgefangenen Personen unter weißer Flagge ausgetauscht wurde. So gesehen ist der erstgenannte Brief eine Kriegspostrarität ersten Ranges, aber ob aus dem Lager Mahenge stammend, lasse ich mal dahingestellt. Der zweitgenannte Beleg, oder besser das Belegstück, zeigt den Stempel der Postagentur Mahenge vom 29.07.1916 (mit schlanker Berliner Jahrestype „16“), ergänzt um das handschriftliche „gesehen“, das ja für die meisten anderen Lager eben auch typisch war. Die Postagentur befand sich im linken Untergeschoss des Haupthauses (mit Turm) der Boma (vergleiche Teil VIII dieser Serie). Der Beleg wurde vom Lager Mahenge (Vorausfrankatur Morogoro, 7 ½ Heller) an den Kriegsgefangenen Flamand (belgischer Leutnant) in das Internierten- und Kriegsgefangenenlager Tabora adressiert. Dieser Beleg bzw. dieses Belegstück stammt zweifelsfrei aus dem Lager Mahenge und befand sich über viele Jahre in einer spektakulären Kriegspost-Sammlung Deutsch-Ostafrikas.

Mahenge 29.07.1916, von einem Gefangenen bzw. Internierten im Lager Mahenge an den belgischen Leutnant Flamand im Lager Tabora. Einziger und zweifelsfrei bekannter Beleg aus diesem Lager (Vorlage: Privat-Sammlung B.).

Belege dieser Art sind sehr selten. Lediglich zwei Belege wurden nicht freigemacht; die Forschungen über die Lager sind nicht abgeschlossen. Die postalischen Stempelabdrucke wurden geschwärzt, um den Abgangsort und damit die Lage der Lager nicht dem Feind frei Haus zu liefern. Zuweilen wurden die Zensursiegel so angebracht, dass der Ort im Siegel nicht lesbar war. Wie kam es nun dazu, dass Internierte Post an ihre Angehörigen schicken durften? Reverend Spanton beantwortet diese Frage in seinem 1917 publizierten Buch „In German Goals“. Dort heißt es, dass den Insassen des Lagers Kilimatinde drei Gelegenheiten gegeben wurden, Briefe nach Hause zu schreiben, aber zweimal kamen die Briefe nicht aus der Kolonie heraus. Anhand der wenigen erhalten gebliebenen Briefe kann man für Kilimatinde folgende Daten feststellen: 12. Januar, 11. Juni und 12. Oktober 1915. In Kiboriani war dies mindestens am 11. Oktober 1915 möglich. Spanton berichtet auch von einer Gelegenheit, Post aus dem Lager Tabora nach Hause schreiben zu dürfen. Gouverneur und britischer Geschwaderchef hatten vereinbart, dass ein britisches Kriegsschiff Daressalam anlaufen und bei dieser Gelegenheit Briefe der Internierten und Kriegsgefangenen mitnehmen würde, damit ihre Angehörigen informiert werden könnten. Diese Post sollte über Sansibar nach Europa befördert werden, durfte aber keinerlei politische oder militärische Mitteilungen enthalten. Etwa zehn Tage nach Verfassen dieser Briefe erhielten die Kriegsgefangenen und Internierten Post, die der britische Kreuzer mitgebracht hatte. Ungeachtet kriegerischer Konfrontation zwischen Deutschland und Großbritannien hatte sich die Humanität durchgesetzt und die Familien der Gefangenen und Internierten in Gewissheit über das Schicksal ihrer Angehörigen versetzt. Als die Schutztruppe durch den Vormarsch der Alliierten südlich der Mittellandbahn abgedrängt wurde, ließen die Deutschen die Internierten frei. Kriegsgefangene gingen hingegen zusammen mit der Schutztruppe nach Süden.

(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-Ostafrika (XXVI)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Taveta-Bedarfs-Auslandsbrief 15 H. nach Portugiesisch-Ostafrika vom 3.5.1915 mit rückseitigem portugiesischen Durchgangs- und Eingangsstempel (23.6.15); sehr seltener Bedarf an Deckadresse „Philippi & Co." [138. WAH-Auktion (5.6.2021) – Sonderteil Bredeney VII, Los 282].

Die Feldpost Deutsch-Ostafrikas 1914–1918 (I)

Das Sammeln der Feldpost Deutsch-Ostafrikas begann, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in der zweiten Hälfte der 1920er bis Mitte der 1930er Jahre, als die britische Administration des Tanganjika-Territoriums seit 1925 die Rückkehr deutscher Siedler wieder gestattete. Diese „Neusiedler" konnten nunmehr auf öffentlichen Auktionen frühere Farmen „zurückkaufen" oder „mieteten" von den neuen Besitzern ihr ehemaliges Eigentum zurück. Die neuen und zum Teil alten Siedler wurden von Händlern und Sammlern in der Heimat beauftragt, nach Poststücken der Kriegs- und Feldpost im früheren Deutsch-Ostafrika Ausschau zu halten. Bekannte Sammler der Kriegs- und Feldpost Deutsch-Ostafrikas nahmen in dieser Zeit parallel Kontakt mit den überlebenden Angehörigen der ehemaligen deutschen Schutztruppe auf und fragten bei diesen nach Briefumschlägen, Postkarten und Briefinhalten seinerzeitiger Kriegspost an. Die sich bis heute detailreich mit den Feldpoststempeln Deutsch-Ostafrikas befassende Literatur[1] liegt größtenteils mehr als 70 Jahre zurück. Seitdem sind neue Erkenntnisse zu den bei den mobilen Feldpoststationen weiterverwendeten Ortsstempeln mit Ausnahme von Urundi[2] weitestgehend ausgeblieben. Alle Stempel der Feldpoststationen Taveta und der FPSt 1-3 wurden 1914 von einem aus Sansibar stammenden und in Tanga ansässigen singhalesischen Goldschmied hergestellt.[3] Nach einigen Quellen soll es sich dabei um den selben Goldschmied gehandelt haben, der auch Matrize und Patrize des goldenen 15-Rupien-Stückes geschnitten hat. Interessant ist zudem, dass es zwischen den Feldpoststationen 1-3 personelle und örtliche Überschneidungen als auch Stempel-Wechsel bei der Nutzung durch verschiedene militärische Formationen der Schutztruppe gegeben hat.

1. Die Feldpoststation Taveta: 1.10.1914–31.7.1915

Am 13. August 1914 stellte Hptm. d. R. v. Prince als dienstältester Offizier im Kilimandscharogebiet dem Assistant District Commissioner La Fontaine ein Ultimatum betreffs Räumung von Taveta. Auslöser dieses Ultimatums war die aus Sansibar eintreffende Nachricht über die beabsichtigte Landung von 500 Mann indischer Truppen in Mombasa zur Verstärkung britisch-südafrikanischer Truppen, die die deutschen Truppen im Kilimandscharogebiet zusätzlich bedrohen sollten. Um diese Verstärkung im Kilimandscharogebiet wirksam zu unterbinden, musste die Ugandabahn bei Voi, rund 90 km von Taveta entfernt, zerstört werden. Ein Zugang von Moschi nach Voi bestand lediglich über den Ort Taveta, der in einer wasserlosen Steppe lag und der die dafür erforderliche strategische Gewähr bot. Hptm. d. LW Hering überschritt am 15. August 1914 nachts den Himofluss und konnte sich in den Besitz der nördlich und südlich der über den Lumi nach Taveta führenden Brücken bringen. Der durch nächtliche Schüsse gewarnte Gegner entkam, wobei Taveta nach kurzem Feuergefecht in deutsche Hand fiel. Mit Datum vom 1. Oktober 1914 teilte der Amtliche Anzeiger für Deutsch-Ostafrika zur allgemeinen Kenntnis mit: „In Taveta ist in Verbindung mit der dort eingerichteten Feldtelegraphenanstalt heute eine deutsche Feldpoststation eröffnet worden. Sie besorgt gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen, Postanweisungen und Pakete. Die Taxen sind dieselben wie für Moschi. Moschi, den 1. Oktober 1914, Der Kaiserliche Postdirektor Rothe". Eine Postverbindung bestand mit Moschi (1 Tag). Diese Feldpoststation existierte bis zum 31. Juli 1915. Ab dem 1. August 1915 erfolgte der Postdienst für Taveta von Moschi aus. Die Feldpoststation Taveta wurde mit den Heller-Werten und der 3-Rupien-Marke der Schiffsausgabe mit Wasserzeichen sowie der 1- und 2-Rupien-Marke ohne Wasserzeichen ausgestattet. Dies zeigt, dass eine Nutzung der Feldpoststation durch Zivilpost, die nicht der Feldpostfreiheit unterlag, von Anfang an geplant und beabsichtigt war. Vorkommende Heller-Werte der Schiffsausgabe ohne Wasserzeichen stammen aus Privatbesitz und gehörten nicht zur Ausstattung dieser Feldpoststation.[4] Vielfach überfrankierte Belege, anfänglich auf britischen Beuteumschlägen mit dem Eindruck: „His Majesty's Service" wurden aus einem Souvenir- und Trophäenbedürfnis von Schutztruppenangehörigen im einzigen durch deutsche Truppen besetzten Ort von Britisch-Ostafrika produziert, da zur Zeit der Besetzung Tavetas noch keine Papierknappheit spürbar war. Froning erwähnt, dass in Taveta „genügend Händlerbriefe"[5] angefertigt wurden, was darauf schließen lässt, das hier schon ein größeres kommerzielles Interesse dem Souvenirgedanken überwog. Es verwundert daher nicht, dass in der zehnmonatigen Existenz dieser Feldpoststation ca. 1250 Einschreibbriefe[6] abgefertigt wurden, von denen allein 575 Stück in den ersten drei Monaten (bis 31. Dezember 1914) den Postweg durchliefen.

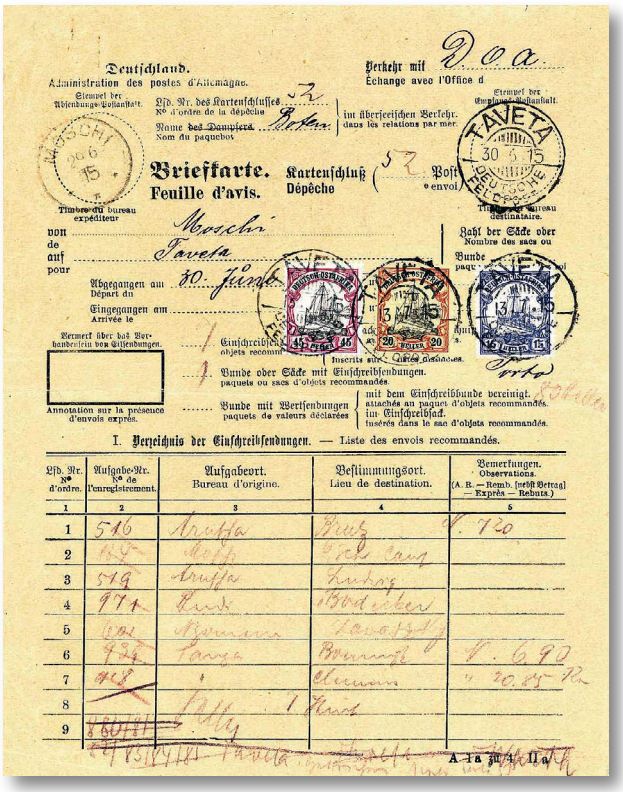
Für Einschreibsendungen nutzte die Feldpoststation Taveta zunächst einen Restbestand von etwa 100 R-Zettel[7] mit dem R-Symbol auf der rechten Seite ohne Ortsbezeichnung, aber mit dem Wort „Eingeschrieben" sowie eingedruckter laufender Nummer (sog. H5-Ausgabe bei Lerche oder Type 2 nach Einfeld). „Feldpoststation Taveta" oder nur „Taveta" wurde handschriftlich hinzugefügt. Nach Aufbrauch dieses Bestandes wurden 1000 R-Zettel mit R-Symbol auf der linken Seite ohne Ortsbezeichnung und ohne das Wort „Eingeschrieben", aber mit eingedruckter laufender Nummer (sog. H6-Ausgabe bei Lerche oder Type 5 nach Einfeld) verbraucht.[8] „Taveta/Deutsche Feldpost" oder nur „Taveta" wurde wiederum handschriftlich hinzugefügt. Nach

Einfeld sollen auch R-Zettel ohne jegliche handschriftliche Ergänzung[9] existieren, die ich bisher aber noch nicht registrieren konnte. R-Zettel (Type 5 nach Einfeld) fanden bis zum Letzttag der Feldpoststation am 31. Juli 1915 Verwendung. Infolge des starken Souvenirbedürfnisses reichten die R-Zettel am letzten Tag der Existenz der Feldpoststation jedoch nicht aus, so dass noch etwa 100 bis 150 Stück neuer R-Zettel gleichen Musters, beginnend mit Nr. 1, zum Einsatz kamen. Ein Taveta-Brief vom 5.10.1914 mit dem R-Zettel „Vom Auslande/über Bahnpost 10“ (26. HBA, 11.-14.10.1995, Los: 1275, ex Slg. Siebentritt) zeigt einen in Deutschland verwendeten R-Zettel. Ob das Verkleben eines R-Zettels in Taveta nur bei diesem Einzelstück unterblieb, oder ob in den allerersten Tagen keine R-Zettel zur Verfügung standen, kann nicht einwandfrei belegt werden, da das Exemplar aus der Sammlung Siebentritt mein bisher frühester und der einzige registrierte R-Brief dieser Art ist.

2. Die Feldpoststationen 1-3

Die Feldpoststationen 1-3 wurden aus dem Bedürfnis der dienstlichen Kommunikation mobiler Truppenteile mit anderen Dienststellen (Kommando, Etappe bzw. anderen Truppenteilen oder Privatfirmen) auf dem Rückzug des Nordbefehlshabers und südlich des Rufiji bzw. der Mittellandbahn geschaffen. Der Postverkehr dieser Feldpostpoststationen betraf in der Hauptsache die Kommunikation militärischer deutscher Formationen untereinander, die hinter der deutschen Front befördert wurde. Einige wenige beförderte Feldpostsendungen wurden jedoch auch unter weißer Flagge (sog. Parlamentärspost) in die britisch besetzten Gebiete Deutsch-Ostafrikas befördert, wenn sich dazu eine der seltenen Gelegenheiten bot. Die allgemeine Notlage des vom Gegner vollständig blockierten Deutsch-Ostafrikas lässt sich am besten an erhalten gebliebenen Belegen ablesen. In der Spätphase der Feldpoststation 3 kamen beispielsweise selbstgefertigte Briefumschläge, die aus illustrierten Zeitschriften hergestellt wurden, zum Einsatz. Entlassungsscheine mit vorgedrucktem Text wurden auf Postkarten oder einem Fetzen Papier an die entsprechenden Dienststellen versandt. Aus Trägerquittungen hergestellte Einlieferungsscheine oder Notgeldscheine auf einem Fetzen Papier, die durch den Stempel der Feldpoststation autorisiert wurden, kamen ebenso zum Einsatz wie doppelt verwendete (gewendete) Briefumschläge. Die mit Postwertzeichen frankierten Belege sind bei allen drei Feldpostanstalten deutlich seltener als reguläre Feldpost ohne Postwertzeichen. Das liegt m. E. daran, dass die Feldpoststationen in erster Linie dem Kommunikationsbedürfnis militärischer Formationen zu dienen hatten (Feldpostfreiheit) und erst in zweiter Linie privat genutzt werden konnten, jedoch portopflichtig waren. Froning schrieb 1950: „Wenn wir nun bei all diesen immer dieselben Namen wiederkehren sehen wie Madlon Knorr, Liwale; Dr. Marx, Logeloge; Dr. Braun, Amani; Rudolf Manneschmidt; Prof. Zimmermann u. a. mehr, so müssen wir diesen Leuten dies zu Gute anrechnen und dürfen nicht naserümpfend unser bemoostes Haupt schütteln und diese Briefschaften als Mache ablehnen. Es sind dies, das muß einmal gesagt werden, ausgesprochene Bedarfsstücke und hatte man während der ernsten Zeit und harten Kämpfe 1916–17 wirklich keine Zeit, Händlerbriefe zu schaffen.“[10] Obwohl heute, 70 Jahre später, Indizien dafür sprechen und eine gewisse Skepsis erlaubt sein muss, dass mit Postwertzeichen frankierte Feldpost der Feldpoststationen 1-3 auch aus philatelistischem und sonstigem Souvenirinteresse entstanden ist, überschreitet ihre Anzahl jedoch kaum 10% der erhalten gebliebenen Belege der jeweiligen Feldpoststationen.

Taveta-Briefkarte für sieben Einschreibbriefe des Kartenschlusses 52 von Moschi auf Taveta vom 30.6.1915 (80 Heller Gebühren); eine von insgesamt sechs bekannten Briefkarten von Taveta [139. WAH-Auktion (4.12.2021), Los 6302].



Quellen

1) Brönnle: „Beiträge zur Kenntnis der Postanstalten Deutsch-Ostafrikas und ihrer Abstempelungen“, S. 71 ff.; Froning: „Die Feldposten des ehem. Schutzgebietes Deutsch-Ostafrika, der dt. Militärmiss. In der Türkei sowie die während des Weltkrieges 1914 – 1918 benutzte Marine-Feldpost in kolonialen Gewässern“ (1948); Froning: „Drei Feldpoststationen Deutsch-Ostafrikas durch Busch und Pori“ (ca. 1953); Lademann: Bewertung der Stempelabdrucke Deutsch-Ostafrikas während des Weltkrieges“ DBZ 1937, Nr. 11, S. 430 ff.; Lademann: „Einschreibzettel bei deutschen Kolonien“ DBZ 1938, Nr. 10, S. 477 ff.; Lerche: „Notbehelfe, Notausgaben und die Aushilfsausgabe, die Feldpoststationen der Postverwaltung in DOA während des Weltkrieges“, DBZ 1939, Nr. 9, S. 360 ff; Schlieper: „Urundi 1916 – Weiterverwendung durch eine mobile Feldpoststation“ in ArGe-Berichte 125, S. 3517 ff.; Schumacher: „Die Prägung von Kriegsmünzen im ehemaligen Deutsch-Ostafrika“ in ArGe-Berichte 24, S. 372 ff.

4) Brönnle: „Beiträge zur Kenntnis der Postanstalten Deutsch-Ostafrikas und ihrer Abstempelungen“, S. 71

5) Froning: „Drei Feldpoststationen Deutsch-Ostafrikas in Busch und Pori“, S. 1

6) vergl. Brönnle, S. 72 (identisch mit der Registrierung von Ernst Einfeld)

7) abweichend genannte Zahlen bei Lerche und Froning entsprechen nicht den registrierten Stücken bei Einfeld und beim Autor

8) nach Registrierung des Autors und in Abgleich mit der Registrierung von Ernst Einfeld.

9) Einfeld: Einschreibzettel Deutsche Kolonien“, Bd. 4 der Schriftenreihe zu dt. Kolonialphilatelie und Kolonialgeschichte, S. 135

10) Froning: „Sechs Poststempel Deutsch-Ostafrikas auf Safari“ in ArGe-Berichte 3, S. 43 ff.

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-Ostafrika (XXVII)

Ein Beitrag von Olaf Halle

Frankierte Zivilpost der FPSt 1 vom 13.01.1917 – einer von insgesamt drei bekannten frankierten Zivilpost-Belegen der FPSt 1 (1. Klüttermann-Auktion 6.-12.03.2021, Los 5262). Frankierte Zivilpost-Belege der FPSt 1 sind sehr selten.

Die Feldpost Deutsch-Ostafrikas 1914–1918 (II)

2.1 Die Feldpoststation 1: 15.6.1916–14.10.1917

Diese Feldpoststation kam auf dem Rückzug des Nordbefehlshabers nach Räumung der Ortsposanstalt in Moschi und dessen Weiterverwendung als mobiler Feldpoststempel in Same (11.3.1916 bis ca. 22.5.1916) sowie in Hale (24. 5.1916 bis 14.6.1916) ab Mitte Juni 1916 zum Einsatz. Der Weg der Feldpoststation 1 führte von Korogwe über Handeni, Tuliani und Derkawa nach Morogoro an der Mittellandbahn, das Ende August 1916 erreicht wurde und infolge der Bedrohung von Morogoro am 26. August 1916 geräumt und am Folgetag durch den Gegner besetzt wurde. Von Morogoro lässt sich der Weg der Feldpoststation 1 weiter über die Uluguru-Berge nach Kisaki zum Rufiji sowie über Logeloge, Madaba und Mpotoro nach Nahungo verfolgen. Verantwortlich für die Feldpost der Feldpoststation 1 war Feldpostsekretär Ludolfs, der zuvor die Postagentur in Moschi sowie die nach Räumung Moschis als mobile Feldpoststationen weiter existierenden Postagenturen in Same und Hale betraut hatte. Der Feldpoststempel der Feldpoststation 1 benutzte von Anfang an die breite Jahreszahl „16“, die gleichfalls von dem bereits oben genannten singhalesischen Goldschmied im Schutzgebiet geschaffen wurde. Diese singhalesische „16“ wurde bis zum 31. Dezember 1916 benutzt. Mit Ankunft des Sperrbrechers Marie am 16. März 1916 in der Ssudi-Bucht kamen auch die aus Berlin nachgelieferten Jahrestypen „16“ und „17“ (schmale, sog. Berliner „16“ und „17“) ins Schutzgebiet. Eine schmale „16“ wurde im Stempel der Feldpoststation 1 nicht benutzt oder ihr nicht zugeteilt. Mit Beginn des Jahres 1917 wurde dann sogleich die aus Berlin nachgelieferte Jahrestype „17“ eingesetzt. Eine fehlende Jahreszahl in den ersten Tagen des Jahres 1917 kann bei diesem Stempel nicht beobachtet werden. Der Verbleib des Stempels nach Aufhebung der Feldpoststation ist ungewiss, da in der Literatur nicht erwähnt. Für Einschreibsendungen kamen R-Zettel der Postagentur Moschi (R-Symbol auf der linken Seite) mit eingedruckter Ortsbezeichnung Moschi/Deutsch-Ostafrika und laufender Nummer zum Einsatz (Einfeld Type 5b), die mit einem provisorischen Formularstempel „Fp.St. 1“ violett überstempelt wurde.

2.2 Die Feldpoststation 2: 30.5.1916–18.10.1917

Die Ende Mai 1916 geschaffene Feldpoststation 2 wurde am Knotenpunkt der nach Mombo führenden Etappenstraße zwischen Usambara- und Mittellandbahn eingerichtet. In der Sammlung Siebentritt (26. HBA 11.-14.10. 1995, Los 962) existierte eine Feldpostkarte mit dem bisher frühesten belegten Datum vom 30.05.1916. Das seinerzeit in der Sammlung Woitas (287. Köhler-Auktion 28.9.1995, Los 3351) befindliche Ganzstück der Feldpoststation 2 mit dem angeblichen Stempeldatum vom 21.05.1916 (Monat im Stempel schlecht lesbar) erscheint mir wenig glaubwürdig, da die Postkarte gemäß Auktionslosbeschreibung einen nicht abgebildeten Ankunftsstempel Tabora vom 28.06.1916 besitzen soll. Zum Zeitpunkt Mai bzw. Juni 1916 befand sich die Feldpoststation 2 in Kilossa oder der näheren Umgebung der Mittellandbahn. Der Bahnverkehr auf der Mittellandbahn war im Mai und Juni 1916 durch das Kriegsgeschehen noch völlig unbeeinträchtigt und ein Transport der Feldpost vom Raum Kilossa nach Tabora dürfte unzweifelhaft mit der Mittellandbahn erfolgt sein, weshalb eine Laufzeit von 37 Tagen m. E. nicht glaubwürdig ist. Erst am 29. Juli 1916[1] erreichte General van Deventer mit der Besetzung von Dodoma (deutsche Räumung: 28. Juli 1916) durch berittene, motorisierte und artillerieverstärkte Einheiten von Kondoa-Irangi kommend die Mittellandbahn, die damit unterbrochen wurde. Die Feldpoststation 2 wurde insgesamt dreimal eingerichtet und wieder geschlossen:[2] Kilossa-Kimamba 20.6.1916–15.8.1916, Kisaki 28.8.1916–1.7.1917, Abt. Wahle 2.7.1917–25.10.1917. Folgt man den zuvor von Alexander Froning mitgeteilten Öffnungs- und Schließzeiten dieser Feldpoststation, so können keine Belege aus dem Zeitraum vom 16. bis 27. August 1916 existieren, da in dieser Zeit Feldpoststation und Stempelgerät von Kimamba an der Mittellandbahn nach Kisaki verlegt wurden und daher nicht zum Einsatz gekommen sein konnten. Der Feldpoststempel der Feldpoststation 2 ist der einzige der drei Feldpoststempel, bei dem sowohl die singhalesische Jahrestype „16“ als auch die aus Berlin nachgelieferten Jahrestypen „16“ und „17“ benutzt wurden. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die schlanke Berliner „16“ ab Ende Juni 1916[3] verwendet wurde. Mit Beginn des Jahres 1917 wurde die aus Berlin nachgelieferte Jahrestype „17“ eingesetzt. Eine fehlende Jahreszahl in den ersten Tagen des Jahres 1917 kann bei diesem Stempel ebenfalls nicht beobachtet werden. Am 14. Oktober 1917 wurde die Feldpoststation 2 nach Mahiwa zurückverlegt und befand sich während der Schlacht von Mahiwa (15. bis 18. Oktober 1917) in der Nähe Mahiwas. Am 25. Oktober 1917 wurde diese Feldpoststation nach Ndanda verlegt. Das bis heute späteste belegte Datum der Feldpoststation 2 ist der 18.10.1917. Kurz vor der überraschenden Besetzung Ndandas am 10. November 1917 durch die Kolonne 1 der Lin-Force[4] wurde der Stempel der Feldpoststation 2 vergraben, um nicht dem Gegner in die Hände zu fallen. Der Tagesstempel wurde später, in britischer Gefangenschaft, in den Händen der Engländer gesehen.[5] Daher kann eine missbräuchliche rückdatierte Verwen-

wendung nicht ausgeschlossen werden. Der bisher einzige bekannt gewordene Einschreibebrief der Feldpoststation 2 wurde im Ifraba-Katalog 1953 abgebildet. Der Brief ist an Madlon Knorr in Liwale gerichtet.

2.3 Die Feldpoststation 3: 3.8.1916–2.10.1917

Die Feldpoststation 3 muss, entgegen der in der Literatur angegebenen Erstbenutzung im Dezember 1916 nördlich Kilwa[6], bereits in Kisaki oder als Relaisposten mit Kisaki verbunden eingerichtet worden sein. Davon zeugt ein Beleg aus der Sammlung Romanow (31. Kruschel-Auktion, 7.-8.6.1991, Los 570). Diese Feldpostkarte trägt im handschriftlichen Textteil den Absendeort Kisaki mit Datum vom 03.08.16 und bekam am selben Tag den Stempel der Feldpoststation 3. Ein Schreiben des Postamtes Daressalam vom 2. August 1916 an den Postdirektor in Morogoro, der den Briefaufgabestempel der Feldpoststation 3 zum Inhalt und physisch in der Anlage hatte, stützt diese Annahme. Der auf dem Dokument befindliche Bearbeitungsvermerk „erl. 4/8" muss nicht zwangsläufig mit dem Erstgebrauch des Stempels identisch sein. Damit ist aber ein noch früherer Gebrauch ausgeschlossen. Beim 3. August 1916 dürfte es sich m. E. um das Ersttagsdatum der Feldpoststation 3 handeln. Anfang August 1916 stand die gesamte Front noch weit nördlich der Mittellandbahn. Morogoro wurde am 27. August 1916 besetzt.[7] Erst am 15. September 1916 wurde Kisaki besetzt.[8] Bis zu diesem Tag bestand eine Verbindung mit Kisaki. Die Feldpoststation 3 entstand aus dem Bedürfnis, eine weitere Feldpoststation am Etappenweg Utunge-Mpanganya-Logelo-ge-Mahenge einzurichten. Bei dieser Feldpoststation wurde sogleich die aus Berlin nachgelieferte Jahrestype „16" in Gebrauch genommen. Mit Beginn des Jahres 1917 wurde die aus Berlin nachgelieferte Jahrestype „17" benutzt, die ebenso wie die Berliner „16" mit dem Sperrbrecher „Marie" in das Schutzgebiet kam. Der Stempel ging am 11. November 1917 mit einer Postlast infolge Umfallen des Trägers durch völlige Erschöpfung während der Ersteigung des Chiwata-Berges verloren, nachdem diese Postlast in eine Schlucht gefallen war. Bei dieser Feldpoststation kamen R-Zettel mit linksseitigem R-Symbol und laufender Nummerierung zum Einsatz, die handschriftlich mit „Feldpoststation 3" oder „Feldpoststation 3/Liwale" ergänzt wurden (Einfeld Type 5). Interessant ist dabei, dass die ersten dokumentierten R-Briefe dieser Feldpoststation mit relativ hohen laufenden Nummern beginnen und aus Restbeständen einer zuvor geschlossenen Feldpoststation (beispielsweise Taveta) stammen könnten, die, wie in Teil XXVI der Serie geschildert, am letzten Tag ihres Bestehens zur Deckung ihres Bedarfes noch neue R-Zettel gleichen Musters in Gebrauch nahm. Am 2. Oktober 1917, dem Letzttag der Feldpoststation 3, kam R-Zettel Nr. 350 in Gebrauch, der zugleich der letzte R-Zettel in gedruckter Form war. Weitere R-Zettel für die bis heute registrierten Einschreibsendungen vom 2. Oktober 1917 erhielten einen provisorisch mit Rotstift aufgemalten R-Vermerk in Kastenform (R-Symbol links) sowie der Ortsangabe „Liwale" und laufender handschriftlicher Nummer (Einfeld zweite Form R-Zettel FPSt 3). Der letzte mir bekannter Einschreibebrief ist R-Brief Nr. 355. Bis heute kenne ich keinen R-Brief dieser Feldpoststation ohne Postwertzeichen! In Ermangelung von Postwertzeichen der verschiedensten Wertstufen sind diese in den seltensten Fällen portorichtig frankiert. Es war Krieg, und Briefmarken gab es bereits seit Anfang 1916 so gut wie keine mehr. Dass viele der R-Briefe mit nahezu fortlaufenden Nummern an identische Adressaten mit gleichem Stempeldatum gerichtet sind, bezeugt, dass hier kein echter Bedarf vorgelegen haben kann. Eine Frankaturnotwendigkeit bestand, wie bei allen anderen Feldpoststationen auch, nur für private Post von Zivilpersonen ohne Feldpostfreiheit. Die Einschreibbriefe der letzten Tage dieser Feldpoststation gingen stets von Liwale nach Liwale. Madlon Knorr, deren Handschrift alle R-Briefe tragen, war mit ihrem Mann, der als Pflanzungsleiter tätig war, in Liwale ansässig. Ein privater Absender, der einen wertvollen Briefinhalt (z. B. Bargeld, Verrechnungsschecks o. ä.) innerhalb Liwales zu transportieren hatte, hätte den Brief auch innerhalb der Ortschaft selbst überbringen können. Als ich 2013 während meiner Südtanzania-Reise Liwale besuchte, hatte ich nicht den Eindruck, dass dort Entfernungen zu Fuß größerer Anstrengungen bedürfen. Die Besetzung von Liwale erfolgte am 30. Oktober 1917[9] durch eine belgische Operationsreserve, die bereits am 13. Oktober 1917 durch britische Schiffe in Lindi gelandet wurde.[10] Diese sog. Einschreib-Seltenheiten wurden nach meiner unmaßgeblichen Sicht philatelistisch oder auch kommerziell durch Insiderwissen um deren Seltenheitswert produziert. Ob man für diese Art von Einschreibbelegen mehrere Tausend Euro bezahlt, muss letztlich jeder mit sich selbst ausmachen!

(wird fortgesetzt)

Quellen

1) Boell: „Operationen in Ostafrika", S. 209 und 212, sowie Hordern: „Military Operation East Africa", Vol. I, S. 329

2) Froning: „Drei Feldpoststationen Deutsch-Ostafrikas durch Busch und Pori", S. 7

3) Brönnle, S. 73

4) Boell: „Die Operationen in Ostafrika", S. 382

5) Lerche, DBZ 1939, Nr. 9, S. 363

6) vergl. Brönnle, S. 73; Lerche in DBZ 1939, Nr. 10, S. 409; Froning: „Die Feldposten des ehem. …", S. 5; Froning: Drei Feldpoststationen …", S. 7

7) Boell, S. 225

8) Hordern: „Military Operation East Afrika", Karte 49

9) Boell, S. 381

10) Boell, S. 381

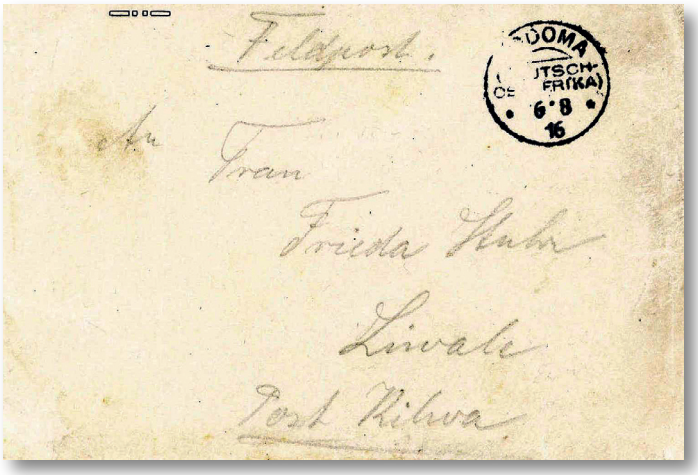
Info

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

R-Brief Nr. 339 vom 16.09.1917 – einer von insgesamt zwölf bekannten R-Briefen der FPSt 3 (139. WAH-Auktion 4.12.2021, Los 6340). Alle bekannten R-Briefe der FPSt 3 sind frankierte Zivilpost-Belege.

Deutsch-Ostafrika (XXVIII)

Ein Beitrag von Olaf Halle



Dodoma 6.8.1916 – Weiterverwendung des Ortspoststempels: Dodoma als mobile Feldpoststation (29.7.1916–13.8.1916) beim östlichen Restteil der Mittellandbahn (Abt. Klinghardt). Sehr seltener Beleg, da diese mobile Feldpoststation nur 15 Tage bestand (Foto: 137. WAH-Auktion, 5.12.2020, Sonderteil Bredeney VI, Los 2576).

Die Feldpost Deutsch-Ostafrikas 1914–1918 (III)

3. Die Feldpoststation Nangano: 6.9.1917–22.9.1917

Am 6. September 1917 wurde in Nangano am oberen Mbemkuru, zwischen Liwale und Lukuledi, eine Feldpoststation eingerichtet, die als Verbindungsstation zwischen FPSt 3 in Liwale, der nordwestlich Nangano wirkenden Feldpoststation der Abt Tafel und den beiden Feldpoststationen der nunmehrigen Hauptabteilung (Ostabteilung und bisherige Abt. Wahle = Stpl. Lindi) im mittleren Lukuledi-Gelände dienen sollte. Der Feldpoststation standen weder Tagesstempel noch Einschreibzettel zur Verfügung. Die Entwertung der Freimarken erfolgte handschriftlich. Als Zeichen des Einschreibens wurden die Briefsendungen mit einem aufgemalten blauen (!) R-Kasten (blaues R-Symbol linksseitig) versehen und mit Ortsangabe (Nangano) sowie laufender Einschreib-Nummer versehen (Einfeld R-Type Nangano I). Mit fortschreitender Zeit wurde das R-Symbol weggelassen und nur noch eine laufende Nummer und der Name Nangano (beides in blau), von einer blauen Kastenform umrandet (Einfeld R-Type Nangano II)[1], verwendet. Nach Angaben von Froning[2] soll die Feldpoststation Nangano erst in den ersten Tagen des Oktobers 1917 infolge Schließung der FPSt 3 und des Rückmarsches in Richtung Nangano aufgehoben worden sein.

4. Die Weiterverwendung der Ortspoststempel bei den mobilen Feldpoststationen

Die Weiterverwendung der Stempel von Ortspostanstalten nach Räumung der Orte durch die Schutztruppe und deren Nutzung bei den mobilen Feldpostanstalten war lange Zeit von Irrtümern und falschen Annahmen geprägt, die in der Hauptsache auf falschen Daten der Räumung und/oder Besetzung dieser Orte basierten. Entlastend für die damaligen Akteure muss man feststellen, dass sich die Daten der Räumung und Besetzung in der Literatur z. T. widersprechen und dies nicht nur bei deutschen, englischen, belgischen und portugiesischen Quellen untereinander, sondern z. T. sogar innerhalb der jeweiligen Gruppe. Bezeichnend dafür sind beispielsweise die z. T. sehr stark abweichenden Angaben im Deutschen Kolonialblatt (DKB) zum faktisch deutschen Generalstabswerk von Ludwig Boell: „Die Operationen in Ostafrika".

4.1 Die Feldpoststation Aruscha: 16.3.1916–3.6.1916

Der Ort Aruscha wurde am 16. März 1916 geräumt[3]. Die Besetzung des Ortes erfolgte einen Tag später, am 17. März 1916.[4]

4.2 Die Feldpoststation Bismarckburg: 25.6.1916–16.7.1916

Bismarckburg wurde in der Nacht vom 7. auf den 8. Juni 1916[5] geräumt. Die feindliche Besetzung des Ortes erfolgte noch im Laufe des 8. Juni 1916.

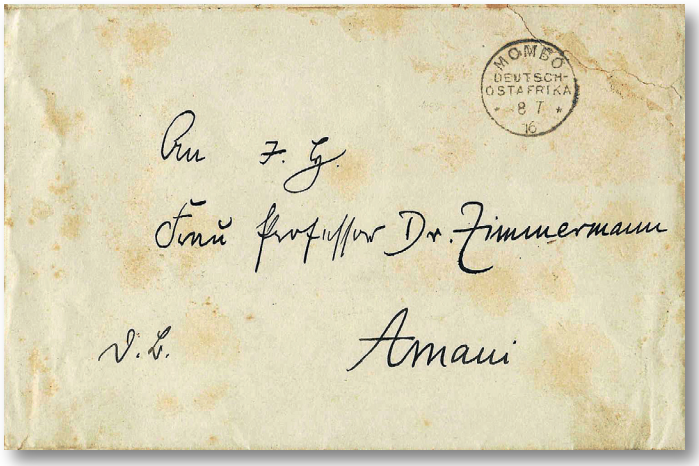
4.3 Die Feldpoststation Dodoma: 29.7.1916–13.8.1916

Infolge des Vordringens britisch-südafrikanischer berittener und motorisierter Verbände auf die Mittellandbahn, unterstützt durch starke Artillerieformationen, mussten Dodoma und Kilimatinde geräumt und aufgegeben werden. Dodoma wurde am 29 Juli 1916[6] und Kilimatinde am 31. Juli 1916[7] durch gegnerische Verbände besetzt. Die sich zurückziehenden deutschen Truppen sprengten am 29. Juli 1916 die Bahngleise der Mittellandbahn zwischen Dodoma und Gulwe. Dadurch musste der östliche Restteil der MLB und seiner Bahnpost auf dem östlichen Teilstück neu organisiert werden. Das Personal der Postagenturen in Kilimatinde und Dodoma hatte sich der Truppe angeschlossen. Unter Weiterverwendung der Ausrüstungsgegenstände der Postagentur Dodoma wurde eine Feldpoststation bei der Abt. Klinghardt eingerichtet, die die Postverbindung der Abt. Otto mit der Postagentur Mpapua und über Gulwe mit der Bahnpost auf der östlichen Teilstrecke der Mittellandbahn für kurze Zeit herstellte.

4.4 Die Feldpoststation Lindi: 11.9.1916–9.11.1917

Lindi wurde am 16. September 1916 durch britische Seestreitkräfte besetzt.[8] Die in Lindi stationierte 20. FK unter KL Hinrichs zog sich in das westliche Hinterland von Lindi zurück. Der in der Postagentur Lindi verwendete Ortspoststempel wurde bei der Feldpoststation an der Lindifront weiterverwendet. Der Stempel Lindi wurde auf den diversen Märschen der Truppen mitgeführt. Am 25. Oktober 1917 wurde der Stempel der Feldpoststation Lindi in Ndanda

Mombo 8.7.1916 – Weiterverwendung des Ortspoststempels: Mombo als mobile Feldpoststation (10.6.1916–14.7.1916). Sehr seltener Beleg, da diese mobile Feldpoststation nur 34 Tage bestand (ex Slg. Siebentritt, Foto: HBA-Auktion vom 14.10.1995, Los. 934).



übergeben. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die schlanke Berliner „16“ mit Einrichtung dieser Feldpoststation verwendet wurde. Mit Beginn des Jahres 1917 wurde die aus Berlin nachgelieferte Jahrestype „17“ entweder nicht benutzt oder nicht zugeteilt. Die fehlende Jahreszahl während des Jahres 1917 ist das Markenzeichen dieser Feldpoststation. Kurz vor der überraschenden Besetzung Ndanda's am 10. November 1917 durch die Kolonne 1 der Lin-Force[9] wurde der Stempel der Feldpoststation Lindi zusammen mit dem Stempel der Feldpoststation 2 vergraben, um nicht dem Gegner in die Hände zu fallen.

4.5. Die Feldpoststation Mombo: 10.6.1916–14.7.1916

Mombo wurde am 9. Juni 1916 durch die Deutschen geräumt[10] und noch am selben Tag[11] besetzt.

4.6 Die Feldpoststation Moschi in Same: 11.3.1916–22.5.1916

Am 12. März 1916 wurde die Postagentur von Moschi geschlossen und der Endbahnhof der Strecke Tanga-Neu-Moschi bei km 351 der Usambarabahn gesprengt. Moschi wurde am 14. März 1916 besetzt.[12] Am 12. März 1916 nachmittags wurde in Same bei km 252 der Usambarabahn eine Feldpoststation durch Feldpostsekretär Ludolfs eingerichtet, der zuvor in der Postagentur in Moschi tätig war. Für diese neue Feldpoststation wurde der bisherige Ortspoststempel der Postagentur Moschi verwendet. Am 22. Mai 1916 wurde diese Feldpoststation infolge feindlicher Bedrohung in Same geschlossen und weiter in südöstlicher Richtung nach Hale (km 84 der Usambarabahn), südlich Korogwe, verlegt. Für Einschreibsendungen bei der Feldpostagentur Same kamen R-Zettel von Moschi mit R-Symbol auf linker Seite, eingedruckter Bezeichnung „Moschi/Deutsch-Ostafrika/lfd. R-Nr.“ und handschriftlicher Ergänzung „Same“ in unterschiedlichen Handschriften zum Einsatz.

4.7 Die Feldpoststation Moschi in Hale: 24.5.1916–14.6.1916

Die am 22. Mai 1916 in Same geschlossene mobile Feldpoststation Moschi nahm ihre Tätigkeit am 24. Mai 1916 in Hale auf. Die Feldpoststation wurde weiterhin von Feldpostsekretär Ludolfs geführt. Diese Feldpoststation wurde infolge des Rückzuges des Nord-

Utete 31.12.1916 – Weiterverwendung des Ortspoststempels: Utete als mobile Feldpoststation (10.9.1916–29.1.1917). Sehr seltener Beleg, obwohl diese mobile Feldpoststation 142 Tage lang bestand (Vorlage: Privat-Slg. M.).

befehlshabers am 14. Juni 1916 geschlossen und soll nach Aussagen von Lerche und Froning am 15. Juni 1916 mit Ausrüstung und Personal auf die Feldpoststation 1 übergegangen sein.

4.8 Die Feldpoststation Urundi: 16.6.1916–??.7.1916

Gitega (Ortspoststempel Urundi) wurde am 16. September 1916 geräumt und von belgischen Truppen am gleichen Tage besetzt.[13]

4.9 Die Feldpoststation Utete: 10.9.1916–29.1.1917

Nach der Räumung von Daressalam am 4. September 1916[14] nahm die Postagentur Utete, die sich zu dieser Zeit noch im 1913 errichteten neuen Boma-Gebäude befand, die Postbeamten aus Daressalam auf, die Utete am 10. September 1916[15] erreichten. Mit der Übernahme der bisher nebenamtlich verwalteten Postagentur durch einen Feldpostsekretär wurde die bisherige Ortspostanstalt zur Feldpoststation, die fortan nicht mehr in der Boma, sondern auf vorgeschobenen Posten verlegt wurde. Ihre Aufgabe bestand in der Aufrechterhaltung der Postverbindungen der Operationsgebiete südsüdwestlich Daressalam (Kissangire-Makima) in der Zeit Oktober und November 1916 nordnordwestlich Kilwa (Mbindia in den Matumbi-Bergen und in Kibata in der Zeit Dezember 1916–Mitte Januar 1917) mit Mpanganya (FPSt 1) und Logeloge-Utunge (FPSt 2). Utete wurde in der Nacht vom 30. zum 31. Januar 1917 durch deutsche Truppen geräumt.[16] Auch für die Feldpoststation Utete konnten bis zum heutigen Tage keine Einschreibsendungen nachgewiesen werden.

Diese Folge beschließt das Sammelgebiet Deutsch-Ostafrika, das mit seinen insgesamt 28 Folgen das Gesicht der Serie „Deutsche Kolonien“ über die letzten 4 ½ Jahren prägte. Vieles wäre noch zu berichten, aber der Respekt vor den anderen Sammelgebieten der Deutschen Kolonien und ihren Autoren gebietet es, nun meine langjährigen Sammlerfreunde zu Wort kommen zu lassen.

Ende

Quellen

1) Einfeld: Einschreibzettel Deutsche Kolonien“, Bd. 4 der Schriftenreihe zu dt. Kolonialphilatelie und Kolonialgeschichte, S. 135
2) Froning: „Die Feldposten der …“, S. 9
3) Boell, S. 180
4) DKB 1918, S. 274
5) Boell, S. 199
6) Boell, S. 209 und S. 212 sowie Hordern, S. 329
7) Boell, S. 212 und Hordern, S. 331
8) Boell, S. 237
9) Boell: „Die Operationen in Ostafrika“, S. 382
10) Boell, S. 191
11) Hordern, S. 295
12) Hordern, S. 247
13) Boell, S. 264
14) Boell, S. 236
15) Froning: „Die Feldposten …“, S. 7
16) Boell, S. 310

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.