

Augsburg, im August 1948

Rundschreiben A/3

Aus unserer Mitglieder-Kreise wird angeregt, nicht leicht im Original zu erwerbende Stücke, wie etwa die Barfrankierung von Keetmanshoop, im Foto herzustellen, um wenigstens diese als naturgetreues Abbild eines echten Bedarfsstückes dem Album einverleiben zu können.

Die Leitung unserer Arbeitsgemeinschaft ist gern bereit, diesem Wunsche nachzukommen und Aufträge dieser Art anzunehmen; die Kosten hierfür werden sich nicht hoch belaufen.

Dr. E. y.

DEUTSCH-OSTAFRIKA

Stempel Soga (Bez. Daressalam). 

Es wäre wünschenswert, wenn geklärt werden könnte, wann die kleine Bahnstation Soga an der Mittellandbahn ihren selbständigen Postbetrieb eingestellt hat. Friedemann gibt lediglich das Jahr 1915, Brönne den Monat Juni 1915 als Endzeitpunkt an.

Zwei Feldpostkarten, die mit Warenbestellungen von Soga an das bekannte Handelshaus Willi Müller in Daressalam gerichtet worden sind, setzen mich in den Stand, wenigstens die Brönne'sche Angabe als unzutreffend bezeichnen zu können. Beide Karten weisen außerordentlich klare Abstempelungen auf. Die erste Karte, im Text vom 13. 10. 1915 datiert, trägt den Ortstempel Soga vom 13. 10. ohne Jahreszahl! Die zweite Karte mit Stempel vom 24. 11. 1915 enthält, schön ausgeprägt, die bekannte Behelfs-Jahreszahl „15“ (DOA-Type).

Mindestens bis Mitte November 1915 war also der Ortstempel Soga an Ort und Stelle im Gebrauch. Spätere Daten sind mir bisher nicht bekannt geworden.

22. 8. 1948

Herbertz

DEUTSCH-NEUGUINEA

Es verdient festgehalten zu werden, daß durch den damaligen O. P. I. Heberle, zur

Zeit Geheimer Postrat in Bremen, bei Durchsicht der Postakten festgestellt wurde, daß die Postanstalten in DNG (Stephansort) an Vorläufern einmal die 25 Pf. (Nr. 49:188⁹) erhalten haben und daß außerdem bei dieser Postsendung eine kleine Menge von 50 Stck. der Weltpostkarten 10+10 Pf. (Antwortkarte) hinausgesandt worden ist. Von dieser letzten Lieferung aus dem Jahre 1893 ist zufällig ein nach Br. Indien gelangtes Doppelstück erhalten geblieben, das der Empfänger von Indien zurückgebracht hat. Dieses wohl einzig erhalten gebliebene Stück dürfte für Vorläufer-Ganzsachensammler ganz außerordentlich wertvoll sein.

Es ist beklagenswert, daß es Herrn Heberle, der bald darauf von Bremen fortkam, nicht weiter vergönnt war, diese alten hochinteressanten Akten philatelistisch durcharbeiten zu können. Seine Nachfolger, an die ich vielfach mit derartigen Wünschen herangetreten bin, haben der Sache keine Aufmerksamkeit geschenkt, und so sind leider diese alten Postakten unwiederbringlich verloren gegangen.

E. Boden

Brswg., 27. 8. 1948

DEUTSCHE SEEPOST-VERBINDUNG MIT DER SÜDSEE

Dr. E. von Willmann (Fortsetzung)

Die Hoffnungen deutscher Kolonialfreunde hatten angefangen, sich zu erfüllen. Die neuen Reichspostdampfer aber, die doch dem kolonialen Gedanken dienen sollten,

fürten nicht zu deutschen Schutzgebieten; ihre Schiffe fuhren

- auf der Ostasiatischen Hauptlinie von Bremerhaven nach Shanghai,
- auf der Ostasiatischen Zweiglinie von Hongkong nach Nagasaki,
- auf der Australischen Hauptlinie von Bremerhaven nach Sydney,
- auf der Australischen Zweiglinie von Sydney über Tongatabu nach Apia,
- auf der Mittelmeerlinie von Triest nach Alexandrien, später von Brindisi nach Suez.

Die beiden Hauptlinien, die aus Italien keine Frachten erwarteten, berührten damals weder Genua noch Neapel. Als Zubringer für Post und eilige Reisende war deshalb die Mittelmeerlinie notwendig, welche durch Abschneiden der Fahrt um Europa herum 12 Reisetage sparte. 1893 entschloß man sich aber doch, den ziemlich kostspieligen Zubringerdienst aufzugeben und statt dessen lieber für die Hauptlinien den Umweg über Genua und Neapel in Kauf zu nehmen.

Die in der Führung der neuen Reichspostdampfer-Linien zum Ausdruck kommende Vernachlässigung der jungen Schutzgebiete erklärt sich aus der staatsrechtlichen Stellung der meisten dieser Kolonien. Nur die drei westafrikanischen Kolonien waren Kronschutzgebiet, alle anderen dagegen damals noch Gesellschafts-Schutzgebiete, in denen die landesherrlichen Rechte und Pflichten den Inhabern der Schutzbriefe übertragen waren. Verkehrsaufgaben rechnete man zum Pflichtenkreis der Schutzbriefinhaber. In den drei Kronschutzgebieten aber, in denen die Sorge für den Verkehr Sache des Reiches gewesen wäre, glaubte man von einer Reichshilfe absehen zu können, weil man die dort tätigen Hamburger Großkauffleute selber für leistungsfähig genug hielt.

Träger der Hoheitsrechte waren für Neu-guinea die Neu-Guinea-Compagnie, für die Marschall-Inseln die Jaluit-Gesellschaft. Die Möglichkeiten, die sich ihnen zur Lösung ihrer Verkehrsaufgaben boten, waren bedingt durch die Eigenart des Südseegeschäftes. Von vielen kleinen und kleinsten Plätzen mußten hier die einzuhandelnden Güter zusammengeholt werden. Große Dampfer konnten hier, weit entfernt von allen Koh-

lengruben, auf wenige Kohlenstationen angewiesen, ihre auf anderen Verkehrswegen bewiesene Ueberlegenheit nicht entfalten. Die Segelschiffahrt hat sich unter solchen Umständen in der Südsee länger behauptet als anderswo. Noch um die Jahrhundertwende war man vielfach mit dem Anschluß an den großen Verkehr fast ausschließlich auf Segelfahrzeuge beschränkt.

Andererseits waren aber doch auch die Zeiten vorüber, in denen ein Godeffroy in seinem über die gesamte Südsee ausgedehnten Unternehmen neben nahezu 100 kleineren Fahrzeugen für den Verkehr zwischen den Inseln auch noch 29 große Segelschiffe in Fahrt halten konnte, um mit eigenem Schiff seinen Handel mit den Kontinenten zu bedienen. Um das Jahr 1885 hatte das Dampfschiff den Segler aus der „Großen Fahrt“ bereits verdrängt. Es hatte damit auch der alten Gepflogenheit hanseätischer Kaufherren, im Ueberseehandel sein eigenes Schiff zu besitzen, sein eigener Reeder zu sein, die Grundlage entzogen. Die Befolgung dieser alten Tradition war eigentlich nur mit Segelschiffen möglich. Ein Segelschiff war verhältnismäßig klein. Die Brigg „Eleonore“ beispielsweise, mit der Carl Woermann 1847 seine Fahrten aufnahm, maß nicht mehr als 200 Tonnen. Für Bau und Betrieb solcher Schiffe genügten bescheidene Mittel, ihr Frachtraum wurde durch das eigene Geschäft ausgenutzt. Ein Dampfer dagegen mußte, um rentabel zu sein, wesentlich größere Abmessungen haben. Bau und Betrieb entzogen dem Handelsgeschäft, dem er dienen sollte, große Summen. Seinem Fassungsvermögen genügten die eigenen Frachten nicht, man mußte fremde Frachten annehmen. Man war deshalb, wenn man das Segelschiff durch den Dampfer ersetzen wollte, gezwungen, entweder dem eigenen Handelsunternehmen einen Reedereibetrieb anzugliedern — ein Weg, den die Firma C. Woermann beschritten hat — oder man mußte das „eigene Schiff“ aufgeben und seine Güter den Dampfschiffgesellschaften anvertrauen, welche seit den 60er-Jahren entstanden waren.

Auch die Neu-Guinea-Compagnie und die Jaluit-Gesellschaft mußten den Dienst eigener Schiffe darauf beschränken, in geeigneten Plätzen, in Sydney, Singapore, Hongkong oder auch in japanischen Häfen Anschluß zu finden an die großen Dampferlinien. Als Anschlußlinien haben die Reichspostdampfer-Linien somit wenigstens mittel-

bar auch für die scheinbar vernachlässigten Schutzgebiete befruchtend gewirkt. Zunächst freilich war es für beide Gesellschaften noch vorteilhafter, in näher gelegenen, von den Reichspostdampfern nicht berührten Häfen an Linien fremder Flagge Anschluß zu suchen.

Die Jaluit-Gesellschaft hat dieses Ziel alle zwei Monate durch Segelfahrten nach dem spanischen Ponape (Karolinen) erreicht, von wo aus spanische Dampfer nach Manila verkehrten. Sie hat diese Verbindung beibehalten, bis die Karolinen 1899 deutsch wurden und die Spanier ihre Fahrten einstellten. Daneben aber ließ sie ihre Segler je nach Bedarf auch nach Sydney oder San Francisco fahren, und so finden wir diese Durchgangsstempel auf alten Marschallbriefen. Auch nach Japan gab es Segelverbindungen, doch scheint dieser Verkehr nicht häufig gewesen zu sein. Ein Brief meiner Sammlung, Dienstbrief des Reichskommissars in Jaluit an den schwedischen Konsul in Yokohama, also einwandfreies Bedarfsstück, wurde nach Ausweis der Uebergangsstempel auf dem riesigen Umweg über San Francisco befördert und war auf diese Weise vom 18. 4. 89 bis zum 11. 6. 89 unterwegs; hat also 54 Tage gebraucht, etwa das Doppelte der Fahrzeit eines Segelschiffes in direkter Fahrt.

Trotz aller der erwähnten Verbindungen hatten die Marschallinseln in jenen Jahren keinen fahrplanmäßigen Postdienst. Man benutzte jede gebotene Gelegenheit, und eigenartige Umstände haben sogar einmal die Segeljacht des Königs von Tahiti der deutschen Post dienstbar gemacht. Die ganze Abenteuerlichkeit der damaligen Verhältnisse in der Südsee hat dabei mitgewirkt: an einem schönen Tage des Jahres 1890 stahlen zwei belgische Matrosen, die in Tahiti ihrem Schiff davongelaufen waren, die Jacht des Königs. Eine zeitlang betätigten sie sich erfolgreich als Seeräuber, schließlich aber wurden sie von der spanischen Polizei erwischt, als sie nach einem Sturm eines Schadens wegen gezwungen waren, Ponape anzulaufen. Die beiden Belgier wurden in Manila abgeurteilt und das Schiff sollte von Ponape aus seinem Eigentümer nach Papete zurückgeschickt werden. Kapitän Krümling, der im Dienst der Jaluit-Gesellschaft gerade in Ponape war, übernahm den Auftrag und brachte das Schiff nach Jaluit. Dort wurde er von Kapitän Knoth abgelöst, der nach Uebernahme der deutschen Post am 21. 11. 93 Jaluit verließ und nach ziemlich langer Fahrt glücklich in Papete eintraf. So kommt

es, daß sich auch einmal der Uebergangsstempel Papete, vom 30. 1. 94, auf einem Marschallbrief findet.

Im Gegensatz zur Jaluit-Gesellschaft hat die Neu-Guinea-Compagnie schon Ende 1887 für den Anschlußdienst einen kleinen Dampfer eingestellt, die „Ottilie“, die regelmäßig alle vier Wochen nach Cooktown in Nord-Queensland fuhr, dem Endpunkt der British India Steam Navigation Company. Als 1889 die englische Linie ihren Fahrplan änderte und ihre Schiffe nicht mehr nach Cooktown kamen, richteten sich die Fahrten der „Ottilie“ nach Soerabaya, wo sie an niederländische Dampfer und von Anfang 1891 an auch an Schiffe der Deutschen Dampfschiff-Rhederei (Sunda-Linie) Anschluß fand.

Die Neuorientierung hat zwar die Reise nach Europa abgekürzt, mußte aber mit einer Verminderung der Fahrten erkauf werden. Denn wegen der weiteren Entfernung nach Soerabaya konnte die „Ottilie“ nur noch alle sechs Wochen eine Fahrt machen. Bald trat in bezug auf Fahrhäufigkeit noch eine weitere Verschlechterung ein: Am 14. 3. 91 war die „Ottilie“ vor Friedrich-Wilhelmshafen gescheitert. Als Ersatz konnte die Neu-Guinea-Compagnie nur den vom Nord-Lloyd gemieteten Dampfer „Schwalbe“ einstellen, dessen Eigentümer empfahlen, die Fahrten bis Singapore durchzuführen und dort an die Ostasiatische Hauptlinie anzuschließen. Die Entfernung war abermals größer geworden, die „Schwalbe“ konnte nur noch in Achtwochenabstand verkehren.

Der Verlust der „Ottilie“ war für die Neu-Guinea-Compagnie ein harter Schlag, und Stephan erkannte die Notwendigkeit, die durch Verwaltungsausgaben stark in Anspruch genommene Gesellschaft zu entlasten. Am 12. 5. 91 beantragte er in einer Denkschrift die Einrichtung einer subventionierten Reichspostdampfer-Linie durch den Lloyd, die von Herbertshöhe bis Singapore durchzuführen sei und dort an den Ostasiendienst anschließen sollte. Die Verhandlungen und Kommissionsberatungen über diesen Antrag zogen sich, wie immer, in die Länge. In ihrem Verlauf wurde beschlossen, aus Ersparnisgründen die Australische Zweiglinie eingehen zu lassen; fremde Schifffahrtslinien boten für Samoa ausreichende Verbindung. In diesem Sinne kam am 20. 3. 93 endlich das Gesetz zustande, nach welchem die Neuguinea-Zweiglinie anstelle der Australischen Zweiglinie trat. Der Lloyd setzte den durch Aufgabe der Samoa-Fahrt frei gewor-

denen Dampfer „Lübeck“ in den Neuguineadienst ein, den dieser am 11. 5. 93 aufnahm. Er fuhr von Singapore über Batavia, Soerabaya, Friedrich-Wilhelmshafen und Finschhafen nach Herbertshöh und machte seine Fahrten in achtwöchigen Abständen. 1894 wurde „Lübeck“ durch die größere „Stettin“ ersetzt.

Als Reichspostdampfer führten „Lübeck“ und „Stettin“ Seepost. „Otilie“ und „Schwalbe“ hatten wohl Post befördert, besaßen aber weder Seepost-Ausrüstung noch Stempel. Einzeln aufgelieferte Briefe sollen durch Tintenkreuz und Vermerk des Herkunftsortes in roter Tinte entwertet worden sein.

Nach Durchführung des Gesetzes vom 20. 3. 93 vermittelten somit folgende Reichspostdampfer-Linien den Verkehr nach den Südsee-Besitzungen:

1. Die Australische Hauptlinie nach Sydney, als Anschlußlinie für die mit fremden Dampfern von Samoa und mit Segelschiffen von den Marshallinseln gebrachte Post.
2. Die Ostasiatische Hauptlinie bis Singapore für den Verkehr mit Neuguinea.
3. Die Neu-Guinea-Zweiglinie Singapore—Herbertshöh als Anschlußlinie für den gesamten Neuguinea-Dienst.

(Fortsetzung folgt)

KIAUTSCHOU

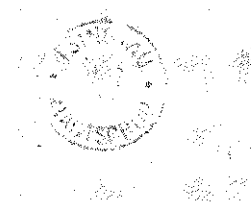
**Barfrankierung
vom 9. Mai bis
August 1900.**



Durch die nur kurze Zeit reichende, in der Missionsdruckerei hergestellte, Behelfsausgabe, sah sich der Postvorsteher von Tsingtau genötigt, da auch die aus Deutschland erwartete Markensendung ausblieb, um den noch in geringen Mengen vorhandenen Vorrat zu strecken, Barfrankierung anzuordnen. Diese erstreckte sich nur auf Tsingtau und die Vororte, die Inlandstarif, also 5 Pf.-Taxe, hatten. Die Sendungen mußten am Schalter aufgeliefert, mit handschriftlichem Vermerk des Portosatzes „5“ hinzugefügt und dem Namenszug des Annahmebeamten gegengezeichnet werden. Dieses entsprach den Vorschriften des Reichspostministeriums bei Eintreten von Markenmangel.

Von diesen aus wirklicher Markennot heraus geborenen Barfrankierungsganzstücken sind

nur etwa 11 erhalten geblieben. Dieser Umstand erklärt sich wohl daraus, daß diese Barfrankatur nur im dortigen Inlandverkehr und nur von Geschäftsleuten getätigt wurde, weshalb derartige Briefe, da sie noch nicht einmal eine Marke trugen, wohl fast ausnahmslos in den Papierkorb wanderten.



Von den getätigten Namenszügen sind drei verschiedene bekannt: die meisten tragen das Signum „Sch“ (Schulte), siehe Friedemanns

Handbuch Seite 280, nur zwei das Zeichen „M“ (Messer), siehe Abbildung, und ein Brief das Zeichen „S“; letzterer trägt das Datum vom 31. 7. 1900, das zwölf Tage nach dem Erscheinen des ersten Tsingtau-Propisioriums liegt. — Neben dem Namenszuge wurde der Aufgabestempel gesetzt.

Dr. Ey

NICHT IRRE MACHEN LASSEN!

Angeregt durch die Zuschriften von zwei Unbelehrbaren, selber von keinerlei Sachkenntnis getrübt, hat sich die Schriftleitung der in Berlin erscheinenden Zeitschrift „Sammler-Expres“ bewogen gefühlt, wieder einmal einen Angriff gegen die Briefmarken des ehemals deutschen Witu-Schutzgebietes zu veröffentlichen. Sie wiederholt dabei die alten, längst widerlegten Vorwürfe. Es lohnt daher nicht, dem Angriff zu entgegnen. Es sei nur daran erinnert, daß der inzwischen leider verstorbene Dr. Neuhaus, ehemals Bezirksrichter in Deutsch-Ostafrika, später Dozent am Orientalischen Seminar in Berlin, einer der besten Kenner der Suahelikultur, nach Bearbeitung der im Denhardt-Nachlaß vorgefundenen Postakten seine ursprüngliche Gegnerschaft aufgegeben und die Marken als vollkommen sammelberechtigte Bedarfsausgabe der Regierung des deutschen Witu-Schutzgebietes anerkannt hat, daß die alte Arbeitsgemeinschaft sich der Auffassung des Dr. Neuhaus anschloß und GeneralLademann dementsprechend für die Wiederaufnahme der Preisnotierung im Michelkatalog eingetreten ist. Wir werden uns zu gegebener Zeit mit diesem interessanten Postgebiet noch näher beschäftigen.

Dr. E. von Willmann