

Augsburg, im September 1948.

Rundschreiben A/4

DEUTSCHE SEEPOST- VERBINDUNG MIT DER SUDSEE

Dr. E. von Willmann (Schluß)

Die damit gebotenen Verbindungen genügten dem anfallenden Verkehr, bis um die Jahrhundertwende Ereignisse eintraten, die wiederholte Änderungen notwendig machten. Am 1. 4. 99 hatte das Reich die der Neu-Guinea-Compagnie zustehenden Hoheitsrechte übernommen. Deutsch-Neuguinea mit dem dazugehörigen Bismarckarchipel war Kron-Schutzgebiet geworden, die Verkehrsregelung jetzt eine Aufgabe des Reiches. An die Spitze der Schutzgebietsverwaltung trat ein Kaiserlicher Gouverneur und dessen Wirkungskreis wurde noch im gleichen Jahre ausgedehnt auf Karolinen und Marianen, welche für Spanien nach dem unglücklichen Krieg mit den Vereinigten Staaten bedeutungslos geworden und durch Kauf in den Besitz des Reiches übergegangen waren. Die Neuerwerbungen muhften in das Verkehrsnetz eingegliedert und auch für die Marshallinseln neue Verbindungen geschaffen werden, denn die bisher von der Jaluit-Gesellschaft regelmäßig benutzte spanische Linie Manila—Ponape hatte ihren Betrieb unter den veränderten Verhältnissen eingestellt. Außerdem machte es der gesteigerte Verkehr mit Australien wünschenswert, die alte Neuguinea-Zweiglinie bis Sydney durchzuführen, von wo Neuguinea Lebensmittel und Bauholz bezog.

So entstanden an Stelle der bisherigen Neuguinea-Zweiglinie, deren Poststempel vorläufig verschwindet, zwei neue Zweiglinien, beide von Sydney ausgehend: Die eine entsprechend der alten Linie, über Neuguinea und Niederländisch Indien nach Singapur geführt, die andere, gleichfalls Neuguinea anlaufend, von da aber über Yap (Karolinen) und Saipan (Marianen) nach Hongkong geleitet. Beide Linien erhielten Seepost, ihre Stempel unterschieden sich durch den Zusatz „Singapur“ und „Hongkong“.

Der neue Dienst wurde im Sommer 1900 eingeführt, hat sich aber nicht bewährt. Um die Singapur-Linie ohne Dampfervermehrung bis Sydney führen zu können, konnten die Fahrten, statt wie bisher alle acht Wochen, nur noch alle 12 Wochen stattfinden und das empfand man naturgemäß als Verschlechterung. Andererseits war auch die Fahrzeit der Hongkong-Linie durch den Umweg über die Marianen zu lang. Eine japanische Linie, die direkt nach Sydney fuhr, nahm ihr die meisten Frachten weg. Ende Dezember 1900 wurde deshalb der Fahrplan geändert; der auf der Hongkong-Linie eingesetzte Dampfer „München“ hat die Marianen letztmalig am 15. 12. 00 bedient.

Zu allem Unglück lief auch noch die „München“ bei der nächsten Fahrt am 3. 2. 01 vor Yap auf ein Riff. Der Lloyd stellte zwar einen Ersatzdampfer ein, gab aber im Herbst 1901 die Hongkonglinie endgültig auf. Statt dessen stellte er auf der Singapur-Linie einen zweiten Dampfer ein, so daß er diese Linie jetzt alle sechs Wochen bedienen konnte.

Ermöglicht wurde das Aufgeben der Hongkong-Linie dadurch, daß die Jaluit-Gesellschaft als Ersatz für die stillgelegte spanische Anschlusslinie 1900 den Dampfer „Oceana“ in Dienst gestellt und seit 1. 1. 01 einen Postdienst Sydney—Jaluit—Yap aufgenommen hatte. Sie war bereit, diese Fahrten bis Hongkong auszudehnen. Der erweiterte Fahrplan, nach welchem jetzt auch Neuguinea angefahren wurde, trat am 9. 1. 02 in Kraft. Die Linie hieß jetzt „Sydney—Hongkong“, ihre Schiffspost bekam einen neuen Stempel mit dieser Bezeichnung.

Die Jaluit-Gesellschaft hatte auf den Marianen keine Interessen, die „Oceana“ berührte infolgedessen diese Inselgruppe anfangs nicht. Erst im Frühjahr 1903 entschloß man sich, Saipan in den Fahrplan aufzunehmen, das damit am 3. 4. 03 seit dem 15. 12. 1900 zum ersten Male wieder Dampferverbindung bekam. Dafür ließ man Neuguinea fallen, das ja durch die Linien des Lloyd ausreichende Verbindungen hatte.

Von dieser Neuregelung war der Poststempel Sydney-Hongkong nicht betroffen. Eine neue Bezeichnung der Linie wurde aber notwendig, als der Lloyd 1904 die Fahrten seiner Neuguinea-Zweiglinie (Singapur) über Hongkong nach Yokohama aus-

dehnte. Die Bezeichnung Sydney—Hongkong war jetzt nicht mehr eindeutig. Die Linie der Jaluit-Gesellschaft bekam deshalb Ende 1904 den Namen „Jaluit-Linie“, ihre Seepost erhielt einen entsprechenden Stempel. Die „Oceana“ hat den neuen Stempel (Kennbuchstabe a) nicht mehr lange geführt. Sie strandete vor Jaluit, ging verloren und wurde durch den Dampfer „Germania“ ersetzt.

Die bis Japan ausgedehnte Lloyd-Linie wurde allgemein Austral-Japan-Linie genannt. Im Poststempel aber behielt man den alten Namen Neuguinea-Zweiglinie bei. Der Stempel mit dem Zusatz (Singapore) wurde natürlich unbrauchbar. An seine Stelle traten wieder die alten Stempel aus dem Jahre 1893, zu denen noch ein dritter mit dem Kennbuchstaben c kam, weil die große Ausdehnung der Strecke den Einsatz von drei Dampfern erforderte.

Eine letzte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse brachte schließlich das Jahr 1909, als der Lloyd mit einem weiteren Dampfer die alte Verbindung Singapore—Neuguinea wieder aufnahm, den neuen Dampfer alle wichtigen Häfen des Schutzgebietes anlaufen und ihn in Rabaul den Anschluß an die Austral-Japan-Linie finden ließ. Die neue Linie erhielt die Bezeichnung „Deutsch-Neuguinea-Singapore“, da der alte Name ja auf die Austral-Japan-Linie übergegangen war.

Um die Jahrhundertwende, in den Jahren, in denen man die Verkehrsbedürfnisse erst studieren und Erfahrungen sammeln mußte, hat sich der häufige Fahrplanwechsel natürlich gelegentlich störend ausgewirkt und unliebsame Verzögerungen herbeigeführt. Davon zeugt ein Brief meiner Sammlung, der vom deutschen Konsul in Batavia an das Bezirksamt in Saipan gerichtet und auf Grund der veröffentlichten Fahrpläne mit der Beförderungsvorschrift „Mit S. S. Steffin“ und „Via Friedrich-Wilhelmshafen“ versehen war. Am 8. 1. 01 in Batavia dem Dampfer „Stettin“ übergeben, sollte er in Friedrich-Wilhelmshafen den Dampfer „München“ der Zweiglinie (Hongkong) erreichen und etwa am 6. 2. in Saipan eintreffen. In Wirklichkeit hat er vier Monate länger gebraucht und sein Ziel erst am 6. 6. erreicht. Die „München“ ist nämlich, wie schon erwähnt, am 3. 2. vor Yap gescheitert, und auch, wenn das nicht der Fall gewesen wäre, wäre sie wegen der besprochenen, in Batavia noch unbekannt gewesenen Fahrplanänderung an Saipan vorbeigefahren; der Brief wäre nach Hongkong gekommen und hätte

dort auf eine Fahrgelegenheit nach Saipan warten müssen. Infolge des Unfalles der „München“ blieb der Brief nun zunächst in Yap, kam dann nach Hongkong, blieb dort lange liegen, bis sich schließlich ein Schiff fand, das ihn, abermals über Yap, endlich am 6. Juni nach Saipan brachte.

Als der Weltkrieg die aufsteigende Entwicklung der Südsee-Schutzgebiete jäh unterbrach, gab es derartige Unregelmäßigkeiten nicht mehr. 1914 bestand ein nach festem Fahrplan geregelter Postdampfer-Dienst auf folgenden Strecken:

A. Linien des Norddeutschen Lloyd:

1. Austral-Japan-Linie (Poststempel Neuguinea-Zweiglinie), Sydney—Neuguinea—Yap (seit 1908) — Manila—Hongkong—Yokohama, alle vier Wochen ein Dampfer. In Sydney und Hongkong Anschluß an Australische und Ostasiatische Hauptlinie.
2. Singapore—Deutsch-Neuguinea (und Inseidiens), alle 10 Wochen ein Dampfer.

B. Linie der Jaluit-Gesellschaft:

Jaluit-Linie, Sydney—Neuguinea (wieder seit 1909) — Jaluit—Ponape—Saipan—Yap—Hongkong, alle zehn Wochen ein Dampfer.

Für einen schnellen Postdienst nach Neuguinea hatte besonders die Austral-Japan-Linie Bedeutung gewonnen, da seit August 1909 Briefschaften auf Verlangen auch über Sibirien geleitet wurden und auf diesem Wege schnellste Beförderung erreicht wurde.

VON DEN ANFANGEN DER DEUTSCHEN POST IN PEKING



Seit vielen Jahren befand sich in meiner Sammlung eine Feldpostkarte mit dem Weichholzstempel „Peking. Deutsche Post“, deren Text u. a. lautete: „... Hier gehts noch toll zu. Heute im Kaiserpalast meinen Briefkasten aufgehängt...“ Erst jetzt ist es mir gelungen, den Absender, den damaligen Feldpostsekretär Kuchenbeißer, ausfindig zu machen, der heute als Postamtmann im Ruhestand in Heidelberg wohnt. Er war vom 10. September 1900 bis 15. 4. 1901 Vorstand der Feldpoststation 2, sowie des späteren Deutschen Postamts Peking, so daß seine Auskünfte als unbedingt kompetent betrachtet werden dürfen. Nach seinen Angaben wurden die Soldatenbriefe der deutschen Truppen in der Regel mit dem Stempel der Feldpoststation 2 versehen, wie er bereits aus

der Heimat mitgebracht worden war. Da dieser jedoch für den starken Verkehr — in einem Brief vom 2. 3. 01 spricht derselbe Absender geradezu von einer „Schreibwut“ — nicht mehr ausreichte, umso mehr als auch zahlreiche Private und selbst Angehörige der anderen internationalen Expeditionstruppen die deutsche Post in Anspruch nahmen, und da dieser Stempel am Schalter vor allem für Postanweisungen (monatlich rund 500 000.— Mark Einzahlungen!) Verwendung fand und kaum einbeehrt werden konnte, so ließ Kuchenbeyßer als Vorstand nach eigener Zeichnung von Chinesen zwei Holzstempel schnitzen. Es sind die uns wohlbekannt, wie sie bei Friedemann, Seite 264 unten, abgebildet sind. Es erhellt, daß bei ihrer Schaffung ein wirklicher Notstand und keinerlei philatelistischen Motive maßgebend waren, umso mehr als K. selbst nie Sammler gewesen ist und sich selbst keinerlei Poststücke aus seiner damaligen Tätigkeit aufgehoben hat. Diese beiden Stempel wurden nebeneinander und zwar so lange verwendet, bis der endgültige, bis 1917 gebrauchte Metallstempel aus der Heimat eintraf (13. November 1900). Nach Außerdienststellung wurden sie an das Reichspostmuseum eingeschickt. Da sie handgeschnitten waren, wiesen sie in der Härte des Holzes, das die beiden chinesischen Stempelschnitzer wählten, ebenso wie in der Ausführung kleine Abweichungen voneinander auf, wie sie recht deutlich in den Friedemannschen Wiedergaben in Erscheinung treten.

Die ersten Truppen, die in Peking einrückten, war eine Abteilung Marine von dem Kreuzergeschwader; ihr folgten die Seebataillone aus Kiel und Wilhelmshaven. Nach Uebernahme des Oberbefehls durch den Grafen Waldersee — der Kaiser hatte ihn eben zum Generalfeldmarschall ernannt; nun nahm er im Kaiserpalast Quartier — besetzten nacheinander die 1., 2. und 3. Kompanie den Herrscherpalast der Mandchudynastie. Der genaue Zeitpunkt der gegenseitigen Ablösung dürfte sich wohl nur schwer noch feststellen lassen. Um den Herkunftsort ihrer Sendungen entsprechend zu Kennzeichnen — es mag freilich auch ein bißchen Eitelkeit mitgespielt haben; denn vom militärischen Gesichtspunkt aus sollte ja der jeweilige Standort gerade durch Verwendung des Feldpost-Stationstempels „unbekannt“ bleiben — ließen einzelne Einheiten sich entsprechende Stempel anfertigen, so auch die obengenannten drei Kompanien den querrrechteckigen Kastentempel „Peking Kaiserpalast“, der nach den

bisherigen Forschungen (s. Nr. 1/2 der „Berichte für Kolonialbriefmarkensammler“) in dreierlei Ausführung und verschiedener Farbe vorkommt, woherstanden stets nur als Nebenstempel. Wer über eine größere Anzahl von Feldpostsachen aus dem Chinafeldzug verfügt, weiß, daß auch Stücke, die bei anderen Truppenteilen aufgeliessert wurden, oft recht seltsame, häufig auch chinesische Nebenstempel tragen, die offenbar den „exotischen“ Charakter solcher Soldatenbriefe — vielfach an den „Schatz“ oder an einen Stammschild gerichtet — unterstreichen sollten. Nach meiner Beobachtung entstammen solche Stücke indes fast durchweg der späteren Zeit, als die Kampfhandlungen bereits beendet waren. Auch der bekannte Stationsstempel „Paotingfu“ (ungewöhnliche Form eines Schnallenstempels, s. Friedemann S. 267), sowie der Stempel „Langfang S. B.“ erklären sich wohl zumeist auf diese Weise.

In den ersten Wochen nach der Besetzung von Peking durch die internationalen Expeditionstruppen wurde die deutsche Post durch Meldereiter der Truppenteile über Tientsin nach Taku befördert, zunächst wöchentlich dreimal, dann täglich; schließlich, nachdem die Eisenbahnlinie wieder hergestellt war, übernahm die regelmäßig verkehrende Bahnpost die Weiterleitung. Aber nicht alle Truppenpost ging über die Feldpoststation oder über das Postamt Peking, sondern es wurden vielfach auch Gelegenheitsritte nach Tientsin benutzt, wobei dann die Sendungen mit dem Stempel der Feldpost-Expedition bedruckt wurden (siehe die vier Stempel bei Friedemann S. 265 unten und 266 oben). Einmal ging auch ein Postsack mit etwa 150 Sendungen verloren auf dem Wege von Hoshiwu nach Yangtsun und ward nicht mehr gefunden, obwohl ein Finderlohn von 300 Mexikanischen Dollars dafür ausgesetzt wurde.

Interessant dürfte nun sein, abschließend an Hand der in Sammlungen befindlichen Stücke festzustellen, welche Daten als früheste bzw. späteste für die einzelnen Formen der Nebenstempel „Peking Kaiserpalast“ nachzuweisen sind; meiner Vermutung nach kommen diese noch nicht vor, solange die beiden provisorischen Stempel (Hart- und Weichholzstempel) von Peking Deutsche Post Verwendung fanden.

Durch die Freundlichkeit eines anderen Spezialsammlers, O. P. J. Tölle, kann ich zugleich ein Photo übermitteln, das den freilich recht primitiven Postpalast des deutschen Postamts zeigt, ebenso wie das spä-

terhin beträchtlich vermehrte Personal samt den chinesischen Hilfskräften. Auch die Postflagge fehlt nicht darauf; sie hatte zuvor auf der Karre geweht, mit der sich der erste Vorstand, Feldpostsekretär K., von Tientsin nach Peking bewegt hatte.

Dr. A. Joerger

(Abbildung folgt!)

OSTAFRIKANISCHE ZWEIGLINIE

Zu den ungeklärten Problemen der Kolonial-Philatelie gehören die Seepoststempel der Ostafrikanischen Zweiglinie. Friedemanns Handbuch versagt hier völlig. Seine Angaben auf S. 241 sind durch Druckfehler entstellt, teilweise auch sachlich unmöglich. Die Abbildung rechts oben ist irreführend; sie weckt den Anschein, als gäbe es zwei durch Schriftgröße unterschiedene Stempel. Authentische Angaben über diese Linien fand ich nur in der von Dr. Brackmann trefflich bearbeiteten Jubiläumsschrift „50 Jahre deutsche Afrika-schiffahrt“. Hiernach wurden 1890 im Anschluß an die Hauptlinie zwei verschiedene Zweiglinien eingerichtet:



I. Die „Südlinie“, von Sansibar ausgehend über Kilwa, Lindi und portugiesische Häfen bis Inhambane;

II. Die „Nordlinie“, von Sansibar über Daressalam und die nördlichen Häfen bis Lamu. Beide Linien wurden nur von je einem Dampfer bedient, der im Jahr auf der Nordlinie 26, auf der etwa doppelt so langen Südlinie nur 13 Reisen machte. Die römischen Ziffern im Stempel bezeichnen nicht nur den Dampfer, sondern vor allem die Linie!

Nach dem Abschluß des Helgolandvertrags änderten sich mit den Aufgaben auch Namen und Fahrplan der Linien: Die „Südlinie“ wurde zur „Portugiesischen Linie“, — Kilwa und Lindi wurden nicht mehr angefahren —, die „Nordlinie“ zur „Deutschen Linie“, welche die englischen Häfen Pemba, Mombasa und Lamu nicht mehr berührte und jetzt, von Daressalam ausgehend, Rundreisen Sansibar—deutsche Südhäfen—Sansibar—deutsche Nordhäfen ausführte. Nach wie vor fuhr auf jeder Linie nur ein Dampfer. In dieser Weise wurden beide Zweiglinien bis 1914 befahren. Einen Anhalt dafür, daß

wie Friedemann meint, vom 1. 4. 1894 bis 1900 keine Seepoststempel geführt worden seien, habe ich nicht gefunden, ich besitze vielmehr aus der angeblich stempellosen Zeit eine Postkarte vom 16. 8. 94 mit deutschem Eingangstempel vom 20. 9. 94.

Die Zweiglinien wurden mit den Dampfern „Peters“, 595 t, und „Wißmann“, 618 t, eröffnet. „Wißmann“ wurde 1898 verkauft und wahrscheinlich durch den im gleichen Jahr gekauften Dampfer „Sultan“, 2771 t, ersetzt. „Peters“ ist 1903 ausgeschieden und wahrscheinlich durch den 1902 erworbenen Dampfer „Khalif“, 1653 t, ersetzt worden. Auch später muß noch Dampferwechsel stattgefunden haben, denn „Sultan“ wurde 1913, „Khalif“ 1905, und der von Friedemann als Schiff der Zweiglinie aufgeführte „Bundesrat“, 2084 t, 1909 verkauft.

Ich bezweifle, daß von 1894 bis 1900 eine Unterbrechung in der Stempelführung eingetreten ist, glaube auch nicht an einen Stempelwechsel. Ebenso scheint es mir fraglich, ob ein Stempel ohne römische Ziffer als Linienkennzeichen, nur mit zwei Sternen, in Gebrauch gewesen ist. Wer besitzt Ganzstücke, besonders Postkarten, die hier Klarheit schaffen könnten? Wer kann den Stempel mit den zwei Sternen, ohne römische Zahl, wenigstens auf Briefstück vorlegen?

Dr. v. Willmann

NEUMELDUNGEN

Deutsche Post in der Türkei: Nr. 5b: ○ mit fehlender Spitze rechts. Dr. Rohde

Togo: Der Stempel Atakpame 2. 1. 07 wird mir heute von Herrn Dr. Kaul, Mitglied der A. G., auf Briefstück mit handschr. Jahreszahl 07 auf einer 20 Pf.-Marke vorgelegt. Siehe Notiz Fried. Berichte 127:2434. Boden

Tokpli: 4' 12. 07 : blaugrau auf Nr. 7 und 8 □. Dr. Oxenius; Dr. Ey

Kamerun: Banjo: 9. 10. 13, violett auf Nr. 21 : □. Dr. Oxenius

Sonst noch violett: 16. 6., 26. 6., 1. 8.; 1. 9. 13.

Banjo: blau: bekannte Daten: 6. 8. 10., 23. 2. 11, 15. 9. 11, 2. 5. 12, 16. 6. 12, 2. 7. 12, 1. 10. 12, 29. 1. 13.