

# Berichte

FÜR

## KOLONIALBRIEFMARKENSAMMLER



1

Herausgegeben von Dr. med. Eduard Ey, Augsburg - Januar 1949.  
(Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Postwertzeichen).  
Kricheldorf-Verlag • Freiburg im Breisgau

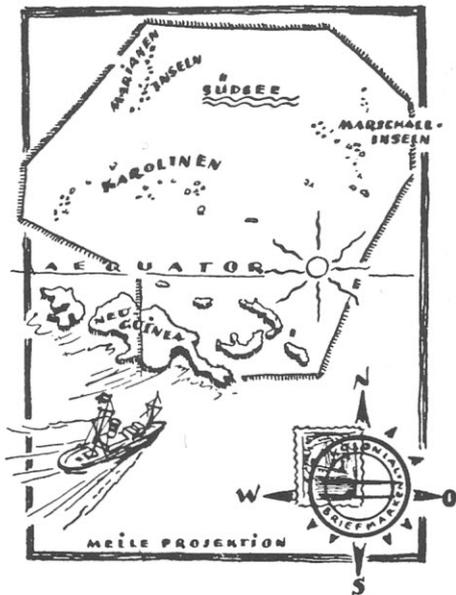
### Deutsche Seepostverbindung mit der Südsee

Dr. E. v. Willmann

Noch bevor es Bismarck gelang, deutsche Uebersee-Siedlungen unter den Schutz des Reiches zu stellen, — seine Absicht, Samoa zu erwerben, war ja 1880 am Widerspruch des Reichstags gescheitert, — erkannte der Staatssekretär Heinrich von Stephan in deutschen Postdampfer - Linien das geeignete Mittel, um den Zusammenhang der Auslandsdeutschen mit der Heimat zu erhalten. 1883 legte er dem Reichskanzler eine Denkschrift vor über die Einrichtung und Subventionierung von Reichspostdampfer-Linien nach Ostasien und Australien. Nach langwierigen Kommissionsverhandlungen hatte der Reichstag endlich zu beschließen über einen diesbezüglichen Gesetzentwurf, in welchen auch noch Anträge für eine Haupt- und Nebenlinie nach Afrika und eine Mittelmeer-Zweiglinie aufgenommen worden waren. Stephan unterstrich die Notwendigkeit dieser Linien mit den Worten: „Wer Kolonialpolitik will, der muß auch diese Dampfer wollen. Denn Kolonien ein-

richten und ihnen keine Brücke schaffen, keine Verbindung mit dem Heimatlande, das ist ein offener Widerspruch.“

Trotzdem hat der Reichstag damals die für die Afrika-Linien geforderte Subvention gestrichen. Im übrigen aber wurde das Gesetz genehmigt. Am 3./4. Juli 1885 wurde zwischen dem Norddeutschen Lloyd und dem Reichskanzler ein entsprechender Vertrag geschlossen, und ein Jahr später traten die ersten Reichspostdampfer von Bremerhaven aus ihre Ausreise an. Inzwischen hatte Bismarck in der seit Stephan erster Anregung vergangenen Zeitspanne in den wichtigsten Gebieten deutscher Kolonisation die Reichsflagge hissen lassen.



Unter deutschem Schutz standen nunmehr:  
Deutsch-Südwestafrika seit 24. 4. 84,  
das Togogebiet seit 5. 7. 84,  
das Kamerungebiet seit 14. 7. 84,  
Deutsch-Ostafrika seit 27. 2. 85,  
das Wituland seit 27. 5. 85,

Deutsch-Neuguinea und der Bismarck-Archipel seit 17. 11. 84,  
die Marshall-Inseln seit 15. 10. 85.

Auch die Karolinen wollte Bismarck damals zu deutschem Schutzgebiet erklären; auf den Einspruch Spaniens, das ältere Rechte geltend machte, verzichtete er und begnügte sich mit der Berechtigung zur Anlage einer Kohlenstation und voller Handelsfreiheit. Die Hoffnungen deutscher Kolonialfreunde hatten angefangen, sich zu erfüllen. Die neuen Reichspostdampfer aber, die doch dem kolonialen Gedanken dienen sollten, führten 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 Abschnitten 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 Großkaufleute selber für leistungsfähig genug hielt.

Träger der Hoheitsrechte waren für Neuguinea die Neu-Guinea-Compagnie, für die

Marshall-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 sammengeholt werden. Große Dampfer konnten hier, weit entfernt von allen Kohlengruben, 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 hanseatischer 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 geeig-

neten 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 mittelbar 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 Bedarfstück, 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 belästigten 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

Übernahme 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 „Otilie“, die regelmäßig alle vier Wochen nach Cooktown in Nora-Queensland fuhr, dem Endpunkt der British India Steam Company. Als 1889 die englische Linie ihren Fahrplan änderte und ihre Schiffe nicht mehr nach Cooktown kamen, richteten sich die Fahrten der „Otilie“ 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 erkaufte werden. Denn wegen der weiteren Entfernung nach Soerabaya konnte die „Otilie“ nur noch alle sechs Wochen eine Fahrt machen. Bald trat in bezug auf Fahrthäufigkeit noch eine weitere Verschlechterung ein: Am 14. 3. 91 war die „Otilie“ vor Friedrich-Wilhelmshafen gescheitert. Als Ersatz konnte die Neu-Guinea-Compagnie nur den vom Nordd. 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 „Otilie“ 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 Herbertshöh bis Singapore durchzuführen sei und dort an den Ostasiendienst anschließen solle. 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 Schiffahrtslinien 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 gewordenen 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. Einzelne ausgelieferte 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.

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 mußten in das Verkehrsnetz eingegliedert und auch für die Marshallinseln neue Verbindungen geschaffen werden, denn die bisher von der Jaluit-Gesellschaft regelmäßig benutzte spa-

nische 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 Singapore 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 „Singapore“ und „Hongkong“.

Der neue Dienst wurde im Sommer 1900 eingeführt, hat sich aber nicht bewährt. Um die Singapore-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 Singapore-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 angelaufen 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 (Singapore) über Hongkong nach Yokohama ausdehnte. 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 un-

liebsame 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 „Steffin“ 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 Inseldienst), 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.

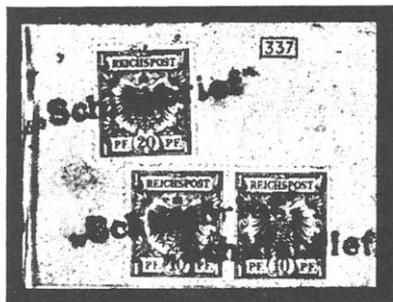


## Deutsche Kolonial-Vorläufer auf einer Londoner Auktion

Für uns deutsche Philatelisten, die wir so lange, eigentlich ja auch schon mehrere Jahre vor dem Kriege, vom internationalen Markt abgeschnitten waren, ist es von großem Interesse, die neuerdings hereinkommenden ausländischen Zeitschriften samt ihren Angeboten zu studieren. Instruktiv sind besonders auch Auktionskataloge, zumal wenn man auch zugleich die erzielten Preise übermitteln bekommt. So liegt mir die mit guten Phototafeln versehene Liste samt Resultaten vor vom 13./14. September von einer der wöchentlich stattfindenden Auktionen der weltbekanntesten Firma Harmer Ltd., London. Bei dem hier angebotenen Material läuft nun uns Kolonial-Spezialisten allerdings das „Wasser im Munde“ zusammen; waren es doch über 100 Lose (die meisten aus mehreren Exemplaren bestehend) erlesenster Vorläufer, die u. a. da ihren Liebhaber suchten, ohne daß es uns freilich vergönnt gewesen wäre, auch unsere Stimme, bzw. unser Gebot in die Wagschale zu werfen.

Da erscheinen die ersten Vorläuferausgaben der Deutschen Post in der Türkei in stattlicher Anzahl (u. a. Norddeutscher Postbezirk 1/3 und 10 Sgr., Deutsches Reich kleiner und großer Brustschild 1/4 und 1/3 Sgr. usw.), sehr schöne Kamerun- (Paar 3 Pfg. grün etc.) und Ostafrika-Briefe (Lamu fast sämtliche Wertstufen), vor allem aber auch Deutsch-Neuguinea (Kerawara, Konstantinhafen; Finschhafen 25 Stück 50 Pfg. oliv etc.), ferner Deutsch-Südwest Otyimbungue (vielfach, auch 25 Pfg. und mit provisorischer Jahrszahl „90“), schließlich Togo und Samoa in Prachtanzustücken oder Briefstücken (so die rechteckigen Apia „Bezahlt — ...“ Stempel und Postdampfschiffagentur). Von besonderem Interesse für den Kenner ist auch eine Gruppe von Vorläuferbriefen aus Marocco, Togo und Kamerun, z. T. mit handschriftlichen

chen Aufgabevermerken wie Mazagan, Casablanca, Lome, Klein-Popo, Batanga, Quiltah, Accra, Addah, Porto Seguro, Gaboon, Lagos, mit den seltenen Seepoststempeln: „Schiffspost“ (Balkenstempel, Friedemann S. 96), „Aus Westafrika mittels Woermann-Dampfer über Vlissingen—Oberhausen“ (vierzeiliger Stpl., Friedemann S. 116), oder Kreisstempel „Aus Westafrika über Hamburg“, bzw. Kastenstempel „Aus Westafrika mit Hamburger Dampfer“ (beide Friedemann S. 115).



Was nun die für all diese Kostbarkeiten erzielten Preise anlangt, so hat man in manchen Fällen den Eindruck, als ob der Seltenheitsgrad mancher Stempel wie der von Kerawara oder Konstantinhafen (zus. Pfd. St. 7/10) oder obiger Seepostentwertungen „drüben“ doch nicht so ganz bekannt sei; denn während etwa Marshallinseln z. T. weit über die Schätzpreise kletterten (Jaluit auf losen Stücken von 1880, 20 Pfg. Paar, 10 Pfg. u. 2.— Mk. = 20 Pfd. St.), gingen andere wie die Behelfs- und Dampfschiffagenturstempel von Apia relativ niedrig ab (4 Hfd., bzw. 3 Pfd.). So scheint es mir wohl, als habe der valutastarke Sondersammler bei dieser ohne Frage einzigartig reichhaltigen Gelegenheit verhältnismäßig billig manch kosbares Stück erwerben können, was vielleicht bei einer Beteiligung deutscher Sammlerkreise einen höheren und in Anbetracht der außerordentlichen Seltenheit mancher Sachen einen gerechteren Preis erzielt hätte. Auf jeden Fall aber ist es erfreulich zu beobachten, daß unsere Lieblingskinder auch „draußen“ starke Beachtung und entsprechende Würdigung fanden, ging doch nicht ein einziges Stück als unverkäuflich zurück. Prof. Dr. Joergel



## Rätsel um Nkongsamba

Zu den ungelösten Rätseln der Kolonial-Philatelie gehört auch die Frage, ob die Poststation Nkongsamba am Ende der Kamerun-Nordbahn einen eigenen Poststempel geführt hat. Tatsache ist, daß weder Friedemann, noch einer der vielen forschenden Spezialsammler bisher einen einwandfreien Brief mit dem Stempel dieses Postortes hat auftreiben können. Und alle „Briefstücke“, die ich zu Gesicht bekam, müssen als Fälschungen bezeichnet werden. Derartige Abstempelungen sind überhaupt erst um 1938 aufgetaucht. Damals schrieb mir General Lademann, er habe einen Postanweisungsausschnitt mit diesem sagenhaften Stempel erworben, und gleichzeitig wurde mir von Hamburg aus ein ähnlicher Ausschnitt angeboten; Stempeldatum 16. 7. 14, rückseitig als Eingangsstempel ein halber Stempel Bare. Ich habe den Kauf damals abgelehnt, weil ich trotz Lademanns Anerkennung Zweifel an der Echtheit hatte.

Mißtrauisch machte mich der Umstand, daß die Marke, — natürlich war es die gebraucht so teure 20 Pfg. mit Wasserzeichen! — ausgerechnet auf einer Postanweisung gab und nur in die Nachbarschaft gelaufen war. In Kamerun kannte aber damals jeder Deutsche seinen Nachbarn so gut, daß er zur Regulierung einer kleinen Schuld kaum eine Postanweisung benutzt, sondern ein Zusammentreffen abgewartet hat. Mein Mißtrauen hat sich als berechtigt erwiesen, denn wie kurz darauf bekannt wurde, war Nkongsamba zum Postanweisungsdienst gar nicht zugelassen. Eine andere Abstempelung, die mir vor einem Jahr zur Prüfung vorlag, verriet sich dadurch als Fälschung, daß die gestempelte Marke, wieder eine Nr. 23, einer erst 1919 in Berlin zum Verkauf gekommenen Auflage entstammte.

Andererseits steht dem Fehlen echter Abstempelungen Nkongsamba aber die Tatsache gegenüber, daß diese Postagentur am 16. 4. 1914 eröffnet wurde (vergl. Geschichte der D. Post in den Kolonien und im Ausland, S. 220), wenn auch nur für Brief- und Paketverkehr und Telegraphendienst. Es fragt sich also nur, was für einen Stempel

Nkongsamba für die dort aufgegebenen Post benutzt hat.

Berücksichtigen wir die Verkehrsverhältnisse, so fällt zunächst auf, daß die Postagentur Nkongsamba erst zwei Jahre nach Eröffnung der Nordbahn eingerichtet wurde, obwohl dort, am Endpunkt der Bahn, der Umschlag für die Post des ganzen Hinterlandes stattfinden mußte. Das erklärt sich jedoch daraus, daß die Botenposten des Hinterlandes (die Karte in Friedemanns Handbuch ist hier nicht ganz richtig) sich schon in dem unfern gelegenen Bare vereinigten, der Umschlag also durch den dortigen Postbeamten bearbeitet werden konnte.

In Nkongsamba war somit nur die am Ort selber anfallende Post zu stempeln, eine Aufgabe, welche die Bahnpost unschwer bewältigen konnte; und eine Postkarte meiner Sammlung beweist, daß die Bahnpost tatsächlich bis zur Eröffnung der Postagentur das Postamt von Nkongsamba gewesen ist. Die Bahnpost aber besaß zwei Stempel, von denen der eine, da nur ein einziger Bahnpostwagen, im Pendelverkehr, eingesetzt war, als Reserve zur Verfügung stand. Ich vermute, daß Nkongsamba, als der eigene Stempel nicht kam, einfach diesen Reservestempel der Bahnpost benutzt hat.



Das lange Ausbleiben des für Nkongsamba bestimmten Stempels ist für die damaligen Verhältnisse nichts Ungewöhnliches. Wie die Wanderstempel dokumentieren, haben sich in Südwestafrika selbst der wichtige Minenort Otavi vier Monate, Jakalswater und andere Stationen noch länger ohne endgültigen Stempel behelfen müssen, und in Kamerun selbst blieb die in Nkongsamba endende Bahnpost 16 Monate lang auf den Aushilfsstempel „Duala“ angewiesen. Friedemann wird wohl mit seiner in späteren Jahren verirrten Ansicht, der Stempel Nkongsamba sei nicht mehr zur Verwendung gelangt, Recht behalten. Der Stempel ist wahrscheinlich, so wie in Deutsch-Ostafrika der neue Stempel der „Tanganjikabahn“, nicht mehr rechtzeitig in die Kolonie gekommen, in falsche Hände geraten und zu den verschiedenen jetzt vorliegenden Fälschungen mißbraucht worden.

Wer besitzt mit der Bahnpost Bonaberi—Nkongsamba beförderte Briefe oder Postkarten aus der Zeit vom 16. 4.—25. 9. 14, deren Absender- oder Textangaben auf Herkunft aus Nkongsamba hinweisen?

Dr. E. v. Willmann



## Deutsch-Ostafrika

Privatpostmarken Schülke & Mayr

Die 5 Originalmarken aus dem Jahre 1892 sind im „Friedemann“, Kohlhandbuch Lfg. 10, „Hamburg“-Werk (S. 140) von Kapt. W. Sachse und vom gleichen Forscher in der Festschrift „50 Jahre Hamburg-Alttonaer Briefmarken-Sammler-Verein“ eingehend beschrieben. Hingewiesen sei auf ein besonderes Merkmal: farbiger Rasterunterdruck in helleren Tönen (der Marken-Hauptfarbe).

Weniger bekannt dürfte sein, daß von diesen nicht in Verkehr gelangten Marken ein Nachdruck (in philatel. Sinne ein Neudruck), im Jahre 1939 hergestellt, existiert. Kurze Vorgeschichte zur Auflage desselben: Die Fa. Schülke & Mayr stellt weltbekannte Desinfektionsmittel her. Nach erfolgreichen Versuchen seitens des Chemikers Raupenstrauch/Wiesbaden im Jahre 1886, brachte die Fa. Sch. & M. 1889 ein neues Präparat auf den Markt, das Lysol. Das 50jährige Herstellungsjubiläum dieses bewährten Desinfektionsmittels gab der Firma im Jahre 1939 Anlaß zur Ausgabe eines fachlich und in Ausstattung hervorragenden Jubiläumsbuches mit dem Titel „Im Kampf gegen die Seuche“. Dasselbe enthält auf den Seiten 83—89 ein Kapitel, betitelt „Deutsche Heilmittel erobern Kolonien“, in dem auch die

1892 erfolgte Errichtung einer Botenpost in DOA erwähnt wird.

Beigegeben ist, neben einer Karte von DOA mit eingezeichneter Postroute (von Daresalam über Kilossa—Mpapua—Tabora nach Bukoba am Victoriasee) und einer Fotografie mit eingeborenen Postträgern der Firma, eine Serie von **Nachdrucken** der Originalmarken, welchen laut Vermerk „ausschließlich zur Verwendung für das Buch“ der Reichspostminister/Berlin mit Erlaß vom 22. 1. 1939 (VI 2040-OB) gestattete.

Ermittelte philatel. Daten zu diesen Nach-(Neu-)drucken:

**1939**, Kupfertiefdruck durch Giesecke & Devrient, Leipzig, **von den Originalplatten** (also **Neudruck**), in Bögen zu 5×5=25 Stück (wie die Originale)

**Farben**, wie bei Originalen (5 cts. rot, 10 orange, 25 blau, 50 grün, 1 \$ braun), **jedoch ohne Unterdruck**

**Papier**, weiß, ohne Wasserz.

**Zählung** 10%

**Gummi**, glatt/weiß

**Auflage**, je 3000 St. (= 3000 Serien)

Zum Vergleich Daten der Originale:

Kupfertiefdruck, Giesecke & Devrient,

25er-Bögen

mit Unterdruck

senkrecht gestreift

11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>

bräunlich

unbekannt.

Eschrich (13)



## 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?

In diesem meinem Hinweis auf die Probleme, vor welche uns die Stempel der Ost-

afrikanischen Zweiglinie stellen, habe ich schon angedeutet, daß außer den von Friedemann angegebenen Dampfern noch andere die Zweiglinie bedient haben müssen. Inzwischen habe ich versucht, in dieser Frage an Hand der Flottenliste der Deutschen Ostafrika-Linie A.-G. weiter zu kommen.

Da fand ich zunächst unter den älteren Schiffen den Dampfer „Emin“, Baujahr 1891, 595t groß; offenbar ein Schwesterschiff von „Peters“ und als Reserve für die Zweiglinie bestimmt. Er ist schon 1893 zwischen Durban und Lourenzo Marques gescheitert, anscheinend im Dienst der Südlinie.

„Emin“ ist damals nicht durch ein gleich kleines Schiff ersetzt worden. Der geringe Tonnengehalt scheint doch nicht befriedigt zu haben; als „Peters“ und „Wissmann“ verkauft wurden, hat man sie durch Schiffe von 2000 t und darüber ersetzt. In dieser Größenklasse hat man wohl auch die Schiffe zu suchen, die nach dem Verkauf von „Bundesrat“, „Sultan“ und „Khalif“ den Zweiglinien-Dienst versehen haben.

Unter diesem Gesichtspunkte kämen als Zweiglinien-Dampfer in Frage:

„Somali“, 2550 t, 1914 im Rufidji-Delta von den Engländern in Brand geschossen;

„Präsident“, 3325 t, 1915 im Lindi-Fluß gesprengt;

„Markgraf“, 3758 t, 1915 in Tanga zerstört. Wer besitzt Briefschaften, die auf diesen 4 Dampfern aufgeliefert sind? Unsere Forschungen sind ganz auf solche Belegstücke angewiesen, da sämtliches Archivmaterial dem Kriege zum Opfer gefallen ist.

Den Zweiglinienstempel mit 2 Sternen, ohne römische Ziffer, meldet Herr Landgerichtsrat Herbertz jetzt vom 21. 9. 00 auf Ansichtskarten-Ausschnitt. Er ist also nicht nur vom Dampfer „Khalif“ verwendet worden, der ja erst 1902 zur Flotte der D.O.A.L. kam. Er scheint für Reserve-Dampfer gedient zu haben, die je nach Bedarf in Linie I oder II eingesetzt wurden. Wer besitzt ihn auf einem Ganzstück, das die Bestimmung des Dampfers ermöglicht?

### Bisheriges Ergebnis:

1. Friedemanns Annahme einer „stempellosen“ Zeit kann als widerlegt gelten.

2. Die Existenz des Stempels ☆—☆ ist erwiesen; er war offenbar als Reservestempel für **beide** Linien gedacht, weshalb er auch

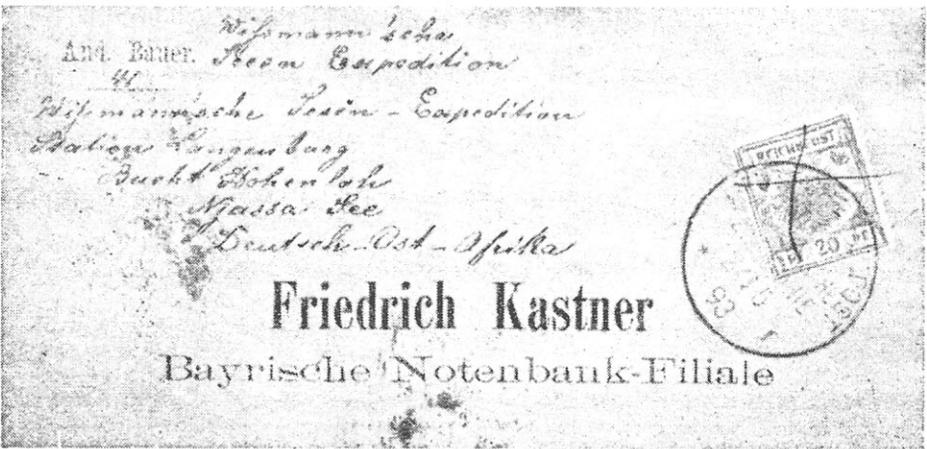
kein Linien-Zeichen führt. Seine Verwendung geht bis zum 19. 2. 95 zurück. Welcher Dampfer hat ihn wohl damals benutzt? „Khalit“ wurde erst 1902 eingestellt! Vielleicht „Bundesrat“?

3. Die südliche, portugiesische, Zweiglinie stempelte ☆—I.

4. Die nördliche, deutsche, Zweiglinie stempelte ☆—II. Dr. v. Willmann

In seinem Katalog „Deutschland - 1948“ weist bereits Kricheldorf auf S. 334 auf die Linienführung und Stempelteilung der Ostafrikanischen Zweiglinie hin und gibt in gedrängter Form beachtliche Ergebnisse.

In obigem Zusammenhange stehend bringen wir die teilweise Abbildung eines Briefes von der Wißmann'schen Seenexpedition; er trägt den Absendeort Langenburg, welcher Ort von v. Wißmann gegründet wurde, und die Vorläufermarke D.R. Nr. 48, durch Tintenstriche entwertet. Dieser Brief ging weiter auf dem alten Karawanenweg Wiedhafen—Songea—Kilwa (Dauer etwa 24 bis 26 Tage), welchen Ort die ostafrikanische Zweiglinie I anlief. Er bekam den Stempel ☆—I: 22. 5. 93 und danach den Durchgangsstempel Dar-Es-Salaam vom 3. 6. 93; von hier nahm ihn die ostafrikanische Hauptlinie nach Deutschland mit. Ankunft in Augsburg: 27. 6. 93. — Dr. Ey



Aufklärend in der Frage der Ostafrikanischen Zweiglinie wirkten Dr. v. Willmann, Franz, Herbertz, Dr. Ey.

## Das Schriftbild der Militär-Missions-Stempel



Als 1914 durch Schließung der fremden Postämter in der Türkei die unmittelbare Verbindung der dort tätigen Deutschen mit der Heimat unterbrochen wurde, konnte diese Lücke zunächst durch die Marine-Schiffspost der Botschafts-Yacht „Loreley“ (Nr. 14) und türkische Flotte eingereichten deutschen Kreuzer überbrückt werden. Bald ergab sich die Notwendigkeit, daneben noch

eine andere Postorganisation aufzubauen, um dem ständig wachsenden Aufgabenkreis nachkommen zu können. Eine erste unmittelbare Verbindung mit Berlin schuf dabei die durch Feldjäger beförderte Kurierpost. Solche Briefe tragen die Aufschrift „Durch Kaiserl. Feldjäger“. Private Feldpost wurde ohne Kennzeichnung mitgegeben, in Berlin mit dem Dienstsiegel des Auswärtigen Amtes gestempelt und so von der Reichspost übernommen.



Abb. 1

Später kennzeichnete die Militär-Mission ihre Sendungen mit dem Dienstsiegel (Abb. 1), dann mit einem Feldpoststempel ohne Datum (Abb. 2), endlich, etwa vom Oktober 1915 ab, mit einem Datumstempel (Abb. 3), der merkwürdigerweise die Monatsnamen abgekürzt in Französisch gab. Um diese Zeit übernahm der frühere Vorsteher der Deutschen Post in Konstantinopel, Postdirektor Hensel, als Major zur Militär-Mission kommandiert, die Leitung der Militärmissionspost. Unter ihm nahm das Postnetz eine gewaltige Ausdehnung an. Dabei erhielten die Poststempel eine neue, ziemlich einheitliche Form (Abb. 4).



Abb. 4

Die Post der Militär-Mission arbeitete im Benehmen mit der Post des Osmanischen Reiches. Die Stempel gaben deshalb den Text in beiden Sprachen.

Wiederholt bin ich gefragt worden, was die türkische Schrift in der oberen Hälfte der Militär-Missions-Stempel besage. Ich will deshalb hierauf einmal näher eingehen.

Kurz gesagt: der türkische Text ist die Uebersetzung des deutschen Stempel-inhalts, in kalligraphischer Anordnung. Die arabische Kalligraphie verlangt, daß der verfügbare Raum in harmonischer Weise mit



Abb. 2



Abb. 3

den Schriftzeichen ausgefüllt wird, so daß er weder überladen noch leer erscheint, und die Schwierigkeit beim Entwurf dieser Schriftbilder bestand darin, daß im Türkischen die Ortsangabe Wortgebilde von sehr verschiedener Länge ergibt. Wortabkürzungen, wie etwa unser „A.O.K.“, sind in der türkischen Schrift ungebräuchlich. Wir finden deshalb neben dem kurzen arabischen „Scham“ für Damaskus oder „El Kuds“ für Jerusalem auch recht umständliche Bildungen. Unser „Gleisspitze Bagdadbahn“ wird zu „Bagdad Demir Jolu Nuktai Müntehafı“ = Bagoabahn Punkt ihres Endes. Für Konstantinopel wird unter Entlehnung aus der blumenreichen persischen Sprache der Ausdruck „Der-i-seadet“ gesetzt = Tor der Glückseligkeit, und unser kurzes „A.O.K. 6“ wird selbst unter Fortlassung des „O.K.“ ein „Altündschi Ordu“ = Sechstes Heer. In einem Fall ist sogar eine deutsche Bezeichnung als Fremdwort beibehalten: „Heeresgruppe Ost“ finden wir übersetzt mit „Scharq Ordu Grupu“ = Ostheer seine Gruppe.

Da unser „Feldpost“ eindeutig mit „Sahra Postafı“ zu übersetzen ist, blieb dem Stempelschneider zum Ausgleich der Verschiedenartigkeit des von der Ortsangabe beanspruchten Raumes nur die Möglichkeit, die amtliche Bezeichnung der Militär-Mission, „Hajeti Islahije askerije almanjalü“ = Deutscher Beirat für militärische Reformen, mehr oder weniger stark abzukürzen, und von dieser Möglichkeit hat er entsprechenden Gebrauch gemacht. Er verwendet:

1. Hajeti Islahije = Beirat für Reformen;
2. Hajeti Islanije askerije = Beirat für militärische Reformen;
3. Hajeti askerije = Militärischer Beirat (unser M.I. Miss.);
4. Hajeti askerije alman = Deutsch. Militärischer Beirat.

Wir können diese kleinen Meisterwerke an bisch-türkischer Kalligraphie hiernach in vier Gruppen ordnen.

Die drei Textbestandteile: eine der 4 Abkürzungen für Mil.Miss., die Ortsangabe und das „Feldpost“ sind in dem Schriftsegment in verschiedener Weise verteilt, und unter diesem Gesichtspunkt lassen sich noch Untergruppen bilden:

- a) Oben der Ausdruck für Mil.Miss., darunter rechts die Ortsangabe, links „Feldpost“;
- b) Anordnung a, aber Ortsangabe links, Feldpost rechts;
- c) Oben Dienststelle, unten rechts Mil.Miss., links Feldpost;
- d) Oben im Bogen herumgeführt die Ortsangabe, in dem unter diesem Schriftbogen entstandenen Raum oben Mil.Miss., unten Feldpost;
- e) Oben rechts Ortsangabe, links „Hajeti“, also nur der Anfang von Mil.Miss., unten rechts der zweite Teil von Mil.Miss., links Feldpost.

Außer diesen für eine Ordnung der Stempel verwendbaren Unterschieden in der Gestaltung des türkischen Textes kann man noch zwei Gruppen unterscheiden nach einem jedem Sammler ins Auge fallenden Merkmal:

- I. Monatsangabe durch arabische Ziffern,
- II. Monatsangabe durch römische Ziffern.

Zu der gegebenen Zergliederung des türkischen Textes hat mich ein besonders gründlich vorgehender Sammler angeregt. In der Annahme, Stempel der gleichen Schriftbildgruppe seien auch gleichzeitig angefertigt worden, erhoffte er aus der Schriftbildanalyse Aufschlüsse über den Zeitpunkt der Bestellung der einzelnen Stempel und damit auch über die aktenmäßig nicht mehr zu ermittelnden Eröffnungstage. Mir war es klar, daß die Verschiedenartigkeit der Textgestaltung im wesentlichen durch kalligraphische Gründe bedingt ist. Es schien mir aber wichtig genug, die Zergliederung der türkischen Schrift zu einer Nachprüfung der bisher ermittelten Frühdaten zu benutzen. Nachstehende Zusammenstellung, welche, gruppenweise nach ihren Frühdaten zusammengefaßt, die Mil.-Miss.-Requelformstempel gibt, zeigt, daß die durch gleiche Schriftgestaltung als zusammengehörig befundenen Stempel tatsächlich zum Teil auch ähnliche Frühdaten aufweisen, daß aber andererseits auch wiederholt bei späteren Stempeln auf frühere Formen zurückgegriffen worden ist.

I. Gruppe: arabische Monatsziffern:

Textform 1a. A.O.K. 5                      F.D. 11.2.16

Konstantinopel **	14.2.16
Aleppo	20.4.16
A.O.K. 4	23.5.16
Arghana Maden	15.2.18
Konstantinopel *a	25.9.18
1b. Konia	20.9.16
Bir-es-Seba	23.9.16
1c. AOK. 6	22.7.16
2a. A.O.K. 2	23.5.16
Smyrna	29.8.16
2b. I. Expeditionskorps	22.6.16
2e. Batum	25.9.18
3a. Bosanti	8.1.17
Damaskus	8.1.17
Eskischehir	18.6.17
Mamure	24.6.17
Jerusalem	25.6.17
Mossul	25.6.17
Kutahia	1.6.18
4c. Heeresgruppe Ost	25.9.18
II. Gruppe: römische Monatsziffern:	
Textform 3a. Bagdad	16.8.16
Mardin	7.5.17
Diarbekir	2.6.17
3d. GleisspitzeBagdadbahn	24.3.17

Dr. E. v. Willmann

## Von den Anfängen 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 nah-

men, und da dieser Stempel am Schalter vor allem für Postanweisungen (monatlich rund 500 000.— Mark Einzahlungen!) Verwendung fand und kaum entbehrt werden konnte, so ließ Kuchenbeifer als Vorstand nach eigener Zeichnung von Chinesen zwei Holzstempel schnitzen. Es sind die uns wohlbekanntesten, 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 Mandschudynastie. 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-Stationsstempels „unbekannt“ bleiben — ließen einzelne Einheiten sich entsprechende Stempel anfertigen, so auch die obengenannten drei Kompanien den querrrechteckigen Kastenstempel „Peking Kaiserpalast“, der nach den bisherigen Forschungen (s. Nr. 1/2 der „Berichte für Kolonialbriefmarkensammler“) in dreierlei Ausführung und verschiedener Farbe vorkommt, wohlverstanden stets nur als Nebenstempel. Wer über eine größere Anzahl von Feldpostsachen aus dem Chinafeldzug verfügt, weiß, daß auch Stücke, die bei anderen Truppenteilen aufgeliefert wur-

den, oft recht seltsame, häufig auch chinesische Nebenstempel tragen, die offenbar den „exotischen“ Charakter solcher Soldatenbriefe — vielfach an den „Schatz“ oder an einen Stammtisch 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 späterhin 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



## Peking – Kaiserpalast

Ueber den als Nebenstempel auf Feldpostsachen vorkommenden zweizeiligen Rechteckstempel wurde bereits berichtet. Er wurde von der deutschen Besatzungstruppe des Palastes benutzt und kommt in 3 Formen vor: I. Größe: 56/24 mm (Innenmaß) Abbildung 1. Von diesem Stempel wurden 6 Meldungen abgegeben: das früheste Datum zeigt den 28. 2., das späteste den 17. 7. (01); dazwischen liegen die Daten vom 13. 3., 30. 3. und 3. 4. (01). Zum größten Teile führen die Feldpostsachen den Truppenstempel „S.B. - 1/1 Oa. I.R.“ und den Entwertungstempel „Feldpoststation No. 2“.



Abb. 1

II. Größe: c. 77,5/37,5 mm (Innenmaß). — Stempelform wie oben. Ueber diesen Stempel folgte keine Meldung. Wir sind deshalb nur auf Lademanns Bericht in der „Post“-Kolonialecke Nr. 2 — 1936 angewiesen, der darin einen einwandfreien Feldpostbrief mit Entwertungstempel Peking: 6. 2. (01) angibt, ohne leider den Truppenstempel zu erwähnen.

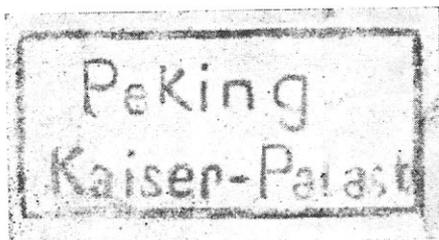


Abb. 2

III. Größe: c. 51/23 mm (Innenmaß). — Andere Stempelform. Abbildung II.

Bei diesem Stempel sind wir ebenfalls leider nur auf die bereits erwähnten zwei Stücke angewiesen, und zwar das eine vom 28. 5., das andere vom 25. 6. (01). Als Truppenstempel führen beide „S.B. — 3/1 Oa. I.R.“; der Entwertungstempel lautet beiderseits „Feldpoststation No. 2“.

Nach obiger Zusammenstellung resultiert folgendes:

Stempel I wurde im Februar/März/April 1901 von der 1. Komp. verwendet,  
Stempel III wurde im Mai/Juni 1901 von der 3. Komp. verwendet,  
Stempel I wurde im Juli 1901 von der 1. Komp. verwendet.

Es bleibt noch nachzuweisen, von welcher Formation Stempel II benutzt wurde, und besonders fehlen noch sämtliche Nachweise darüber, daß obiger Stempel „1900 auf Feldpostsachen verwendet“ wurde, wie Friedemann in seinem Handbuche Seite 265 schreibt.

Weitere zur Aufklärung dienende Meldungen sind erbeten.



Im Februar 1901 wurden durch Ausbruch eines Brandes im Postamt Shanghai die dort lagernden Postsachen durch die Einwirkung des Feuers teilweise beschädigt und bekamen aus diesem Grunde den violetten Handstempelaufdruck „Beschädigt durch Brandunglück / im Postamt Shanghai“.



Abbildung eines solchen wohl sehr seltenen Stückes

Dr. Ey



## Briefe, die uns erreichen

Der philatelistische Schriftsteller in U.S.A. Schulz schreibt über unsere „Berichte“ unserem Mitglieder W. Gardy: „Ich danke Ihnen für den glänzenden neuen Bericht für Kol.-Br.-Sammler. Das ist eine sehr interessante Veröffentlichung, und ich hoffe sicher, daß Dr. Ey fortführt, diese nützliche Art von Information herauszugeben. Meinen herzlichen Dank für Ihre Freundlichkeit, mir diese Sachen zuzusenden. Ich bitte auch weiter darum.“

Unser Mitglied, Herr Walter Backes, Frankfurt/M., schreibt:

„Sehr geehrter Herr Doktor! Zu der wertvollen Anregung, seltenere Stücke im Foto

zu bringen, möchte ich anregen, daß die Vervielfältigungen nicht nur auf gelegentliche Einzelwünsche beschränkt bleiben, sondern die Raritäten gebietsweise nacheinander im Foto erscheinen. — Es sind ja doch die wenigsten, die diese Dinge besitzen, und auf diese Weise käme jeder Kolonialstempelinteressent in den Besitz der Raritäten — wenigstens „im Bilde“ —. So kämen für die Mitglieder kleine Reproduktionssammlungen zustande, die nach Belieben als Lückenfüller oder geschlossen als Forschungsmaterial wertvolle Ergänzungen der Originalsammlung bilden würden, dies um so mehr, als grundlegende literarische Veröffentlichungen mit Abbildungen nur noch in wenigen Händen sind! — Man könnte sogar über die Raritäten hinausgehen und an lückenlose Reproduktionsfolgen geschlossener Gebiete denken mit dem Endzweck einer Sammlung sämtlicher Kolonialstempel im Bilde. — Ich glaube, daß die überwiegende Mehrzahl der Mitglieder sich zur laufenden Abnahme verpflichten würde oder wenigstens zu der Abnahme der

sie interessierenden Gebiete, wodurch eine Verbilligung des Ganzen zustande käme. Vielleicht veröffentlichen Sie meine Anregung in der nächsten Nummer, ev. gleich mit der Aufforderung zur Abnahmemeldung. — Mit recht freundlichen Grüßen Ihr W. Backes."

Um unseren Mitgliedern die Anregung von Backes in feste Form zu kleiden, gebe ich die Preise für Fotokopien, die sich allerdings für Abnahme von jeweils 20 Stück belaufen, bekannt (in Originalgröße):

in **schwarz-weiß**:

Briefmarke	—,25 DM
Postkarte oder Brief	—,50 DM
Doppelformat	—,90 DM

in **farbig**:

Briefmarke	2.50 DM
------------	---------

Sonderanfertigung 50 Prozent mehr.

Auf diese Weise können alle in unseren Berichten veröffentlichten Stücke und auch sonstige andere gewünschte vervielfältigt werden.  
Dr. Ey

## Neuanmeldungen

### KAMERUM

**Banjo**: violett: 16. 6. 07 auf Nr. 22 . Joerger

**Banjo**: violett: 16. 3. 12; 7. 8. 13; 16. 8. 13; 16. 9. 13; 15. 10. 13: Dr. v. Willmann

**Banjo**: blau: 2. 4. 13: Dr. v. Willmann

**Banjo**: kopfstehende „7“ im Datum vom 1. 7. 13 (oder 7. 1. 13?) : Dr. v. Willmann

**Bibundi**: violett: 6. 10. 10 auf Nr. 22 : Joerger

**Nola**: Friedemann schreibt auf Seite 135: „vom März bis August 1913 ohne Jahreszahl 13“. — Dieser Stempel wird vorgelegt auf Nr. 22 mit deutlichem Stempel 3. 7. 13. — Gastl

**Ossidinge**: blau: 23. 8. 12 auf Nr. 22 : Joerger; ebenso vom 27. 1. 13 auf Nr. 22 — Dr. Ey

**Togo**: Vorläufer Nr. 47: „T“ in der Mitte mit Querbalken — Dr. v. Willmann

### KIAUTSCHOU

**Syfang**: Stempel vom 1. 11. 06 an. — Hirschberg

**Tsintanfort/Marine Feldpost** „18“/1. 98 statt „31“/1. 98 — Hirschberg.