Herausgegeben von der „Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen"
Heft 4 für die Mitglieder dieser Oktober 1951
Zwanglos nach Bedarf erscheinend — Eine Ergänzung zum „Dr. Ey"-Handbuch

Marine-Luftschiff „L 59" 1917 als Blockadebrecher unterwegs nach Deutsch-Ostafrika

Des Versuches, der in der Kolonie abgeschnitten von der Heimat kämpfenden Schutztruppe materielle Hilfe durch die Luft zu bringen, sei hier in Form eines gedrängten Buchauszuges gedacht. Einmal aus der Annahme heraus, daß die durch unsere „Berichte" verbundene koloniale Sammlerschaft an allen mit den Kolonien in Verbindung stehenden Geschehnissen Interesse nimmt. Zum andern aber wesentlichst deshalb, um in unseren Kreisen Nachforschungen über das Schicksal der bei dieser Fahrt mitgeführten Afrikapost anzuregen. Auffindbare derartige Poststücke könnten eine interessante Bereicherung von Sondersammlungen ostafrikanischer Kriegsbelege darstellen.

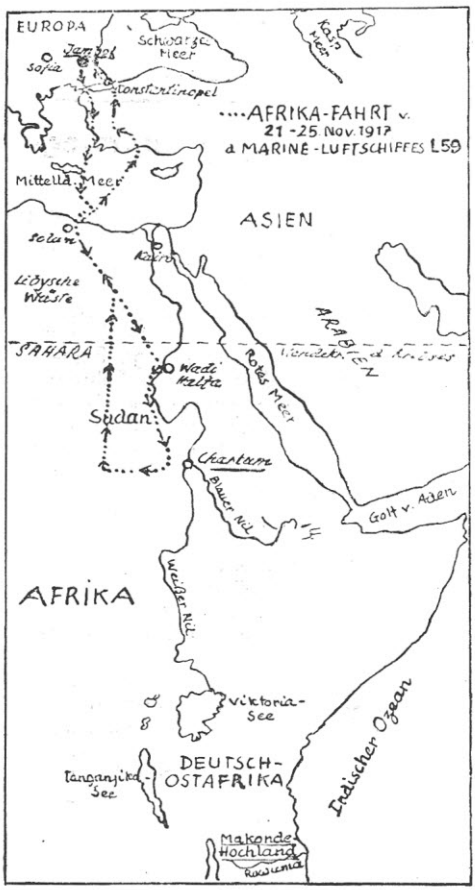
Zunächst aber das Geschehen selbst. Nach verschiedentlich vorangegangenen Anregungen, der Schutztruppe Ersatz an Sanitätsmaterial und Munition auf dem Luftwege zuzuführen, erfolgte ein bezüglicher ausschlaggebender Vorschlag im Frühsommer 1917 an das Kommando der Kaiserlichen Schutztruppen im Reichskolonialamt durch den 1916 als Austauschgefangener nach Deutschland zurückgelangten Togo-Deutschen Oberstabsarzt Prof. Dr. Zupitza. Eine kurz darauf erfolgte langdauernde Übungsfahrt eines Luftschiffes erbrachte den Beweis der Betriebssicherheit für Fernfahrten und veranlaßte das RKA den Admiralstab der Marine zur energischen Vorbereitung der Expedition nach DOA zu bewegen.

Zunächst vorgesehen für die Afrikafahrt wurde das Marineluftschiff L 57, das jedoch kurz vor der Überführung aus dem Reich nach dem als Ausgangspunkt für die Kolonialfahrt bestimmten Flughafen Jambol in Bulgarien (Ost-Rumelien), durch eine Böe zerstört wurde. Infolge Fehlens eines weiteren großen, für die Fahrt geeigneten Luftschiffes, wurde der 196½ m lange LZ 104 durch Umbau um 30 m auf 226½ m verlängert (23,9 m breit), und **„L 59"** neu bezeichnet am 25. Okt. 1917 in Dienst gestellt und dem Kommando des Kapitänleutnant Ludwig **Bockholt** unterstellt. Weitere technische Daten des Zeppelins seien hier übergangen. Die Überführungsfahrt des L 59 von der Zeppelinbauwerft Staaken bei Spandau nach Jambol erfolgte am 3. November 1917, mit glatter Landung am 4. 11. 17.

Die Abfahrt nach Afrika verschob sich infolge ungünstigen Wetters und erfolgte der Aufstieg nach einem mißglückten Startversuch am 13. 11., am 16. 11. 17. Diese Fahrt wurde infolge Schlechtwetters über Kleinasien abgebrochen und L 59 landete am 17. 11. wieder in Jambol.

Nach Wetterbesserung und günstiger Lage für die Folgetage, erfolgte der neuerliche Start für die bis ans Ziel vorgesehene Fahrt am **21. November 1917** früh. Als vermutlicher Landungsplatz galt das im Süden der Kolonie liegende **Makonde-Hochland** (Lindi-Rowuma), wo sich Lettow-Vorbeck szt. tatsächlich befand. L 59

überflog ohne wesentliche Gefährdung das Mittelländische Meer, passierte die afrikanische Küste östlich Solum, überquerte die Libysche Wüste und stieß an den Nil vor, ihn bei Wadi Halfa erreichend. Am **23. 11.** war die Hälfte der Flugstrecke zurückgelegt, das Luftschiff stand im Sudan westwärts Chartum am Zusammenfluß des Weißen mit dem Blauen Nil. Zu diesem Zeitpunkt wurde ein Funkspruch des Admiralstabes (ab Nauen, d. s. 4500 km) folgenden Inhaltes aufgefangen:



„Letzter Stützpunkt Lettow-Vorbecks, Newala, verlorengegangen. Ganzes Makondehochland im Besitz der Engländer. Teile Lettows gefangen. Rest nördlich hart bedrängt. Sofort umkehren!",

durch den der Kommandant zur Rückfahrt veranlaßt wurde Der Rückflug erfolgte ungefähr auf der Anflugroute, mit Landung in Jambol am 25. 11. 17, nach Zurücklegung einer Strecke (insgesamt 6757 km), mit der zum gleichen Zeitpunkte auch das Ziel in DOA erreicht gewesen wäre (s. Karte). So endete die so erfolgreich begonnene Fahrt am Ausgangspunkt.

Ob eine Landung bei der deutschen Truppe im Zielgebiet durchführbar gewesen wäre, bleibt fraglich. Jedenfalls ist bekannt, daß die Engländer auf das Erscheinen eines deutschen Luftschiffes vorbereitet waren; startbereite Flugzeuge zur Erzwingung einer Landung standen parat. Zudem überschritt Lettow am gleichen 25. 11. 17 den Rowuma, griff Lager im portugiesischen Moçambique an und erbeutete große Mengen an Sanitätsmaterial, Munition usw.; Dinge also, die L 59 der Truppe infolge der Umkehr nicht zuführen konnte. So glich das Schicksal aus.

In diesem Zusammenhang ist wesentlich, zu vermerken, daß auch beim Bau und der Montage des Luftschiffes Materialien Verwendung fanden, die nach einer geglückten Landung und folgenden Demontage (ein Start für einen Rückflug wäre nicht möglich gewesen) dringende Bedürfnisse der Schutztruppe erfüllt hätten. So hätte das Aluminiumgerippe ermöglicht, Tragbahren, Barackengerüste und sogar einen Funkturm zu bauen; die Motore konnten als Antriebsmaschinen für die Dynamos der mitgeführten Funkstation dienen; die Gaszellen hätten wasserdichte Schlafsäcke abgegeben und schließlich ließ sich ein Teil der Hülle zu Zelten und Tropenanzügen verwenden, während ein weiterer Hüllenteil aus für Verbandszwecke geeigneten Mullbinden bestand.

Zum Schluß endlich der für uns Sammler wesentlichste Moment der Ostafrika-Fahrt des L 59. Die umfangreiche Ladung, in der Hauptsache Munition und Sanitätsmaterial, enthielt (nach einer bekannten genauen Aufstellung) auch **25 kg Post!** Wenn nun auch die um die Afrikafahrt bewahrte strenge Geheimhaltung der beteiligten Stellen und Personen bedacht wird, also zunächst kaum anzunehmen ist, daß die Poststücke einen Leitvermerk erhielten (etwa „mit L 59") und auch nach Abbruch der Fahrt kein Vermerk ange-

bracht worden sein dürfte, der diesen Grund der Rückleitung ersichtlich gemacht hätte (wie sonst in Friedenszeiten in solchen Fällen üblich), so trugen die Sendungen (vermutlich großteils Dienstpost) doch sicher die Anschriften der afrikanischen Empfänger, werden den Absendern rückgestellt worden sein und wurden evtl. von diesen mit einem entsprechenden persönlichen Vermerk versehen. Schon in dieser Form könnten sie uns als Belege im Zusammenhang mit DOA wertvoll sein, umsomehr, wenn sie doch etwa Leitvermerke tragen würden.

Die speziellen Zeppelinpost-Sammler sind natürlich ebenfalls stärkstens an derartigen Belegen der Afrikafahrt interessiert. Ihr bester Kenner, Konsul Sieger-Lorch, äußerte sich wie folgt zur Postfrage der L-59-Kolonialfahrt: „Zu der Frage der Post ist unbedingt anzunehmen, daß sich solche an Bord befand und zwar dienstliche Post für Ostafrika und sicherlich auch private Post, die von dem kleinen Kreis, der um diese Fahrt wußte, mitgegeben worden war. Wahrscheinlich trug jedoch diese Post keinerlei Stempel oder sonstige Kennzeichen und ist wahrscheinlich nach Rückkunft des Luftschiffes zurückgegeben und vernichtet worden. Die Zeppelinpostsammler haben sich schon seit vielen Jahren um Post dieser Fahrt bemüht und wohl keine Möglichkeit versäumt bzw. alle irgendwie erreichbaren Adressen abgefragt; es hat sich aber leider von dieser Fahrt noch nichts gefunden."

Vielleicht hat nun ein Sammler unseres Kreises mehr Glück bei einer Nachsuche nach derartigen Belegstücken an ihm etwa zufällig bekannten Quellen. Die Ansatzpunkte sind gering. L 59 stürzte am 7. 4. 1918, auf dem Wege nach Malta, brennend in die Adria und mit ihm versank die gesamte Besatzung, darunter der Großteil der Besatzungsmitglieder jener denkwürdigen Afrikafahrt vom November 1917, mit Kptlt. Bockholt an der Spitze. Der Kreis der Wissenden kann also nur noch klein sein.

Mögliche Hinweise, Vermerke und Meldungen zur Sache sind an den Leiter unserer AG erbeten.

Literatur: Goebel/Förster „40 000 km Zeppelin-Kriegsfahrten".

Eschrich.

Zur Frühgeschichte der Deutschen Levantepost

In Verbindung mit unseren gemeinsamen Bemühungen um die Aufklärung postgeschichtlicher Probleme hatte ich im Sommer 1942 Herrn General Lademann gebeten, einmal in Berliner Postarchiven nachzuforschen. Bereitwillig hat er meiner Anregung entsprochen. Seine Auszüge hat er mir vorgelegt und das Wichtigste daraus habe ich mir notiert. Während Lademanns Aufzeichnungen und die von ihm noch durchgesehenen Akten dem Kriegsgeschehen zum Opfer gefallen sind, sind meine Notizen erhalten geblieben.

Das für die Berichtigung des alten Irrtums bezüglich der Stambul-Zweigstelle und für die Einrichtung der Botschafts-Post in Büjükdere/Therapia Wesentliche habe ich schon Anfang 1943, unmittelbar vor dem großen Sterben der Zeitschriften, in der „Sammlerschau" in meiner Studie „Büjükdere und Therapia" ausgewertet. Anderes liegt noch ungenutzt und das möchte ich hiermit vor dem Vergessenwerden bewahren.

Da findet sich hinsichtlich des Beginnes der Deutschen Post in Constantinopel, daß Ende 1869 der Postrat Günther und der Postkassen-Controlleur Müller den Auftrag zur Einrichtung erhielten. Sie schifften sich am 20. 12. in Triest ein und landeten am 3. 1. 70 in Constantinopel. Die Herrichtung der im Konsulatsgebäude des Nordd. Bundes in Pera zur Verfügung gestellten Räume beanspruchte aber einige Zeit, so daß das Postamt erst am 1. 3. 70 eröffnet werden konnte.

Als erster Freimarken-Bestand waren aufgrund einer Anweisung vom 21. 12. 69 von der O.P.D. an die Postagentur in Constantinopel geliefert worden:

20 Bogen = 3 000 Stück zu ¼ Gr.
20 Bogen = 3 000 Stück zu ⅓ Gr.
20 Bogen = 3 000 Stück zu ½ Gr.
50 Bogen = 7 500 Stück zu 1 Gr.
50 Bogen = 7 500 Stück zu 2 Gr.
10 Bogen = 1 500 Stück zu 5 Gr.
10 Bogen = 1 500 Stück zu 10 Gr.;

außerdem

1000 Franco-Kuverts zu 1 Gr. und
1000 Franco-Kuverts zu 2 Gr.

Den Bestand an Marken zu 1 und 2 Gr. hielt Günther für unzureichend und beantragte noch vor Eröffnung der Post Nachlieferung von

100 Bogen = 15000 Stück zu 1 Gr. und
100 Bogen = 15000 Stück zu 2 Gr.

Entsprechend der in der ganzen preußischen Verwaltung selbstverständlichen sauberen Sorgsamkeit, der Grundlage für den glänzenden wirtschaftlichen Aufstieg des kaiserlichen Deutschlands, wurden denn auch die Erträge der neuen Post-Pagentur überwacht. Schon vom 18. 3. 1870 datiert der erste diesbezügliche Bericht. Darnach umfaßte der Wertzeichenverkauf in den ersten 18 Betriebstagen:

172 Marken zu 1/4 Gr.,
129 Marken zu 1/3 Gr.,
296 Marken zu 1/2 Gr.,
1031 Marken zu 1 Gr.,
878 Marken zu 2 Gr.,
346 Marken zu 5 Gr.,
keine Marken zu 10 Gr.;

auch von den Franco-Kuverts wurde keins verkauft. Der Gesamterlös betrug 158 Taler und 11 Groschen, so daß eine Monatseinnahme von etwa 245 Talern zu erwarten war.

Spätere Berichte gehen nicht mehr so sehr ins Einzelne. Für Juni 1870 wird die Einnahme in einer Summe mit 288 Taler und 12 Gr. angegeben und nur besonders betont, daß auch in diesem Monat **kein** Franco-Kuvert verkauft wurde.

Über die Leistung im ersten, nur 10 Monate umfassenden Betriebsjahr wird in einem Bericht vom 17. 2. 71 nur überschläglich angegeben, daß

60000 Briefe, 40000 Drucksachen und Warenproben

zum Versand gekommen seien. Immerhin schon eine beachtliche Leistung, die die Bedeutung der Constantinopel-Post für den deutschen Levante-Handel ahnen läßt und weit über den Leistungen der ersten Agenturen in den deutschen Kolonien steht. Vergleichsweise sei daran erinnert, daß im Betriebsjahr 1889 die Gesamteinnahme aus dem Wertzeichen-Verkauf in **Lamu** nur 291, in **Otyimbingue** 294 R. M. betragen hat.

Die erhalten gebliebenen Angaben über den Verbrauch der einzelnen Markensorten stehen zum Teil im Widerspruch zur Seltenheit dieser Vorläufer. So wurden nach dem Bericht vom 18. 3. 70 von dem so überaus seltenen Wert zu 1/4 Gr. mehr Stücke verkauft als von dem bedeutend häufigeren Wert zu 1/3 Gr. Das mag damit zusammenhängen, daß die 1/4-Gr.-Marke meist zu Zusatzfrankaturen diente und zerrissen im Papierkorb verschwand, während Kurs- oder Marktberichte in Briefform gefaltet und samt ihrer Frankatur von 1/3 und 1/2 Gr. in den Akten aufbewahrt blieben.

Schwer begreiflich ist die in den Berichten zweimal hervorgehobene Abneigung des Publikums gegen die Kuverts mit eingedruckter Marke. Sie erklärt aber die außerordentliche Seltenheit dieser Ganzsachen, von denen mir während meiner langen Sammeltätigkeit nur einmal ein Ausschnitt in die Hand kam, die sich noch dazu als Stempelfälschung erwies!

Dr. v. Willmann.

Unbekannte Vorläufer-Postkarten

Aufgrund der Forschungen von Geheimrat Dr. Kalckhoff nahm man bisher an, die Vorläufer-Postkarte von 1878 (ohne Landes-Schild in der oberen Rahmen-Leiste) sei nur in Constantinopel zur Ausgabe gelangt. An allen anderen Auslands- und Kolonial-Anstalten soll nur die Ausgabe 1886 (mit Landes-Schild im Rahmen) verwendet worden sein.

Im Gegensatz hierzu bin ich zu der Überzeugung gekommen, daß die ersten Reichspostdampfer des Nordd. Lloyd, als sie 1886 ihre Fahrten aufnahmen, noch mit Postkarten-Ausgabe 1878 ausgestattet waren. Ich besitze solche Postkarten von der Australischen Hauptlinie vom 21. 10. 86 und von der Australischen Zweiglinie vom 21. 9. 86.

Die Australische Zweiglinie wurde mit D. „Lübeck" (als einzigem Schiff) eröffnet, der am 10. 9. 86 von Sydney aus seine erste Reise antrat, Postausrüstung und Wertzeichenbestand für Apia mitbrachte und durch seine Ankunft dort am 21. 9. 86 die Eröffnung der Postdampfschiffsagentur ermöglichte. Da die Seepost der „Lübeck" in ihrem Wertzeichenbestand die Postkarte von 1878 führte, so ist wohl nicht zu bezweifeln, daß die in Apia ausgegebenen Postkarten ebenfalls der Ausgabe 1878 entstammten. Tatsäch-

lich habe ich auch schon seit längerer Zeit in meiner Sammlung eine Apia-Postkarte der Ausgabe 1878 vom 16. 10. 88. Der 1886 gelieferte Vorrat hat also recht lange gereicht; die Ausgabe 1886 kenne ich aus Apia erst vom 12. 11. 89.

Schon 14 Tage früher, als der die Australien-Fahrt eröffnende D. „Salier", der wohl die Marken für Apia nach Sydney gebracht hat, verließ der Lloyd-Dampfer „Oder" Bremerhaven, um mit seiner ersten Reichspostdampfer-Fahrt auch die Postausrüstung für Shanghai zu bringen, und es ist ganz unwahrscheinlich, daß er andere Postkarten mitbekommen haben sollte, als der „Salier". Belegen kann ich allerdings meine Annahme für Ostasien noch nicht. Doch haben mir von dort auch Postkarten der Ausgabe 1886 als Gegenbeweis noch nicht vorgelegen. Ich hoffe daher, daß andere Seepost-Freunde unserer Forschungsgemeinschaft die erwähnten Postkarten Ausgabe 1878 von Mittelmeer-Linie, Ostasiatischer Haupt- und Zweiglinie und aus Shanghai werden melden können.

Selbstverständlich gibt es Vorläufer-Postkarten Ausgabe 1878 auch aus Westafrika. Hier hatte die Reichspost ja schon 1882 mit der Woermann-Linie ein Abkommen getroffen, nach welchem diese die Postflagge führen und ihre Dampfer als „Postdampfer" bezeichnen durfte. Ihre Führer waren ermächtigt, Briefschaften anzunehmen und zu frankieren; entwertet wurden sie erst von der Post in der Bahn oder in Hamburg. Die Woermann-Dampfer können in ihrem Wertzeichen-Bestand anfangs keine anderen Postkarten gehabt haben, als Ausgabe 1878. Ich besitze Belegstücke dafür vom 11. 7. 85 aus Klein-Popo und vom 10. 10. 85 aus Groß-Popo. Beide entwertet mit dem Kastenstempel „Aus Westafrika mit Hamburger Dampfer".

Dr. v. Willmann.

Ausstellungsangelegenheiten

Herr Martin aus Bad Nauheim, der seine schöne Sammlung „Deutsch-Ost-Afrika" bei der Niedersächsischen Briefmarken-Ausstellung in Hannover gezeigt und dafür eine Bronze-Medaille erhalten hatte, war mit der Kritik der Jury nicht einverstanden, dahingehend, es seien Kolonial-Mitläufer als Vorläufer gezeigt worden; er habe wörtlich seine Sammlung als „Vorläufer und Mitläufer enthaltend" angemeldet. Die Jury kann an sich von ihrer Kritik nicht abgehen, möchte aber Herrn Martin gern klar legen, daß die ihm nicht gefallende Kritik lediglich hat besagen wollen, Vorläufer und Mitläufer seien bei Ausstellungen stets gesondert als **solche zu bezeichnen, was bei seiner** Sammlung nicht geschehen wäre und als Folge hätte natürlich die Sammlung eine nicht so günstige Bewertung erfahren müssen.

Im Namen der Jury: Grobe. Boden.

Samoa-Stempel Fagamalo falsch!

Bei meiner langjährigen Beschäftigung mit den Poststempeln der Deutschen Kolonien und Auslandspostanstalten habe ich nach einem Weg gesucht, um gefährliche **Stempelfälschungen,** deren Unterschiede gegenüber den echten Stempeln nicht in die Augen springen, sicher zu erkennen. Liegt mir ein Stempelabdruck vor, der meinem stempelgeschulten Blick irgendwie nicht einwandfrei erscheint, ohne daß bei der ersten Betrachtung auffallende Kennzeichen für eine Abweichung im Stempelschnitt, und damit für eine Fälschung hervortreten, so wende ich mit bestem Erfolg nachstehendes Verfahren an: Ich lege ein Stahllineal auf den Stempelabdruck und kontrolliere damit die Verlängerungen von Schenkeln einzelner Buchstaben auf andere Teile des Stempelbildes bei der Vorlage, deren Echtheit feststeht, und am zweifelhaften Abdruck. Schon kleinste Abweichungen im Stempelschnitt treten in **Richtungsunterschieden** hervor. Voraussetzung ist allerdings, daß saubere Stempelabdrucke vorliegen.

Überzeugend zu erläutern ist das Verfahren am klassischen Beispiel des echten **Doppelgängers** eines Kolonialstempels, und zwar des Stempels TSINGTAU * a KIAUTSCHOU, der (laut Friedemann, „Handbuch" 2. Aufl. S. 290) vom 5. Januar 1900 bis 7. November 1914 in Benützung war, von dem es aber auch noch einen „Reservestempel" gab, der auf den

ersten Blick das gleiche Stempelbild zeigt und am 1. April 1901 und im Dezember 1905 verwendet wurde (Friedemann Seite 291), und aus dem dann im April 1906 das Kennzeichen a entfernt worden ist, [In meiner Sammlung befindet sich eine R-Karte von Syfang, die aus der Zeit stammt, da die damalige Posthilfsstelle noch ohne Stempel war; der R-Zettel trägt den Eindruck Tsingtau (Kiautschou) und ist handschriftlich mit Syfang ergänzt, während die Marken selbst mit dem erwähnten Reservestempel TSINGTAU * a KIAUTSCHOU 29/12 05 gestempelt sind; Eingangsstempel der Karte: LYCK 7. 2. 06.] Bei näherer Betrachtung stellt man als Unterschied dieser beiden a-Stempel den unterschiedlich großen Zwischenraum zwischen der Unterkante des a und dem U als letzten Buchstaben des Wortes KIAUTSCHOU fest. Viel überzeugender läßt sich aber die Tatsache, daß wirklich zwei verschiedene Stempel a vorhanden gewesen sind, dadurch erkennen, daß man an den senkrechten Strich des T (erster Buchstabe in TSINGTAU) das Stahllineal anlegt: beim normalen Stempel a berührt die Verlängerung gerade noch das O aus dem Wort KIAUTSCHOU, beim Reservestempel a hingegen geht die Verlängerungslinie knapp am rechten, äußeren Schenkel des U vorbei (siehe Abb.)!

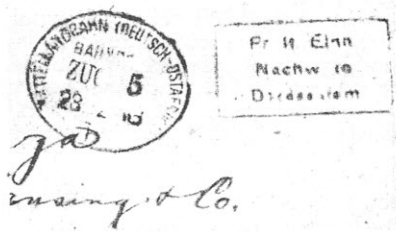
Man nehme nun einmal vergrößerte Stempelabbildungen von Friedemann zur Hand, so in seinem „Handbuch" 2. Aufl. auf S. 100 den echten und den falschen Stempel von SAFFI und verlängere dort den geraden Strich des D, oder man betrachte die Stempelbilder echter und falscher Stempel auf den Seiten 2474 und 2497 ff. seiner „Berichte" und führe vergleichende Richtungsprüfungen durch. Wenn bei den letzteren teilweise der Nachweis auch schwierig ist, so finden sich doch immer irgendwelche „Richtungsunterschiede". Auch auf S. 2502, wo Friedemann beim Stempel MULIFANUA angibt, daß für den Falschstempel eine echte Vorlage durchgepaust wurde, ist ein deutlicher Unterschied zwischen den Abdrucken der beiden Stempel festzustellen, wenn man das I verlängert.

Mit dem geschilderten Verfahren konnte ich nun nachweisen, daß es **eine ganz gefährliche Stempelfälschung von FAGAMALO** gibt. Friedemann hat auf den Seiten 2393, 2440 und 2495 seiner „Berichte" nur vor **nachträglichen** Abstempelungen mittels des echten Stempels FAGAMALO gewarnt und eine Anzahl Tage des Jahres 1914 als nachgestempelte Daten angegeben. Bei Vergleich der verschiedenen Stempelabdrucke dieses Ortes in meiner Samoa-Spezialsammlung war mir nun ein Stempel des Jahres 1914 an der dünneren Randkreis-Linie und vielleicht etwas größerem Abstand der Buchstaben von diesem Kreis aufgefallen (normalerweise zeigt ja der Stempel FAGAMALO auch bei zartem Abdruck einen ziemlich dicken Randkreis). Sonst sieht aber der Abdruck dieses Falschstempels auf einer 1-Mark-Marke, die übrigens als echt geprüft ist, dem normalen Abdruck verblüffend ähnlich (siehe die beiden vergrößerten Abbildungen), und es ist leicht möglich, daß sich unter den verdächtigen Abdrucken, die Friedemann erwähnt, auch solche dieses Falschstempels befunden haben. Immerhin hat Friedemann das Datum vom 2. 3. 14, das die abgebildete Marke zeigt, nicht mit genannt, und seine Abbildung eines verdächtigen Stempels auf S. 2440 der „Berichte" entspricht in den Kennzeichen dem echten Stempel. Woran ist nun der Falschstempel am raschesten und sichersten zu erkennen? Man lege ein Lineal am rechten Schenkel des zweiten A oder am linken Schenkel des dritten A im Ortsnamen an: die Verlängerungen treffen beim Stempelabdruck vom 2. 3. 14 auf ganz andere Buchstabenteile im Wort SAMOA als bei dem echten Stempelabdruck vom 25. 10. 06. (Auch weitere feine Unterschiede sind vorhanden, so in der Stellung der unteren Spitze des ersten A zur Verlängerung der Sehne, in der Länge des Wortes SAMOA einschl. Klammer — echt 15,0 mm, falsch 15,5 mm —, der Höhenstellung des linken Sternes u. a.) Es gibt somit außer den Nachstempelungen, die Friedemann erwähnt, und die zum mindesten teilweise mit dem echten Stempel hergestellt wurden (s. seine Abbildung) auch einen sehr gut nachgeahmten und darum gefährlichen Falschstempel FAGAMALO, der sogar einen unserer bekanntesten Prüfer hat täuschen können, so daß er die hier abgebildete 1-Mark-Marke mit seinem Prüfzeichen versah. Die von mir geschilderte Methodik hat sich aber auch in diesem Fall als brauchbar erwiesen, um eine Fälschung aufzuzeigen.

Mitteilungen über evtl. vorhandene andere Daten des beschriebenen Falschstempels werden zur Vorbereitung einer Monographie über Samoa an den Unterzeichneten, Netstal (Kt. Glarus), Schweiz, erbeten. In Zweifelsfällen bin ich gern bereit, fragliche Abdrucke des Stempels FAGAMALO kostenfrei zu prüfen.

Prof. Dr.-Ing. P.-A. Koch.

Eine unbekannte Vorausentwertung



Unter den Notfrankaturen von Deutsch-Ostafrika sind bekanntlich zwei Gruppen zu unterscheiden:

I. Vorausfrankaturen, die in Morogoro, Daressalam und Tanga auf in „durch 10 teilbaren Mengen" eingelieferten Briefumschlägen vorgenommen wurden und in der ganzen Kolonie kursfähig waren, und

II. Barfrankaturen, mit Stempel „Frei laut Einnahme-Nachweisung in ..." hergestellt, die in der Regel bei der frankierenden Postanstalt sofort zur Beförderung aufgeliefert wurden.

Gruppe I lieferte Vorrats-Wertzeichen zu 7½ Heller, die theoretisch mit allen in den Kolonien damals verwendeten Aufgabestempeln vorkommen können, Gruppe II ergab die verschiedensten Einzelfrankaturen, die als Aufgabestempel den der die Einnahmenachweisung führenden Station zeigen sollte.

Vor einigen Jahren kam mir nun ein Brief in die Hand, frankiert mit 7½ Heller durch den „Kästchen-Stempel", „frei laut Ein-

nahme-Nachweisung in Daressalam", welcher als Aufgabestempel nicht den der Ortsanstalt, sondern den der Mittellandbahn trug. Es war ein einwandfrei bedarfsmäßiger **Inderbrief;** um so schwieriger, die eigenartige Stempelung zu erklären: Der Kästchen-Stempel gehörte zum Inventar der Ortspost, der Bahn-Stempel zum Bahnpostwagen; wie kamen sie zusammen? Die einzige Lösung bot die Annahme, die Kästchen-Frankatur sei als Vorausfrankatur (Gruppe I) gegeben worden, gemäß den in Daressalam ja auch getätigten Dienstsiegel-Frankaturen zu 7½ Heller.

Ich behielt die Frage im Auge. Es gelang mir, einen zweiten, in gleicher Weise gestempelten Inder-Brief und vor kurzem sogar eine Geschäftspostkarte der Brauerei Schultz mit 4-Heller-Kästchen-Frankatur und Mittellandbahn-Stempel zu bekommen. Alle drei Stücke zeigten im Bahn-Stempel die Zug-Nr. 5, die Daten ergaben als Beförderungstage bei den Briefen den Montag, bei der Karte einen Donnerstag; die Briefschaften waren in allen drei Fällen also an Tagen aufgegeben, an denen der Personenzug nach Kigoma morgens um 7 Uhr, **vor Eröffnung der Ortspost,** Daressalam verließ.

Nun war ich meiner Sache sicher. Ich legte meine Hypothese samt den Belegstücken Herrn Brönnle vor, dem erfahrenen Ostafrika-Spezialisten unserer Arbeitsgemeinschaft. Er kannte diese Vorfrankaturen noch nicht, bestätigte aber meine Annahme und gab mir mit folgender Erklärung wohl die richtige Lösung des Rätsels:

„Ich vermute, daß es sich bei ihren Stücken tatsächlich um Vorausfrankierungen handelt; der Absender, der sich vorgenommen hatte, am Sonntag zu schreiben, am Sonnabend einen Umschlag kaufte, diesen dann am Postschalter vorausfrankieren ließ und am Montag früh in den Bahnpost-Briefkasten warf."

„Ihre beiden Umschläge ... sind zweifellos von Eingeborenen beschrieben, die sich mangels einer durch 10 teilbaren Anzahl von Briefumschlägen — (wie es in der diesbezüglichen Verfügung heißt) — jeweils einen solchen beim Inder kauften und dann vorausfrankieren ließen, diesen am Sonntag schrieben oder von einem Schreibkundigen fertigen ließen und am Montag früh zur Bahn brachten."

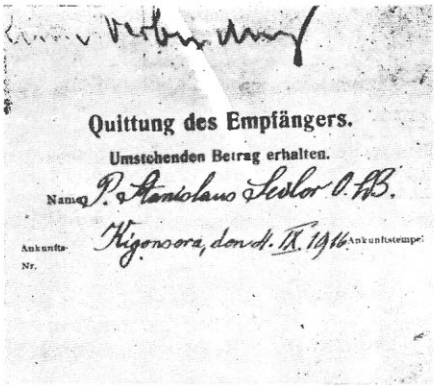
„Die Brauerei Schultz wird für ihre Postkarten, für die es offiziell Vorausfrankaturen nicht gab, jeweils eine gewisse Anzahl beschafft haben, damit sie nicht mit jeder Postkarte zur Post rennen mußte, um sie frankieren zu lassen."

Solche Vorausfrankaturen mit Kästchen-Stempel sind recht selten und ich bitte alle Sammler, in ihren Beständen nachzusehen, ob sie nicht Aehnliches auch von anderen mit Kästchen-Einnahme-Stempeln ausgerüsteten Stationen finden. Es interessieren also alle Kästchen-Frankaturen, bei denen der Aufgabe-Stempel nicht den Namen des Kästchen-Stempels trägt.

Dr. v. Willmann.

Deutsch-Ostafrika
Ssongea

Nach Friedemann ist das Postamt **Ssongea** im Juli 1916 geschlossen worden. Unser bekannter D.O.A.-Forscher Brönnle hat festgestellt, daß in der zweiten Julihälfte beim Vorrücken des Feindes auch die Station vorsorglich geschlossen werden mußte. Man transportierte das Marken- und Stempel-Material ab, um es dem Eingriffe des Feindes zu entziehen. Der Postverkehr blieb aber im engsten Umkreis wohl noch bestehen, solange es möglich war.



Quittung des Empfängers.

Umstehenden Betrag erhalten.

Name P. Nicolaus Seiler O. SS.

Ankunfts-Nr. Kigonsera, den 4. IX. 1916 Ankunftsstempel

Aus dem Nachlasse des Wirkl. Geh.- und Oberbaurats Brandes, dem zuletzt das Postwesen in D.O.A. unterstand, ist nun das anbei in Abbildung gezeigte Stück nach Deutschland gekommen. Es handelt sich um eine P.A. über 600 Rupien, welche ein Missions-Pater Seiler der Post übergab, um sie an die Deutsch-Ostafrikanische Bank in Tabora überweisen zu lassen. Man hat seinen Wunsch erfüllt, die P.A. nach Tabora weitergesandt und das Porto mit 45 hl. erhoben und mangels Stempel die Marke handschriftl. mit Datum vom 2. August 16 entwertet. Die P.-A. kam jedoch zurück, da mit Tabora keine Verbindung mehr bestand, und es ist auch noch gelungen, den Betrag am 4. 9. 1916 laut Unterschrift an den Einlieferer wieder auszuzahlen. Es ist das einzige Stück dieser Art, welches sich im Nachlaß von Geh.-Rat Brandes vorgefunden hat, und wird für uns Kol.-Sammler ein interessantes Dokument dieser großen Zeit des Kampfes v. Lettow-Vorbeck gegen eine vielfache Übermacht bleiben.

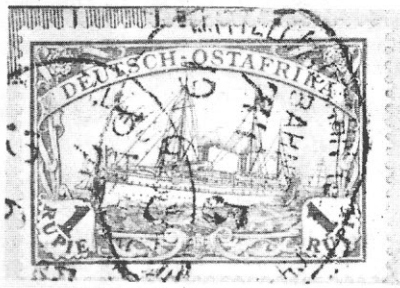
Boden.

Deutsch-Ostafrika

Nr. 38: 1 Rupie mit Wasserzeichen, echt gebraucht.

Hierzu schreibt uns Herr Werner Ahrens, Sao Paulo (Brasilien):

„Wenn auch über diese seltenste gebrauchte deutsche Kolonialmarke in Heft 1/2 1948 und Seite 21 ff 1949 das Wesentlichste über die bisher festgestellten gebrauchten Stücke 1 Rupie m/Wz. mitgeteilt wurde, glaube ich, daß es im interesse der Forschungsstelle ist, möglichst genaue Einzelheiten festzuhalten. Die in der ersten Veröffentlichung genannten Stücke kenne ich nur aus der Literatur, über die weiteren später gemeldeten 3 Stücke möchte ich folgende Angaben machen:



a) **Mittellandbahn Zug 5,** 19. 6. 16 Kennbuchstabe bei Paketkartenausschnitt Stempel zweimal abgeschlagen, mit ostafrikanischer Kriegs-Jahreszahl 16.
Dies Stück stammt von der 285. Auktion von Harmer, Rooke & Co., New York vom 24. 10. 1945, wo es als Los Nr. 162 als Marke ohne Wz., „mit seltenem Stempel" angekündigt war. Daß es sich um die Marke mit Wz. handelte, war nicht erkannt worden, Einzelheiten über den Stempel waren nicht genannt, die Marke war nicht im Bildteil abgebildet worden. Die Wertangabe im Auktionskatalog war: 5.00 +. Dr. Nachmann bot auf dieses Los 12.00 und es wurde ihm zu 8.00 zugeschlagen. Als die ersteigerte Marke mit Luftpost Anfang November in Sao Paulo eintraf, wurde sofort erkannt, daß es sich um die 1-Rupie mit Wz. handelte.

b) **Mittellandbahn,** Zug, Datum und Kennbuchstabe aus der Abbildung des Versteigerungskataloges nicht erkennbar, es ist der Stempel zweimal abgeschlagen worden, von der Tagesangabe ist nur eine Ziffer 4 zu erkennen. Dieses Stück stammte aus dem Nachlaß des Händlers Arthur Stein, New York und

kam bei der 402. Versteigerung von Vahan Mozian Inc., New York im Juli 1949 als Los Nr. 658 zum Verkauf.

c) **Daressalam** 2. 7. 16 kam als Los Nr. 1483 der Auktion der Mercury Stamp Co., New York vom Mai 1945 zur Versteigerung und wurde laut Brief von Ing. Edwin Müller an Dr. Nachmann vom 18. 12. 45 an einen Sammler nach Chicago verkauft."

In seinen Berichten schreibt Friedemann auf Seite 2631, daß 1 Rup. auf Wz. auch mit Stempel Dodana vom 22. 6. und mit Stempel Aruscha vom 16. 2. 16 vorkommen soll; letzteres Datum kann allerdings nicht richtig sein, da der Blockadebrecher „Marie" erst im März 1916 nach dort gekommen ist.

Deutsch-Ostafrika
Lamu

Unter Bezugnahme auf den so interessanten und wesentlichen Artikel unseres Arb.-Kam. Germann betr. Lamu-Posttage möchte ich gegen die Auffassung Stellung nehmen, daß die im Fried.-Bericht Seite 2672 angeführten Stpldaten, deren Stpl.-Abdre. Friedemann als „meist ziemlich sauber, nicht verquetscht abgedruckte Lamu-Stpl." bezeichnet, nunmehr vollwertig als Sorte I anzuerkennen seien. Durch meine vielen Prüfungen von Lamu möchte ich behaupten, daß man diese Sorte II (nach Fried.) mit einiger Erfahrung von den wirklich zur Entwertung gelaufener Briefe vorgenommener Stpl.-Abdrücken mit einiger Erfahrung unterscheiden und entsprechend einstufen kann. Man könnte beinahe annehmen, daß diese Sorte II, die relativ häufig zu finden ist, auch in einer ähnlichen Weise wie Sorte III entstanden ist, doch bleibt das nur Vermutung und kann wohl kaum je bewiesen werden. Es ist bedauerlich, daß die Schwierigkeiten im Verkehr mit der Ostzone heute einen Besuch bei Herrn Germann in Eibenstock im Erzgebirge so erschweren, sonst würde ich ihn gern einmal aufsuchen, um anhand seiner Unterlagen dieser strittigen Frage weiter zu Leibe zu gehen. Die Behinderung im Verkehr mit den Sammlern in der Ostzone und auch das Beiseitestehen von Friedemann jr., der sich allen Bemühungen gegenüber, das hinterlassene, unschätzbare Akten-Material an Dokumenten und Photos aus dem Nachlasse seines Vaters für die allgemeine Forschung auf unserm Gebiete zur Verfügung zu stellen, absolut ablehnend bisher verhalten, ist immer wieder zu beklagen. Herr Landger.-Rat Herbertz schließt sich in diesem Punkte meiner Ansicht an.

Boden.

Im Anschluß an den Artikel über **Lamu**-Posttage von Herrn Max Germann melde ich weiter

Brief vom 12. 11. 90 mit einer 20-Pfg.-1880-Ausg. gerichtet an Frl. Jettchen Kolbe **Berent**/Westpreußen.
Eingangsstpl. 4. 12. 90 Berent.

Der Brief trägt rückseitig das bekannte grüne Siegel der „Deutsch Ostafrikanischen Gesellschaft", woraus zu schließen ist, daß der Absender ein Mitglied dieser Gesellschaft gewesen ist.

Boden.

Deutsch-Ostafrika
Iringa

In den „Philatelistischen Berichten" vom Oktober 1909 Nr. 27 S. 449 meldete Friedemann den Poststempel Iringa blau vom 1. 7. 09 und frägt am Schluß: „Wie lange hat Iringa blau gestempelt?" Diese Frage ist meines Wissens bisher nicht beantwortet worden.

Sowohl in dem später erschienenen Friedemann-Handbuch als auch im Dr.-Ey-Handbuch und in meinen eigenen Veröffentlichungen heißt es nur: „Im Juli 1909 blau". Erst viel später ist mir dann ein blauer Iringa-Stempel vom 3. 4. 08 bekannt geworden. Das gleiche Datum in blau wurde mir nun kürzlich als zweifellos echt gestempeltes Briefstück vorgelegt. Da die beiden Daten zeitlich ziemlich weit auseinanderliegen und in der Zwischenzeit auch schwarz bzw. schwarzgrau gestempelt wurde (1. 2. 08; 6. 4. 08; 13. 12. 08; 31. 12. 08; 21. 1. 09; 27. 2. 09; 23. 3. 09; 31. 7. 09; 5. 11. 09; 23. 12. 09), bliebe festzustellen, an welchen Tagen in

Iringa in den Jahren 1908/1909 blaue und wann normale Stempelfarbe verwendet worden ist. Wer kann helfen, diese noch klaffende Lücke zu schließen?

Brönnle.

Alle Sammlerkameraden werden gebeten, die ihnen bekannten Daten von Iringa aus den Jahren 1908/09 der A.G. zu melden. Dr. Ey.

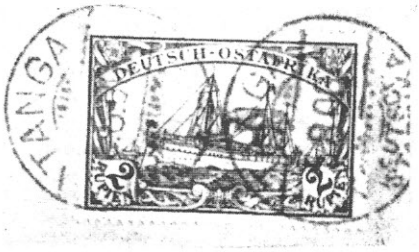
Fälschungen

Deutsch-Ostafrika.

— Tanga II —

Zu der in den vorletzten „Berichten" gemeldeten Fälschung des Poststempels Wilhelmsthal haben sich inzwischen weitere Fälschungen gesellt und zwar die des Stempels Tanga II.

Zunächst handelt es sich um eine 2-Rupienmarke o. Wz., die mit echtem Stempel immerhin eine etwa vierfache Wertsteigerung gegenüber der ungebrauchten Marke erfahren würde. Die fragliche Marke ist auf einem gelblichen Briefstück und trägt zwei Stempelabdrucke, wie nebenstehende Abbildung zeigt (Datum 5. 8. 06). Zum Vergleich ist eine echt gestempelte beigefügt, bei der namentlich die Zahlen scharf hervortreten und schon damit die Fälschung mit ihren größeren Zahlen und Buchstaben leicht erkennen lassen. Auch die vom Fälscher benützte Stempelfarbe wird für den Kenner sofort zum Verräter. Sie ist sehr blaß, stark ölig und schlecht durchgerieben. Weitere Merkmale bekanntzugeben, halte ich nicht für zweckmäßig, da man diese Dunkelmänner nicht allzu genau informieren darf.



Den vorgenannten Falschstempel mit gleichem Datum, jedoch in mehr violettem Farbton fand ich auf einer losen 15-Heller-Marke m. Wz. Vermutlich sind auch noch andere Wertstufen mit diesem Stempel im wahrsten Sinne des Wortes „entwertet" worden.

Aus einer anderen Werkstatt scheint eine Fälschung des Stempels Tanga II auf einer losen 7½-Heller-Marke m. Wz. (Datum 6. 9. 07) zu stammen, bei der die Stempelfarbe der echten zwar ähnlich ist, die Zahlenform jedoch von der eingangs besprochenen etwas abweicht, namentlich aber im Vergleich mit der echten sofort auffällt.

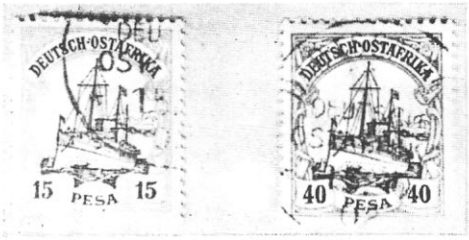
Es ist nicht recht verständlich, was die Fälscher veranlaßt haben könnte, so gewöhnliche Kolonialmarken wie 7½- und 15-Heller von Deutsch-Ostafrika, die selbst mit echtem Tanga-Stempel nicht wertvoller sind, als ungebrauchte gleicher Wertstufen, für ihre unsauberen Geschäfte zu benützen. Unverständlich ist ferner, daß die fragliche 7½-Heller-Marke zwar echt, aber chemisch verfärbt, das Papier also nicht weiß ist, sondern gleichmäßig kaffebraun getönt erscheint. Vermutlich war es dem Fälscher um die Schaffung einer „seltenen Farbabart" zu tun.

Wenn auch diese Fälschungen für den stempelbewanderten Sammler leicht erkenntlich sind, so kann der Allgemeinsammler umso leichter darauf hereinfallen. Ein seltener Stempel würde ihn vielleicht stutzig machen, aber der so häufig vorkommende 2. Tangastempel dürfte kaum Verdacht erregen.

Brönnle.

Deutsch-Ostafrika.
Eine weitere Fälschung.

Kaum ist die Meldung über Fälschungen des 2. Tangastempels in Druck gegangen, taucht schon wieder ein Falschstempel auf. Diesmal mußte der 3. Daressalamstempel daran glauben.



Wie aus der Abbildung hervorgeht, wird vor allem die Tageszahl 15 durch ihre eigenartige Form zum Verräter. Die beiden mir vorliegenden Belegstücke stammen aus einem vollständigen mit diesem Stempel „entwerteten" Satz der Pesawerte (Schiffstype), den ich auf einer Ausstellung entdeckte.

Brönnle.

Samoa

Benutzung der deutschen Entwertungsstempel bei den Postdienststellen in

Samoa im Jahre 1914.

Am Sonnabend, dem 29. 8. 1914, erschien vor Apia die feindliche Landungsflotte; die Landung der Besatzungstruppen erfolgte nachmittags. Das Postamt wurde sofort besetzt und die Postbeamten im Gouvernements-Gebäude interniert. Nach einigen Stunden wurde der Amtsvorsteher wieder freigelassen und begab sich zum Postamt zurück, woselbst sich ein neuseeländischer Hauptmann als Provostmarschall mit einer Wache eingerichtet hatte. Bei einer Besprechung mit dem Administrator am Vormittag des 30. 8. 1914 (an welchem Tage auch um 8 Uhr 30 die offizielle Flaggenhissung der neuseeländischen Besatzung erfolgte) wurde vereinbart, daß die Gouvernementsbeamten bis auf weiteres ihren Dienst weiterversehen sollten. Wegen der Postgeschäfte kam man überein, daß sie von Montag, dem 31. 8. 14, ab durch die feindliche Besatzung aufgenommen werden sollten. Kassenbestand, **Postwertzeichen** und alle Dienstgeräte **einschließlich vorhandener Stempel sollten übergeben werden;** auch eine Abrechnung, abschließend mit dem 29. 8. 1914, sollte fertiggestellt werden.

Das ist geschehen.

Hiernach kann mit Sicherheit angenommen werden, daß die **letzten deutschen Abstempelungen am 29. 8. 14** in **Apia** (lt. Friedemann - Berichte S. 2440: noch beobachtet am 15. 12. 14 (1. 1. 15?) mit Stpl. Apia (F. 4, ohne Sterne, mit Stunde, Blockschrift; VIII. Stpl. Münzer). und auch auf den anderen auf der Insel Upolu befindlichen Postdienststellen

Mulifanua, Malua und **Aleipata**

erfolgten, da diese Orte noch am gleichen Tage durch Boten oder Barkassen erreicht und von der Besetzung unterrichtet werden konnten.

Fraglich ist das jedoch mit den Postdienststellen

Salelavalu, Fagamalo, Palauli und **Salailua**

auf der Nachbarinsel Sawaii.

Da diese Dienststellen im allgemeinen jedoch keinen Sonntagsdienst hatten und im Laufe des 30. 8. 14 bestimmt die Besetzung durch neuseeländische Truppen bekanntgegeben sein wird, **so nehme ich auch** für diese Postdienststellen als

letzten möglichen Abstempelungstag den 29. 8. 14

an.

Von Apia über Mulifanua nach Salelavalu (10 Seemeilen Ruderbootfahrt) und den anderen Postdienststellen auf Sawaii und zurück ging zweimal in drei Wochen eine Botenpost, die von Apia nach Kriegsausbruch mit dem Gouvernementsdampfer „Staatssekretär Solf" nach Pago-Pago ging und von dort mit den Dampfern der amerikanischen Schiffahrtslinie Ocean Steamship Company nach San Francisco befördert wurde. Da in der Südsee die Postauflieferungen im allgemeinen erst am Posttag erfolgten — besonders an kleineren Orten —, so ist es **zweifelhaft, ob eine Abstempelung vom 29. 8. 14 von den Postdienststellen (außer Apia) überhaupt existiert.**

Ich selbst habe nur eine Abstempelung Apia 3. 8. 14. **Die ersten Besatzungs-Abstempelungen** auf überdruckten deutschen Samoa-Marken erfolgten **erst am 3. 9. 14,** so daß Postruhe vom 30. 8. bis 2. 9. 14 bestanden haben dürfte.

gez. Blaesing 15. 11. 1944

(Mitglied der AG Berlin; inzwischen verstorben. Bl. war einer der ersten Konsulatsbeamten in Sidney).

Abschrift eines Briefes, die uns Herr Geisler, Berlin, zur Verfügung stellt.

„Pisa"-Provisorium

Vom Truppentransporter „Pisa" ist jetzt aus Aden, eine bar frankierte Postkarte auch von der Rückreise vom 19. 9. 02, gefunden worden. Es hat hiernach den Anschein, als ob „Pisa" unterwegs ihren Markenbestand nur unzureichend hätte ergänzen können. Zur Aufklärung ist es erwünscht, daß von der I. China-Reise der „Pisa" (Marine-Schiffspost Nr. 2, Ausreise Ende Juni, Rückreise 9. 10. 02) alle bekannten Briefschaften (besonders Postkarten) mit **normaler** Frankatur mit Aufgabe- und Eingangsdatum gemeldet werden. Dr.-Ing. v. Willmann.

Peking-Kaiserpalast

Wir brachten auf Seite 14 unserer Berichte eine bisherige Zusammenstellung über das Vorkommen der bekannten drei Stempelformen, nach der der „große" Stempel nach Lademann mit Innenmaß 77,5/37,5 vom 6. 2.(01) seinerzeit gemeldet wurde, ohne daß ein Truppenstempel vorhanden war. Nunmehr meldet Herr Carl W. Hinst-Hamburg-Altona einen einwandfreien Bedarfsfeldpostbrief mit Neben-Stempel „Peking-Kaiserpalast" mit Innenmaß 77,5/32,5: Abgangsstempel Peking 19. 1. 01, an Gumbinnen 8. 3. 01; Truppenstempel „S. B.— $^{1}/_{1}$ Oa IR".

Da Herr Martin-Nauheim eine Feldpostkarte vom 22. 11. (00) mit Stempelgröße I meldet, dürfte der Nachweis Friedemanns in Ordnung sein, nach dem „Peking-Kaiserpalast" bereits „1900 auf Feldpostsachen verwendet" wurde.

Nach den bisherigen Meldungen ist nunmehr die Reihenfolge der verwendeten Stempel folgende: Größe I, Größe II, Größe I, Größe III, Größe I.

Seepost: Neu-Guinea-Zweiglinie (Hongkong)

Der auf dieser 1900 eingerichteten Linie verkehrende Dampfer „München" lief am 3. 2. 01 vor Yap auf ein Riff. Der Nordd. Lloyd stellte zwar einen Ersatz-Dampfer ein, gab aber, nach bisheriger Annahme im Herbst 1901, die Hongkong-Linie endgültig auf. Nun liegt mir aber der Seepost-Stempel dieser Linie noch vom 22. 2. 02 vor; leider nur auf einem Briefstück, das noch keine Beweiskraft besitzt. Ich bitte deshalb nachzuforschen, ob sich in einer Sammlung ein Brief mit ähnlich spätem Datum vorfindet. Dr. v. Willmann.

Fortsetzung und Schluß des Artikels

„Die Post der Auslandskreuzer aus der Zeit des ersten Weltkrieges"

im „Dr. Ey"-Handbuch Seite 122 – 127

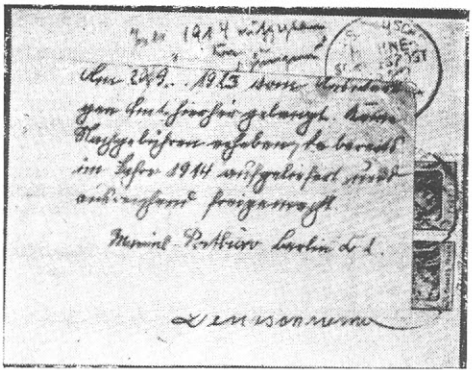


Abbildung zu Seite 123 unten.

Spezialschiff „Planet", Nr. 63.

„Planet" lag Anfang Juni 1914 in der Südsee und wurde in Rabaul durch die über Ostasien mit Reichspostdampfer „Coblenz" eintreffende Besatzung abgelöst. Eine diesbezügliche Postkarte aus jener Zeit liegt vor mit aus den Beständen der Schiffspost verwendeter Germaniamarke und Stempel Rabaul: 1. 7. 14. Eine Schiffspost existiert nicht, da die auf Reichspostdampfer „Zieten" heimkehrende Besatzung durch „Königsberg" im Golf von Aden an Bord genommen und in Ostafrika angekommen, bei den Kämpfen v. Lettows eingesetzt wurde. Wo der Schiffspoststempel hingekommen ist, dürfte noch nicht geklärt sein, jedenfalls ist trotz eifrigen Forschens keine Entwertung aus dieser Zeit bekannt. (Letzte bekannte Posten: 1. 2. 14.)

III. Westafrikanische Station.

Hilfskreuzer „Cap Trafalgar", Nr. 80.

Kanonenboot „Eber" wurde in Kapstadt vom Kriege überrascht und läuft am 2. 8. 14 Lüderitzbucht an, um hier den Mobilmachungsbefehl zu erreichen. Hier wurde zwischen 2. bis 4. 8. 14 eine letzte Heimatpost an Land gegeben, die ungefähr gleichzeitig mit der ersten Internierten-post aus Argentinien in Deutschland angekommen ist. Am 28. 8. 14 an der felsigen Küste Trinidad erwartet es „Cap Trafalgar", der hier auf hoher See durch die Besatzung des Kanonenbootes als Hilfskreuzer

ausgerüstet wird. In der Nähe von Trinidad durch den englischen Hilfskreuzer der Cunard-Linie „Carmania" gestellt, sank er am 14. 9.14 nach heldenmütigem Kampfe. Die Besatzung wird von „Eleonore Woermann" übernommen und auf der Insel Martin Garcia im Rio de la Plata interniert.
Von hier aus trifft nur noch die übliche Internierungspost ein.

IV. Ostafrikanische Station.

Kleiner Kreuzer „Königsberg", Nr. 19.

Am 6. 6. 14 traf der neue Stationär in Ostafrika ein, nachdem er auf dieser seiner ersten Auslandsfahrt am 21. 5. 14 eine letzte Heimatpost abgegeben hatte. Ende Juli 1914 verließ er Ostafrika zu einem Unternehmen in den Golf von Aden und traf hier mit dem Postdampfer „Zieten" zusammen, von dem er die Ablösung des „Planet" übernahm. Post in die Heimat wurde sowohl im Golf von Aden wie an der arabischen Küste dem Postdampfer mitgegeben, den er nach Portugiesisch-Ostafrika entließ. Als „Königsberg" am 5. 9. 14 wieder in der Kolonie, im Rufijidelta einlief, mußten, um Post aus der Kolonie herauszubekommen, Postwertzeichen der Kolonie benutzt werden, damit aus etwa vom Feinde abgefangener Post mit dem Schiffsposststempel nicht auf die Anwesenheit eines Kriegsschiffes geschlossen werden konnte. Diese Post wurde in Lindi gestempelt, das die nächste Poststation vom Standorte des Kreuzers war. Der an Bord befindliche Vorrat von Postwertzeichen wurde einige Tage nach Untergang des Kreuzers (11. 7. 15) durch Taucher geborgen und im inneren Dienste verwendet. Sie kursieren im Handel als „Kreuzer-Königsberg-Marken".

Spezialschiff „Möve", Nr. 26.

Die letzte Post dieses Kriegsschiffes vor dem Kriege datiert vom 19. 7. 14. Nachdem „Möve" am 8. 8. 14 im Hafen von Daressalam versenkt wurde, ging die Mannschaft an den Tanganjika-See. Vom 12. 8. 14 bis Mai 15 hielt sie hier die Seeherrschaft über diesen 650 km langen und 80 km breiten See aufrecht, um dadurch v. Lettow den Rücken frei zu halten gegen Engländer und Belgier. Erst als feindlicherseits Schnellboote mit ihren weittragenden Schnellfeuergeschützen eingesetzt wurden und die „Hedwig Wissmann" erledigt hatten, traten Engländer und Belgier den Vormarsch an. Die Besatzung kämpfte dann weiter unter Lettow in Ostafrika und wurde bei Kriegsgefangennahme in Sidi-Birklar (Aegypten) interniert, von wo auch Post in die Heimat kam.

V. Ost- und Westamerikanische Station.

Kleiner Kreuzer „Karlsruhe" Nr. 11.

Überrascht wurde dieser Kreuzer durch die Kriegsnachricht in Havana und erhielt hier Befehl, im Mittelatlantik Kreuzerkrieg zu führen. Nachdem er vom 30. 8. bis 25. 10. 14 an der Küste Brasiliens Kreuzerkrieg geführt hatte, sank er am 4. 11. 14 vor Trinidad infolge Kesselexplosion. Die Mannschaft wurde vom Begleitdampfer „Rio Negro" übernommen und gelangte am 5. 12. 14 in die Heimat. Die einzige Heimatpost mit Schiffspost Nr. 11 auf „hoher See" stammt vom 9. 8. 14; eine weitere wurde Begleitdampfern zur Beförderung mitgegeben und durch eine deutsche Botschaft im neutralen Auslande zur Weiterleitung an das Marine-Postbüreau übergeben: Nachträglich entwertet mit dem seltenen Schiffspoststempel Berlin C 2, einem roten Kästchenstempel „Feldpostbrief" versehen — zur Kennzeichnung der Feldpost — und hier an den Empfänger weitergeleitet.

Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm", Nr. 3.

Bei Kriegsausbruch läuft dieser, aus NewYork kommend, aus, um sich mit dem kleinen Kreuzer „Karlsruhe" auf der Höhe der Bahama-Insel zu treffen, wo er als Hilfskreuzer ausgerüstet wird.

Der Kreuzerkrieg führte ihn an die Ostküste Amerikas und Kohlenmangel zwingt ihn, am 10. 4. 15 Newport-News (U.S.A.) anzulaufen, wo er bereits seinen Leidensgefährten „Prinz Eitel Friedrich" antrifft. Von dieser Zeit an bis zum April 1917 kommen daher auch die Marineschiffspoststempel No. 3 und No. 44 auf Briefen vom Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" vor.

Während der Zeit des Kreuzerkrieges ist doch noch eine Post herausgegangen trotz Verbotes des Kapitäns, um die Anwesenheit eines Hilfskreuzers nicht zu verraten. Es war eine Ansichtskarte — Briefe waren verboten zu schreiben — ohne Schiffspoststempel, datiert vom 7. 12. 14 und durch Vermittlung einer deutschen Gesandtschaft im neutralen Auslande offen eingegangen, wie der in Steindruck hergestellte weiße Klebezettel besagt:

„Vom deutschen Hilfskreuzer Kronprinz Wilhelm herrührend, durch Vermittlung einer deutschen Gesandtschaft im neutralen Auslande, offen eingegangen. Ohne Ansatz von Porto zu bestellen.

O.P.D. Berlin."

Die Karte wurde durch die O.P.D. Berlin am 9. 1. 15 dem Empfänger zugestellt.