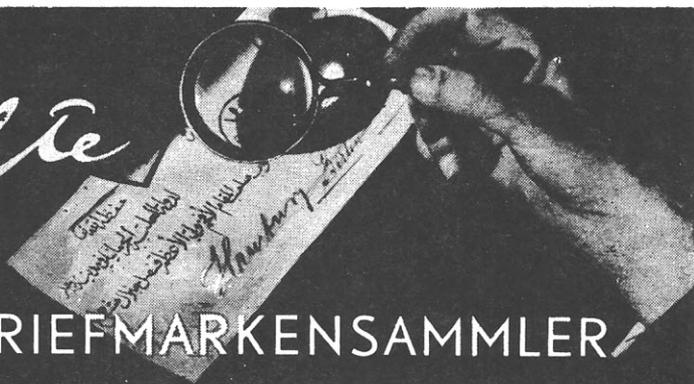


Berichte

FÜR

KOLONIALBRIEFMARKENSAMMLER



Herausgegeben von der „Westdeutsche Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher Kolonial-Postwertzeichen“ im Bund Deutscher Philatelisten, gegründet von Dr. Ey - Augsburg

Heft 11

Mai 1955

Zwanglos nach Bedarf — Eine Ergänzung zum „Dr. Ey“-Handbuch

Deutsch-Ostafrika

Die Druckproben der Wugamarken

Von dem im letzten Marktbericht auf S. 156 unserer „Berichte“ Nr. 10 erwähnten „Postdokument“ können wir heute eine Abbildung bringen.

Das auf der Rückseite des Probeblattes entworfene Begleitschreiben an die Postdirektion in Morogoro hat folgenden Wortlaut:

Wuga 3. I. 1916

Auf das gefl. Schreiben vom 27. XII. 15 teile ich höfl. mit, daß für Postkarten schreibfähiger Karton nicht mehr vorhanden ist.

Die bestellten Postanweisungen und Paketkarten gelangen diese Woche zur Ablieferung. Das Papier eignete sich nicht besonders zum Druck.

Da anscheinend in Briefmarken Mangel eintritt, übersende ich anliegende Proben nebst Preisen. Zur Verfügung steht weißes, blaues, grünes und rotes Papier (s. Muster). Für den Aufdruck kann blaue grüne, rote oder eine andere Farbe verwendet werden. Leider sind von dem im Muster „20 Hl.“ verwendeten Adler

nur 2 Stück vorrätig, während von 2½, 4 und 7½ Hl. 10 Stück gleichzeitig gedruckt werden können, woraus sich die Preisunterschiede erklären.

Die Markenbogen per 50 und 100 Stück werden perforiert, aber nicht gummiert. Hochachtungsvoll. Bekanntlich sind die s. Z. gedruckten Marken zu 2½ Heller, 7½ Heller und 1 Rupie auf weißem Papier und durchstochen geliefert worden. Für diese drei Wertstufen hat man die braune bzw. rote Farbe ihrer Vorgängerinnen gewählt. Vermutlich waren auch für die übrigen Werte die entsprechenden Farben vorgesehen, also grün für 4 Heller, blau für 15 Heller usw. Aber auch für die zweifarbigen hätte man einen Ausweg gefunden, zumal außer dem weißen auch farbige Papiere vorlagen. Dem Vernehmen nach ist das interessante Dokument, das 2000 DM!!! bringen sollte, auf der Versteigerung nicht verkauft worden. Es soll, wie aus London berichtet wird, der Witwe des unlängst verstorbenen englischen Missionars Herbert S. Magney,

Centstücke

Stammstücke für

2 1/2 - 7 1/2 H.



*jeder Sorte
des 100 000 Stück sind in der
1000 2.-R.*



4 Heller



*15, 20, 30,
45, 60 H.*



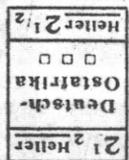
*des 50 000 Stück jeder Sorte
sind mehr 4,50*



1, 2 in 3 Rp.



*2000 Stück jeder Sorte 30,- R
jedes in 1000 Stück 14,- R
10 000 Stück 72,- R*



3. J. 1916.

der die Leitung der Missionsstation in Wuga (Westusambara) übernommen und das Stück in den dortigen Akten gefunden hatte, gehört haben.

Wie man weiter hört, soll Frau Magney das Stück an die amerikanische Briefmarkenfirma Mercury Stamps in New York für \$ 75.—!!! verkauft haben. Von dort fand das schöne Museumsstück den Weg zur 143. Köhler-Auktion. Wo wird es schließlich landen?

In der Beschreibung des Loses Nr. 322 hat der Katalogbearbeiter irrtümlich die von Herrn Magney stammende Version, daß die Druckproben an „den General-Postmeister von Deutsch-Ostafrika in Tanga“ gesandt worden seien, übernommen. Offenbar war es dem Herrn Magney nicht bekannt, daß dieser, der Postdirektor von Deutsch-Ostafrika nämlich, nicht in Tanga, sondern in Morogoro seinen Dienstsitz hatte.

Es ist tief bedauerlich, daß kein deutscher Sammler den für das Stück erhofften Betrag erübrigen konnte. Brönnele

1 Rupie mit Wasserzeichen gebraucht

Die Marke zu 1 Rupie mit Wasserzeichen galt ursprünglich als nur in Berlin ausgegeben, bis im Jahre 1927 zwei gebrauchte Stücke auftauchten. (Siehe Brönnele, „Das Postwertzeichen“, 2. Jahrg., Nr. 5, Seite 35 und „Der Deutsche Philatelist“ 1927, Heft 4, Seite 67), beide in Dodoma gebraucht, das eine auf einem Satzbrief vom 14. Juni 1916 und das andere mit Resten einer Paketkarte vom 30. Juni 1916. Im Jahre 1942 tauchte auf der 112. Köhler-Auktion eine Notpaketkarte auf, ebenfalls aus Dodoma, vom 17. Juni 1916 nach Tabora. Außerdem befand sich in der Sammlung Boden ein Exemplar mit zwei Stempelteilen von Dodoma, wobei das Datum nicht erkennbar war. Laut Friedemann-Berichten, Seite 2631 „soll“ ein weiteres

Stück aus Dodoma vom 22. Juni 1916 existieren, das wir aber mangels positiver Angaben aus unserer Betrachtung herauslassen wollen. Weitere Stücke tauchten erst nach Beendigung des zweiten Weltkrieges auf, bis jetzt insgesamt 8 Exemplare, wobei sich die vorher unbekanntem Stempel von Daressalam, Morogoro und der Mittellandbahn befanden.

Bei allen bisherigen Veröffentlichungen wurde nicht auf das Problem der Tarifsätze eingegangen, die ja immerhin maßgeblich für die Verwendung dieser Marke waren. Nachdem Portugal am 24. Februar 1916 die in den portugiesischen Häfen liegenden 36 Schiffe der Mittelmächte beschlagnahmt hatte und am 9. März 1916 die Kriegserklärung erfolgte, bestand für Deutsch-Ostafrika keine Verbindung mehr nach dem neutralen Ausland. Die mit dem Blockadebrecher „Marie“ im März 1916 ins Schutzgebiet gelangten Postwertzeichen, einschließlich der 1 Rupie mit Wasserzeichen, die ab 1. Juni in den Verkehr kamen, konnten also nur noch im Inlandsdienst verbraucht werden.

Bei Briefpost, einschließlich Drucksachen betrug der Höchstarif 60 Heller (Einschreibdrucksache über 1000 bis 2000 Gramm), bzw. mit Rückschein 75 Heller. Für Wertbriefe und -kästchen waren nur wenige Postanstalten zugelassen und dürften solche Sendungen in der Praxis nur äußerst selten vorgekommen sein. Wertpakete wurden ab 1. Januar 1914 nur in Daressalam und Tanga angenommen, es entzieht sich aber meiner Kenntnis, ob Wertsendungen nur nach Deutschland oder auch ins Innere des Schutzgebietes zugelassen waren. Für Tarife von mindestens 1 Rupie kamen also nur Pakete in Frage. Auf einer Paketkarte konnten bis zu drei Paketen im Einzelgewicht bis 5 Kilogramm aufgegeben werden. Zwischen Orten an ein und derselben Bahn-

linie betrug die Gebühr je Paket bis 300 km 50 Heller, bis 800 km 1 Rupie und darüber 1 Rupie 50 Heller. Im Verkehr zwischen Postanstalten verschiedener Bahnstrecken, sowie von einer Bahnstation nach einem Platz an der Küste war die Gebühr je Paket bis 300 km 1 Rupie, bis 800 km 1 Rupie 50 Heller und darüber 2 Rupien. Der Sonderpakettarif für Sendungen aus Bukoba, Muansa, Schirati und Muaja bleiben außer Betracht, Bukoba wurde am 3. Juni 1916, Muansa am 14. 7. 1916 geschlossen, die anderen beiden Postanstalten wesentlich früher.

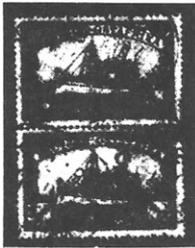
Hiernach konnte die 1-Rupie-Marke tarifgerecht nur für Paketpost verwendet werden. Alle bekannten gebrauchten Exemplare stammen von der Mittellandbahn: Daressalam, Morogoro, Dodoma und Bahnpost. Als weitere Postanstalten kämen hier noch in Frage: Kilossa, Kilimatinde, Tabora und Kigoma. Die bisher festgestellten Gebrauchsdaten liegen zwischen dem 14. Juni und 3. Juli 1916. Der Feind hatte die Mittellandbahn Anfang Juli bei Dodoma erreicht. Vermutlich wurde daraufhin der Paketverkehr auf den verbliebenen Teilstrecken eingestellt, sofern auf diesen überhaupt noch ein geregelter Bahnverkehr durchgeführt werden konnte.

Von der Usambära-Bahnstrecke ist kein gebrauchtes Exemplar der 1 Rupie bekannt geworden. Die Postanstalt in Moschi war bereits am 11. März, die in Buiko Ende Mai geschlossen worden, es folgten bis Mitte Juni Mkumbara, Mombo, Korogwe, Mnyussi und die abseits der Bahn, aber dem Paketverkehr angeschlossenen Postorte Wilhelmsthal und Amani. Es blieben übrig Handeni (bis 22. Juni), Ngomeni (bis Ende Juni), Muhesa (bis 6. Juli) und Tanga (bis 7. Juli). Es bleibt also immerhin recht fraglich, ob auf dieser Bahnstrecke die 1 Rupie mit Wasserzeichen Verwendung gefunden hat.

In zeitlicher Reihenfolge der Gebrauchsdaten konnten bisher einwandfrei folgende 1-Rupie-Marken mit Wasserzeichen festgestellt werden:

- 1) 14.6.16 DODOMA, Berliner Type. Ursprünglich ein Satzbrief, der später zerschnitten wurde. Die 1 Rupie wurde als Los Nr. 321 der 75. Mohrmann-Auktion am 25. Februar 1953 für 3000 DM verkauft. (Der Rest des Satzes, ohne die 15 Heller, wurde auf derselben Auktion versteigert, Los 319: 2 Rupie ohne Wz. und 2½ bis 7½ sowie 20 bis 45 Heller und Los 322: 3 Rupie mit Wz.) Abbildung der 1 Rupie im Versteigerungskatalog.
- 2) 17.6.16 DODOMA, Berliner Type, auf Notpaketkarte nach Tabora, Ankunftsstempel 20. 6.16. Los 852 der 112. Köhler-Auktion (1942). Abbildung in den „Kolonialberichten“ Nr. 1/2 vom März 1948 und Nr. 2 1950.
- 3) 19.6.16 MITTELLANDBAHN ZUG 5, Kennbuchstabe b, mit 2 Stempeln auf Paketkartenausschnitt, Kriegsjahreszahl, Los 162 der Harmer & Rooke, New-York-Auktion vom 24.10. 1945. Dies Stück aus der ehemaligen Dr.-Nachmann-Sammlung wurde nach Argentinien verkauft. Abbildung in den „Kolonialberichten“ Heft 4, 1951.
- 4) 21.6.16 DODOMA, Berliner Type, lose, 2 Stempel. Verkauft am 13.1.1953 bei der 2341.-2342. Versteigerung von H. R. Harmer, London (Schätzpreis £ 40 bis 50) für £ 55. Abbildung im Versteigerungskatalog.

- 5) 30.6.16 DODOMA, Berliner Type, lose, mit Spuren einer Paketkarte. Dies Stück befindet sich in einer Sammlung in Deutschland, Foto liegt vor.
- 6) 1.7.16 MOROGORO, 2 Stempel, Berliner Type, lose. In England auf einer Versteigerung erworben und mit Abbildung gemeldet in den „Kolonialberichten“ Heft 6, 1952.
- 7) 2.7.16 DARESSALAM, Los 1483 der Mercury-Stamp-Co.-Auktion vom 9. bis 10.5.1945, verkauft an einen Sammler in Chicago.
- 8) 2.7.16 DARESSALAM, Notpaketkarte mit Zusatzfrankatur im Betrag von weiteren 3 Rupie 50 Heller über 3 Pakete nach Tabora, Ankunststempel 7.7.16. Los 1375 der 38. Larisch-Auktion vom 19.5.1953, erzielter Preis 3200 DM. Abbildung im Versteigerungskatalog.



- 9-10) 3.7.16 MITTELLANDBAHN ZUG 5, Kennbuchstabe b, senkrecht Paar mit 4 Stempel, laut Mercury Stamp Journal Nr. 24, Seite 277 vom Dezember 1952 gefunden und bei einer Versteigerung in USA von einem Sammler in Argentinien erworben (s. Abb.).

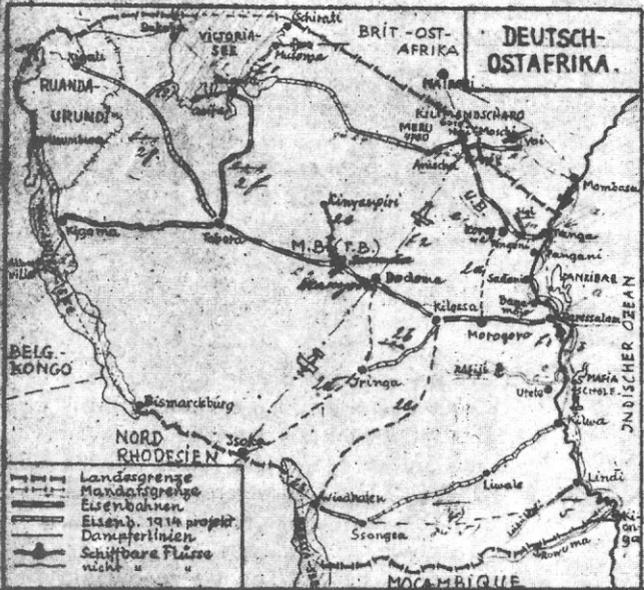
- 11) DODOMA, loses Stück, zwei Stempelteile, Datum nicht erkennbar, Sammlung Boden.
- 12) MITTELLANDBAHN mit zwei Stempeln, loses Stück, Zugnummer, Datum und Kennbuchstabe aus der Abbildung des Versteigerungskataloges nicht erkennbar. Los Nr. 658 der 402. Versteigerung von Vahan, Mozian Inc., New York, Juli 1949, aus dem Nachlaß des verstorbenen Händlers Arthur Stein stammend. Erzielter Preis US \$ 90,00.

Es liegen demnach bisher 5 Marken aus DODOMA (14. bis 30. 6.), 4 von der MITTELLANDBAHN (19. 6. bis 3. 7.), 2 von DARESSALAM (2. 7.) und 1 vom MOROGORO (1. 7.) vor, darunter 1 senkrecht Paar. Es muß damit gerechnet werden, daß noch weitere, wenn auch nur ganz vereinzelte Stücke unerkannt irgendwo in einer Sammlung schlummern und eines guten Tages obige Aufstellung erweitern könnten. Werner Ahrens, São Paulo

Das Verkehrswesen im ehem. Deutsch-Ostafrika (= D.O.A.)

Versuch einer Zusammenstellung der in der Kolonie bestandenen Verkehrswege und -mittel, unter besonderer Berücksichtigung postalischer Belange.

a) **Übersee-Verkehr.** – Die Verbindung Deutschland-D.O.A. stellten 14tägig ab Hamburg auslaufende und nach ca. 34 Tagen Fahrtdauer in Tanga bzw. Daressalam eintreffende Dampfer her (mit Einnahme der auf dem Landwege zugeführten Post in Neapel). Eingesetzt waren die Reichspostdampfer der Deutschen Ostafrika-Linie (= D.O.A.L.) „Admiral“, „Bürgermeister“, „Feldmarschall“, „Ge-



- a - Seersee-Verkehr
- b - Küsten-Verkehr
- c - Flußschiffahrt (Rufiji)
- Stromschnellen-Schiffahrt auf dem:
- 1 - Victoria-See
- 2 - Tanganyika-See
- 3 - Nyassa-See
- Eisenbahnen:
- 1a - Usambarabahn
- 1b - Sigiabahn
- 1c - Verlängerung der U. B. bis Anitscha
- 1d - projekt. Verlängerung bis zum Victoria-See
- 2a - Verbindungsabahn zum Brit. Nyassaland
- 2b - Metallandbahn
- 2c - projekt. Zweigbahn ab Kofa
- 2d - Verbindungsabahn zum Victoria-See
- 2e - projekt. Zweigbahn n. Ruanda - Urundi
- (4) - projekt. Südbahn
- 5 - Kleinbahn ab Lindi

--- vom Mandatatsgebiet (1a, 1c, 2a, 2b, 2c, 2d, 2e, 3a, 3b, 3c, 3d, 3e, 4, 5)

--- Sublimin (1, 2, 3, 4, 5)

neral", „Kigoma“, „Kronprinz“, „Prinzessin“, „Prinzregent“, „Tabora“, sowie die gecharterten Reichspostdampfer „Adolf Wörmann“, „Gertrud Wörmann“, „Rhenania“ und „Windhuk“.

b) **Küsten-Verkehr.** – Im Anschluß an die Hauptdampfer (s. d.) bestand zur Verbindung der Küstenplätze am Indischen Ozean untereinander ein regelmäßiger Küstendampferverkehr mit festem Fahrplan für eine Nord- und Südtour. Ab Dar-essalam nach den deutsch-ostafrikanischen Plätzen Bagamojo, Sadani, Pangani, Tanga (nordwärts) und Salale (Rufiji-Delta), Kilwa, Lindi, Mikindani (südwärts), sowie nach Zanzibar (britisch) und Mombasa (Brit.-Ostafrika). Diesen Verkehr

versahen die Regierungsdampfer „Kaiser Wilhelm II.“, „Rowuma“ und „Rufiji“, aushilfsweise auch die Zollkreuzer „Kingani“ und „Wami“, sowie die D.O.A.L.-Dampfer „Kommodore“, „König“, „Markgraf“ und „Präsident“.

c) **Flußschiffahrt.** – Infolge stufenweisen Abfallens des Landes, Wasserfällen, Stromschnellen und Sandbänken nur auf dem Unterlauf des Rufiji möglich. Dort fuhr zweimal monatlich, im Anschluß an die Südtour der Küstendampfer (s. d.), der Heckraddampfer „Tomondo“ von Salale (Rufiji-Delta) bis Utete (anschließend an die Südtour **südwärts**), bzw. weiter stromaufwärts (anschließend an die Südtour **nordwärts**).

d) **Binnensee-Schifffahrt** (auf den z. T. die Nord- und Westgrenze von D.O.A. bildenden ostafrikanischen Binnenseen).

1. **Victoria-See** (Victoria-Njansa). – Die Verbindung zwischen den deutschen Küstenplätzen (Schirati, Musoma, Muansa, Bukoba) versahen der Dampfer „Heinrich Otto“ und die Pinassen „Albert Schwarz“ und „Schwaben“ der Deutschen Njansa-Schiffahrtsgesellschaft, sowie die Aluminiumpinasse „Ukerewe“. Während des Krieges fand ferner der kleine Dampfer „Muansa“ als Truppentransporter Verwendung.

2. **Tanganjika-See**. – Eingesetzt der Regierungsdampfer „Hedwig von Wißmann“ (am 8.2.1916 von der Besatzung gesprengt). Auslaufend von Kigoma (Endstation der Mittellandbahn, s. d.), befuhr der Dampfer nach festem Fahrplan in einer Nordtour (Usumbura), Südtour (Bismarckburg) und Kongotour (Albertville, Belgisch-Kongo) den ganzen See. Der 1914 in Kigoma im Bau befindliche Dampfer „Götzen“ wurde am 9. 6. 1915 fertiggestellt und zu Kriegszwecken eingesetzt. Ferner wurde 1914 der Zollkreuzer „Kingani“ (s. b. Küsten-Verkehr) an der Küste des Indischen Ozeans in Teile zerlegt, auf dem Landwege an den Tanganjika-See (Kigoma) verbracht und dort eingesetzt. Ebenso wurde der Küstendampfer „Adjutant“ im Rufiji-Delta zerlegt, an den See gebracht und dort als Hilfskriegsschiff verwendet.

3. **Njassa-See**. – Der Regierungsdampfer „Hermann von Wißmann“ (zu Anfang der 90er Jahre in Einzelteilen auf dem Landwege an den See geschafft, 1914 verloren, umbenannt noch im Verkehr) lief in regelmäßigen Rundfahrten alle Küstenplätze an. Außerdem verkehrte der kleine Dampfer „Paulus“ der Berliner Missionsgesellschaft.

e) **Eisenbahnen**

1. **Usambarabahn** (= U.B.), vom 4. 6. 12 bis 12. 5. 13 kurzlebig in „Nordbahn“ (= N.B.) umbenannt. – Erste deutsche Kolonialbahn, mit dem ursprünglichen Ziel einer Verbindung des Indischen Ozeans (Tanga) mit dem Victoriasee. Von Tanga ausgehend erreichte die Bahn, mit 22 Zwischenstationen und Höhenunterschieden von 21 m ü. d. M. (Tanga) bis 951,6 m ü. d. M. (Lembeni), jedoch nur eine Gesamtlänge von 351,44 km, mit der Endstation Neu-Moschi am Kilimandscharo. Baubeginn Juni 1893, am 26. September 1911 erreichte die Gleisspitze Neu-Moschi, Inbetriebnahme der Gesamtstrecke am 4. Oktober 1911, Einweihung am 7. Februar 1912. 1914 täglich ein Zug von Tanga bis Buiko, an 2 Wochentagen durchgehend bis Neu-Moschi, und zurück. Fahrdauer Tanga-Neu-Moschi 14 Stunden 40 Minuten. — Betrieben durch die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft.

1a. **Sigibahn** (Kleinbahn), – eine Zweigbahn der Usambarabahn. Beginn bei der Station Tengeni der U.B., erreicht mit 23,31 km Länge den Endbahnhof Sigi. Baubeginn 1904, Verkehrsübergabe Juli 1910. 1914 Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 1 Zug Tengeni-Sigi und zurück. Fahrdauer 2 Stunden 20 Minuten. – Besitzer: zunächst „Sigi-Export-Gesellschaft für Ostafrika“, später Deutsche „Holzgesellschaft für Ostafrika in Berlin“; ab 1912 betrieben durch die „Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau und Betriebs-Gesellschaft zu Berlin“. Deutscherseits war die Verlängerung der U.B. bis an den Victoriasee geplant, bzw. die Fortsetzung von Neu-Moschi bis Aruscha am Meru, 86 km lang, im Bau. Vom Mandatar wurde diese Verlängerung (bis Aruscha) 1930 fertiggestellt.

Ebenso wurde, von Kahe (eine Station vor Moschi) ausgehend, über Taveta nach Voi, eine Verbindungsbahn zur Ugandabahn (Brit.-Ostafrika) gebaut.

2. **Mittellandbahn** (= M.B.), Name ab Juni 1912, vorher „Zentralbahn“; ab 12. Mai 1913 „Tanganjikabahn“ (= T.B.). – Durchquert die Mitte der Kolonie von Ost nach West und verbindet den Indischen Ozean (Daressalam) mit dem Tanganjikasee (Kigoma). – Bereits im Jahre 1891 geplant, erfolgte erst am 30. Juni 1904 Konzessionserteilung an die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft (gegründet 1904 durch die Deutsche Bank). Der Baubeginn erfolgte am 9. Februar 1905 durch die beauftragte Firma Ph. Holzmann & Co., Frankfurt a. M., ab Daressalam. Eine Teilstrecke bis Morogoro, 209 km lang und genannt „Morogorobahn“, wurde am 16. Dezember 1907 dem Verkehr übergeben. Ein weiterer Abschnitt von 639 km Länge bis Tabora wurde am 1. Juli 1912 in Betrieb genommen (während der Bauzeit „Taborabahn“ benannt). Am 1. Februar 1914 schließlich erreichte die Gleisspitze Kigoma, die Endstation am Tanganjikasee. Bereits am 15. März 1914 wurde auf dem letzten Abschnitt der beschränkte öffentliche Verkehr eröffnet. Auf der 1245 km langen Gesamtstrecke erfolgte am 1. Juli 1914 volle Betriebsaufnahme. An der Strecke lagen 42 Stationen. Von 12,8 m ü. d. M. (Daressalam) erreichte die Bahn die größte Höhe mit 1326 m ü. d. M. bei Überschreitung des Westrandes des ostafrikanischen Grabens. – 1914 durchliefen zwei, Montag und Donnerstag in Daressalam bzw. Kigoma abgehende P-Züge die Gesamtstrecke; Fahrdauer ca. 60 Stunden (= 2½ Tage).

1914 projektierte, sowie vom Mandatar geplante und gebaute Zweigbahnen der M.B.:

- 2a. Vom Mandatar geplant eine Verbindungsbahn ab Morogoro (M.B.) nach Norden zur U.B.-Station Korogwe.
- 2b. 1914 projektiert abzweigend bei der Station Kilossa eine in südwestlicher Richtung bis Iringa laufende Bahn.
- 2c. 1914 projektiert, wie auch vom Mandatar geplant eine Bahn nach Süden ab Kilossa (M.B.) bis Wiedhafen am Njassasee.
- 2d. 1914 projektiert, wie auch vom Mandatar geplant eine Verbindungsbahn zwischen M.B. und Nord-Rhodesien ab Dodoma über Iringa bis Isoka (an der Südwestgrenze der Kolonie).
- 2e. Vom Mandatar gebaut eine Zweigbahn in nordwestlicher Richtung ab Manyoni über Singida bis Kinyangiri, 140 km lang.
- 2f. 1914 projektiert eine Verbindungsbahn von Tabora nach Norden zum Victoria-see (Muansa). Vom Mandatar inzwischen gebaut.
- 2g. 1914 projektiert eine weitere Zweigbahn ab Tabora in nordwestlicher Richtung in die Gebiete Ruanda und Urundi; diese „Ruandabahn“ sollte 481 km lang und bis an das Kageraknie herangeführt werden. 1914 in Meterspur begonnen wurden nach Herstellung von 125 km Unterbau die Arbeiten infolge Kriegsausbruch abgebrochen.
3. Vor 1914 vorgeschlagen war an Stelle der Ruandabahn der Bau einer von der Kimoanibucht des Victoriasees zum Kageraknie führenden Bahn („Kimoanibahn“, Luftlinie 140 km).
4. Eine „**Südbahn**“ war gleichfalls vorgesehen, sie sollte Kilwa (am Indischen Ozean) über Liwale-Ssongea mit Wiedhafen (am Njassasee) verbinden.
5. Eine **Kleinbahn** (Schmalspur) bestand schließlich als letzte Bahn im Süden. Von Lindi (am Indischen Ozean) aus-

gehend, führte sie 18 km in das Lukuledi-Flußtal. Vom Mandatar wurde sie ins Innere verlängert. Geplant war die Weiterführung durch den Süden des Mandatsgebietes bis Wiedhafen am Njassasee (als südliche Ost-Westbahn Lindi-Wiedhafen).

f) **Flugpostdienst.** – Vorarbeiten für die Einrichtung eines solchen begannen im Jahre 1912. Der Plan kam infolge Kriegsausbruch nicht zur Ausführung. Neuere Fluglinien (Kairo-Kapstadt) überqueren, nach Teilung in Nairobi (Brit.-Ostafrika), in 3 Linien das Mandatsgebiet und berühren die Orte:

1. Musoma, Muansa, Geifa am Victoria-see,
2. Moschi, Dodoma, Isoka,
3. die Küstenplätze Tanga, Daressalam, Tschole (Insel Mafia) und Lindi.

Sonstige Postwege, z. B. die Botenposten auf den alten Karawanenwegen, private Posteinrichtungen, die Relaispostläufer des Weltkrieges, Kraftwagenverkehr usw., werden hier nicht weiter beschrieben.

Lit.: Brönne „Beiträge zur Kenntnis der Postanstalten in D.O.A.“, Kuntze, „Volkshandbuch der Kolonien“. Eschrich

Siehe Karte mit nummerierten Einzeichnungen.

Zivilinternierte in Kilimatinde und Kiboriani 1915/16

Interessanten für Ganzbriefe von D.O.A. werden schon wiederholt Briefumschläge aus 1915/16 aufgefallen sein, die zusätzlich zu den Ortsstempeln von Kilimatinde oder Mpapua noch Abdrucke gewisser Dienstsigel und handschriftliche Zensurvermerke trugen.

Bei **Kilimatinde** handelt es sich um ein klar lesbares Gummi-Rundsigel in violet-

ter Farbe mit Reichswappen und Umschrift „Sanitätsdienststelle Kilimatinde“. Die **Mpapua**-Briefe weisen rückseitig einen fast immer völlig verschmierten Gummirundstempel in schmutziggrauer Farbe mit dem Reichswappen und der Umschrift „Wachkommando Kiboriani“ – s. am Schluß! – auf. Vereinzelt ist statt dessen auf Mpapua-Briefen der Abdruck eines veralteten Dienstsigels in roter Farbe mit Reichswappen und Umschrift „Kaiserl. Bezirksamt Kilimatinde“ zu beobachten, veraltet deshalb, weil Kilimatinde ab 1912 nur noch Bezirksnebenstelle von Dodoma war.

Die handschriftlichen Zensurvermerke bestehen bei Kilimatinde- und Mpapua-Briefen aus den Worten „Gesehen“ oder „Gelesen“; ein Namenszug und eine Dienstgradangabe (z. B. Schenk, Gefreiter) können beigelegt sein.

Die Briefe sind fast stets nach Orten innerhalb von D.O.A. adressiert (z.B. Daressalam, Liwale) und mit 7½ Heller frankiert. Die Aufschrift „Kriegsgefangenensendung“ kommt nur vereinzelt vor.

Die beschriebenen Sendungen stammen von ausländischen Zivilinternierten, die damals in D.O.A. festgehalten wurden.

Die Unterbringungen der anfangs noch wenig zahlreichen Zivilinternierten erfolgte zunächst in der durch Frontverwendung der Friedensgarnison (Schutztruppenkompanie) freigewordenen Boma von Kilimatinde, also nahe der Station Saranda der Mittellandbahn. Später, etwa ab Mai 1915, verfiel im Zuge von Repressalien ein größerer Personenkreis der Internierung, darunter auch Missionare. Von den Hinzugekommenen wurde der kleinere Teil in Kilimatinde, die Mehrzahl dagegen auf dem Kiborianenberg, nahe der Mittellandbahn, untergebracht. Der Höhenort Kiboriani war früher Erholungsstation der Londoner kirchlichen Missionsgesellschaft gewesen; als er im Februar 1916 für

deutsche Rekonvaleszenten freigemacht wurde, verlegte man das Zivilgefangenenlager nach der nahegelegenen englischen Missionsstation Buigiri und später nochmals nach Tabora. Näheres mag bei Gouverneur Schnee, D.O.A. im Weltkriegs, auf Seite 293 ff. nachgelesen werden.

Ich besitze Briefe der beschriebenen Art aus Kilimatinde bis Oktober 1915 und aus Mpapua bis Februar 1916, ferner folgende Besonderheiten:

a) einen unfrankierten Brief nach Indien, wie beschrieben zensiert, mit Tagesstempel Kilimatinde 12 01 15 (Monatsdatum kopfstehend), der „mangels Beförderungsmöglichkeit“ an den Absender zurückgeleitet worden ist,

b) einen barvorfrankierten Briefumschlag zu 7½ Heller (Postdirektor) mit Tagesstempel Zug 20b der Mittellandbahn vom 8. 4. 16., der rückseitig den Siegelabdruck nebst handschriftlichem Zensurvermerk von Kiboriani trägt (aus Buigiri?). Einem Hinweis unseres Mitgliedes Herrn Hammer verdanke ich die interessante Erkenntnis, daß der Text des Rundsiegels von Kiboriani fehlerhaft ist. Das erste Wort der Umschrift lautet nämlich – ein Zeichen für die behelfsmäßige Herstellung durch geübte Kräfte –

WAHCKOMMANDO

statt richtig WACHKOMMANDO

Dieser Fehler konnte verborgen bleiben, weil ein auch nur teilweise lesbarer Abdruck des Kiboriani-Dienstsigels überaus selten vorkommt. Fast immer ist man darauf angewiesen, den Text zu erraten.

Herbertz

Kilimatinde

Handschriftliche Änderung der Jahreszahl (19)05 in (19)06.

Anfang 1906 mindestens bis 8. 1. 06 war die Jahreszahl (19)06 noch nicht in Kilima-

tinde eingetroffen, so daß die aushilfsweise verwendete Jahreszahl (19)05 handschriftlich in (19)06 berichtigt wurde. Ähnlich ist man bekanntlich bis 14. April 1906 in Mahenge verfahren. Dort wie hier ist das Ausbleiben der Jahreszahl (19)06 auf die damaligen kriegerischen Verhältnisse (Wahehe-Aufstand) zurückzuführen. Während nun bei Mahenge die Ziffer 5 von einer energischen steilen 6 überdeckt ist, hat man sich in Kilimatinde zu dieser Arbeit mehr Zeit gelassen und die Ziffer 5 sorgfältig mit einer 6 übermalt. Diese unauffällige handschriftliche Änderung der Jahreszahl dürfte auch der Grund dafür sein, daß vielleicht manches Stück bisher übersehen wurde und deshalb nicht früher darüber berichtet worden ist.

Sowohl bei Mahenge, als auch bei Kilimatinde handelt es sich um die erst am 1. 4. 1905 im Schutzgebiet zur Ausgabe gelangten Hellermarken ohne Wasserzeichen. Ohne die Änderung der Jahreszahl würden Briefmarken, die bereits 3 Monate vor ihrer Verausgabung gestempelt vorgelegen hätten bei uns Sammlern bestimmt einige Verwirrung hervorgerufen haben. Wer kennt von Kilimatinde weitere Daten mit handschriftlich veränderter Jahreszahl (19)05 in (19)06, die nach dem 1. 8. 06 liegen?

Brönnle

Nochmals **Deutsch-Ost-Afrika Nr. 34 20 Heller mit Wasserzeichen (sämisches Papier)**

Den Ausführungen unseres Freundes Brönnle, wonach die Ausgabe mit H 4672 sämisches Papier aufweise, kann ich mich nicht anschließen. In meiner Spezialsammlung der HAN der Deutschen Kolonien und Auslandspostämter habe ich auch je einen Viererblock der Ausgaben H 4672 und H 2031.10. Beide Stücke haben gelbes

Papier, genau wie die deutsche 25 Pfg. mit Wasserzeichen. Es ist m. E. nicht anzunehmen, daß die Reichsdruckerei damals in der Vorkriegszeit mit oder ohne Absicht eine Papieränderung vorgenommen hat. Ich bat daher Herrn Brönnle, mir seine Belegstücke zur Ansicht zukommen zu lassen. An dieser Stelle danke ich ihm, für die Unterstützung, die er mir und der Philatelie bei der Aufklärung hat zukommen lassen.

An Hand der freundlich zugegangenen Stücke stellte ich fest, daß tatsächlich das Brönnlesche Belegstück mit H 4672 ein sämisches Papier, dagegen H 2031.10 gelbes Papier aufweist. Die Untersuchung mit der Quarzlampe ergab nun aber, daß das Papier der

mein Stück	Brönnles Stück
H 4672 hellkaffeebraun unifarben	hellkaffeebraun mit dunklen Flecken, ähnlich Gummiesten bei Hannovermarke mit rotem Gummi
H 2031.10 grellgelb unifarbig	grellgelb mit Flecken

ist.

Da sich in der Sammlung meines Freundes Dr. M-M., Hamburg, nun ebenfalls ein Stück der 20 Heller m. Wz. mit sämischem Papier, gebr. Tabora 21. 3. 12 befindet, von dem wir vermuten, daß das Papier tropisch verändert ist, vermutete ich sofort, daß die Brönnleschen Stücke in D.O.A. waren, während meine Stücke aus Deutschland stammen. Auf meine Anfrage, bestätigt mir Herr Brönnle diese Vermutung, so daß ich feststellen kann, die Auflage H 4672 hat normales gelbes Papier, etwa vorkommende Stücke mit sämischem Papier sind tropisch verändert.

Belck

Akiden-Dienststempel

Auf Bahnpostsendungen der Usambara-bahn finden sich manchmal als Absendervermerk eigenartige Dreieckstempel, z. B. in folgender Art:



Es handelt sich um Dienststempel von Akiden. Akiden waren deutscherseits eingesetzte, meist arabische oder sonstige nichteinheimische farbige Verwaltungsbeamte, denen die Leitung kleinerer, in Küstennähe gelegener Unterbezirke von Deutsch-Ostafrika übertragen war (vgl. Schnee, Dt. Kol.-Lexikon, Band I Seite 27). Der Unterbezirk III von Tanga, um den es sich bei dem vorerwähnten Muster handelt, war Pongwe (Station der Usambara-bahn).
Herbertz

Deutsch-Südwestafrika Lüderitzbucht

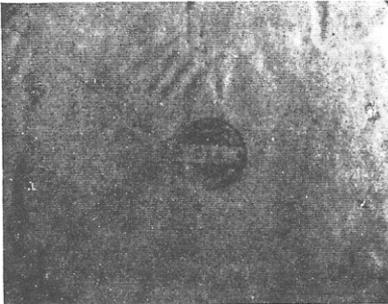
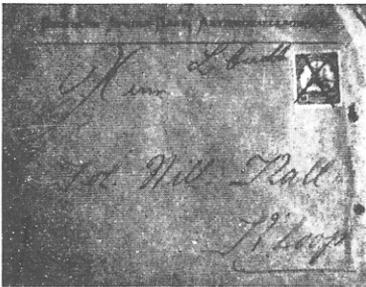
Handschriftliche Entwertung „L bucht“, 18. September 1914

„Wir erleben wegen der Postverhältnisse in unseren alten Kolonien heute immer noch Neues“ – so schreibt der verewigte Erich Boden in seiner letzten Veröffentlichung, die erst kurz nach seinem Ableben erfolgte, in Heft 10 der „Berichte“.

Daß dem in der Tat so ist, dafür möge der nachfolgende, in Fotokopie beigefügte Brief, dessen Original sich in meinen Händen befindet, einen weiteren Beweis liefern.

Soweit ich aus der Literatur ersehen kann, sind die Einzelheiten, die zu der handschriftlichen Entwertung „L bucht“, die gemäß der in diesem Briefe gegebenen Schilderung nur während der letzten vier Stunden vor Räumung des Postamtes Lüderitzbucht getätigt wurde, bis heute unbekannt geblieben, und allein dieser Brief vermochte endlich Klarheit in dieses Dunkel zu bringen.

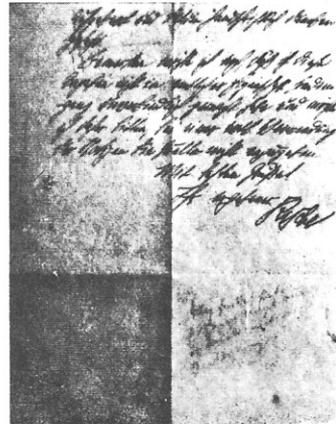
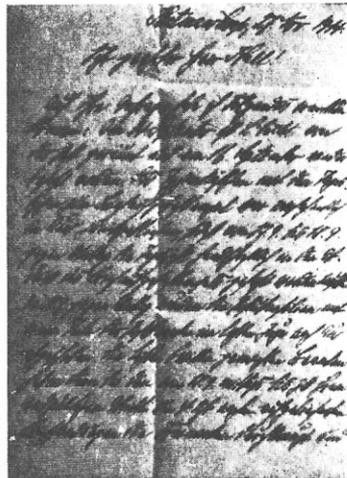
Friedemann zeigt diese Art der Entwertung zum ersten Mal in seinen Berichten auf Seite 2141 der Nummer 113 vom Januar 1921, und bringt eine Abbildung derselben ebenfalls in seinem Handbuch auf Seite 175, jedoch lediglich mit dem Hinweis, daß „die deutsche Post in Lüderitzbucht bekanntlich am 19. September 1914 ihre Tätigkeit einstellte“.



Der in meiner Sammlung befindliche Briefumschlag, den ich erst kürzlich derselben zufügen konnte, ist, wie die beigefügte Fotokopie zeigt, mit dieser, natur-

gemäß äußerst seltenen, Entwertung an einen Herrn Joh. Will. Kall in K'hoop gerichtet und trägt – was für seine Authentizität von größter Bedeutung ist – auf der Rückseite den Eingangsstempel von Keetmanshoop vom 21. 9. 14.

Das Schreiben an Herrn Kall, das ebenfalls in Fotokopie beigefügt ist, ist eine Antwort auf dessen Anfrage nach den Umständen, die zu der handschriftlichen Entwertung „L bucht“ geführt haben, und dieses hier nachfolgende Schreiben ist es, dem wir erst heute, nach mehr als 40 Jahren, Einblick in das historische Geschehen jener schicksalsschweren Tage verdanken.



Abschrift des Antwortschreibens an Herrn Kall:

Sehr geehrter Herr Kall!

Auf Ihre Anfrage habe ich Folgendes ermitteln können: Am 14. September ist L'buch von der Post geräumt und am 16. September wieder besetzt worden. Das Typenkästchen mit den Tagestypen zum Briefaufgabestempel war versehentlich in Aus zurückgeblieben, so daß vom 17. 9. bis 18. 9. gegen Mittag die Tageszahl handschriftlich in den Abdruck des Briefaufgabestempels gesetzt werden mußten. Am 18. 9. gegen Mittag wurden die Postutensilien mit einem Teile der Postbeamten im letzten Zuge nach Aus abgeschoben. Die letzten beritten gemachten Beamten haben dann bei den vom 18. 9. mittags bis zu ihrem endgültigen Abritte um 4 Uhr nachm. aufgelieferten Briefsendungen die Freimarken durchkreuzt und Aufgabort und Datum handschriftlich daneben gesetzt.

Bemerken möchte ich noch, daß ich diese Angaben nicht in amtlicher Eigenschaft sondern ganz unverbindlich gemacht habe und möchte ich daher bitten, bei einer evtl. Verwendung der Notizen die Quelle nicht anzugeben.

Mit bestem Gruße!

Ihr ergebener

gez. Rische

Deutsch-Südwestafrika

Stempel: Warmbad

In Bestätigung der Mitteilung von Herrn Boden auf Seite 122 unserer „Berichte“ Nr. 8 über fehlendes Stempelmaterial bekam ich dieser Tage für meine Sammlung eine Karte Südwestafrika 1. Ausg. 10 Pf.

mit Stempel: Warmbad 23.2.97. In dem zweiten Stempel neben der Marke, wie auch auf der Rückseite ist vor die 2 handschriftlich eine 1 eingefügt. Durchgangsstempel: Cape Town 7. Jan. 98, Ankunftsstempel Münster/Westf. 7. 2. 98. Auch diese Karte ist von dem damaligen Postagenten und Missionar Wandrez geschrieben, er verweist den Empfänger wegen Markenlieferungen an das Hauptpostamt Windhoek, wo alle Marken zu haben seien.

Eine weitere Karte vom 11. 1. 97 mit handschriftlich eingefügter 1, Durchgangsstempel Steinkopf 15. 11. 97, bzw. Cape Town 19. 11. 97 und Ankunftsstempel Frankfurt/Main 13. 12. 97 fand ich bei dieser Gelegenheit gleichfalls. Dr.Wolf

Deutsch-Neuguinea

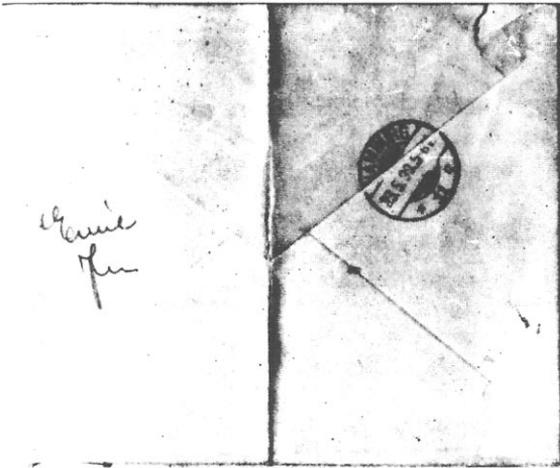
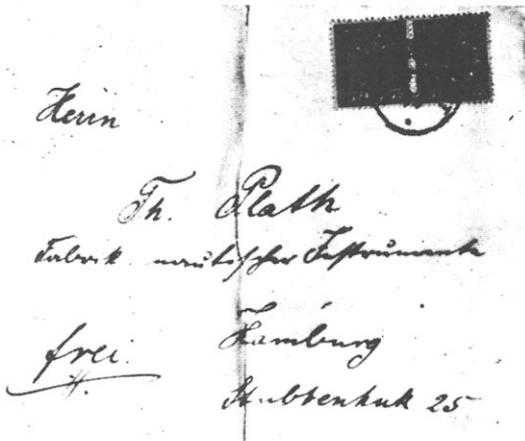
Betr. Stephansort Stempel C.

In seinem Handbuch S. 308 führt Friedemann an: Bei diesem Stempel „7. 4. 99 soll 7. 4. 98“ gestempelt worden sein.

Diese Bemerkung entbehrt anscheinend der Beweisführung, da dieselbe auch im Dr.-Ey-Handbuch nicht erwähnt ist. Mir ist es nunmehr gelungen den endgültigen Beweis zu erbringen.

Ich habe jetzt in meiner Sammlung einen Brief, gerichtet an die Fa. Th. Plath Hamburg, frankiert mit zwei Vorläufermarken Nr. 41, entwertet Stephansort 7. 4. 98.

Auf der Rückseite trägt der Umschlag den Eingangsstempel „Hamburg 11“ 23. 5. 99. Es ist ausgeschlossen, daß der Brief 13 Monate unterwegs war. Somit ist der Beweis für die Richtigkeit der damaligen Annahme von Friedemann hiermit erbracht. Die beiliegenden vier Reproduktionen zeigen die angeführten Abstempelungen. Hinst



Deutsch-Neuguinea

Auf den Marken Deutsch-Neuguineas ist ein Falschstempel MATUPI 15. 7. 01 bekannt. Der echte Stempel soll daran erkenntlich sein, daß der Buchstabe „U“ links eine Unterbrechung aufweist.

Mir liegt ein Briefstück vor, mit einer 50-Pfennig-Adler-Aufdruckmarke, das zwei Matupi-Stempel mit dem fraglichen Datum trägt. Es sind beides sehr klare Abschläge, von denen nun der eine deutlich ein unterbrochenes „U“ zeigt, der andere dagegen nicht.

Hieraus ergibt sich, daß der Matupi-Stempel mit diesem Datum nicht unbedingt falsch sein muß. Der erwähnte Stempel, den ich für einwandfrei halte, beweist, daß das „U“ bei nicht zu kräftigem Stempelabschlag die Unterbrechung aufweist, nicht aber bei mehr Farbgebung.

Davon abgesehen, kann das Stempeldatum noch nicht als „echt“ gemeldet werden, denn es gibt von MATUPI 15. 7. 01 eine andere Fälschung, die mittels Pause und durch Nachmalung mit Tusche hergestellt ist. Sie ist jedoch weniger gefährlich, da zu primitiv ausgeführt.

Hoffmann-Giesecke



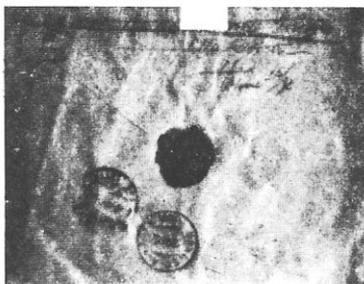
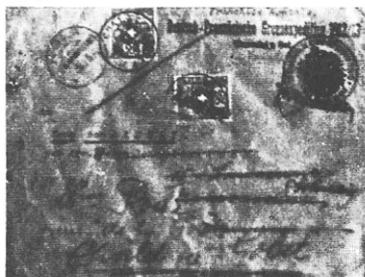
Kamerun

Kaiserlich Deutsche Grenzexpedition

Veranlaßt durch die bemerkenswerten Ausführungen des Herrn Herbert Schrey in Heft 10 der „Berichte“, durch die zum ersten Mal größere Klarheit in dies selbst Friedemann ziemlich unbekannt gebliebene Kapitel der portofreien Postsachen der Kaiserlich-Deutschen, bzw. Deutsch-Französischen Grenzexpedition gebracht wurde, füge ich ein weiteres, in meinem Besitz befindliches Dokument bei in Form der Fotokopie eines Briefes, den Herr von RAMSEY, dessen handschriftlicher Namenszug dem Dienstsiegel beigefügt ist, und der den Vermerk „Franchise Postale“ trägt, an seine Ehefrau nach Berlin-Halensee sandte.

Der Brief trägt ferner den Durchgangsstempel Nola (Kamerun) mit dem Datum 31. 5. ohne Jahreszahl, wie dieser lt. Friedemann-Handbuch S. 135 vom März bis August 1913 verwandt wurde.

Der Brief ist der Frau von RAMSEY nach der Schweiz nachgesandt worden, und zwar erst nach Lausanne, und von dort nach Châlet à Gobet. Auch dieser Brief wurde in Lausanne sowohl wie in Châlet à Gobet fälschlicherweise mit Nachportomarken versehen, von denen die eine, in Lausanne beigefügte die Überstempelung „ANNULÉ“ aufweist. Dr. Harry Meyer



Poststempel Duala I

Unser Mitglied G. Harcourt, der seinen bisherigen Wohnsitz in London bis auf weiteres nach Southampton verlegt hat, sandte einen Postanweisungs-Ausschnitt mit dem 1. Duala-Stempel 10 11 10 ohne Trennungszeichen zwischen Tages- und Monatszahl auf zwei 10-Pfennig-Marken mit Wz. Rückseitig befindet sich der Ankunftsstempel Breslau 14. 12. 10.

Nach Friedemann soll der erste Duala-stempel von Anfang Juni 1901 bis 7. Juni 1907 als Tagesstempel von dieser Postanstalt, vom Juli 1912 ab jedoch aushilfsweise als Bahnpoststempel mit fehlender, seitlich stehender oder ergänzter Jahreszahl verwendet worden sein.

Da es sich im vorliegenden Fall um eine Postanweisung handelt, zu deren Annahme die Bahnpost nicht berechtigt war, scheint der Tagesstempel von Duala vorzuliegen, obgleich die nach links gerückte Jahreszahl (19)10 den Verdacht einer Bahnpostentwertung aufkommen lassen könnte.

Unsere Kamerun-Spezialisten werden um ihre Stellungnahme gebeten. Brönnle

Togo

Stationsstempel

Aus Friedemann, Dr. Ey und anderer Kolonialliteratur ist bekannt, daß auf Marken von Togo dortige Stationsstempel nichts zu suchen haben, sondern nur als Nebenstempel neben den Marken verwandt werden sollten. Trotz der Bemerkungen in der Literatur, daß diese Vorschrift oft – aus Gefälligkeit, oder um etwas zu „machen“ – nicht beachtet wurde, konnte ich jetzt nach 30 Jahren Kolonialsammelns erstmals ein solcherart „entwertetes“ Stück (1 M, ohne Wz.) im Handel sehen und erwerben, wobei es sehr schwierig war, dem Händler klar zu machen, daß es sich nicht um eine Rarität handele.

Das – lose – Stück trägt zwei Stempelfragmente, deren eines den Poststempel darstellen dürfte, von dem aber nur, nicht einmal ganz sicher, die Buchstaben A (oder K) am Anfang, und O gegen Ende zu entziffern sind. Der Stationsstempel trägt links unten . . . nau-Jendi, unten Mitte (wohl) das Datum, darüber anscheinend (Teile vom) Reichsadler und rechts unten . . . station.

Nach sehr umständlicher Fahndung im ausgezeichneten Werk von Prof. H. Meyer „Das Deutsche Kolonialreich“ (Leipzig 1909/1910) glaube ich, zu der Annahme berechtigt zu sein, daß es sich um die Station Kugnuu–Jendi handelt.

Ich fand sie in meiner Literatur nirgends verzeichnet und möchte daher anregen, eine Aufstellung **sämtlicher** Stationsstempel von Togo vorzunehmen, nicht zuletzt, um Duplicierungen mit diesen Stempeln vorzubeugen. Leider kann ich zu dieser Aufstellung nur mit diesem einen Stempel beitragen.

(Dr. Ihlow)

Neumeldungen

Deutsch-Ostafrika

Bukoba Januar 1916 blaugrau

Harcourt

Daressalam III 7.11.07 Kopfsteher und senkrechter Balken

Einfeldt

Daressalam IV 24. 6. 19 anstatt 24. 6. 09

Brönnle

Kilossa hat am 15. 11. 05 violett, am 28.11. 05 blau gestempelt. Weitere blaue Abdrucke sind aus 1906 bekannt.

Korogwe blau liegt vom 12. 3. 07 vor, ebenso weitere Abdrucke aus den Monaten Februar/März 1907, die z. T. auch einen grünlichen Ton zeigen.

Lindi II 9. 3. 08 und 30. 5. 08 sind mit blaugrauer Stempelfarbe bekannt geworden.

Einfeldt

Mittellandbahn Zug Nr. 20c (II) ist auch vom 12. 1. 16 bekannt.

Herbertz

Zug Nr. 2b 5. 13. 13

Zug Nr. 34a . 19 5. 13 .

Ohne Zug Nr. a .71 13

Usambarabahn Zug Nr. 3a am . 23 4. 12

Belck

Deutsch-Südwestafrika

Okahandja 5 von 10. 5. 12 handschriftlich in 11. 5. 12 geändert. Auf Michel Nr. 14, Postanweisungsausschnitt.

Nalop

Berichtigungen

Auf Seite 156 unserer „Berichte“ Nr. 10 haben sich in der Rubrik „Neuheitenmeldungen“ zwei Fehler eingeschlichen, die bei der Korrektur leider übersehen worden sind. So muß es bei Zug Nr. 15c richtig heißen: ohne Datum, der Zusatz „und ohne Unterscheidungsbuchstaben“ fällt weg. Zug Nr. 20e ist in 20c zu berichtigen.

Brönnle