

Berichte

FÜR

KOLONIALBRIEFMARKENSAMMLER



Herausgegeben von der Westdeutschen Arbeitsgemeinschaft für Sammler Deutscher Kolonial-Postwertzeichen
im Bund Deutscher Philatelisten, gegründet von Dr. Ey - Augsburg
Leitung der Ag.: Lothar Belck, 8 München 23, Alte Heide 4

Heft 45

September 1968

Zwanglos nach Bedarf - Eine Ergänzung zum „Neuen Dr.-Ey-Handbuch“
Gesamtherstellung: Presse-Druck- und Verlags-GmbH Augsburg

Die erste Karolinen-Post

von Fontane

Den meisten Kolonialsammlern wird wohl der Bericht des damaligen Kaiserlichen Gouverneurs von Deutsch-Neuguinea unbekannt sein, den dieser an Bord des Dampfers „Kudat“ am 30. 11. 1899 über die Übernahme der Karolinen, Palau- und Marianen-Inseln gab. Es waren die letzten Erwerbungen des Reiches im südwestlichen Teil des Stillen Ozeans. Durch Kauf von Spanien fand der bisherige Kolonialbesitz im mikronesisch-melanesischen Raum eine zwar gebietsmäßig kleine, aber räumlich große Ausdehnung.

Die großen Weiten hemmten eine regelmäßige Postverbindung zur Versorgung der dortigen Pflanze, Kaufleute und Beamten. Es fehlten geeignete Schiffsfahrtsgelegenheiten. Die spanischen Schiffe, die bisher in regelmäßigen Abständen die Verbindung mit der alten Welt aufrecht erhalten hatten, stellten mit dem Verkauf ihrer Besitzungen ihre Fahrten ein. Das hatte die Reichsregierung nicht beachtet, und so wurden die Bewohner der neuen Gebiete zu mehr oder weniger geduldigem Ausharren auf zufällige Schiffsverbindungen verurteilt. Aber davon später.

Zunächst möchte ich in kurzen Zügen die wichtigsten Ergebnisse aus dem besagten Bericht erwähnen:

Am 27. September 1899 lichtete der deutsche Dampfer „Kudat“ auf dem sich der Kaiserliche Gouverneur von Benningsen in Begleitung der für die Verwaltung des neuen Besitzes beauftragten Beamten, Vicegouverneur Dr. Hahl, Fritz und Senfft befanden, vor Herbertshöhe die Anker. Als Begleitschiff wurde dazu das Kanonenboot S.M.S. „Jaguar“ beordert, das auf die ostasiatische Station befohlen war. Auf seiner ersten Ausreise nach den chinesischen Gewässern wurde es zunächst nach Herbertshöhe dirigiert.

Beide Schiffe erreichten über Jaluit (Ankunft 3. 10. 99) und Kusaie am 11. Oktober 1899 P o n a p e. Hier lag schon der von der spanischen Regierung gecharterte amerikanische, auf den Philippinen beheimatete Transportdampfer „Uranus“ sowie das spanische Kriegsschiff „General Alwa“. Bereits am 12. Oktober wurde die deutsche Post auf Ponape eröffnet. Am 13. morgens zwischen 9 und 10 Uhr fand dann die feierliche Übergabe der Ostkarolinen statt. Die deutschen und spanischen Offiziere nebst Beamten waren vollzählig in großer Uniform erschienen. Eine stattliche Anzahl Europäer und Eingeborene waren Zeuge, als unter dem Salut der „General Alwa“ die spanische Flagge eingeholt und die deutsche von einer Abteilung der Besatzung der „Jaguar“ gehißt wurde, begleitet vom Salut beider Kriegsschiffe. Die Übergabe erfolgte im Zeichen gegenseitiger herzlicher Ansprachen. Bei allen Übergabegeschäften bewiesen die spanischen Vertreter das allergrößte Entgegenkommen. Dr. H a h l, der Vicegouverneur und höchste Beamte der nunmehr deutschen Karolinen, Palau- und Marianen-Inseln lud alle Häuptlinge, die auch sämtlich erschienen waren, zu sich. Sie gelobten, daß sie ihre religiösen Streitigkeiten forthin fallenlassen und von nun an Frieden untereinander halten wollten.

Am 21. 10. wurde Ponape wieder verlassen und am 2. 11. 1899 Y a p erreicht. Hier erfolgte am 3. 11. in gleicher Weise die Übernahme mit Flaggenhissung. Als höchster Verwaltungsbeamter für die Westkarolinen übernahm Bezirksamtmann Arno S e n f f t die Verwaltung. Senfft war früher Gerichtsaktuar und wurde schon 1895 als Sekretär nach Jaluit geschickt. Am 1. 9. 1895 erledigte er richterliche Geschäfte in Nauru. Er war also kein Neuling mehr in der Südsee. Bevor er als Bezirksamtmann für Yap bestimmt wor-



Bild 1: Ansichtskarte vom 5. Oktober 1899 aus Jaluit, frankiert mit 10 Pfennig „Marshall-Inseln“ und entsprechendem Text.



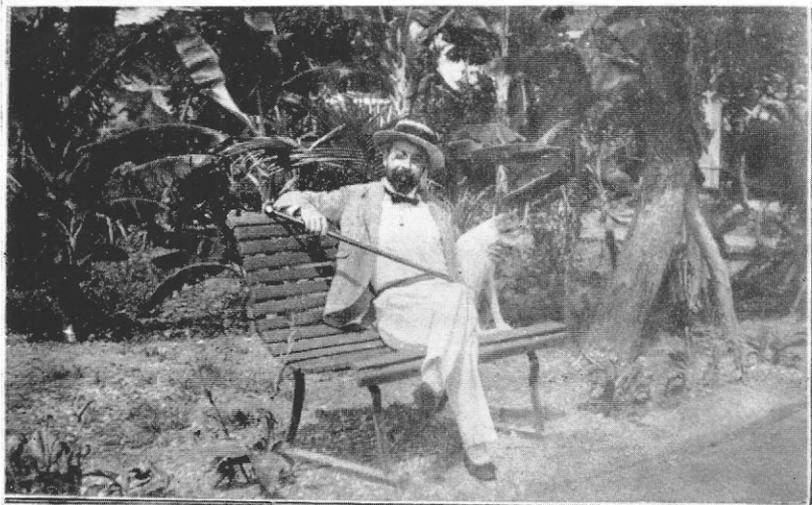
Bild 2: Rückseite dieser Karte, die in Ponape am 12. 10. 99 (Ersttagsdatum mit kopfstehender Tageszahl) abgestempelt wurde und einen Durchgangsstempel von Manila aufweist.

den war, fuhr er im Juni 1899 auf Urlaub nach Deutschland. Die Abbildung 3 zeigt ihn auf einer Postkarte aus Yap umgeben mit humorvollen Bemerkungen.

Da der Dampfer „Kudat“ infolge eines Taifuns Reparaturarbeiten ausführen mußte, wechselte von Benningsen mit seinem Begleiter Fritz am 11. 11. 99 zur Weiterfahrt nach Saipan auf die „Jaguar“ über. In Saipan erfolgte am 17. 11. 1899 die Übernahme der Marianen. Als höchster deutscher Beamter verblieb dort Bezirksamtman Fritz. Nach Erfüllung ihrer Aufgabe fuhr die „Jaguar“ am 21. 11. auf ihre vorgesehene ostasiatische Station nach Schanghai. Sie traf dort mit der ersten Saipan-Post am 30. 11. 99 ein. Die „Kudat“ war inzwischen mit den Regierungsgütern am 22. 11. nach Saipan gekommen. Sie fuhr zurück über Tinian (26. 11.) und Yap (29. 11.) und anschließend weiter nach Makassar (7. 12.). Von Benningsen gelangte schließlich am 1. 1. 1900 wieder in Herbertshöhe an. Die „Uranus“ ging am 10./11. Dezember 1899 mit der spanischen Übergabekommision in Manila vor Anker. Dies sind die wichtigsten Daten, die uns Kolonialsammler interessieren.

Nun zu den Postverhältnissen:

Während Altmeister Friedemann in seinem Handbuch und in seinen Berichten eine ausführliche Aufstellung über das postalische Geschehen in den ersten Jahren nach der Besitzergreifung der Marianen veröffentlicht hat, deren Erforschung heutzutage nicht



Yap
Westkarolinen
C. P.
Yap bis
in Haupt
und Kopf
und fein.
C. P.

Der Bezirksamtmann und sein Hund Steppke.

Gesetzlich geschützt

Kunstverlag von Arno Cio Yap

Karolinentypie danach nachfolgt

Bild 3: Foto des Bezirksamtmanns Arno Senfft aus Yap vom Juni 1900.

mehr möglich wäre, hat die Sammlerwelt über die Postverhältnisse der Karolinen von ihm so gut wie keine Hinweise bekommen. Eine kleine Notiz über Karolinenpost in seinen Berichten besagt, daß solche aus der ersten Zeit noch seltener sei als Marianenpost.

Aus dem Jahre 1899 nennt er lediglich zwei Einschreibebriefe und zwar:

E-Brief Yap No. 20 Stpl. Ponape 12. 10. 99 Ank. 6. 1. 00 Wiesbaden (Huch)

E-Brief Yap No. 22 Stpl. Yap 7. 11. 99 Ank. 6. 1. 00 Wiesbaden (Huch)

und schreibt dazu: „Beide sind Machwerke“.

Der alte Kolonialforscher Amtsgerichtsrat Priwe berichtet auf Seite 929 der Friedemann-Berichte, daß es für den Spezielsammler wohl von Interesse sei, daß Karolinenabstempelungen von **Yap** auf Adlermarken aus dem Jahre 1900 noch seltener seien als Marianenmarken. Yap habe nach der Besitzergreifung nur einmal, im Dezember 1899 und dann erst wieder im Jahre 1900 und zwar Ende Juni durch ein dänisches Schiff Gelegenheit zur Postbeförderung gehabt. Auf Seite 1024 schreibt er weiter: „Das Abstempeln von Marken für Sammler und Händler ist abgelehnt worden; der Stempel von Yap 1899/1900 ist sehr selten.“

Doch was hier Priwe schreibt, ist nur zum Teil richtig. Was das dänische Schiff anbetrifft, so ist es tatsächlich von Sydney kommend über Jaluit/Ponape mit der ersten europäischen Post vom 10. 10. 1899 in Yap eingetroffen. Daß das Schiff wieder Post mitgenommen hat, ist wahrscheinlich, jedoch nicht im Verzeichnis der von Yap auslaufenden Schiffe vermerkt. Dagegen ist in demselben Bericht der englische Schoner „Esmeralda“,

der in Yokohama beheimatet war, als Ein- und Ausläufer aufgeführt und zwar am 9.12.99 nach Guam-Saipan-Yokohama.)* Daraus ergibt sich, daß die „Esmeralda“ die Yap-Post nach Yokohama mitgenommen hat, wie wir auch aus den beiden nachfolgend besprochenen Postkarten ersehen. Priwe hat beide Schiffe in einen Topf geworfen. Die in Bild 4 festgehaltene Postkarte ist mit der „Esmeralda“ befördert worden. Sie ist einen Monat nach der Errichtung der deutschen Post auf Yap am 4. 12. 99 dort aufgegeben worden und zeigt den Durchgangsstempel von Saipan vom 31. 12. 99 in violett und schließlich als Ankunftsdatum Beirut 2. 4. 00. Bezirksamtmann Senfft hat die Karte selbst geschrieben. Als weitere „Esmeralda“-Post besitze ich eine Ganzsachenpostkarte 5 Pfg. (Ascher Nr. 1) Aufgabestempel Yap 7. 12. 99, Durchgangsstempel Saipan 31. 12. 99 in violett (also wie auf der vorherigen Karte), Durchgangsstempel Yokohama 25. 2. 00, Durchgangsstempel Shanghai 7. Mar. 00 und Ankunftsstempel Shanghai/Deutsche Post 8. 3. 00. Absender ist wieder Herr Senfft, Empfänger die Offiziersmesse der „Jaguar“, die gerade von ihrer ersten Jangtsefahrt nach Schanghai zurückgekehrt war. Interessant ist bei der noch vorliegenden Yap-Post die Feststellung, daß man in Yap den Aufgabestempel nicht erst am Tage des Postabganges aufdrückte, sondern jeweils bei der „Auflieferung“ – wenn man das hier so nennen darf! Ehe das Poststück in den Postsack wanderte, erhielt es den jeweiligen Tagesstempel. Vor Abfahrt eines Schiffes wurde der Postsack rechtzeitig verschlossen und dem Schiff übergeben. Es entsteht nun die Frage, wo stecken die Einschreibebriefe von Yap Nr. 1–40 (ausgenommen die von Friedemann erwähnten aber ordnungsmäßig durch die Post gegangenen Machwerke Nr. 20 und 22)?



Bild 4: Postkarte aus Yap vom 4. 12. 99 über Saipan nach Beirut

* Beilage z. Deutschen Kolonial-Blatt 1901 S. 206 ff:

Yap: Eintreffen des engl. Schoners „Esmeralda“ von den Marianen.

Nach Ponape ist noch keine Verbindung gewesen, nach Europa einmal mit dem Charterdampfer „Kudat“, das anderemal mit dem engl. Schoner (Esmeralda) am 9. 12. 99 über die Marianen-Yokohama.

Von **Ponape** besitze ich ein Torso (Abbildung 5). Auf einem Reststück des R-Briefes Nr. 8, dessen Zettel noch darauf sitzt, befindet sich ein Pärchen der 25-Pfennig-Marke der Ausgabe 1889 ohne Aufdruck (Mi. Nr. 49) mit Stempel Ponape 18/10 99. Ferner ist noch der rote R-Stempel von Manila P. I. mit der handschriftlich eingetragenen Nummer 8312 zu sehen. Andere Marken, die auf dem Brief gesessen haben, sind herausgeschnitten worden, auch der Ankunftsstempel ist nicht ersichtlich, da das Stück nur von der Vorderseite des Umschlages stammt.

Das schönste Stück aus Ponape wurde mir aber soeben von einem Mitglied der Arbeitsgemeinschaft gemeldet. Es ist die in Abbildung 1 und 2 wiedergegebene Karte. Sie trägt den Ersttagstempel von Ponape vom 12/10 99 und widerlegt treffend die Priwe'sche Annahme einer einzigen Postbeförderung für 1899. Der Durchgangsstempel Manila 5. 12. 99 und der Ankunftsstempel Altona vom 7. 1. 1900 sind des Rätsels Lösung. Die Karte wurde nämlich noch in Jaluit geschrieben, in Ponape abgestempelt und von der „Kudat“ auf ihrer Weiterfahrt nach Yap (Ank. 2. 11. 99) mitgenommen und hier an eines der zurückkehrenden spanischen Kriegsschiffe (wahrscheinlich „General Alwa“), die am 18. 11. 99 Yap in Richtung Manila verließen, übergeben. Ankunft in Manila am 5. 12. 99. Von dort wurde sie nach Singapore weiterbefördert, wo sie Anschluß an die Deutsch-Ostasiatische Hauptlinie erlangte. Ab Singapore 12. 12. 99. Ankunft in Bremerhaven am 7. bzw. 6. 1. 1900 (lt. Fahrplan). Diese Karte ist nicht nur ein seltener Zeuge vom Tage der Posteröff-

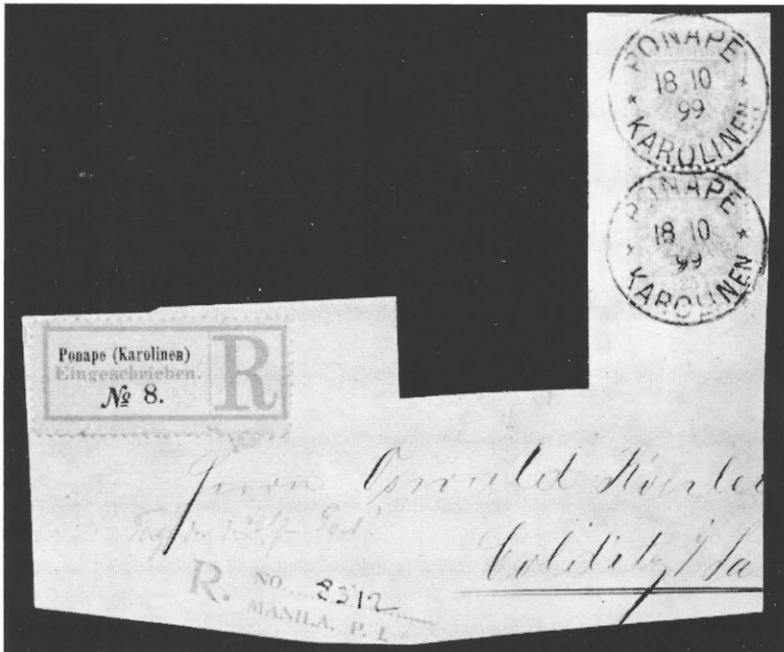


Bild 5: Torso eines E-Briefes aus Ponape vom 18. 10. 99

nung in Ponape, sondern auch insofern aufschlußreich, als sie beweist, daß die erste Karolinenpost mit den zurückkehrenden spanischen Kriegsschiffen über Manila befördert worden ist.

Für die ersten drei Karolinen-Posten von 1899 dürfte daher nachfolgende Aufstellung gültig sein:

I. Post **von Ponape** (Stempeldatum 12.–21. 10. 99) am 21. 10. durch Dampfer „Kudat“ bis Yap. Dort Übernahme durch spanische Kriegsschiffe bis Manila (Ankunft 5. 12. 99). Weiter über Singapore und Ankunft in Deutschland am 6/7. 1. 00.

- z. B. Postkarte Ponape 12. 10. 99 Ankunft Altona 7. 1. 1900.
- E.-Brief Ponape 12. 10. 99 Ankunft Wiesbaden 6. 1. 00 (Mache)
- (E-Zettel No. 20 von Yap)
- E-Brief No. 8 Ponape 18. 10. 99 Ankunft nicht feststellbar.

von Yap (Stempeldatum 6.–18. 11. 99)
am 18. 11. mit den spanischen Kriegsschiffen nach Manila und weiter wie vorher.

- z. B. E.-Brief Nr. 22 Yap 7. 11. 99 Ankunft Wiesbaden 6. 1. 00 (Mache)

II. Post **von Yap** (Stempeldatum 19.–29. 11. 99) am 29. 11. 99 mit Dampfer „Kudat“ nach Makassar (Ankunft 7. 12. 99) und weiter nach Deutschland Ankunft Berlin 9. 1. 00.

III. Post **von Yap** (Stempeldatum 30. 11.–9. 12. 99) am 9. 12. 99 mit dem englischen Schoner „Esmeralda“ über Guam-Saipan-Yokohama nach Deutschland. Ankunft 1/2. 4. 1900.

- z. B. Postkarte Yap 4. 12. 99 Ankunft Beirut 2. 4. 00
- Postkarte Yap 7. 12. 99 Ankunft Shanghai D. P. 8. 3. 00.

Weiter wird berichtet, daß der Missionar Stimson auf der Insel Toloas (neben Insel Ruck) die Post der deutschen Übernahmekommission, die diese Insel am 24. 10. 99 verließ, nach Ponape besorgt hat. Der weitere Weg dieser Post ist bisher nicht bekannt geworden. Für die Karolinen-Post aus dem Jahre 1900 führt Dr. Ey in seinem neuen Handbuch auf Seite 179 ff drei Postabgänge von Yap mit verschiedenen Abstempelungsdaten auf. Darunter befinden sich folgende Einschreibebriefe:

- E.-Brief No 43 Yap 21. 3. 00 Ankunft Berlin 18. 5. 00 (durch „Seeadler“)
- E.-Brief No 64 Yap 24. 7. 00 Ankunft Wiesbaden 10. 9. 00 (durch dänischen Dampfer)

Auch er reiht die Yap-Posten unter die größten Seltenheiten. Ein Beleg **Yap 31. 7. 00** liegt mir vor. Es ist eine Postkarte, frankiert mit Mi. Nr. 2 I, Stempel YAP 31. 7. 00. Sie trägt noch den Marine-Schiffspoststempel No. 11 vom 10/8 00. Ein Angehöriger der „Seedler“, wahrscheinlich der Marine-Arzt Dr. W. Horst, schreibt, daß das Schiff einen Tag in Yap zum Kohlenauffüllen liegt und weiter nach Tsingtau fährt. Nach Crüsemann ist „Seedler“ tatsächlich am 8. 8. 00 in Tsingtau angekommen. Die Karte ist zwei Tage nach ihrer Ankunft mit dem Marine-Schiffspoststempel als Durchgangsstempel versehen worden. Der Postdampfer der Ostasiatischen Linie hat sie dann zur Mitnahme nach der Heimat übernommen. Leider ist der Dresdener Ankunftsstempel so undeutlich gekommen, daß man dessen Datum nicht erkennen kann. Ferner:

E-Brief No 113 Ponape 24. 6. 00 Ankunft Oldenburg 15. 10. 00 (wahrscheinlich mit japan. Segler nach Yokohama befördert).

Abgänge von Ponape sind schon etwas häufiger. Von den ersten drei Fahrten der „München“ besitze ich folgende Belege:

Ponape 1. 8. 00 (1. Fahrt – Abgang des Schiffes am 13. 8. 00, Ankunft Dresden 27. 9. 00)

Ponape 11. 9. 00 (2. Fahrt – Ankunft Dresden 10. 11. 00)

Ponape 19. 10. 00 (3. Fahrt – Abgang des Schiffes 10. 11. 00, Ankunft Alzey 11. 2. 01)

Die Post der vierten Fahrt werde ich später einmal eingehender behandeln. Wir sind damit nämlich schon bei den massenweisen Satzbriefen angelangt, die uns hier nicht mehr weiter interessieren.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß im Gegensatz zu den vielen philatelistischen Poststücken der Marianen solche der Karolinen sehr rar gesät sind. Dr. Hahl war kein Philatelist, obwohl er Sammlerwünsche immer erfüllte. Und wenn man von den Senfft'schen handschriftlichen Spielereien Ponape/Yap, die eine verdächtige Ähnlichkeit mit den handschriftlichen Erzeugnissen von Saipan aufweisen, absieht, so wird es erklärlich, daß in der ersten Zeit nach der Besitzergreifung von Ponape nicht viel Post abgefertigt worden ist, weil eben die Postverbindungen so spärlich waren. Dasselbe gilt in noch größerem Maße für Yap.



Bild 6: „Fritz“-Brief aus Ponape an seinen Bruder nach Alzey

„Was Fritz alles machte“

Die philatelistische Tätigkeit des Bezirksamtmannes Fritz auf den Marianen ist zur Genüge bekannt. Doch wollen wir ihm diese nicht gänzlich verübeln, da uns hierdurch wenigstens eine Reihe von Briefen und Briefstücken, die er in der ersten Zeit an seinen Bruder in Alzey geschickt hat, erhalten geblieben ist. Diese Briefe sind zum größten Teil ordnungsgemäß gelaufen, bzw. mit dem jeweiligen Tagesstempel entwertet worden. Ohne seine „Aktivität“ sähe es um Marianen-Belege recht schlimm aus. Man muß natürlich die Spreu vom Weizen trennen und das hat Altmeister Friedemann zum Nutzen der Sammler gründlich und ohne Scheu getan. Er schreibt, daß 99 Prozent aller Marianen-Abstempelungen aus jener Zeit der Adlerausgaben nicht von Bedarfspost stammen. Die wenigen Bedarfsbriefe, die erhalten geblieben sind, kann man an den Fingern abzählen.

Nun sind aber Karolinen-Briefe, also solche aus Ponape und Yap aus der ersten Zeit der Besitzergreifung ab Oktober 1899 bis etwa Mitte 1900 noch seltener. Der damalige Bezirkshauptmann auf Ponape, Dr. H a h l war kein Sammler. Die Schiffsverbindungen waren so spärlich, daß man nur auf Zufälle angewiesen war, wollte man Post nach der Heimat schicken.

Im letzten Viertel des Jahres 1900 scheint es aber Herrn Fritz von Saipan aus doch gelungen zu sein, dortselbst fertig gemachte Ponape-Satzbriefe an seinen Bruder nach Alzey zu vermitteln. Ich bin mir noch nicht im Klaren, wer die Adressen auf die Briefe geschrieben hat. Einerseits könnte man annehmen, daß es Fritz selbst gewesen ist, andererseits ist die Handschrift doch etwas anders als auf seinen bekannten Marianen-Satzbriefen. Auf den Saipan-Briefen schreibt er die Adresse deutsch, die Ponape-Briefe tragen lateinische Schriftzüge. Die Umschläge, made in Japan, stammen zweifellos aus Saipan und sind von der Art wie sie v. Zelewsky verwendet hat. Es sind Hüllen aus sogenanntem Japanpapier in einem länglichen Format 8×20 cm, auf der Verschlussschuppe ist die weiße Chrysanthe eingepreßt.

Mir liegt ein solcher Brief mit Aufgabestempel Ponape 19/10 00 vor, Ankunftsstempel Alzey 11. 2. 01 12–1 V. (Abb. 6). Auf der Vorderseite des Umschlages ist der Saipaner Stempel 14/11 00 als sogenannter Durchgangsstempel in schwarzer Farbe aufgedruckt, desgl. der R-Zettel Saipan(!) No. 196. Fritz hat nachweisbar sonderbare Dinge gemacht. Seine Liebe zu seinem Bruder hat ihn oftmals über seine Kompetenzen springen lassen. So beklebte er zum Beispiel in Saipan Briefe mit Karolinenätzen. Daß diese mit Marken mit diagonalem und steilem Aufdruck vermengt waren, wurde zu damaliger Zeit nicht beachtet. Der abgebildete Brief wurde also mit Karolinen Nr. 1 II, 2 II, 3 II, 4 I, 5 II und 6 I frankiert. In der linken unteren Ecke des Umschlages sieht man eine kleine, mit Bleistift geschriebene Zahl „5“. Das war demnach wohl der Brief Nr. 5 in gleicher Aufmachung. Auf der Rückseite des Umschlages verrät ein Abklatsch des Saipaner Durchgangsstempels vom 14. 11. 00, herrührend von jenem Briefe, der beim Stempeln unter dem Brief Nr. 196 lag, daß eine ganze Reihe solcher Briefe angefertigt worden ist. Nun wurden die fertigen Briefe per Sammelpaket nach Ponape zum Abstempeln geschickt. Dort erhielten sie aber merkwürdigerweise nur den Tagesstempel aufgedruckt, nicht aber den R-Zettel von Ponape, den sie doch als deklarierte E-Briefe hätten bekommen müssen, denn Ponape hatte ja seine R-Zettel. Der gesamte Posten gestempelter

Briefe ist nun wieder mit Sammelpost nach Saipan zurückgeschickt worden. Hier erhielt nun jeder Umschlag den Eingangsstempel SAIPAN 14/11 00 als sogenannten Durchgangsstempel und den R-Zettel von Saipan.

Es entsteht nun folgende Frage: Wie kommen diese Briefe zurück nach Saipan? Nur im Jahre 1900 bestand eine kurze Zeit eine Postdampfer-Linie der Neuguinea-Zweiglinie (Hongkong), die von Sydney ausgehend über Deutsch-Neuguinea – Ponape – Yap – Saipan nach Hongkong und zurück geleitet wurde. Schon Ende Dezember 1899 wurde der Fahrplan geändert, da die Fahrzeit über die Marianen zu lang war und eine japanische Konkurrenzlinie nach Sydney die meisten Frachten wegnahm. In unserem Falle aber wurde obiger Brief noch durch diese Linie mit ihrem Dampfer „München“ auf deren 3. Fahrt von Ponape nach Saipan gebracht. Die „München“ lief dort am 14. 11. 00 ein. Die Europa-Post von Ponape wurde natürlich in Saipan nicht ausgeladen, sondern erst in Hongkong zur Weiterleitung an die Ostasiatische Linie. Aber das an Fritz adressierte Sammelpaket mußte ja nun in Saipan seinem Empfänger ausgehändigt werden. Fritz nahm sich Zeit. Zuerst wurde der Saipan-Stempel mit Ankunftsdatum auf die Briefe als „Durchgangsstempel“ aufgedruckt und last not least der Saipaner R-Zettel. Jetzt war alles fertig gemacht. Die „München“ konnte auf ihrer Rückfahrt von Hongkong nunmehr ihre Botendienste wieder aufnehmen. Sie sollte fahrplanmäßig am 6. Dezember 1900 von Saipan nach Sydney weiterfahren, traf aber erst mit 7 Tagen Verspätung ein, weil auf dem Anschlußdampfer, der eine Kessel-Havarie zu beheben hatte, in Hongkong gewartet werden mußte. So erfolgte der Postabgang von Saipan erst am 15. Dezember, Eingang in Alzey am 11. 2. 1901. Das Ergebnis: Briefe gemacht, doch einwandfrei durch die Post gelaufen. Es werden wohl noch einige solcher Briefe in den Sammlungen zu finden sein.

Merkwürdig für die philatelistische Tätigkeit des Herrn Fritz auf Saipan sei zum Schluß noch erwähnt, daß er Karolinen- und Marianenmarken vereint auf Saipan-Post klebte. Es war dies nicht verboten, doch wollte er mit solchen Besonderheiten seinen Bruder erfreuen. Vor mir liegt eine Einschreibe-Ganzsachen-Postkarte mit eingedruckter 2-Pfg.-Marke der 1889er Ausgabe(!). Frankiert hat er sie mit Karolinen Nr. 1 II und Nr. 5 II und mit Marianen Nr. 1 II. Links oben hat er den bekannten spanischen Dienststempel „YSLAS MARIANAS“ mit der Krone in violett aufgedruckt. Seine Handschrift lautet: 16. Einschreiben, Herrn Karl Fritz, Alzey. Die „16“ deutet darauf hin, daß es der sechzehnte „Beleg“ dieses Machwerkes ist. Ankunftsstempel Alzey 15. 5. 01 12–1 V. Die Karte trägt den R-Zettel von Saipan No. 528. Entwertung der Marken SAIPAN 6/2 01. Also „gemacht“ aber richtig vom Schoner Junha-Maru von Guam kommend nach Yokohama und von dort mit normaler Dampferpost nach der Heimat befördert.

Der erste Gruß von R o t a

Als nach Übernahme der Karolinen der Gouverneur von Deutsch-Neuguinea, von Bennisgen, mit dem Bezirksamtmanne Fritz die Insel Yap auf dem Kanonenboot „Jaguar“ verließ, um nach Saipan zu dampfen, sollte unterwegs auch die Insel R o t a angelaufen werden. Eine Landung war aber wegen der gefährlichen Korallenriffe nicht möglich. Deshalb wurden die herbeigeruderten Einwohner auf der draußen vor Anker liegenden „Jaguar“ empfangen. Das war am 16. 11. 1899.

An diesem Tag hat Herr Fritz Ganzsachen-Postkarten der Marianen verteilen lassen, um den Mitfahrenden Gelegenheit zu geben, von Rota Grußbotschaften nach der Heimat schicken zu können. Der Schreiber einer solchen Karte, Oberleutnant zur See Kurt Frank, hat diese aber nicht der Schiffspost übergeben, bzw. übergeben dürfen, um nicht den Anschein zu erwecken, daß Marianenpost schon vor Eröffnung der Post bearbeitet würde. So wurde sie erst nach Ankunft, ein paar Tage danach, auf der in Saipan inzwischen eröffneten Postanstalt abgegeben, spätestens am 21. 11., am Tage der Rückfahrt der „Jaguar“ nach Schanghai. Inzwischen war die „Kudat“ am 22. 11. in Saipan eingetroffen. Die Karte wurde am 24. 11. 99 mit dem violetten Saipan-Stempel entwertet und der „Kudat“ auf ihrer Rückfahrt über Yap-Makassar übergeben. Ankunft in Kiel am 9. 1. 00 (Siehe auch II. Karolinenpost).

Wir sehen, daß Herr Fritz nicht kleinlich war, wenn er Postkarten schon vorzeitig verteilen ließ. Andererseits war man vorsichtig genug, den postalischen Vorschriften in der Behandlung der Poststücke nicht zuwider zu handeln. Die abgebildete Karte dürfte ein seltener Zeuge aus den Anfängen der Marianenpost sein, noch dazu vom ersten Aufenthalt eines deutschen Schiffes vor der Insel Rota.



Die Einschreibezettel der deutschen Kolonien und Postanstalten im Ausland

von Ernst Einfeldt, Buchschlag bei Frankfurt
Fortsetzung und Schluß.

Marshall-Inseln

Es wurden Einschreibezettel folgender deutscher Gruppen verwendet:

Norddeutsche Gruppe (O. P. D. Hamburg)
Westfälische Gruppe (O. P. D. Bremen)

Bei den Typen Nr. 2a, 3, 4, 4a, 4ax und 4b finden wir sehr viele handschriftliche Zusatzbuchstaben. Sie sind meistens mit Tinte, seltener mit Blaustift geschrieben. Infolge der Vielzahl werden sie bei den Postanstalten mit aufgeführt.

Diverses

- Jaluit:** Type Nr. 3x mit Druckfehler „Jalnit“
 Type Nr. 4ax mit Druckfehler „Jalnit“ auf E-Zettelnummer
 527, 827, 877, 977 beobachtet
 Type Nr. 4a auch mit Bindestrich zwischen „Marshall-Ins.“ bekannt.
- Nauru:** Type Nr. 4a, gedruckte Nummer durchgestr. u. hs. Tinte neue daneben

Die Haupttypen:

- Type Nr. 1: O.P.D. Hamburg, Nummerzeichen No. / R rechts / geschnitten**
Type Nr. 2: O.P.D. Hamburg, Nummerzeichen No. / R rechts / durchstoehen
 Ab Type Nr. 2a neue Schreibweise „Marshall-Inseln“
Type Nr. 3: O.P.D. Bremen, Nummerzeichen No. / R rechts gezähnt
Type Nr. 4: O.P.D. Bremen, Nummerzeichen No. / R links / gezähnt

1. Postanstalten

Jaluit	Type Nr. 1	90, 95–00	Abb.			
	2	00		Type Nr. 4	06	Abb.
	2	mit „a“ 00	Abb.	4	mit „a“	
	2a	00, 01	Abb.	4a	07, 12	Abb.
	2a	mit „a“ 01		4a	mit „a“ 07	
	2a	mit „b“ 00, 01		4a	mit „b“ 07	
	2a	mit „A“		4a	mit „c“ 07	
	2a	mit „B“ 00		4a	mit „f“	
	2a	mit „C“ 00		4ax		
	2a	mit „D“ 01		4ax	mit „a“ 07	
	2a	mit „I“		4ax	mit „f“	Abb.
	2a	mit „N“ 00		4ax	mit „n“	
	3	02, 03, 05	Abb.	4b	09–13	Abb.
	3	mit „a“ 04		4b	mit „a“ 10	
	3	mit „b“ 06		4c	14	
	3	mit „E“ 01			Aushilfszettel	
	3	mit „F“ 01		Nauru Type Nr.	4a	08, 09
	3x				4b	09, 11–13
					4c	14
						Abb.

Typentafel			Marschall-Inseln		
Nr.	E - Zettel	Trennung	Nr.	E - Zettel	Trennung
1		<input type="checkbox"/>	4		gez.
2		<input type="checkbox"/>	4a		gez.
2a		<input type="checkbox"/>	4a x		gez.
3		gez.	4b		gez.
			4c		gez.

Atoll Briefe

Diese Briefe erhielten in Jaluit E-Zettel und Stempel auf die Marken, die bereits handschriftlich entwertet waren. Teils wurde der Stempel auch neben oder zwischen den Marken angebracht.

Handschriftliche E-Vermerke mit Eingangsstempel „Jaluit“ sind Machwerke (Diana).

4. Aushilfszettel

c. Selbstgefertigte E-Zettel

Jaluit: „Jaluit / (Marshall-Inseln) / Eingeschrieben / No u. Zahl“ (nur vierstellig) schwarze Tinte. „Eingeschrieben, R rechts abgeteilt u. Umrandung“ rote Tinte; alles handschriftlich. Abb. unter Type Nr. 3 Ende 1899 – Anfang 1900

e. Handschriftliche Vermerke

Infolge Masseneinlieferungen, oder aus Ersparnisgründen, seltener durch Fehlen von E-Zetteln, wurden hs. R-Vermerke mit roter Tinte vorgenommen.
Auch hier kommen viele Zusatzbuchstaben vor.

Jaluit : „R u. Zahl“	Juni 1900
: „R, Zahl u. kleines ‚a‘“	Juni 1900
: „R. <u>No</u> Zahl und kleines ‚b‘“	Juli 1900
: „Zahl u. kleines ‚c‘“	Nov. 1900
: „R. <u>No</u> Zahl u. kleines ‚d‘“	Nov. 1900
: „Zahl u. großes ‚l‘“	Dez. 1900
: „R, <u>No</u> Zahl u. großes ‚l‘“	Dez. 1900
: „R. <u>No</u> Zahl u. kleines ‚b‘“	Nov. 1900
: „Zahl u. großes ‚L‘“	Dez. 1900
: „Zahl u. kleines ‚n‘“	Dez. 1900
: „R, Zahl u. kleines ‚c‘“	Juli 1906
: „Zahl u. kleines ‚c‘“	Juli 1906
: „R Zahl u. kleines ‚e‘“	Juli u. Sept. 1906
: „R, Zahl u. kleines ‚b‘“	Okt. 1906
: „R. <u>N</u> Zahl u. kleines ‚d‘“	Dez. 1906
: „R, <u>N</u> Zahl“	1908
: „Jaluit / Marshall Ins. / No u. Zahl u. kleines ‚d‘“ (eingetragen in vorgedrucktes Rechteck mit großem R. links)	
: dsgl. mit anderem Text: „Marsh. Ins. / Jaluit / No Zahl u. kleines ‚d‘“	

Karolinen

Es wurden Einschreibezettel von folgenden deutschen Gruppen verwendet:
Brandenburgische Gruppe (Reichspostamt)
Westfälische Gruppe (O.P.D. Bremen)

Von **Ponape** sind handschriftliche Zusatzbuchstaben bekannt: Type Nr. 2a mit „a“.
Aushilfszettel: Handschriftliche Vermerke mit „a“, „b“ und „e“ (s. dort)

Diverses

Palau: Type Nr. 2d mit Fehldruck im Landesnamen „Paulan-Inseln“

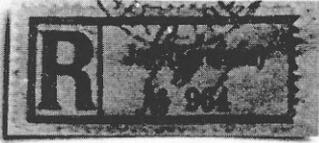
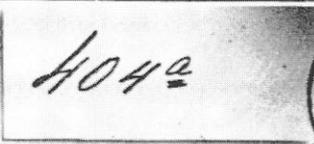
Die Haupttypen:

Type Nr. 1: O.P.D. Bremen / Nummerzeichen No/ R rechts / gezähnt

Type Nr. 2: O.P.D. / Bremen / Nummerzeichen No/ R links / gezähnt

Type Nr. 2e und 2f unterscheiden sich in der Schrift

Type Nr. 3: Reichspostamt / Nummerzeichen No/ R links / gezähnt

Typentafel		Karolinen			
Nr.	E - Zettel	Trennung	Nr.	E - Zettel	Trennung
	Ponape (Karolinen) Eingeschrieben. № 942. R	gez.	2c	R Angaur (Palau-Inseln) № 944	gez.
1a	Yap (Karolinen) Eingeschrieben. № 270. R	gez.	2d	R Palau (Palau-Inseln) № 607	gez.
1b	Yap Karolinen Eingeschrieben. № 198. R	gez.	2e	R Ponape (Karolinen) № 724	gez.
2	R Jap (Karolinen) № 420	gez.	2f	R  № 94	gez.
2a	R Ponape (Karolinen) № 588	gez.	3	R Truk (Karolinen) № 787	gez.
2b	R Ponape (Ost-Karolinen) № 112	gez.	Az.		hs.

1. Postanstalten

Angaur Type Nr. 2c 09, 12, 14

Palau Type Nr. 2d 08-12

Ponape Type Nr. 1 99-03, 05

2a 06-08

2a mit „a“ hs.

2b 08-11

2e 12, 13

Aushilfszettel

Abb. **Truk** Type Nr. 2a 13

Abb. 3 06, 07, 09, 11

Abb. **Yap** Type Nr. 1a 99-02

Abb. 1b 03, 04

Abb. **Jap** Type Nr. 2 05, 06

Abb. 2a 07, 09, 11

Abb. 2f 14

4. Aushilfszettel

e. Handschriftliche Vermerke

- Ponape: No und Zahl“ rote Tinte (verschiedene Ausführungen u. Schriften) 1900
 : „Zahl u. kleiner Zusatzbuchstabe doppelt unterstrichen“
 rote Tinte (versch. Ausf. u. Schriften)
 Zusatzbuchstaben: „a“, „b“ und „e“ Abb. 1901
 : „Ponape / Ost-Carolinen.“ violetter zweizeiliger Langstp.
 „Zahl“ rote Tinte u. in Deutschland E-Zettel:
 „Vom Auslande / über Berlin 2 / Eingeschrieben“

Marianen

Es wurden ausschließlich Einschreibezettel der Westfälischen Gruppe (O.P.D. Bremen) verwendet.

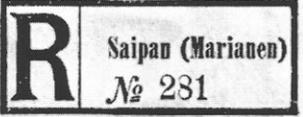
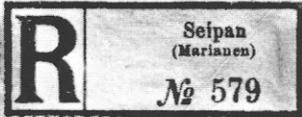
Diverses

Nota: Die Marken einer E-Karte haben den 2. Rotastempel ohne Datum und sind in Saipan am 1. 10. 06 entwertet. Die Karte trägt E-Zettel von Saipan Type Nr. 2a.

Die Haupttypen:

Type Nr. 1: O.P.D. Bremen / Nummerzeichen No / R rechts / gezähnt

Type Nr. 2: O.P.D. Bremen / Nummerzeichen No / R links / gezähnt

Typentafel			Marianen		
Nr.	E - Zettel	Trennung	Nr.	E - Zettel	Trennung
1		gez.	2b		gez.
2		gez.	2c		gez.
2a		gez.	2d		gez.

1. Postanstalten

Saipan

Type Nr. 1	99–03	Abb.	2b 06, 07	Abb.
	2 04–06	Abb.	2c 07, 08	Abb.
	2a 06	Abb.	2d 09–11, 13, 14	Abb.
			Aushilfszettel	

4. Aushilfszettel

e. Handschriftliche Vermerke

Saipan: „R und Zahl“ rote Tinte	1904
: „R. No und Zahl“ (meistens vierstellig) Tinte	gemeldet 1906

Deutsche See- und Schiffspost

Die Einschreibezettel der Deutschen Seepost stammen, soweit sie die Südsee betreffen, alle von der Westfälischen Gruppe, auch erfolgte die Versorgung und die Abrechnung über die O.P.D. Bremen. Nur die Ostafrika-Linie verwendete E-Zettel der Norddeutschen Gruppe, dsgl. war, wie auch für alle afrikanischen Postanstalten, die O.P.D. Hamburg zuständig.

Nicht alle Linien verwendeten E-Zettel, ebenso benutzten einzelne anderslautende Zettel.

Aushilfszettel kommen sehr selten vor, es sind bis jetzt nur wenige Stücke bekannt.

Ostasiatische Linie 1886–1914

Vorkommen: Deutsche Post in China, Kiautschou

Sie bestand aus folgenden Linien mit gleichlautenden Stempeln:

Ostasiatische Hauptlinie

Ostasiatische Linie (ab 1900)

Type Nr. 1: O.P.D. Bremen, Nummerzeichen No / R rechts / gezähnt

Type Nr. 2: O.P.D. Bremen, Nummerzeichen No / R links / gezähnt

Type Nr. 2x ist nur als loser Zettel bekannt



Type Nr. 1



Type Nr. 2



Type Nr. 2x

Deutsche Post in China

Stempel: Ostasiatische Hauptlinie:

Type Nr. 1: g 06
2: b 11
c 11
d 10, 12
e 12
f 14

Ostasiatische Linie:

Type Nr. 1: e 05
2: a 11
c 14
e 14
f 11

Kiautschou:

Es liegen keine Meldungen über Einschreibsachen vor.

Aushilfzettel

Es existiert ein Zettel vom Dampfer „Palatia“, Marine Schiffspost Nr. 49. Das „R“ wurde mit Rotstift dazugesetzt.

Verwendung: Ende Juni bis Juli 1901

(Es soll 29 Nummern geben)



Von folgenden Linien sind keine namensgleichen E-Zettel bekannt:

Ostasiatische Zweiglinie
Mittelmeer Linie

Yangtse Linie
Linie Shanghai Tientsin

Australische Zweiglinie 1886–1893

Vorkommen: Samoa

Es sind keine Einschreibsendungen bekannt.

Neu Guinea Zweiglinie 1893–1914

Vorkommen: Deutsch Neuguinea, Karolinen, Marianen.

Sie bestand aus mehreren Linien, die sich änderten, oder eingestellt und später wieder neu eröffnet wurden, mit entsprechenden Stempeln. Zum besseren Verständnis der verwendeten E-Zettel werden die verschiedenen Linien kurz aufgeführt:

		Stempel	Vorkommen
1. Singapore – Herbertshöhe	1893–1900	NGZL b	DNG
2. Hongkong – Sydney	1900–1901	NGZL (Hongkong) a	DNG. Karolinen, Marianen
3. Singapore – Sydney	1900–1904	NGZL (Singapore) a und b	DNG
4. Austral-Japan-Linie (aus d. Linie Singapore-Sydney hervorgegangen)	1904–1914	NGZL a, b, c	DNG, Karolinen
5. Singapore – DNG (Wiedereröffnung der Linie: Singapore – Herbertshöhe)	1909–1914	DNG-Singapore Singapore-DNG	DNG DNG

Type Nr. 1: O.P.D. Bremen, Nummerzeichen No / R rechts / gezähnt

Type Nr. 2: O.P.D. Bremen, Nummerzeichen No / R links / gezähnt

Type Nr. 3: O.P.D. Bremen, Nummerzeichen No / R links / gezähnt

Es soll einen **geschnittenen** Zettel der Type 1 geben

gemeldet



Type Nr. 1



Type Nr. 2



Type Nr. 3

Deutsch Neuguinea (DNG)

Stempel: Neuguinea Zweiglinie

(Singapore) a

Type Nr. 1: a 02

Singapore / DNG

Type Nr. 3: 12

Neuguinea Zweiglinie (NGZL)

Type Nr. 1: a 11, 12

b 10, 12

c 08, 10, 11

Von **Karolinen** und **Marianen** sind keine E-Zettel gemeldet.

Von den E-Zetteln der Austral-Japan-Linie Type Nr. 2 liegen keine Daten vor. Sie gibt es wahrscheinlich erst ab 1912.

Von den anderen Linien sind bisher keine gleichlautenden E-Zettel bekannt.

Der Zettel der Type Nr. 1 wurde mir als geschnitten vorkommend gemeldet; eine Abb. oder sonstige Daten lagen nicht vor.

Sydney–Hongkong–Linie 1902–1904

Vorkommen: Deutsch Neuguinea, Karolinen, Marianen, Marshall Inseln.

Die Marianen wurden erst ab Anfang 1903 angelaufen, dafür wurde von da ab Deutsch Neuguinea ausgelassen.

Type Nr. 1: O.P.D. Bremen, Nummerzeichen No / R rechts / gezähnt

Marshall Inseln

Stempel: Jaluit Linie

Type Nr. 1: b 06, 07



Type Nr. 1

Dieser Zettel ist bei der Jaluit Linie weiterverwendet worden, denn es sind mir nur Daten aus 1906 und 1907 bekannt.

Von Deutsch Neuguinea, Karolinen und Marianen liegen keine Meldungen vor.

Jaluit Linie 1904–1914

Vorkommen: Deutsch Neuguinea, Karolinen, Marianen, Marshall Inseln.

Diese Linie ist die bisherige „Sydney-Hongkong-Linie“, nur der Stempel wurde ersetzt. Ab 1909 wurde auch wieder Deutsch Neuguinea angelaufen.

Type Nr. 1: O.P.D. Bremen, Nummerzeichen No/ R links / gezähnt

Die Typen Nr. 1, 1x und 1y unterscheiden sich nur in der Schrift.



Type Nr. 1



Type Nr. 1x



Type Nr. 1y

Stempelverwendung: Jaluit Linie

Deutsch Neuguinea

Type Nr. 1y: b 11

Karolinen

Type Nr. 1: b 08–10

1x: b 14

1y: b 11

Marianen

Type Nr. 1: b 08

Marshall Inseln

Type Nr. 1: b 07–09

1x: b 11, 12

1y:

Ostafrika Linie 1890–1914

Vorkommen: Deutsch Ostafrika, Deutsch Südwestafrika, Marokko.

Sämtliche afrikanischen Linien, die E-Zettel hatten, verwendeten nur **eine** Type, außerdem ist ein Aushilfszettel bekannt.

Type Nr. 1: O.P.D. Hamburg, Nummerzeichen No. / R links / durchstochen

Mit und ohne Punkt hinter „Seepost“.



Type Nr. 1

Deutsch Ostafrika

Stempel: Ostafrikanische Hauptlinie

Type Nr. 1: a 06,07
b 13
d 04, 09, 12, 14
e 06-08, 12
f 14
g 06, 12
h 04, 12
i gemeldet
k 06, 09
l 06, 09, 11
m 03, 04
n 11
o 05, 10, 14

Ostafrika Linie

Type Nr. 1: b 09, 12
p 06, 07, 12
q 06, 09, 12
r 06, 12
s 06, 12

Ostafrikanische Zweiglinie

Type Nr. 1: x 07, 08
l 11
ll 09, 13

Bombay Linie

Type Nr. 1: a 14
e 14

Deutsch Südwestafrika

Stempel: Ostafrikanische Hauptlinie

Type Nr. 1: a 14
h 13
o 12

Ostafrika Linie

Type Nr. 1: p 12
q 09
s 09

Marokko

Stempel: Ostafrikanische Hauptlinie

Type Nr. 1: l 09

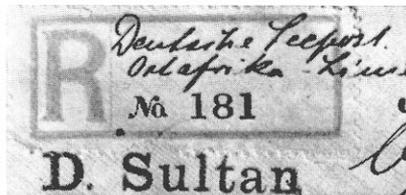
Ostafrika Linie

Type Nr. 1: b 09
q 08
r 12
s 09

Aushilfszettel:

Blankozettel der Type Nr. 1 u. hs. Tinte „Deutsche Seepost/Ostafrika Linie“

1911



„Die Bombay-Linie verwendete auch E-Zettel von Daressalam Type Nr. 5b gesehen 1914“
Nachstehende Linien verwendeten keine eigenen E-Zettel:

Ostafrikanische Zweiglinie

Bombay Linie

Linie Deutsch Südwestafrika-Capstadt

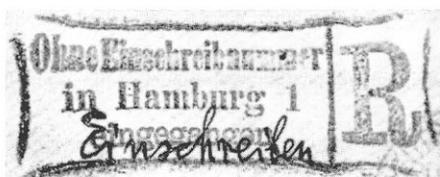
Linie Hamburg Westafrika 1894–1914

Vorkommen: Marokko, Deutsch Ostafrika, Deutsch Südwestafrika, Kamerun, Togo.

Diese Linie besaß keine eigenen E-Zettel, auch kamen Einschreibsendungen nur selten vor.

Es sind 2 verschiedene Aushilfseinschreibstempel bekannt, mit denen in Hamburg ankommende E-Briefe versehen wurden:

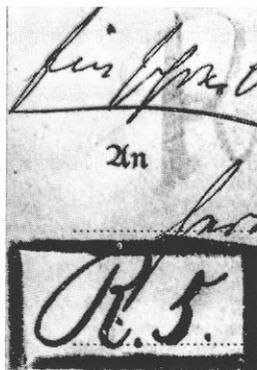
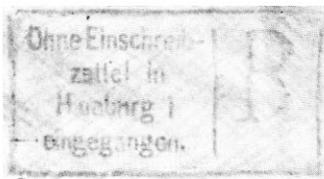
1. „Ohne Einschreibnummer / in Hamburg 1 / eingegangen“
a mit großem „R“
b mit kleinerem „R“ und darunter Buchstabe „a“
2. „Ohne Einschreib- / Zettel in / Hamburg 1 / eingegangen“



Marine Schiffspost

Einschreibzettel sind aus der Kolonialzeit nicht bekannt. Es liegt eine Einschreibkarte vor: Marine Schiffspost Nr. 52 vom 2. 9. 00 aus Taku Rhede mit hs. Vermerk:

„R. 5.“ Tinte und Umrandung mit Blaustift, darüber ein großes „R“ mit Rotstift.



Sonst kenne ich nur E-Zettel in der Heimat auf die Briefe geklebt, z. B. „Vom Ausland / Bahnpost Nr. u. Zahl“ (verschiedene Ausführungen).

Berichtigung: Deutsche Post in der Türkei und Deutsch-Ostafrika

- S. 626** 4. Absatz letzter Satz entfällt, statt dessen:
Sehr oft versorgte das Reichspostamt eine neue Kolonie mit E-Zettel als Erstausstattung. Es wurden jedoch fast bei jedem Land später nochmals E-Zettel des Reichspostamtes (Brandenburgische Gruppe) verwendet.
5. Absatz Gruppen des Deutschen Reiches, ändert sich:
Brandenburgische Gruppe (Reichspostamt, O.P.D. Berlin etc.)
Norddeutsche Gruppe (O.P.D. Hamburg usw.)
Westfälische Gruppe (O.P.D. Bremen usw.)
- S. 628** Die Haupttypen: Type 1–8 ändert sich:
Statt „O.P.D. Berlin“ ist jeweils „Reichspostamt“ zu setzen.
- S. 630** Constantinopel 1:
Bei Type Nr. 6 mit „a“ 07, 08 muß das „a“ durchgestrichen sein
- S. 631** Militär-Mission – und Feldpoststationen.
2. Abschnitt ändert sich:
Von folgenden bekannten Zetteln fehlt die Angabe der betreffenden Type.
(Deutsche Militär-Mission/Feldpost A.O.K. 5) gemeldet 1916
(Gleisspitze Bagdadbahn ist zu streichen).
- S. 631** 1. Postanstalten, Type Nr. 1:
(Feldpost d. Militär-/Mission Aleppo) mit Bindestrich
Type Nr. 2, nach Jerusalem:
(Feldpost d. Militär-Mission/Gleisspitze Bagdadbahn)
gemeldet b 1917
- S. 631/32** Type Nr. 1–5:
Alle in Klammer stehenden Angaben sind „gemeldet“.
- S. 632** Type Nr. 5:
Bei der letzten Feldpoststation fehlt die „374“.
Deutsch-Ostafrika, erster Absatz entfällt, statt dessen:
Es wurden Einschreibezettel von folgenden deutschen Gruppen verwendet:
Brandenburgische Gruppe (Reichspostamt)
Norddeutsche Gruppe (O.P.D. Hamburg)
- S. 634** Die Haupttypen. Type Nr. 3 u. 4:
Statt „O.P.D. Berlin“ ist „Reichspostamt“ zu setzen.
Dar-es-Salaam:
Type Nr. 2 96–02
- S. 637** Wilhelmstal:
Type Nr. 5a 14
2. Feldpost:
Alle in Klammer stehenden Blankozettel sind „gemeldet“.
Fp. St. 3: Zweite Zeile, Type Nr. 5 ändert sich:
Blanko Zettel Type Nr. 5 v.d. „Feldpoststation 2“ hs. Tinte und „3“ hs. Tintenstift auf „2“.

Marshall-Inseln

Stempel „Jaluit-Linie a“ noch Ende 1904?



Die Verwendung des Stempels „Jaluit-Linie a“ wird verschiedentlich bezweifelt. Soweit er in der Literatur erwähnt wird, wird als Gebrauchszeit „Ende 1904“ angegeben. Diese Annahme beruht auf einer Arbeit Priwes in den Germania-Berichten 1914 (Seite 15). Dort heißt es:

„Der erste Dampfer der Jaluit-Linie – es befährt nur einer die Linie – strandete schon im Dezember 1904; ob dessen Stempel das Kennzeichen „a“ gehabt hat und ob der Stempel mit ihm verloren oder zeitweise zurückgelegt und der neu hinausgesandte

mit dem abgebildeten „b“ ausgerüstet worden ist, oder ob von vornherein immer nur ein Stempel mit Kennzeichen „b“ in Gebrauch gewesen ist, habe ich nicht feststellen können. Nach Friedemann soll auch „a“ vorhanden sein; dieser Stempel könnte aber dann nur auf dem gestrandeten Dampfer wenige Wochen in Gebrauch gewesen sein.“ In den „Philatelistischen Berichten“ 1912 (Seite 896) hat Priwe sich korrekter ausgedrückt und zur Abschaffung des Stempels „Sydney-Hongkong“ bemerkt:

„Seit Ende 1904 trat daher an seine Stelle ein Stempel mit der Inschrift „Jaluit-Linie“, den der am 9. Dezember 1904 nach Strandung des Dampfers „Oceana“ und zeitweiliger Fahrt eines gecharterten Ersatzdampfers neu eingestellte Dampfer „Germania“ führte.“

Tatsächlich ergibt sich bei Durchsicht des „Deutschen Kolonialblattes“, daß der Dampfer „Oceana“ nicht im Dezember 1904, sondern bereits im Dezember 1903 bei Jaluit auf ein Riff gelaufen war und daß er nicht etwa verloren ging, sondern, wenn auch mit erheblicher Verspätung, aus eigener Kraft noch Sydney erreichte. Es heißt dort in der Ausgabe vom 15. Februar 1904 (Seite 145):

„Der Dampfer „Oceana“ hat auf seiner letzten Reise in Jaluit einen ernstlichen Unfall gehabt und ist statt am 12. am 21. 1. in Sydney eingetroffen. Von einer Wiederinstandsetzung wird wegen der Kosten abgesehen und für die nächste am 1. 4. in Hongkong anzutretende Reise ein geeigneter Ersatzdampfer gechartert. Die Fahrt ab Sydney am 28. Januar wird bis Jaluit mit dem Segler „Leto“ ausgeführt, auf der Strecke Jaluit–Ponape–Saipan–Jap–Hongkong ausfallen.“

Auf Seite 177 wird schließlich gemeldet, daß als Ersatz für die „Oceana“ am 1. April 1904 ab Hongkong der Dampfer „Medan“ des Norddeutschen Lloyd eingestellt werde und die Strecke Hongkong–Karolinen–Marianen–Marshall-Inseln–Sydney befahre. In der Ausgabe vom 1. 10. 1904 (Seite 621) wird mitgeteilt, daß die „Medan“ ab 9. 12. 1904 ab Hongkong durch den neu eingestellten Dampfer „Germania“ ersetzt wird.

Es steht also lediglich fest, daß der Dampfer „Germania“ ab 9. 12. 1904 eingesetzt war und den Stempel „Jaluit – Linie b“ verwendete. Es bleibt dagegen zweifelhaft ob der entsprechende Stempel mit dem Kennbuchstaben „a“ überhaupt zur Verwendung gekommen ist. Im Gleichmann'schen Stempelmusterbuch sind beide Stempel jeweils mit dem Datum 1. 12. 1904 (!) abgedruckt. Dazu kann man bemerken, daß das Datum des Stempelabdruckes nicht immer unbedingt das Datum der Ablieferung des Stempels an die

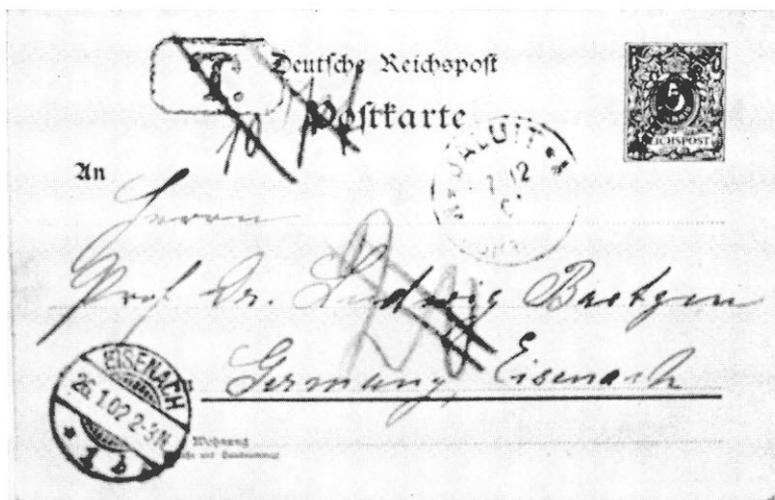
Post bedeutet. Insbesondere im Dezember scheint gelegentlich auch schon die neue Jahreszahl dem Stempel mitgegeben worden zu sein, so daß möglicherweise auch beide Stempel schon am 1. 12. 1903 zur Ablieferung gelangten. Aber auch so konnte der a-Stempel niemals mehr die am 23. 12. 1903 bei Jaluit verunglückte „Oceana“ erreichen. Er könnte höchstens auf der „Medan“ zwischen dem 1. April und dem 8. Dezember 1904 verwendet worden sein. Eine endgültige Klärung hierüber kann aber nur erfolgen, wenn durch Vorlage einwandfreier Ganzstücke die tatsächliche Verwendung dieses Stempels nachgewiesen wird.

Da übrigens im Gleichmann-Buch auch der Stempel „Deutsche Seepost – Neu-Guinea-Zweiglinie –c–“ mit dem Datum vom 1. 12. 1904 abgeschlagen ist, dessen Verwendung Priwe (aaO.) auf 1905 ansetzt, wäre unter diesem Gesichtspunkt eine Nachprüfung der frühesten Verwendungsdaten sowohl dieses Stempels als auch des Stempels „Jaluit-Linie –b–“ zu fordern, um durch die Feststellung wann diese beiden vielfach benutzten Stempel erstmalig zur Verwendung kamen, weitere Aufschlüsse zu gewinnen. Um Meldungen hierüber wird gebeten.

Dr. Heinrich Wittmann

Späte Verwendung von Überdruckmarken.

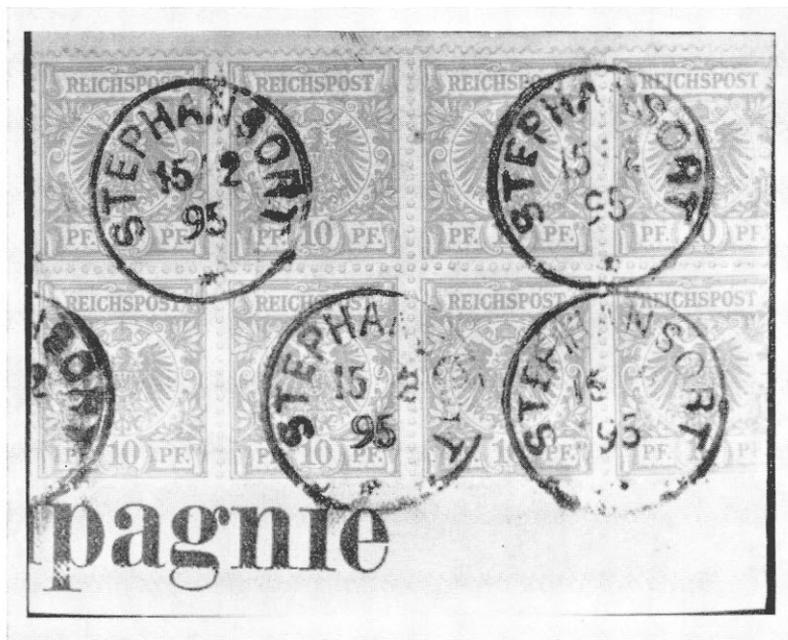
Bekanntlich wurden alle Ziffer- und Adler-Überdruckmarken der Marshall-Inseln am 30. 9. 1901 ungültig. Seit Januar 1901 waren die neuen Schiffsmarken in Jaluit am Schalter. Es kommen aber vereinzelt Postsachen vor, die durchaus zeitgerecht und ordnungsgemäß gelaufen sind, obwohl sie anscheinend zu spät in Jaluit abgestempelt wurden. Hierbei handelt es sich um Karten oder Briefe, die **vor** dem 30. 9. 01 einem Schiff mitgegeben wurden, das wegen großer Entfernungen und spärlicher Verbindungen in der Südsee oft erst Monate später nach Jaluit kam. Solche Stücke wurden von der Post in Jaluit als zeitgerecht und ordnungsmäßig frankiert angesehen, wie die abgebildete Postkarte beweist.



Laut Text wurde sie am 9. Juni 1901 von einem Deutschen auf den Gilbert-Inseln geschrieben und einem solchen Schiff nach Jaluit mitgegeben. Dort erhielt sie den Durchgangsstempel vom 7. 12. 01 ohne daß eine Beanstandung erfolgte. Erst in Deutschland wurde von der Post ein Nachportvermerk angebracht, der aber wieder gestrichen wurde; offenbar hatten sich inzwischen die Postbeamten von der zeitgerechten Verwendung der Karte überzeugt. Z.

Deutsch-Neuguinea

Der abgebildete Achterblock 10 Pfennig Reichspostausgabe von 1889 auf Briefstück mit Stempel *Stephansort 15/2 95* wird von einem Sammler aus Ostdeutschland vorgelegt. Die zweite Marke von links in der oberen Reihe zeigt den bekannten Plattenfehler **T** mit Querbalken in der Inschrift „Reichspost“. Das Vorkommen dieses Plattenfehlers bei Vorläufern von Deutsch-Neuguinea ist bereits bekannt. Es wird erstmals ein Doppelstück der 10-Pfennigmarke mit Stempel *Herbertshöh 2. 8. 95* in den Friedemann-Berichten auf Seite 2440 abgebildet, wovon das rechte Stück den Plattenfehler aufweist. Dieses Stück wird auch im Handbuch von Dr. Ey angegeben. Schon Friedemann schreibt damals: „Jedenfalls ein sehr seltenes Stück.“ – Es ist nur zu begrüßen, wenn derartige Stücke der Arbeitsgemeinschaft gemeldet werden, damit sie in den Berichten registriert, abgebildet und besprochen werden können.



Togo

Die Verwendung der Pfennig-Ausgabe 1880 in Lome

Das Vorkommen der Pfennig-Ausgabe 1880 des Deutschen Reiches als Vorläufer in Togo mit dem Stempel „Lome“ ist bekannt, ebenso, daß solche Stücke sehr selten sind. In den einzelnen Katalogen und Handbüchern finden sich verschiedene entsprechende Hinweise. Im Friedemann wird der Stpl. auf Nr. 40–44 vorkommend erwähnt, in Köhlers Vorläuferkatalog steht nur —, ohne Preis. Sowohl im Michel-Spezial als im Schlumbohm steht der Vermerk: „Lome Stempel auf Ausgabe 1880 sehr selten.“



Da die ersten Marken der nachfolgenden Adlerausgabe 1889/90 in Togo, verwendet in „Klein-Popo“, schon sehr früh auftauchen (Nr. 48a, 50a und 50b sind schon im Dezember 1889 nachgewiesen) und damit die besonders frühe Belieferung Togos mit der Adlerausgabe erwiesen ist, herrschte die Meinung vor, daß die Postagentur Lome, die doch erst am 1. März 1890 eröffnet wurde, nur mehr die Adlerausgabe als Erstausrüstung erhalten haben kann. Damit wären Stücke der Ausgabe 1880 mit Stpl. „Lome“ nur zufällig entstanden oder sogar philatelistisch „gemacht“.

Herr Garski versuchte mit einer Bemerkung auf S 540 unserer Berichte eine diesbezügliche Anfrage, deren Ergebnis mir nicht bekannt ist.

Ich selbst kannte bisher nur wenige Briefstücke, meist Nr. 42, mit dem Stpl. „Lome“. Ein bedarfsmäßig verwendeter Brief, der etwas Licht in die Sache gebracht hätte, war mir bis vor kurzem nicht bekannt. In der Literatur werden jedoch durch Konrad Starke 1898 in der „Post“ S. 124 angeblich existierende Bedarfsbriefe vom 23. 4. 1890 erwähnt, Frankatur, Anschrift etc. nicht beschrieben. Auf Seite 155 schreibt K. Starke weiter, daß nach Aussage des ersten Agenturverwalters von Lome ein kleiner Bestand an Marken der Pfennig-Ausgabe 1880, der als Restbestand aus Klein-Popo stammte, ordnungsgemäß am Schalter in Lome verkauft worden sei.

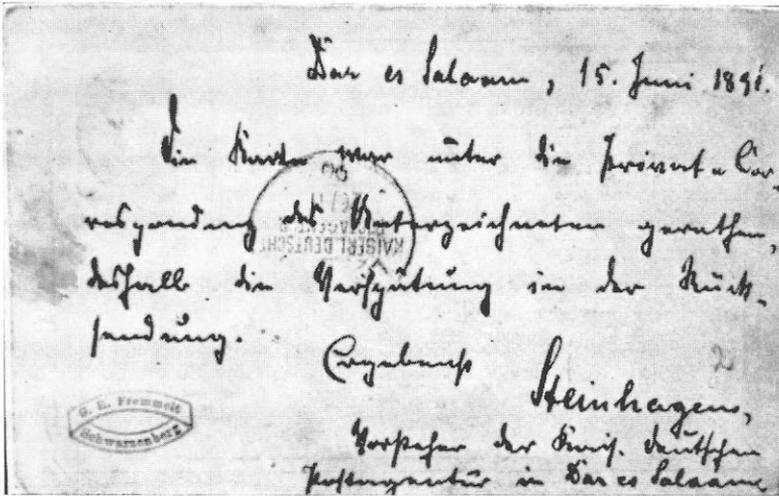
Es gelang mir nun den oben abgebildeten, eindeutigen Bedarfsbrief, frankiert mit einem Paar der Nr. 41, Stpl. „Lome 8. 12. 1890“ zu erwerben. Rückseitig Ankunftsstempel Leipzig, Datum unleserlich.

Da man der Veröffentlichung von Konrad Starke, der doch 1898 auch zeitlich noch einen ganz nahen Kontakt zu dieser Materie gehabt haben muß, Glauben schenken kann, möchte ich unter Vorlage des heutigen Bedarfsbriefes doch annehmen, daß ein kleiner Rest der Ausgabe 1880 postseitig in Lome zur Ausgabe gelangt sein dürfte. Und nur die Tatsache, daß es sich eben nur um eine ganz kleine Menge Marken gehandelt hat, erklärt die extreme Seltenheit der Ausgabe 1880, verwendet in Lome. Dr. Steuer

Zanzibar

Die deutsche Postagentur in Z a n z i b a r wurde am 27. 8. 1890 eröffnet. An diesem Tag lief als erstes Schiff der damals neugeschaffenen Ostafrikanischen Hauptlinie der Dampfer „Reichstag“ Zanzibar an und brachte den Postsekretär Steinhagen mit, der noch am selben Tag in den Räumen des deutschen Generalkonsulats das deutsche Postamt eröffnete. Am 30. September kam zur Unterstützung des Postsekretärs Steinhagen der Postpraktikant Sachs nach Zanzibar. Beide Postbeamte führten die deutsche Postagentur bis zu ihrer Schließung am 31. Juli 1891 und siedelten dann nach Daressalam über. – Soweit Herbert Schrey in seinem Buch über die ersten deutschen Posteinrichtungen an der Ostküste Afrikas.





Daß diese Vermutung nicht zutrifft, beweist eine von einem Sammler aus Ostdeutschland vorgelegte Antwortkarte nach Deutschland. Diese ist am 16. 6. 91 in Daressalam abgestempelt, hat einen Übergangsstempel von Zanzibar vom 19. 6. 91 und wurde dort am 20. 6. 91 mit einer 10-Pfennig-Marke nachfrankiert und nochmals abgestempelt. Geschrieben wurde sie am 15. 6. 1891 in Daressalam. Ihr Text lautet: „Die Karte war unter die private Correspondenz des Unterzeichneten geraten, deshalb die Verspätung in der Rücksendung. Ergebenst Steinhagen, Vorsteher der Kaiserlichen deutschen Postagentur in Dar-es-salaam.“ Hieraus geht hervor, daß Steinhagen nicht erst bei Schließung der deutschen Post in Zanzibar nach Daressalam übersiedelte, sondern schon zu einem früheren Zeitpunkt als Vorsteher der Postagentur in Daressalam tätig war. Z.

Logische Erkenntnisse aus den Ergebnissen der Nachforschung nach den „Frühen Daten“ der Kolonialvorläufer

Wenn ich mich in den letzten Berichten bemüht habe, eine Übersicht über die heute noch vorhandenen „Frühen Daten“ aus den ersten Wochen nach Inbetriebnahme der Kais. Deutschen Postagenturen im Ausland zu geben, so bin ich heute in der Lage, an Hand des Beispiels der Deutschen Post in China die logische Erklärung für das früher Gesagte zu geben.

Die Grundlage dazu lieferte mir Herr Schlimgen, der schon vor Jahren Gelegenheit hatte sich Abschriften der ersten Fahrpläne der Ostasiatischen Hauptlinie zu machen und mir dieselben nun freundlicherweise zur Verfügung stellte.

Bis zur Fertigstellung des Handbuchs von Dr. Ey waren trotz der bekannten Eröffnung der Kais. Dt. Postagentur Shanghai am 16. 8. 1886 nur frühe Septemberdaten 1886 als erste Verwendungsdaten dieses Stempels bekannt. Dann tauchte durch eine Veröffentlichung in den Berichten der 28. 8. 1886 auf, welches Datum sich durch meine Rundfrage als effektiv frühestes, bekanntes Datum bestätigte. Heute kennen wir von diesem Tage 3 Stück Nr. 42 und 1 Stück Nr. 44.

Solange ich keine Kenntnisse der Fahrpläne der Ostasiatischen Hauptlinie hatte, hoffte ich im Laufe der kommenden Jahre durch Auffindung noch früherer Daten immer näher an den theoretischen „Ersttag“ 16. 8. 1886 herankommen zu können. Heute möchte ich dies bezweifeln und aus nachfolgenden Überlegungen annehmen, daß unser 28. 8. 86 bei Shanghai als frühestes Datum praktisch dem möglichen „Ersttag“ gleichzusetzen ist.

Die „Oder“, die als erster Dampfer die Linie befuhr, verließ am 30. 6. 1886 Bremerhaven und hatte folgenden Fahrplan:

ab Bremerhaven	30. 6. 1886
Antwerpen	1. 7.
Port Said	15. 7.
Suez	19. 7.
Aden	24. 7.
Colombo	1. 8.
Singapur	7. 8.
Hongkong	13. 8.
an Shanghai	17. 8. 1886

Durch günstige Umstände kam die „Oder“ jedoch einen Tag früher in Shanghai an und an diesem Tage, dem 16. 8. 1886, eröffnete der mit dem gleichen Schiff mitgekommene Postpraktikant Anding aus Trier im Konsulatsgebäude von Shanghai eine „Kaiserlich Deutsche Postagentur“.

Dies wären nun bisher bekannte Tatsachen, wenn man nicht den Fahrplan der Rückreise der „Oder“ nach Deutschland berücksichtigt. Dieser lautet nämlich: Ab Shanghai 29. 8. 1886 (!) und über die gleichen Häfen zurück nach Bremerhaven, wo die „Oder“ am 20. 10. 1886 wieder eintraf.

Den postalischen Anordnungen entsprechend hätte ein Brief bei der Abgabe in der Postagentur mit dem Tagesstempel entwertet werden müssen. Doch wurde die Postabfertigung im Ausland damals meistens so gehandhabt, daß der entsprechende Beamte die anfallenden Briefe zusammenkommen ließ, die Post summarisch am letzten Tage vor Abgang des Schiffes abfertigte und dann zum Dampfer brachte.

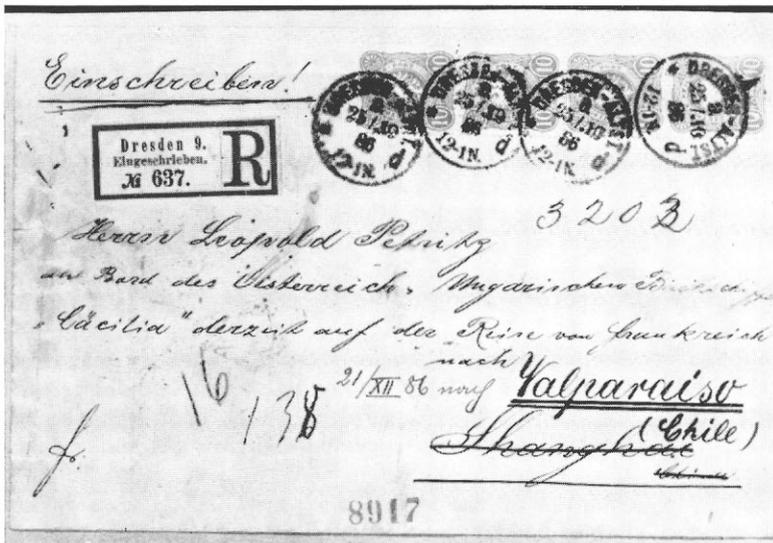
Außerdem war ja auch dem kleinen Kreis der Briefschreiber, die damals die Dienste der neuen Deutschen Post in Anspruch nahmen, in einer Hafenstadt wie Shanghai der Schiffsabgang in die Heimat und damit der Zeitpunkt der letztmöglichen Postabfertigung bekannt. Und schon um dies zu nützen und um in ihren Nachrichten möglichst aktuell zu sein, werden wahrscheinlich fast alle Briefe auch erst am letztmöglichen Tag der Postagentur überbracht worden sein.

Damit ergibt sich zwangsläufig der logische Schluß, daß beim Auslaufen der „Oder“ am 29. 8. 86 eben der 28. 8. 86 der entsprechende Postabfertigungstag und damit unser „Ersttag“ bei China sein muß.

Mit Auftauchen eines früheren Datums ist somit kaum mehr zu rechnen, es sei denn, es würde ein solches als Eingangs- oder Durchgangsstempel bekannt werden, was jedoch praktisch nicht anzunehmen ist. Da weitere Postdienste als die normale Briefpost anfänglich noch nicht zugelassen waren, könnte ein Datum vor dem 28. 8. 86 höchstens noch auf einem Einlieferungsschein eines Einschreibebriefes möglich sein. Doch möchte ich auch dies bezweifeln, zumal auch nicht bekannt ist ob in Shanghai ab Eröffnung der Postagentur gleich die Möglichkeit der Annahme von E-Briefen bestand.

Für mich war die Kenntnis des Fahrplanes der Rückreise der „Oder“ die logische Erklärung für das früheste Datum bei China und damit für das früheste Datum überhaupt aller Postanstalten im Ausland, wenn man von dem Sonderfall Konstantinopel absieht. Vielleicht ist es mir möglich in Zukunft auch entsprechende Aufklärungen über die „Frühen Daten“ der übrigen Postagenturen geben zu können.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch die Abbildung eines Einschreibebriefes zeigen, den ich in meinem vorhergehenden Artikel über die frühen Daten bei den Kolonialvorläufern auf Seite 723 bereits erwähnt habe. Dieser Brief ging von Dresden nach Shanghai und wurde von dort nach Valparaiso weitergeleitet. Rückseitig findet man u. a. zweimal abgeschlagen den deutschen Agentur-Stempel von Shanghai als Ankunftsstempel – die früheste bekannte Verwendung dieses Stempels als Auskunftsstempel überhaupt – und außerdem Unterschrift und Vermerk des Postpraktikanten *Anding*, der die damalige deutsche Postagentur in Shanghai geleitet hat. Dr. Steuer



Brief von Deutschland über Shanghai nach Chile, 1886



Frühest
bekannter
Ankunftstempel
„Shanghai
6. 12. 86“

Ergänzungen und Berichtigungen

Zu einzelnen Artikeln früherer Hefte wurden uns von Lesern und Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft verschiedentlich Zuschriften gemacht, die Berichtigungen bzw. Ergänzungen zu den betreffenden Mitteilungen enthielten. Wir wollen diese hier zusammengefaßt wiedergeben.

Herr Schlimgen schreibt über die **Feldpost aus Tientsin** ergänzend zu der auf Seite 718 der Berichte gebrachten Mitteilung:

„Bei Beginn des Boxer-Aufstandes war Tientsin im Juni 1900 eines der Zentren der Kämpfe. Seit dem 4. Juni standen unter der Führung des Kapitänleutnants von Kühne

60 Mann als Kaiserin-Augusta-Kompagnie (Kapitänleutnant Kopp)

30 Mann als Irene-Kompagnie (Leutnant zur See Mönch) sowie

30 Mann als Freiwillige (Zivilisten aus Tientsin)

in der Stadt, die am 10. Juni durch

25 Mann vom III. Seebataillon aus Tsingtau (Leutnant Wenzel)

verstärkt wurden.

Am 15. Juni 1900 begannen die Chinesen mit der Einschließung Tientsins; schon am Tage darauf war die Verbindung nach Taku abgebrochen. Deshalb unternahmen russische und deutsche Truppen von Tongku und Taku her den Versuch, Tientsin wieder frei zu kämpfen. Das wurde am 24. 6. 1900 auch erreicht, in und um Tientsin wurde allerdings noch wochenlang gekämpft.

Während der Beschießung Tientsins in der Zeit vom 17. 6. bis zum 12. 7. 1900 wurde das deutsche Postamt von vier Granaten und einem Schrapnell getroffen, was sehr großen

Schaden verursachte, besonders im Dienstraum des Leiters der deutschen Post, Kuchenbeißer. An Postsachen wurden nur Briefsendungen beschädigt. Der gesamte Postbetrieb mußte am 17. 6. 1900 wegen der Beschießung und der Unterbrechung der rückwärtigen Verbindungen eingestellt werden. Die Aufräumungsarbeiten erfolgten stets nach dem Einschlag der Granaten durch Kuchenbeißer selber oder den kurz vor Ausbruch der Kämpfe eingetroffenen Postbeamten, der aus Schanghai zur Aushilfe gekommen war. Während der Beschießung wurden nur vereinzelt Karten und Briefe angenommen. Die Wiederaufnahme des Postbetriebes in eingeschränkter Form erfolgte am 25. Juni; es wurden nur Briefe und Karten angenommen und nach Tongku weitergeleitet. Der volle Postbetrieb begann erst am 30. Juli wieder, also erst nach mehreren Wochen.

Die gelandeten Kontingente der deutschen Kriegsschiffe sowie die Matrosen des dritten Seebataillons hatten wahrscheinlich schon seit dem 10. Juli 1900, dem Tag der Landung,

FELDPOSTBRIEF

Feldpostfreiheit. Eine erste Feldpostkarte ist mir aber erst vom 24. 6. 1900 bekannt. Sie ist bei der deutschen Post in Tientsin

entwertet und hat neben dem Tagesstempel Tientsin den hier abgebildeten Langstempel ‚Feldpostbrief‘, der auf allen mir bekannten Feldpoststücken abgeschlagen ist, das letzte Datum vom 31. 8. 1900. Gefälligkeitsstempelungen aus dieser ersten Zeit (bis Ende Juli) habe ich noch nie gesehen, diese treten erst später auf.“

Ähnlich schreibt Herr Meyer :

„Im März-Heft unserer Berichte wird gefragt nach Belegstücken für die Wiederaufnahme des Postbetriebes nach den Unruhen und dem Bombardement in Tientsin. Ich kann dazu zwei weitere Beiträge melden, die beide belegen, daß der Postbetrieb früher als von Friedemann angenommen, wieder aufgenommen wurde:

1) Karte mit Stempel Tientsin 30. 6. 00, handschriftliche Absenderangabe, gleiches Datum mit Text: „14 Tage voller Gefechte, voller Bombardements, voller Sturm liegen hinter uns. Seit einigen Tagen sind wir glücklich entsetzt worden und haben gleich darauf alles erobert.“

Ankunft in Deutschland 20. 8. 00, also Laufzeit 51 Tage. Von besonderem Interesse ist bei der Abstempelung dieser Karte das Fehlen der Monatszahl (6) im Stempel Tientsin.

2) Karte mit Stempel Tientsin 17. 7. 00, erläuternder handschriftlicher Text zur Ansichtskarte mit vielen Chinesenhäusern am Tientsin-Seeufer: „Ein Stück Umgegend von Tientsin, wovon jetzt nur noch die abgebrannten Mauern zu sehen sind. Viele Tausend von diesen Hütten sind in Rauch und Flammen aufgegangen. Der ganze Horizont war mitunter ein Feuermeer.“

Ankunft in Deutschland 30. 8. 00, also Laufzeit 44 Tage.

Beide Karten, wie auch die auf Seite 719 der Berichte abgebildete, tragen wie üblich in den ersten Tagen des Boxeraufstandes (bis etwa Ende August 1900) den Typenstempel ‚FELDPOSTBRIEF‘ aus Tientsin.

In dieser frühen Zeit ist wegen der Kampfhandlungen und der noch geringen Truppenanzahl verhältnismäßig wenig Post in die Heimat geschickt worden. Vor allem waren die von Sammlern in der Heimat angeforderten Massenaufgaben von Feldpostkarten noch nicht in Mode gekommen und so sind Belege mit diesem Zusatzstempel sehr selten zu finden.

Dies kann natürlich auch der Grund dafür sein, daß Friedemann die Wiederaufnahme des Postbetriebes erst auf den 29. 7. angesetzt hat. Es haben ihm eben keine Belege aus der Zwischenzeit vorgelegen. Genauso gut kann es sich aber auch um einen Druckfehler im Friedemann handeln und es sollte richtig 29. 6. statt 29. 7. heißen.“

Herr Werner Ahrens schreibt über **Feldpost der Militär-Mission – Radio Großstation Bagdad**:

„Die Unterschrift unter der Abb. 4 auf Seite 581 ‚Feldpostbrief aus Bagdad, postamtlich in Konstantinopel abgefertigt‘, muß richtiggestellt werden. Es wurden inzwischen zwei weitere Belege mit dem Briefstempel der Radio-Großstation Bagdad gemeldet, aus denen einwandfrei hervorgeht, daß in dieser Zeit dieser Briefstempel in Konstantinopel Verwendung fand, die Mannschaft sich also auf dem Wege nach Bagdad befand. Die eine Postkarte ist in Jeniköi (am Bosphorus, dort lag das deutsche Marineheim) am 11. 6. 16 geschrieben und hat den Stempel der Mil. Miss. Konstantinopel vom 13. 6., die andere Karte, vom gleichen Absender ist datiert ‚Konstantinopel, 26. 6.‘ und hat denselben Aufgabestempel vom 27. 6. 16. Es war also ein Fehler, aus der Angabe ‚Bagdad‘ im Briefstempel zu schließen, daß der Brief auch aus Bagdad stammte, er stammte vielmehr aus Konstantinopel. Auf Post aus Bagdad wurde dieser Briefstempel bisher nicht festgestellt. Daß die Radio-Großstation aber in Bagdad tätig war, geht aus Briefen eines Unteroffiziers hervor, die er aus Bagdad geschrieben hat und im Original mir vorliegen.“

Herr Leo Buchen, Johannesburg, macht uns unter Bezugnahme auf die auf Seite 691 der Berichte abgebildete Postkarte aus **Deutsch-Südwestafrika** darauf aufmerksam, daß es sich bei der gezeigten Abstempelung **nicht** um eine **englische Seepostentwertung** handelt. Er schreibt hierzu:

„Balkenstempel No. 1 war um die Jahrhundertwende der übliche Stempel des Postamtes Cape Town (Kapstadt) und wurde vermutlich angebracht, weil die Marke wesentlich nicht am Postamt des Absendeortes entwertet worden war.

Der Rundstempel G.P.O. (General Post Office – Hauptpostamt) Cape Town ist hier nur ein Durchgangsstempel, der andeutete, daß die Karte zur Weiterbeförderung an eine andere Abteilung des Postamtes ausgehändigt wurde. Von einer Seepostentwertung kann hier keine Rede sein, auch wenn die Möglichkeit besteht, daß ein Besucher aus Südwest die Karte in Kapstadt in einen Briefkasten gesteckt hat, um sich nochmaliges Porto zu ersparen und daß sie widerrechtlich von einem Postbeamten zur Weiterbeförderung zugelassen wurde.“

Die Angabe „Seepoststempel“ wurde von uns in Anlehnung an die Mitteilungen Friedemann's in seinem Handbuch und in den Berichten vorgenommen, der diesen Stempel – anscheinend irrtümlich – als englischen Seepoststempel bezeichnet hat. Wir danken Herrn Buchen für seine Stellungnahme.

Als Ergänzung der Mitteilungen des Herrn Schlimgen über die **Probedrucke von Deutsch-Ostafrika** in den Berichten auf Seite 661 teilt Herr Dr. Wolf mit:

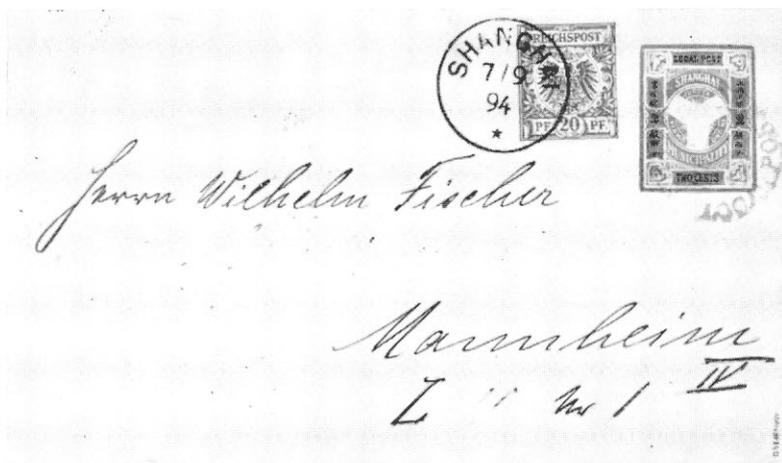
„Von den **Marshall-Inseln** gibt es ebenfalls Probedrucke. Ich habe in der Sammlung 3, 5, 10, 25 und 50 Pfennig mit diagonalem Aufdruck (sch).“

Zu der Meldung des Herrn Meyer auf Seite 711 über die „**Paketpost während des Boxeraufstands in China aus der Heimat an Truppenangehörige**“ erhielten wir weitere Zuschriften. So meldet Herr Theo Martin eine ähnliche als Paketadresse benützte Feldpostkarte von Bad Nauheim nach China, frankiert mit 2×50 Pfennig Mi. Nr. 51. Er schreibt dazu:

„Es scheint so als ob diese Sendungen bis 2,5 kg zugelassen gewesen wären, bei einem Portosatz von M 1.-. Die Karte war auf einem Paket (wahrscheinlich Stoffbeutel) aufgenäht, wie die Stiche ringsherum zeigen. Einzelne Fäden habe ich noch entfernt.“

Eine ähnliche Karte wurde auch von Herrn Courts gemeldet. Schließlich gelang es mir kürzlich eine solche Karte nach **Deutsch-Südwestafrika** zu erwerben, die in gleicher Weise behandelt und am 25. 10. 1905 von Obercassel abgeschickt wurde.

Herr Messering meldet den nachstehend abgebildeten Ganzsachenumschlag der **Local-Post Shanghai**, der zusätzlich noch eine Reichspost-Marke zu 20 Pfennig trägt und nach Deutschland ging. Dieses Stück ist eine einwandfreie Mischfrankatur und zeigt, daß seinerzeit in Shanghai auch Ganzsachenumschläge für die Post ins Ausland verwendet wurden.



Zu den **Truppenstempeln von Deutsch-Südwestafrika**, die auf Seite 691 der Berichte angegeben sind, meldet Herr Buchen für die Gruppe „Adlerstempel 1914–1915“: Rundstempel „Etappenkommando Windhuk“ violett, ca. 34 mm Durchmesser, auf Dienstbrief aus Windhuk vom 22. 1. 15.

Zu der auf Seite 744 gebrachten Notiz von Herrn Schlimgen schreibt uns Fontane: „**Morobe** hat den Aufgabestempel erst am 20. 1. 13 in Gebrauch genommen. Dr. Wittmann hat dieses Datum im neuen ‚Friedemann‘ auch richtig übernommen.

Ich besitze eine E-Karte 5 Pfennig mit Zulebung einer 25 Pfennigmarke R-Zettel ‚Morobe Nr. 11‘ (Type 5 nach Einfeldt). Gestempelt Morobe 20. 1. 13. Text: Morobe (Adolphafen) 20. 1. 13. Vom Eröffnungstage der K. Poststation Morobe D.Neu-Guinea den ersten Stempel. Ergebenst gez. Fr. Hartl S./S., ‚Madang‘. Dr. Ey hat sich sicher geirrt.“

Über weitere Postorte aus Deutsch-Neuguinea schreibt uns Herr Dr. Wittmann: „**Stephansort** war ausweislich der Postakten vom 30. 7. 1892 bis 14. 2. 1893 geschlossen wegen Fehlens eines geeigneten Beamten der Neu-Guinea-Compagnie. Wo sich der Stempel während dieses Zeitraumes befand, ist nicht bekannt.

Friedrich-Wilhelmshafen war wegen schwerer Erkrankung des Postagenten vom 5. 4. bis 2. 12. 1897 geschlossen. Der Stempel war in dieser Zeit der Postagentur Stephansort, zusammen mit dem Markenbestand und der sonstigen Ausstattung der Postagentur Friedrich-Wilhelmshafen übergeben worden.

Es wäre interessant festzustellen, ob von diesen beiden Postagenturen Stempeldaten aus der Zeit ihrer Schließung festgestellt werden können. Sofern es sich dabei nicht um Fälschungen handelt, wären Stempel von Stephansort aus der Zeit der Schließung als unbefugte Entwertung anzusehen, während der Stempel Friedrich-Wilhelmshafen in dem genannten Zeitraum in Stephansort verwendet worden wäre, möglicherweise zur Abstempelung der Post, die von Friedrich-Wilhelmshafen nach Stephansort gebracht wurde.

Samoa: Wie aus den Postakten nachgewiesen, wurde die Überdruckausgabe, die überall mit einem angeblichen Ausgabedatum vom 1. März 1900 katalogisiert ist, vom Reichspostamt erst am 21. März 1900 der Reichsdruckerei in Auftrag gegeben und die erste Lieferung am 31. März 1900 von Bremen nach Apia abgesandt. Sie kann dort also frühestens Ende April eingetroffen sein.

Es wäre wünschenswert, wenn nunmehr die tatsächlich frühesten Gebrauchsdaten der Überdruckmarken festgestellt werden könnten. Mein frühestes Datum ist bis jetzt der 2. 5. 1900.“

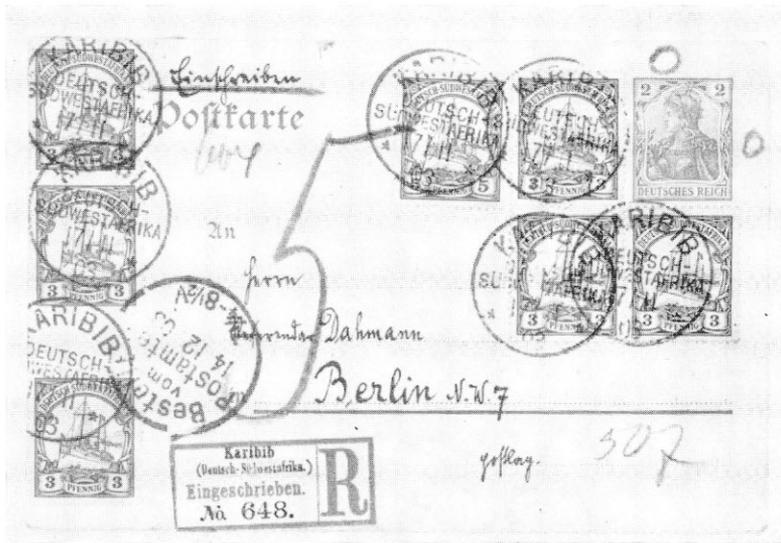
Lamu Sorte II. Von den ursprünglich bei Friedemann aufgeführten acht Daten der Sorte II sind bereits fünf Daten als Posttage (richtiger: Stempeltage) nachgewiesen, wie Germann in den „Berichten für Kolonial-Briefmarkensammler“ vom August 1950 (S. 38) feststellt. Zur endgültigen Klärung, ob eine Sorte II überhaupt noch angenommen werden kann, wäre die Vorlage von echt gelaufenen Karten oder Briefen mit folgenden Daten von Lamu aus dem Jahre 1890 dringend erwünscht: 17. 1.; 6. 2.; 25. 4.; 12. 5.; 20. 7.; 31. 7.; 10. 8.; 2. 9. 90.

Für Vorlage gegen Unkostenersatz wäre ich dankbar.
(Dr. H. Wittmann, 8000 München 27, Postfach 88.)

Waren 2-Pfennig-Marken der Reichspost in den Kolonien ungültig?

Zu dieser in letzter Zeit wieder diskutierten Frage liefert Herr Courts einen Beitrag in Form der abgebildeten Karte aus Karibib. Diese ist an die bekannte Sammleradresse Dahmann-Berlin gerichtet, eingeschrieben und mit sechs 3-Pfennigmarken und einer 5-Pfennigmarke von Deutsch-Südwestafrika frankiert. Die noch am vorgeschriebenen Porto fehlenden 2 Pfennig sollten von der eingedruckten 2-Pfennigmarke Deutsches Reich Germaniamuster gedeckt werden. Diese Marke wurde jedoch vom Postbeamten in Karibib – und Karibib hatte einen Fachbeamten – eingeringelt und als ungültig behandelt. Die Karte wurde mit Nachporto belastet und dieses hat wohl auch seinerzeit Herr Dahmann in Berlin bezahlen müssen. Nach unserer Ansicht ein Beweis, daß Germaniamarken der Reichspost in den Schutzgebieten, dort wo die postalischen Vorschriften befolgt wurden, nicht frankaturgültig waren.

Z.



Ostasiatisches Kreuzergeschwader

Post des internierten Hilfskreuzers „Prinz Eitel Friedrich“ mit Handels-Unterseeboot „Deutschland“ befördert

Am 10. Dezember 1916 meldete der „General-Anzeiger für Bonn und Umgegend“ in einer kurzen Notiz:

„Die Deutsche Ozean-Reederei teilt mit: Unser Handels-Tauchboot ‚Deutschland‘ (Kapitän König) ist heute mittag nach schneller Reise vor der Wesermündung eingetroffen.“

Tags darauf erschien in derselben Zeitung folgende Meldung: „Die ‚Deutschland‘ hat zu ihrer Ozeanreise noch nicht einmal zwanzig Tage gebraucht.“

Erst jetzt – über 50 Jahre nach der Rückkehr des Handels-Unterseebootes – konnte ich an Hand von Aktennotizen im Auswärtigen Amt in Bonn nachweisen, daß mit diesem U-Boot neben anderer auch Post befördert worden ist, die zum Sammelgebiet „Deutsche Kolonialpost“ gehört: Dienstbriefe des Hilfskreuzers „Prinz Eitel Friedrich“ des Kreuzergeschwaders des Grafen Spee.

Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“ war der Musikdampfer gleichen Namens (Baujahr 1904, Größe 8797 BRT, Eigentümer Norddeutscher Lloyd Bremen), der bei Ausbruch des

ersten Weltkrieges am 2. August 1914 in Tsingtau, dem Hafen des deutschen Schutzgebietes von Kiautschou, eingelaufen war, nachdem er vorher nach Erhalt eines Funkpruchs Passagiere und Post in Schanghai ausgeladen hatte. Er befand sich auf der fahrplanmäßigen Rückreise von Japan nach Deutschland, die er bei Eintreffen der Nachricht des Kriegsausbruchs unterbrach.

In Tsingtau wurde „Prinz Eitel Friedrich“ zum Hilfskreuzer ausgerüstet und bekam an Bord Teile der Besatzungen der alten, nicht mehr einsatzfähigen Kanonenboote „Luchs“, „Tiger“ und „Iltis“. Auch Waffen und andere Ausrüstungen kamen auf „Prinz Eitel Friedrich“,

darunter die beiden Poststempel Nr. 3 und 44 der Kaiserlichen Marine-Schiffspost, die bis dahin auf SMS „Luchs“ und „Tiger“ benutzt worden waren.

Am 6. August 1914 verließ Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“ zusammen mit dem Kleinen Kreuzer „Emden“ sowie dem Troßschiff „Markomania“ Tsingtau zur Fahrt in die deutschen Südseebesitzungen, wo sie sich dem ostasiatischen Kreuzergeschwader unter dem Kommando des Grafen Spee anschlossen, dessen Post bekanntlich zum Sammelgebiet „Kiautschou“ gehört.

In der Folgezeit blieb Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“ beim Geschwader, zeitweise wurde selbständiger Kreuzerriegel zusammen mit Hilfskreuzer „Cormoran“ geführt. Die Posttage des Hilfskreuzers aus der Kriegszeit sind seit langem bekannt:

27. 10., 3. 11. und 18. 11. 1914

(letzteres Datum bei Dr. Ey noch nicht gemeldet). Alle Briefe und Karten sind mit Stempel Nr. 3 entwertet.

Während des Untergangs des ostasiatischen Kreuzergeschwaders am 8. 12. 1914 bei den Falkland-Inseln stand der Hilfskreuzer nicht beim Gros des Geschwaders und entging so der Vernichtung.

Nun – auf sich ganz allein gestellt – begann „Prinz Eitel Friedrich“ wieder mit dem Kreuzerriegel und konnte auch große Erfolge erringen. Nach Verbrauch der gesamten Kohlenvorräte mußte er aber unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Thierichsen

am 10. 3. 1915 in der Chesapeake-Bucht/USA einlaufen und später aufliegen, als sich herausstellte, daß eine gründliche Überholung in der erlaubten Zeit nicht möglich war. Am 9. 4. 1915 wurde er in Newport News interniert. (In Newport News wurde am 10. 4. 1915 auch Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ interniert.)

In der Internierung wurde auf Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“ weiter der Poststempel Nr. 3 benutzt, die bekannten Posttage sind im Dr.-Ey-Handbuch angegeben.

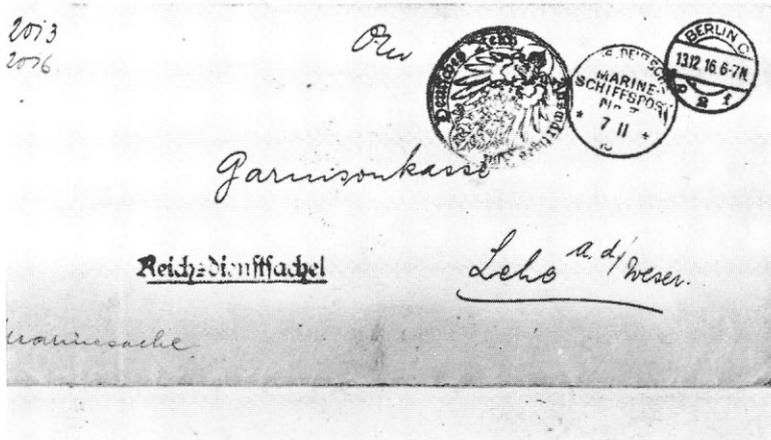
*

Am 6. 10. 1916 erging an die Unterseeboote der Kaiserlichen Marine in allen Seegebieten der Befehl zur allgemeinen Aufnahme des U-Boot-Krieges nach der Prisenordnung. Dieser Befehl hatte zur Folge, daß sich die diplomatischen Beziehungen der Vereinigten Staaten zu Deutschland weiter verschlechterten. Und das wiederum beeinträchtigte die postalische Verbindung der internierten Besatzung des Hilfskreuzers „Prinz Eitel Friedrich“ zur Heimat, denn die Amerikaner weigerten sich ab dieser Zeit die mit den Poststempeln der Kaiserlich Deutschen Marine-Schiffspost gestempelten Briefe und Karten

zu befördern. Lediglich Internierten- und Kriegsgefangenenpost wurde, entsprechend der Genfer Konvention, unbeanstandet angenommen. So ist schon aus der Zeit vor Eintritt der USA in den Krieg gegen die Mittelmächte von „Prinz Eitel Friedrich“ die erste Post mit Stempel der amerikanischen Postämter bekannt vom

23. und 25. 10. 1916

die schnellstens in Deutschland ankam.



Nach der Einstellung der Annahme von Karten und Briefen durch die US-Post, auf denen der Poststempel Nr. 3 der Kaiserlichen Marine war, ist aber trotzdem noch einmal Post mit diesem Stempel abgegangen, und zwar

am 7. 11. 1916,

es war Dienstpost des Hilfskreuzers „Prinz Eitel Friedrich“, die auf gar keinen Fall den Engländern oder Amerikanern zur Zensur in die Hände fallen durfte. Befördert wurden diese Dienstbriefe (nach den Akten im Außenministerium etwa zehn bis zwölf Stück) als „Diplomatenpost“ mit dem Handels-Unterseeboot „Deutschland“. Auf der Rückseite der Dienstbriefe (bisher zwei Stück bekannt) ist der an Bord der „Prinz Eitel Friedrich“ benutzte „Briefstempel“ mit folgendem Text abgeschlagen: „Kaiserliche Marine / Briefstempel / Kommando SMS Tiger“ (Farbe schwarz). Auf welche Weise die Dienstpost an Bord des Handels-Unterseebootes kam, ist mir nicht bekannt, vermutlich aber durch den deutschen diplomatischen Vertreter in Baltimore.

Die Fahrt des Unterseebootes begann am:

- 14. 10. 1916 in Bremerhaven ausgelaufen
- 1. 11. 1916 in New London eingelaufen
- 20. 11. 1916 aus New London ausgelaufen
- 11. 12. 1916 in Bremerhaven eingelaufen.

Auf der Rückreise dieser Fahrt wurde neben der Post des Hilfskreuzers auch zivile amerikanische Post befördert, obwohl für diese zweite Fahrt von Deutschland nach Amerika und zurück offiziell keine Postbeförderung vorgesehen war. Auf der Grobe-Auktion im Oktober 1967 wurde eines dieser äußerst seltenen Stücke mit US-Frankatur für 1600,- DM plus 10 Prozent verkauft. Post des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm“ ist mir nicht bekannt, ob auch andere als die Dienstpost von „Prinz Eitel Friedrich“ mit U-„Deutschland“ kam, weiß ich ebenfalls nicht, das bedarf noch der Klärung.

Alle mit dem Unterseeboot nach Bremerhaven gelangten Briefe und Karten gingen zum Auswärtigen Amt nach Berlin,

dort wurde die Dienstpost des Hilfskreuzers mit einem großen Dienstsiegel gekennzeichnet (Abbildung), zusätzlich kam ein Langstempel „Reichsdienstsache“ auf die Briefumschläge, anschließend ging die Post über Berlin weiter an die Empfänger. Als Durchgangsstempel ist auf beiden bekannten Dienstbriefen der Tagesstempel „Berlin C b 2 f / 13. 12. 16 6-7 N.“ abgeschlagen.

Die zivile US-Post kam nach Zensur erst einige Tage später zum Versand, Durchgangsstempel von Berlin vom 18. 12. 1916. Schlimgen, Beuel

Nachporto-Verrechnung bei der Marine-Schiffspost

Über die ordnungsgemäße und sehr gewissenhafte Verrechnung von Nachporto für unfrankierte oder unzureichend frankierte Briefsendungen liegt mir ein interessanter Beleg vor, der nachstehend abgebildet wird. Die Briefsendungen für die Schiffsbesetzungen der Kaiserlich Deutschen Marine mußten bekanntlich über das Marine-Postbureau in Berlin geschickt werden. Bei einer weitergeleiteten Sendung vom Marine-Postbureau am 7. 8. 1913 um 12.20 Uhr befanden sich 17 Stück unfrankierte oder unzureichend frankierte Sendungen, für die insgesamt ein Betrag von 260 Pfennig nachzuerheben war. Die Sendung ging bereits am 8. 8. 1913 um 18 Uhr auf dem Schiff ein. Noch am gleichen Tag wurde der Nachnahmebetrag von 2,60 Mark erhoben und dafür die Marken (MiNr. 86, 91 und 95) mit dem Bordstempel K. D. Marine Schiffspost Nr. 48 entwertet.

Meyer, Freiburg

Zusammenstellung.

Betrag des Portos laut Anrechnung (unseitig) 260 Pf.

Sie von gehen ab für unbedingte oder nachgelandte Sendungen:

a) an das Marine-Postbureau durch Briefkarte Nr. ...
 nachgerechnet Pf.

b) an S. W. S. ... durch ...
 Briefkarte Nr. ... weiter überweisen ...

Mithin hierunter durch Steuermarken zu verrechnen ... 260 Pf.

*) Die Zusammenstellung ist durch die Marine-Schiffspost nur dann anzuführen, wenn Werte für unbedingte oder nachgelandte Sendungen abzugeben ist.