



# Berichte

FÜR  
KOLONIALBRIEFMARKEN-  
SAMMLER

---

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher  
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

---

## DEUTSCHE SEEPOST

Die beiden deutschen Reichspostdampfer-Linien in China

Von Josef Schlimgen, 53 Bonn-Beuel

### „Linie Shanghai-Tientsin“

1898 - 1914

Am 13. November 1897 landete Admiral Diederichsen mit einigen Schiffen der Ostasiatischen Kreuzerdivision bei dem kleinen chinesischen Fischerdorf Tsingtau an der Bucht von Kiautschou. Einige Kommandos besetzten strategisch wichtige Punkte an Land. Verstärkungen aus der Heimat trafen am 26. Januar 1898 ein.

Mit der Errichtung dieses ersten deutschen Flottenstützpunktes in Ostasien kam das dringende Bedürfnis auf, diesen durch eine ständige Schiffsverbindung mit den nächsten wichtigen Orten, Schanghai und Tientsin, zu verbinden. Deswegen wurde in den ersten Wochen vom Kommando der Kreuzerdivision der **Dampfer „Swatow“** gechartert, der Nachschub und Verpflegung nach Tsingtau brachte. Von diesem Schiff liegen die ersten Poststücke vor aus deren Text hervorgeht, daß sie kurz nach der Besitzergreifung Tsingtaus auf der „Linie Shanghai-Tientsin“ geschrieben wurden.

Etwa zwei Monate nach dem Einlaufen der Schiffe des Admirals Diederichsen in Tsing-

tau fuhr der deutsche Reeder Jacob Jepsen aus Apenrade (heute Dänemark) nach China. Zusammen mit der Firma Diederichsen aus Kiel gründete er die Reederei „Diederichsen, Jepsen und Co.“

Über den Aufbau der „Linie Shanghai-Tientsin“, die sich in der ersten Zeit als „Jepsen-Linie“ einen Namen machte, ist ausführlich im Buch von Ernst Hieke „Die Reederei M. Jepsen A. G., Apenrade“ (Verlag Hamburgische Bücherei GmbH, 1953) berichtet. Dort heißt es:

Die Anregung, eine Postdampferlinie auf Tsingtau einzurichten, machte im Januar 1898 das Reichspostamt in Berlin. Auf Grund eines vorläufigen Vertrages nahm **Dampfer „Apenrade“** diesen Dienst auf, die Subvention wurde zunächst auf 14 500,- Mark festgesetzt. – Bereits im Sommer 1898 lagen die ersten Ergebnisse vor: der Verkehr hatte ständig zugenommen, so daß die 14tägigen Abfahrten nicht ausreichten. Deshalb reiste Michael Jepsen aus Apenrade nach Berlin, um mit dem Reichspostamt neue Besprechungen zu führen ...

Zunächst lief der Chartervertrag mit Dampfer Apenrade noch bis zum 31. Oktober 1898 weiter. Um möglichst bald Klarheit zu bekommen, kündigte Michael Jebesen am 12. August 1898 diesen Vertrag zum 1. November, vor allem deshalb, weil es wegen der ungünstigen Wasserverhältnisse in Tientsin und der mangelhaften Landungseinrichtungen in der Kiautschoubucht unmöglich war, die durch den Vertrag vom 10./15. Februar 1898 festgesetzten Reisen mit einem Dampfer durchzuführen. Für eine neue Vereinbarung unterbreitete



Dampfer „Apenrade“

### Bewegung deutscher Dampfer

#### Angekommen in Shanghai:

- Februar 6. D. „Tshintau“, Kapt. Hansen, von Chefoo und Tsingtau, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 10. D. „Lysemoen“, Kapt. Heusermann, Gross reg.-tons. 1.925, von Canton und Hongkong, Siemssen & Co., Agenten.  
 Februar 11. D. „Bayern“, Kapt. Pehm, von Earop, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 11. D. „Knivsberg“, Kapt. Bruhn, von Moji und Nagasaki, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 11. D. „Mathilde“, Kapt. Kayser, von Chefoo und Tsingtau, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 12. D. „Tsitikar“, Kapt. Datema, von Moji, Siemssen & Co., Agenten.  
 Februar 15. D. „Ningoota“, Kapt. Freeman, von Chemulpo, Fort Arthur und Chefoo, Siemssen & Co., Agenten.

#### Abgegangen von Shanghai:

- Februar 11. D. „Asteria“, Kapt. Hildebrand, nach Japan und Port Arthur, Siemssen & Co., Agenten.  
 Februar 13. D. „Bayern“, Kapt. Pehm, nach Japan, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 13. D. „Tshintau“, Kapt. Hansen, nach Tsingtau und Chefoo, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 15. D. „Lysemoen“, Kapt. Heusermann, Gross reg.-tons. 1.925, nach Hongkong und Canton, Siemssen & Co., Agenten.

#### Meldungen aus anderen Haefen:

- Februar 7. D. „Sachsen“, Kapt. Menz, heimkehrend in Hongkong angekommen, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 7. D. „Tshintau“, Kapt. Hansen, von Tsingtau abgegangen, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 9. D. „Mathilde“, Kapt. Kayser, von Chefoo abgegangen, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 10. D. „Mathilde“, Kapt. Kayser, von Tsingtau abgegangen, Melchers & Co., Agenten.  
 Februar 14. D. „Emma Langken“, Kapt. Wallis, angekommen in Hongkong, Siemssen, & Co., Agenten.  
 Februar 14. D. „Savoia“, Kapt. Jaeger, angekommen in Hongkong, Siemssen & Co., Agenten.

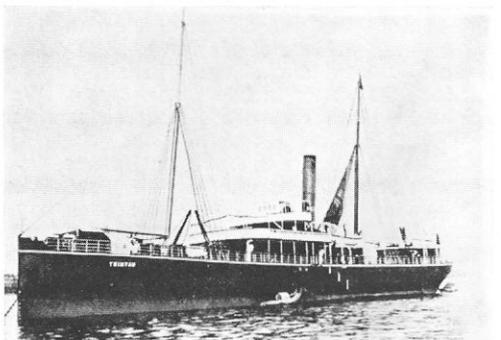
Anzeige in der Zeitung „Der Ostasiatische Lloyd“  
 Ausgabe vom 16. Februar 1900

sollte jedoch eine zweijährige Dauer des neuen Vertrages sein, um dann bei einer Kündigungsfrist von zwei Monaten auf unbestimmte Zeit weiterzulaufen ... Sollte das Reichspostamt bereit sein, den Vertrag auf der vorgeschlagenen Grundlage zu erneuern, verpflichtete sich Michael Jebesen weiterhin zum Ankauf eines Dampfers, der allen Ansprüchen genügen würde, vorerst sollte neben Dampfer Apenrade der **Dampfer „Mathilde“** auf der Tsingtau-Linie verkehren, später wurde auch noch der **Dampfer „Knivsberg“** eingesetzt. Der neue Vertrag mit dem Reichspostamt, der sich auf den Vorschlägen der Firma Jebesen aufbaute, kam Ende August 1898 zustande, er sollte am 1. November 1898 beginnen und zwei Jahre laufen. Dabei mußten einige einschränkende Bedingungen mit in Kauf genommen werden. So hatte es die Marine-Verwaltung in Tsingtau durchgesetzt, daß sie die Verfügung über die Verschiffung und Ablieferung von Regierungsgütern erhielt, die sie notfalls mit eigenen ... Dampfern befördern durfte ...

Die Marine-Verwaltung in Tsingtau konnte es nur schwer verwinden, daß man ihr die volle Verfügungsgewalt über die Dampfer genom-

Dampfer „Tsintau“

Jebesen der Reichspostverwaltung festumrissene Vorschläge. So wollte er ohne Erhöhung der Subvention einen zweiten Dampfer in die Fahrt nach Tsingtau einstellen; dadurch konnte er eine Verdoppelung des bisherigen Dienstes dergestalt gewährleisten, daß wöchentlich ein Schiff von Schanghai nach Kiautschou und vierzehntägig ein zweites Schiff nach Tschifu und Tientsin abging. Die Frachtraten sollten für Regierungsgüter auf 6,- Mark je 1000 Kilogramm bzw. Kubikmeter gesenkt werden, der Passagepreis einschließlich Verpflegung von 50,- Mark in der Kajüte auf 40,- Mark und von 25,- Mark auf 20,- Mark für einen Zwischendeckplatz. Voraussetzung



men und sie dem Reichspostamt übertragen hatte. Dieses beschwerte sich einerseits in Apenrade, daß in allen Häfen die Post zu spät an Land kam, es verlangte, daß vor dem Ausschiffen der Fahrgäste die Postsäcke von Bord gebracht werden mußten ... Weitere Klagen bezogen sich auf die Nichteinhaltung des Fahrplans. Daran war jedoch die Reederei schuldlos denn sie war verpflichtet, in Schanghai die Ankunft der Lloyd-Dampfer aus Europa abzuwarten, die gar zu oft mit Verspätung in diesem Hafen einliefen ...

Um allen Anforderungen gerecht zu werden, kaufte Michael Jebsen am 15. Oktober 1898 den Doppelschraubendampfer Santelmo aus englischem Besitz, um ihn als **Dampfer „Tsintau“** in der Passagierfahrt nach Kiautschou zu verwenden ... Auf Wunsch des Reichspostamtes wurden ab 1900 neben Kiautschou (Tsingtau), Tschifu und Tientsin/Taku auch noch Chin Wan Tao sowie Peithaho und Shanhaikwan angefahren. Während des Sommers ließ sich dieser Dienst leicht durchführen, aber während der Wintermonate ergaben sich daraus Schwierigkeiten. Da Tientsin eingefroren war, endete die Postdampferlinie in Tschifu, so daß hinsichtlich der Bedienung der drei anderen kleinen Häfen besondere Abmachungen getroffen werden mußten ... Als beste Lösung erwies sich hier der Abschluß einer Zeitcharter für Dampfer Apenrade, der neben Dampfer Mathilde auf dieser „Nordroute“ eingesetzt war. Auf der „Südroute“ dagegen, d. h. zwischen Schanghai und Tsingtau/Kiautschou, verkehrten die beiden Dampfer Tsintau und Knivsberg ...

Um Klagen begegnen zu können, hatte die Reederei M. Jebsen beschlossen, bei den Howaldtswerken einen Neubau für die Tsingtau-Linie zu bestellen, der Anfang Dezember 1900 von Kiel aus die Reise antrat. Der 1738 BRT große **Dampfer „Gouverneur Jaeschke“** hatte 15 Kabinen für je zwei Personen in der ersten Klasse, in der zweiten Klasse konnten in sechs Kammern 150 Personen befördert werden ... Mit dem Ziel, für seine Reichspostdampferlinie nach Ostasien dort Zubringerlinien zu besitzen, hatte der Norddeutsche Lloyd im Dezember 1898 die englische „Scottish Oriental Steam Navigation Company“ aufgekauft. Damit war die Bremer Großreederei in den Besitz von 26 Dampfern gekommen, die vornehmlich von Singapur aus im Küstendienst verkehrten. Dieser Machtzuwachs ließ den großen Widersacher des Lloyd, Generaldirektor Albert Ballin von der HAPAG in Hamburg, nicht ruhen, seine Gesellschaft mußte nun ebenfalls eine ostasiatische Kü-

stenlinie haben, das Opfer wurde die Tsingtau-Linie der Reederei M. Jebsen. Im Februar 1901 traf Ballin in Ostasien ein, er nahm sofort die Verbindung mit Jebsen und Co. auf, denen er ein Kaufangebot unterbreitete, zugleich aber auch erklärte, daß die HAPAG mit Menzell im Fall des Scheiterns der Verhandlungen eine Konkurrenzlinie nach Tsingtau einrichten würde (von Schanghai aus) ...

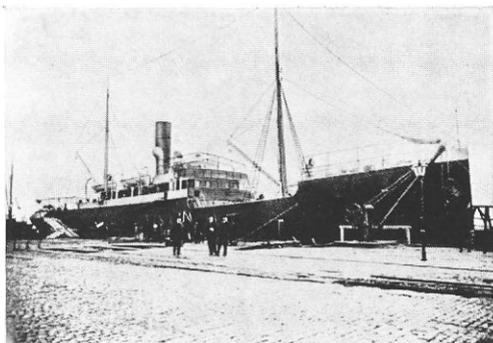
So ging Jacob Jebsen schließlich schweren Herzens auf Ballins Angebote ein und verkaufte an ihn die Tsintau ... Für Dampfer Tsintau zahlte sie 500 000 Mark, für Gouverneur Jaeschke 930 000 Mark. Für 1 430 000 Mark übernahm Ballin die Tsingtau-Linie einschließlich des Kontrakts mit dem Reichspostamt. Soweit das Buch von Ernst Hieke. Die Dampfer Knivsberg und Mathilde fuhren weiter in Charter der HAPAG.

Über den Stand der Dinge nach der Rückkehr Ballins aus China gibt das Buch „Albert Ballin“ von Bernhard Huldermann Auskunft (gedruckt im Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg i. O. / Berlin 1922.) Es heißt dort auf Seite 134:

„An geschäftlich wichtigen Unternehmungen der Reise ist folgendes hervorzuheben:

1. Die Errichtung einer eigenen Niederlassung der HAPAG in Hongkong.
2. Der Erwerb der bisher von Diederichsen, Jebsen und Co. betriebenen Reichspostdampferlinie nach Schanghai, Tsingtau und Tientsin.
3. Der Erwerb der bisher von Rickmers betriebenen Yangtse-Linie.
4. Der gemeinsam mit den Häusern Carlowitz und Arnhold, Carberg und Co. unternommene Ankauf eines großen Terrains vor dem Hafen von Schanghai für die Errichtung von Dock- und Kaianlagen und der Pachtung der sogenannten Eastern

Dampfer „Gouverneur Jaeschke“



6. April 1900.

Der Ostasiatische Lloyd.

# Dampfschiffs-Rhederei M. Jebsen

## FAHRPLAN

der

Dampfer „Knivsberg“, „Tsingtau“ und „Mathilde“.

Deutsche Post	März 28	April 4	April 7	April 12	April 21	April 25	Mai 3	Mai 5	Mai 10	Mai 19	Mai 23	Juni 2	Juni 7	Juni 16	
Französische Post					„ 18					„ 16		Mai 30		Juni 13	
Englische Post															
	„Knivs- berg“	„Tsin- tau“	„Ma- thilde“												
Shanghai	März 28	April 4	April 10	April 15	April 22	April 27	Mai 3	Mai 9	Mai 15	Mai 20	Mai 26	Juni 2	Juni 7	Juni 13	Juni 19
Tsingtau	„ 31	„ 6	„ 12	„ 17	„ 24	„ 29	„ 5	„ 11	„ 17	„ 22	„ 28	„ 4	„ 9	„ 15	„ 21
„	April 2	„ 8	„ 14	„ 19	„ 26	Mai 1	„ 7	„ 13	„ 19	„ 24	„ 30	„ 6	„ 11	„ 17	„ 23
Chefoo	„ 3	„ 9	„ 15	„ 20	„ 27	„ 2	„ 8	„ 14	„ 20	„ 25	„ 31	„ 7	„ 12	„ 18	„ 24
„	„ 4	„ 10	„ 16	„ 21	„ 28	„ 3	„ 9	„ 15	„ 21	„ 26	Juni 1	„ 8	„ 13	„ 19	„ 25
Tientsin	„ 7	„ 13	„ 19	„ 24	Mai 1	„ 6	„ 12	„ 18	„ 24	„ 29	„ 4	„ 11	„ 16	„ 22	„ 28
Chefoo	„ 8	„ 14	„ 20	„ 25	„ 2	„ 7	„ 13	„ 19	„ 25	„ 30	„ 5	„ 12	„ 17	„ 23	„ 29
Tsingtau	„ 9	„ 15	„ 21	„ 26	„ 3	„ 8	„ 14	„ 20	„ 26	„ 31	„ 6	„ 13	„ 18	„ 24	„ 30
Shanghai	„ 11	„ 17	„ 23	„ 28	„ 5	„ 10	„ 16	„ 22	„ 28	Juni 2	„ 8	„ 15	„ 20	„ 26	„ 2
Deutsche Post	„ 14		„ 28			„ 12		„ 26			„ 9		„ 23		

### Agenten:

Jebsen & Co., Melchers & Co., Diederichsen, Jebsen & Co., Anz & Co.,  
 Hongkong. Shanghai und Tientsin. Tsingtau. Chefoo.

Abänderungen des Fahrplanes vorbehalten.

Fahrplan der „Linie Shanghai-Tientsin“ vom 6. April 1900, veröffentlicht in der deutschen Zeitung in Shanghai. Die Strecke firmierte zu dieser Zeit noch als „Jebsen-Linie“

Wharf. Aus diesen beiden Unternehmen soll eine separate Aktiengesellschaft geschaffen werden.

5. Die Errichtung eines vorläufigen Büros in Schanghai ...“

Nach der Übernahme der „Linie Shanghai-Tientsin“ durch die HAPAG Anfang April 1901 wurde der Vertrag mit der Reichspost vom 12./16. Februar 1900, der ebenfalls übernommen worden war, am 21./23. Juni 1903 durch Ergänzungsparagrafen erweitert. Eine bedeutendere Änderung des Abkommens mit der Kaiserlichen Reichspost erfolgte am 12./16. Februar 1909. Jetzt wurde die Linienführung der Schiffe geändert, zwei Dampfer wurden fahrplanmäßig die

**Linie:** Schanghai — Tsingtau — Tschifu — Tientsin und zurück  
zwei andere die

**Linie:** Schanghai — Tsingtau — Dairen (Dalny) — Tientsin und zurück.

Sonst änderte sich nichts Besonderes, es kam ein neuer Dampfer auf der Linie Dairen zum Einsatz (**Dampfer „Loongmoon“**). Die Post wurde auf die übliche Art weitergeleitet, nur findet man hin und wieder auf Briefen und Karten einen Durchgangsstempel von Dairen, der damit die Linienführung angibt.

Schon 1905 waren zwei neue Dampfer: **„Staatssekretär Kraetke“** und **„Admiral von Tirpitz“** neu in Fahrt genommen worden. Von beiden ist bekannt, daß sie einen Poststempel an Bord führten (von Dampfer „Loongmoon“ dagegen noch kein Poststempel nachgewiesen.) 1907 kam dann noch **Dampfer „Sikiang“** auf der „Linie Shanghai-Tientsin“ dazu, auch hier war eine Seepost mit eigenem Stempel an Bord. Langstempel mit Schiffsnamen (für Einschreiben und andere Postformulare) sind dagegen nur von den Dampfern Sikiang und Staatssekretär Kraetke bekannt.

Die Linien wurden bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges unverändert weiter betrieben. Die letzte Schiffsfahrtsliste des Lloyds und der HAPAG, Schanghai, erschien am 7. August 1914 in der deutschen Zeitung in China, dem „Ostasiatischen Lloyd“ (siehe Abbildung). Am 14. August 1914 meldete die gleiche Zeitung:

**Mitteilung** des Norddeutschen Lloyds: Infolge Ausbruch des Krieges finden vorläufig keine Fahrten statt!

**Mitteilung** der Hamburg - Amerika - Linie: Bis auf weiteres finden keine Abfahrten statt.

Damit enden die Reichspostdampferlinie und der Postverkehr auf den deutschen Schiffen.

## Die Ausrüstung der Dampfer mit Seepoststempeln

Die ovalen Stempel der Deutschen Seepost der „Linie Shanghai-Tientsin“ sowie fast alle anderen Poststempel der deutschen Kolonial- und Auslandspostämter, wurden bei der Firma Th. Gleichmann in Berlin hergestellt. Die Firma hatte ein Stempelmusterbuch, in das von allen fertiggestellten Stempeln ein oder mehrere Probeabdrucke abgeschlagen wurden. Dieses Stempelmusterbuch war nach dem Zweiten Weltkrieg noch vorhanden, und auf Anfrage teilte die Firma mit:

**„Wir haben mit dem Abdruck in unserem Musterbuch immer nur den Ablieferungstag an den Auftraggeber festgehalten. Die ersten vier Stempel der ‚Linie Shanghai-Tientsin‘ mit Kennbuchstaben: Stern, a, b und c sind bei uns mit dem Datum vom 2. 2. 1901 abgedruckt und wahrscheinlich auch geliefert worden. Den Stempel ‚Linie Shanghai-Tientsin‘ mit Kennbuchstabe d (Schanghai mit Schreibweise Sch) haben wir in unserem Musterbuch mit Datum vom 16. 9. 1906 und haben ihn an diesem Tage auch an die Postbehörden in Berlin abgeliefert.**

Th. Gleichmann, Berlin“

Über den anderen Stempel (aus Holz) der „Linie Shanghai-Tientsin“, ebenfalls Schanghai mit Sch geschrieben, konnte die Firma Gleichmann keine Auskunft geben.

**Dieser Stempel wurde sehr wahrscheinlich in China hergestellt, er ist aus Holz geschnitzt und zeigt weder Datum noch Kennbuchstabe.**

Beschafft wurde er vermutlich, um einem dringenden Bedürfnis abzuhelfen, um den neu eingestellten **Dampfer „Peiho“** mit einer Postausrüstung versehen zu können, als er zusätzlich zu den anderen Schiffen in den Liniendienst eingestellt wurde. Alle bisher bekannten Abschlüsse auf Ganzstücken liegen in der Zeit vor der Beschaffung des von der Firma Gleichmann hergestellten Stempels mit Kennbuchstabe „d“. Vermutlich wurde der Holzstempel wieder aus dem Verkehr genommen und zur Postdirektion für China nach Schanghai abgegeben, als der endgültige Stempel aus Berlin eingetroffen war. Heute ist er im Archiv der Postbehörden der DDR in Berlin.

Rechnet man vom Tage der Lieferung der ersten vier Stempel der „Linie Shanghai-Tien-

Deutsche Post	ab	24. März	1. April	12. April	19. April	27. April	2. Mai	7. Mai	11. Mai	14. Mai	21. Mai	28. Mai	3. Juni	10. Juni	17. Juni	24. Juni	1. Juli	8. Juli	15. Juli	22. Juli	29. Juli	5. Aug.	12. Aug.	19. Aug.	26. Aug.	1. Sept.	8. Sept.	15. Sept.	22. Sept.	29. Sept.	6. Okt.	13. Okt.	20. Okt.	27. Okt.	3. Nov.	10. Nov.	17. Nov.	24. Nov.	1. Dez.	8. Dez.	15. Dez.	22. Dez.	29. Dez.													
Englische Post	ab	11. März	22. März	27. März	2. April	6. April	11. April	17. April	24. April	1. Mai	8. Mai	15. Mai	22. Mai	29. Mai	5. Juni	12. Juni	19. Juni	26. Juni	3. Juli	10. Juli	17. Juli	24. Juli	31. Juli	7. Aug.	14. Aug.	21. Aug.	28. Aug.	4. Sept.	11. Sept.	18. Sept.	25. Sept.	1. Okt.	8. Okt.	15. Okt.	22. Okt.	29. Okt.	5. Nov.	12. Nov.	19. Nov.	26. Nov.	3. Dez.	10. Dez.	17. Dez.	24. Dez.	31. Dez.											
Frankenische Post	ab	11. März	22. März	27. März	2. April	6. April	11. April	17. April	24. April	1. Mai	8. Mai	15. Mai	22. Mai	29. Mai	5. Juni	12. Juni	19. Juni	26. Juni	3. Juli	10. Juli	17. Juli	24. Juli	31. Juli	7. Aug.	14. Aug.	21. Aug.	28. Aug.	4. Sept.	11. Sept.	18. Sept.	25. Sept.	1. Okt.	8. Okt.	15. Okt.	22. Okt.	29. Okt.	5. Nov.	12. Nov.	19. Nov.	26. Nov.	3. Dez.	10. Dez.	17. Dez.	24. Dez.	31. Dez.											
Shanghai	ab	15. März	30. März	30. März	30. März	4. April	8. April	15. April	22. April	29. April	6. Mai	13. Mai	20. Mai	27. Mai	3. Juni	10. Juni	17. Juni	24. Juni	1. Juli	8. Juli	15. Juli	22. Juli	29. Juli	5. Aug.	12. Aug.	19. Aug.	26. Aug.	1. Sept.	8. Sept.	15. Sept.	22. Sept.	29. Sept.	6. Okt.	13. Okt.	20. Okt.	27. Okt.	3. Nov.	10. Nov.	17. Nov.	24. Nov.	1. Dez.	8. Dez.	15. Dez.	22. Dez.	29. Dez.											
Tsingtau	ab	17. März	22. März	27. März	2. April	6. April	11. April	17. April	24. April	1. Mai	8. Mai	15. Mai	22. Mai	29. Mai	5. Juni	12. Juni	19. Juni	26. Juni	3. Juli	10. Juli	17. Juli	24. Juli	31. Juli	7. Aug.	14. Aug.	21. Aug.	28. Aug.	4. Sept.	11. Sept.	18. Sept.	25. Sept.	1. Okt.	8. Okt.	15. Okt.	22. Okt.	29. Okt.	5. Nov.	12. Nov.	19. Nov.	26. Nov.	3. Dez.	10. Dez.	17. Dez.	24. Dez.	31. Dez.											
Chefoo	ab	18. März	24. März	29. März	3. April	8. April	13. April	18. April	24. April	30. April	6. Mai	13. Mai	20. Mai	27. Mai	3. Juni	10. Juni	17. Juni	24. Juni	1. Juli	8. Juli	15. Juli	22. Juli	29. Juli	5. Aug.	12. Aug.	19. Aug.	26. Aug.	1. Sept.	8. Sept.	15. Sept.	22. Sept.	29. Sept.	6. Okt.	13. Okt.	20. Okt.	27. Okt.	3. Nov.	10. Nov.	17. Nov.	24. Nov.	1. Dez.	8. Dez.	15. Dez.	22. Dez.	29. Dez.											
Tongku	ab	21. März	28. März	31. März	4. April	9. April	14. April	19. April	24. April	30. April	6. Mai	13. Mai	20. Mai	27. Mai	3. Juni	10. Juni	17. Juni	24. Juni	1. Juli	8. Juli	15. Juli	22. Juli	29. Juli	5. Aug.	12. Aug.	19. Aug.	26. Aug.	1. Sept.	8. Sept.	15. Sept.	22. Sept.	29. Sept.	6. Okt.	13. Okt.	20. Okt.	27. Okt.	3. Nov.	10. Nov.	17. Nov.	24. Nov.	1. Dez.	8. Dez.	15. Dez.	22. Dez.	29. Dez.											
Tongku	ab	24. März	30. März	31. März	4. April	9. April	14. April	19. April	24. April	30. April	6. Mai	13. Mai	20. Mai	27. Mai	3. Juni	10. Juni	17. Juni	24. Juni	1. Juli	8. Juli	15. Juli	22. Juli	29. Juli	5. Aug.	12. Aug.	19. Aug.	26. Aug.	1. Sept.	8. Sept.	15. Sept.	22. Sept.	29. Sept.	6. Okt.	13. Okt.	20. Okt.	27. Okt.	3. Nov.	10. Nov.	17. Nov.	24. Nov.	1. Dez.	8. Dez.	15. Dez.	22. Dez.	29. Dez.											
Chefoo	ab	25. März	30. März	31. März	4. April	9. April	14. April	19. April	24. April	30. April	6. Mai	13. Mai	20. Mai	27. Mai	3. Juni	10. Juni	17. Juni	24. Juni	1. Juli	8. Juli	15. Juli	22. Juli	29. Juli	5. Aug.	12. Aug.	19. Aug.	26. Aug.	1. Sept.	8. Sept.	15. Sept.	22. Sept.	29. Sept.	6. Okt.	13. Okt.	20. Okt.	27. Okt.	3. Nov.	10. Nov.	17. Nov.	24. Nov.	1. Dez.	8. Dez.	15. Dez.	22. Dez.	29. Dez.											
Tsingtau	ab	26. März	31. März	31. März	4. April	9. April	14. April	19. April	24. April	30. April	6. Mai	13. Mai	20. Mai	27. Mai	3. Juni	10. Juni	17. Juni	24. Juni	1. Juli	8. Juli	15. Juli	22. Juli	29. Juli	5. Aug.	12. Aug.	19. Aug.	26. Aug.	1. Sept.	8. Sept.	15. Sept.	22. Sept.	29. Sept.	6. Okt.	13. Okt.	20. Okt.	27. Okt.	3. Nov.	10. Nov.	17. Nov.	24. Nov.	1. Dez.	8. Dez.	15. Dez.	22. Dez.	29. Dez.											
Shanghai	ab	28. März	2. April	7. April	12. April	17. April	22. April	27. April	2. Mai	7. Mai	12. Mai	17. Mai	22. Mai	27. Mai	1. Juni	6. Juni	11. Juni	16. Juni	21. Juni	26. Juni	1. Juli	6. Juli	11. Juli	16. Juli	21. Juli	26. Juli	31. Juli	5. Aug.	10. Aug.	15. Aug.	20. Aug.	25. Aug.	30. Aug.	4. Sept.	9. Sept.	14. Sept.	19. Sept.	24. Sept.	29. Sept.	4. Okt.	9. Okt.	14. Okt.	19. Okt.	24. Okt.	29. Okt.	3. Nov.	8. Nov.	13. Nov.	18. Nov.	23. Nov.	28. Nov.	3. Dez.	8. Dez.	13. Dez.	18. Dez.	23. Dez.
Deutsche Post	ab	24. März	1. April	12. April	19. April	27. April	2. Mai	7. Mai	11. Mai	14. Mai	21. Mai	28. Mai	3. Juni	10. Juni	17. Juni	24. Juni	1. Juli	8. Juli	15. Juli	22. Juli	29. Juli	5. Aug.	12. Aug.	19. Aug.	26. Aug.	1. Sept.	8. Sept.	15. Sept.	22. Sept.	29. Sept.	6. Okt.	13. Okt.	20. Okt.	27. Okt.	3. Nov.	10. Nov.	17. Nov.	24. Nov.	1. Dez.	8. Dez.	15. Dez.	22. Dez.	29. Dez.													
Englische Post	ab	11. März	22. März	27. März	2. April	6. April	11. April	17. April	24. April	1. Mai	8. Mai	15. Mai	22. Mai	29. Mai	5. Juni	12. Juni	19. Juni	26. Juni	3. Juli	10. Juli	17. Juli	24. Juli	31. Juli	7. Aug.	14. Aug.	21. Aug.	28. Aug.	4. Sept.	11. Sept.	18. Sept.	25. Sept.	1. Okt.	8. Okt.	15. Okt.	22. Okt.	29. Okt.	5. Nov.	12. Nov.	19. Nov.	26. Nov.	3. Dez.	10. Dez.	17. Dez.	24. Dez.	31. Dez.											
Frankenische Post	ab	11. März	22. März	27. März	2. April	6. April	11. April	17. April	24. April	1. Mai	8. Mai	15. Mai	22. Mai	29. Mai	5. Juni	12. Juni	19. Juni	26. Juni	3. Juli	10. Juli	17. Juli	24. Juli	31. Juli	7. Aug.	14. Aug.	21. Aug.	28. Aug.	4. Sept.	11. Sept.	18. Sept.	25. Sept.	1. Okt.	8. Okt.	15. Okt.	22. Okt.	29. Okt.	5. Nov.	12. Nov.	19. Nov.	26. Nov.	3. Dez.	10. Dez.	17. Dez.	24. Dez.	31. Dez.											

**Argentinien:**  
**Jepsen & Co.,** **Melchers & Co.,** **Diederichsen, Jepsen & Co.,**  
**Hauptstadt:** **Shanghai und Tientsin.**  
**Telegraphen und Ozean.**

Abfahrtszeiten der Fahrpläne vorstehend.

Fahrplan der Linie Shanghai-Tientsin vom 15. März 1902 bis zum 8. Dezember 1902. In regelmäßigen Turn führen die Dampfer „Knivsberg“, „Tsintau“ und „Gouverneur Jaeschke“. Außer den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Dampfer ist auch Ankunft und Abgang der französischen, der englischen und der deutschen Post in Schanghai vermerkt. Der Fahrplan ist leider nicht vollständig, es fehlen die Kopfsellen, aus denen sich Interessantes zu erfahren gewesen wäre.

tsin“ (mit Kennbuchstaben: Stern, a, b und c) von Berlin nach China mit etwa sieben bis acht Wochen,

dann könnte der vermutliche Erstgebrauch des ersten Stempels noch im März 1901 gewesen sein. Wahrscheinlich sind nicht alle vier Stempel am selben Tage erstmals eingesetzt worden, sondern erst jeweils mit der Abfahrt eines Dampfers laut Fahrplan. Der Erstgebrauch des Stempels „d“ könnte etwa Mitte Oktober 1906 sein, da die Liefere-

rung zu dieser Zeit mittels der transsibirischen Eisenbahn wesentlich schneller erfolgte als dies 1901 per Schiff der Fall war.

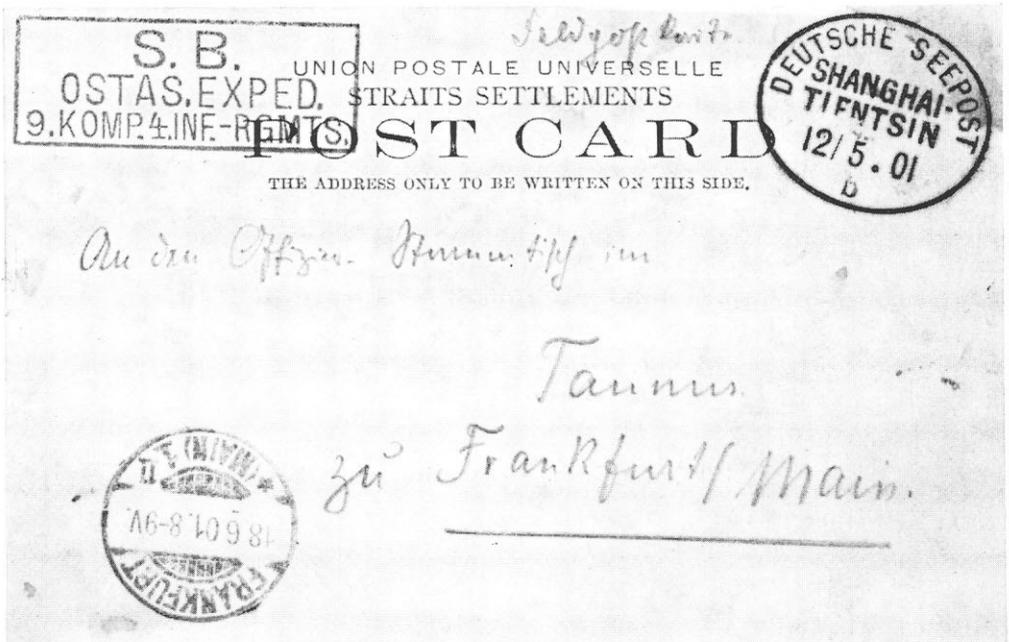
Somit sind die genauen Frühdaten der Stempel der „Linie Shanghai–Tientsin“ noch zu erforschen. Nachstehend die bisher festgestellten Früh- und Spätdaten. Die Stempel wanderten von Schiff zu Schiff (außer Holzstempel und Stempel „d“), so daß schriftliche Absenderangaben der verschiedenen Dampfer vorkommen.

## Verwendungszeit der Stempel

Diese Liste ist in über 15jähriger Beobachtung der Stempelabschläge entstanden. Sie kann sich durch das Auftauchen von früheren

oder späteren Daten ändern. Bisher wurden folgende Früh- und Spätdaten auf Marken DP China und Kiatschou registriert:

<b>Stempel:</b> Stern	=	4. 10. 1901	–	23. 2. 1914
a	=	31. 5. 1901	–	1. 6. 1914
b	=	12. 5. 1901	–	17. 2. 1913
c	=	21. 6. 1901	–	8. 9. 1912
Holzstempel	=	31. 7. 1906	–	21. 8. 1906
d	=	15. 11. 1906	–	6. 2. 1908



Feldpostkarte mit Stempel „b“ mit Aushilfsjahreszahl „01“, die von mehreren Tagen des Monats Mai 1901 belegt ist und vermutlich während des ganzen Monats

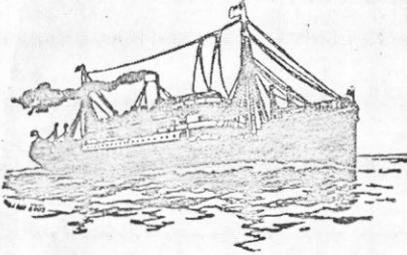
benutzt wurde. Aus den anderen Monaten von 1901 ist die Jahreszahl bekannt, bei der die Ziffer „1“ den üblichen Aufstrich hat.

# Hamburg-Amerika Linie

Bruttotonnengehalt: 1,360,860 Tonn

Nächste Abfahrten nach Europa:

In Gemeinschaft mit der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“  
von Shanghai



nach Havre, Bremen u. Hamburg  
D. „Markomanna“, Kapitän Faass, ca. 8ten Aug.  
nach Marseille, Rotterdam, Hamburg u. Antwerpen  
D. „O. J. D. Ahlers“, Kapitän Eolbo, ca. 21sten August.  
nach Havre, Emden und Hamburg,  
D. „Senegambia“, Kapitän Mackeprang, ca. 21sten Aug  
nach Genoa, Havre und Hamburg,  
D. „Holsatia“, Kapitän Delfat, ca. 4ten September  
nach Havre, Bremen und Hamburg  
D. „Scandia“, Kapitän Jochims, ca. 18ten September

Die Dampfer nehmen Ladung in Durchfracht nach Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Kopenhagen, Lissabon, Oporto, London, Liverpool, Glasgow, Triest, Genoa, den Häfen der Levante, des Schwarzen Meeres und nach baltischen Häfen, nach nord- und südamerikanischen Häfen, sowie auch nach den Plätzen des Roten Meers und Persischen Golfs mit Umladung in Port-Said in die Dampfer des Arabisch-Persischen Dienstes.

Nächste Ankünfte von Europa:

D. „Scandia“ . . . . . ca. 20sten August 1914

Nächste Abfahrten nach Vancouver (BC) Seattle, Tacoma & Portland (Oregon)

D. „Andalusia“, Kapitän Hennecke, ca. 2ten August von Hongkong.  
D. „Uckermark“ Kapitän Meisner, ca. 17ten September „  
D. „Brasilia“, Kapitän Buch, ca. 12ten Oktober „

## Reichspostdampfer-Linie

Sommer-Fahrplan 1914.

Änderungen vorbehalten!

**Schanghai—Tsingtau—Tschifu—Tientsin und zurück.**

Dampfer „Staatssekretär Kraetke“ und „Gouverneur Jaeschke“

ab Schanghai Mittwoch 3 Uhr Nachmittags  
an Tsingtau Freitag Morgens  
ab Tsingtau Freitag Nachmittags  
an Tschifu Sonnabend Nachmittags  
ab Tschifu Sonnabend Nachmittags  
an Tientsin Sonntag Nachmittags

ab Tientsin Mittwoch  
an Tschifu Donnerstag Morgens  
ab Tschifu Donnerstag Mittags  
an Tsingtau Freitag Morgens  
ab Tsingtau Sonnabend Abends 6.30 Uhr  
an Schanghai Montag Morgens

**Schanghai—Tsingtau—Dairen—Tientsin und zurück.**

Dampfer „Siklang“ (14 tägig)

ab Schanghai Sonnabend 9 Uhr Morgens  
an Tsingtau Sonntag Abends  
ab Tsingtau Montag Nachmittags  
an Dairen Dienstag Nachmittags  
ab Dairen Mittwoch Morgens  
an Tientsin Donnerstag Morgens

ab Tientsin Sonnabend  
an Dairen Sonntag Vormittags  
ab Dairen Sonntag Vormittags  
an Tsingtau Montag Mittags  
ab Tsingtau Dienstag Abends 6.30 Uhr  
an Schanghai Donnerstag Morgens

Dampfer „Loongmoon“ (14 tägig)

ab Schanghai Sonnabend 9 Uhr Morgens  
an Tsingtau Sonntag Abends  
ab Tsingtau Montag Nachmittags  
an Dairen Dienstag Nachmittags

ab Dairen Sonntag Vormittags  
an Tsingtau Montag Mittags  
ab Tsingtau Dienstag Abends 6.30 Uhr  
an Schanghai Donnerstag Morgens

Eisenbahn-Anschluss: in Tsingtau an den Zug nach und von Peking/Tientsin.  
in Dairen an die „Wagon-Lits“ Züge nach und von Europa.

Rückfahrkarten I. Klasse haben Gültigkeit für die Dampfer der  
Kailan Mining Administration  
South Manchuria Railway Co.  
Indo-China Steam Navg. Co., Ltd.  
China Steam Navigation Co., Ltd.

Nähere Auskunft erteilen:

in Tsingtau: Hamburg-Amerika Linie  
in Tschifu: H. Diederichsen & Co.  
in Dairen: Arnhold, Kerberg & Co.  
in Tientsin: Carlowitz & Co.  
in Peking: Wm. Forbes & Co.  
und

**Hamburg-Amerika Linie**

Filliale Shanghai

Telephon 494

Vom Holzstempel liegen bisher nur die abgebildeten beiden Stücke vor: notiert sind die frühesten Durchgangsdaten der angebrachten Stempel. Weitere drei Briefstücke und eine lose Marke zeigen keinerlei Hinweise auf die Verwendungszeit.

Feldpostkarten und -briefe sind mit den Seepoststempeln (nur Unterscheidungszeichen Stern sowie a, b und c) ebenfalls möglich. Ende der Feldpost: am 31. 8. 1901. Aus der Zeit danach sind portofrei beförderte Dienstbriefe mit den Seepoststempeln bekannt, die unterwegs von Einheiten des Ostasiatischen Kreuzergeschwaders die keine eigenen Stempel der Kaiserlichen Marine-Schiffspost an Bord hatten übernommen wurden.

Obwohl schon während der Zeit, als noch keine Seepoststempel an Bord der Schiffe benutzt wurden, von den Zahlmeistern und Kapitänen Briefe und Karten angenommen und beim nächsten deutschen Postamt abgegeben wurden, sind bisher keine Belegstücke bekannt, bei denen handschriftliche Entwertungen mit Datum und Schiffsname, wie es in anderen Seegebieten vorgekommen ist, angebracht sind. Sämtliche Post scheint unbearbeitet von Bord der Schiffe weitergeleitet zu sein; es läßt sich also nur am Text der Mitteilungen oder am schriftlichen Absender mit Schiffsangabe feststellen, ob der Brief oder die Karte von Bord eines Schiffes der „Linie Shanghai–Tientsin“ stammt.

**Die Stempel der „Linie Shanghai-Tientsin“ kommen auf Marken der Deutschen Post in China sowie auf Marken des Schutzgebietes von Kiautschou vor, es lassen sich also zwei Sammelgebiete unterscheiden im Gegensatz zu den Stempeln der „Yangtse-Linie“, die nur auf Marken der Deutschen Post in China vorkommen können.**

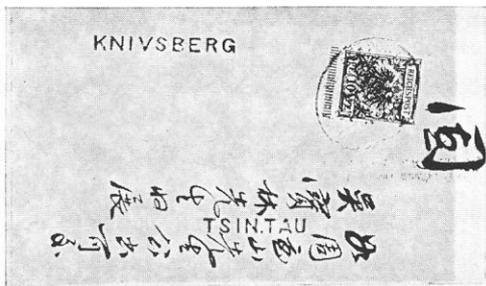
Ab 1904 konnten an Bord der Schiffe auch Einschreiben aufgegeben werden, die ebenfalls erst beim nächst erreichbaren deutschen Postamt einen Einschreibezettel bekamen. Solche Poststücke sollten vorschriftsmäßig einen

entsprechenden Namenstempel des Dampfers erhalten, um die Herkunft des Einschreibens zu beweisen. Es hatten jedoch nicht alle Schiffe einen derartigen Stempel; bekannt bisher:

**„STAATSEKRETÄR KRAETKE“**

**S. S. „SIKIANG.“**

Ob der Namenstempel des Dampfers „Knivsberg“ (Abbildung auf Brief) an Bord des Schiffes oder als „Leitstempel“ vom Absender angebracht wurde ist noch nicht festgestellt und könnte erst durch Vorlage eines weiteren Belegstückes bewiesen werden.



Die Zahlmeister der Schiffe bekamen die Ausrüstungen der Seepost einschließlich Poststempel bei der Deutschen Post in Shanghai. Die Stempel mit den verschiedenen Unterscheidungsbuchstaben wechselten von Dampfer zu Dampfer, es kommen viele Stempelabschläge ohne Unterscheidungsbuchstaben vor. Die Kennbuchstaben waren zwar im Stempel eingesetzt, druckten beim Abschlag aber nicht mit.

Der gesamte Postdienst auf der „Linie Shanghai-Tientsin“ wurde ab 1911 stark eingeschränkt, da er nur unbefriedigende Ergebnisse erzielte.

Nebenstehende Abbildung zeigt eine vollständige Seite aus der deutschen Zeitung in Shanghai, dem „Ostasiatischen Lloyd“ vom 7. August 1914. Trotz des inzwischen in Europa ausgebrochenen Ersten Weltkrieges werden die Abfahrten noch nach Fahrplan angegeben. Zu dieser Zeit fuhren aber die meisten Dampfer der „Linie Shanghai-Tientsin“ schon als Kohlenversorger für das Kreuzergeschwader des Admirals Graf Spee und kehrten nie wieder nach Shanghai zurück.

# Typenunterschiede der Stempel Kennzeichen „Stern“ bis „c“

(Schreibweise des Wortes „Shanghai“ mit „Sh“)

Die ersten vier Stempel der „Linie Shanghai-Tientsin“, die mit Unterscheidungszeichen: Stern, a, b und c auf dieser Seite aufgeführt

sind, kommen öfter ohne diese Unterscheidungsbuchstaben vor. Dann lassen sie sich an folgenden Merkmalen erkennen:



## Stempel: Stern

Erstes I von Tientsin ganz genau unter dem linken Strich des ersten H des Wortes Shanghai. Wort Tientsin nur ganz unwesentlich länger als Wort Shanghai (ohne Trennungsstrich). Zweites I von Tientsin genau senkrecht unter dem linken Strich des zweiten A von Shanghai.



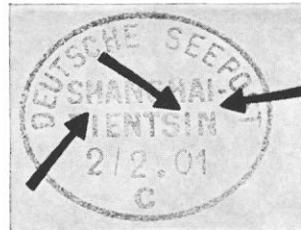
## Stempel: a

Erstes I von Tientsin ganz leicht links unter dem linken Strich des ersten H von Shanghai. Wörter Shanghai und Tientsin genau gleich lang. Zweites I von Tientsin etwas rechts des H in Shanghai.



## Stempel: b

Erstes I des Wortes Tientsin ganz leicht rechts des linken Striches des ersten H in Shanghai. Letzter Buchstabe des Wortes Shanghai genau mitten über dem letzten N in Tientsin. Zweites I von Tientsin genau unter dem linken Balken des zweiten A von Shanghai.



## Stempel c:

Erstes I von Tientsin mitten unter dem H von Shanghai. Wörter Shanghai und Tientsin genau gleich lang. Zweites I von Tientsin in der Mitte unter den beiden Buchstaben HA von Shanghai.

Bei den beiden letzten Stempeln der „Linie Shanghai-Tientsin“ wird das Wort Schanghai mit Sch geschrieben (siehe Seite 812).

## Benutzungsnachweis der Stempel:

### Stempel „Stern“

Auf folgenden Schiffen benutzt:



Dampfer Gouverneur Jaeschke 1902, 1904 und 1905  
Sikiang  
Staatssekretär Kraetke 1909 und 1910

Aus dem Jahr 1907 liegen Stempelabschläge vor, die trotz besonderer Deutlichkeit den Stern nicht zeigen, andere Abschläge aus dem selben Jahr zeigen zwar den Stern als Unterscheidungszeichen, haben aber außer der Jahreszahl „07“ keine Datenangaben. Da sich aus den Stempeln das Unterscheidungszeichen vermutlich herausnehmen ließ, ist hierfür eine Erklärung gegeben.

Von 1911 ist ein Geschäftsbrief der HAPAG bekannt (Firmenname auf dem Umschlag aufgedruckt), der zwar von Bord des Schiffes kam und den Langstempel „Staatssekretär Kraetke“ aufwies, aber in Schanghai mit dem Tagesstempel entwertet wurde (Schweizer Type). Absender war ein Schiffsoffizier. Frankatur der Deutschen Post in China.

### Stempel „a“

Auf folgenden Schiffen benutzt:



Dampfer Mathilde 1901  
Tsintau  
Admiral von Tirpitz Februar 1907  
Staatssekretär Kraetke 1907  
Gouverneur Jaeschke  
Sikiang 1911 und 1913

### Stempel „b“

Auf folgenden Schiffen benutzt:



Dampfer Vorwärts  
Gouverneur Jaeschke 1902 und 1903  
Tsintau Mai 1901 (Feldpost)  
Tsintau Oktober 1901

Sowohl von Anfang als auch vom letzten Tag im Mai 1901 liegen Stempelabschläge mit einer Aushilfsjahreszahl „01“ vor (kopfstehende Tageszahl „10“, die Ziffer „1“ ohne Anstrich), so daß anzunehmen ist, daß diese Aushilfsjahreszahl im ganzen Monat Mai benutzt wurde. Aus anderen Monaten ist die richtige Jahreszahl, wie auf der obigen Abbildung, bekannt.

### Stempel „c“

Auf folgenden Schiffen benutzt:



Dampfer Sikiang Januar 1909 und 1910  
Mathilde

Der Stempel mit Unterscheidungsbuchstabe „c“ befindet sich seit Außerdienststellung wieder in Berlin bei den obersten Postbehörden.

## Holzstempel

ohne Datum und Kennbuchstabe



Die erste Mitteilung über diesen Stempel stammt von Herrn E. Einfeldt und ist in den „Dr.-Ey-Berichten“ Nr. 29/30 vom März 1963 nachzulesen. Dort ist der Holzstempel gleichzeitig ein erstesmal abgebildet. Aufgeführt wurden zwei Abschläge:

### eine Karte:

**die am 31. 7. 1906 im Schutzgebiet von Kiautschou geschrieben ist und einen Ankunftsstempel von Leipzig vom 5. 9. 1906 zeigt sowie ein Brief:**

**aus Schanghai mit Ankunftsstempel der Post in Tsingtau vom 21. 8. 1906.**

Die Karte war eine Ganzsache zu 2 Cents (der Ausgabe für das deutsche Schutzgebiet in Kiautschou), der Brief mit einer 4-Cents-Marke der Deutschen Post in China (Michel-Nummer 30) frankiert.

Mit dem mehrmaligen Auftauchen auf unbestreitbar echten Ganzstucken mußte für das Sammelgebiet „Deutsche Post in China“ ein weiterer Stempel registriert werden, der der weitaus seltenste dieses Gebietes ist. Dieser Stempel war weder Albert Friedemann noch Dr. E. Ey bekannt gewesen. Mittlerweile sind auch einige Briefstucke bekannt, die auf Marken der Deutschen Post in China und auch von Kiautschou den deutlichen Stempelabschlag tragen.

Daß es an der Echtheit des Stempels keinen Zweifel geben kann beweist die Tatsache daß er noch erhalten ist und sich im Archiv der Postbehörden in Berlin befindet. Es wurde anläßlich eines Falschungsprozesses bei den Behörden der DDR ein vollständiges Verzeichnis aller noch nach dem Zweiten Weltkrieg vorhandenen Kolonialstempel angefertigt (mit Musterabschlagen), bei dem sich der Holzstempel befindet. Früher muß er im Reichspostmuseum, ebenfalls in Berlin, gewesen sein.

Für die Feststellung der Gebrauchszeit des Holzstempels können naturgemäß nur Ganzstucke herangezogen werden, auf denen schriftliche Angaben eines Datums zu finden sind. Weitere Anhaltspunkte geben die Durch-

gangs- und Ankunftsstempel. Demnach ist der Holzstempel in der Zeit vor der Beschaffung des Stempels „d“ der „Linie Shanghai-Tientsin“ etwa in der Zeit ab Ende Juli 1906 bis etwa Anfang Oktober 1906 benutzt worden.

## Stempel „d“

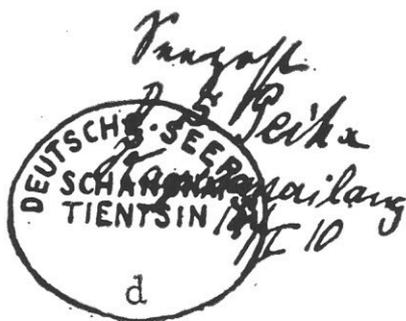
Schanghai mit „SCH“

Der Stempel mit Unterscheidungsbuchstabe „d“ wird im Gegensatz zu den anderen vier Stempeln der „Linie Shanghai-Tientsin“ im Wort „Schanghai“ mit „Sch“ geschrieben. Dieser Stempel kam erst sehr spät in Benützung, er wurde wie die anderen bei der Berliner Stempelfirma Gleichmann angefertigt und ist im Musterbuch der Firma mit Datum vom 16. 9. 1906 abgeschlagen. Da nach Mitteilung dieser Firma alle Stempelabschläge im Musterbuch das Datum der Ablieferung an die Reichspostbehörden in Berlin zeigen, ist anzunehmen, daß er im September 1906 hergestellt wurde.



**Dementsprechend ist als erster Einsatz in China etwa Anfang Oktober 1906 anzunehmen, denn die Lieferung mit der Eisenbahn via Sibirien nach Schanghai wird etwa die Zeit von zwei bis drei Wochen erfordert haben.**

Als Ergebnis der bisherigen Feststellungen ist der Stempel „d“ stets auf Dampfer „Peiho“ eingesetzt gewesen und nicht wie die anderen





## Die Dampfer der „Linie Shanghai-Tientsin“

Es führen nach den bisherigen Feststellungen wenigstens ein Dutzend Schiffe auf der „Linie Shanghai-Tientsin“, einige kürzere Zeit, andere über viele Jahre. Hier eine Aufstellung der Dampfer mit Bauzeit und sonstigen Angaben. Bis auf die Dampfer „Swatow“, „Shantung“, „Apenrade“ und „Loongmoon“ ist auf allen eine Seepost-Ausrüstung nachgewiesen.

### Dampfer „Swatow“

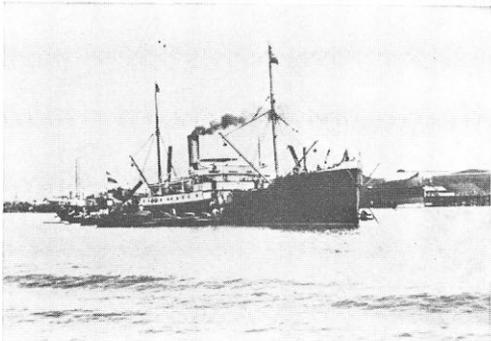
1889 bei Blohm und Voss für die Hamburger Firma F. W. Calles gebaut, schon 1897 im chinesischen Küstendienst gefahren, nach der Besetzung Tsingtau zeitweise an das Ostasiatische Kreuzergeschwader für den Dienst auf der Strecke Tsingtau-Schanghai oder Tsingtau-Tschifu-Taku-Tongku eingesetzt (aus dieser Zeit liegt Post vor, aus deren Inhalt zu ersehen ist, daß das Schiff für das Kreuzergeschwader fuhr). Später an die „Chinesische Küstenfahrtgesellschaft, Hamburg“, unter dem selben Namen. In Lloyds Register noch 1924 als „Swatow Maru“ in japanischem Besitz verzeichnet, 1948 als „Asahi Maru“.

1013 BRT, Länge 66,8 m, 460 PSI.

### Dampfer „Vorwärts“

1895 bei der Kieler Howaldtswerft für die Reederei Jebesen in Apenrade in Nordschleswig gebaut. Das Schiff blieb bis 1911 im Besitz dieser Reederei, wurde aber nach der Übernahme der „Linie Shanghai-Tientsin“ bis Herbst 1905 in Charter der HAPAG genommen. Nachdem es wieder zu Jebesen zurückgekommen war, wurde das Schiff am 19. 1. 1911 nach Japan verkauft, neuer Name „Tenbu Maru“. 1027 BRT.

### Dampfer „Vorwärts“



Ein weiteres Schiff mit dem Namen „Vorwärts“, war das im Bewachungsdienst in China eingesetzte deutsche Flußkanonenboot. Indienststellung bei der Kaiserlichen Marine am 19. 3. 1901. An Bord befand sich der Poststempel Nr. 74 der Kaiserlich Deutschen Marine-Schiffspost.



Dampfer „Staatssekretär Kraetke“

### Dampfer „Staatssekretär Kraetke“

Gebaut 1905 bei der Kieler Howaldtswerft für den ostasiatischen Küstendienst der Hamburg-Amerika-Linie. 2009 Tonnen, Länge 79,25 m, Breite 12,19 m.

Das Schiff fuhr auf der „Linie Shanghai-Tientsin“. Bei Ausbruch des Krieges 1914 in Tsingtau, als Kohlenversorger für das Ostasiatische Kreuzergeschwader bestimmt. Am 2. 8. 1914 aus Tsingtau nach Pagan, dort am 21. 8. eingelaufen. Von Pagan (Marianen) nach Eniwetok-Atoll (Marshall-Inseln). Am 21. 8. 1914 Entlassung aus dem Versorgungstroß durch Graf Spee, im September 1914 nach Honolulu (Hawaii). Dort 1917 durch die USA beschlagnahmt.

### **Dampfer „Gouverneur Jaeschke“**

1900 in Kiel bei der Howaldtswerft im Auftrage der Reederei Jepsen in Apenrade gebaut, Anfang Januar 1901 noch unter dieser Reederei in China auf der „Linie Shanghai-Tientsin“ eingesetzt. Im gleichen Jahr bei der Übernahme des Liniendienstes in China an die HAPAG verkauft, aber weiter auf der gleichen Linie gefahren bis Kriegsausbruch 1914. Benannt war der Dampfer nach dem Gouverneur von Kiautschou, Jaeschke. Im August 1914 in Tsingtau. Mit anderen Kohleversorgern zusammen am 3. 8. 1914 zum Geschwadertreffpunkt des Grafen Spee nach Pagan ausgelaufen, Ankunft am 11. 8. 1914, weiter nach Eniwetok, dort am 21. 8. letzte Kohlenübergabe an das Kreuzergeschwader Graf Spee. Entlassung nach Jaluit (Marshall-Inseln), von dort nach Honolulu, da Jaluit am 29. 9. von den Japanern besetzt wurde. In Honolulu 1917 durch die USA beschlagnahmt.

### **Dampfer „Mathilde I“**

Bei Blohm und Voß in Hamburg 1891 für die Reederei Jepsen in Nordschleswig gebaut. Schon 1898/99 in China auf der „Linie Shanghai-Tientsin“, später auf der gleichen Linie in Charter der HAPAG bis etwa 1905, danach zurück zur Jepsen-Reederei. Am 28. 6. 1905 nach Japan verkauft, neuer Name „Hizen Maru“, noch 1932 unter diesem Namen in Lloyds Register.

957 Tonnen, Länge 65,8 m, 450 PSI.

### **Dampfer „Sikiang“**

1907 in Lübeck für den Liniendienst Shanghai-Tientsin gebaut. Bei Kriegsausbruch im August in Schanghai, übernahm zeitweise den Funkdienst zwischen der deutschen Botschaft in Schanghai und der Gesandtschaft in Peking sowie mit Tsingtau. 1917 in Schanghai durch China beschlagnahmt.

1840 BRT, Länge 79,25 m, Breite 12,19 m.

### **Dampfer „Apenrade II“**

Gebaut 1901 bei Blohm und Voß in Hamburg für die Reederei Jepsen in Apenrade/Nordschleswig. Das Schiff fuhr schon unter Jepsen auf der „Linie Shanghai-Tientsin“ und wurde 1901, bei der Übernahme des Liniendienstes durch die HAPAG, von dieser gechartert um weiter auf der selben Route zu fahren. Nach der Rückgabe an die Reederei Jepsen weiter in der chinesischen Küstenfahrt, am 18. 9. 1903 bei Stonecutter Island (Hongkong) gestrandet, Totalverlust. — 973 BRT.

### **Dampfer „Knivsberg“**

Gebaut 1897 bei der Howaldtswerft in Kiel für die Reederei Jepsen. Zusammen mit Dampfer „Apenrade II“ schon im Liniendienst der „Linie

Shanghai-Tientsin“ als sie von der HAPAG 1901 übernommen wurde; von der HAPAG bis Herbst 1905 gechartert und auf der gleichen Route geblieben, danach zurück zur Reederei Jepsen, die das Schiff am 16. 5. 1911 nach Japan verkauft, neuer Name „Korrigo“. — 1033 BRT.

### **Dampfer „Admiral von Tirpitz“**

1905 in Bremerhaven als Fracht- und Passagierschiff für die „Linie Shanghai-Tientsin“ gebaut, blieb immer auf der selben Linie. 1912 verkauft.

2007 BRT, Länge 79,25 m, Breite 12,19 m.

### **Dampfer „Shantung“**

1900 von der Reederei Rickmers auf eigene Rechnung und auf eigener Werft gebaut. 1901 vom Norddeutschen Lloyd übernommen, weiter in der chinesischen Küstenfahrt. Auch auf der „Linie Shanghai-Tientsin“ gefahren. 1911 nach Muntok in Niederländisch-Indien als „Maras“ verkauft, 1927 weiterverkauft nach Italien, dort unter dem Namen „Nereide“ am 18. 1. 1941 nach Torpedotreffer gesunken.

1967 BRT, 960 PSI.

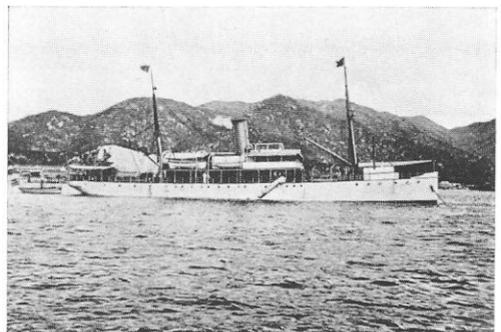
### **Dampfer „Tsintau“**

1891 als „Santelmo“ bei Blackwood and Gordon in Glasgow in Schottland gebaut, am 5. 10. 1899 von der Reederei Jepsen übernommen, die das Schiff auf der „Linie Shanghai-Tientsin“ einsetzte unter dem geänderten Namen „Tsintau“. Nach Übernahme der Linie durch die HAPAG im Frühjahr 1901 ging auch der Dampfer in den Besitz dieser Reederei über und fuhr noch einige Jahre auf dieser Route, später in der erweiterten chinesischen Küstenfahrt. Im April 1910 in Schanghai an eine chinesische Schiffahrtsgesellschaft verkauft, neuer Name „Too-Sui“, später „Kaho“. 1937 als Blockschiff versenkt. — 1588 BRT.

### **Dampfer „Peiho“**

In Kopenhagen 1899 für die East Asiatic Co. bei Burmeister and Wain als „Medan“ gebaut,

Dampfer „Peiho“



im November 1901 vom Norddeutschen Lloyd übernommen. Als Ersatz für den gestrandeten Dampfer „Oceana“ vom 1. April 1904 bis 9. 12. 1904 unter dem Namen „Medan“ auf der Route „Hongkong-Karolinen-Marianen-Marshall Inseln-Sydney“ eingesetzt (Siehe auch Dr.-Ey-Bericht Nr. 45, Seite 768).

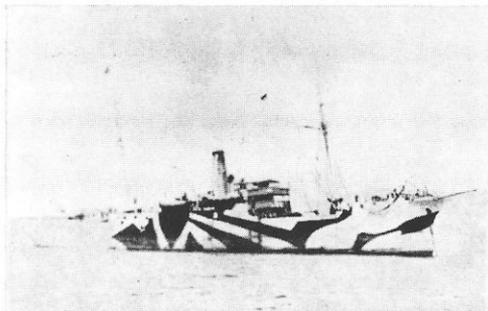
Nach der Umbenennung in „Peiho“ später auf der „Linie Shanghai-Tientsin“. Von Anfang Juli 1908 bis Ende April 1910 auf Expeditionseinsatz (Deutsche Südsee-Expedition) in den deutschen Besitzungen in Mikronesien und Polynesen. Am 12. 5. 1910 als „Tenchin Maru“ nach Japan verkauft. Am 24. 1. 1926 bei Tushima auf Grund gelaufen, Totalverlust. 831 BRT, Länge 57 Meter, Breite 8,61 Meter.

### Dampfer „Loongmoon“

Am 23. 5. 1896 von Wigham, Richardson Co., Newcastle o. T., abgeliefert als Neubau „Loongmoon“ für die „Chinesische Küstenfahrtgesellschaft, Hamburg“. Am 25. 3. 1901 verkauft an die HAPAG, unter dem alten Namen weiter in der chinesischen Fahrt. Erstmals als Liniendampfer der „Linie Shanghai-Tientsin“ vermutlich nach dem Verkauf des Dampfers „Admiral von Tirpitz“ 1912 einge-

setzt, ob eine eigene Postausrüstung an Bord benutzt wurde, ist noch nicht nachgewiesen.

Am 4. 8. 1914 von Tsingtau ausgelaufen als Versorger für das Kreuzergeschwader des Gra-



Dampfer „Loongmoon“

fen Spee nach Pagan, hier am 12. 8. 1914 eingelaufen. Im Oktober 1914 in Honolulu, dort im April 1917 durch die USA beschlagnahmt, später umbenannt in „Coosa“. 1924 abgewrackt.

1971 BRT, 86,9 m lang, 11,63 m breit, 11,5 kn schnell. 17 Kabinen erster Klasse, 150 Zwischendeckpassagierplätze.

## „Yangtse-Linie“

1900/03 bis 1914

Die entscheidenden Anfänge der deutschen Flußschiffahrt auf dem Yangtsekiang gehen in die Zeit um die Jahrhundertwende zurück, als die Bremer Reederei Rickmers und der Norddeutsche Lloyd ihre Dampfer erstmals fahrplanmäßig zwischen Schanghai – Tschinkiang – Hankau fahren ließen. Auch wurde Ende 1900 der Versuch unternommen über Hankau hinaus bis Itschang und Tschinking zu kommen.

Die damit eingerichtete deutsche Yangtse-Linienschiffahrt ermöglichte die Eröffnung deutscher Postagenturen in Hankau (am 1. April 1901) und in Tschink'ang (28. Oktober 1901).

1901 löste die Firma Rickmers (Rickmers und Arnhold, Karberg und Co., die gemeinsam die Yangtse-Fahrt betrieben) die mit dem Norddeutschen Lloyd (der seine Schiffe unter der Flagge der Reederei Melchers auf dem Yangtse fahren ließ) eingegangenen Abmachungen und überließ ihre beiden Yangtse-Dampfer „Sui-An“ und „Sui-Tai“ (beide Baujahr 1900) sowie ihren gesamten Anteil an der chinesischen Flußfahrt der Hamburg-Amerika-Linie, die nunmehr zu einer Zusammenarbeit mit dem Norddeutschen Lloyd kam, nachdem Albert Ballin, der Chef der HAPAG, in China geweiht hatte und Anteile und Schiffe der Reederei Rickmers gekauft hatte.

Ab 1901 fuhren unter dieser zusammengesetzten Gruppe auf dem Yangtse fünf deutsche Schiffe: vier Dampfer verkehrten fahrplanmäßig auf dem unteren Flußlauf zwischen Schanghai und Hankau und ein weiteres Schiff auf dem oberen Teil zwischen Hankau und Itschang (Schanghai bis Itschang ca. 1600 km). Das zu einer ersten Oberlaufreise am 27. Dezember 1900 aus Schanghai ausgegangene Radschiff „Su-Hsiang“ war 45 Meilen oberhalb Itschang gesunken. Dafür kam ein anderer Dampfer in Fahrt. Es gab bis 1903 wöchentlich vier planmäßige Abfahrten ab Schanghai. Aber die Konkurrenz war groß; außer der deutschen Linie verkehrten noch chinesische, japanische, englische, französische und andere Schiffe auf dem Yangtse.

Schon ab 1904 wurde der Verkehr ab Hankau zu den Orten weiter oberhalb des Flußlaufes stark eingeschränkt.

Bisher wurden auf dem Yangtse folgende Schiffe festgestellt die, zu verschiedenen Reedereien gehörend, bis 1914 den Verkehr unter deutscher Flagge aufrechterhielten:

**Dampfer „Mei-Dah“**  
**Dampfer „Sui-An“**  
**Dampfer „Mei-Shun“**  
**Dampfer „Mei-Lee“**  
**Dampfer „Sui-Tai“**

Davon fuhren noch um 1935 die Dampfer Sui-An und Sui-Tai unter dem gleichen Namen in der chinesischen Küstenfahrt. Während der deutschen Zeit auf dem Yangtse eingesetzt, haben sie nie das Schutzgebiet von Kiautschou berührt, dessen Briefmarken deshalb auch nicht mit den ab 1903 benutzten Poststempeln der „Yangtse-Linie“ der Deutschen Seepost entwertet vorkommen können.

Der Postdienst auf den Schiffen der „Yangtse-Linie“ begann schon mit dem ersten Einsatz der Dampfer. Aus der Zeit vor der Einführung der Deutschen Seepost (mit eigenen ovalen Poststempeln) liegen in Orten am Flußlauf gestempelte Poststücke vor, aus deren schriftlichen Mitteilungen zu erkennen ist, daß sie während der Fahrt auf dem Yangtsekiang geschrieben wurden. Die Kapitäne oder Zahlmeister waren verpflichtet alle Briefe und Postkarten anzunehmen, sie gaben sie bei den deutschen Postämtern während der Haltestationen am Yangtse unbearbeitet ab. Von Dampfer „Mei-Shun“ liegen auch mittels Langstempel mit Inschrift „DAMPFER MEI-SHUN“ entwertete Postkarten vor, die an Bord während der Fahrt geschrieben waren und nach Tschinkiang gingen. Diese Aushilfsmaßnahme wurde während der Reise flußabwärts getroffen, weil die Mitnahme der Post bis nach Schanghai eine Verzögerung der Zustellung um mehrere Tage bedeutet hätte.

Nach der Einführung und ersten Benutzung der Seepoststempel der „Yangtse-Linie“ im

Frühjahr 1903 wurden die Posteinrichtungen an Bord weiter von den Kapitänen oder Zahlmeistern verwaltet. Alle Briefe und Karten mußten weiterhin gesammelt und beim nächsten deutschen Postamt, auf der Rückreise bei der deutschen Post in Schanghai abgegeben werden. Kam in einem der Häfen unterwegs Post an Land, so zeigt diese mitunter einen Durchgangsstempel des betreffenden deutschen Postamtes. Einschreibsendungen erhielten ebenfalls erst bei den Landpostämtern einen Einschreibzettel.

Es gibt keine amtlichen Angaben darüber, wann die verschiedenen Dampfer der „Yangtse-Linie“ mit den Stempeln der Deutschen Seepost ausgerüstet worden sind. Hergestellt wurden die vier Stempel zur gleichen Zeit bei der Berliner Firma Gleichmann, die Probeabschläge in einem firmeneigenen Stempelmusterbuch mit Datum vom 17. März 1903 vornahm. Dieses Datum soll mit der Ablieferung der vier Stempel an die Berliner Reichspostbehörden identisch sein. Für die Weiterbeförderung nach China sind wenigstens sechs Wochen anzunehmen. Demnach könnte der Erstgebrauch der Stempel etwa um Anfang Mai 1903 liegen.

Nach den bisherigen Feststellungen blieben bei der „Yangtse-Linie“ die Stempel immer auf dem gleichen Schiff:

<b>Stempel a = Dampfer</b>	<b>Meih-Dah</b>
<b>b =</b>	<b>Sui-An</b>
<b>c =</b>	<b>Mei-Shun</b>
<b>d =</b>	<b>Mei-Lee</b>

Stempel d ist auch in Blau bekannt. Sehr oft finden sich auch Stempelabschläge, bei denen der Unterscheidungsbuchstabe nicht zu sehen ist. Ein Stempel mit Stern als Unterscheidungszeichen ist zwar in der Literatur gemeldet, aber bisher nie gefunden worden, so daß anzunehmen ist, daß er nicht existiert. Die genauen Zeitpunkte des Einsatzes der Stempel sind nicht bekannt. Folgende Früh- und Spätdata wurden notiert:

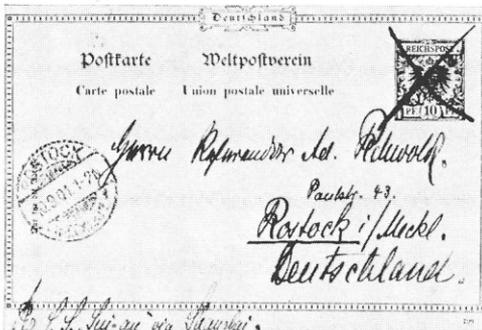
	<b>Frühdatum:</b>	<b>Spätdatum:</b>
<b>Stempel: a =</b>	<b>16. 12. 1903</b>	<b>27. 6. 1908</b>
<b>b =</b>	<b>27. 2. 1905</b>	<b>9. 11. 1906</b>
<b>c =</b>	<b>23. 9. 1904</b>	<b>29. 10. 1910</b>
<b>d =</b>	<b>30. 11. 1903</b>	<b>3. 11. 1911</b>

Für Einschreiben bestand die Vorschrift, daß neben dem Tagesstempel noch ein Namenstempel des Schiffes abgeschlagen werden mußte, jedoch ist diese Anordnung sehr oft nicht befolgt worden. Mitunter kommen allerdings die Namenstempel auch auf gewöhnlicher Post vor, besonders dann, wenn der Tagesstempel sehr schwach und kaum zu erkennen war.

Von der „Yangtse-Linie“ liegen nur drei verschiedene Schiffsnamenstempel vor:

„DAMPFER MEI-LEE“  
 „D. MEILEE“ sowie  
 „DAMPFER MEI-SHUN“.

Dampfer „Mei-Shun“ benutzte seinen Namenstempel schon vor Einführung der ovalen Seepoststempel im Frühjahr 1903 in violetter Farbe, spätere Abschläge kommen auch in schwarzer Farbe vor.



Der Zahlmeister an Bord des Dampfers „Mei-Lee“ pflegte seine Post mit dem genauen Leitweg zu versehen, da er die Abfahrtszeiten aller Schiffe exakt wußte. Ob er auch die Marke auf der linken Postkarte handschriftlich entwertet hat, läßt sich wohl

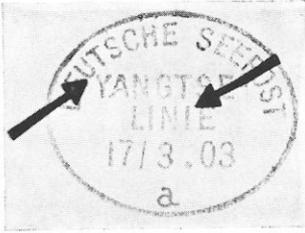


kaum noch feststellen. Es kann jedoch auch auf Dampfer „Sui-An“ geschehen sein, dann allerdings hätten, den Vorschriften entsprechend, auch Schiffsname und Datum dabeistehen müssen. Die Karte rechts kommt aus Hankau, Stempel von Shanghai.

## Die Typenunterschiede der Stempel der „Yangtse-Linie“

In dem schon erwähnten Stempelmusterbuch der Berliner Firma Gleichmann sind mit Datum vom 17. 3. 1903 drei Musterabschläge der ovalen Seepoststempel der „Yangtse-Linie“ ohne Kennbuchstaben abgeschlagen (es handelt sich aber nur um zwei verschiedene Stempel, einer davon zweimal). Damit ist bewiesen, daß sich die Kennbuchstaben entweder her-

ausnehmen ließen, oder erst später (möglicherweise erst in China) eingesetzt wurden. Es sind von der „Yangtse-Linie“ vier verschiedene Stempel bekannt, die alle auf Briefen und Karten einmal mit, ein andermal ohne Kennbuchstaben vorkommen können. Die Stempel unterscheiden sich an folgenden markanten Merkmalen:



### Stempel: „a“

Das Y des Wortes Yangtse kommt bis hart an das U im Wort Deutsche. Das zweite I im Wort Linie steht etwas rechts unter dem T des darüberstehenden Wortes Yangtse.



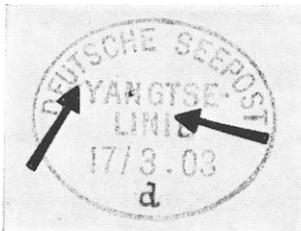
### Stempel: „b“

Das Y des Wortes Yangtse ist weit vom U im Wort Deutsche entfernt. Zwischenraum (unten) zwischen den Wörtern Deutsche und Seepost ca. 2,7 mm. Das T im Wort Yangtse steht genau über dem zweiten I im Wort Linie.



### Stempel: „c“

Linker Aufstrich des Y im Wort Yangtse bis hart an das T im Wort Deutsche. Abstand zwischen Deutsche und Seepost ca. 3,4 mm. Das T in Yangtse genau über dem zweiten I im Wort Linie. (Leicht mit Stempel b zu verwechseln.)



### Stempel: „d“

Das Y des Wortes Yangtse kommt nicht bis an das U in Deutsche (wie bei Stempel a), der linke Aufstrich des Y zeigt mitten zwischen U und T (wie bei Stempel b). Das zweite I im Wort Linie steht etwas links des T im darüberstehenden Wort Yangtse.

Trotz Leitstempel vermutlich nicht mit Dampfer „Sui-Tai“ befördert.

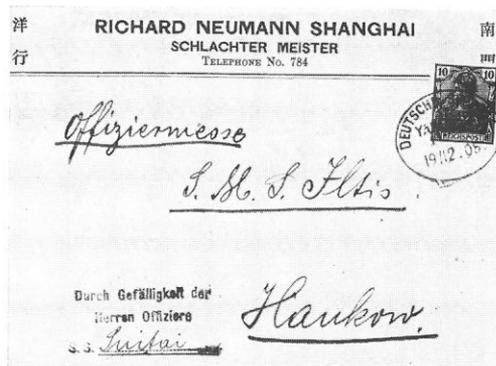
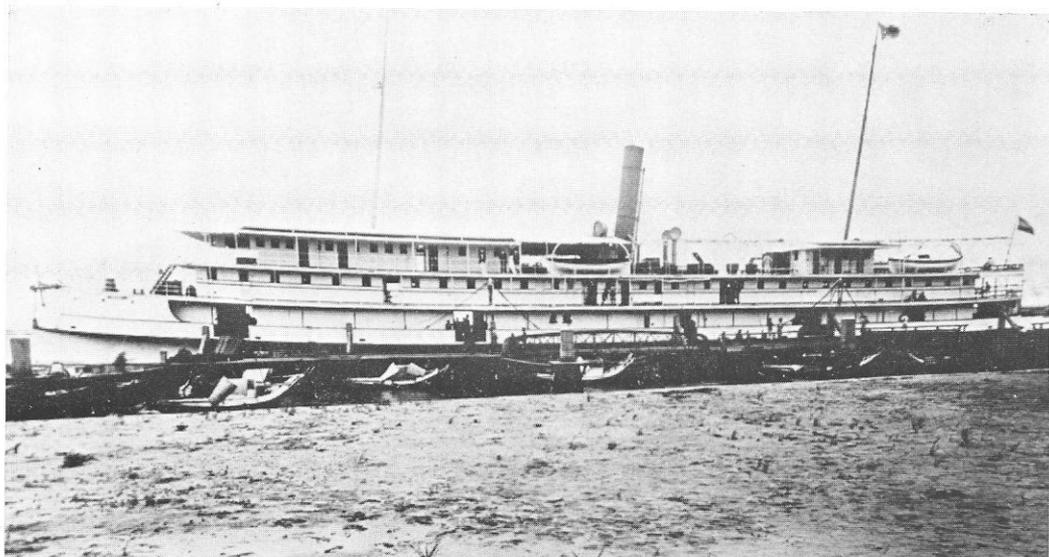
## Die Dampfer der Yangtse-Linie

Dampfer „Sui-Hsiang“  
ohne Postausrüstung an Bord

1900 bei Rickmers in Deutschland gebaut (Baunummer 118/1900), Stapellauf am 15. 3. 1900, dann mit eigener Kraft von Bremerhaven nach Schanghai gelaufen. Am 27. 12. 1900 Antritt der ersten Reise von Schanghai nach Tschunking am oberen Yangtse. Wenige Tage später etwa 45 Meilen oberhalb Itschang bei den Tung-Ling-Fang-Stromschnellen gesunken. Kapitän mit untergegangen.

862 Tonnen, 61 Meter lang, 9,25 Meter breit, 2,65 Meter Tiefgang, Raddampfer.

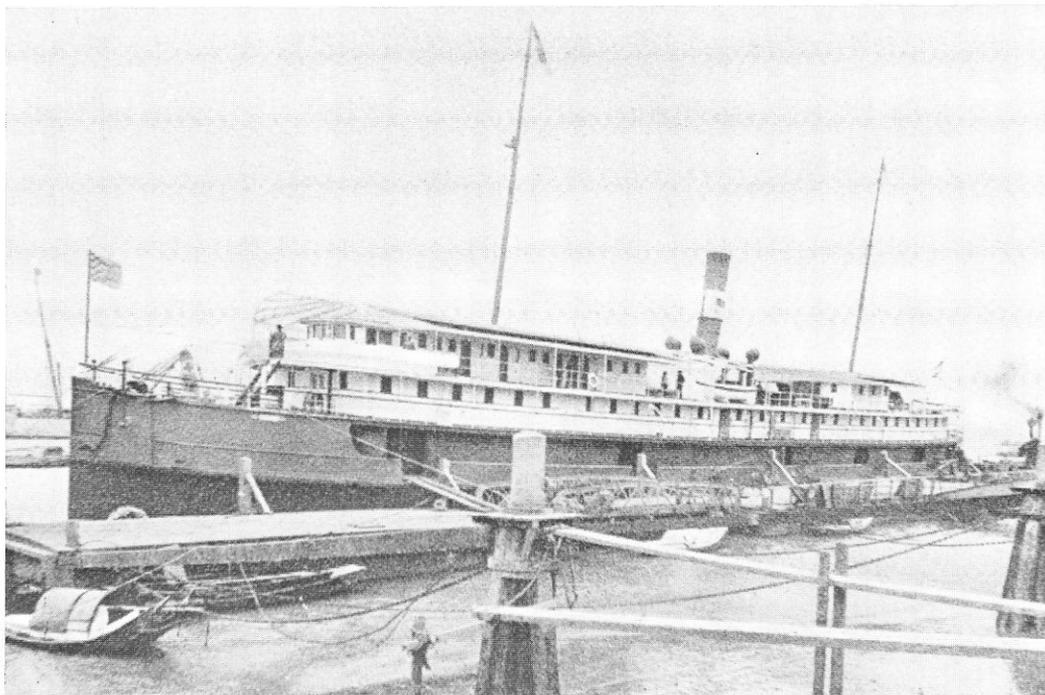
Dampfer „Sui-Tai“



Dampfer „Sui-Tai“

Postausrüstung an Bord nicht nachgewiesen

1900 bei Farnham and Compagnie in Schanghai für Reederei Rickmers gebaut als Fahrgast- und Transportdampfer für den Yangtse. 1651 Tonnen, 72,5 Meter lang. 1901 an die HAPAG verkauft, weiterhin im Yangtse-Liniendienst gefahren. 1906 an Hong Kong, Canton and Macao Steamboat Reederei in Hongkong weiterverkauft.



Dampfer „Sui-An“

**Dampfer „Mei-Dah“**

Poststempel: Yangtse-Linie a  
kommt auch ohne a vor



1900 bei Farnham and Co. in Schanghai für Firma Melchers in Schanghai (Agent für den Norddeutschen Lloyd in China) gebaut. 1862 BRT.

1901 an den Norddeutschen Lloyd abgegeben. 1917 von China beschlagnahmt, umbenannt in „Hwa-Ta“, 1947 außer Dienst gestellt.

**Dampfer „Sui-An“**

Poststempel: Yangtse-Linie b

1899 bei Farnham and Co. in Schanghai für die Reederei Rickmers gebaut für den Liniendienst auf dem Yangtse.

1651 BRT, 72 Meter lang, zwei Schrauben. 1901 an die HAPAG verkauft, aber weiter im Liniendienst auf dem Yangtsekiang. 1906 weiter an „Hong Kong, Canton and Macao Steamboat-Compagnie“ verkauft. Während des Zweiten Weltkrieges gesunken, später gehoben und wieder in Fahrt genommen. Stempel b ist noch vorhanden und befindet sich im Archiv der Post der DDR in Berlin.



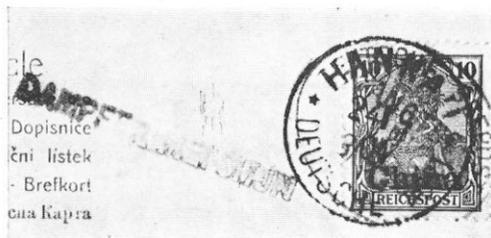
Dampfer „Sui-An“ wurde schon 1906 aus dem Liniendienst auf dem Yangtse genommen. Da Stempel „b“ mit bisher festgestelltem letztem Abschlag vom 9. 11. 1906 bekannt ist ist es möglich, daß der Stempel nicht mehr weiter benutzt wurde. Sollten spätere Daten, insbesondere aus 1907 oder noch später auftauchen, ist er von einem anderen, noch festzustellenden Dampfer weiterbenutzt worden.

Dampfer „Mei-Shun“  
Poststempel: Yangtse-Linie c



sowie ein Namenstempel:

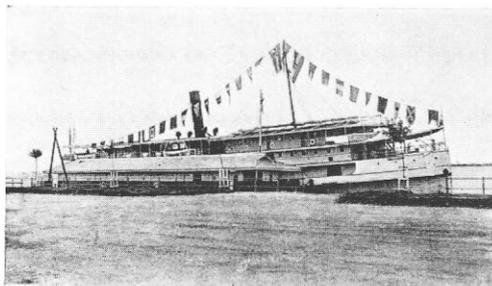
#### DAMPFER MEI-SHUN



Der Langstempel mit Dampfername „DAMPFER MEI-SHUN“ wurde schon vor Ingebrauchnahme des ovalen Seepoststempels der Linie auf dem Yangtse benutzt. Er stand auf Vorläufern in Violett als Entwertungsstempel auf der Briefmarke. Spätere Abschläge sind schwarz.

Der Dampfer wurde 1900 bei Farnham and Co. in Schanghai für die Reederei Melchers gebaut, war 1862 Tonnen groß und das Schwesterschiff von Dampfer Mei-Lee. 1901 kam das Schiff an den Norddeutschen Lloyd und fuhr weiter auf dem Yangtsekiang als Liniendampfer. Nach dem Untergang des Schiffes am 8. 1. 1912 wurde der Dampfer gehoben und durch eine japanische Reederei als „Kurenai Maru“ wieder in Dienst genommen.

Dampfer „Mei-Shun“ sank am 8. Januar 1912 nach einem schweren Brand im Hafen von Wusung (Schanghai). Vermutlich wurde der Poststempel der Deutschen Seepost dabei vernichtet. Falls jedoch Abschläge mit Daten nach dem 8. Januar 1912 auftauchen, ist der Stempel noch auf ein anderes Schiff gekommen, das noch festzustellen wäre.



Dampfer „Mei-Lee“

Dampfer „Mei-Lee“  
Poststempel „Yangtse Linie d“



sowie zwei verschiedene Namenstempel:

**D. MEILEE und  
Dampfer MEI-LEE**



## Dampfer MEI-LEE

Das Schiff wurde 1900 bei Farnham and Co., in Schanghai für die Reederei Melchers gebaut

und kam später in den Besitz des Norddeutschen Lloyds.

Größe 1862 Tonnen. Der Dampfer blieb mit am längsten im Dienst auf dem Yangtse. 1917 durch die Chinesen beschlagnahmt, umbenannt in „Hwah-Lee“ und wieder in Dienst gestellt. 1947 abgewrackt.

Der Schiffsnamenstempel „Dampfer MEI-LEE“ kommt besonders oft auf Sammlerpost an Herrn Dahmann vor. Solche Dahmann-Briefe sind gefälligerweise gestempelt und bei Sammlern wenig beliebt. Der Langstempel „D. MEI-LEE.“ ist in Schwarz, der Stempel „Dampfer MEI-LEE“ in Violett abgeschlagen.

Hiermit geben wir allen Mitgliedern und Freunden  
Kenntnis vom Ableben unseres Ehrenmitgliedes Herrn

## Heinrich Brönnle

der am 27. Oktober 1969 aus unserem Kreis abberufen  
wurde. Schon einen Tag später verstarb auch seine  
Gattin, mit der er zusammen den Lebensabend in Stade  
verbracht hatte.

Wir gedenken in Dankbarkeit des jahrzehntelangen  
Wirkens des Verstorbenen auf dem Gebiet der deut-  
schen Kolonialphilatelie. Er hatte als Sammler und For-  
scher internationalen Ruf. Allen Mitgliedern wird er  
unvergessen bleiben.

**Arbeitsgemeinschaft der Sammler  
Deutscher Kolonialpostwertzeichen**

**Der Vorstand**