



# Berichte

FÜR  
KOLONIALBRIEFMARKEN-  
SAMMLER

---

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher  
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

---

DEUTSCH - OSTAFRIKA

## VORAUFRANKIERUNG „MOROGORO“

Type III

Infolge des sich immer mehr ausweitenden Markenmangels in unserem Schutzgebiet Deutsch-Ostafrika wurde durch die neue Verordnung vom 8. Januar 1916 eine weitere Einsparung von Freimarken neben der bereits bestehenden Verwendung von Gebührenstempeln angeordnet und durchgeführt.

Außer in Morogoro, dem Sitz des aus Daressalam evakuierten Postdirektors, wurden die mit Vorauszahlung des Briefportos eingesandten, nur im Schutzgebiet zu verwendenden Umschläge auch in Daressalam und Tanga mit einem  $7\frac{1}{2}$ -H-Frankostempel und Dienstsiegel versehen und dem Einsender wieder portofrei zugeestellt.

Nur bei der Vorausfrankierung Morogoro werden bekanntlich schon immer Typenunterschiede im Frankostempel gemacht. Dieser bestand aus Gummitypen, ebenso wie die von den beiden anderen Postämtern verwendeten Stempel. Er wurde jedoch hier bedeutend mehr in Anspruch genommen als vergleichsweise der von Daressalam oder Tanga.

Durch den Sitz vieler Dienststellen mit ihrem großen Personalbestand und nach hier evakuierter Firmen war natürlich der private Briefverkehr an sich schon gesteigert. Hinzu kam noch, daß Morogoro ein viel größeres Hinterland mit diesen vorausfrankierten Umschlägen zu versorgen hatte als die beiden anderen Postämter. Vorausfrankierungen Morogoro sind viel häufiger anzutreffen als die von Daressalam und Tanga.

Auf Grund der erhöhten Beanspruchung des Stempels mußte eine gelegentliche Auswechslung abgenutzter Typen erfolgen, was auch die verschiedene Art und Stellung der Buchstaben zueinander und damit die bisherige Festlegung in die Typen I und II bedingte. Vielleicht gab es sogar von vornherein zwei Stempel. Das wird sich allerdings nach 55 Jahren nicht mehr feststellen lassen.

Die beiden Typen I und II des Frankostempels sind durch die Stellung des „F“ von „Frankiert“ zu dem „m“ von „mit“ der 2. Zeile gekennzeichnet.



**Type I**

Hier steht das „F“ genau über der Mitte des „m“. Die Farben des Frankostempels kommen violett und karmin vor.



**Type II**

Bei dieser Type variiert die Stellung des „F“ sehr erheblich. Es steht über dem ersten Abstrich dem „m“ und verschiebt sich bis vor dessen dritten Abstrich.

Die vorkommenden Farben des Frankostempels sind violett, karmin und schwarz. Nun möchte ich noch eine weitere Art festlegen, klar gekennzeichnet durch eine sich wiederholende bestimmte Stellung ebenfalls der ersten Worte beider Zeilen in dem Frankostempel. Diese möchte ich als Type III bezeichnen.

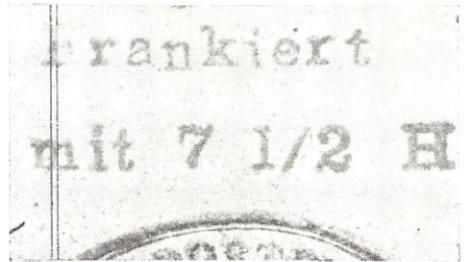
Außer den der Type II zurechnenden Verschiebungen des „F“ vom ersten bis vor den dritten Abstrich des „m“ sind – natürlich mit Ausnahme der Type I – bisher keine weiteren beschrieben worden. Andererseits ist die von mir beobachtete Stellung nur in verschwindend geringer Anzahl, besonders im Verhältnis zur Type I vorkommend, anzutreffen. Bei dieser als



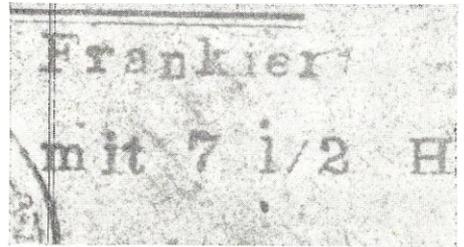
**Type III**

zu benennenden Art steht das „F“ genau über dem dritten Abstrich des „m“.

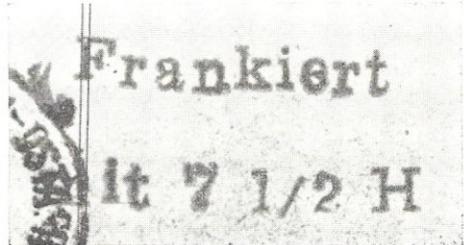
Die Farbe des Frankostempels ist mir bisher nur in Karmin bekannt. Die Verwendung der violetten Stempelfarbe möchte ich nicht unbedingt ausschließen.



Frankostempel Type I



Frankostempel Type II



Frankostempel Type III

Nach langen Beobachtungen der Vorausfrankierung von Morogoro habe ich festgestellt, daß diese neue Type, noch seltener vorkommend als Type I, mich zu dem

Vorschlag des Gebrauchs einer zusätzlichen Artbezeichnung dieses Frankostempels, also der neuen Typenbenennung III, berechtigt.

Dr. H. Stock, Berlin

## Udjidji mit Postdirektor-Vorausentwertung

Auf Seite 152 der Berichte bespricht H. Brönnle einen Brief mit Postdirektor-Vorausentwertung, der über dem Frankaturvermerk einen violetten Gummistempel „Udjidji“ trägt. Er vermerkt — nachdem ihm ein solcher Brief in einer Kolonialsammlung vorgelegen hat — daß dieser Stempel nicht amtlich sei. Der Absender, ein Inder, hätte seinen Absendernamen mit Tinte handschriftlich angebracht, den Gummistempel aber als Hinweis seines Wohnortes selbst aufgedrückt. Der Brief sei aber nicht in Udjidji, sondern lt. handschriftlichen Vermerkes im nahen Kigoma aufgegeben worden. Der Brief trägt als Entwertung den Stempel der Mittellandbahn ohne Zugnummer vom 25. 6. 1916. Soweit Brönnle.

Ich besitze gleichfalls zwei solcher Inderbriefe. Beide haben den gleichen Absender und sind auch jeweils an den gleichen Empfänger in Daressalam gerichtet. Beide

handschriftlichen Zusatz „Kigoma“ nicht trägt, ist er auf dem zweiten Brief zu sehen.

Daß der violette Stempel „Udjidji“ vom Absender selbst aufgedrückt worden sei,



Stempel Mittellandbahn vom 12. 6. 1916



Stempel Mittellandbahn vom 3. 4. 1916

Briefe sind mit der Mittellandbahn befördert worden, der erste trägt den Stempel ohne Zugnummer vom 3. 4. 16 „a“ (Ank.-Stpl. Daressalam 5. 4. 16), der andere ist am (12. 6. 16 „a“ — kleine Berliner Jahreszahl — abgestempelt (Ank.-Stpl. Daressalam 14. 6. 16). Während der erste Brief den

kann ich nicht glauben, und zwar aus folgendem Grunde:

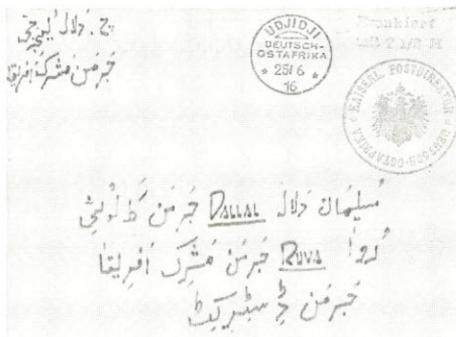
Alle mir vorliegenden Postdirektor-Briefe tragen den Stempel der Vorausentwertung fast am oberen Rand der Umschläge, wohin man die Marke zu kleben pflegt. Bei den „Udjidji-Briefen“ ist dies nicht der Fall. Der Vorausstempel sitzt etwa 2 Zentimeter vom oberen Umschlagrand entfernt, darüber der violette Stempel „Udjidji“. Ich folgere daraus, daß in diesem Falle die Postagentur Udjidji von sich aus Briefumschläge zur Vorausentwertung nach Morogoro geschickt und, um diesen Umschlägen einen amtlichen Charakter zu geben, vorher ihren Formularstempel, wie er für den Postanweisungsdienst usw. benutzt wurde, in der oberen rechten Ecke angebracht hat. Die Postagentur hat gewissermaßen Kundendienst geleistet und für alle ihre Kunden gemeinsam die Einreichung der Umschläge zur Vorausentwertung vorgenommen. Der Absender hat sie dort gekauft, er hat gewußt, daß solche Umschläge dort zu haben waren, er brauchte also

nicht selbst seine Umschläge nach Morogoro zu schicken. Das werden sicher noch andere Postkunden getan haben.

Ich glaube nicht, daß der Inder, wenn er sich schon einen Gummistempel seines Wohnortes hat anfertigen lassen, dies nicht mit seinem vollständigen Namen getan hätte. Der Absender aber wohnte wahrscheinlich in Kigoma, das bezeugt er auf dem einen Brief mit seiner Handschrift. Dort hat er auch die Briefe in den Bahnpostkasten zur schnelleren Beförderung geworfen.

Dr. Ey muß derselben Ansicht gewesen sein, wie er in seinem Handbuch auf Seite 92 vermerkt. Wer meldet weitere solcher „Udjidji-Briefe“ mit anderen Absendern? Das wäre der sicherste Beweis, daß der Stempel ein amtlicher Formularstempel der dortigen Postagentur war. Schade, daß Herr Brönnle den Absender seines besprochenen Briefes nicht angegeben hat.

Fontane



Eine leicht erkennbare Ganzfälschung (alle Stempel sowie Adresse falsch) legt Herr R. Siebentritt vor, die aus Amerika stammend den Weg vor einigen Jahren nach Deutschland gefunden hat. Es gibt nicht viele Ganzfälschungen von Vorausfrankierungen aus Deutsch-Ostafrika aus der Zeit des Ersten Weltkrieges.

## Unbekannter Leitstempel auf Post von und nach Deutsch-Ostafrika während des Weltkrieges

Zur Klärung der Verwendung des auf den beiden Postkarten angebrachten Leitstempels bitte ich um Mitarbeit unserer Mitglieder.

Dieser violette Kastenstempel ist 82 mm breit, 21 mm hoch und trägt in deutscher Schreibweise den Leitvermerk:

Porto Amalia – Palma.  
via Lissabon – Mosambik

Die Ganzsache (Friedemann Nr. 16) trägt über den beiden Kastenstempeln mit dem Leitvermerk zusätzlich je einen ebensolchen, in der gleichen violetten Farbe, der 66 mm breit und 17 mm hoch ist; auch dieser Vermerk ist deutsch:

Zurück  
Keine Verbindung

Auf der Postkarte aus der Schweiz wurde der gleiche Leitstempel wie bei obiger Karte angebracht, ebenfalls in violetter Farbe.

Darüber wurde der Rückvermerk, der auf gelbem Papier in schwarzer, deutscher Schreibschrift gedruckt ist, aufgeklebt. Dafür wurde das einfache Steindruckverfahren gewählt, wobei der Text mehrfach auf einen Bogen gedruckt und dann bei Bedarf ausgeschnitten wurde. Vorkommende Schreibfehler sind durch das primitive Verfahren bedingt.

Zusätzlich wurde dann noch der schwarze Stempel „ZURÜCK“ abgeschlagen.

Die Laufwege der beiden Karten sind:

- 1) Daressalam 19. 9. 14 – Ibo (POA) 16. 10. 14, bestimmt nach Swakopmund, Lourenco Marques (POA) 18. 6. 15 nach Deutsch-Ostafrika zurück.
- 2) Riehen 14. 9. 15 – Lisboa 20. 9. 1915 bestimmt nach Kikinda über Tabora. Zurück nach Deutschland.  
Die Karte wurde am 6. 9. 1915 in Bethel von einem Missionar geschrieben.

Diese Leitstempel „via Lissabon – Mosambik ...“ sind die einzigen Stempel dieser Art die ich besitze. Man spricht gelegentlich von ihrer Existenz, viele dieser Art mag es sicher nicht geben.

Dr. Ey gibt wohl in seinem Neuen Handbuch auf Seite 152 unter der Rubrik „Deutsche Zensur auf Post nach DOA“ einen Aufklebezettel mit dem gleichen Text des oben beschriebenen Leitstempels an; ein

# Postkarte

Weltpostverein

Carte postale

Union postale universelle

Nur für die Adresse

*Grand L. Beuster*

*Proakopmund  
Nilsch-Lidover-Hafen*



Beide Karten zeigen den beschriebenen großen Leitstempel „via Lissabon — Mosambik / Porto Amelia — Palma“ von dem noch festzustellen ist, wo er auf die Post abgeschlagen wurde.

Anstalt Bethel

bei Bielefeld.

Postkarte.

(12.9.14-3M)



An

Herrn Missionar JOHANNSEN

via Lissabon — Mosambik  
Porto Amelia — Palma.

*Der gross Mangel an Beförderungsmitteln  
in der fast ausgedehnten Ostafrika  
gibt sehr zu denken.*

ora Deutsch  
frik  
rtguez

Zensurstempel ist dieser aber keinesfalls. Eine Angabe über die Existenz eines solchen Leitstempels fehlt.

In der Neuauflage des „Friedemann-Handbuchs“ von Dr. Wittmann wird bei Kamerun auf Seite 56 ein in Form und Schriftart ähnlicher Leitstempel – jedoch mit anderem, teils spanischem Text – abgebildet. Die bei DOA Seite 66 erwähnten Nebentempel NS 1 und 2 sind mit den von mir gezeigten Leitstempeln nicht identisch, ebenso nicht mit dem Kastenstempel „Zurück / Keine Verbindung“. Auch gerade letzterer wird weder bei Ey noch bei Friedemann erwähnt.

Interessant bei dieser Fragestellung ist, daß der gleiche Leitstempel auf Post-

stücken angebracht ist, die den gegensätzlichen Weg genommen haben.

Ein Bericht, der für mich durch Herrn Botschafter Georges Argyropoulos in der portugiesischen Zeitschrift des „Clube Filatelico de Portugal“ zu dieser Frage der Leitstempel veröffentlicht wurde, hat leider keinen Erfolg gebracht.

Meine Frage lautet also: wo wurden der beschriebene Leitstempel und ebenso der Kastenstempel „Zurück / Keine Verbindung“ verwendet und können Mitglieder mir ähnliche Stücke vorlegen? Ihre Klärung würde uns in der Forschung wieder ein Stückchen weiterbringen.

Dr. Herbert Stock, Berlin

Herr C. C. Bucker aus Beuel legt folgende Postkarte vor:

10-Pfennig-Ganzsache von Bayern, Stempel von „Rupprechtstegen“ mit Datum 20. Sept. 1915, 6-7 Uhr nachmittags. Adressiert an „Herrn Missionar . . . Post Moschi am Kilimandjaro / Deutsch-Ostafrika“. (Der



Aufklebezettel mit Druckfehler „Beförderungsge- / gelegenheit“ auf einer Karte mit Marke des Königreichs Bayern, nach Deutsch-Ostafrika adressiert.

Name und ein weiterer Teil der Adresse sind durch den Aufklebezettel verdeckt.) – Als Leitstempel war ein großer Kastenstempel abgeschlagen (in violetter Farbe, runde Ecken, 82 x 21 Millimeter groß) mit folgendem Text: „via Lissabon – Mosambik / Porto Am . . . Palma.“ (Stempel ebenfalls durch Aufklebezettel verdeckt.) Zusätzlich großer roter Doppelkreisstempel: Freigegeben (vermutlich Köln-Deutz, Ortsangabe allerdings unleserlich).

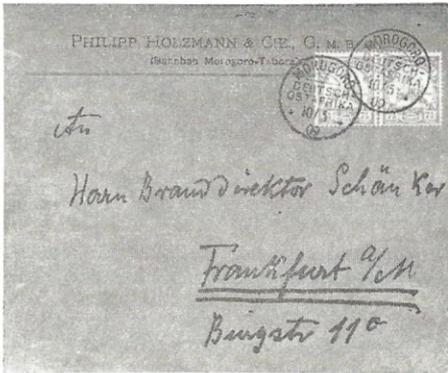
Quer über die Karte ist ein in Steindruck vervielfältigter Aufklebezettel mit folgendem Text angebracht: Wegen Mangel an Beförderungsge- / gelegenheit von portug. Ostafrika / zurückgekommen.

Über diesem Klebezettel ist ein schwarzer Kastenstempel: Zurück / an den Absender, in grauschwarzer Farbe ein weiterer Stempel ZURÜCK. Der Absender ist unterstrichen, die eingedruckte Marke ebenfalls (das ist aber vermutlich nach der Rückkunft in Deutschland geschehen).

Der Text auf der Rückseite der Karte ist folgender:

„Rupprechtstegen, 30. 9. 1915

Lieber Bruder  
Vorgestern ließ ich auf dem von Ihnen angegebenen Umweg einen Brief an Sie abgehen, der Ihnen meinen Dank für Ihren amtlichen Bericht über 1914 bringen soll. Wir danken Gott von Herzen für die gute Kunde. Möge der Bericht über 1915 ebenso günstig lauten und nicht durch ein Unwetter von Südwesten her getrübt werden. Soeben erreicht mich ein Telegramm von Brötzer, daß die Abreise unserer Angehörigen aus der Tamalenmission verschoben ist. Nur die Junggesellen werden zunächst dahin gebracht wo Handmann, Ruckdeschel usw. schon sind. Daheim geht es gut, soweit die Trauer um die Gefallenen das zuläßt . . . Ich aber grüße aus der Heimat Sie und die Insassen aller unserer Missionsheime aufs herzlichste. Ihr D. Paul.“



Brief der Baufirma Holzmann

## Der Bau der Mittellandbahn in DOA von Daressalam nach Kigoma

Die Mittellandbahn in Deutsch-Ostafrika war für die Erschließung des Landes von großer Bedeutung, auch wenn sie der friedlichen Nutzung in voller Länge nur kurze Zeit zur Verfügung stand. Auch trug sie zur schnelleren Entwicklung des Postdienstes bei. Der Bau dieser Bahn war unter den damaligen Bedingungen eine technische und organisatorische Leistung, die es wert ist, in einem Rückblick darüber zu berichten.

Im Jahre 1904 genehmigte die Reichsregierung den Ausbau eines großzügigen Eisenbahnnetzes. Sie erkannte nach anfänglicher Zurückhaltung diesem Projekt gegenüber, daß die Wirtschaft eines Landes hauptsächlich durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Blüte gebracht werden könne. Bei dieser Entscheidung gaben wohl auch die Erfolge ein Beispiel, die die britische Ugandabahn für den Aufschwung der Gebiete am Victoria-See brachte. So wurde 1904 unter Führung der Deutschen Bank das „Ostafrikanische Eisenbahnsyndikat“ gegründet, dem als Baufirma die Philipp Holzmann & Cie. GmbH, Frankfurt, angeschlossen war. Die von einer Studienkommission 1904 ausgearbeiteten Pläne bildeten die Grundlage eines Bauvertrages zwischen der neu gebildeten „Ostafrikanischen Baugesellschaft“ und der Firma Holzmann. Finanziert wurde das Unternehmen durch eine von der Reichsregierung garantierte dreiprozentige Anleihe.

Anfangs wurde die Strecke Daressalam-Morogoro nur als Stichbahn geplant und

ausgeführt. Als sich jedoch der Plan der Weiterführung der Bahn bis zum Tanganjika-See endgültig durchsetzte, mußte für eine solche etwa 1250 km lange Mittellandbahn, die das Rückgrat eines großzügig zu erweiternden Verkehrsnetzes bilden sollte, diese erste Strecke erheblich verbessert und verstärkt werden.

Der Bau wurde in drei Teilstrecken durchgeführt:

1. Teilstrecke:  
Daressalam-Morogoro 209 km
2. Teilstrecke:  
Morogoro-Kilossa-Dodoma-Tabora 636 km
3. Teilstrecke:  
Tabora-Kigoma 405 km

Als eigentlicher Arbeitsbeginn ist der Januar 1905 anzunehmen. Der Bau der Stammstrecke Daressalam-Morogoro dauerte zwei Jahre und zehn Monate. Die Einweihung erfolgte im Oktober 1907 durch den damaligen Staatssekretär im Reichskolonialamt. Das Ende der gesamten Bauarbeiten fällt mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges zusammen, nachdem die Gleisspitze schon im Januar 1914 den Tanganjika-See erreichte. Ende Juni 1914 waren die Bauarbeiten soweit abgeschlossen, daß der volle Betrieb aufgenommen werden konnte. Im Reichstag wurde die Ankunft der ersten Lokomotive in Kigoma durch eine Ansprache des damaligen Reichstagspräsidenten gewürdigt.

Das Gerücht, daß in Deutsch-Ostafrika ein großer Eisenbahnbau in Vorbereitung war, hatte sich im ganzen Nahen und Mittleren Osten schnell herumgesprochen und lockte zahlreiche Unternehmer, auch solche, die es werden wollten, ins Land.

Die Arbeiterfrage hat während der ganzen Bauzeit große Schwierigkeiten bereitet. Das Gouvernement, die Schutztruppe, die Pflanzler und nicht zuletzt die Bauunternehmer stellten dauernd große Anforderungen an die einheimischen Arbeitskräfte. Im ersten Baujahr war der Arbeitskräftemangel so groß, daß man erzwang, einige tausend chinesische Arbeiter zu verpflichten. Man nahm aber davon Abstand, da man sich scheute, eine so große Verantwortung für die Einwanderung von Chinesen zu übernehmen.

Als Handwerker wurden zunächst Inder eingestellt, die jedoch den klimatischen und körperlichen Anforderungen häufig nicht entsprachen. Sie wurden vornehmlich als Zimmerleute, Tischler, Schmiede und Schlosser verwendet. Der einheimische

Arbeiter, körperlich kräftiger und dem Klima mehr angepaßt, war im allgemeinen dem Inder überlegen, wenn er gründlich ausgebildet worden war. Er hat ausgezeichnete Dienste geleistet. Im Laufe der langjährigen Bauzeit besserten sich die Verhältnisse, als die einheimischen Arbeitskräfte mit den Bauarbeiten vertraut wurden und erkannt hatten, daß ihnen reiche Verpflegung, sachgemäße ärztliche Betreuung und gute Entlohnung gewährt wurden.

Bei einer Organisation, in der bis zu 20 000 Menschen zusammengeschlossen waren, und dazu noch in einem Land mit vielartigen Tropenkrankheiten, war die ärztliche Betreuung von ausschlaggebender Bedeutung. Es wurde daher ein gut organisierter Gesundheitsdienst geschaffen, mit einem Chefarzt, zwei Streckenärzten, zwölf deutschen Arztgehilfen, einem Apotheker, sogar einer Hebammenschwester und einheimischem Hilfspersonal.

Ein Mitarbeiter schrieb:

„Zug- und Tragtiere gab es kaum. Die meisten Strecken der Bahn führten durch mit der Tsetse-Fliege verseuchte Gebiete, in denen damals noch jedes Haustier zum Sterben verurteilt war. Nur gelegentlich konnte man daher Tragesel verwenden, soweit sie gerade zu beschaffen waren. Sonst aber waren Tausende von Trägern nötig, um all das, was die Bauzüge an die Gleisspitze brachten, weiterzubefördern. Dazu gehörten in erster Linie Reis und sonstige Verpflegung für die eingeborenen Arbeiter, ferner Zement und andere Baustoffe und schließlich jede Art von Handwerkszeug, wie es die verschiedenen Bauarbeiten bedingten. Alles das hatten große Magazine ständig in genügenden Mengen bereitzuhalten. Mit ihrer

25-30 kg schweren Last setzten sich dann die Träger in Karawanen in Marsch. Das ständige Gewimmel von Menschen aller Art fesselte besonders den Neuling, wenn er dem auch einige Personenwagen führenden täglichen Materialzug entstieg, um sich nun für den anschließenden Fußmarsch zu rüsten, der ihn oft erst nach vielen Wochen ans Ziel brachte.“

Es gab noch keine Autos, geschweige denn Dieselgeräte, es gab keinen elektrischen Strom, es gab keine Schneid- und Schweißgeräte. Erst in den letzten Jahren kamen die ersten Kompressoren auf. Auch Bagger waren erst am Ende des Baues verfügbar. So war die einfache Handarbeit alles was zur Verfügung stand. Mit Kreuzhacke und Schaufel wurde der Boden gelöst und geladen. An Schubkarren waren sonderbarerweise die einheimischen Arbeiter nicht zu gewöhnen. Sie kannten nur, Lasten auf dem Kopf zu tragen und davon waren sie nicht abzubringen. Der sehr häufig vorkommende Fels mußte bis auf die letzte Zeit von Hand gebohrt werden.

Brücken und Durchlässe waren weitgehend genormt. Eine der schwierigsten Aufgaben war es, ohne hinreichende Unterlagen die Durchflußweiten zu bestimmen. Gerade in Gegenden mit geringen Jahresregenschengen können Wolkenbrüche von großer Ergiebigkeit sein. Brückenwiderlager und -gewölbe wurden fast ausschließlich aus Bruchsteinmauerwerk aufgeführt. Eisenbeton gab es damals in Ostafrika überhaupt noch nicht, weil man ihn höheren Orts für unzuverlässig hielt. Bei größeren Brücken-Spannweiten wurden eiserne Überbauten verwendet, so z. B. bei der 250 m langen Brücke bei Kilometer 167

Das Kapitel hat beschlossen, für das Jahr 1971 die Dr.-Ey-Medaille an Herrn

## **Friedrich Crüsemann, Kiel**

Korv.-Kapitän a. D.

für seine bahnbrechenden Arbeiten bei der Erforschung der Kaiserlichen Marine-Schiffspost in Auslands- und kolonialen Gewässern vor 1914 zu Verleihen. Dazu herzlichen Glückwunsch.

Der Vorstand

über den Malagarassi, die Einzelteile kamen aus Deutschland.

In dem etwa 50 km breiten Küstenstreifen war brauchbares Steinmaterial nicht zu finden. Man behalf sich damit, die Korallenbänke der Küste in den Zeiten der Ebbe aufzubrechen und zu verarbeiten. Jedoch war das Material als Schotter und Mauerwerk nicht einsetzbar. Der Oberbau mußte zunächst auf lange Strecken in Sand verlegt und mit Sand verstopft werden. Die tropischen Regengüsse und die Hitze führten oft zu Unterspülungen und Gleisverwerfungen, die dem Betrieb außerordentlich gefährlich wurden. Eine große Hilfe war die Entdeckung eines Sandsteinlagers, etwa 65 km von der Küste entfernt.

Während des Baues wurde auch das Projekt einer etwa 600 km langen Südbahn bearbeitet, die von Kilwa ausgehend über Ssongea nach Wiedhafen am Nordende des Njassa-Sees führen sollte. Weiterhin wurden Erkundungen eingeholt für eine weitere Bahn, die von Dodama in südwestlicher Richtung verlaufend, ebenfalls dem Nordufer des Njassa-Sees zustrebte. Der Bau der ersten Zweiglinie der Mittellandbahn, der von Tabora ausgehenden Ruandabahn, wurde noch in Angriff genommen, doch setzte der Ausbruch des Ersten Weltkrieges dem Bauvorhaben ein vorzeitiges Ende. Von den etwa 480 km dieser Bahnstrecke konnten nur etwa 40 km ausgeführt werden.

Ulrich Leder, Mannheim

## Bedarfsmäßige Verwendung einer 20-Pfennig-Germania-Marke in Deutsch-Ostafrika

Auf Seite 780 der Dr.-Ey-Berichte wird eine Postkarte aus DSWA erläutert, deren Germania-Marke als ungültig erklärt und mit Nachporto belegt wurde. Wäre dieses Stück eine Antwortkarte gewesen — wie untenstehende Abbildung zeigt —, dann hätte kein Nachporto erhoben werden dürfen.

Es ist genug über das Für und Wider der Verwendung von Marken des Mutterlandes in den Schutzgebieten geschrieben wor-

und Nachschub an Postwertzeichen waren inzwischen ausreichend geregelt.

Da es trotzdem wohl immer wieder Anstände wegen der Verwendung von Marken des Deutschen Reiches, vor allem auch solcher von Bayern und Württemberg gab, ist der Bescheid des Reichs-Postamts l. B. 261 vom 22. 3. 1912 auf Seite 92 des Friedemann II lesenswert: Bayerische und württembergische Freimarken sind bei den Postanstalten der Schutzgebiete und im Ausland überhaupt nicht, die des Deutschen Reiches bei letzteren nicht zugelassen. Jedoch dürfen im Reichspostgebiet gültige Postwertzeichen „ausnahmsweise“ in den in Markwährung rechnenden Schutzgebieten verwendet werden.

Trotzdem sind natürlich immer mal wieder den Bestimmungen nicht entsprechende Poststücke — unabsichtlich, gewollt oder geduldet, das sei dahingestellt — befördert worden. So auch der nachfolgend beschriebene Brief:

Aufgabeort ist Klimatinde 16/3 05, Durchgangsstempel auf der Rückseite Dar-es-Salaam 3/4 05, Ankunft Weissenburg 26. 4. 1905.

Die Postagentur Kilimatinde wurde zur damaligen Zeit nebenamtlich, erst Jahre später durch einen Postbeamten verwaltet. Wohl aus diesem Grunde wurde die ver-



Mit Germania-Marken frankierte Antwortkarte.

den, das möge genügen. Andererseits möchte ich doch die Feststellung treffen, daß grundsätzlich Vorläufer und Mitläufer — also bis mit den Reichspostausgaben 1889 —, nicht mit den Germania-Ausgaben verglichen werden können. Versorgung

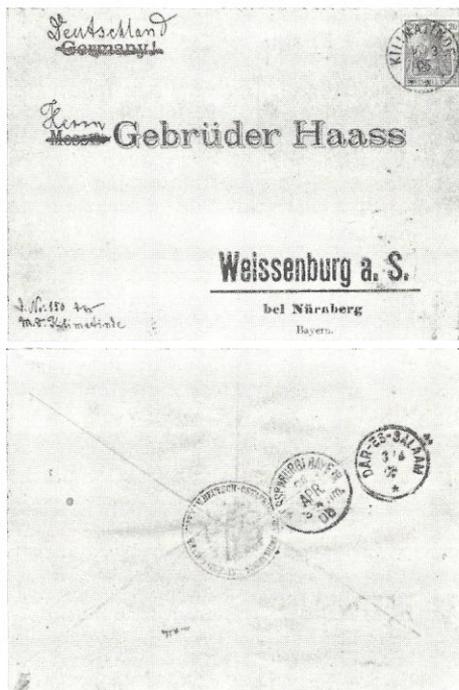
wendete Frankatur einer 20-Pfennig-Marke des Mutterlandes (Michel DR 72) nicht zurückgewiesen. Andererseits wurde sie auch in Daressalam nicht moniert und ebenfalls am Ankunftsort nicht mit Strafporto belegt. Der Brief hat also den gesamten Postweg anstandslos durchlaufen.

Besonders bemerkenswert ist, daß dieser Brief ein echtes Bedarfsstück ist, wofür mehrere Fakten sprechen:

Zuerst der Eintrag der Journal-Nr. auf der Vorderseite und die rückseitige Anbringung des Dienstsiegels der absendenden Militärstation Kilimatinde, Standort der 4. Schutztruppenkompanie. Der Brief ist somit als Dienstsache anzusprechen. Auch der Adressat ist philatelistisch unverdächtig. Die Firma „Gebrüder Haass“ in Weissenburg betrieb ein Exportgeschäft, das bis zum 30. September 1969 bestand. Auch der letzte Inhaber bestätigte mir die Handelsbeziehungen seines Hauses zu unseren ehemaligen Schutzgebieten.

Somit dürfte die bedarfsmäßige Verwendung einer Marke des Deutschen Reiches in Deutsch-Ostafrika – außerhalb der Vorläufer natürlich – geklärt sein.

Dr. H. Stock, Berlin



## Neumeldungen und Ergänzungen

### DP Türkei Fehldruck 1 $\frac{1}{2}$ Piaster Michelnummer 28 I

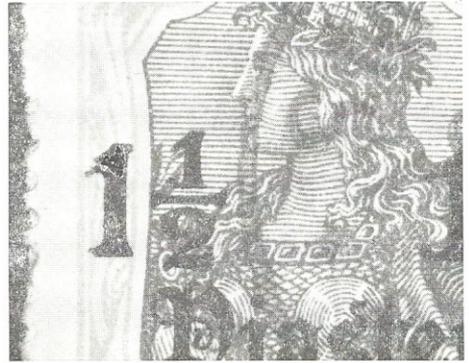
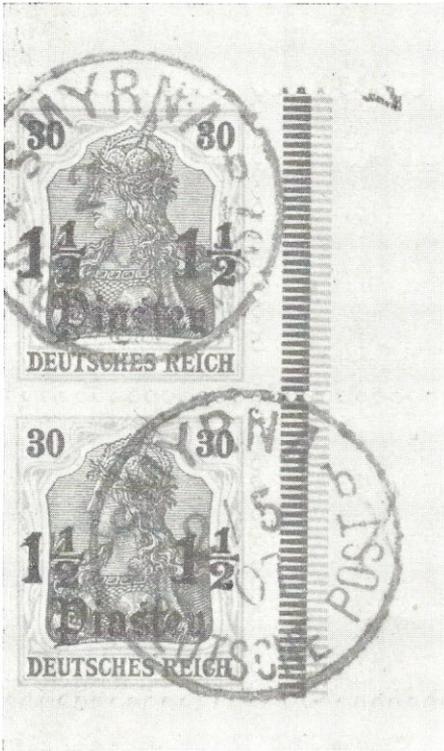
Dieser interessante Fehldruck ist im Michel richtig gekennzeichnet mit „Fußstrich der linken 1 abgebrochen (Feld 80)“. Außer diesem Fehler ist aber noch ein weiteres Kennzeichen für diesen Fehldruck typisch. Auch der Anstrich der linken 1 auf Feld 80 ist ausgebrochen und damit ein schnabelförmiges Gebilde entstanden. Falls der Fußstrich der 1 durch starken Stempelabschlag überdrückt ist, kann also auch dieses Kennzeichen zur Diagnostizierung der Type dienen.

In den gezeigten 4 Abbildungen hat nun unser Prüfstellenleiter Herr Bothe diesen Fehldruck einmal fotografisch kenntlich gemacht. Im Bild 1 wird ein Markenpaar gezeigt von Feld 70 und 80 in etwa 2,5facher Vergrößerung. Bild 2 bringt den Aufdruck in etwa 50facher Vergrößerung, wobei die Abweichungen der linken von der rechten

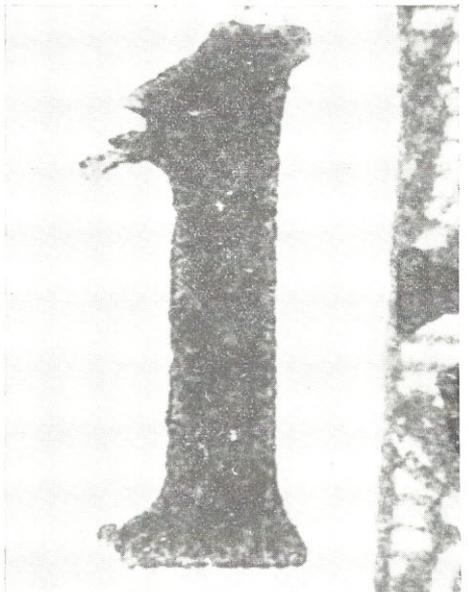
1 schon deutlich hervortreten. Bild 3 und 4 zeigen dann die linke 1 in 250- bzw. 700-facher Vergrößerung. Wenn auch für die Praxis eine so starke Vergrößerung wie auf Bild 4 kaum in Frage kommt, so sind doch damit einmal recht anschaulich die Grenzen der fototechnischen Auswertung unserer Prüfstelle demonstriert.

K.-H. Meyer, Freiburg

Die Abbildungen unten auf Seite 899 zeigen die Ziffer „1“ der Wertangabe auf der Marke links in 250- und rechts in 700facher Vergrößerung.



Die große Abbildung links zeigt Marken des 70. und 80. Feldes eines Bogens mit Wertangabe „1 1/2 Piaster“. Bei der unteren Marke ist der beschriebene Fehler deutlich erkennbar, der auf der Abbildung oben rechts, stark vergrößert, noch besser zu erkennen ist.





„a“ in Schreifschrift mit Anstrich.

### Feldpost der Deutschen Militär-Mission in der Türkei 1914-1918

#### Stempel: „KONSTANTINOPEL x-a“

In den bisherigen Veröffentlichungen und Katalogen ist der Stempel „KONSTANTINOPEL x-a“ in einer einzigen Version aufgeführt. Abbildungen zeigen das „a“ in Schreifschrift, also mit einem Anstrich. In der Anfang dieses Jahres erschienenen Veröffentlichung unseres Mitgliedes Herrn Werner Ahrens ist auf Seite 28 richtig darauf verwiesen, daß bei dem Stempel x-a, das „T“ in „FELDPOST“ auf das „E“ zeigt (statt auf das „P“ beim Stempel x-x).

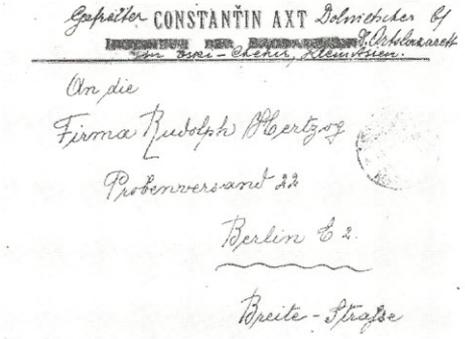
Die Gebrauchszeit des Stempels x-a wird von Herrn Ahrens vom 24. 9. 18—11. 11. 18



„a“ in gewöhnlicher Schrift (ohne Anstrich).

angegeben. Gemeint ist hierbei immer der Stempel mit dem „a“ in Schreifschrift, wovon ein deutlicher Abschlag mit Datum 21. 10. 1918 (Abbildung Nr. 1) gezeigt wird.

In meiner Sammlung befinden sich nun zwei Briefe mit je einem Stempel x-a, wobei das „a“ in Druckschrift erscheint und der übrige Stempel die typischen Kennzeichen des Stempels x-x aufweist. In Abbildung 2 und 3 sind diese beiden Briefe mit den Stempeldaten vom 23. 8. 1918 und 18. 9. 1918 gezeigt. Weitere Belege liegen vor aus Juli und September 1918, bei denen der Stempelabschlag undeutlich ist und das rechte Kennzeichen so verwischt, daß nicht eindeutig ausgemacht werden kann, ob es sich um ein „x“ oder „a“ handelt. Da es sich hier um einen bisher nicht bekannten oder nicht erkannten Stempel



„a“ ebenfalls ohne Anstrich.

handelt, wäre es sehr wichtig, alle Sammlungen daraufhin durchzusehen und Meldungen über eindeutige Abschläge mit Stempeldaten an den Unterzeichneten zu geben.

K.-H. Meyer, Freiburg

### Barfrankierungen

Barfrankierungen waren laut der „Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie“ auch in unseren Kolonien stets vorzunehmen, wenn zur Frankierung der Poststücke Freimarken nicht zur Verfügung standen. Es war das selten der Fall, denn die Leitpostämter hatten stets genug Vorrat, um auch die kleinen Postagenturen jederzeit mit Marken ausreichend versorgen zu können.

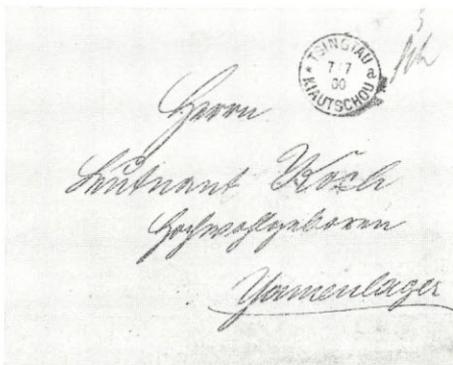
Aber es hat doch etliche Fälle gegeben, wo es nicht möglich war, rechtzeitig für Markennachschub zu sorgen. So glaubte der Post-Beauftragte berechtigt zu sein,

Aushilfsmarken herzustellen, die zwar der Dienstanweisung zuwider, aber nach seiner Meinung notwendig waren, um den reibungslosen Abfertigungsdienst nicht zu stören. Die Dienstanweisung, nach der keine Provisorien herzustellen, sondern in Barbezahlung des hierfür erforderlichen Portos auf den Poststücken zu vermerken und in eine Einnahmehausweisung einzutragen waren, hatte besonders bei Massenauflieferungen ihre Kehrseite. Die Zeit und Arbeit, die handschriftliche Barvermerke bei größeren Postämtern verursachten, waren wohl die Ursache, daß man sich zur schnelleren Abwicklung der Briefannahme zur Anfertigung sogenannter „Provisorien“ mit Aufdruck des benötigten Wertes auf noch genügend vorhandenen Wertzeichen oder mit Halbierungen der Marken behalf. Man darf daher den Postverantwortlichen nicht immer philatelistische Machenschaften unterstellen. Man tat es eben „der Not gehorchend“. Allerdings wurden solche Notmaßnahmen vom damaligen Reichspostamt nachträglich nie genehmigt, wohl geduldet.

Aber ich wollte nicht von den Provisorien sprechen, sondern über die Barfrankierungen, die in vergangener Zeit bei der Allgemeinheit der Sammler nicht so begehrt waren. Das ist in den letzten Jahrzehnten anders geworden. Heute sind Kolonial-Barfrankierungen begehrte Objekte, sind sie doch Zeugen einer wirklichen Markennot, ordnungsgemäß nach den Postvorschriften geschaffen.

Um mit den jüngsten Barfrankierungen zu beginnen, so sind als die bekanntesten und in ihrer Vielfalt getätigten Barfrankierungen von Deutsch-Ostafrika aus dem 1. Weltkrieg zu nennen. Den Grund zu ihrer Anfertigung kennt jeder Kolonialsammler, darüber braucht nicht weiter geschrieben zu werden. Sie waren z. T. in großer Menge getätigt worden und haben den damaligen Postbeamten, die sie auszuführen hatten, viel zusätzliche Arbeit und Verdruß gemacht, wie mir später ein Bekannter, der in Daressalam das Einnahmehbuch zu führen hatte, erzählte. Die meisten solcher Poststücke sind, weil man sie nicht des Aufhebens erachtete, in den Papierkorb gewandert, genau so, wie es auch anderwärts früher bei solchen Barfrankaturen der Fall gewesen war.

Die ältesten Barfrankierungen stammen aus Samoa. Sie sind im „Neuen Friede-



Barfrankierung von Tsingtau vom 7. 7. 1900.

mann“ ausführlich beschrieben und sehr selten.

Eine der seltensten Barfrankierungen ist diejenige von Tsingtau vom Juni-Juli 1900. Dr. Ey schätzte die erhaltenen auf etwa noch 17 vorhandene Stücke. Die 5-Pf-Provisorien waren knapp geworden, der Postvorsteher ordnete daher zur Freimachung der Ortspost Barfrankierung an. Die Umschläge wurden handschriftlich mit einer „5“ versehen, der Annahmebeamte setzte daneben sein Signum – hier im Bilde „Sch“ – und drückte daneben den Aufgabestempel auf. Auf diesem Brief zeichnete der Postassistent Schulte, der noch bis Kriegsende in Tsingtau seinen Dienst tat. Er wurde nach dem Fall Tsingtaus von den Japanern in Bando als Kriegsgefangener festgehalten. Es gibt auch noch Poststücke mit dem Signum „M“, das war der damalige Postvorsteher Messer. Schließlich existiert noch eine Barfrankatur mit dem Signum „S“ von einem bis heute noch nicht ermittelten Beamten. Diese letzte Barfrankierung wurde aber erst am 31. Juli 1900 getätigt, obwohl schon am 21. 7. eine neue Sendung der zweiten Tsingtau-Ausgabe mit dem Aufdruck „Pf“ am Postschalter eingetroffen war. Der Empfänger obigen Briefes war der damalige Leutnant vom 3. Seebataillon, A. Koch, dem Altmeister Friedemann vieles über die beiden Tsingtau-Provisorien und ihre Fälschungen verdankte.

Eine weitere Barfrankierung bescherte uns Deutsch-Südwest. Im Jahr 1900 gingen dem damaligen Postassistenten Doms in Keetmanshoop die 5-Pfennig-Marken aus. Zunächst behalf er sich mit der Teilung von 10-Pfennig-Marken, doch dieses postwidrige Verfahren bewog ihn schließlich,



Barfrankierung zweizeilig vom 4. 9. 1900.

zur Barfrankierung überzugehen. Hiervon gibt es zwei verschiedene, eine zweizeilige – hier im Bilde – und eine vierzeilige für Briefe. Es sind von beiden nicht viel erhalten geblieben.

Schließlich wurde auf Nauru im Oktober 1908 auch einmal bar frankiert. Im „Neuen Friedemann“ ist hiervon eine Abbildung.

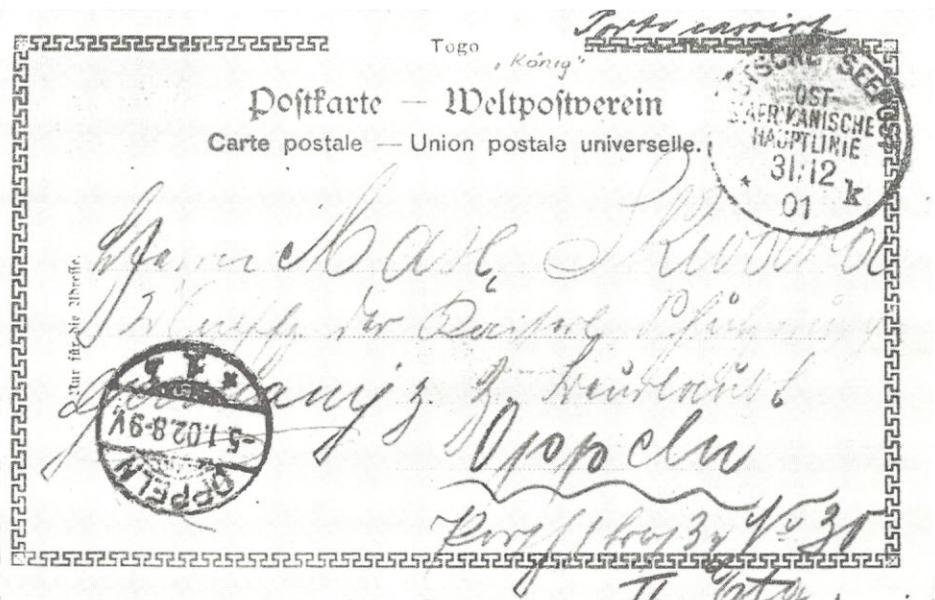
Die Barfrankierung von Ponape: Der Kaufmann Dominikus Etscheid auf Ponape (im dortigen Handelsregister am 6. 12. 1901 eingetragen) besaß Pflanzungen auf Ponape und auf der Insel Olul. Er war mit dem bekannten alten Sammler deutscher Kolonial-Postwertzeichen, Konsul Landgraf in Chemnitz, befreundet und besorgte ihm Kolonialmarken, wie wir aus einem in

den Ey-Berichten auf Seite 361 abgebildeten Originalschreiben wissen. Als Etscheid von der Ausgabe der Ponape-Provisorien hörte, schrieb er sofort am 12. 7. 1910 mehrere Karten und Briefe mit verschiedenen Adressen und wollte am nächsten Tag, dem 13. 7., vom Postagenten Hollborn die hierzu benötigten Briefmarken-Provisorien holen. Er kam jedoch zu spät, Hollborn gab keine mehr heraus, son-



Barfrankierung vom 31. 7. 1910 aus Ponape

dern nahm die Poststücke gegen Barerlegung in Empfang. (Siehe Brief auf Seite 361.) Hollborn versah die Poststücke mit dem bekannten roten Barvermerk – für Briefe vierzeilig, auf Postkarten wie aus Abbildung ersichtlich – und drückte gleich-



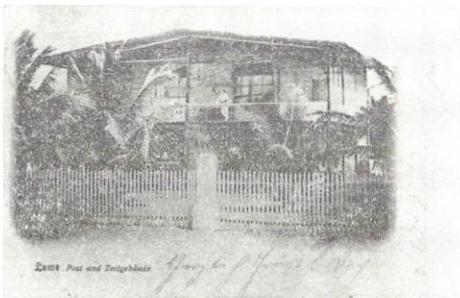
Barfrankierung „Porto cassirt“ von Dampfer „Koenig“ der „Ostafrikanischen Hauptlinie“.

falls den Aufgabestempel auf. Es sind aber nur solche vom 13. 7. und vom 31. 7. bekannt, alles nur Post von Etscheid, die er an verschiedene Empfänger gerichtet, dann wieder eingesammelt und an Konsul Landgraf gesandt hat. Gewiß standen hier philatelistische Wünsche Pate. Doch ist diese Post ordnungsgemäß nach den postalischen Bestimmungen behandelt worden. Dr. Ey sagt richtig „es bleiben Raritäten mit etwas philatelistischem Beigeschmack“. Das waren zunächst die Barfrankierungen, die in den Kolonien geschaffen worden sind.

Zum Bereich der Marine-Schiffspost gehört noch das sog. Pisa-Provisorium, das in Wirklichkeit gar kein Provisorium ist, sondern ein Poststück mit Bar-Einnahmevermerk (die kleine „5“ in der linken unteren Ecke mit MSP-Stempel No. 2) mit Nachfrankatur.

Zum Schluß führe ich noch eine in meiner Sammlung befindliche bisher noch unbekannte Barfrankierung an, die hier abgebildet sei. Sie stammt von dem Postdampfer „Koenig“ der Ostafrika-Linie. Als der Dampfer am 25. 9. 1901 Hamburg verließ und seine Fahrt über Neapel-Suez-DOA nach Durban hinter sich hatte, setzte er seine Reise auf der sog. Westroute um Kap der Guten Hoffnung nach der Heimat fort. In Swakopmund stiegen Passagiere zu, namentlich beurlaubte oder zur Entlassung kommende Schutztruppen-Angehörige. Sie sandten vom Dampfer ihren Kameraden und Freunden die letzten Grüße. Auf dem Dampfer befand sich auch der Schutztruppler R. Walter, der diese Karte an seinen Freund nach Oppeln schrieb. Leider ist auf der Ansichtskarte mit dem ersten Postgebäude von Lome kein Datum vermerkt. Daß der Dampfer in Lome zwischengelandet ist, bezweifle ich. Solche Postkarten konnte man unterwegs auf dem Dampfer kaufen. Der nächste Anlaufhafen war Las Palmas. Abfahrt von dort erfolgte am 28. 12. 1901. Ob nun die neuen Passagiere den Mangel an Briefmarken verursacht hatten oder ob der Schiffszahlmeister nicht genügend mit Postwertzeichen versorgt war, wird sich nicht mehr feststellen lassen. Jedenfalls handelte er nach Aufbruch der Marken den Dienstanweisun-

gen gemäß richtig. Er ließ sich das Porto bar bezahlen, versah die Karte handschriftlich mit den Worten „Porto cassirt“ und drückte als Bestätigung den Aufgabestempel hinzu. Der Zahlmeister nahm sich mit der Bearbeitung dieser Post Zeit, denn der Aufgabestempel wurde erst am Ankunftstag in Lissabon, am 31. 12. 1901, angebracht. Daß die Post schon in Lissabon an Land gegeben wurde, könnte man aus dem Eingangs-Stempel Oppeln vom 5. 1. 1902 vorm. 8-9 Uhr annehmen. Wäre die Postübergabe erst in Vlissingen (bestätigte Ankunft dort am 5. 1. 1902) an die Bahnpost erfolgt, so hätte sie mindestens einen Tag später in Oppeln eintreffen müssen. Daß



Lome, Post und Zoll.

die Barfrankierung als ordnungsgemäß anerkannt worden ist, finden wir in der Nichterhebung von Nachporto bestätigt. Ein zweiter Beleg ist mir noch nicht zu Gesicht gekommen. Wo werden weitere Barfrankierungen von dieser Fahrt auftauchen? Wer besitzt frankierte Poststücke vom Dampfer „Koenig“ von dieser Fahrt und welches Datum trägt der Seepoststempel?

Fontane

Wir beklagen das Ableben unseres Ehrenmitgliedes  
und früheren ersten Vorsitzenden, Herrn

## Lothar Belck

aus München, der am 15. Juli 1971 von seinem langen  
Leiden erlöst wurde.

Wir werden seiner stets gedenken.

Der Vorstand