



# Berichte

## FÜR KOLONIALBRIEFMARKEN- SAMMLER

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher  
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

### DEUTSCHE SEEPOST

## Linie Deutsch-Südwestafrika — Capstadt

1896—1914

Eine Anfrage bei allen Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft hatte ein positives Ergebnis. Anhand der vorgelegten Briefe und Karten sowie vieler Briefstücke wurde nachgewiesen, daß es nicht — wie bisher stets angenommen — nur einen Seepoststempel der „Linie Deutsch-Südwestafrika — Capstadt“ gegeben hat, sondern drei: ohne Unterscheidungszeichen, mit Unterscheidungszeichen „I“ und „II“.

### Die Schiffe

Nach der Gründung der Reederei „Woermann-Linie GmbH“ am 5. April 1895 widmete sich diese Gesellschaft insbesondere der Fahrt nach Westafrika mit Einschluß der Häfen des neuen deutschen Schutzgebietes Südwest. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde von Europa aus sämtliche Post zuerst bis Kapstadt befördert, bevor sie ein britisches Schiff bis Walfischbucht brachte, wenn sie für Deutsch-Südwest bestimmt war.

Schon 1896 verdoppelte Woermann seine Fahrten nach Westafrika und lief nun auch Swakopmund an, den ersten Hafen des deutschen Schutzgebietes, statt — wie bisher — Walfischbucht.

Ende November 1895 war von Deutschland aus der von einer neuen Gesellschaft durch den Leutnant a. D. Troost gekaufte kleine Dampfer „Leutwein“ (324 Tonnen) nach Swakopmund und Lüderitzbucht in Deutsch-Südwest ausgelaufen, der am 22. Februar 1896 erstmals in Swakopmund festmachte, ehe er bis Kapstadt weiterfuhr.

Im „Deutschen Kolonialblatt“ (1896, Seite 505) wurde folgende Bekanntmachung abgedruckt:

„Der Rheder des Dampfers ‚Leutwein‘, Lieutenant a. D. Troost, hat im April dieses Jahres mit der Rhederei des Dampfers ‚Nautilus‘ ein Abkommen zunächst für ein Jahr getroffen, wonach letztere die ‚Nautilus‘ von Capstadt aus nur noch bis Port Nolloth laufen läßt, wogegen die ‚Leutwein‘ nur die Häfen nördlich von Port Nolloth besucht. Die Fahrten der ‚Leutwein‘ sollen in vierwöchentlichen Zwischenräumen erfolgen. Es ist in Aussicht genommen, daß er seine Fahrt im Juli antreten solle. Die ferneren Abfahrten sind vorläufig für den 11. August, 8. September usw. in Aussicht genommen.“

Damit war die Aufgabe zwischen der britischen Reederei und Leutnant Trost geteilt: die Engländer bedienten Südafrika, Dampfer „Leutwein“ lief nur die Häfen in Deutsch-Südwest an. Die Hauptladung bestand bei fast allen Fahrten aus Trinkwasser. Fracht- und Personenbeförderung war zwar rege, aber zweitrangig. Für den Rest des Jahres 1896 wurde im „Deutschen Kolonialblatt“ (Seite 724) noch folgender Fahrplan angegeben:

### Fahrplan des Dampfers „Leutwein“

ab Kapstadt	3. 11. 1896
	1. 12. 1896
	29. 12. 1896
an Lüderitzbucht	6. 11. 1896
	4. 12. 1896
	1. 1. 1897
an Swakopmund	10. 11. 1896
	8. 12. 1896
	5. 1. 1897
an Lüderitzbucht	19. 11. 1896
	17. 12. 1896
	14. 1. 1897

Von Lüderitzbucht gingen die Fahrten zurück zum Ausgangshafen Kapstadt in Südafrika.

Schon der nächste Fahrplan, der die Fahrten für Januar bis Juni 1897 ausführte, erwähnte das Anlaufen von Cap Cross in Deutsch-Südwestafrika.

Ab 1. April 1897 war Dampfer „Leutwein“ berechtigt, die deutsche Postflagge zu führen und bekam vermutlich zum gleichen Zeitpunkt eine eigene Seepostausrüstung an Bord mit dem Stempel „Linie Deutsch-Südwestafrika – Capstadt“ (ohne Unterscheidungsnummer).

### Fahrplan des Dampfers „Leutwein“ Januar/Juni 1897

ab Kapstadt	5/1
	2/2
	2/3
	30/3
	27/4
	25/5
	22/6
an Lüderitzbucht	10/1
	7/2
	7/3
	4/4
	2/5
	30/5
	27/6
an Walfischbucht	12/1
	9/2
	9/3
	6/4
	4/5
	1/6
	29/6
an Swakopmund	14/1
	11/2
	11/3
	8/4
	6/5
	3/6
	1/7
an Cap Cross	16/1
	13/2
	13/3
	10/4
	8/5
	5/6
	3/7



Postkarte mit Wanderstempel Jakalswater und Stempel Swakopmund. Die Abbildung zeigt den Dampfer „Leutwein“ an einer Pier in Kapstadt liegend.

ab Sw'mund/W'bucht	17/1
	14/2
	14/3
	11/4
	9/5
	6/6
	4/7
an Kapstadt	24/1
	21/2
	21/3
	18/4
	16/5
	13/6
	11/7

Stempel „Typ 1897“ vom 11. Mai 1898 auf Briefstück. Einzigstes gemeldetes Stück mit der Zwei-Mark-Innendienstmarke (Michel 37 e), zusätzlich je eine Marke zu 10 und zu 50 Pfennig, erstere mit Überdruck „Deutsch-Südwest-Afrika“, die andere ohne Landesbezeichnung.



Anfang des Jahres 1900 kaufte die Reederei Woermann Dampfer „Leutwein“ von Leutnant Troost und übernahm gleichzeitig auch den Vertrag mit der Kaiserlichen Reichspost in Berlin. Am 30. Oktober 1900 wurde Dampfer „Leutwein“ aus dem Liniendienst zwischen Deutsch-Südwest und Kapstadt genommen und durch

#### Dampfer „Gertrud Woermann“ I

1743 BRT

ersetzt. Die Ausrüstung der Deutschen Seepost mit dem ersten Ovalstempel kam ebenfalls auf das neue Schiff und wurde dort vom 10. November 1900 bis zum 16. Juni 1903 verwendet.

Die amtlichen Unterlagen in Bonn besagen, daß Mitte Juni 1903 der Stempel auf einen neuen Liniendampfer, die „Lulu Bohlen“, kam, der jedoch schon bei der Ausreise am 17. Juni 1903 beim Sanguin River vor der liberianischen Küste verlorenging. Auf der „Lulu Bohlen“ ist die Deutsche Seepost also kaum tätig geworden. Da Dampfer „Gertrud Woermann“ für andere Aufgaben eingesetzt wurde, blieb die Strecke „Deutsch-Südwestafrika – Capstadt“ kurze Zeit unbedient. Als Ersatz für die ausgefallene Fahrt ab Kapstadt fuhr am 5. August 1903 Dampfer „Koenig“ (5034 BRT) der „Ostafrika-Linie“ nach Swakopmund. Für diese Reise ist ein Stempel dieser Linie auf Dampfer „Koenig“ nachgewiesen.

Am 19. August 1903 wurden die regelmäßigen Fahrten wieder aufgenommen, es kam wieder Dampfer „Gertrud Woermann“ zum Einsatz. Doch schon vier Tage später scheiterte er in dichtem Nebel vor Port Nolloth.

Vermutlich ist dabei der erste Seepoststempel der „Linie Deutsch-Südwestafrika – Capstadt“ verlorengegangen, denn Abschläge aus der Zeit nach diesem Datum liegen nicht mehr vor. Es ist jedoch auch möglich, daß er nach Windhuk gelangte und dort aufbewahrt wurde.

Eine Änderung der Streckenführung trat ein, als ein anderes Schiff, das dann jahrelang die Fahrten zur Zufriedenheit durchführte, eingesetzt wurde: die Zwischenreise von Swakopmund nach Cap Cross und zurück fiel weg. Der neue

#### Dampfer „Eduard Woermann“

5642 BRT (ex „Alabama“)

trat seine erste Reise am 19. November 1903 an. (Schon 1904, während der Aufstände in Südwest, wurde „Eduard Woermann“ zeitweise aus dem Liniendienst herausgenommen und als Truppentransporter eingesetzt.) Auf „Eduard Woermann“ wurde auch ein neu aus der Heimat beschaffter Stempel mit gleicher Streckenbezeichnung wie der verlorene aber zusätzlichem Unterscheidungszeichen „I“ eingesetzt.

Ab 11. März 1906 wurde schließlich zusätzlich

#### Dampfer „Aline Woermann“ III

2276 BRT

in Dienst genommen, damit in vierzehntägigem Wechsel zwei Dampfer in fahrplanmäßigem Turn die Strecke bedienen konnten. Für diesen neu eingesetzten Dampfer wurde in Deutschland ein dritter Seepoststempel beschafft (wederum mit der gleichen Streckenbezeichnung), jedoch mit Unterscheidungszeichen „II“.

## Die Stempel

Wie schon erwähnt, konnte festgestellt werden, daß es nicht nur einen **sondern drei Stempel** der Seepostlinie „Deutsch-Südwestafrika – Capstadt“ gegeben hat. Sie unterscheiden sich nicht nur durch die römische Kennziffer (die beim ersten Stempel fehlt), auch die Stellung der Buchstaben sowie die Größe der Schrift ist verschieden.

### Typ 1897:

frühest bekanntes Datum: 6. 7. 1897

letztbekanntes Datum: 7. 9. 1902

ohne römische Kennzahl

„C“ von „CAPSTADT“ schmal

„C“ von „CAPSTADT“ rechts unter „D“ von „SÜD“

Wort „CAPSTADT“ 2,0 cm lang

Der erste Stempel wurde vermutlich schon Anfang April 1897 in Gebrauch genommen, als Dampfer „Leutwein“ die Berechtigung bekam, die deutsche Postflagge zu führen.

### Typ 1904:

frühest bekanntes Datum: 13. 12. 1904

letztbekanntes Datum: 10. 4. 1909

mit römischer Kennzahl „I.“ (mit Punkt)

„C“ von „CAPSTADT“ links unter „D“ von „SÜD“

„L“ von „LINIE“ bis ans „C“ von „DEUTSCHE“

Wort „CAPSTADT“ 2,0 cm lang

### Typ 1906:

frühest bekanntes Datum: 13. 3. 1907

letztbekanntes Datum: 10. 6. 1908

mit römischer Kennzahl „II“ (ohne Punkt)

„C“ von „CAPSTADT“ breit

„C“ von „CAPSTADT“ unter „ÜD“ von „SÜD“

Wort „CAPSTADT“ 2,5 cm lang

„DEUTSCHE SEEPOST“ kleiner Schriftgrad

Dieser Stempel ist im Stempelmusterbuch der Berliner Firma Gleichmann unter dem Datum vom 23. 11. 1906 abgeschlagen. Es liegt nahe, daß er bestellt und benötigt wurde, als ein zweiter Dampfer auf der Linie eingesetzt wurde.

Ob die beiden Stempel „Type 1904“ und „Type 1906“ bis Kriegsausbruch 1914 eingesetzt blieben – wie bisher in allen Publikationen angegeben – ist nicht anzunehmen. Wenigstens einer dieser beiden (welcher ist noch nicht festgestellt) wurde

Windhuk aufbewahrt und fiel dort den Engländern in die Hände, die ihn später umarbeiteten und als Ortsstempel „KAPPSFARM“ benutzten.

Aufgrund der Anfrage bei allen Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft wurden mir 55 Briefe, Karten, Briefstücke und lose Marken gemeldet, die mit den drei Seepoststempeln entwertet sind:

Type 1897: 46 Stück

Type 1904: 6 Stück

Type 1906: 3 Stück

Damit wäre dann auch gleich Entscheidendes über das Vorkommen der Stempel und die eventuelle Bewertung gesagt.

Benutzt wurden die Stempel auf Marken folgender Ausgaben (auf Briefen und Karten) teils mit Nebenstempel „Deutsches Schutzgebiet“ (zweizeilig):

Vorläufer: Michel 37, 45-48, 51

Deutsch-Südwest-Afrika: Ausgabe 1897 und 1898

Deutsch-Südwest-Afrika: Schiffsbildausgabe 1900

Germania-Reichspost

Germania-Deutsches Reich

Kap der Guten Hoffnung.

Schlingen



Typ 1897



Typ 1904



Typ 1906



Brief vom 8. September 1914 mit Stempel Rabaul. Das Prägesiegel wurde von der Zensurstelle zum Verschließen des Briefes angebracht.

## Deutsch-Neuguinea im Ersten Weltkrieg

### Als Leitungsaufseher im Kolonialpostdienst

Außer dem Dienstbericht des Postamtmannes und Leiters des Postamtes Rabaul, Carl Weller, gab es bisher keine Mitteilungen über die letzten Wochen des Bestehens der Post in Deutsch-Neuguinea. Erst jetzt spielte mir der Zufall die ca. 1930 der damaligen Reichspost übergebenen persönlichen Aufzeichnungen des Postvorstehers der deutschen Post in Friedrich-Wilhelms-Hafen, Fritz Hoyer, in die Hände. Herr Hoyer schildert darin seine Erlebnisse in dem deutschen Schutzgebiet in der Südsee von seiner Ankunft 1913 bis zur Heimkehr im Frühjahr 1915. Besonders interessant sind seine Mitteilungen über die ersten Wochen des Krieges 1914:

esbe

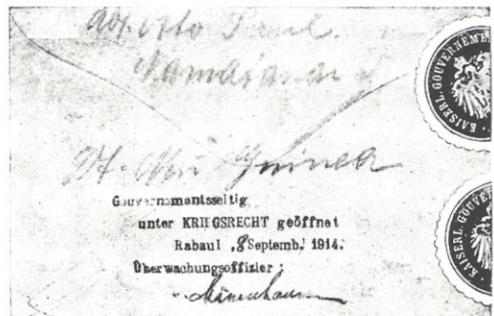
Am 4. Mai 1913, nachmittags, fuhr Dampfer „Prinz Sigismund“ im Hafen von Rabaul ein. Nach 45tägiger Fahrt zu Wasser und zu Lande hatte ich mein Ziel erreicht. Auf dem Wege zum Postamt machte mich

Postsekretär Weller, der höchste Postbeamte des Schutzgebietes, mit den Verhältnissen vertraut. Rabaul oder Simpsonhafen, Hauptstadt des Schutzgebietes, war Sitz des Gouvernements. Hier wohnten etwa 150 Europäer, fast 1000 Chinesen und einige Japaner.

#### Das Postamt Rabaul

Das Postamt Rabaul war mit einem Sekretär als Vorsteher, einem Leitungsaufseher, zwei Malayen und vier Eingeborenen besetzt. Der Leitungsaufseher hatte an Dampfertagen Schalter- und Abfertigungsdienst zu verrichten, sonst war er im Leitungsbau beschäftigt. Die Malayen bedienten den Fernsprechvermittlungsschrank und verrichteten leichteren Schalterdienst. Die Eingeborenen besorgten das Stempeln der Briefe, Verpacken und Verladen der Postsäcke. Im übrigen waren sie als Telegraphenarbeiter tätig und beseitigten auch Leitungsstörungen. Brief- und Paketzustellung bestand nicht. Die ein-

Absenderangabe: Namatanai. Zensurstempel und Unterschrift des Überwachungsoffiziers vom 8. September 1914.



gehenden Postsachen wurden in Schließ- und Sortierfächer verteilt und von den Empfängern abgeholt.

Im Postamt angekommen, ging es sofort an die Arbeit. Die Eingeborenen hatten inzwischen die angekommenen Postsäcke entleert. Ganze Berge von gewöhnlichen und Einschreibbriefen und Zeitungen lagen aufgehäuft auf dem Fußboden und mußten verteilt werden. Vor den Schalterfenstern und auf der Veranda — einen Schaltervorraum gab es nicht — hatten sich die Postempfänger eingefunden, mit Ungeduld darauf wartend, bis die Postsachen verteilt waren. — Längst schon brannten die Petroleumlampen, als wir unsere größte Arbeit beendet hatten. Am andern Morgen um 7 Uhr wurde weitergearbeitet. Bis kurz vor der Abfahrt des Dampfers standen die Ablieferer von Postsachen Schlange am Schalter. Zwischendurch kamen Chinesen, die ihre Sendungen abholen wollten. Chinesisch konnten wir natürlich nicht lesen. Die Chinabriefe lagen alle auf einem Haufen. Ein dem Postamt bekannter Chinese suchte sie für seine Landsleute aus.

Dann hatten wir es eilig, weil die Abfahrtszeit des Dampfers heranrückte. Der Schalter wurde geschlossen. Fieberhaft wurde gearbeitet, um die Post versandfertig zu machen. Die Eingeborenen halfen beim Abstempeln der Briefe und beim Verpacken und Schließen der Brief- und Paksäcke. Die Postsäcke wurden wieder wie bei der Ankunft auf die Feldbahnwagen verladen und zum Dampfer gefahren, wo sie dem Zahlmeister übergeben wurden. Nach der Abfahrt des Dampfers begannen unsere Aufräumungsarbeiten. Für die nächsten zwei bis drei Tage gab es noch viel Arbeit am Schalter. Wenn aufgearbeitet war, wurde der Annahmeschalter geschlossen. Bis zur Ankunft des nächsten Dampfers wurden Fernsprechleitungen hergestellt und instandgesetzt. Ein Malaye bediente während dieser Zeit den Fernsprechvermittlungsschrank und verkaufte nebenbei Postwertzeichen.

So wiederholte sich der Postdienst beim Eintreffen eines jeden Dampfers. Rabaul wurde von drei großen Schifffahrtslinien angelaufen. Auch der Regierungsdampfer „Komet“ brachte gelegentlich Post aus dem Inselgebiet mit.

Es bestand wohl ein Fahrplan, woraus wir ersehen konnten, wann die Dampfer in Rabaul ankommen sollten. Danach richtete ich mich auch mit der Rückkehr vom Leitungsbau, denn zwei bis drei Tage

vorher mußte der Annahmeschalter geöffnet sein, um die Postsachen für den Dampfer anzunehmen. Nicht selten jedoch verzögerte sich die Ankunft der Dampfer um einige Tage. Trotzdem wir den Dampfer erst sehen konnten, wenn er in den Hafen einlief, waren wir doch meist einige Stunden vorher von seinem Kommen unterrichtet. Die Stadt Rabaul, die von Bergen umgeben ist, ist besonders nach der Nordseite durch erloschene Krater bis zu 800 m Höhe vom Meere abgeschlossen. Wenn nun der Dampfer die Nordseite passierte, so riefen die dort wohnenden Eingeborenen laut und langgezogen „s-e-e-e-l-o-o-“ (selo). Der Ruf pflanzte sich über die Berge fort, von Ort zu Ort, bis er in Rabaul ankam und in vielhundertstimmigem Chor wiederholt wurde. Dieser Ruf war so sicher wie ein Telegramm. So konnten wir uns jeweils zeitgemäß auf den Empfang vorbereiten.

Das Postamt Rabaul unterstand dem Reichs-Postamt. Abrechnungs-Oberpostdirektion war die Oberpostdirektion in Bremen. Dem Postamt unterstanden zwölf Postagenturen und zwei Hilfsstellen, die über das weitausgedehnte Inselgebiet verteilt waren. Von einem Postbeamten im Schutzgebiet wurde recht umfangreiches Fachwissen verlangt. Er mußte nicht nur im gesamten Postdienst, sondern auch im Fernsprechdienst und im Telegraphenbau bewandert sein.

## Fernsprechdienst

Damals waren in Rabaul 26 Fernsprech-Hauptanschlüsse und etwa 40 Nebenstellen vorhanden, die als Einzelleitungen ausgebaut waren. Die Hauptstellen endeten auf einem Klappenschrank zu 50 Leitungen. Voraussetzung für den Einzelleitungsbetrieb ist eine gute Erdleitung. Diese konnte aber nur in den seltensten Fällen hergestellt werden, weil kein Grundwasser zu erreichen war. Die Folge der schlechten Erdleitung war ein starkes Mitsprechen. Besonders bei regem Fernsprechverkehr, an Dampfertagen, war am Vermittlungsschrank ein wirres Durcheinander zu hören. Die Teilnehmer waren aber im allgemeinen trotz dieses unerwünschten Zustandes zufrieden. Nur wenn die Leitungen, besonders die weiter ab zu den Pflanzungsbesitzern führenden, mehrere Tage oder gar Wochen gestört waren, wurden sie ungeduldig.

Der Freileitungsbau und die Instandsetzungsarbeiten waren etwas anderer Art als



FELD- Postkarte  
 nur für die Wehrabteilung und  
 für die Expeditionstruppe.



Immerwährendig unter  
 Kriegsurlaub geblieben.  
 Rabaul, F. Syd. in

Neuversuchen geblieben

H. Müller  
 Gefreiter  
 19

Herrn  
 Paul Müller  
 Charlottenburg  
 Herderstraße 10  
 Deutschland. C 154

Handwritten letter on a postcard, dated 9. August 14. The text is partially obscured by black redaction marks. The visible text includes: "Lieber Elternteil", "Dass ich freudlich, das ich in so", "seiner bösen Jugend unendlich seine Waise ist", "zu dem dem immer ist das bringen", "sich in", "von dem Kampf", "bei einer Operation", "nicht warten auf die", "zu versuchen", "Habe mich", "schönes", "müde", "ganz", "Lieber", "Lieber".

Feldpostkarte aus der Sammlung Grobe, Hannover: geschrieben am 9. August 1914, drei Tage nachdem für Deutsch-Neuguinea der Kriegszustand erklärt worden war. Statt eines Zensurstempels ist hier die Zensur noch handschriftlich angebracht, jedoch erst vier Wochen nach Auflieferung bei der Post in Rabaul. Eine weitere Feldpostkarte mit Stempel Herbertshöhe vom 8. 8. 1914 ist erst am 10. 9. im „Feldlager Papatowa“ geschrieben (war also vorausgestempelt), der Zensurstempel ist ohne Datum und ohne Unterschrift.

in Deutschland. Das Aufstellen der Stangenstützpunkte ging recht schnell vonstatten. Die Mannesmannrohre, die in der Regel als Telegraphenstangen benutzt wurden, waren nach unten zugespitzt. Sollte eine Stange gestellt werden, so war es nicht nötig, erst ein tiefes Loch zu graben. Drei Eingeborenen-Telegraphenarbeiter stellten die Stange aufrecht, hoben sie auf Kommando senkrecht hoch und ließen sie dann ebenso herabfallen. Dabei bohrte sich die Spitze ziemlich tief in die Erde, die auf der ganzen Gazelle-Halbinsel aus fruchtbarer Vulkanasche und Lava bestand. Natürlich kam es auch oft vor, daß sich die Stützpunkte durch die Bewegungen bei Sturm mit der Länge der Zeit von selbst immer tiefer in das Erdreich einbohrten. Bei Instandsetzungsarbeiten mußten wir deshalb die Stangen oft heben oder eine Stange neu stellen. Als Instandsetzungsarbeiten kamen hauptsächlich in Frage: Heben der Stangen, Neuanstrich mit grauer Ölfarbe, Nachspannen der Leitungen und vor allem Ausästungen. Bei der Fruchtbarkeit des Landes war es ganz erstaunlich, wie schnell die Leitungen von Bäumen und Sträuchern überwuchert wurden. Besonders der Bambus machte uns recht viel zu schaffen. Mit etwa 60 cm langen Haumessern wurde er dicht über der Wurzel abgeschlagen, was eine mühevollte Arbeit war.

### **Auf Kaiser-Wilhelm-Land**

Bald war ein Jahr meiner Tätigkeit vergangen. Mitte Mai 1914 verließ ich Rabaul. Die Postagentur in Friedrich-Wilhelms-Hafen war bisher von einem Regierungsbeamten verwaltet worden und sollte nun von einem Fachbeamten besetzt werden. Für diesen Dienstposten war ich bestimmt. Es war immerhin ein Vertrauensposten, zu dem ich da ausersehen war. Ich war der erste und leider auch der letzte deutsche Postbeamte auf der größten Insel der Südsee.

In Friedrich-Wilhelms-Hafen mußte erst ein neues Postgebäude erbaut werden. Den Auftrag dazu hatte die Neuguinea-Compagnie. Ich hatte die Aufgabe, die Postanstalt von Grund auf einzurichten. Ein Fernsprechnetzt mit vorläufig zehn Haupt- und einigen Nebenstellen sollte hergestellt werden. Die Baustoffe dazu waren längst in Deutschland bestellt und bereits unterwegs.

Friedrich-Wilhelms-Hafen war Hauptort von Kaiser-Wilhelm-Land und liegt an der Mündung des Gogoflusses. Die ganze Be-

völkerung des Ortes betrug damals kaum mehr als 30 weiße Einwohner, darunter zwei verheiratete Frauen und eine Krankenschwester. Es waren hier das Bezirksamt, einige Wohnhäuser der Regierungsbeamten, ein Hotel und ein Store der Neuguinea-Compagnie. Auf einer kleinen Insel im Hafen war das Krankenhaus errichtet.

### **Friedrich-Wilhelms-Hafen**

Dicht um Friedrich-Wilhelms-Hafen waren Kokos- und Gummipflanzungen angelegt, die meist der Neuguinea-Compagnie gehörten. Einige Kilometer landeinwärts wurde das zum großen Teil noch unerforschte Hinterland durch dichten Urwald abgeschlossen. Friedrich-Wilhelms-Hafen war deshalb oft der Ausgangspunkt für Forschungs-Expeditionen. Auch Paradiesvögeljäger gingen meist von hier aus in das Innere des Landes. Mancher von ihnen kehrte nicht wieder. Im Jahre 1912 sind die weißen Bewohner von Friedrich-Wilhelms-Hafen einmal nur mit knapper Not dem Tode entronnen. Die Bewohner des in der Nähe liegenden Dorfes Siar hatten einen Überfall geplant, bei dem die Weißen abgeschlachtet werden sollten. Kurz vor der Ausführung wurden die Europäer durch einen Missionsangehörigen gewarnt.

Bis zur Fertigstellung des Postgebäudes wurde mir vom Bezirksamt ein Dienstzimmer überlassen. Wohl war der Postverkehr weit geringer als in Rabaul, dafür hatte ich aber um so mehr im Leitungsbau zu tun. Drei Eingeborene hatte ich von Rabaul mitgebracht, die bereits im Telegraphenbau ausgebildet waren. Das war mein Stamm. Dazu mußten aber weitere Eingeborene angeworben werden. Das Bezirksamt stellte mir sechs Polizeisoldaten zur Verfügung. Die Fernsprechstellen und -linien waren auszukunden, und zwar bis zu acht km nach verschiedenen Richtungen, durch stellenweise sehr dichten Wald. Da mußten erst Straßen hindurchgeschlagen werden. Bald trafen dann auch Stangen (Mannesmannrohre) und andere Baustoffe ein. Nun ging es eifrig an die Herstellung des Leitungsnetzes.

Es war eine Freude zu sehen, wie der Bau von Tag zu Tag fortschritt. Ende Juli 1914 war das Postgebäude im Rohbau fertiggestellt. Vom vorhandenen Turm aus gingen nun bereits die Fernsprechkabel strahlenförmig auf die einzelnen

Feldpostkarte vom 8. September 1914 aus Papatowa. Sämtliche bisher bekanntgewordenen Feldpostkarten haben die Signatur „C 154“ unten rechts (Sammlung Grobe).



Stangenlinien über. Voll stolzer Freude betrachtete ich täglich mein sichtbar fortschreitendes Werk.

### Dann kam der Krieg ...

An einem der ersten Tage des August 1914 traf Dampfer „Coblenz“ ein. Ich hatte angestrengt zu arbeiten, um die Post abzufertigen. Als ich sie endlich beim Zahlmeister abgeliefert hatte, gab es noch ein Viertelstündchen Zeit zum Plaudern. „Haben Sie schon die neuen Zeitungen gelesen?“ fragte er mich. (Sie waren natürlich sieben Wochen alt, denn so lange brauchte eine Zeitung, bis sie in unsere Hände kam.) „Nein!“ mußte ich antworten, denn dazu hatte ich noch keine Zeit gefunden. „Nun, lesen Sie nur heute noch über den Mord von Sarajewo. Wir haben unterwegs Nachricht erhalten, daß die politische Lage sehr ernst ist, vielleicht gibt es gar Krieg. Hoffentlich erreichen wir noch den Hafen von Manila.“ — So ernst nahm ich die Sache denn doch nicht.

Am 5. August, als ich zum Dienst ging, sah ich den Regierungsdampfer „Komet“ im Hafen liegen. Am Bezirksamt kam mir der Erste Offizier entgegen; wir kannten uns von Rabaul her. Er machte mir die Mitteilung, daß ein Funkspruch aufgenommen war, nach welchem der Krieg erklärt worden sei. Ungläubig sah ich den Offizier an, seinen Beteuerungen mußte ich dann aber doch Glauben schenken. Gegen 9 Uhr rief der Bezirksamtmann uns Europäer zusammen und gab die Tatsache des Kriegsausbruchs amtlich bekannt. Nun gab es wohl keinen Zweifel mehr. Wir sollten gegen die Eingeborenen Schweigen bewahren. Aber schneller, als wir es für möglich gehalten hätten, waren die Eingeborenen unterrichtet. Wir hatten aber von ihnen nichts zu befürchten.

„Komet“ verließ am gleichen Tage den Hafen. Nun wurde es ganz einsam auf unserer großen Insel. Die Hafenerleuchter durften nachts nicht mehr brennen. Nur ein Wachtposten wurde am Hafeneingang aufgestellt. Wir verrichteten unsern Dienst weiter. Einen Schimmer von Hoffnung hatten wir immer noch. Als aber der nächste Dampfer ausblieb, wurde uns der Kriegsausbruch zur Gewißheit. Es begann eine trostlose Zeit.

Das Postamt wurde Ende August bezugsfertig. Ich habe nur einmal darin geschlafen. Am 29. August brachte uns der kleine Küstendampfer „Siar“ von der Neuguinea-Compagnie die ersten Nachrichten von Rabaul und vom Kriegsschauplatz in der Heimat. Wir erfuhren, daß am 11. August ein englisches Torpedoboot den Hafen von Rabaul angefahren hatte. Nachdem die Besatzung merkte, daß von Land aus nicht geschossen wurde, wurden Truppen an Land geschickt, die mit großen Hämmern und Schießbaumwolle ausgerüstet waren. Womit hätte man wohl auch vom Lande aus nach einem Schiff schießen sollen? Am Polizeimeisterhaus stand zwar eine alte Kanone, die aber nur bei besonderen Gelegenheiten abgeschossen wurde.

Die englischen Truppen suchten den Gouverneur, sie wollten ihn gefangennehmen, er war aber mit seinen Beamten nach Toma bei Herbertshöhe übergesiedelt. Nach vergeblichem Suchen zogen die Truppen zum Postamt. Hier durchschnitten sie sämtliche Leitungsdrähte und zerstörten den Vermittlungsschrank und die Inneneinrichtung. Dann kehrten sie zum Schiff zurück. Sie hinterließen die Drohung, daß sie wiederkehren und, falls der Gouverneur die Kolonie nicht übergebe, Rabaul beschießen würden. Danach verließ das feindliche Torpedoboot den Hafen.

No ..... des Anfunftsbuchs, du registre d'arrivée.		Umwandlungskurs *) Cours de change		Freiemarken und Aufgabestempel. Application des timbres-poste et du timbre d'origine.	
Deutschland. Allemagne.		Gezahlter Betrag *) Somme payée			
Postauftrags-Postanweisung Briefnachnahme für das Ausland		*) Im Bestimmungsländ auszufallen. A rembourser par l'Office destinataire (Arr. art. 2).			
Mandat de Recouvrement Remboursement (lettre) International		über de la somme de (arabische Zahlen) <u>M. 12.55</u>			
<u>zwölf Mark, 55 Pf.</u>					
Die Einheiten (Stücken, Kronen, Mark usw.) in Buchstaben und in lateinischer Schrift					
zu zahlen an <u>ein Verlags-fremdling</u>					
payable à M. <u>Martin Harwick</u>					
Bestimmungsort Lieu de destination <u>Berlin 9.</u>					
Wohnung (Straße und Nr.) Adresse du destinataire <u>Höllingstr. 5</u>					
Bestimmungsländ Pays de destination					
Gut für Bon pour		gleich soit <u>12. 55 Pf.</u>		Unterschrift des Annahmbeamten. Signature de l'agent qui a dressé le mandat. <u>Ruppert,</u> A 24b	
Aufgabe-Nr. Numero d'émission <u>108</u>		Aufgabe- Postamt <u>Deutsch Neu Guinea.</u>			
Tag der Emission Date d'émission <u>20/IX/14</u>					

Postanweisung  
aus  
Finschhafen  
vom  
30. 9. 1914  
nach  
Deutschland

Nach einer Beratung der Deutschen in Rabaul war beschlossen worden, die Kolonie zu verteidigen. 50 deutsche Reservisten und 200 schwarze Polizeisoldaten bildeten die bewaffnete Macht. Zur Verstärkung dieser Truppe sollte das Bezirksamt in Friedrich-Wilhelms-Hafen einen Offizier und zwölf Mann einberufen und baldigst nach Rabaul entsenden. Begreiflicherweise herrschte eine Aufregung über all die Nachrichten, die uns der Kapitän hier mitteilte. Was in uns vorging, läßt sich nicht beschreiben. Bis zum Tagesgrauen saßen wir um den Kapitän herum, lauschten seinen Erzählungen und tauschten unsere Ansichten aus. — Die „Siar“ war wieder verschwunden, wie sie angekommen. Da keine Aussicht mehr bestand, meine Dienstgeschäfte weiterzuführen, lieferte ich meine Gelder an das Bezirksamt ab und machte meinen „Laden“ zu. Ich meldete mich freiwillig zur Truppe. Bei der Untersuchung stellte der Arzt Malaria fest.

Die kleine Truppe war bald zusammengestellt. Schon am 1. September fuhr sie bei hohem Seegang mit dem kleinen Flußdampfer (80 Tonnen) „Kolonialgesellschaft“ aus dem Hafen. Vom Krankenhaus

aus konnten wir die Ausfahrt beobachten. „Na, wenn die nicht absaufen, soll es uns wundern“, so hieß es allgemein. Die Nußschale stand schon an der Hafenausfahrt kopf, wie sollte das auf offener See werden? — Am 3. September, bei Tagesanbruch, sahen wir die „Kolonialgesellschaft“ wieder an der Landungsbrücke liegen. Wegen des hohen Seegangs hatte sie umkehren müssen. Nur mit knapper Not war sie dem Untergang entronnen. Ein Mann hatte einen Arm gebrochen.

Das Schiff wurde nun erst seetüchtig gemacht. Durch Bretter wurden die Bordwände erhöht, damit die Wellen nicht so leicht herüberschlagen konnten. Auch die Pumpe wurde repariert.

Inzwischen waren mehrere Tage vergangen, mein Fieber war gesunken. Ich ging zum Arzt, der mich als gesund aus dem Krankenhaus entließ. Sofort ging ich zum Bezirksamt und meldete mich zur Truppe. Als Ersatz für den Mann, der den Arm gebrochen hatte, wurde ich angenommen. Am 9. September war ich auf dem Schiff, als die „Kolonialgesellschaft“ zum zweiten Male ausfuhr. Nach einer stürmischen Fahrt strandete unser Schiff an den Ko-

rallenriffen bei Kap Lampert an der Gazelle-Halbinsel. Für die Strecke, die der Hauptdampfer sonst in 36 Stunden zurücklegt, hatten wir sieben Tage gebraucht.

In den Rettungsbooten fuhren wir am 16. September nach der Insel Talele. Über unser Schiff hatte Kapitän Bansleben alles vorhandene Petroleum ausgießen lassen und dann angebrannt. Kapitän und Maschinist, die weiße Besatzung des Schiffes, schlossen sich unserer Truppe an, die sich dadurch auf 15 Köpfe vermehrte. Auf der Insel Talele sahen wir die ersten Spuren der Engländer. Von einem im Bau befindlichen Leuchtturm sahen wir nur noch die Trümmer. Wie uns Eingeborene erzählten, waren vor mehreren Tagen feindliche Kriegsschiffe dort gewesen, deren Besatzungen den Leuchtturm zerstört hatten.

Am nächsten Tag, bei Eintritt der Dunkelheit, setzten wir unsere Fahrt fort und landeten nach einigen Stunden in Weberhafen auf Neupommern. Man munkelte hier von einem schweren Gefecht am Funkturm bei Bitapaka; Näheres war aber nicht zu erfahren. Wir beschlossen daher, möglichst schnell zum Gouverneur zu

kommen. Vorher mußten wir aber Waffen haben, da nur wenige von uns damit ausgerüstet waren. Missionare und Pflanzer gaben uns gern, was sie an Waffen und Munition entbehren konnten. Wir waren bald jeder mit einem Karabiner, Modell 71, versehen. Auch Proviant erhielten wir für mehrere Tage mit auf den Weg. Schleunigst sandten wir einen schwarzen Eilboten an den Gouverneur ab mit der Nachricht, daß wir als Verstärkung der Truppe unterwegs seien und bald bei ihm eintreffen würden.

In Gewaltmärschen durcheilten wir nun die Gazelle-Halbinsel; auf engen Pfaden, im Gänsemarsch, ging es vorwärts. Am 21. September, nach drei anstrengenden Tagemärschen, trafen wir in Taulil ein. Hier fanden wir das verlassene Lager unseres Gouverneurs. Wir waren zu spät gekommen. Eingeborene erzählten uns, daß viele, viele Engländer dagewesen seien und alle Deutschen mitgenommen hätten. Am selben Tage erreichte uns noch ein Bote des Gouverneurs mit einem schriftlichen Befehl an unseren Führer, Landesmesser Bauer: „Die Kolonie ist übergeben, der bewaffnete Widerstand aufgehoben. Sie marschieren morgen unter weißer

Kaufl für etwaige Indossamente.  
Cadre réservé aux endossements, s'il y a lieu.

---

**Quittung des Empfängers.**  
Quittance du destinataire.

Umstehenden Betrag erhalten  
Reçu la somme indiquée d'autre part

Ort *F. Hofen*, den *1. Februar* 19 *15*  
Lieu le

Unterschrift des Empfängers *W. Bauer*  
Signature du destinataire

Post-  
ankunftsabuch  
Registre  
d'arrivée

N. 3



Stempel der Auszahlungsbureau-Postanstalt.  
Timbre du bureau payeur.

Aus Mangel an Beförderungsmöglichkeiten am 1. 2. 1915 an den Absender zurückgegeben. (Sammlung Grobe)

**Deutschland. Allemagne.**  
**Auslandspostanweisung**  
**Mandat de Poste International**

über 14 Mark

Die Gebieten (Frankreich, Schweiz, West etc.) in Deutschland und in deutscher Sprache

zu zahlen an Herrn L. Wagner  
 payable à l'adresse

Bestimmungsort Wares Post Finschhafen  
 Lieu de destination

Ordnung (Strich und Nr.) Deutsch Neuguinea  
 Adresse du destinataire

Bestimmungsland Deutsch Neuguinea  
 Pays de destination

Ent für gleich 14 M. 14 M.  
 Pour pour gleich 14 M. 14 M.

Postnummer 112 Aufgabe - Nr. 15  
 Numero d'origine Numero d'origine

Tag der Ausstellung 1915  
 Date d'emission

16.7.15  
 16.7.147-8K  
 A 26 (R. 97)

Postanweisung von Deutschland nach Deutsch-Neuguinea an einen Missionar auf einer Station in der Nähe von Finschhafen.

Reçu de la somme payée  
 Votre somme a été encaissée tel y a lieu.

**Quittung des Empfängers.**  
 Quittance du destinataire.

Bestandene Zahlung erhalten  
 Montant payé reçu

Ordnung Finschhafen 16. Febr. 1915  
 Lieu de destination

Musterchrift des Empfängers  
 Signature du destinataire  
Stappost.

Post-empfangsbuch  
 Registre d'arrivée  
 N° 8

Stempel der Bestimmungsorts  
 Timbre de bureau payeur

Erst am 18. Februar 1915 wurde der Betrag in Finschhafen durch den Postbeauftragten entgegengenommen. Poststempel vom 18. Febr. 1915 mit handschriftlich berichtiger Jahreszahl.

Flagge nach Herbertshöhe und melden sich dort beim englischen Kommandeur.“ Zorn erfaßte uns, als dieser Befehl vorgelesen wurde. Hatten wir darum diese Strapazen erduldet, um nun geradezu in die Gefangenschaft hineinzurennen?

**Gefangenschaft**

Am nächsten Tage wurde der Marsch fortgesetzt. In Toma sahen wir die ersten Gegner, es waren Australier. Sie gaben uns zu essen und zu trinken und ließen uns dann weitergehen. Die Waffen durften wir behalten. Einige Soldaten wollten uns die Karabiner abkaufen oder gegen ihre eigenen Gewehre umtauschen. Sie bewunderten das große Kaliber und hätten sie gern als Andenken behalten.

— In Herbertshöhe wurden wir von den Engländern empfangen. Wir standen in zwei Gliedern auf der Straße. Eine Abteilung englischer Soldaten marschierte uns gegenüber auf. Sie präsentierten das Gewehr, worauf wir auch präsentierten. Der englische Kommandeur hielt eine Ansprache und bat uns, die Waffen abzugeben. Hierauf wurden wir im Polizeimeisterhaus untergebracht und waren nun Gefangene. Wir erfuhren, daß um den Funkturm bei Bitabaka ein schweres Gefecht stattgefunden hatte. Der Turm war von unserer Seite gesprengt worden. Nach dem Gefecht schickten die Engländer einen Unterhändler. Der Gouverneur trat in Verhandlungen ein und übergab dann die

Kolonie unter günstigen Bedingungen. Für die Beamten des Schutzgebietes war freier Abzug nach Deutschland zugesichert worden. Leider wurden diese Bedingungen vorerst von den Engländern nicht eingehalten.

Im Hafen von Rabaul lag ein australisch-französisches Geschwader, das mit den Hilfsschiffen aus etwa 20 Fahrzeugen bestand. 2000 Offiziere und Mannschaften waren gelandet. Vor Herbertshöhe sahen wir beim Vorbeimarsch lange Schützengräben ausgehoben, die dicht mit Maschinengewehren gespickt waren. Die schweren Schiffsgeschütze hatten ins Gefecht eingegriffen und den dichten Urwald mit ihren schweren Geschossen gelichtet. Unserer Truppe hatten sie dabei keinen Schaden zugefügt. Ein Häuflein Deutscher hatte gegenüber einer Übermacht freien Abzug nach Deutschland erkämpft. — Am nächsten Tag wurden wir nach Rabaul gebracht und hier im Lloydschuppen auf der Landungsbrücke gefangen gehalten und scharf bewacht.

Bei der Personalaufnahme stellten die Engländer fest, daß ich der Postbeamte von Friedrich-Wilhelms-Hafen war. Ich sollte nun über alle möglichen Sachen

Auskunft geben. Täglich wurde ich den Polizeigewaltigen zum Verhör vorgeführt. Man legte mir Karten vor und verlangte Angaben über die Postanstalten und Verkehrswege auf Kaiser-Wilhelm-Land. Ich stellte mich dumm oder verweigerte die Aussage. Endlich, als sie sahen daß sie nichts erreichen konnten, gaben sie die Sache auf und ließen mich in Ruhe.

Am 30. September wurden wir auf ein leeres Kohlschiff verladen. Wehmütig sahen wir bei der Abfahrt zurück, bis die Küste unsern Blicken entschwand.

Am 11. Oktober landeten wir dann in Sydney. Nach einer Stunde Bahnfahrt kamen wir in das Konzentrationslager bei Liverpool. Wir sollten hier einen Neutralitätseid leisten und unterschreiben, daß wir während des Krieges nicht mehr gegen England und seine Verbündeten kämpfen wollten. Wir waren zu sieben, die diese Unterschrift verweigerten.

Daraufhin wurden wir sieben nach Sydney zurückgebracht. Im Zuchthaus „Darlinghurst“ verbrachten wir drei Monate hinter Schloß und Riegel.

Inzwischen verhandelte unser Gouverneur mit London. Endlich hatte er erreicht, daß die Übergabebedingungen als rechtsgül-



**Australische Dienstpost** (Sammlung Grobe, Hannover) aus Friedrich-Wilhelms-Hafen aus den ersten Wochen nach der Besetzung durch die Australier. Auf ausgehende Post wurde ein deutscher Inlandstempel gesetzt. Als Absender ist angegeben: „H. M. A. S. Berrima/Active Service.“ (His Majestys Australian Ship – Name – und Angabe „Dienstpost“, was hier jedoch „Feldpost“ heißen sollte. Im Gegensatz zu den Deutschen hatten die Australier keine Portofreiheit, deshalb der Zusatz: „Stamps not procurable“ und Nachfrankatur in Sydney. Auch Post nach Deutschland ist auf diesem Weg befördert worden.

ting anerkannt wurden und eingehalten werden mußten. Am 16. Januar 1915 verließen wir Sydney. Die ganze deutsche Bevölkerung, soweit sie damals noch in Freiheit war, hatte sich am Hafen eingefunden. Tausende von Papierschlangen wurden auf unser Schiff geworfen. Es war die letzte Verbindung, die wir mit unsern uns selbst meist unbekanntem Landsleuten hatten. Lange noch sahen wir das Tücherschwenken der Zurückbleibenden. Wie mancher von ihnen wäre wohl gern mitgefahren! Mit übermächtiger Gewalt zog es jeden nach Hause.

### Die Rückkehr nach Deutschland

Über Honolulu trafen wir am 3. Februar in San Franzisko ein. Bei der Ankunft wurden wir vom deutschen Konsul empfangen. Auf der Fahrt mit dem Süd-Expreß nach New Orleans wurden wir in allen größeren Städten von deutschen Abordnungen und Kriegervereinen an den Bahnhöfen begrüßt. Wer die Begeisterung dieser Menschen, auch die der Amerikaner, gesehen hat, konnte es nicht begreifen, daß Amerika später in den Krieg eintrat. Reporter empfingen uns und fragten uns aus. Bald waren die Zeitungen ge-

füllt mit sensationellen Nachrichten über die Ankunft der Deutschen von Neuguinea. In New Orleans bestiegen wir wieder ein Schiff. Wir fuhren den Mississippi hinab, um Florida herum, nach New York. Hier hatten wir sechs Tage Aufenthalt. Wir wohnten als Gäste auf dem deutschen Dampfer „Präsident Lincoln“, der im Hafen von Hoboken neben dem großen Dampfer „Vaterland“ lag.

Am 18. Februar setzten wir unsere Reise mit einem dänischen Dampfer fort über Oslo nach Kopenhagen. Nördlich von England wurden wir von einem englischen Hilfskreuzer angehalten. Ein Kommando kam auf unser Schiff. Wir mußten alle an Deck antreten. Zunächst glaubten wir in englische Gefangenschaft genommen zu werden. Aber nachdem unsere Pässe durchgesehen waren, verließ das Kommando das Schiff, und wir konnten ungehindert weiterfahren.

Von Kopenhagen aus benutzten wir die Fähre nach Warnemünde. Am selben Tage, am 5. März 1915, fuhren wir nach Berlin weiter. Im Reichs-Postamt wurde ich dann von Staatssekretär Kraetke empfangen, um ihm diese Erlebnisse vorzutragen.

---

### Deulon

Die letzte deutsche Postagentur, die in Deutsch-Neuguinea eingerichtet wurde und deren Poststempel zu den seltensten der ehemaligen deutschen Schutzgebiete gehörte, begann ihren Dienst am 1. Januar 1914, also noch weitaus später als Buka. Vor einigen Jahren konnte ich einen der beiden Deutschen sprechen, die dort gelebt hatten: Pater Callistus Lopinot aus Geispolsheim im Elsaß. Von ihm bekam ich später einmal einen Brief, den ich hier im Wortlaut nachdrucken möchte:

„Rom, den 24. Juli 1966

Sehr geehrter Herr Schlimgen

Gerne entspreche ich Ihrem Wunsch und gebe Ihnen über die Poststation Deulon folgende Mitteilungen:

Im Voraus sei zu erwähnen, daß man damals alle europäischen Namen durch landesübliche zu ersetzen suchte, so wurde z. B. aus

Friedrich-Wilhelms-Hafen = Madang  
Alexishafen = Deulon (Doilon).

Alexishafen war die Zentralstation unserer Mission in Kaiser-Wilhelm-Land und damals schon recht gut entwickelt durch unsere Werkstätten. In Alexishafen lebte nur

Missionspersonal, in der weiteren Umgebung hatten wir noch Außenstationen — dazwischen gab es einige weiße Ansiedler.

So kam es, daß in unserem Gebiet kaum Postverkehr geherrscht hat. Durch die deutschen Behörden wurde dann 1914 eine eigene Poststation eingerichtet, der man den Namen Deulon gab.

Leiter des Postbetriebes war Pater Hörsch, ein kleiner Raum der Missionsstation wurde als Postbüro mitbenutzt. Ich bin oft dort gewesen und habe zusammen mit Pater Hörsch gearbeitet und ihn auch bei seinen Postarbeiten vertreten. In Deulon waren nur zwei Europäer, wir beide, alles andere Missionspersonal waren Eingeborene.

Als der Krieg ausgebrochen war kamen bald die australischen Schiffe und übernahmen die Verwaltung in Friedrich-Wilhelms-Hafen. Dort hat jemand anders nach dem Weggang des Postmeisters alle weitere Arbeit getan. Ihm haben wir auch unseren Poststempel gebracht und dann die Post, die wir noch abschickten, bei den Australiern abgegeben. Der Name Deulon hat sich später nicht gehalten.

Mit freundlichem Gruß  
P. Callistus Lopinot.“

# Neumeldungen und Ergänzungen

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

### Stempel Konstantinopel „xa“

Im letzten Heft unserer Berichte (auf Seite 900) war ein Stempel „xa“ abgebildet, der bei einer Ausführung wie Type II des Stempels „xx“ statt des rechts stehenden „x“ ein „a“ in Druckschrift aufwies. Es war um Durchsicht der Sammlungen gebeten worden und um Meldungen weiterer solcher Stempel. Es erfolgte jedoch keine Mitteilung, nur Herr Ahrens aus Sao Paulo gab eine sehr ausführliche Stellungnahme.

Es sind in der Kartei von Herrn Ahrens über 1200 Belege mit dem Stempel „xx“ erfaßt, wobei die Type II in der Zeit vom 20. 10. 1917 bis 21. 9. 1918 erscheint, und anschließend vom 24. 9. bis 11. 11. 1918 der Stempel „xa“ mit dem „a“ in Schreibschrift. Es wurde dabei für den Stempel „xx“ festgestellt, daß der rechte Stern teils verschmiert, teils schwach und teils gar nicht erscheint. Letzteres wird belegt mit Daten vom 20. und 26. 8. 1918.

Der auf Seite 900 oben abgebildete Brief mit dem deutlich erkennbaren „a“ in Druckschrift datiert vom 23. 8. 1918, wobei allerdings die 3 nicht ganz klar abgeschlagen ist, so daß es sich auch um eine 8, also um das Datum vom 28. 8. 1918 handeln könnte.

Herr Ahrens hat einen Stempelabschlag, bei dem das rechte „x“ durch ein „a“ in Druckschrift ersetzt ist, noch nicht vorliegen gehabt, und er kommt aufgrund seiner großen Erfahrungen und seines zahlreichen Belegmaterials zu dem Schluß, daß es sich bei dem abgebildeten Stück um eine Verfälschung handeln muß.

Falls es stimmt, daß in der Zeit etwa vom 20. 8. 1918 ab der rechte Stern gar nicht gekommen ist, muß es allerdings für einen Fälscher besonders verführerisch gewesen sein, ein solches Stück aufzuwerten oder durch Einfügen eines Buchstaben sogar eine neue Type zu schaffen.

Der abgebildete Brief wurde deshalb im Original unserer Fälschungsbekämpfungsstelle zur Begutachtung vorgelegt, zusam-

men mit der ausführlichen Stellungnahme von Herrn Ahrens. Herr Bothe schreibt dazu: „Der Brief an die Kassenverwaltung zeigt das ‚neue a‘ auch bei 40facher Vergrößerung noch in der gleichen Stempelfarbe wie Teile des gesamten Stempels. Es wäre bewundernswert, wenn es gelungen wäre, die Stempelfarbe so genau hinzukriegen. Auch zeigt bei dieser starken Vergrößerung der Stempel keine übermalten Reste eines Sterns, die doch vorhanden sein müßten, wenn, wie hier, der Stempelabschlag nach rechts verstärkt aufgesetzt wurde.“

Da leider bei dem zweiten auf Seite 900 der Berichte abgebildeten Brief der Stempelabschlag sehr schwach ist, kann dieser als Beweismittel weder in positivem noch in negativem Sinn dienen. Es müssen aufgrund der Stellungnahme von Herrn Ahrens also vorerst die Ausführungen im letzten Heft unserer Berichte mit Vorsicht aufgenommen werden, bis etwa doch noch ein weiteres, einwandfreies Belegstück gefunden wird. Es wird deshalb nochmals um Durchsicht der Sammlungen gebeten, jetzt mit der Bitte, alle Stempeldaten der Mil.Miss. Konstantinopel aus der Zeit vom 20. 8. bis 24. 9. 1918 zu melden, und zwar jeweils mit dem Hinweis auf den Zustand bzw. das Vorhandensein des rechten Sterns.

K. H. Meyer

## Deutsche Post in China

### Adler-Ausgabe 1889 ohne Aufdruck „China“ als Notausgabe

Die Frage, ob die Adler-Ausgabe von 1889 ohne Aufdruck „China“ während des Boxer-Aufstandes **amtlich** im Kampfgebiet in China sowie in Schanghai verwendet worden ist, ist seit Jahrzehnten nicht vollständig geklärt. Im Michel-Deutschland-Katalog werden die Wertstufen zu 3, 5, 10, 20, 25 und 50 Pfennig ohne Überdruck

seit Mitte der sechziger Jahre mit eigenen Nummern registriert, und zwar

Vaa/c	3 Pf gelbbraun
Vaa/e	5 Pf olivbraun
Vab	5 Pf bläulichgrün
Vac	10 Pf karminrot
Vad	20 Pf ultramarin
Vae	25 Pf rötlich-orange
Vaf	50 Pf lilabraun

wobei ausdrücklich in einer Fußnote darauf hingewiesen wird, daß die Marken dieser Notausgabe nur an den Stempeln und besonders an den Daten zu erkennen seien, die jedoch aus der Zeit des Boxer-Aufstandes sein müßten (September 1900 bis Ende August 1901). Spätverwendungen bis 31. März 1902 kämen vor.

Die Herkunft der Marken der „Adler-Notausgabe“ ohne Aufdruck „China“ wurde in den meisten Publikationen nur a's von den Schiffen des Kreuzergeschwaders stammend gemeldet, dabei werden auch mehrere Beweise aufgeführt. Amtlich kann die Lieferung der Marken jetzt ebenfalls bewiesen werden:



In einem Schreiben der Feldpoststation Tientsin an den Leiter der Feldpost in Schanghai vom 19. Februar 1901 werden Vorwürfe zurückgewiesen, die wegen des Verkaufs von „Freimarken mit einem selbstgemachten Aufdruckstempel“ (Handstempel-Ausgabe) vorgebracht worden waren. Gleichzeitig wird der Empfang von

825 Stück Marken	5 Pfennig
1100 Stück Marken	10 Pfennig
1640 Stück Marken	20 Pfennig
60 Stück Marken	25 Pfennig
910 Stück Marken	50 Pfennig

der alten Bestände bestätigt, jedoch darauf hingewiesen, daß die Überlassung dieser „alten Marken“ der Adler-Ausgabe ohne Überdruck den akuten Mangel an Briefmarken nicht beheben könne, zumal schon wieder weitere Feldpoststationen mit Marken ausgerüstet werden sollen.

In den alten Akten im Postministerium in Bonn fanden sich keinerlei Angaben, daß auch die braunen 3-Pfennig-Marken amtlich von Schanghai an die Feldpostämter abgegeben worden sind. Auch läßt sich nicht nachweisen, ob diese kleine Lieferung von Adler-Marken ohne Aufdruck die einzige gewesen ist.

**Es steht aber jetzt fest, daß Adler-Marken ohne Aufdruck „China“ von Schanghai aus geliefert wurden. Wann und wie oft Bestände dieser alten Ausgabe von den Kriegsschiffen ins Kampfgebiet kamen, ist noch offen. Damit ist jedoch endlich festgestellt, daß auch die 25-Pfennig-Marke ohne Überdruck noch 1901 amtlich nach Nordchina kam.**

Dieser Wert zählt zu den seltensten Marken der Deutschen Post in China überhaupt,

Daran ändert auch nichts die Tatsache, daß vollständige Sätze von 3 bis 50 Pfennig der Adler-Ausgabe ohne Überdruck von der Heimat kommend bei der Feldpost oder bei Ortspostämtern in China eintrafen und auf Wunsch der Einlieferer abgestempelt wurden. Der braune 3-Pfennig-Wert kommt sogar als Massen-Entwertung vor. Graue 2-Pfennig-Marken tragen immer nur Gefälligkeitsstempel. esbe

---

„Berichte für Kolonialbriefmarkensammler“, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten. Leitung: K.-H. Meyer, 78 Freiburg, Franz-Liszt-Straße 7. Geschäftsführer: Ernst Burk, 44 Münster, Hörsterstraße 7. Berichte: Josef Schlimgen, 53 Bonn-Beuel 1, Auguststraße 39.