



Berichte

FÜR KOLONIALBRIEFMARKEN- SAMMLER

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

Marine-Schiffspost

Die „PISA“-Barfrankierung im Jahr 1902

Von Bernhard Koch, Hamburg

Die bisher fälschlicherweise als Provisorien bezeichneten Barfrankierungen auf dem Truppentransporter „PISA“ nach und von Ostasien gehen auf das Jahr 1902 zurück. Erst rund vierzig Jahre später wurden sie durch einen Aufsatz von Dr. E. v. Willmann in Müller-Mark's „Reflexionen über Philatelie“ vom 8. 12. 1943 bekannt. 1951 berichtete Dr. v. Willmann in den Heften der „Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen“, dann 1956 im „Sammlerdienst“ und 1958 in der DBZ über weitere Einzelheiten. Zu diesem Zeitpunkt waren Dr. v. Willmann immerhin schon acht PISA-Provisorien bekannt. Ebenfalls im „Sammlerdienst“ von 1956 erschien ein Bericht von „Gagami“. Korv.-Kapt. Fr. Crüsemann bringt in seinem Handbuch über die „Deutschen Marine-Schiffsposten“ mehrere kurze Berichte über diesen Vorgang. Aber ausgerechnet über die Reise selbst ist es ihm unmöglich gewesen, Unterlagen zu finden. Die meisten Mühen, die Geschichte postalisch zu erforschen, gab sich in der

„Sammlerlupe“ (1962, Seiten 52-53) Herr Werner Niemann, Goslar, der nun schon über zehn Belege schreibt, die vermutlichen Reisedaten bringt und sich auf die wichtigsten Forschungsunterlagen bezieht. Inzwischen sind viele weitere Jahre vergangen. Neues Material ist in Sammlerkreisen und auf Auktionen aufgetaucht. Ich selbst habe fast zwei Jahre kreuz und quer durch die Bundesrepublik Forschungen angestellt, weiteres Material registriert - ich komme bis heute auf rund zweieinhalb Dutzend Karten - und konnte doch die beiden wichtigsten Unterlagen nicht aufreiben, nämlich die „SPDO“ (Schiffspostdienstordnung) Ausgabe 1901 und einen Beleg über den Empfang der Postwertzeichen durch den Zahlmeister des D. „PISA“, Herrn Clodius. Die Akten des in diesem Falle für die Zuteilung der Marine-Schiffspost zuständigen Postamtes Kiel 1 und des für die Ausstattung mit Postwertzeichen zuständigen Postamtes Hamburg 14 sind ausgebombt resp. vernichtet. Auch die betreffende Hamburger Reederei besitzt

nichts mehr hierüber. In den Akten über Truppentransporte nach und von Ostasien im Freiburger Bundesarchiv-Militärarchiv fehlen ausgerechnet die Vorgänge des Jahres 1902. In den Akten der OPD Hamburg waren nur noch wenige interessante Fragmente zu finden. Im Handbuch von Korv.-Kapt. Crüsemann über die deutschen Marine-Schiffsposten sind die wesentlichen Punkte der „SPDO“ Ausgabe von 1897 festgehalten. Über die „SPDO“ von 1904 wurde mir freundlicherweise vom Verein für Briefmarkenkunde Wilhelmshaven ein Auszug zur Verfügung gestellt. Die Ausgabe von 1907 befindet sich beim Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg/Br., eine Fotokopie davon in meinem Besitz. Doch die „SPDO“, die als Unterlage für die „PISA“-Barfrankierung von 1902 auszuwerten wäre, nämlich die Ausgabe vom Juli 1901, hat selbst Korv.-Kpt. Crüsemann nicht vorgelegen; er hat sich die Auskünfte bei seinen Freunden bei der Marineleitung Berlin besorgen müssen. Und wenn es schon Herrn Crüsemann in den 50er Jahren nicht gelang die Broschüre zu finden, wie soll ich ein so seltenes Dokument nach weiteren zwanzig Jahren auftreiben können?

Doch kehren wir zum geschichtlichen Vorgang zurück, zu dem ich neues Material vorlegen kann:

Das Reichspostamt Berlin erhielt vom dortigen Kriegsministerium eine Mitteilung vom 28. Mai 1902, derzufolge in diesem Jahr für den Ablösungstransport der Ostasiatischen Besatzungs-Brigade von der Reederei Rob. Sloman & Co., Hamburg der Dampfer „PISA“ gechartert worden sei. „PISA“ sollte am 26. Juni 1902 von Hamburg aus mit 31 Offizieren und 997 Soldaten die Ausreise via Schanghai nach Taku antreten. Wegen der Einrichtung der Armee-Schiffspost auf D. „PISA“ sollte das weitere gefl. veranlaßt werden. Die Verwaltung der Post sollte auf der Aus- und Heimreise durch den Ladungsbegleiter der Heeresverwaltung, Militär-Intendantursekretär Hopfe von der Intendantur des 14. Armee-Korps, nebenamtlich wahrgenommen werden. Die „Seereise-Vorschrift“ für Ablösungstransporte der Ostasiatischen Besatzungsbrigade“ war unter Hinweis auf Ziffer 28 „postalische Bestimmungen“ beigefügt (leider habe ich keine Kopie hiervon gefunden).

Der Kriegsminister erhielt vom Reichspostamt die Nachricht, daß wegen der Einrichtung einer Schiffspost auf D. „PISA“ alles veranlaßt worden sei und als Postamt des Stationsortes des Schiffes im Sinne der „SPDO“ das Postamt 1 in Kiel zuständig wäre. Dies alles zu finden unter: RPA Berlin, 4. Juni 1902, Aktenzeichen I. 24 125.

Nehmen wir nun gleich die Unterlagen für den Rücktransport hinzu: Das Kriegsministerium schrieb unter dem 4. Juni 1902 an den Reichskanzler (Reichs-Marine-Amt) unter Ref. Nr. 75/6.02 AO, daß infolge der durch Allerhöchste Order vom 1. Mai und 3. Juni befohlenen Neugliederung der Besatzungsbrigade und Verlegung des III. Batl. des 1. Ostasiat. Inf.-Regt. nach Tsingtau die nunmehr aufzulösenden Truppenteile bzw. die ausgedienten und abzulösenden Mannschaften der übrigen Truppenteile in folgender Weise zurückzuführen seien:

mit Dampfer „HAMBURG“
ab Schanghai 21. Juni 1902

mit Dampfer „PRINZ HEINRICH“
ab Schanghai 5. Juli 1902

mit Dampfer „SACHSEN“
ab Schanghai 19. Juli 1902

mit Dampfer „KIAUTSCHOU“
ab Schanghai 2. Aug. 1902

mit Dampfer „PISA“
den Rest (= III/3., Stab und 2. (Feldhaub.) Batt. der Feldart.-Abt., Train-Komp. und die abzulösenden Mannschaften der III/1., der I/2., der 1. (fahr.) Batt., Stäbe und Behörden).

Gemäß den Ablösungsbestimmungen 1902 („Bestimmung für die Ablösung der im Jahre 1902 aus der Ostasiat. Bes.-Brig. ausscheidenden Mannschaften“ – gedruckt Berlin 1902 in der Reichsdruckerei) formierte sich der Transport für die Ausreise zu einem Bataillon mit fünf Kompanien sowie einer selbständigen Transportkompanie. Formierungsplatz war der Truppenübungsplatz Senne. Von den Ablösungsmannschaften waren für die Garnisonen in der Provinz Tschili die 1., 2. und 3. Kompanie (512 Mann zuzgl. Offiziere und ein Begleitkommando) bestimmt, für die Garnison Schanghai die 4. und 5. Kompanie (520

Mann und Offiziere und Begleitkommando). Was hiervon auf D. „PISA“ (31 Plätze 1. Kaj., zwölf Plätze 2. Kaj. und 985 Plätze im Zwischendeck) keinen Platz fand, kam in die selbständige Transportkompanie, die am gleichen Tag mit dem fahrplanmäßigen Reichspostdampfer „KOENIG ALBERT“ befördert wurde. Zu den Akten über die Ausstattung des Transportes gehören u. a. der Chartervertrag zwischen Reederei und Reichs-Marine-Amt, Seereise-Vorschriften und Anweisungen zur Behandlung von Feldtelegrammen (dieser Transportverband hatte die Seriennummer Gg und die Telegrammnummern von 0001 bis 1450).

Der von der selbständigen Transportkompanie benutzte RPD „KOENIG ALBERT“ fuhr, wie bereits erwähnt, fahrplanmäßig und hatte keine eigene Marine-Schiffspost-Ausstattung, sondern nur den Seepoststempel der Ostasiatischen Hauptlinie „d“ (Reise 245). Der Reiseplan für D. „PISA“ war dem Chartervertrag beigelegt. Er liegt uns zwar im Original nicht vor, doch haben wir die effektiven Reisedaten an Hand unserer Nachforschungen zusammengestellt:

Ausreise

| | |
|---------------|-------------------------|
| Hamburg | 26. 6. 1902 |
| Port Said | 7. 7. 1902— 8. 7. 1902 |
| Aden | 14. 7. 1902 |
| Colombo | 21. 7. 1902—22. 7. 1902 |
| Singapur | 27. 7. 1902—28. 7. 1902 |
| Schanghai | 5. 8. 1902— 6. 8. 1902 |
| Taku/Tientsin | 15. 8. 1902 |

Rückreise

| | |
|-----------|-------------------------|
| Tientsin | 22. 8. 1902 |
| Nagasaki | 23. 8. 1902—25. 8. 1902 |
| Singapur | 2. 9. 1902— 4. 9. 1902 |
| Colombo | 10. 9. 1902—12. 9. 1902 |
| Port Said | 25. 9. 1902—26. 9. 1902 |
| Hamburg | 9. 10. 1902 |

Der einzige Termin, der nicht belegt werden konnte, ist der Ankunftstag 15. 8. 1902 in Tientsin; doch dürfte er termingerecht sein. Vor allem ist entgegen der bisherigen Forschung festzuhalten, daß der Dampfer auf der Rückreise Nagasaki anlief, Schanghai aber nicht berührte. Es liegt eine Karte aus Nagasaki vom 23. 8. (Poststempel 2. 9. 1902) vor mit dem Text, daß „wir am 25. 8. Nagasaki verlassen und nicht vor Singapur halten“.



Barvermerk des Dampfers „PISA“, in Berlin nachfrankiert und gestempelt. Der schwarze Pfeil weist auf das handschriftlich eingetragene erforderliche Porto von 5 Pf hin. Daß zwei Stempelabschläge der Kaiserl. Marine-Schiffspost Nr. 2 auf der Karte sind, entspricht den amtlichen Bestimmungen.

Geben wir nun eine Übersicht der bisher registrierten Belege mit Barfrankierung, bei denen es sich durchweg um Ansichtskarten handelt, (Ganzsachenkarten zu 5 Pf waren jederzeit an Bord D. „PISA“ greifbar). Aber

wer kann es den Mannschaften verübeln, daß sie, wie schon Dr. v. Willmann schrieb, ihren Angehörigen zeigen wollten, was sie alles von der Welt zu sehen bekamen. So liegen bis jetzt vor:

AUSREISE :

| Datum | aus | nach | Marke entwertet | |
|-----------|-----------|------------|------------------------------|------|
| 7. Juli | Port Said | Allenstein | Berlin C. 2 am 14. Juli | 1902 |
| 7. Juli | Port Said | Bochum | Berlin C. 2 am 14. Juli | 1902 |
| 7. Juli | Port Said | Borna | Berlin C. 2 am 14. Juli | 1902 |
| 14. Juli | Aden | Hirschberg | Berlin C. 2 am 28. Juli | 1902 |
| 14. Juli | Aden | Spandau | Berlin C. 2 am 28. Juli | 1902 |
| 21. Juli | Colombo | Culmsee | Berlin C. 2 am 11. August | 1902 |
| 27. Juli | Colombo | Ringelheim | Berlin C. 1 am 23. August | 1902 |
| 27. Juli | Singapur | Insterburg | Berlin C. 1 am 23. August | 1902 |
| 27. Juli | Singapur | Roszin | Berlin C. 1 am 23. August | 1902 |
| 27. Juli | Singapur | Wiesbaden | Berlin C. 1 am 23. August | 1902 |
| 5. August | Schanghai | Gotha | Berlin C. 1 am 15. September | 1902 |
| 5. August | Schanghai | Hirschberg | Berlin C. 1 am 15. September | 1902 |
| 5. August | Schanghai | Ulm | Berlin C. 1 am 15. September | 1902 |
| 6. August | Schanghai | Erlangen | Berlin C. 1 am 15. September | 1902 |

Die Karte nach Roszin ist zusätzlich mit einer 6-Cents-Ceylonmarke versehen, die aber nicht gestempelt ist (Abbildung in der „Sammlerlupe“ Nr. 3/1962, Seite 52). Auch Dr. v. Willmann berichtete über dieses

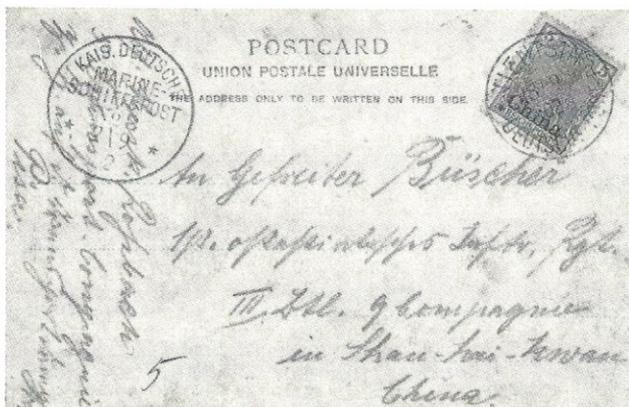
Stück schon („DBZ“ 1958). — Über die Karte nach Wiesbaden schrieb „Gagami“ im „Sammlerdienst“ 1956, Seite 214. — Die Karte nach Erlangen ist in der „Sammlerlupe“ 1962, Seite 53, abgebildet.

RÜCKREISE :

| Datum | aus | nach | Marke entwertet | |
|---------------|-----------|-------------------|------------------------------|------|
| 22. August | Tientsin | Berl.-Charlottbg. | Berlin C. 1 am 3. Oktober | 1902 |
| 23. August | Tientsin | Creisfeld | Berlin C. 1 am 3. Oktober | 1902 |
| 23. August | Tientsin | Kaiserslautern | Berlin C. 1 am 3. Oktober | 1902 |
| 2. September | Nagasaki | Creisfeld | Berlin C. 2 am 29. September | 1902 |
| 2. September | Singapur | Hannover | Berlin C. 2 am 29. September | 1902 |
| 2. September | Singapur | Leipzig | Berlin C. 2 am 29. September | 1902 |
| 2. September | Singapur | Ratzeburg | Berlin C. 2 am 29. September | 1902 |
| 19. September | Aden | Berl.-Charlottbg. | Berlin C. 2 am 4. Oktober | 1902 |
| 19. September | Aden | | Berlin C. 2 am 4. Oktober | 1902 |
| 25. September | Port Said | Hannover | Berlin C. 2 am 4. Oktober | 1902 |
| 25. September | Port Said | Bobbau | Berlin C. 2 am 4. Oktober | 1902 |
| 25. September | Port Said | Ratzeburg | Berlin C. 2 am 4. Oktober | 1902 |

Die erste Karte mit Stempel vom 2. September 1902 ist zwar in Nagasaki geschrieben (am 23. August), wurde aber erst später gestempelt, als D. „PISA“ schon auf der Höhe von Singapur stand. — Am 2. 9. und 19. 9. 1902 stand der Trennstrich

zwischen Tages- und Monatsdatum falsch herum: von links oben nach rechts unten statt von rechts oben nach links unten. — Die Karte aus Aden nach Berlin-Charlottenburg ist bei Crüsemann auf Seite 109 abgebildet.



In Tientsin frankierte und gestempelte Barfrankierung. Verwendung fand eine Briefmarke der Deutschen Post in China.

gentlich sehr bescheiden. Und wenn man sich vorstellt, daß auf der Ausreise Port Said als erster Hafen angelaufen wurde von dem man Post in die Heimat senden konnte, so dürften wohl schon im Mittelmeer Karten (Daten vom 4. 7. 1902 sowie vom 5. 7. 1902 sind bekannt) mit Ansicht des Dampfers, die es an Bord gab, und dann vor allem in Port Said Ansichtskarten von Ägypten, Karten mit Kamelbildern etc. geschrieben, ordnungsgemäß frankiert und in den Postkasten an Bord gesteckt worden sein. Aber wieviel? Rechnen wir im Durchschnitt pro Person drei Karten, rechnen wir ganz hoch: fünf Karten, so wurden 5000 Freimarken à 5 Pf gebraucht – das sind 50 Bogen à 100 Stück. Die meisten von diesen Karten landeten nach Ankunft, denn wer hob schon 5-Pf-Marken auf, im Papierkorb. Was heute an normalen Belegen von dieser Fahrt auftaucht ist geringfügig. Und dann soll der Zahlmeister des D. „PISA“ 10 000 Stück Freimarken à 5 Pf = 100 Bogen an Bord gehabt haben, wie Kapitän Crüsemann und Werner Niemann annehmen resp. wie es in den Schiffspostdienstordnungen (Ausgaben 1904 und 1907) Vorschrift war? Oder sollte der Zahlmeister sich nicht den vorgeschriebenen eisernen Bestand bei der Ausfahrt besorgt haben? Denn es heißt als Nachsatz zu letzterer Vorschrift: „Die Mengen an Drucksachen und Freimarken sind nach dem jeweiligen Bedarf des Schiffes zu bemessen.“

Der Geheime Expedirende Secretair Meyer aus Berlin schreibt 1897 im „Archiv für Post und Telegraphie“ in einem Bericht

über das „Marine-Postbureau und die Marine-Schiffsposten“ u. a. daß „zum Zwecke der Frankierung der Sendungen jeder Schiffspost vor Beginn der Wirksamkeit

- 100 Bogen Freimarken à 20 Pf
- 200 Bogen Freimarken à 10 Pf
- 50 Bogen Freimarken à 5 Pf

angewiesen“ wurden. Außerdem führte jede Schiffspost 5000 Stück Weltpostkarten und (oder darunter?) 50 Stück mit bezahlter Antwort. In der ersten „SPDO“ Ausgabe 1897 heißt es lt. Crüsemann (Seite 56), daß „den Schiffskommandos . . . ein angemessener Vorrat an Freimarken und Postkarten“ zugehen soll. Auf Seiten 78/79 ist für den Fall der Erschöpfung von Postwertzeichen festgehalten wie der Zahlmeister vorzugehen hat. Auf keinen Fall durften Postwertzeichen unterwegs von einem anderen deutschen Dampfer oder an Plätzen mit deutschen Postanstalten übernommen,



Tagesstempel des Marine-Postbüros in Berlin, C.

sondern mußten unbedingt aus der Heimat angefordert werden. Eine Postwertzeichen-Anforderung per Kabel muß dem Zahlmeister von D. „PISA“ wohl zu teuer gewesen sein, zumal er den Termin für den Erhalt der Marken nicht überblicken konnte. Er verzichtete deswegen darauf, zog die Lösung der Barfrankierung vor, machte aber keineswegs Aufhebens hiervon, so daß dieser Vorgang an Bord kaum beachtet wurde. Gefälligkeitssendungen liegen nicht vor; selbst der Zahlmeister frankierte auf der Rückreise seine eigene Post in die Heimat mit Marken der Deutschen Post in China (u. a. einen Brief vom 25. 9. 1902 nach Hannover mit zwei 5-Pf-Marken der D. P. China, wie sie manche Truppenangehörige auf der Heimreise bei sich trugen). Und selbst wenn man die hierfür so wichtige „SPDO“ Ausgabe 1901 noch auf-treiben und erfahren sollte, wieviel Frei-marken à 5 Pf darin vorgeschrieben waren, könnte man nicht mehr feststellen, welchen effektiven Bestand der Zahlmeister an Bord hatte. Akten hierüber existieren nicht mehr. Wir können uns aber bei dem Zahlmeister nachträglich noch für sein korrektes Verfahren bedanken und dazu übergehen, nicht mehr von einem „PISA-PROVISORIUM“ sondern von der „PISA-BARFRANKIERUNG“ zu sprechen. Vielleicht macht auch der Schwaneberger-Verlag in seinem Michel-Deutschland-Katalog

diese Berichtigung mit, worüber sich die Marine-Schiffspost-Sammler und die Kolonialpost-Sammler freuen würden. Denn gerade in den Händen dieser beiden Sammlergruppen befinden sich die meisten der registrierten Stücke, die von den Besitzern zu den Kleinodien ihrer Sammlungen gerechnet werden.

Und noch ein Nachsatz: Die Postwertzeichen-Ausstattung eines fahrplanmäßigen Reichspostdampfers betrug 1902 1160 Mark. Das Postamt Hamburg 14 ersuchte mit Schreiben vom 18. 6. 1902 die OPD Hamburg, dem Postamt Bremerhaven die Erhöhung des eisernen Bestandes für D. „KOENIG ALBERT“ um 1000 Mark zu bewilligen mit Rücksicht auf die Beförderung der selbständigen Transportkompanie (Rest des auf D. „PISA“ nicht mehr untergebrachten Transportes) der Ostasiatischen Besatzungsbrigade auf diesem Dampfer. Dieses Schreiben ging von Hamburg an die OPD Bremen weiter und schließt mit einem Bericht des Postamtes Bremerhaven vom 22. 6. 1902, demzufolge aus dem Reservebestand des Norddeutschen Lloyd der Postwertzeichenbestand des RPD „KOE-NIG ALBERT“ auf 2000 Mark erhöht wurde, was nach Erklärung des Schiffszahlmeisters genüge. Eine bescheidene Summe gegenüber den Beständen auf den Truppentransportern.

KAMERUN

Die Postverhältnisse im Ersten Weltkrieg

Fortsetzung aus Heft 54

Jaunde. Bei Ausbruch des Krieges hatte der Gouverneur seinen Dienstsitz von Edea nach Duala verlegt, um nahe beim Kommando der Schutztruppe zu sein, was eine bessere Zusammenarbeit ermöglichte. Nach der Übergabe Dualas ging der Gouverneur mit dem ganzen Stab der Regierung am 25. 9. 1914 nach Jaunde.

Die meiste Kriegspost, die erhalten blieb, ist deshalb mit dem Poststempel von Jaun-

de entwertet, 1915 mit einer behelfsmäßig beschafften und im Stempel befestigten Jahreszahl „15“. In Jaunde befand sich auch die Gouvernementszensurstelle, die verschiedene Stempel als Beleg auf überprüfte Post abschlug, darunter den Rundstempel des Kaiserlichen Gouvernements von Kamerun. Beim zweizeiligen Zensurstempel „Censiert / JAUNDE, den . . .“ fehlte der Buchstabe „J“, der immer handschriftlich eingesetzt wurde.

Dieser Zensurstempel von Jaunde ist auch auf Briefen aus dem Gefangenenlager „NKOLE MAKI“ abgeschlagen. Das Lager, in dem sich einige gefangene Engländer befanden, muß in der Nähe von Jaunde gelegen haben.

Die Besetzung des Ortes durch gegnerische Truppen erfolgte am 1. 1. 1916, der

Poststempel war schon seit dem 24. 12. 1915 nicht mehr in Gebrauch.

Johann-Albrechts-Höhe. Von diesem Stempel sind falsche Kriegsentwertungen auf Marken bekannt.

Joko. Auch von diesem Ort sind falsche Kriegsabstempelungen aufgetaucht.

Jukaduma. Der Ort wurde bis zum 30. Januar 1915 von einem Feldwebel und wenigen Schwarzen gehalten, die befehlsgemäß abgezogen, als die Franzosen einrückten. Die deutsche Poststelle hatte schon Ende November 1914 ihren Dienst eingestellt.

Kribi. Der Ort wurde am 13. 10. 1914 bei den Kämpfen zerstört, die Post samt Stempel wurde nach Makure verlegt und arbeitete dort bis zum 29. November 1914 weiter.

Endgültig besetzt wurde Kribi erst am 2. 12. 1914, am 27. 2. 1915 kamen die Deutschen jedoch für einige Tage zurück. Der Poststempel befindet sich heute im Ostberliner Postmuseum.

Kilometer 198. Die Gleisspitze „km 198“, wohin die Postagentur aus Edea verlegt worden war, wurde am 11. 5. 1915 durch Engländer besetzt. Die Kameruner Mittel­landbahn war bei Kriegsbeginn bis Kilometer 198 fertiggestellt und bis Kilometer 218 für Bauzüge befahrbar. Es liegt auch Post vor mit den Angaben „An den Posten km 213“, „Postsache, km 226“ sowie „Kilometer 241“.

Kusseri. Schon am 24. 8. 1914 war um Kusseri heftig gekämpft worden, die Angreifer wurden aber abgeschlagen. Zur Räumung kam es dann am 20. 9. 1914. Der Poststempel kann nicht auf Kriegspost vorkommen, weil die Poststelle schon Ende 1913 ihren Dienst eingestellt hatte.

Lolodorf. Während des Jahres 1915 wurde im Tagesstempel die Jahreszahl nicht angegeben. — Der Leiter der Station, Unteroffizier Erich Conrad, dem auch die Post- und Telegraphenstelle unterstand, verließ Lolodorf am 2. Januar 1916. Am selben Tag wurde auch der Postdienst eingestellt. Mit der Schutztruppe kam Unteroffizier Conrad nach Rio Muni, später nach Spanien in ein Internierungslager. Der Poststempel von Lolodorf kam auf diesem Wege nach Deutschland.

Longji. Der Tagesstempel befindet sich heute im Ostberliner Postmuseum. Die Jahreszahl „14“ ist noch immer eingestellt.

Mora. Stempel auch 1915 ohne oder mit handschriftlicher Jahreszahl bekannt. Es hat auch mehrmals Verbindungen nach Jaunde gegeben, als Mora schon von den Engländern belagert wurde.

Njaundere. Stempelfarbe Anfang August 1914 grünlichblau. Zensierte Post von 1915 liegt mehrfach vor. Es sind auch falsche Kriegsabstempelungen aufgetaucht.

Njassi. Auch der Tagesstempel dieser Station befindet sich heute mit noch immer eingestellter Jahreszahl „14“ im Ostberliner Postmuseum.

Nyanga. Die Post schloß zwei Tage vor Kriegsausbruch. Briefe, die erst während des Spätherbstes 1914 in der Heimat ankamen, lagen vor.

Ossidinge. Noch mit eingestellter Jahreszahl „14“ ist der Stempel jetzt im Berliner Postmuseum.

Plantation. Auch der Poststempel von Plantation ist im Berliner Museum.

Ukoko. Der letzte echte Beleg lag mit Datum vom 16. 9. 1914 vor; nach dem neuen Friedemann-Handbuch soll die Post bis zum 21. 9. 1914 gearbeitet haben. Nach der Räumung blieb der Stempel zurück und gelangte in die falschen Hände. Es wurden später deutsche Kamerun-Marken mit zurückgestellten Daten gestempelt.

Victoria. Am 4. 9. 1914 griff ein englisches Landungskorps des Kreuzers „Cumberland“ und des Kanonenbootes „Dwarf“ Victoria an, besetzte auch die Post, rückte dann aber wieder ab. Endgültige Besetzung erst am 13. 11. 1914. — Stempel Victoria am 7. 11. 1914 in Blau bekannt.

Ngoa. Weiterverwendung des Stempels Ebolowa nach dem 8. 1. bis Mitte Februar 1916 in Ngoa.

Makure. An der Straße von Kribi nach Jaunde gelegen, wurden in Makure die Stempel von Kribi, Longji und Plantation zeitweise weiterbenutzt.

Nkongsamba. Der Endpunkt der von Bonamperi nach Norden führenden „Kameruner Nordbahn“ war die Station Nkongsam-

ba. Dort bestand bis November 1914 eine Poststelle, die jedoch nicht mehr mit einem Poststempel ausgerüstet wurde. Nkong-samba wurde am 9. 12. 1914 aufgegeben.

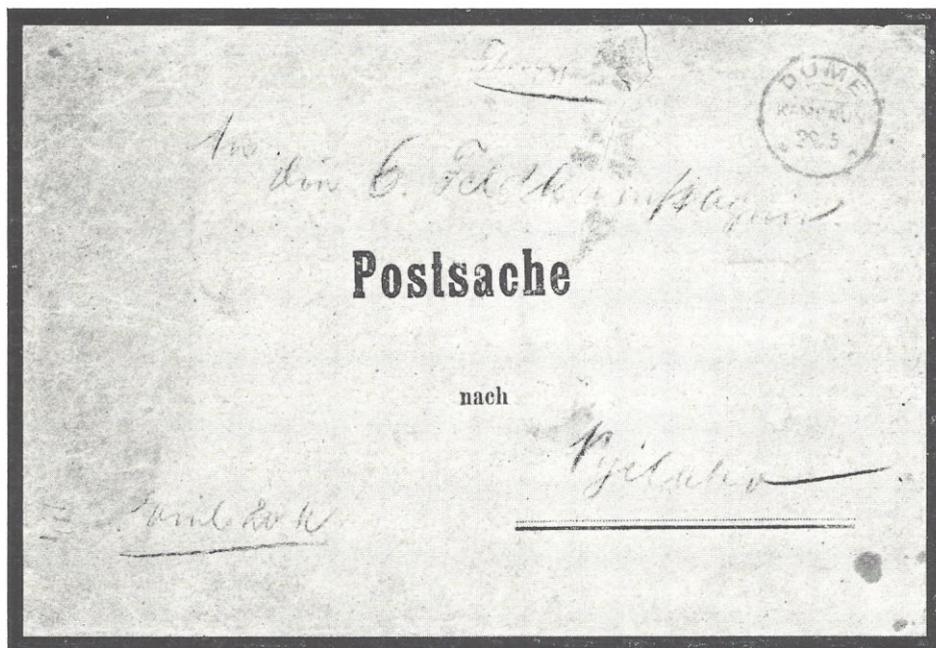
Die Flaggenpost während des Krieges in Kamerun

Die Einrichtung der Flaggenpost ist typisch für Kamerun und in keinem anderen deutschen Schutzgebiet in dieser oder ähnlicher Weise bekannt gewesen.

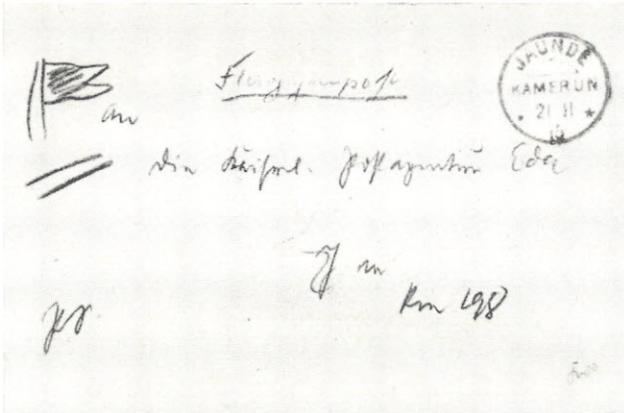
Schon Altmeister Albert Friedemann ist in seinen „Berichten für Briefmarkensammler“ (Heft 126 vom Juli 1926) eingehend darauf eingegangen. Er schrieb dort, daß diese Art der Postbeförderung seit 1912/1913 für besonders eilige Dienstsachen von

der Küste ins Innere des Landes bestand. Auch bildete er einen Flaggenpostbrief ab, der aber frankiert war, außerdem gab er ein Beispiel des Aussehens der Flaggenpost mit kleiner schwarzweißroter Flagge und eingeklemmtem Päckchen. Obwohl die Flaggenpost lediglich zur Beförderung von Dienstpost des Gouvernements vorgesehen war, wurden auch Fälle bekannt, wo Privatpost befördert worden ist.

Im Krieg mußte auf die Flaggenpost zurückgegriffen werden. Nach dem Verlust von Duala und des Küstengebietes leitete der Kommandeur der Schutztruppe von Eseka (km 198) aus die Gesamtoperationen zur Abwehr des englisch-französisch-belgischen Angriffes auf Kamerun. Weil aber von dort aus ins Landesinnere feste Telegraphenlinien nicht bestanden oder zerstört waren, hatten die bei der Kaiserlichen Schutztruppe stehenden deutschen und schwarzen Postbediensteten viele behelfsmäßige Telephonlinien gelegt. Eine fe-



Flaggenpostbrief nach Njilabo mit Stempel Dume vom 29. 5. (ohne Jahreszahl). Die Station Dume war zu dieser Zeit eine der letzten bestehenden, wo auch noch Etappendienst der Schutztruppe gemacht werden konnte. Njilabo war ein ca. 25 Kilometer vor Dume stehender Posten mit einigen europäischen und einem Trupp schwarzer Schutztruppangehöriger.



Flaggenpostbrief von Jaunde nach Kilometer 198, als Postsache (P. S.) befördert. Im Stempel ist die provisorische Jahreszahl „15“ eingesetzt. Auf der Rückseite des Briefes ist das ovale Dienstsiegel des Postamtes von Duala abgeschlagen, das bei der Räumung von Duala mitgenommen worden war. (Sammlung Grobe.)

ste Strecke, die „Telephonstraße“, hatte nur von Duala — Kribi — Jaunde — Abong Mbang nach Njassi bestanden. Soweit möglich, waren von den einzelnen Verteilern Feldtelephonlinien gezogen. Und von den Endpunkten der Feldtelephonleitungen gingen sternförmig die Flaggenpostlinien ins Land zu den Militärstationen oder zeitweiligen Aufenthaltsorten der Truppe.

Meldungen, Befehle, auch Briefe, Geld und mitunter kleinere Paketchen wurden von den Flaggenpostläufern befördert, die aber keinesfalls nach einem bestimmten Plan oder bestimmte Routen liefen. Der Postläufer wurde, falls dies möglich war, durch die Buschtrommel angekündigt. Jeder Dorfhäuptling hatte sofort für Ablösung zu sorgen, die die Flaggenpost übernahm.

Auch die erfolgte Ablösung wurde mit Trommeln dem nächsten Dorf mitgeteilt, wo sich der gleiche Vorgang wiederholte.

Es waren vom Gouverneur schwere Strafen dem Häuptling angedroht, in dessen Dorf nicht für sofortige Ablösung des Läufers (in flachen Gegenden auch Reiter) gesorgt wurde.

Obwohl mitunter an einem Tage die Flaggenpost bis zu 350 Kilometer weit befördert worden ist, hat sie sich im allgemeinen im Ersten Weltkrieg nicht bewährt, insbesondere nicht auf große Entfernungen. Man behalf sich, indem man einzelne Boten auf größere Entfernungen schickte, die eine Meldung versteckt bei sich trugen. Es ist vorgekommen, daß Flaggenpostläufer abgefangen wurden und Post und Be-

fehle in feindliche Hände gerieten. Vereinzelt sind auch Flaggenposten durch schwarze Läufer dem nächstangetroffenen Weißen übergeben worden, egal ob es Freund oder Feind war. Deshalb wurde Mitte 1915 durch den Gouverneur angeordnet, Flaggenpost nur noch auf sicheren Strecken einzusetzen und insbesondere bei Gefahr durch nahebei stehende feindliche Spähtrupps auf Buschtrommeln bei Ankunft und Ablösung zu verzichten, weil der Feind die Trommelsignale auch mithören konnte. Allerdings wurden auch absichtlich Flaggenposten mit falschen Nachrichten dem Feind zugespielt. Es ist aus englischen Quellen bekannt, daß man wiederholt auf falsche Meldungen aus abgefangenen Flaggenposten böse hereingefallen ist.

Auf den äußeren Umschlag oder die Verpackung der Flaggenpost wurden bei jeder Ablösung der Name des Läufers sowie die Uhrzeit eingetragen. Es sind aber bei den meisten erhaltenen Stücken keine derartigen Vermerke zu finden. Dann handelt es sich um Briefe, die sich innerhalb der Verpackung (meistens kleine Päckchen, die mehrere Briefe enthielten) befanden. Weil während des Krieges die Flaggenpost auch zur Versendung von Privatpost freigegeben war, kommen sowohl frankierte als auch Feldpostbriefe vor, die Poststempel tragen. Sogar Geldbriefe sind bekannt. Auf allen Briefen war der Vermerk „Flaggenpost“ (oder ähnlich) anzubringen. Flaggenpost war nur innerhalb Kameruns zugelassen, Auslandspost ist nicht bekannt geworden.

Das Ende 1916

In den Nächten ab 6. bis 14. Februar 1916 überschritten die letzten 545 Deutschen sowie ca. 4000 schwarze Angehörige der Schutztruppe von Kamerun, auch einige Polizeisolddaten, die Grenze nach dem neutralen spanischen Rio Muni. Nach 18monatigen schweren Kämpfen – ohne jeglichen Nachschub aus der Heimat, ohne ausreichende Bewaffnung und Verpflegung, ohne Hoffnung und Verstärkung mußte sie Kamerun verlassen, das sie bis zur letzten Patrone verteidigt hatten. Beim Übertritt auf spanisches Gebiet wurden alle Waffen abgegeben, Munition war nicht mehr vorhanden.

Die Schutztruppe wurde von etwa 400 europäischen und etwa 40 000 schwarzen Familienangehörigen und Trägern begleitet; mitgenommen wurden auch sämtliche Akten des kaiserlichen Gouvernements, das nach der Räumung des Küstenstreifens mit der Hauptstadt Duala und dem Regierungssitz Edea über ein Jahr lang in Jaunde tätig gewesen war.

Nach dem Übertritt der Schutztruppe nach Rio Muni standen aber immer noch elf weiße sowie 139 schwarze Deutsche unter Hauptmann von Raben eingeschlossen in der Station Mora im äußersten Norden Kameruns im Kampf gegen Engländer und Franzosen. Sie stellten erst am 18. 2. 1916 den Kampf ein, als ihnen glaubhaft bewiesen worden war, daß der Gouverneur und seine Truppen den aussichts-

losen „Kampf ohne Munition“ aufgegeben hatten.

Aus der Zeit, als die Deutschen schon aus Fernando Poo nach Spanien abtransportiert waren fanden sich Briefe, die (im Juni 1917) mit folgender Absenderangabe geschrieben worden waren:

Kaiserl. Gouvernement von Kamerun
Madrid, Calle de Fortuny 3
Telegramm-Adresse: Kamerun
Telefon: Madrid No. 41 96

Diese Briefe, die zwischen Deutschland und Madrid, aber auch zwischen den spanischen Interniertenlagern und dem Gouverneur von Kamerun, der jetzt seinen Sitz in Madrid hatte, gewechselt worden waren, sind der Beweis, daß man hoffte, nach dem Krieg wieder nach Kamerun zurückkehren zu können. Sie gehören ebenfalls in eine Sammlung der Post von Kamerun.

Weitere Dienstbriefe zwischen spanischen und deutschen Stellen führt unser Mitglied Werner Ahrens in einem Artikel „Postalische Dokumente der in Spanien internierten Kamerun-Deutschen aus dem Ersten Weltkrieg“ im „Sammler-Dienst“ (Heft 4 von 1956) auf.

Ebenfalls von Herrn Ahrens stammt ein Bericht über die bei Kriegsausbruch in Kamerun befindlichen Schiffe der Woermannlinie und ihre Seepoststempel, der in der „Deutschen Briefmarken-Zeitung“ (DBZ) Nr. 15/1958 abgedruckt ist.

Einer der sehr wenigen Briefe, die von Deutschland aus den Empfänger in Kamerun erreichten. Die Marke ist gestempelt „K. D. Feldpoststation Nr. 4“ am 31. 8. 1915. Auf der Rückseite ist ein Durchgangsstempel „Monrovia – Liberia / 8. XI. 1915“. Es ließ sich nicht feststellen, wo der Zensurstempel auf den Brief gesetzt wurde. Absender des Briefes war der Bruder des Empfängers, der als Feldwebel bei der 53. Res. Division im 27. Armeekorps stand. (Sammlung Grobe).



Über die den Engländern und Franzosen in die Hände gefallenen Kamerun-Marken (Schiffszeichnung mit Wasserzeichen) ist schon in den „Friedemann-Berichten“ (Seite 2429) berichtet.

Die Kriegsgefangenen- und Interniertenlager

Lager Abomey

Am 2. Oktober 1914 war in Cotonou (Dahome) eine Reihe deutscher Gefangener aus Kamerun eingetroffen, die von den Engländern an die Franzosen übergeben worden waren. In einem Schuppen im Hafen fanden sie an die Wände geschriebene Mitteilungen aus denen zu sehen war, daß etwa zwei Wochen vorher schon Deutsche aus Togo hier gefangengehalten worden waren und ins Gefangenenlager Abomey ins Innere des Landes weiterverlegt werden sollten. Auch die Kameruner kamen in dieses Lager, wo sie mit den Togo-Deutschen und Besatzungen einiger deutscher Schiffe zusammentrafen.

Die Behandlung der Deutschen aus Kamerun und Togo im Lager Abomey war sehr

schlecht. So schlecht, daß, als Nachrichten darüber in Deutschland bekannt wurden, Repressalien angedroht wurden. Auf Post an die französischen Gefangenen im Lager Holzminden in Deutschland, die festgehalten und nach Frankreich zurückgeschickt wurde, wurden folgende Texte auf Aufklebern angebracht: „Zurück – Rücksendung aller an die französischen Gefangenen des Lagers Holzminden gerichteten Sendungen erfolgt so lange, bis die deutsche Heeresverwaltung Beweise hat, daß die in Dahome internierten Deutschen in dem selben Umfang wie die übrigen Kriegs- und Zivilgefangenen Briefe empfangen und absenden, sowie Pakete und Geldsendungen erhalten können.“

Weil auch bekanntgeworden war, daß die gesundheitlichen Verhältnisse in Dahome nicht die besten waren, war verlangt worden, die Gefangenen und Internierten in andere Gegenden mit besserem Klima zu verlegen.

Daraufhin ließ die französische Regierung die Gefangenen im Oktober 1915 zu Schiff verlegen nach dem

Lager Medina

in Marokko, einen Teil aber auch nach dem etwas kleineren

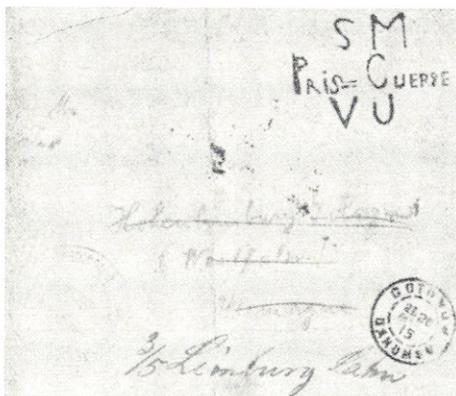
Lager Medea

in Algerien. Schon im Juni 1916 wurden sie weiter nach Frankreich gebracht. Einige der Gefangenen kamen wegen Krankheit durch Vermittlung des Roten Kreuzes schon vor Kriegsschluß zurück in die Heimat nach Deutschland.

Nach dem Übertritt des Restes der Schutztruppe, 545 Europäer und ca. 4000 Kamerun-Soldaten, nach Rio Muni bis zum 14. Februar 1916 fanden alle kurze Zeit Ruhe an der Küste dieses kleinen spanischen Gebietes. Nach ca. vier Wochen wurden die Internierten vom Festland zur Insel Fernando Poo gebracht und dort in einem

Lager Santa Isabel

zusammengefaßt, die Schwarzen von den Weißen getrennt. Hier gelang es den Europäern schnell wieder an Waffen zu kommen, zumal von den Spaniern erwogen wurde, die Deutschen zusammen mit eigenen Streitkräften zur Niederwerfung der Aufständischen in Rio Muni einzusetzen. Diese Pläne wurden von zwei Seiten zu nichte gemacht: von den Deutschen, die



Kriegsgefangenenbrief aus dem Lager Abomey, Stempel von Cotonou/Dahomey. Post aus diesem Lager ist sehr selten.

lediglich planten, neu und besser bewaffnet den Kampf in Kamerun wieder aufzunehmen, und den Engländern und Franzosen, die die Spanier schließlich dazu bringen konnten, daß sie die Internierten (nur Europäer) nach Spanien verlegten.

Im April 1916 wurden die deutschen Kamerun-Kämpfer von Fernando Poo nach Spanien gebracht. Zurück blieben nur Kranke sowie zum Teil Offiziere und Unteroffiziere als Führer der Schwarz-Kameruner. Im Hafen von Santa Isabel gingen sie an Bord des gecharterten Dampfers „Isla de Paney“, der unter Begleitschutz des spanischen Kleinen Kreuzers „Extremadura“ nach Cadiz auslief, wo man nach über dreiwöchiger Fahrt Mitte Mai 1916 einlief. In Spanien wurden die Internierten auf drei verschiedene Lager verteilt:

Lager Saragossa

(Mitte Mai 1916 bis 1. November 1919)
Saragossa lag in Nordspanien, landeinwärts, ca. 140 Kilometer von der französischen Grenze. Die Internierung war sehr ehrenhaft. Interniertenpost (portofrei) trug öfter die deutsche Bezeichnung „Interniert“, zeitweise den Vermerk „Internee en Espagne“. Den Zusatz „Kriegsgefangenenpost“, wie bei anderen spanischen Lagern, habe ich noch nicht gesehen. Dagegen aber Post, die über das Rote Kreuz gelaufen und mit Schweizer Marken frankiert ist.

Lager Pamplona

(Mitte Mai 1916 bis 1. November 1919)
Die Belegungsstärke dieses Internierungslagers war anfangs knapp 200 Mann, die in der Zitadelle des spanischen Forts untergebracht wurden. Aus der ersten Zeit ist Interniertenpost bekannt. Nach einiger Zeit konnten die Internierten aus der Zitadelle heraus ihre Unterkünfte in die Stadt in Bürgerhäuser verlegen. Aus dieser Zeit, ca. Anfang 1917, kenne ich Post, die über das Rote Kreuz der Schweiz gelaufen ist und Schweizer Briefmarken trägt.

Mit Unterstützung der Besatzung und Beteiligung von Schiffsoffizieren des deutschen Lloyd dampfers „Lützow“, der in Vigo (Spanien) aufgelegt hatte, unternahmen 13 alte Kameruner des Interniertenlagers Pamplona einen Fluchtversuch. Mit einem kleinen Segelschoner „Virgin del Socorro“ gelang es Anfang Oktober 1916 aus Spanien auszulaufen und die Biscaya und den



Dienstbrief ins das Lager Saragossa, auf der Rückseite Absenderangabe: „Madrid, Calle Fortuna“, die Adresse des spanischen Dienstortes des Gouverneurs von Kamerun.

englischen Kanal zu durchbrechen. Erst im allerletzten Augenblick, als man die Freiheit schon vor Augen hatte, wurde der Schoner durch englische Bewachungsfahrzeuge angehalten. Angesichts der Aussichtslosigkeit, doch noch durchzukommen, setzten die Kameruner die deutsche Flagge. Sie kamen dann in ein englisches Kriegsgefangenenlager, wo sie erst 1919 zur Entlassung kamen.

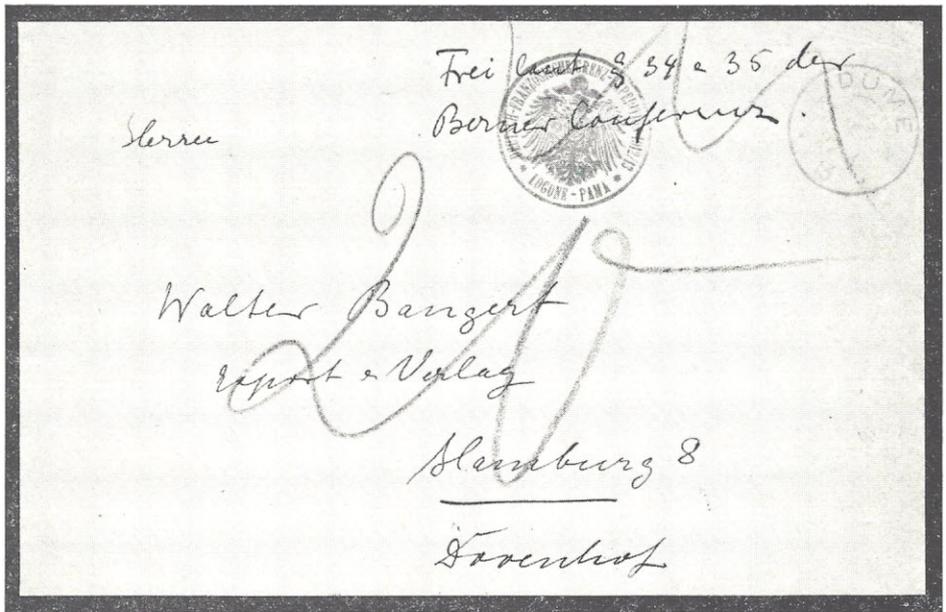
Lager Alkaia de Henares

(Mitte Mai 1916 bis 1. November 1919)

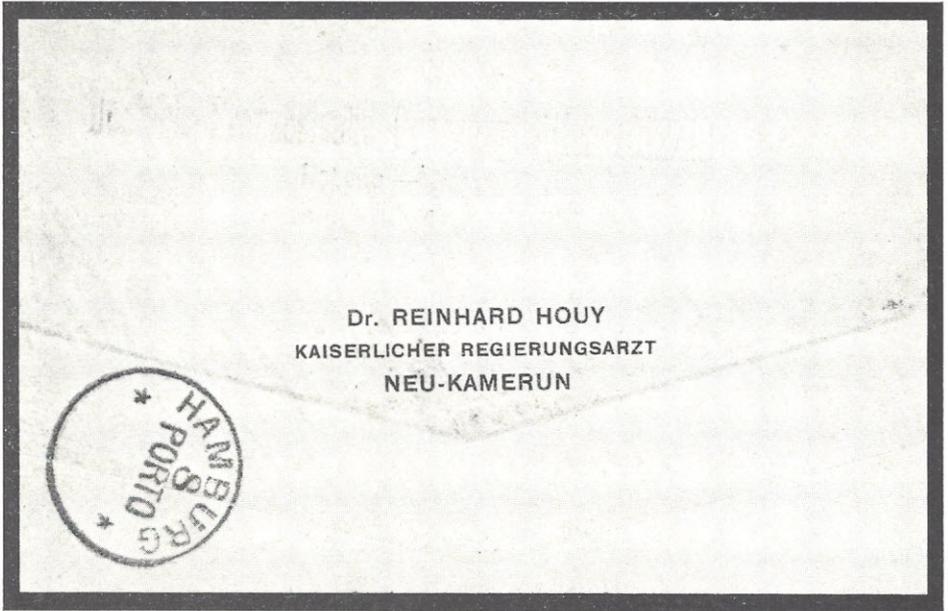
Vermutlich bestand auch in diesem Lager die Möglichkeit, Post über das Rote Kreuz bis zur Schweiz zu bringen, wo sie mit Schweizer Marken frankiert und nach Deutschland weitergeleitet wurde. Ein einziger Brief lag mir vor, der jedoch über Frankreich gelaufen ist. Um eine schnellere Verbindung nach Deutschland zu erreichen, war dieser Brief mit spanischen Marken frankiert und hatte den handschriftlichen Zusatz: „Envoi de Prisonniers de Guerre / Affaires des Familles.“

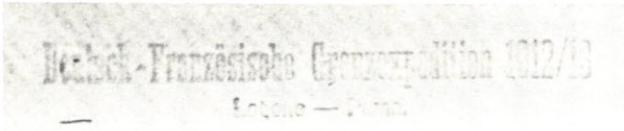
Post an die in Spanien internierten Kameruner mußte über das Rote Kreuz in Genf geleitet werden. Sie war unverschlossen bei den Heimatpostämtern aufzuliefern und portofrei.

Berichtigungen: Seite 942, linke Spalte, „Verwendungszeiten“ statt „Verwendungszeilen“ und Seite 947, rechte Spalte, zweiter Absatz in der viertletzten Zeile „Küstenfunkstelle Kamina (in Togo)“.



Private Korrespondenz mit Vermerk „Frei laut Paragraph 34 und 35 der Berner Konferenz“ mit daneben-gesetztem Dienstsiegel „Deutsch-Französische Grenzexpedition 1912/1913 Logone-Pama“. Auf der Rück-seite der Langstempel mit dem selben Text, jedoch kaum zu erkennen.





Der Langstempel auf der Rückseite des Briefes, etwas verkleinert.

KAMERUN

Deutsch-Französische Grenzexpedition 1912/13

Logone-Pama

In den „Berichten“ ist erstmals auf den Seiten 146 (von H. Schrey) und 171 (von Dr. H. Meyer) über die Post der „Deutsch-Französischen Grenzexpedition 1912/1913“ berichtet. Dort sind auch Abbildungen von Briefen mit der Angabe „Gebührenfrei“ und „Portofrei“. Auch wurde ein bekannter Langstempel aus dem „Friedemann-Bericht“ Nr. 120 vom Juni 1922 reproduziert. Nach Durchsicht der betreffenden Jahrgänge des „Kolonialamtsblattes“ konnte ich dann auf den Seiten 598-601 die entsprechenden Verfügungen des Abkommens zwischen Deutschland und Frankreich nachdrucken, die die portofreie Beförderung der Post der Teilnehmer der Expedition betreffen.

Nun lege unser Mitglied Herr H.-J. Spuida aus Berlin Abbildungen von Vorder- und Rückseite eines Briefes vor, den der Kaiserliche Regierungsarzt für Neu-Kamerun, Dr. R. Houy, nach Hamburg schickte. Auf diesem Brief sind zwei noch nicht registrierte Expeditionsstempel:

Rundstempel: mit Kaiseradler und Umschrift „Deutsch-Französische Grenz-Expedition – Logone-Pama“ und ein

Langstempel: zweizeilig, ohne Randeinfassung, mit dem gleichen Text.

Der Brief ist über die deutsche Poststation Dume gegangen und hat dort einen Tagesstempel vom 22. 4. 1913 bekommen. Bemerkenswert ist der Vermerk

„Frei laut § 34 und 35 der Berner Konferenz“ handschriftlich neben dem Dienstsiegel.

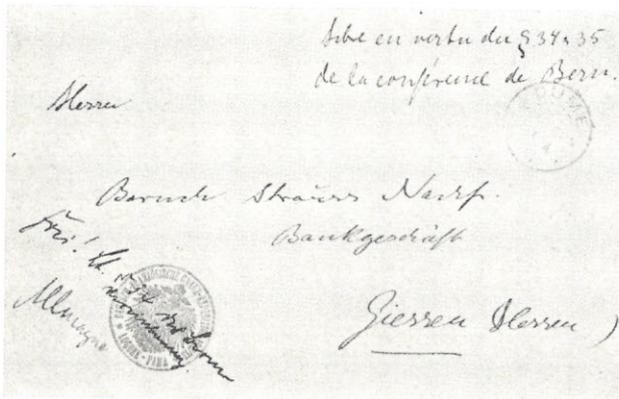
Zwei ähnliche Briefe kamen kürzlich auf Auktionen zum Verkauf, die ebenfalls von der „Logone-Pama“-Expedition stammen: der erste mit Tagesstempel von Dume mit Datum vom 3. 4. 1913 und handschriftlichem Hinweis in Französisch:

„Libre en vertu du § 34 de Conférence de Bern“

sowie in Deutsch:

„Frei! Laut § 34 des Berner Abkommens.“

und ein weiterer, der jedoch über das kolonialfranzösische Postamt Bosso / Dubangui-Chari, Tschad, befördert und dort gestempelt worden ist (mit Datum vom 18. März 1913). Beide Briefe haben ebenfalls den runden Dienststempel sowie den Langstempel der Expedition. Schlimgen



Brief nach Gießen, Portofreiheitsvermerk in französischer Sprache. Poststempel von Dume vom 4. April 1913.

Einschreiben aus Waldau mit dem neuen Stempel, Datum vom 30. Mai 1903.



Deutsch-Südwest-Afrika

Waldau

Wie bekannt, wurde in Kapenousseu am 1. Oktober 1901 eine Poststelle eingerichtet, die mit einem Wanderstempel versehen war, in den der Ortsname entweder handschriftlich oder mit einem Langstempel eingesetzt wurde.

Am 1. März 1903 wurde Kapenousseu in „Waldau“ umbenannt, gleichzeitig die Umbenennung im Postamtsblatt mitgeteilt. Zum selben Zeitpunkt wurde in Berlin bei der Stempelfirma Gleichmann ein Stempel mit dem neuen Namen „Waldau“ in Auf-

trag gegeben, der am 17. März 1903 fertiggestellt war und den Postbehörden zur Weiterleitung nach Afrika übergeben wurde.

Wann die amtliche Mitteilung über die Umbenennung des Ortsnamens Kapenousseu in Südwest eintraf, ist nicht bekannt. Durch bisher zwei bekannte Stücke, ein jetzt von Dr. Oxenius aus Oberursel vorgelegtes Briefstück mit Datum vom 7. Mai 1903 (Monatszahl kopfstehend) sowie das in beiden Friedemann-Handbüchern abgebildete Doppelstück (Datum vom 19. Mai 1903), ist aber nachgewiesen, daß spätestens ab 7. Mai der neue Name auf Briefen angebracht wurde, und zwar handschriftlich über dem alten Wanderstempel, der auch noch den Langstempel in Kursiv zeigt.

Unser Mitglied Rudolf Wagner aus Hamburg hat in seiner Sammlung einen Brief aus Waldau mit dem neuen Stempel schon vom 30. Mai 1903. Auch hier muß man das Friedemann-Handbuch berichtigen, wo die Verwendung des neuen Stempels ab 1. Juni 1903 gemeldet wird. Auf dem Einschreibbrief von Herrn Wagner befindet sich ein R-Zettel, in dem der neue Name mit der selben Handschrift wie auf dem abgebildeten Briefstück eingetragen ist.



Berichte für Kolonialbriefmarkensammler, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher Kolonialpostwertzeichen im BDPH. — Erster Vorsitzender: Hermann Branz, 1 Berlin 33, Podbielskiallee 79. Geschäftsführer: Ernst Burk, 44 Münster, Hörsterstraße 7. — Berichte: Josef Schlimgen, 53 Bonn-Beuel 1, Auguststraße 39.