



Berichte

FÜR
KOLONIALBRIEFMARKEN-
SAMMLER

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

SM Kanonenboot „Jaguar“

15 Jahre im ständigen Einsatz zwischen Südsee und Ostasien

Im „Crüsemann-Handbuch“ der Kaiserlichen Marine-Schiffspost 1895 bis 1914 ist angegeben, SMS „Jaguar“ sei auf seiner Ausreise zur Ostasiatischen Station im Sommer 1899 zuerst in die Südsee gefahren und habe vermutlich dort bei der Übernahme der Marianen, Palau-Inseln und der Karolinen mitgewirkt. Kapitän Crüsemann gibt zwar den ungefähren Reisezug an, er nannte aber nicht die genauen Daten, an denen das Schiff Häfen in der Südsee angefahren hat. Auch das vom Reichsmarineamt in Berlin herausgegebene „Marine-Verordnungsblatt“ gibt darüber keinerlei Auskünfte, und die übrige philatelistische Literatur hat sich leider mit diesem Thema nicht befaßt.

Diese bisher nicht bekannten Daten konnte ich mit Hilfe unseres Mitgliedes „Fontane“ feststellen und auch nachweisen, daß auf SM Kanonenboot „Jaguar“ während der Ausreise zur Ostasiatischen Station der Marine-Schiffspoststempel Nr. 45 benutzt wurde. Das war bisher ungewiß und noch nicht durch Briefe oder Karten belegt. Obwohl „Fontane“ in seinem Artikel „Die erste Karolinenpost“ (Heft 45 auf Seite 745)

schon viele Angaben machte, wurde ich gebeten, diesen Artikel über Kanonenboot „Jaguar“ zu veröffentlichen, in dem weitere Daten und einiges bisher Unbekanntes festgehalten sind. Nur auf die vielen philatelistischen Machenschaften der ersten Zeit bei den Postagenturen der neuen deutschen Südsee-Schutzgebiete bin ich nicht eingegangen. Darüber ist schon früher genug geschrieben worden.

Schlimgen, Beuel

Erste Südseereise 1899

Obwohl SMS „Jaguar“ als unabhängiger Stationär zur „Ostasiatischen Station“ kommandiert war, hatte der Kommandant des Schiffes, Kapitän zur See Kinderling, vor dem Auslaufen den Befehl bekommen, zuerst Herbertshöhe in Deutsch-Neuguinea anzulaufen und dort mit dem Dampfer „Kudat“ zusammenzutreffen. Erst nach der Übernahme weiterer Südsee-Inseln unter deutsche Oberhoheit sollte das Kanonenboot nach Schanghai und in das Pachtgebiet von Kiautschou weiterfahren.

Für den Gebrauch an Bord, ausschließlich für die Post der Besatzung des Kanonenbootes, wurde die

Marine-Schiffpost Nr. 45



am 23. Mai 1899 dem Zahlmeister übergeben. Dieses Datum ist in den Zuteilungslisten des Postamtes Kiel angegeben, die bis heute erhalten sind.

Die Vorbereitungen zur Fahrt nach Ostasien nahmen einige Wochen in Anspruch, das Auslaufen, dessen Termin mehrfach verschoben wurde, erfolgte am 1. Juni 1899.

Die Reiseroute war:

- | | |
|-------------------|--------------------------|
| 1. 6. | Kiel ausgelaufen |
| 1. 6. — 2. 6. | Brunsbüttel |
| 8. 6. — 12. 6. | Lissabon |
| 18. 6. — 23. 6. | Palermo |
| 27. 6. — 1. 7. | Port Said |
| 4. 7. | Suez passiert |
| 11. 7. | Aden passiert |
| 22. 7. — 28. 7. | Colombo |
| 6. 8. — 14. 8. | Singapur |
| 22. 8. — 26. 8. | Makassar — Celebes |
| 6. 9. — 7. 9. | Thursday-Inseln |
| 13. 9. — 27. 9. | Herbertshöhe |
| 3. 10. — 5. 10. | Jaluit — Marshall-Inseln |
| 8. 10. — 9. 10. | Kusaie — Marshall-Inseln |
| 11. 10. — 21. 10. | Ponape — Karolinen |
| 23. 10. — 24. 10. | Truk — Karolinen |
| 29. 10. — 1. 11. | Palau-Inseln |
| 2. 11. — 13. 11. | Yap — Karolinen |
| 16. 11. | Rota — Marianen passiert |
| 17. 11. — 21. 11. | Saipan — Marianen |
| 30. 11. | Schanghai eingelaufen |

Obwohl SMS „Jaguar“ den Befehl hatte, in der Südsee an den Feierlichkeiten zur Übernahme der Karolinen-, Palau- und

Marianen-Inseln teilzunehmen, waren die Mitteilungen über die neuen Südsee-Schutzgebiete in der Presse in Deutschland sonderbar gering. Im Reichsgesetzblatt wurde lediglich folgendes veröffentlicht:

Staatsarchiv, Band 61 — 1899, Seite 344

Deutsch-Spanischer Vertrag über die Abtretung der Karolinen-, Palau- und Marianen-Inseln vom 12. Februar 1899:

Die Kaiserlich Deutsche Regierung und die Königlich Spanische Regierung sind über folgende Punkte übereingekommen:

1. Spanien wird an Deutschland die Inseln der Karolinen mit den Palaus und Marianen (mit Ausnahme von Guam) gegen eine Geldentschädigung von 25 Millionen Peseten abtreten.
2. Deutschland wird dem spanischen Handel und den spanischen landwirtschaftlichen Unternehmungen auf den Karolinen, Palaus und Marianen die gleiche Behandlung und die gleichen Erleichterungen gewähren wie dem deutschen Handel und es wird den Missionen der spanischen religiösen Orden auf den genannten Inseln die gleichen Rechte und Freiheiten gewähren wie den Missionen der deutschen religiösen Orden.
3. Spanien darf, auch in Kriegszeiten, für seine Handels- und Kriegsmarine im Archipel der Karolinen eine Kohlenstation errichten und unterhalten, eine andere im Archipel der Palaus und eine weitere im Archipel der Marianen.
4. Dieses Abkommen wird baldigst der verfassungsmäßigen, durch die Gesetze der beiden Länder vorgeschriebenen

Kanonenboot „Jaguar“

1898 gebaut auf der Schichau-Werft in Danzig, Größe 900 Tonnen, Besatzung ca. 125 Mann Friedensstärke.

Indienststellung am 4. April 1899 in Kiel bei der Kaiserl. Marine, selbstversenkt in Tsingtau in der Nacht vom 6. zum 7. November 1914.

„Die Expedition zur Übernahme der Verwaltung des von Spanien gekauften Gebietes der Karolinen, Palau und Marianen ist unter der Führung des Kaiserlichen Gouverneurs von Bennisgen am 27. September 1899 von Herbertshöhe, Deutsch-Neuguinea, aufgebrochen.“

Der Gouverneur und seine Begleitung waren an Bord des Dampfers „Kudat“ (Kapitän Reese) eingeschifft, und auf der Fahrt erreichte man am 29. September die Grenze der Gewässer von Neuguinea. Als offi-

zieller Vertreter des Deutschen Reiches wurde von Bennisgen durch das Kanonenboot „Jaguar“ begleitet. Am 3. Oktober 1899 ankerte man in Jaluit (Marshall-Inseln), wo der Landeshauptmann Brandeis dem Gouverneur über die letzten Vorkommnisse berichtete.

Am 5. Oktober verließen Dampfer „Kudat“ und SMS „Jaguar“ die Marshall-Inseln und beide Schiffe erreichten am 8. Oktober den Hafen Chabrol auf der Insel Kusaie (Ost-Karolinen) wo der Kommandant von „Jaguar“, Kinderling, sowie Dr. Hahl und Senfft bis ins Innere vordrangen. Gouverneur von Bennisgen erwähnte in seinem späteren Bericht, daß „King Charley und einige Händler sowie die Inselbewohner darüber belehrt worden seien, daß die Karolinen, die Palaus und Marianen durch Vertrag mit Spanien nun deutsch geworden seien“.

Ponape, Ost-Karolinen

Am 9. Oktober 1899 wurde die Reise fortgesetzt, am 11. Oktober kamen „Jaguar“ und „Kudat“ in Ponape an, wo man im äußeren Hafen (Santiago-Hafen) vor Anker ging. Anwesend waren das spanische Kriegsschiff „General Alwa“ und der amerikanische Dampfer „Uranus“. Gouverneur von Bennisgen, Vizegouverneur Dr. Hahl, Bezirksamtman Fritz und Kapitän Kinderling wurden vom noch amtierenden spanischen Gouverneur Ricardo de Castro y Gandara sowie Oberstleutnant Christobal de Antiquilar und einigen anderen spanischen Offizieren begrüßt.

Am 13. Oktober, morgens zwischen 9 und 10 Uhr, fand die feierliche Übernahme der Ost-Karolinen statt. Alle deutschen Beamten und Offiziere sowie die Spanier waren in großer Uniform erschienen, um der Einholung der spanischen und der Hissung der deutschen Flagge beizuwohnen. Von SMS „Jaguar“ war eine Ehrenformation unter dem Kommando des Ersten Offiziers, Kapitänleutnant Wedding, angetreten. Während der Flaggenparade wurde sowohl von SMS „Jaguar“ als auch von „General Alwa“ ein Ehrensälg geschossen.

Schon am Tage vorher, am 12. Oktober 1899, hatte Polizeimeister Karstens auf Ponape die deutsche Post eröffnet und die aus Deutschland mitgebrachten Briefmarken und Stempel erstmals verwen-

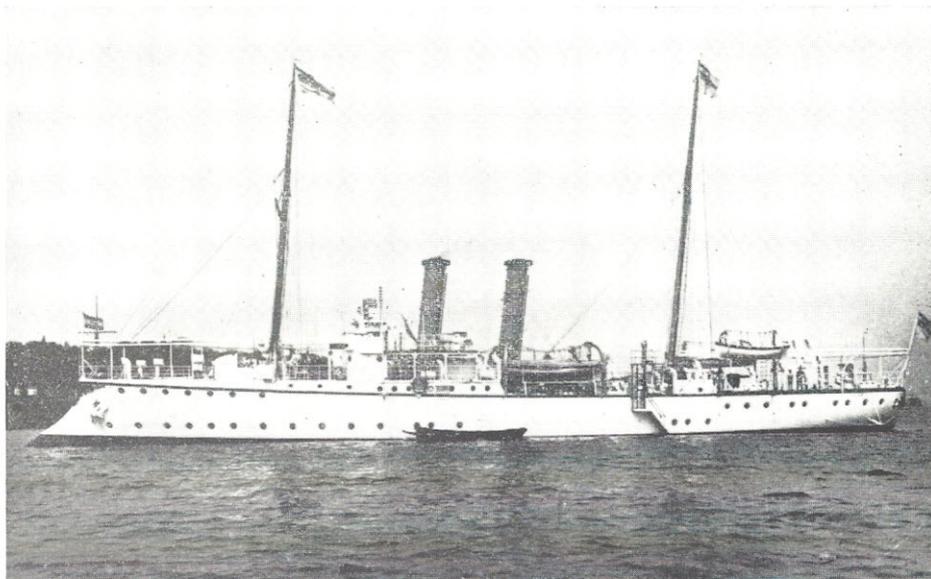


Vorder- und Rückseite einer der ersten Fünf-Pfennig-Ganzsachen aus Ponape mit folgendem Text: „Ponape, Carolinen, am Tage der Flaggenhissung, 12. 10., tausend Grüße.“ Es lassen sich folgende Unterschriften erkennen, die von den an diesem Tage auf Ponape weilenden Deutschen stammen:

- von Bennisgen, Gouverneur
- Dr. Volkens, Professor für Botanik
- Kinderling, Kommandant „Jaguar“
- Dr. Hahl, Vizegouverneur
- Senfft, Bezirkshauptmann
- Fritz, Bezirksamtman
- Reese, Kapitän Dampfer „Kudat“
- Wedding, Erster Offizier „Jaguar“
- Franck, Oblt. z. S. von „Jaguar“
- Dr. Girschner, Arzt auf Ponape
- Dr. Trembur, Stabsarzt auf „Jaguar“

und andere. Einige Namen weiterer Deutscher, die ebenfalls unterschrieben haben, sowie alle spanischen Namen sind nicht zu entziffern.





SM Kanonenboot „Jaguar“

det. An diesem ersten Tag wurden in Ponape auch einige Karten gestempelt, die noch mit Marken der Marshall-Inseln frankiert waren. (Siehe auch Heft 45, Seite 747.)

Am 20. Oktober versammelten sich die Häuptlinge der Inseln und gelobten, Frieden auf den Ost-Karolinen zu wahren und alle religiösen Streitigkeiten einzustellen. SMS „Jaguar“ setzte, wieder in Begleitung des Dampfers „Kudat“ am 21. Oktober 1899 die Fahrt fort und am 23. Oktober erreichte man die Insel Truk. Nahe der dortigen Missionsstation, deren Leiter ein Amerikaner namens Stimson war, wurde wieder in feierlicher Form die deutsche Flagge gehißt. Der Missionsleiter erklärte sich bereit, die Post der Besatzung von SMS „Jaguar“ sowie die der Beamten auf Dampfer „Kudat“ und der anderen anwesenden Europäer zurück nach Ponape befördern zu lassen, damit sie von dort aus weitergeleitet werden könne.

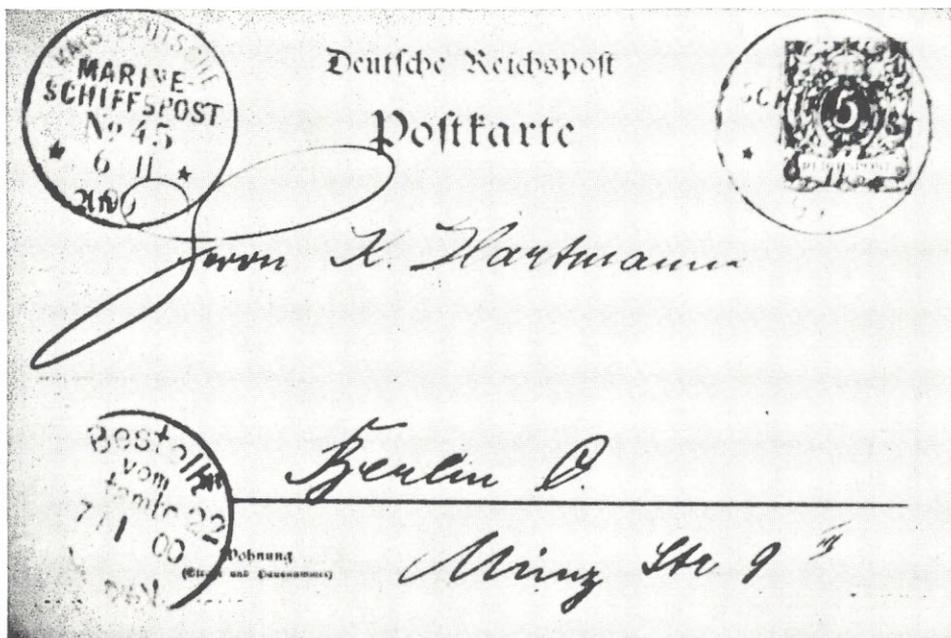
Palau-Inseln

Die Weiterfahrt von SMS „Jaguar“ und Dampfer „Kudat“ erfolgte am 24. Oktober 1899. Am 29. Oktober erreichte man nach Passieren der Insel Korror den Malakal-Hafen auf der gleichnamigen Insel

(Palau). Einem Pater der dortigen Mission wurde eine deutsche Flagge zum Zeichen der Übernahme der Palau-Inseln übergeben. Nach einem ausgedehnten Besuch der Insel durch die Besatzung von „Jaguar“ verließ man das Gebiet der Palau-Inseln wieder und kam am 2. November 1899 in Yap (Karolinen) an, wo man die spanischen Kriegsschiffe „General Alwa“, „Villa Lobos“ und „Quiros“ sowie den amerikanischen Dampfer „Uranus“ antraf. Zwei dieser Schiffe waren schon „alte Bekannte“ von SMS „Jaguar“.

Yap, West-Karolinen

Für das Gebiet der West-Karolinen wurde auf Yap am 3. November 1899, „bei schönstem Sonnenschein morgens um 9 Uhr“, wie es im späteren Bericht des Gouverneurs von Bennigsen hieß, feierlich die deutsche Flagge gehißt. Zur Parade war eine Ehrenformation von SMS „Jaguar“ sowie ein Ehrenzug der spanischen Besatzung angetreten. Außerdem nahmen zahlreiche Eingeborene an der Zeremonie teil. Danach lud der spanische Gouverneur Don Salvador Cortez y Samit die deutschen Beamten sowie die Offiziere des Kanonenbootes „Jaguar“ zu einem Essen ein.



Vorder- und Rückseite einer Postkarte (ohne Aufdruck) von Kanonenboot „Jaguar“, geschrieben in Yap (Karolinen) am Tag der Flaggenhissung.

Karolinen Yap 6 II. 99

Hier in Yap (West Karolinen) am 6. II. Mittag
 angekommen. Am 3. II. in der See in blauen
 Frühlingsfarben die Gruppe Flagge gehisst.
 Abends am 11. II. jubelnd wieder in der See
 nach Rota, Timan dann Leipzig in der See
 springen der Wassertenue. Von dort nach
 nun nur fünf dieser Mousch rindrupfen falls
 es nicht auf irgend ein mousch in gleich
 fünf Mousche für Paul

Die deutsche Post auf Yap (Karolinen) soll am 6. November 1899 durch Bezirksamtmann Senfft eingerichtet worden sein. Mit Überdruck „Karolinen“ versehene Marken und Postkarten sowie ein Poststempel waren mitgebracht worden. Wirkliche Bedarfspost vom 6. November 1899 mit Marken und Stempel der Karolinen ist jedoch bis heute nicht gefunden worden. Nur Post von SMS „Jaguar“ mit Stempel Nr. 45 der Marine-Schiffspost liegt von diesem Tag vor.

Eine Verzögerung der Weiterfahrt von „Jaguar“ und „Kudat“ zu den Marianen-Inseln trat durch einen schweren Orkan ein. Nach Abflauen des Sturms gingen Gouverneur von Bennigsen und Bezirksamtmann Fritz an Bord von „Jaguar“ und verließen Yap am 13. November. Vorher hatte man einigen gestrandeten spanischen Schiffen Hilfe geleistet. Dampfer „Kudat“, der ebenfalls Sturmschäden hatte, folgte später nach.

Am 16. November erreichte SMS „Jaguar“ die Insel Rota (Marianen), blieb jedoch vor der Einfahrt der Lagune liegen, weil man die Durchfahrt durch das Korallenriff nicht gefunden hatte. In Heft Nr. 45 (Seite 755) ist eine Marianen-Ganzsache abgebildet, die schon am 16. November durch einen Offizier von „Jaguar“, Oberleutnant zur See Kurt Franck, geschrieben, aber erst am 24. November in Saipan gestempelt wurde. Bezirksamtmann Fritz hatte – schon vor der Eröffnung der deutschen Post der Marianen-Inseln – überdruckte Postkarten ausgegeben.

Von Rota aus wurde noch am selben Tag der Weitermarsch zu den Hauptinseln der Marianen angetreten, und am Morgen des 17. November 1899 lief Kanonenboot „Jaguar“ Garapan auf Saipan an.

Saipan, Marianen-Inseln

Nachdem die deutschen Beamten von Bord gegangen waren, mußte „Jaguar“ den Hafen von Garapan auf der Insel Saipan im Laufe des 17. November 1899 wieder verlassen und legte sich wegen eines schweren Sturms auf Reede vor Anker.

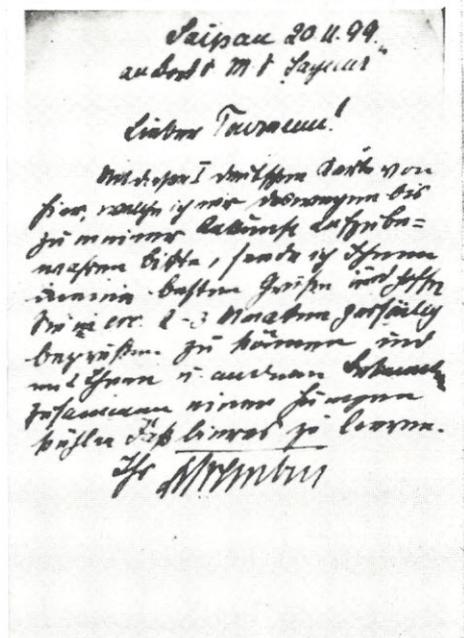
Am 18. November begannen dann auch für die Marianen die Übergabefeierlichkeiten. Zum erstenmal konnte SMS „Jaguar“ keine Ehrenkompanie stellen, denn ein erneutes Einlaufen oder eine Landung mit Beibooten war wegen des Sturms nicht

möglich. So stellten nur die Spanier bei der Niederholung der spanischen und der Hissung der deutschen Flagge die Ehrenwachen, als Gouverneur Don Eugenio de Blanco die Inseln übergab.

Am selben Tag, dem 18. November 1899, wurde auf Saipan durch den Lazarettgehilfen Woitschek die deutsche Post ein-



Ganzsache mit Aufdruck „Marianen“ und Stempel „Saipan - Marianen“ vom 24. 11. 1899. Durchgangsstempel von „Singapoore“ vom 16. Dezember, weiterer Durchgangsstempel „Singapoore to Hongkong“ (englischer Seepoststempel) vom 18. Dezember. Ankunftsstempel „Tsingtau“ mit Datum vom 4. Januar 1900.



gerichtet. Auch für die Marianen waren aus Deutschland Überdruckmarken „Marianen“ und ein Poststempel „Saipan/Marianen“ mitgebracht worden. Stempelungen mit Marine-Schiffspoststempel Nr. 45 aus Saipan sind nicht bekannt, nur Amtsgerichtsrat Priwe meldete in den „Friedemann-Berichten“ (Nr. 51), einwandfreie Post, vermutlich mit Marianen-Marken, vom 18. 11. 1899 käme vor und habe einen Ankunftsstempel von Schanghai vom 30. 11. 1899. Das ist das Einlaufdatum von SMS „Jaguar“ nach Abschluß der Südseereise.

Schon am 21. November 1899 ging SMS „Jaguar“ wieder in See zur endgültigen Weiterfahrt zur Ostasiatischen Station der Kaiserlichen Marine. Professor Volken, ein Wissenschaftler, war in Saipan zurückgeblieben. Am 30. November erreichte SMS „Jaguar“ Schanghai, womit die erste Südseereise des Kanonenbootes ihr Ende fand. Auch Gouverneur von Bannigsen verließ die Marianen bald nach der Übernahme als Passagier des Dampfers „Kudat“. Über Yap (Karolinen) kam er nach Makassar

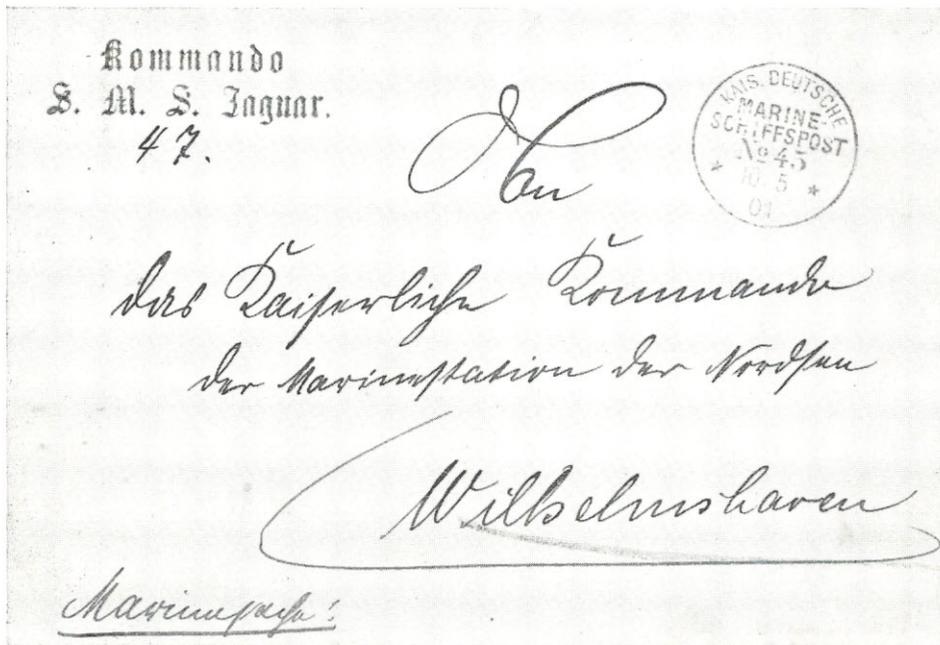
(Celebes), wo er einen ausführlichen Bericht über die Übernahme der Südseegebiete an das Auswärtige Amt nach Berlin telegraphierte.

„Marine-Schiffspost Nr. 45“

Deutsche Schiffspost gibt es seit 1883, Deutsche Marine-Schiffspost mit besonderen Stempeln seit 1895. Dazu ist grundsätzlich festzustellen, daß entsprechend den Bestimmungen des Weltpostvereins Schiffs- und Marine-Schiffspostämter den Charakter eines

deutschen Postamtes im Ausland

haben, wenn sie außerhalb deutscher Gewässer tätig werden. Und das war bei der Kaiserlichen Marine die „Linie D.-C.“ („Linie Dover–Calais“) sowie der 60. Breitengrad (etwa die Linie Bergen in Norwegen bis zur Enge zwischen den Shetland- und Orkney-Inseln). Entsprechend galten bei Aufhalten in den Schutzgebieten Seepost- und Marine-Schiffspostämter als deutsche Postämter in den Kolonien.



Dienstbrief aus der Zeit des Boxer-Aufstandes

Kapitän Crüsemann stellt in seinem Handbuch fest, Stempel Nr. 45 der Kaiserlichen Marine-Schiffspost sei dem Kanonenboot „Jaguar“ am 23. Mai 1899 zugeteilt worden.

Die einzige bisher nachgewiesene Verwendung des Stempels auf der Reise zur Ostasiatischen Station erfolgte in der Südsee am 6. November 1899, als Kanonenboot „Jaguar“ in Yap (Karolinen) lag.

Daß die Marine-Schiffspost des Kanonenbootes während des Aufenthaltes in der Südsee keine Kolonialmarken verwendete, ist auf folgende Verfügung zurückzuführen:

„Dienstordnung für die Kaiserl. Marine-Schiffsposten

Die bei den Marine-Schiffsposten aufgelieferten portpflichtigen Sendungen sind mit den für den Gebrauch des Reichspostgebietes ausgegebenen Postwertzeichen mit der Inschrift ‚Reichspost‘ zu frankieren, von denen den Marine-Schiffsposten ein angemessener Vorrat gegen Barzahlung zum Verkauf überlassen wird. Werden abweichend hiervon bei den Marine-Schiffsposten vereinzelt Briefsendungen aufgeliefert, die mit Wertzeichen der deutschen Kolonien oder mit Postwertzeichen der deutschen Postanstalten im Ausland frankiert sind, so können diese Sendungen ausnahmsweise als gültig frankiert angesehen werden. Eine häufigere Verwendung derartiger Postwertzeichen ist aber nicht statthaft.“

Daß man sich auf „Jaguar“ auch später, als das Schiff nach dem 30. November 1899 auf der Ostasiatischen Station in China angekommen war, strikt an diese Bestim-



Feldpostkarte aus Tientsin an Dr. Trembur auf SMS „Jaguar“



Feldpostkarte aus dem Boxer-Aufstand, Absendeort „Kanton“ in Südchina

mung gehalten hat, beweisen viele Briefe und Karten. Es kann natürlich nicht ausgeschlossen werden, daß trotzdem Poststücke auftauchen, die während der ersten Südseereise mit Kolonialmarken frankiert und mit Stempel Nr. 45 entwertet sind. In China sind später, auch während des Boxer-Aufstandes 1900/1901, Briefe und Karten, sogar Dienstbriefe mit Kommando-stempeln, bei den deutschen Postämtern an Land (Deutsche Post in China sowie in Kiautschou) gestempelt worden.

Ostasiatische Station

Kanonenboot „Jaguar“ gehörte seit dem Auslaufen aus Deutschland zur Ostasiatischen Station, zuerst als „unabhängig operierender Stationär“, ab Mitte Juli 1900 wurde das Schiff dem „Ostasiatischen Kreuzergeschwader“ unterstellt. Heimathafen war dann bis 1914 Tsingtau, der Hauptort des Pachtgebietes von Kiautschou in China.

Der erste Posttag auf der neuen Station war der 4. Dezember 1899. In der Post mit Stempeldaten dieses Tages finden sich Bemerkungen über die Freude, die an Bord herrschte, als man in Schanghai erstmals seit Juni 1899 wieder Briefe und Karten von den Angehörigen aus Deutschland bekommen hatte.

Schon wenige Monate danach brachen die Kämpfe des Boxer-Aufstandes aus, bei denen SMS „Jaguar“ zusammen mit SMS „Iltis“, für das es eigentlich als Ablösung nach China gekommen war, eingesetzt wurde. Bis Juni 1900 hatte „Jaguar“, öfter zwischen Tsingtau und Schanghai pendelnd, auch eine Fahrt nach Japan sowie zwei Reisen auf dem Yangtsekiang unter-

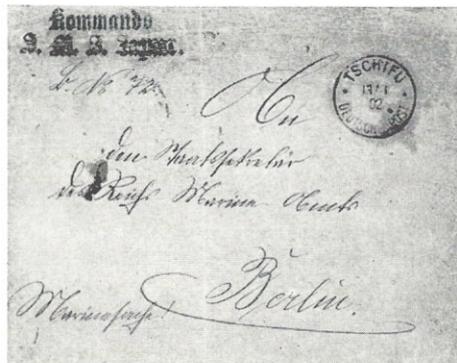
nommen, wobei die letztere am 14. Juni 1900 in Shiakwan unterbrochen werden mußte.

Am 19. Juni 1900 traf SMS „Jaguar“ vor Ta-ku (Golf von Petschili) an der Mündung des Peiho-Flusses ein, um sich einem internationalen Kriegsschiffsverband anzuschließen. Zu dieser Zeit fanden die ersten Kämpfe statt. Von SMS „Jaguar“ ging ein 30 Mann starkes Kommando an Land, um, zusammen mit russischen Matrosen, chinesisches Kriegsmaterial zu bergen, das später wieder eingesetzt wurde.

Obwohl die offizielle Feldpostfreiheit erst am 1. September 1900 begann, sind aus der Zeit ab Anfang Juli schon Feldpostbriefe von Besatzungsangehörigen des Landungs-Detachements von „Jaguar“ bekannt. Sie wurden in Tientsin gestempelt. Später ging „Jaguar“ nach Kanton, auch von dort kommen Feldpostbelege vor. Ein deutsches Postamt wurde in Kanton erst am 2. Juni 1902 eingerichtet; die Zeit der Portofreiheit bei der Feldpost war schon Ende August 1901 zu Ende gegangen.

Für die Zeit nach dem Abschluß der Kämpfe während des Boxer-Aufstandes zählt Kapitän Crüsemann in seinem Handbuch viele weitere Reisen an der chinesischen Küste, auf dem Yangtsekiang sowie nach Hongkong, Korea und Japan auf. Ein besonders wichtiger Einsatz war auch während des russisch-japanischen Krieges 1904/1905, als SMS „Jaguar“ vor Tschumulpo (Korea) als Beobachter lag.

Danach folgte wieder eine Periode ruhiger Einsätze und Fahrten, von denen es hier nicht viel zu berichten gibt. Jährlich



Dienstbrief mit Stempel des deutschen Postamts Tschifu.



Geschäftsbrief aus Schanghai, über das dortige englische Postamt an SMS „Jaguar“ adressiert und von Hongkong nach Pakhoi nachgeschickt. Entsprechende Durchgangsstempel auf der Rückseite.

kamen aus der Heimat Ablösungen, wobei jedesmal fast die halbe Besatzung ausgewechselt wurde, denn der Dienst an Bord dauerte in Übersee in der Regel zwei Jahre.

Zweite Südseereise

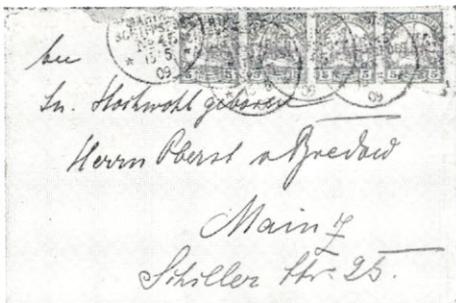
Der eigentliche Grund der zweiten Reise von SMS „Jaguar“ in die Südsee waren die Aufstände auf den Karolinen-Inseln, die etwa Anfang Oktober 1908 ausgebrochen waren. Deshalb war es erforderlich, daß öfter deutsche Kriegsschiffe ihre Anwesenheit bewiesen. Der Reiseweg bei der zweiten Südseefahrt war folgender:

1908

- 15. 10. Schanghai ausgelaufen
- 22. 10. – 23. 10. Yap – Karolinen
- 28. 10. – 14. 11. Ponape – Karolinen
- 18. 11. – 20. 11. Herberthöhe
- 25. 11. – 9. 12. Ponape – Karolinen
- 13. 12. – 27. 12. Herberthöhe
- 31. 12. Ponape eingelaufen

1909

- 5. 1. Ponape ausgelaufen
- 9. 1. – 10. 1. Saipan – Marianen
- Am 10. Januar begann eine Rundreise durch die Karolinen und zu den Palau-Inseln, dabei wurde auch Yap erneut angelaufen
- 7. 2. – 8. 3. Ponape – Karolinen
- 12. 3. – 13. 3. Herberthöhe
- 27. 3. – 19. 4. Apia – Samoa
- 28. 4. – 29. 4. Jaluit – Marshall-Inseln
- 28. 5. Schanghai eingelaufen



Brief von SMS „Jaguar“ mit Marken der Marshall-Inseln und Marine-Schiffspoststempel Nr. 45 mit Datum vom 15. Mai 1909. Auf der Rückseite als Absenderort „Nagasaki – Japan“ angegeben.

Der Besuch Samoas im März/April 1909 zusammen mit SMS „Leipzig“, SMS „Arkona“ und dem Geschwader-Begleitdampfer „Titania“ galt der Schlichtung von Streitigkeiten unter der dortigen Bevölkerung wegen der Nachfolge des verstorbenen Königs. (Einzelheiten gibt Kapitän Crüsemann auf Seite 549 seines Handbuchs; es können für SMS „Jaguar“ einige Daten berichtigt werden.) Das Kanonenboot blieb nicht immer mit den großen Schiffen zusammen.

Auf der Rückreise von der Südsee zur Ostasiatischen Station wurden noch Guam und Nagasaki (Japan) angelaufen. Über die Aufenthaltsdauer in diesen Häfen gibt es keine amtlichen Angaben, doch liegt eine Postkarte vor, geschrieben am 15. Mai „auf See“. Ein Brief mit dem selben Datum im Marine-Schiffspoststempel Nr. 45 ist mit vier Marken der Marshall-Inseln frankiert und der Absender gibt Nagasaki als Ab-



Brief von SMS „Jaguar“, beim deutschen Postamt Schanghai am 3. Februar 1910 gestempelt.

sendeort an. Vom 22. Dezember 1910 bis zum 25. Februar 1911 lag Kanonenboot „Jaguar“ bei Hankau auf dem Yangtsekiang. Zusammen mit dem englischen Kanonenboot „Thistle“ mußte das Europäer-Viertel der großen chinesischen Stadt geschützt werden, wozu am 23. Januar 1911 ein Landungszug ausgeschifft wurde, der aber schon nach einigen Tagen wieder an Bord zurückkam. Auch im Frühjahr 1912 wurde das Kanonenboot während der chinesischen Revolution eingesetzt. Später versah das Schiff wieder die anderen, üblichen Aufgaben eines deutschen Stationärs im Ausland.

Die letzten Monate vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges hatte SMS „Jaguar“ auf dem Yangtsekiang zugebracht, in der zweiten Hälfte des Monats Juli 1914 sollte das Kanonenboot durch SM Flußkanonenboot „Vaterland“ abgelöst werden und nach Schanghai gehen, wo verschiedene Maschinenreparaturen vorgenommen werden sollten. Auch andere Arbeiten waren vorgesehen.

Ende Juli traf SMS „Jaguar“ in Wusung (Schanghai) ein. Der Kommandant, der schon aus mehreren Funksprüchen über

- Kommando S. M. S. Jaguar.

die gefährliche politische Lage unterrichtet war, meldete sich beim deutschen Geschäftsträger im Generalkonsulat. Es wurde angeordnet, daß keine Besatzungsmitglieder von Bord gehen durften, die Funkstation diente für einige Tage einer zuverlässigen Verbindung mit Tsingtau und dem dort residierenden Gouverneur. Am 4. August verließ das Schiff Schanghai und fuhr weiter nach Tsingtau. Dort traf es tags darauf ein.

Weltkrieg 1914

In Tsingtau am 5. August 1914 angekommen, wurden sofort alle nicht erforderlichen Dinge von Bord gegeben, darunter auch die Marine-Schiffspost samt ihrem Stempel Nr. 45, der über 15 Jahre lang seit der ersten Ausfahrt in die Süd-

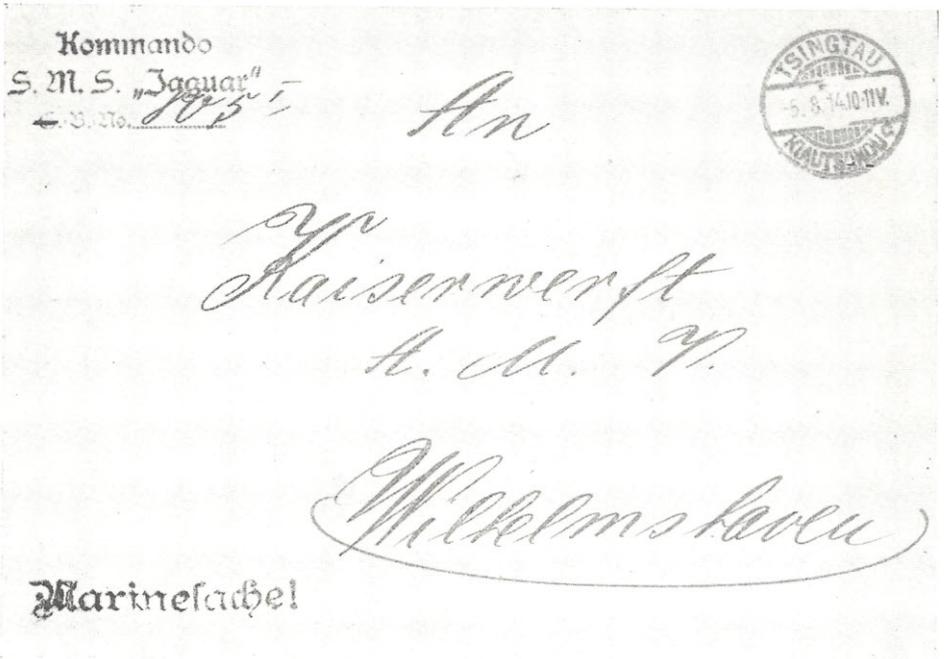


Dienstbrief von SMS „Nürnberg“, jedoch gestempelt an Bord des Kanonenbootes „Jaguar“ mit Marine-Schiffpoststempel Nr. 45

see verwendet worden war. Eine letzte Dienstpost mit dem Kommandostempel „Kommando SMS Jaguar“ ging als „Marinesache“ und bekam den Tagesstempel von Tsingtau mit Datum vom 5. 8. 1914, 10–11 Uhr vormittags. Bei diesem

Gang zum Postamt Tsingtau hatte der Postbeauftragte an Bord auch die Marine-Schiffspostausrüstung mit, um sie abzugeben. Wo der Stempel später abgeblieben ist, ist nicht bekannt. Vermutlich aber ist er nach der Übergabe des Schutzgebietes, evtl. schon im August oder September 1914, von Tsingtau aus zur Deutschen Postdirektion Schanghai und von dort nach Berlin gelangt.

Ab 5. August 1914 war SMS „Jaguar“ bei der Verteidigung des Schutzgebietes beteiligt und verschoß im Laufe der Wochen bis zum 6. November 2200 Schuß mit der 8,8-cm-Schnellfeuerkanone. In der Nacht zum 7. November 1914 wurde „Jaguar“ zum Artillerie-Beschuß gegen die Flanken der japanischen Angreifer zum letzten Male eingesetzt. Am Tag der Übergabe Tsingtaus versenkte die Besatzung ihr Schiff morgens gegen 3 Uhr. In der Bucht von Kiautschou, in einer Wassertiefe von über 50 Metern, liegt es noch heute, denn weder Japan noch China haben das Kanonenboot bisher gehoben.



Letzter Dienstbrief von SMS „Jaguar“ mit Tagesstempel von Tsingtau vom 5. August 1914. Später konnten keine Dienstbriefe mit „Kommandostempel“ mehr verschickt werden.

Die Besatzung des Schiffes, die nach dem 5. August nur noch Feldpost abschicken konnte, von der jedoch die meiste nie in der Heimat angekommen ist, kam in japanische Gefangenschaft. Als Unterkunft diente das Lager Narashino nahe bei Tokio, von wo aus die Gefangenen Weihnachten 1919 in die Heimat entlassen wurden.

Feldpost aus Tsingtau ab 6. August bis November 1914 ist mit dem Tagesstempel des Postamtes von Tsingtau gestempelt. Die Besatzung gab aber nicht mehr den Namen des Schiffes in der Absenderangabe an.

Feldpost von Deutschland nach China, die noch vor der Übergabe des ostasiatischen Pachtgebietes abgeschickt wurde, mußte über das Marine-Postbüro in Berlin geleitet werden, wurde jedoch dort festgehalten und nach einer gewissen Dauer mit ergänzenden Stempeln versehen an die Absender zurückgegeben. Es ist keine Post bekannt, die noch von Deutschland aus während des Krieges das Torpedoboot „Jaguar“ in Tsingtau erreicht hätte.

Weniger schwierig war es, als die in Gefangenschaft geratenen Männer des Kanonenbootes aus Japan schrieben und von dort ihre neue Anschrift mitteilten: viele Briefe und Karten, die entweder von Japan nach Deutschland oder den umgekehrten Weg gelaufen sind, finden sich heute noch, aber nur in wenigen Fällen ist der Name „Jaguar“ angegeben.

Bei der Besatzung befand sich auch ein Eingeborener aus der Südsee, Sohn eines Häuptlings auf Ponape, der 1909 beim letzten Besuch des Bootes an Bord gekommen war und dort als deutscher Soldat diente. Es finden sich Briefe, die von den von Japan besetzten Südsee-Inseln nach japanischen Gefangenenlagern geschrieben sind an die Adresse „Matrose Wilhelm“ auf SMS „Jaguar“, jetzt in Japan. Ein anderer Brief aus der Südsee an einen deutschen Matrosen der Besatzung kann hier abgebildet werden und zeigt, daß die wenigen in der Südsee zurückgebliebenen Deutschen, meist Missionare, die japanische Feldpost benutzen mußten, um überhaupt ein Lebenszeichen geben zu können.



Einschreiben aus Ponape vom 6. September 1916 nach dem Gefangenenlager Narashino bei Tokio. Der Text auf dem Einschreibzettel lautet „Japanisches Marinepostamt Nr. 338“, der Text des Tagesstempels ebenso. Auf der Rückseite ist ein Ankunftsstempel von Narashino mit Datum vom 6. Oktober 1916. Die deutschen Südseegebiete waren ab 1914 durch japanische Truppen besetzt, so daß für Briefe privater Absender die japanische Feldpost benutzt werden mußte.

Marshall-Inseln

Veränderungen der Farbe beim Stempel JALUIT

von 1895—1899

Von Dr. Friedrich F. Steuer, Wien

Der Artikel unseres Mitglieds „Fontane“ auf Seite 1032 „JALUIT — Am 7. 10. 1895 drei verschiedene Stempelfarben“ veranlaßte mich, meine Registrierungsunterlagen hinsichtlich der Farbvarianten aus der Zeit zwischen 1895 und 1899 durchzuarbeiten. Besonders deshalb, weil die Veröffentlichung „Fontanes“ sichtlich nur eine Anregung war und ihm aus den interessantesten Jahren dieses Poststempels, der reinen Vorläuferzeit, fast kein Material zur Verfügung stand. Aus 1896 z. B. konnte kein Beleg erwähnt werden.

Das für manchen wahrscheinlich verblüffende Ergebnis lautete:

Mit der Datumeinstellung „7. 10. 1895“ sind nicht drei, sondern sogar fünf verschiedene Farben nachweisbar: schwarz, blaugrau, blaugrünlich, blau und rotviolett!

Weiter gibt es noch mehrfach Daten, die in zwei verschiedenen Farben aufscheinen, den „12. 8. 1895“ in drei und den „2. 2. 1899“ wieder in vier Farben!

Ich benütze nun bewußt nicht die Formulierung, daß an einem Tag verschiedene Stempelfarben verwendet wurden, sondern, daß die gleiche Datumeinstellung in verschiedenen Farben vorhanden ist. In Hafenorten, in denen sich der Postabgang allein nach dem Auslaufen der Schiffe richtete, wurde der Briefaufgabestempel datummäßig oft tagelang nicht weitergestellt. Im Hinblick auf diese Gewohnheit ist es verständlicher, daß die gleiche Datumeinstellung öfters in verschiedenen Farben vorkommt. Denn es ist doch kaum anzunehmen, daß derjenige, der den Poststempel benutzte, bedarfsmäßig am gleichen Tage mehrfach die Stempelkissen wechselte oder mit anderen Farbmischungen versah. Hingegen verfügen wir über Berichte aus den früheren deutschen Kolonien, daß die Stempelkissen bei den klimatischen Verhältnissen schnell austrockneten und

man mangels originaler Stempelfarbe oft zum Improvisieren gezwungen war. Dabei kam es dann als Notbehelf zur Verwendung von verschiedenen Tinten, einheimischen Naturfarben und sogar zur Verdünnung von Schuhwische.

Aus all diesen Gründen gibt es vielerlei Farbübergänge und die Farbbezeichnungen verschiedener Autoren weichen auch voneinander ab. Tönungen zwischen grauschwarz, braunschwarz, grünlichschwarz, bläulichgrau und blau bis blauschwarz können subjektiv unterschiedlich eingeschätzt werden.

Nachfolgend gebe ich eine Zusammenstellung über Daten und Farbabweichungen des Stempels „Jaluit“ ab 1895, die auf der Ausgabe „Krone und Adler“ registriert werden konnten. Eine Unterscheidung zwischen „schwarz“ und „grauschwarz“ ist nicht gemacht, da es sich um keine Fremdfarben-Beimischung handelt, sondern nur um mehr oder weniger satte Farbtönungen:

1895

19. 7.	blaugrünlich	11. 10.	schwarz
12. 8.	schwarz	10. 11.	schwarz
	blaugrünlich	4. 12.	schwarz
	blau		blau
16. 8.	blau	5. 12.	schwarz
17. 8.	schwarz	13. 12.	schwarz
	blau	15. 12.	schwarz
27. 8.	schwarz	16. 12.	schwarz
1. 10.	blau	18. 12.	schwarz
	rotviolett	25. 12.	schwarz
7. 10.	schwarz		
	blaugrau		
	blaugrünlich		
	blau		
	rotviolett		

1896

6. 2.	schwarz	16. 7.	schwarz
7. 2.	schwarz		blauschwarz
8. 2.	schwarz	19. 7.	blau
14. 2.	schwarz		blauschwarz
7. 4.	schwarz	5. 8.	schwarz
13. 4.	schwarz	8. 8.	schwarz
16. 4.	schwarz	16. 8.	schwarz
10. 6.	schwarz		blau
13. 6.	schwarz	17. 8.	schwarz
17. 6.	schwarz	1. 10.	blau
15. 7.	blau		blaugrünlich

- | | |
|-------------------|--------------|
| 7. 10. rotviolett | 7. 12. blau |
| 11. 10. schwarz | blaugrünlich |
| 23. 10. schwarz | 14. 12. blau |
| blauschwarz | blaugrünlich |
| 1. 12. blau | |

1897

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 5. 1. blau | 17. 3. schwarz |
| blaugrünlich | 10. 4. schwarz |
| 13. 1. blau | 11. 5. schwarz |
| blaugrünlich | 28. 5. schwarz |
| 15. 1. blau | 10. 6. blaugrünlich |
| blaugrünlich | 29. 7. schwarz |
| 27. 1. schwarz | 1. 8. schwarz |
| 29. 1. blaugrünlich | 7. 8. blaugrünlich |
| 7. 2. blaugrünlich | 28. 9. schwarz |
| 13. 2. schwarz | 29. 9. schwarz |
| blaugrünlich | 22. 11. schwarz |
| 14. 3. schwarz | 10. 12. schwarz |

1898

- | | |
|--------------------|-----------------|
| 5. 2. blaugrünlich | 10. 8. schwarz |
| 6. 2. schwarz | 11. 8. schwarz |
| grünl.-schwarz | 12. 8. schwarz |
| 8. 2. blaugrünlich | 28. 8. blau |
| 15. 4. schwarz | 10. 9. schwarz |
| 2. 5. schwarz | 29. 9. schwarz |
| 25. 5. schwarz | 1. 10. blaugrau |
| 5. 6. schwarz | 6. 10. schwarz |
| 9. 6. schwarz | 8. 10. schwarz |
| 12. 6. schwarz | 10. 10. schwarz |
| 5. 7. schwarz | 16. 10. schwarz |
| 6. 7. schwarz | 18. 10. schwarz |
| 11. 7. schwarz | 30. 12. schwarz |
| 19. 7. schwarz | |

1899

- | | |
|----------------|-----------------|
| 5. 1. schwarz | 9. 3. schwarz |
| 24. 1. schwarz | 20. 3. blau |
| 25. 1. schwarz | 13. 4. blaugrau |
| 26. 1. schwarz | 23. 4. schwarz |
| 2. 2. schwarz | |
| blauschwarz | |
| blau | |
| blaugrünlich | |

Alle weiteren Entwertungen sind schwarz, nur im Dezember 1899 kommt noch blaugrünlich vor, der genaue Tag war jedoch wegen des undeutlichen Stempelabschlags nicht zu erkennen.

Die in der Zusammenstellung angeführten Daten beziehen sich ausschließlich auf von mir registrierte Vorläufer, ab dem Erscheinen der ersten Überdruck-Ausgabe „Marschall-Inseln“ auch auf Mitläufer. Daten auf der Ausgabe Michel-Num-

mer Marschall 1^l – 4^l wurden vor mir nicht aufgezeichnet. Letztere können entsprechend dem Zeitpunkt ihrer Ausgabe 1897/99 sowohl mit Daten aus dieser Liste angetroffen werden als auch mit weiteren Stempeldaten, die ich auf Marken ohne Aufdruck noch nicht feststellen konnte.

Für eine allfällige Komplettierung meiner Liste – jedoch nur soweit es sich um Marken der „Adler-Ausgabe“ ohne Aufdruck handelt – wäre ich unseren Mitgliedern dankbar. Ich ersuche jedoch, außer bei nicht anzweifelbaren Ganzstücken, nur um Meldungen neuer Daten und Farben, die von einem Bundesprüfer signiert sind.

Deutsch-Neuguinea

Herbertshöhe

Ein interessanter Brief, der ein bezeichnendes Licht auf die damaligen Postverhältnisse in Deutsch-Neuguinea wirft, liegt bei den alten Kolonialakten im Bonner Postmuseum:

Kinuguan
bei Herbertshöhe

An das Kaiserl. Hofpostamt
Berlin

Dem Kaiserl. Hofpostamt erlauben wir uns im nachfolgenden über zwei Übelstände im hiesigen Postbetrieb zu berichten und um die Abstellung derselben ganz ergebenst zu bitten.

Seit längerer Zeit haben wir uns wiederholt zu beklagen gehabt, daß wir Briefe und Postsachen nur verspätet ausgeliefert erhalten. Oft hatte dies seinen Grund darin, daß ein Teil der Post für Herbertshöhe zuerst nach Matupi gelangte, wo die Firma Hershheim u. Co. eine kleine Postagentur hält. Andererseits hat die Unbestimmbarkeit des Postschlusses häufig zu unliebsamen Erörterungen geführt. Der Postschluß wird häufig erst sehr spät festgesetzt und der Zeitpunkt dann noch wieder verlegt. Dies wird zwar durch Anschlag am Gouvernementshause bekanntgemacht; zur Zeit, daß der Dampfer hier liegt, haben jedoch alle Hände vollauf zu tun, daß es unmöglich ist etwa täglich zweimal einen Boten 3–7 km weit nach Herbertshöhe zu senden, um den Anschlag zu lesen.

24. Okt. 1901

O. Mouton u. Co.
Neupommern

Propagandafälschungen?

Vor einiger Zeit wurden von einem Mitglied der Arbeitsgemeinschaft die beiden Marken mit dem Aufdruck

Deutsche Reichspost in Marokko

vorgelegt und dazu die Frage gestellt, um was es sich wohl handeln könne.

Vermutet wurde, daß diese Marken Propagandafälschungen aus englischer Quelle seien, die zu Anfang des letzten Krieges in kleiner Anzahl hergestellt worden sind,



um den französischen Marschall Petain zu täuschen und ihn glauben zu machen, Deutschland beabsichtige die Besetzung Marokkos und Algeriens und habe dazu



schon marokkanische Marken mit Überdrucken versehen lassen. Aus anderer Quelle wird gemeldet, es handele sich lediglich um Fälschungen zum Schaden des Sammlers, die nach dem Krieg hergestellt worden seien.

Erstmals sah ich solche Marken vor etwa 20 Jahren auf der „Ifraba“ in Frankfurt, sie wurden dort zu einem niedrigen Preis je Stück angeboten. Es waren allerdings mehrere verschiedene Schriftarten als Aufdrucktypen verwendet worden.

Es wäre erwünscht, falls jemand unserer Mitglieder über die wahren Gründe der Überdrucke etwas weiß, dies der Allgemeinheit mitzuteilen.

esbe

Deutsche Post Türkei

Zu der Meldung „Türkei-Fehldrucke“ auf Seite 898 gibt uns unser Mitglied Hans Fischer aus Wien folgende Ergänzung und gleichzeitig eine Abbildung der betreffenden Marke aus seiner Sammlung:



Fehldruck 1 Piaster (Michel-Nummer 14¹¹) mit seitwärts stark verschobenem Aufdruck, Fußstrich der rechten Ziffer „1“ gespalten so daß er wie ein Entenschnabel aussieht und gleichzeitig aus dem Markenbild herausragt.

Solche kleinen Fehler kommen bei den deutschen Kolonialmarken nicht oft vor. Sobald sie bei der Kontrolle entdeckt wurden, wurden die defekten Buchstaben oder Ziffern ausgewechselt.

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 Schlingens, 53 Bonn-Beuel 1, Auguststraße 39.