



Kaiserliche Post

Berichte

FÜR
KOLONIALBRIEFMARKEN-
SAMMLER

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

Besonderheiten aus dem Ersten Weltkrieg

Die Kurierpost zur „Deutschen Militärmission in der Türkei“ über das Auswärtige Amt Berlin

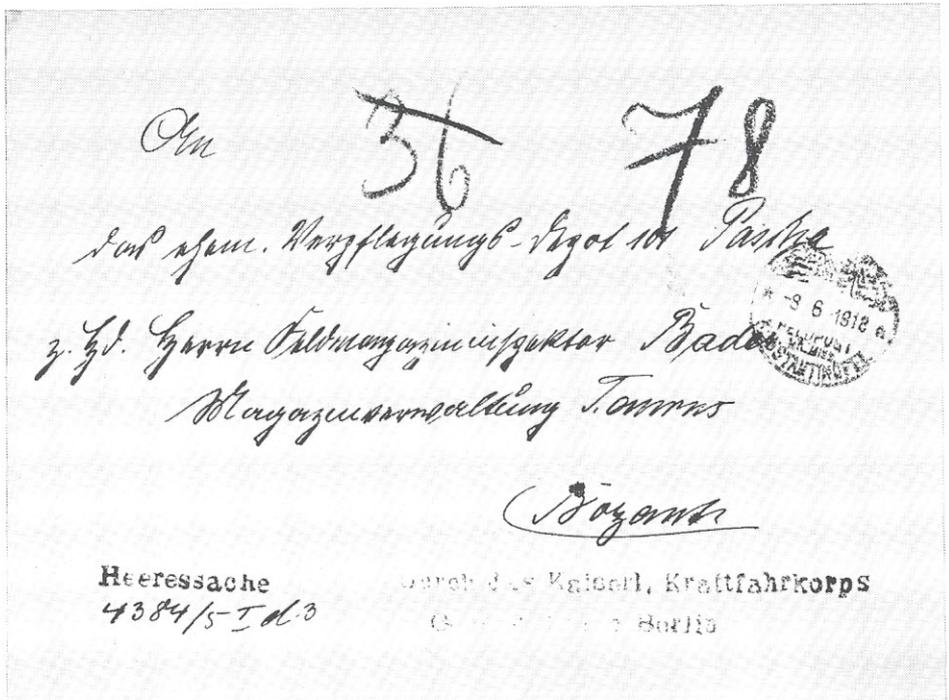
Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 stellten viele, nicht zum Militärdienst herangezogene Besitzer von Kraftfahrzeugen in Berlin ihre Autos kostenlos den Dienststellen der Kaiserlichen Armee zur Verfügung. Schnell bildete sich in der Folgezeit daraus das „Freiwillige Automobilcorps“ in der alten Reichshauptstadt; auch in anderen Städten und in der Etappe wurden ähnliche Einheiten aufgestellt, die ebenfalls auf ihrer Post hinweisende Zusatzstempel in verschiedenen Typen und Texten verwendeten.

Der abgebildete Brief mit dem zweizeiligen Nebenstempel: „Durch das Kaiserl. Kraftfahrkorps / Courierstelle Berlin“ läßt erkennen, daß auch 1918 diese Bereitschaftsdienststellen noch bestanden, daß sie sogar spezielle Aufgaben hatten, wie in diesem Fall die Beförderung von Kurierpost.

Dieser Dienstbrief, von einer Heeresstelle in Berlin an das (ehemalige) Verpflegungs-

depot 101 „Pascha“ in Bosanti in der Türkei adressiert, wurde von der Kurierstelle des Kraftfahrkorps nur bis zum Auswärtigen Amt in Berlin gebracht, von dort aus wurde er mit den Kurieren der „Königlichen Feldjäger“ bin nach Konstantinopel befördert und dann schließlich der Feldpost der Deutschen Militärmission in der Türkei übergeben. In Konstantinopel wurde bei der Weiterleitung ein Tagesstempel mit Datum vom 8. Juni 1918 auf den Umschlag abgeschlagen.

Aus Sparsamkeitsgründen wurde der Dienstbriefumschlag in Bosanti aber nicht dem Papierkorb übergeben, sondern nach Umwenden ein zweitesmal benutzt. Bei dieser doppelten Verwendung (zurück in die Heimat nach Deutschland) wurde der Feldpoststempel Bosanti der Deutschen Militärmission in der Türkei (mit Datum vom 15. Juni 1918) auf den Umschlag gesetzt.



Der erste der beiden bisher bekanntgewordenen Kurierbriefe, die von Deutschland in Richtung Konstantinopel liefen. Schwach abgeschlagen ist der Stempel: „Durch das Kaiserl. Kraftfahrkorps/Courierstelle Berlin.“ Der Feldpoststempel von Konstantinopel ist lediglich ein Durchgangsstempel, weil der Kurierbrief dort der Feldpost der Militärmission übergeben wurde.

Über die Kurierstelle des Auswärtigen Amtes in Berlin

Auch der zweite abgebildete Kurierbrief von Berlin (nach Konstantinopel) hat keinen Berliner Tagesstempel, auf der Rückseite ist lediglich ein Absenderstempel: „Kgl. Preussisches Kriegsministerium / Briefstempel / GHM-Kanzlei.“ (Leider etwas unleserlich, GHM = Geheim.)

Dieser Kurierbrief ist direkt vom Absender den Königlichen Feldjägern übergeben worden, wie es schon durch den Vermerk in der Adresse: „Durch die Geh.-Kanzlei des Auswärtigen Amtes – Kurierabfertigung“ gefordert wurde. Die Feldjäger brachten ihn nach Konstantinopel zur dortigen Vertretung des Deutschen Reiches.

Daß die Kurierbriefe oft keine Poststempel haben, haben schon Herr Zirkenbach in seinem ausführlichen Artikel: „Kurierbriefe aus der Zeit der Deutschen Militär-Mission in der Türkei“ („Dr.-Ey-Bericht“ Nr. 29/30, Seite 463) und Herr Ahrens auf Seite 18 seines Handbuches „Die Feldpost der Deutschen Militärmission in der Türkei 1914 bis 1918“ festgestellt. Herr Zirkenbach bildete auch einige Kurierbriefe ab, die aber von der Türkei nach Deutschland gingen. Die hier gezeigten sind die ersten bekanntgewordenen, die in der anderen Richtung befördert wurden.

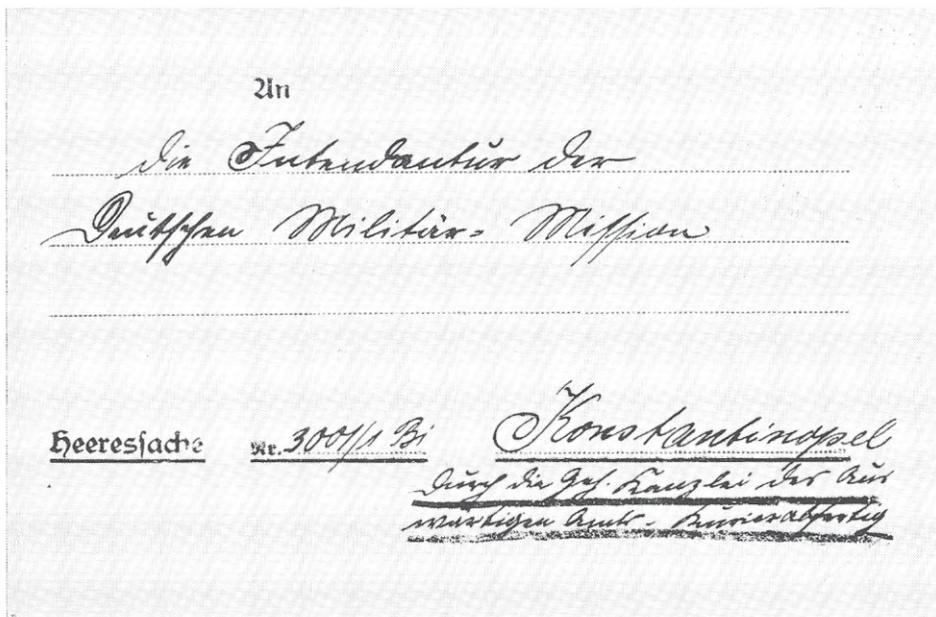
Die unbedingte Echtheit dieses Kurierbriefes beweist seine Doppelverwendung, denn dieser Umschlag wurde zum zweitenmal benutzt für die Beförderung eines Feldpostbriefes aus Konstantinopel nach Deutschland. Dafür wurde der Feldpoststempel der

Militärmission in Konstantinopel (mit zwei Sternen) und Datum vom 6. 2. 1918 benutzt. Zusätzlich, zur Beglaubigung der Feldpostfreiheit, ist ein zweisprachiger Briefstempel: „Deutsche Militärmission Intendantur / Konstantinopel“ (der Ortsname zwischen Halbmonden mit Stern) dazugesetzt.

Nach dem „Kurierpost-System“ befragt, gab Herr Werner Ahrens, der wohl bekannteste Spezialist der Post der „Deutschen Militärmission in der Türkei“, folgende Antwort: Soweit ich mich erinnere, gab es außer dem „Kaiserlichen Kraftfahrkorps Berlin“ in Flandern ein „Freiwilliges Motorbootskorps“. Aber diese Einheiten waren alle nur für Kurierdienste in kleinem Umkreis eingesetzt. Daneben gab es tägliche Kurierdienste von allen Armee-Oberkommandos zum Großen Hauptquartier. Dann aber gab es als wichtigste die Botschaftskuriere des Auswärtigen Amtes nach Konstantinopel (sicherlich auch nach Bukarest und Sofia). Diese Kurierdienste wurden vom „Königlichen Feldjäger-Korps“ gestellt.

Was waren „Königliche Feldjäger“?

Das bis 1918 bestehende „Reitende Feldjägerkorps“ des deutschen Heeres wurde schon 1740 von Friedrich dem Großen aufgestellt. Es bestand aber zunächst nur aus einem Oberjäger und zwölf berittenen Jägern, die alle aus Forst- und Jagdbeamten ausgewählt waren. Das Korps wurde bald auf 60 Mann Feldjäger und sechs im Offiziersrang stehende Oberjäger verstärkt. Im Frieden waren dies die Kuriere des Königs oder sie wurden zur Berufsausbildung als Förster beurlaubt. In Kriegszeiten wurden sie außer zu Kurierdiensten zur Führung von Marschverbänden, für die Verbindungsaufnahme zwischen Stäben und Truppenteilen sowie als Quartiermacher des Königs verwendet. Nur die Söhne von im staatlichen Forstdienst stehenden Beamten fanden Aufnahme in das „Reitende Feldjägerkorps“. Später wurden auch Leute aufgenommen, die bei einem Jägerbataillon oder bei den Garde-Schützenbataillonen ge-

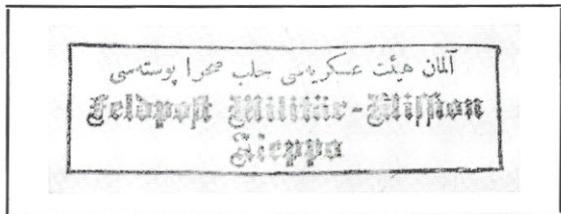


Die Kurierbriefe bekamen in Berlin keinerlei Poststempel. Unten rechts ist handschriftlich angegeben: „Durch die Geheim-Kanzlei des Auswärtigen Amtes — Kurierabfertigung.“

dient hatten. Vor dem Ersten Weltkrieg bestand das „Königliche Feldjäger-Korps“ aus drei Oberjägern und 78 Feldjägern, alle im Offiziersrang. Ihr Chef war ein Generaladjutant, ihr Kommandeur der Inspekteur

der Jäger und Schützen. Zur Überbringung von Kurierpost wurden seit vielen Jahren auch Eisenbahnlinien, im Krieg auch Kraftwagen benutzt.

Schlingens



Der Päckchenstempel von „Aleppo“

Der hier erstmals gemeldete und abgebildete Päckchenstempel der Poststelle in Aleppo der „Deutschen Militärmission in der Türkei“ ist 73x22 Millimeter groß und hellblau auf der Rückseite eines Briefes eines Feldpostbeamten in Aleppo, der nach Konstantinopel gerichtet war, abgeschlagen. Der Normstempel von Aleppo hat das Datum vom 1. Mai 1918, der Ankunftsstempel in Konstantinopel beim dortigen Postamt der Militärmission (Stempel Konstantinopel**) das Datum vom 10. Mai 1918.

Die Frische des Stempelabschlags und die Deutlichkeit der feinen Linien insbesondere bei den arabischen Schriftzeichen läßt erkennen, daß der Päckchenstempel ganz neu war.

Die Übersetzung der oberen Zeile bedeutet: „Ausschuß der deutschen Militärstation Haleb — Wüsten-Postamt.“ (Haleb ist die türkische Schreibweise von Aleppo.)

Auf Seite 75 seines Buches über die Feldpost der Deutschen Militärmission in der Türkei von 1914 bis 1918 bildete Herr Werner Ahrens einen weiteren Päckchenstem-

pel von Aleppo ab, der sich jedoch von diesem beträchtlich unterscheidet.

Ebenfalls auf Seite 75 schreibt unser Mitglied W. Ahrens über einen Päckchenstempel von Konstantinopel in gotischer Schrift, der ihm jedoch nicht vorgelegen habe. Dieser Stempel wurde bei einer Auktion in Braunschweig im Juni 1974 versteigert und ist auch im Auktions-Katalog abgebildet. Es ist ebenfalls ein Kastenstempel im Querformat mit der Inschrift in drei Zeilen: „Feldpost / Mil. Miss. / Konstantinopel“ (ohne Punkt hinter dem Ortsnamen). Die Schrift entspricht genau der des abgebildeten Päckchenstempels von Aleppo. In der Beschreibung des Auktionsloses ist als Verwendungsdatum ebenfalls das Jahr 1918 genannt. Und genau wie bei der Verwendung bei Aleppo (wie oben beschrieben) ist auch dieser Päckchenstempel von Konstantinopel als Absenderstempel eines Angehörigen der Feldpost auf der Rückseite eines Briefes angebracht. esbe

Hinweis

Herr Dr. Heinrich Wittmann, München, weist darauf hin, daß die Angaben über „Deutsche Reichspost in Marokko — Die Propagandafälschungen des Intelligence Service in London“ auf Seite 1062/63 Auszüge aus dem Werk „Gezähnte Kriegspropaganda“ von Hosang sind.

Der Feldpost- Stempel „Konstantinopel * a“ vom 13. 11. 1918

Bisher war für den zweiten Feldpoststempel von Konstantinopel (mit Stern und Unterscheidungsbuchstabe „a“) der 11. November 1918 als spätestes Datum bekannt. Auch ein Beleg aus Konstantinopel mit dem stummen Feldpoststempel (mit drei Sternen) der Feldpoststation Nr. 2216 vom selben Tag war als Letztdatum gemeldet. Überraschenderweise sind jetzt zwei Feldpostkarten der Feldpost der Militärmission in Konstantinopel mit dem Datum vom 13. November 1918 aufgetaucht.

Entsprechend den Angaben von Hans Guhr in seinem Buch „Als türkischer Divisionskommandeur in Kleinasien und Palästina“ (Seiten 289/290) können wir folgendes feststellen:

Am 11. November 1918 hatten die Alliierten nach ihrem Einzug in Konstantinopel den gesamten Postverkehr – den eingehenden wie den ausgehenden – verboten, trotzdem ein solches Verbot den internationalen Bestimmungen für Kriegsgefangenen- und Interniertenpost entgegenstand. Am 12. November 1918 erging dann der Befehl, daß alle deutschen Militärpersonen Konstantinopel zu verlassen und sich auf die asiatische Seite nach Haidar Pascha und Moda zu begeben hätten. Liman von Sanders begab sich daraufhin mit dem gesamten Stab der Militärmission in das Gensengsheim nach Moda.

Vor der Übersiedlung nach Haidar Pascha wurden aber bis zum 13. November – trotz Postverbots – noch Sendungen angenommen. So wurde eine nach Kurutscheschme bestimmte Karte am 13. November 1918 gestempelt und von der deutschen Feldpoststelle der türkischen Post zur Weiterbeförderung und Zustel-

lung übergeben, was aus den türkischen Durchgangs- und dem Ankunftsstempel belegt ist. Auch eine zweite Karte, ebenfalls am 13. November gestempelt, tauchte kürzlich auf. Sie ist nach Berlin adressiert und wurde laut Empfängervermerk dort am 18. Dezember 1918 zugestellt und am 22. Dezember beantwortet. An der Echtheit dieser zweiten Karte kann aufgrund des Textes ebenfalls nicht gezweifelt werden. Empfänger der Karte war ein Beamtenstellvertreter des Königl. Preuß. Kriegsministeriums, der vorher in Konstantinopel bei der Schlachtabfall-Sammelstelle beschäftigt war im Rahmen der Rohstoffbeschaffung für die Dienststelle des Preuß. Kriegsministeriums bei der deutschen Botschaft Konstantinopel. Dieser Stellvertreter war in der Zwischenzeit zurück nach Berlin versetzt worden. Von seiner Tätigkeit in der Türkei sind eine Reihe von Feldpostbelegen aus der Zeit von Juli bis Oktober 1917 bekannt (mit entsprechendem Briefstempel der Dienststelle mit preußischem Adler).



Der Stempel „Konstantinopel“ (mit Stern und Kennbuchstabe „a“) wurde nach der Übersiedlung nach Haidar Pascha nur noch mit blockiertem Datum auf Interniertenpost verwandt und es sind davon Karten und Kartenbriefe mit Daten vom 23., 25. und 26. Dezember 1918 bekannt. Weil bisher keine Belege mit späteren Daten aufgetaucht sind muß man annehmen, daß dieser Stempel mit dem Lazarettschiff „Jerusalem“ ab Haidar Pascha am 18. Januar 1919 nach Deutschland zurückkam. Vor der Ablieferung an das Reichspost-Museum in Berlin hat Weigel den Stempel für

Nachstempelungen benutzt; bekannt sind die Weigel-Daten vom 24. und 25. September 1918, 1., 5., 19., 21. und 29. Oktober 1918, 17. November 1918 und 1. und 10. Januar 1919. Der Stempel befindet sich heute im Postmuseum in Berlin, eingestellt ist noch das Weigel-Datum vom 17. 11. 1918.

Wie erwähnt, sind kürzlich zwei Feldpostkarten mit Datum vom 13. November 1918 aufgetaucht, trotzdem die Alliierten ab 11. November 1918 jeglichen Postdienst verboten hatten. Weil beide Karten ordnungsgemäß und einwandfrei befördert wurden, müssen wir Sammler der Feldpost der Deutschen Militärmission in der Türkei diesen Fall untersuchen, und dabei helfen uns die Angaben im Buch von Hans Guhr. Weil der Befehl vom 12. November 1918, nachdem alle deutschen Militärpersonen Konstantinopel sofort zu verlassen hatten, nicht an diesem Tag ausgeführt werden konnte, war auch die Feldpost am folgenden Tag noch nicht abgerückt und hat am 13. November 1918 noch gearbeitet und Poststücke gestempelt. Hans Guhr teilte mit, daß der erkrankte Oberstleutnant Freiherr von Hammerschmidt, Kommandeur des Infanterie-Regiments 146, am 13. November 1918 auf dem Lazarettsschiff „Jerusalem“ eingeschifft wurde und daß das Schiff noch am selben Tag nach Odessa auslief. Zweifellos hat die Feldpost der Deutschen Militärmission in Konstantinopel sowie die „Deutsche Feldpost 2216“ (ebenfalls Konstantinopel) die bis zum 13. November aufgelieferte Post dem Lazarettsschiff nach Odessa mitgegeben (durch üblichen Kartenschluß auf das Marine-Postbüro in Berlin). Die nach Berlin gerichtete Feldpostkarte traf dort am 18. Dezember 1918 ein und eine nach München gerichtete Feldpostsache der Feldpost 2216 vom 11. November erreichte laut Ankunftsstempel München den Empfänger am 20. Dezember. Diese lange Laufzeit entspricht den damaligen Verhältnissen nach Kriegsende. Und entsprechend sind auch die Zeiten der Heimkehr des Lauenburgischen Reservejäger-Bataillons Nr. 9 aus dem Kaukasus: am 1. November ab

Poti, am 9. November 1918 ab Sewastopol mit Eintreffen in Odessa am 11. November. Auf dem Landweg traf der erste Transport in der Garnison Ratzeburg am 23. Dezember ein, der zweite am ersten Weihnachtstag 1918 und der dritte am Tag darauf.

Aufgrund dieser neuen Funde ist als einwandfrei spätestes Datum für den Feldpoststempel „Konstantinopel“ (mit Stern und Kennbuchstabe „a“) der 13. November 1918 festgestellt. Danach wurde der Stempel nur noch für Interniertenpost mit blockiertem Datum verwendet, die mit dem Lazarettsschiff „Jerusalem“ am 18. Januar 1919 ab Haidar Pascha nach der Heimat nach Deutschland ging. Werner Ahrens

Neumeldungen

Salelavalu (Samoa)

Ein Mitglied der Arbeitsgemeinschaft legte eine Postkarte von Salelavalu vor, im Stempel war das Datum vom 25. 8. 06 kopfstehend eingestellt. esbe

Marine-Schiffspost

Obwohl der deutschen Admiralität in Berlin bekannt war, wo der Kleine Kreuzer „Emden“ im August 1914 war (nämlich in Ostasien beim Kreuzergeschwader des Grafen Spee), hat man beim Marinepostbüro Berlin Feldpost, die an Besatzungsmitglieder des Schiffes gerichtet war, an die Absender zurückgegeben.

Ein Feldpostbrief an einen Heizer auf SMS „Emden“ vom 13. August 1914 bekam beim Marinepostbüro Berlin einen Stempel „Zurück, Schiff außer Dienst“ und wurde an den Absender zurückgeschickt. Mit Sicherheit handelt es sich um eine Verwechslung der hinweisenden Zusatzstempel, denn es gab bei der Kaiserlichen Marine kein anderes Schiff mit diesem Namen. esbe

Die „PISA“-Barfrankatur von 1902

Ergänzungsmeidungen

Das Echo, das die Abhandlung in Heft Nr. 55 vom April 1973 über die „PISA“-Barfrankierung gefunden hat, fiel weitaus größer aus als ich erwartet hatte. Anscheinend haben Angehörige oder Nachkommen ehemaliger Teilnehmer am Boxer-Feldzug noch vorhandene Postkarten-Alben aus der Eltern- oder auch Großelternzeit durchforstet, um schließlich noch das eine oder andere Stück zu finden. Jedenfalls sind in-

vom:

- 9/7 Karte v. Port Said nach Landau/Pfalz
- 20/7 aus Colombo n/Landau
- 27/7 aus Singapore n/Landau
- 27/7 aus Singapore n/Frankfurt a/O.
mit 6 Cts. Ceylon
- 22/8 aus Nagasaki n/Ulm a. D.
- 2/9 aus Singapore n/Pössneck/Thür.
- 2/9 aus Singapore n/Bergedorf
- 9/9 aus Colombo n/Landau

zwischen bei einem Händler in Frankfurt fünf und in Nürnberg sieben Postkarten mit Barfrankierung gefunden worden, jeweils vom gleichen Absender geschrieben. Leider wurde ich zu spät unterrichtet, so daß ich nicht mehr alle Einzelheiten bzw. das Schicksal dieser Karten notieren konnte; jedoch sind einige Karten inzwischen auf Auktionen aufgetaucht.

Als erster hatte sich aufgrund der Abhandlung vom April 1973 der Schwaneberger-Verlag gemeldet und im Michel-Katalog die Berichtigung von „Provisorium“ auf „Barfrankierung“ sowie vom 14. Juli 1902 auf den 7. Juli 1902 prompt vorgenommen. Dann meldeten sich noch einige unserer Sammlerfreunde, so daß der Aufstellung vom April 1973 Nachstehendes hinzugefügt werden kann:

Ankunft:

- Berlin C. 1 MPB 18. 7. 02 / Landau 19. 7.
- Berlin C. 2 11. 8. / Landau 12. 8.
- Berlin C. 1 MPB 23. 8. / Landau 24. 8.
- Berlin C. 1 MPB 23. 8. / Frankf. a. O. 23. 8.
- Berlin C. 1 MPB 3. 10 / Ulm 4. 10.
- Berlin C. 2 29. 9. / Pössneck 30. 9.
- Berlin C. 2 29. 9. / Bergedorf 30. 9.
- Berlin C. 2 29. 9. / Landau 30. 9.

„PISA“-Barfrankatur, in Berlin mit einem Maschinenstempel mit Datum vom 14. Juli 1902 gestempelt, der bisher noch nicht gemeldet war.





Interessant hierbei ist die Karte vom 9. 7. 1902 mit Text „kurz vor Suez am 9. 7.“, woraus zu entnehmen ist, daß Dampfer „PISA“ Suez angelaufen oder zumindest Post abgegeben hat, die am 18. 7. in Berlin eintraf, also vier Tage nach der Post aus Port Said. Das Anlaufen von Suez war bisher nicht bekannt.

Durch Vermittlung von Herrn Hans Bothe können noch zwei weitere Karten registriert werden, beide vom 7. 7. aus Port Said nach Culmsee, Ankunft Berlin C. 2 14. 7. / Culmsee 15. 7., die beide den bisher nicht ge-

meldeten Maschinenstempel des genannten Postamtes tragen. (Abbildungen.)

Zu unserem Bericht im Heft vom April 1973 ist noch nachzutragen, daß die Karte nach Ringelheim mit Stempel vom 27. 7. mit einer in „Colombo 22. 7.“ gestempelten Ceylon-Marke 6 Cents versehen ist. Bei der vorstehend erwähnten Karte vom 27. 7. aus Singapore nach Frankfurt a. O. ist die aufgeklebte Marke ungestempelt, wie die im Bericht bereits erwähnte Karte nach Roszin. Inzwischen erhielten wir auch ein Foto der im Heft Nr. 55 erwähnten, in Aden am 19. 9. abgestempelten Karte, die nach Augsburg gerichtet ist und ebenfalls eine ungestempelte 6-Cents-Marke von Ceylon trägt.

Zusammen sind also rund 40 Belege registriert und es besteht Kenntnis von weiteren etwa 20 Stücken, die vielleicht nach und nach auftauchen. Bei der Höhe der seinerzeitigen Truppentransporte (auf Aus- und Rückreise je etwa 1000 Mann) ist dies eine bescheidene Menge, die den Seltenheitswert resp. Liebhaberwert der „PISA“-Barfrankierung rechtfertigt.

B. Koch, Hamburg

Deutsche und englische Seepoststempel auf Marken der deutschen Schutzgebiete

Von Hans Garski, Würzburg

Eine Neuerwerbung gibt Veranlassung, im Kapitel Seepost unseres kolonialen Ostafrika einmal nachzulesen.

„Ostafrikanische Zweiglinie“ und „Ostafrika-Linie“

Nachdem der Stempel der „Zweiglinie“ mit zwei Sternen lange Zeit nur knapp belegt war, schreibt Dr. Wittmann im neuen „Friedemann-Handbuch“ ausführlich und datiert ihn für die Zeit vom Februar 1895 bis Februar 1901. Nebenstehend im Foto dieser Stempel auf der Marke Ostafrika Nr. 23 mit Datum vom 12. 6. 1911 (wobei die Jah-

reszahl nicht deutlich lesbar ist). Wie verschiedene Male erwähnt, diente dieser



Sternchen-Stempel vermutlich nur als Reservestempel, der somit aber lange über

den im Handbuch genannten Termin hinaus in Gebrauch war.

Weiter ist der Stempel „Ostafrikanische Zweiglinie II“ für die Zeit vom 1. 7. 1893 (die im Handbuch sogenannte Vorläufer-Zeit ab 19. 12. 1890) bis Anfang Februar 1901 angenommen. Auch hier ist eine spätere



Verwendung in der Literatur bereits vermutet. Es kann diese nun belegt werden mit Stempel II auf der Marke DOA 32 vom 10. 2. 1909.

Zur Ostafrikalinie ist für den kleinen Stempel „b“ ein Gebrauchsbeginn 1909 (mit ?) vermerkt. Das untenstehende Foto zeigt ein früheres Datum mit dem 5. 3. 1908 auf einer Marke DR 86.



Erfreulich, daß es immer mal wieder etwas Neues gibt und ebenso erfreulich, daß wir so gute Handbücher haben, für die dieses Neue eben doch noch neuer ist.

Englische Seepost- und Landungsstempel

In den interessanten Ausführungen auf Seite 596 der „Berichte“ zum Thema Paquebot-Stempel wird über fremde Seepoststempel berichtet, die unser Sammel-

gebiet mit seinen an sich schon reichen Stempelmöglichkeiten erfreulich beleben. Zu allen auch auf Seite 622 weiter gezeigten Stempelabschlägen kann ich mit dem Stempel „Liverpool“ vom 22. 4. 1898 auf der Kamerun-Aufdruckausgabe 5 Pfennig grün beitragen.

Es handelt sich in diesem Fall augenscheinlich um einen Stempel in der Art unserer deutschen Landungsstempel für die Post aus Westafrika. Zu klären wäre

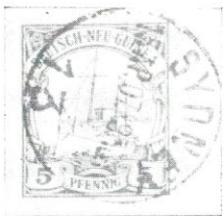


noch die Zahl „15“ im unteren Teil des Stempels. Da es sich um einen bedeutenden Hafen handelt, ist dies vermutlich die Nummer eines bestimmten Postamts, ähnlich wie zu dieser Zeit in Deutschland Hamburg mit den Postämtern 2 bis 7 und 8. Daß englische Seepoststempel auch auf den Marken des Deutschen Reiches zu finden sind, zeigt die Abbildung der Marke DR 49 mit Stempel „Paquebot Liverpool“ vom 13. September 1895. Auf der



Aufdruckausgabe und den Marken der Schiffstypen, speziell von Kamerun, ist dieser Stempel häufiger zu finden. Vermutlich handelt es sich bei diesem Briefstück um Post aus Kamerun, da in Kamerun die Marke DR 49 als Vorläufer vorhanden war.

Auf Seite 735 der „Berichte“ schreibt Herr Dr. Zistl über einen Stempel „Sydney“ auf der Überdruckausgabe von 1897. Zu dieser Meldung kann ich mit einer Neuerwerbung beisteuern. Wie aus der Abbildung ersichtlich, handelt es sich um eine Entwertung „Sydney“ vom 15. 4. 1907 auf der Schiffstypen 5 Pfennig grün von Neuguinea.



In der deutschen Literatur habe ich über diesen Stempel nichts finden können. Auch in der von M. A. Studd herausgegebenen Arbeit: „Paquebot and Ship Letter Cancellations of the World 1894/1951“ (erschienen in London 1953) ist aus der Zeit unserer Kolonien ein solcher Stempel neben den Paquebot- und Ship-Letter- bzw. Loose-Ship-Letter-Stempeln von Australien nicht verzeichnet. Lediglich im Nachtrag dieses Werkes ist ein Stempel „Ship Letter Sydney“ mit Balkenstempel N. S. W. daneben aus dem Jahre 1896, in gleicher Form, aber eben mit bezeichnender Inschrift, aufgeführt. Der abgebildete Stempel „Sydney“ ist vermutlich ein Ankunftsstempel, ähnlich unseren Landungsstempeln. Zu klären wäre noch die Zahl 13 im unteren Teil des Stempels.



In dem bereits erwähnten Werk „Paquebot and Ship Letter Cancellations of the World“ ist neben den für uns Kolonial-

sammler besonders interessanten Stempeln „Paquebot Liverpool“ und „Paquebot Plymouth“ der Stempel „Paquebot — Posted at Sea Received — Liverpool“ genannt. Dieser Stempel — mit Beginn 1910 — ist außer für Liverpool bei Southampton und Cardiff, aber auch Halifax NS aufgeführt.

Für den Kolonialmarkensammler kommt von diesen Stempeln wohl nur Liverpool als Heimathafen der britischen Schiffe aus Westafrika in Betracht. Auf deutschen Kolonialmarken kenne ich diesen Stempel „Paquebot — Posted at Sea Received — Liverpool“ nur einmal. Wie es die Abbildung ausweist, erscheint er für Togo auf der Schiffstypen 10 Pfennig mit dem Datum 2. 10. 1913.

Soweit es festzustellen war, hatten beide Stempel „Paquebot Liverpool“ und „Paquebot — Posted at Sea Received — Liverpool“ gleiche Funktion. Sie sind nacheinander in Gebrauch gewesen (1895—1908 und 1910—1917).

Der „1. 1.“ und die Stempel-Jahreszahlen in den Schutzgebieten

Lesen wir in der Literatur über Stempeldaten so stoßen wir unweigerlich auf die Tatsache, daß häufig bei Beginn eines neuen Jahres die neue Jahreszahl für die Kolonialstempel aus Deutschland nicht rechtzeitig zur Verfügung stand. Wir finden dazu dann die Anmerkungen

vom 1. 1. bis ...
z. B. Jahreszahl „91“ handschriftlich in
„92“ geändert

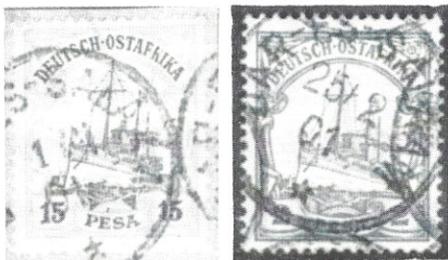
vom 1. 1. bis ...
Aushilfsjahreszahl mit zusammengesetzten
weitauseinander stehenden Ziffern

vom 1. 1. bis ...
Jahreszahl handschriftlich eingesetzt

ab 1. 1. ...
ohne Jahreszahl

ab 1. 1. ...
mit Aushilfsjahreszahl

und ähnliche mehr. Der Phantasie und Initiative der Postbeamten waren ersichtlich keine Grenzen gesetzt.



Für Daressalam hieß es in unseren „Berichten“ (Seite 175): . . . die Jahrestype „93“ war für die außerhalb der Gebietshauptstadt Daressalam bestehenden deutsch-ostafrikanischen Postagenturen nicht pünktlich aus Deutschland eingetroffen . . . so mußte für den Beginn des Jahres 1893 improvisiert werden . . . Auf Seite 556 unserer „Berichte“ ist dann zu diesem Thema ergänzend Neues gebracht worden.

Nun aber hat es den Anschein, als sei in Ostafrika bei der Einführung der Marken der Schiffstype am 1. 1. 1901 in Daressalam wieder eine, in unserer Literatur bisher nicht genannte Aushilfs-Jahreszahl verwendet worden (Foto). Die Marke 15 Pesa vom 1. 1. 1901 hat lesbar (wenn auch etwas verkantet) eine Jahreszahl ohne Anstrich, die 2-Pesa-Marke mit dem Datum

vom 25. 2. 1901 dann bereits die auch bei weiteren späteren Entwertungen vorhandene Jahreszahl mit Anstrich. Um das klar zu belegen: gibt es weitere Ganzstücke von Daressalam aus den ersten Januartagen 1901 mit der Aushilfsjahreszahl und wer hat ergänzende Beobachtungen gemacht?
Garski, Würzburg

Ponape / Karolinen

Der erste Stempel von Ponape, der vom 12. Oktober 1899 bis zum 20. April 1905 in Verwendung war, soll während des schweren Taifuns an diesem Tag „unbrauchbar“ geworden sein.

Wie aus den Akten des Postministeriums in Bonn hervorgeht, war der Stempel in Wirklichkeit nur eine Zeitlang „nicht auffindbar“ und vermutlich während des Wirbelsturms abhandengekommen oder bei den Aufräumungsarbeiten „verlegt“ worden.

Von der deutschen Post in Ponape wurde nach dem 20. April 1905 in Berlin beim Reichspostamt ein neuer Stempel bestellt, der dann ab 13. November 1905 eingesetzt wurde. Bis zu diesem Tag waren die Briefmarken mit einem Dienstsiegel entwertet worden.



Später hat sich dann der erste Stempel wiedergefunden; er wurde nicht mehr benutzt sondern an das Reichspostamt nach Berlin zurückgegeben, von wo er ins Postmuseum kam. Dort ist er noch heute. Die Jahreszahl „05“ ist noch eingestellt, lediglich Tages- und Monatsdaten hat man entfernt.
esbe

W•619 •W•620 •W•621 Shanghai
Bulletin d'expédition.
 Anbei *Three parcels (S)*
 Ci-joint
 Anzahl der Zoll-Inhaltszerklärungen
 Nombre de déclarations en douane
 An **HONGKONG & SHANGHAI BANKING CORPORATION.**
 No. 2. **BREMENBRÜCKE**
HAMBURG.
 (Bestimmungsort) in
 (Lieu de destination) à
 Wohnung
 (Straße und Hausnummer) *N 40*
 Postgewicht *2,862* kg
 Poids *2,843*
2,870
 Postzeitvermerk:
 Acheminement:
 A. 20.

Wertpaketkarte für drei Päckchen von Shanghai nach Deutschland. Der Inhalt war Flußgold aus dem Yangtse-Tal oder aus der Mandschurei.

Aufnahme des Paketdienstes von und nach Shanghai — Deutsche Postagentur

Eine Aufstellung über sämtliche Dienste, die die deutsche Postagentur in Shanghai tätigte, findet sich auf Seite 42 des „Handbuches und Katalogs der deutschen Kolonial-Vorläufer“ von Dr. Friedrich Steuer, Wien. Dort ist auch die erste Paketkarte abgebildet, die bei der deutschen Postagentur in Shanghai am 18. Januar 1888 ausgestellt und gestempelt wurde.

Die Einführung des Paketdienstes zwischen Deutschland und Shanghai erfolgte am 21. Oktober 1887. Die entsprechende Verfügung im „Amtsblatt für das Reichspostamt“ (Nr. 59 vom 25. Oktober 1887) hat folgenden Wortlaut:

„Die deutsche Postagentur in Shanghai nimmt fortan am Austausch von Post-

paketen bis zum Gewicht von fünf Kilogramm teil. Die Taxe für ein Postpaket von Deutschland nach Shanghai beträgt für diesen Verkehr 3.20 Mark (Sperrgut 4.80 Mark); dieselbe muß im voraus entrichtet werden. Der Austausch der Pakete mit der Postagentur Shanghai erfolgt durch Vermittlung der deutschen Postdampfer über Bremen, Postamt 1. — Postpakete mit Wertangabe oder mit Nachnahme sind vorerst nicht zugelassen.“

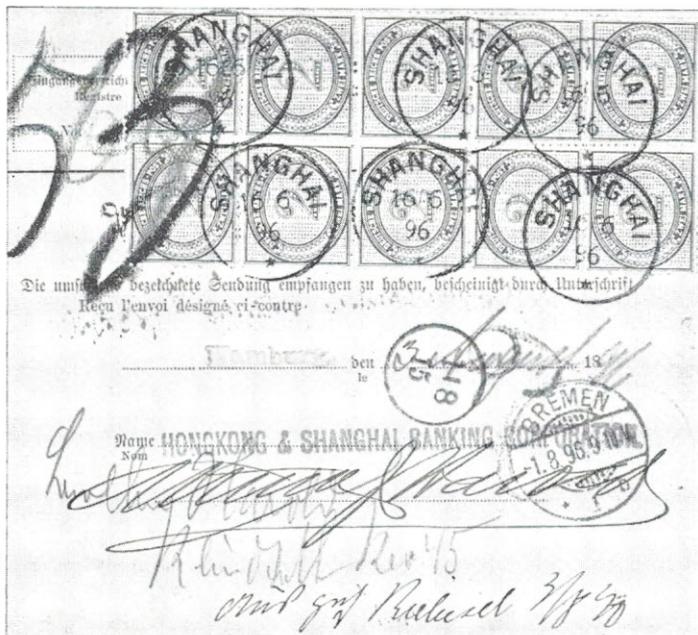
Wie Dr. Steuer feststellte, wurde der Paketdienst ab Januar 1888 auch über Österreich und Italien (Brindisi, von dort aus mit den Dampfern der deutschen „Mittelmeer-Linie“) geführt. Eine Erweiterung und die Aufnahme der Beförderung von Wertpaketen erfolgte ab April 1890 über Bremen (bis 3000 Mark) und über Brindisi (nur bis 800 Mark). Die Portosätze in beiden Richtungen waren gleich, und so ist auch die auf Seite 43 abgebildete Paketkarte Nr. 1 im „Dr.-Steuer-Handbuch“ mit 3.20 Mark frankiert.

Später wurde der Wert für die zu befördernden Pakete erhöht (auf über das Doppelte). Die „berühmten“ Ausschnitte aus Paketkarten von Schanghai sind immer mit dem Porto von 4.85 Mark frankiert. (Abbildungen bei Dr. Steuer auf Seiten 48 und 49). Das mußte natürlich seinen Grund haben: die Beförderung von Päckchen mit Flußgold aus dem Yangtse-Tal nach Europa.

Das Porto für ein Wertpäckchen betrug 4.85 Mark. Im Laufe der Jahre wurden davon Tausende verschickt, und beim Reichspostamt in Berlin kamen später die Ausschnitte der Paketkarten zum Verkauf. Sie sind in jeder größeren Sammlung der Marken der Deutschen Post in China zu finden.

Die hier abgebildete Paketkarte für drei kleine Päckchen: „Three Parcels – each Mks 7000 = Mks 21 000“ (Wertpaket über drei Päckchen, jedes im Wert von 7000 Mark = 21 000 Mark) hat die höchstbekannte Frankatur von 24.- Mark; sicherlich

ein Riesenbetrag für die Versendung von nur etwa neun Kilogramm Gewicht. Aber der Inhalt der Päckchen war reines Gold. Ein wesentlicher Teil der Einnahmen der deutschen Postagentur Schanghai kam durch die Versendung von Goldbarren über Europa nach den Vereinigten Staaten zustande, die aus dem Yangtse-Tal oder aus der Mandschurei stammten. Die Deutsche Post in China war noch 1896 die einzige der im Lande bestehenden europäischen Postanstalten, die sich mit der Beförderung von Wertpaketen befaßte. Aus diesem Grunde schickten nicht nur die Deutsch-Ostasiatische Bank, sondern auch die Agenturen der anderen in Schanghai bestehenden europäischen Banken (auch die Japaner) ihre Wertsachen mit der deutschen Post. Im Fall der abgebildeten Paketkarte gab die britische „Hongkong and Shanghai Banking Corporation“ ihre Kistchen mit Goldbarren von je ca. 2,8 Kilogramm durch die deutsche Post nach Europa zu ihrer Zweigstelle nach Hamburg.



Zehnerblock Vorläufer Michel Nr. 37 e, die größte bekannte Einheit dieser Marke, gestempelt bei der Deutschen Post in China.

Die englische Post in Schanghai (Zweigstelle von Hongkong) wollte später auch an den hohen Gebühreneinnahmen teilhaben und ebenfalls den Wertpaketdienst nach Europa und Amerika aufnehmen, doch scheiterte das am Widerstand der englischen Postdampfer-Linien. So blieben die Einnahmen — aber auch die große Verantwortung — bei der deutschen Postagentur Schanghai, und es ist beim Versand der Goldbarren nie zu besonderen Schwierigkeiten gekommen, trotzdem oft für mehrere Millionen Mark Gold in den Tresoren lag. Die Beförderung blieb immer bei den deutschen Schiffen der „Ostasiatischen Hauptlinie“, die durch den Suezkanal führen. Nach der Besetzung von Kiautschou kamen verschiedene Male auch die Goldtransporte über Tsingtau.

Ob die Päckchen mit dem wertvollen Inhalt nach der Jahrhundertwende nicht mehr mit der deutschen Post befördert wurden, konnte ich nicht feststellen. Die Paketkarten-Abschnitte mit dem Porto von 4.85 Mark sind schon selten, wenn sie mit Marken der Adler-Aufdruck-Ausgabe 1898 versehen sind, meistens sind sie mit Vorläufern frankiert. Marken der Germania-Ausgabe ab 1900 habe ich noch keine festgestellt.

Schlingen, Beuel

Markenverkauf am Berliner Kolonialschalter

Das „Archiv für Post und Telegraphie“, Band 1912, Seite 689, meldet folgendes:

„Die 1900 beim Postamt 19 Berlin (Beuthstraße) eingerichtete und neuerdings zum Briefpostamt verlegte Verkaufsstelle für deutsche Kolonial-Postwertzeichen hat von 1906 bis Ende 1910 rund 579 600 Mark vereinnahmt, gegen rund 652 000 Mark von 1900 (Eröffnung) bis Ende Dezember 1905.“

esbe

Kiautschou

Stempel: Tsintau/Kiautschou

Frühdaten

Die Einführung der Stempel „Tsintau/Kiautschou“ wird im Friedemann-Handbuch III und auch im Handbuch von Dr. Friedrich Steuer wie folgt angegeben:

x - x = am 17. 5. 1899

x - a = am 5. 5. 1899

Als Zusatzbemerkung wird erwähnt, daß — nachdem Kiautschou deutsches Schutzgebiet geworden sei — die Inschrift im unteren Teil der Stempel von „China“ in „Kiautschou“ geändert wurde.



Verwunderlich ist, daß für die beiden Stempel mit den unterschiedlichen Kennzeichen zwei verschiedene Einführungsdaten beim Postamt in Tsingtau angegeben wurden.

Jetzt konnte ich ein einwandfreies Belegstück des Stempels „Tsintau/Kiautschou x-x“ vom 8. 5. 1899 erwerben (Postkarte, schon am 7. Mai geschrieben, mit Ankunftsstempel von Wilhelmshaven vom 19. Juni 1899). Damit ist zumindest ein früheres Einführungsdatum für diesen Stempel belegt und es kann deshalb angenommen werden, daß beide Stempel, sowohl der mit dem Kennzeichen „x - x“ als auch der mit „x - a“ gleichzeitig Anfang Mai 1899 eingeführt und erstmals benutzt wurden.

K. - H. Meyer

In der „Deutschen Kolonialzeitung“ vom 1. September 1904 wurde folgender, aus Kamerun eingegangener Leserbrief abgedruckt, der insbesondere eine erschöpfende Auskunft über die Verhältnisse im Hinterland des Schutzgebietes gab.

Aus Südkamerun wird uns geschrieben:

Leserbrief

In Deutsch-Ostafrika, im Togogebiet, in Deutsch-Südwest sowie in fast sämtlichen fremden Nachbarkolonien von Kamerun ist der Briefverkehr bis in Gebiete hinein, die viele Wochen von der Küste entfernt gelegen sind — zum mindesten aber durch Boten seitens des betreffenden Gouvernements — gesichert, geregelt und verhältnismäßig billig. In Kamerun aber — einer unserer schönsten Kolonien mit ausgedehnten Kakaopflanzungen, den unermesslichen Gummipflanzungen im Hinterland, seinen vielen infolge der geringen Verkehrsmittel noch nicht gehobenen Bodenschätzen, den interessanten Völkerschaften — ist gerade notdürftig ein schmaler Küstensaum dem Postverkehr erschlossen. Das gesamte Hinterland, das sind zwei Drittel der gesamten Kolonie, ist in postalischer Hinsicht auf englische sowie Postanstalten im Kongo angewiesen, und auch dort nur in sehr beschränktem Maße, denn speziell für das Gebiet Südkamerun muß die Post durch die Fruchtdampfer der „Gesellschaft Süd-Kamerun“ (die jedoch absolut keine Postverbindlichkeiten übernimmt) von Kinshasa am Stanleysee abgeholt werden und gelangt dann nach ca. 18tägiger Flußfahrt durch den französischen Kongo ins Kamerun-Gebiet, von wo aus dann ebenfalls wieder die „Gesellschaft Süd-Kame-

run“ die Briefe mit gelegentlicher Karawanen-Post den vereinzelt Weißten bis zur Bertua-Region zustellt.

Von den etwa 600 Europäern, die heute in Kamerun ansässig sind, leben wohl beinahe 100 in den Hinterländern, davon in Südkamerun allein 35 (die drei Regierungsbeamten nicht eingerechnet, die zur Ssanga-Ngoko-Station gehören). Wenn man nun wohl auch heute noch nicht beanspruchen kann, daß eine Botenpost — wie die in Deutsch-Ostafrika oder -Südwest — nach den wichtigsten Plätzen im Hinterland von Kamerun eingerichtet wird, da wegen der sehr schlechten und auch unsicheren Wege ein Rekord über die Zeitdauer der Postbeförderung via Kongostaat (ca. 50 Tage von Europa aus bis zur Ssanga-Ngoko-Station) sich noch nicht erzielen läßt, so ist doch im Interesse unseres kolonialen Ansehens — und auch aus Billigkeitsgründen — die Errichtung einer Kaiserlich deutschen Postagentur mit Verkauf von Briefmarken an der äußersten Südostecke unseres Kamerun-Gebietes unbedingt notwendig.

Das Deutsche Reich hätte es nicht nötig, sich in größere Unkosten zu stürzen. Man kann sehr gut, wie die Franzosen in Onesso (am oberen Ssanga im französischen Kongo) auch auf der Ssanga-Ngoko-Station eine Postagentur einrichten, indem dem dortigen jeweiligen Stationsleiter oder Zollbeamten die Poststellen-Funktion übergeben wird, falls man sich noch scheuen sollte, eigens einen der sehr gut ausgebildeten schwarzen Post-Assistenten von Duala oder Victoria dort anzustellen. Weil deutsche Regierungsboote nicht auf dem Kongo-Fluß fahren, müßte die „Gesellschaft Süd-Kamerun“ weiter die Beförderung der Briefe und Pakete (selbstverständlich alsdann gegen Vertrag) übernehmen.

Man könnte dagegen erwidern, daß wegen 35 Europäern im Südkamerun-Gebiet kein besonderes Aufheben gemacht werden dürfe. Man vergesse aber nicht, daß Jahr für Jahr das Hinterland durch die schon genannte Handels-Gesellschaft weiter erschlossen wird, fortwährend neue Faktoreien angelegt werden, auch die Anzahl

der weißen Angestellten steigt — und dadurch natürlich auch der Briefverkehr sich stark vermehrt. Schon jetzt erreicht die Frankatur der Briefschaften etc. für die „Gesellschaft Süd-Kamerun“, ihre Angestellten sowie die Regierung bei jeder abgehenden Post (alle drei Wochen) — allerdings infolge der exorbitanten Portosätze des Kongostaates — oft viele hundert Franc. Durch die Einrichtung einer deutschen Postagentur mit Postwertzeichenverkauf im Ssanga-Ngoko-Gebiet würden wir Deutschen in Süd-Kamerun die selben Vorteile genießen wie die Franzosen im Kongo, nämlich, daß unsere Briefschaften zum gewöhnlichen internationalen Portosatz (20 Pfennig oder 25 Cents pro Brief von 15 Gramm) mit jedem Kongo-Postdampfer befördert werden, während wir zur Zeit die hohen Portosätze des Kongostaates (50 Cents pro Brief von 15 Gramm, ein Franc ein eingeschriebener Brief von 15 Gramm) für unsere Post nach der Heimat zahlen müssen.

Unsere Landsleute an der Kamerunküste korrespondieren mit der Heimat für 10 Pfennig für den einfachen Brief, sollten wir Deutsche im Hinterland — die wir uns doch ungleich schwieriger behaupten müssen — verurteilt sein, vom Reich vergessen zu werden? Bei 10 Prozent Zollaufschlag auf sämtliche Lebensmittel, auf Kleidungs- und Gebrauchsgegenstände, den wir Deutsche hier draußen sogar auf deutsche Waren zahlen müssen, dürften doch die Kosten der gewünschten Postagentur gedeckt sein.

*

Ergänzend dazu wird in der „Deutschen Kolonialzeitung“ am 15. September 1904 mitgeteilt:

Die diesjährige Ausgabe „Kleiner deutscher Kolonial-Atlas“ weist in folgenden Orten im Hinterland von Kamerun Postanstalten auf:

Bamenda	(15. 11. 1904)
Banjo	(2. 7. 1905)
Ebolowa	(14. 10. 1904)
Garua	(15. 10. 1904)
Jabassi	(13. 9. 1904)
Jaunde	(1. 4. 1905)
Joh.-Albr.-Höhe	(1. 11. 1904)
Joko	(27. 12. 1904)
Kusseri	(10. 2. 1905)
Lolodorf	(29. 10. 1904)
Ossidinge	(17. 12. 1904)
Ssanga-Ngoko	(1. 12. 1904)

Die Eröffnung dieser Postanstalten ist zwar noch nicht erfolgt, doch sollen — wie wir hören — alle Vorbereitungen zur Errichtung und zur Herstellung der Verbindungen schon seit längerem im Gange sein. Es soll ferner beabsichtigt sein, auch in

Fontemdorf (1. 11. 1904)

eine Postagentur einzurichten. — Mit der Einrichtung aller dieser Postagenturen bekäme Kamerun ein weitausgedehntes Postnetz, das dem in Deutsch-Ost- und Deutsch-Südwest-Afrika kaum nachstehen dürfte. Eine Verbindung zwischen Ssanga-Ngoko und der Küste bei Kribi auf dem Landweg wird dem Vernehmen nach in nicht allzuferner Zukunft ebenfalls ins Leben treten.

Ein Blick auf die Karte Kameruns zeigt, daß alle genannten Poststationen weit entfernt von der Küste lagen. Die Eröffnungsdaten (nach Friedemann/Dr. Wittmann: Kamerun Seiten 8 und 9) sind in Klammern hinter den Ortsnamen angegeben. Später kamen weitere Postanstalten im Innern Kameruns dazu, zusätzlich nach dem Bau der Kameruner Nordbahn fahrbare Postwagen zuerst auf einer Teilstrecke, später zwischen Bonaberi und Nkongsamba. Die Postagenturen an der Küste bestanden schon lange vor der Jahrhundertwende oder wurden ebenfalls bis 1904 eröffnet. Schlimgen

Berichte für Kolonialbriefmarkensammler, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten. Erster Vorsitzender: Hermann Branz, 1 Berlin 33, Podbielskiallee 78; Geschäftsführer: Ernst Burk, 44 Münster, Langeworth 17; Kassierer: Hans-Joachim Spuida, 1 Berlin 38, Am Schlachtensee 78, Postscheckkonto Hannover 25 58 76; Berichte: Josef Schlimgen, 53 Bonn-Beuel 1, Auguststraße 39.