



Kaiserliche Post

Berichte

FÜR
KOLONIALBRIEFMARKEN-
SAMMLER

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

Deutsche Schutzgebiets- und Auslandspostämter

Neumeldungen, Ergänzungen und Berichtigungen

Forschungsergebnisse und Anfragen

Als Ergänzung zu Heft Nr. 64 und der Schilderung des Fluges des Marine-Luftschiffes „L 59“ nach Deutsch-Ost schickte Herr Eschrich aus Dinkelsbühl einen Zeitungsausschnitt der „Fränkischen Landeszeitung“ von Dienstag, 30. August 1960, Seite 9, der einigen Aufschluß darüber gibt, wieso die Askaris im ostafrikanischen Busch immer so genau Bescheid über alles wußten, was hier in Europa passierte, obwohl 1917 keine Postverbindung bestand.

... nur langsam schritten (in Deutschland) die Versuche mit den ersten Funkgeräten voran. Doch bereits bei den Kaiser-Manövern von 1909 war der Motorballon „M 2“ mit einer Funkausrüstung versehen worden.

Die damals wohl größte Reichweite zwischen Himmel und Erde erzielte man im November 1917. Dieses funkhistorische Ereignis ist eng mit der seltsamsten Episode des Ersten Weltkrieges verknüpft:

Seit Jahren bewunderten die Funker in Deutsch-Ostafrika die Schnelligkeit, mit der die Urwaldtrommeln der Eingeborenen Nachrichten verbreiteten. Häufig berichteten die Askaris am Tage über große Schlachten in Frankreich, die dann nachts, wenn die Funker Lettow-Vorbecks auf Empfang gingen, vom Sender Nauen — die Eingeborenen nannten ihn den „Großen Sim“ — regelmäßig bestätigt wurden. Ende November 1917 erzählten die Askaris: „Wenn ihr heute nacht mit dem ‚Großen Sim‘ spricht, werdet ihr erfahren, daß ein großes Schiff kommt, welches Medizin und Zelte bringt.“ Bei Lettow-Vorbecks Stab zuckte man die Achseln. Wie sollte ein Schiff ins Landesinnere gelangen? Tatsächlich aber war das Luftschiff „L 59“ unter Kapitän Bockhold von der türkisch-bulgarischen Grenze aus gestartet, um Lettow-Vorbeck Nachschub zu bringen. Hinter Khartum erhielt Bockhold jedoch einen Funkspruch aus Nauen:

„Sofort zurückkommen“, denn in Deutschland war inzwischen ein Telegramm der Engländer aufgefangen worden, aus dem hervorging, daß der vorgesehene Landeplatz von „L 59“ von den Briten besetzt worden war.

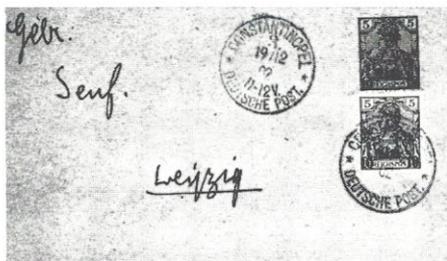
Noch heute ist unbekannt, ob der britische Funkspruch nur eine Kriegslist war. Überliefert aber ist, daß in jenen Jahren Menschen zwischen Himmel und Erde einen Funkspruch aufnahmen, der aus 4500 Kilometern Entfernung abgegeben worden war. Die Flugfunktechnik schritt dann, nach Entwicklung der Verstärkerröhre, mit Riesenschritten voran.

Deutsche Post in der Türkei

Streifbänder

mit eingedruckter 5-Pf-Marke = 10 Para in Jerusalem und Jaffa verwendet

Von diesen Streifbändern sind im „Friedemann“ (2. Auflage, Seite 424 oben) sechs verschiedene Typen beschrieben. Dazu heißt es: „Die Streifbänder wurden nur in Jerusalem und Jaffa ausgegeben und durften an anderen Orten nicht benutzt werden.“ Alle Typen habe ich mehrfach, meist mit Stempel Jerusalem. Ein einziges Stück habe ich von Smyrna und ein weiteres von Konstantinopel.



Das Stück aus Smyrna ist ordnungsgemäß abgestempelt, also durchgelaufen ohne daß die im Friedemann gemachte Einschränkung zur Anwendung kam.

Das Stück aus Konstantinopel wurde nicht gestempelt sondern der Stempel daneben gesetzt. Eine aufgeklebte Zusatz-Frankatur wurde dann mit einem etwas anderen Eingangsstempel abgestempelt. Dieses Stück belegt damit den Hinweis im „Friedemann“. Dem Postbeamten dort war offensichtlich bekannt, daß Streifbänder nur in Jerusalem und Jaffa benutzt werden durften. Er hat sich darum anscheinend geweiht die Sendung als freigemacht anzusehen, und der Auflieferer der Firma Gebr. Senf hat notgedrungen eine Zusatz-Frankatur aufgeklebt.



Soweit mir bekannt ist, wurden Streifbänder ausschließlich für Bettelbriefe der Missionen im Heiligen Land oder für Zusendung irgendwelcher Zeitschriften dieser Institutionen benutzt. Sie wurden in Deutschland angefertigt und die Postgebühren wurden durch Spenden aufgebracht.

Meine Vermutung geht dahin, daß, ähnlich wie bei anderen Postämtern in Jerusalem,



für diese Sendungen auch von der Post ein Rabatt gegeben wurde, so daß die Post für die Streifbänder nicht 5 Pf oder 10 Para sondern möglicherweise weniger kassierte. Damit an dieser verbilligten Abgabe nicht zum Schaden der Post noch Geld verdient werden konnte (etwa durch Verkauf in Konstantinopel zum Nominalwert), war die Verwendung auf Jerusalem und Jaffa beschränkt. Aber diese Auslegung ist vorerst nur eine Vermutung von mir und meine Frage geht dahin, ob hierzu etwas bekannt ist, so daß meine Ansicht untermauert oder widerlegt werden kann.
K. H. Meyer

Deutsche Post Türkei

Firmen-Lochungen

Bei der 160. Grobe-Auktion in Hannover kam kürzlich eine 25-Piaster-Marke der Deutschen Post in der Türkei (Michel-Nummer 23 III) mit der Lochung „B I O“ (Bank Imperiale Ottomane) zur Versteigerung. Solch hohe Wertstufen mit Firmenlochungen wurden bisher nicht gemeldet.

Deutsch-Ostafrika

Bahnpost-Einschreiben

Auf einer im Herbst 1975 stattgefundenen Auktion konnte ich einen Bahnpost-Einschreibebrief der Mittellandbahn, Zugnummer 11 c, mit Füllblock, vom 9. 4. 1913, mit R-Zettel Daressalam c Nr. 817, bekommen.

Zug 11 mit FB konnte erst jetzt, nach 61 Jahren, belegt werden. Mit diesem R-Zettel sind erst drei Stück Einschreibebriefe mit verschiedenen Zugnummern registriert worden. Dies sind:

Mittellandbahn Zug 13 c vom 30. 12. 1912, R-Nr. 418 c

Mittellandbahn Zug 11 c vom 9. 4. 1913, R-Nr. 817 c

Mittellandbahn Zug 4 c vom 17. 3. 1914, R-Nr. 610 c

Wer hat oder kennt noch Zug-Nr. 11 der Mittellandbahn oder andere Bahnpost-R-Briefe der Usambara- oder Mittellandbahn?

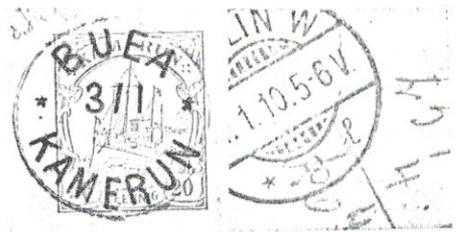
Meldungen womöglich unter Vorlage der Belege an die Arbeitsgemeinschaft oder an mich.
R. Siebentritt

Kamerun

Buea ohne Jahreszahl

Bedarfsmäßig

Buea stempelte im Januar 1910 ohne Jahreszahl. Bisher lag als Beweis lediglich ein Sammlerbrief vor. Durch das abgebildete Bedarfsstück (Postformular-Aus-



schnitt mit rückseitigem Ankunftsstempel in Berlin) dürfte die Stempelbenutzung ohne Jahreszahl bestätigt sein. Aber wie lange stempelte man auf diese Weise?

F. Geissler

Neumeldungen zur Deutschen Seepost

Ein weiterer dieser Stempel ist jetzt aufgetaucht. Es handelt sich ebenfalls um einen Typenstempel, und zwar von Dampfer „Admiral v. Tirpitz“. Er befindet sich auf der abgebildeten Postkarte mit Stempel „Shanghai-Tientsin a“ vom 2. 12. 1909.

K. H. Meyer

Deutsche Post in China

Linie „Shanghai-Tientsin“

Schiffsnamenstempel

In Heft 47 unserer „Berichte“ ist auf den Seiten 801—818 die Verwendung der Stempel dieser Linie ausführlich beschrieben. Es wird ausgeführt, daß insbesondere zur Kennzeichnung von Einschreibzetteln Namenstempel des betreffenden Schiffes beigesetzt werden sollten. Auf Seite 809 sind die bis dahin bekanntgewordenen Typenstempel abgebildet.

In den „Berichten“ wurde in Heft 29/30, Seiten 473/474, erstmals durch unser Mitglied Ernst Einfeldt über einen neu entdeckten Seepost-Stempel der „Linie Schanghai—Tientsin“ (Holzstempel ohne Datum) berichtet. Gleichzeitig konnte eine Ganzsachenkarte von Kiautschou mit diesem Stempel gezeigt werden. Später wurden in Heft 40 (Seite 641) beide bis dahin aufgetauchten Belege abgebildet.

In den letzten zehn Jahren wurden einige weitere Briefstücke und lose Marken mit dem Holzstempel gefunden. Nun legte ein Mitglied der Arbeitsgemeinschaft eine Post-





karte der „Deutschen Post in China“ vor, die als drittes Ganzstück registriert werden muß. Weil der Holzstempel nur ganz kurze Zeit in Verwendung war, handelt es sich bei diesen Belegen um ganz große Seltenheiten der Deutschen Seepost in ostasiatischen Gewässern. esbe

„... wurden 1890 im Anschluß an die Hauptlinie zwei verschiedene Zweiglinien eingerichtet:

- I Die Südlinie von Sansibar ausgehend über Kilwa, Lindi und portugiesische Häfen bis Inhambane
- II Die Nordlinie über Daressalam und die nördlichen Häfen bis Lamu“

und weiter: „... die römischen Ziffern im Stempel bezeichnen nicht nur die Dampfer sondern vor allem die Linie“, und in einem neuen Absatz: „Ebenso scheint es mir fraglich, ob ein Stempel ohne römische Ziffern als Linienkennzeichen nur mit zwei Sternen in Gebrauch gewesen ist.“

Ostafrikanische Zweiglinie

In den „Berichten“ unserer Arbeitsgemeinschaft ist seit Jahrzehnten nichts zum Thema „Ostafrikanische Zweiglinie“ gesagt worden. Dr. von Willmann schrieb im Januar 1949 mit Bezug auf das Friedemann-Handbuch seine Stellungnahme:

Im neuen Handbuch von Dr. Wittmann wird die „Zweiglinie“ eingehend besprochen. Es wird der Gebrauch der Stempel „I“ und „II“ festgelegt und — im Nachtrag — zum bisher fraglichen Stempel mit den zwei Sternen interessant Neues gebracht.

Es sollen hier nicht die verschiedenen Begründungen zur Ingebrauchnahme all dieser Stempel untersucht werden. Aber es wird für die drei Stempel gesagt: „Laufzeit . . . bis Anfang Februar 1901.“

- II 11. 2. 97 auf DR-Ausgabe
- 28. 11. 96 auf Ostafrika Nr. 9
- 10. 2. 09 auf Schiffstype
- xx 13. 6. 99 auf Ostafrika Nr. 7
- 12. 6. 11 auf Schiffstype

wenn auch nur sämtlich auf Briefstück aber ohne Zweifel echt gebraucht, vorkommen.



Es ist nun gelungen, zu dieser Frage Belege beizubringen die beweisen, daß noch über die genannte Zeit hinaus die drei Stempel auch auf den Marken der Schiffstype erscheinen, und es ist aus den Abbildungen zu sehen, daß Stempel

- I 25. 9. 91 auf Vorläufer-Ausgabe
- 3. 5. 97 auf Vorläufer-Ausgabe
- 14. 6. 14 auf Schiffstype

Zum Stempel mit den zwei Sternen wird die im Handbuch Dr. Wittmann (Nachtrag) gebrachte Version unterstrichen: es gibt unterschiedliche Stempel wie im Hand-

buch ausgeführt und, aus den Abbildungen ersichtlich, zum mindesten in zwei Fällen mit den gezeigten Stücken belegt.

Garski, Würzburg



Die Einrichtung der ersten „Zweiglinie“ wurde amtlich im „Marine-Verordnungsblatt“ Nr. 21 (XXI. Jahrgang) vom 19. November 1890 bekanntgemacht. Auf Seite 164 ist gemeldet:

„Benachrichtigung:

Im Anschluß an die Fahrten der ostafrikanischen Reichspostdampferlinie zwischen Hamburg und Delagoabay ist ein Küstendienst zwischen Zanzibar und Inhambane eingerichtet worden, und zwar läuft der Dampfer der Zweiglinie die nachbezeichneten Plätze an: Bagamoyo, Inhambane, Chiloane, Quelimane, Ibo, Lindi, Kilwa, Bagamoyo und zurück nach Zanzibar. Der Dampfer der Zweiglinie wird bis auf weiteres zur Zurücklegung der ganzen vorbezeichneten Strecke 22 Tage gebrauchen und 3 Tage nach Ein-

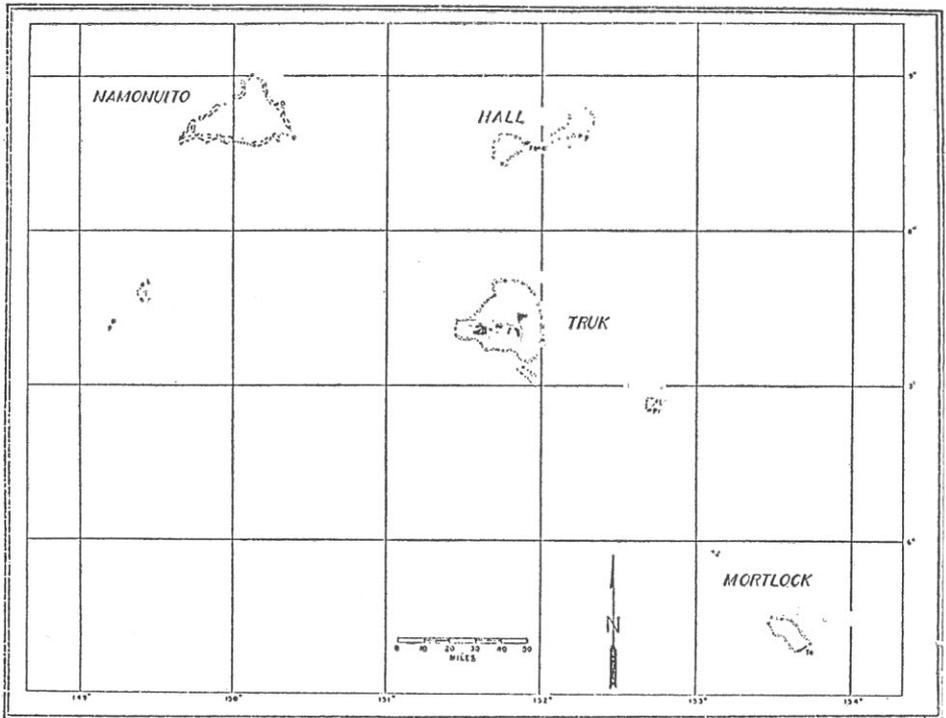
treffen des Dampfers der Hauptlinie in Zanzibar von dort abgehen und an letzteren Ort etwa 3 Tage vor Abgang des Dampfers der Hauptlinie (Zanzibar—Hamburg) zurückkehren.“

Die andere Strecke der „Zweiglinie“ (von Sansibar nordwärts bis Lamu) wurde erst einige Zeit später eingerichtet, auch die genannten Seepost-Stempel wurden erst später in Benutzung genommen. esbe

Stempelfälschungen



Die schon vor zwei Jahren vom Bund Deutscher Philatelisten gemeldeten falschen Stempel tauchten in letzter Zeit vermehrt auf Briefstücken auf. Die Daten sind stets die hier gezeigten, die Stempel teils verändert.



Truk und die näher liegenden Gruppen Namonuito, Hall und Mortlock. Dazu gehörten auch noch Kapingamarangi und die „Westlichen Inseln“. Nur auf Truk lebten kurz nach der Jahrhundertwende einige Europäer.

Kaiserlich deutsche Postagentur

Truk

Vom 1. 5. 1905 bis 11. 10. 1914

Die größte Inselgruppe Mikronesiens bilden die Karolinen mit über 500 Inseln und zusammen ca. 1340 Quadratkilometern Landmasse. Der größte Teil der Flächen entfällt auf Ponape (ca. 347 qkm), Kusaie (110 qkm), Truk (132 qkm) und Yap (207 qkm), die alle von Wallriffen umgeben sind und Hauptinseln mit mehr oder minder gute Zufahrten und Häfen haben. Die übrigen, meist kleineren Inseln liegen ebenfalls in Atollen, davon einige gehoben

wie Fais, dessen frühere Lagune zu einer Einsenkung in der Mitte geworden ist. — Das gesamte Gebiet der Karolinen wird geographisch eingeteilt in eine

westliche Gruppe mit Songosor, Pur, Merir, Tobi, Ngulu, Yap, Ululssi, Sorol, Fais, die von den übrigen Inseln durch einen breiten Meeresraum getrennt ist, dann die

zentrale Gruppe mit Ifaluk, Aurepik, Faraulip, Mogemog, Lamutrek, Oleai, Truk, Lukunor, Losap, Polowat, Hok, Satowal sowie etwas weiter entfernt noch Kapingamarangi; dann die

östliche Gruppe mit Kusaie, Ponape, Ngatik, Mokil und Pingelap. (Die Schreibweisen der verschiedenen Namen sind in fast allen Nachschlagewerken anders.)

Die Karolinen sind die „Inseln der weltfernen Einsamkeit“, auch heute noch, mit äußerst geringem Schiffsverkehr und zur Jahrhundertwende nur wenigen Menschen bekannt und von noch weniger besucht.

Die Inseln des Truk-Atolls wurden von den Europäern erst 1823/24 wiederentdeckt, als der französische Admiral Duperrey mit der Fregatte „Coquille“ die Südsee durchfuhr. Erst Jahrzehnte später kamen wissenschaftliche Südsee-Expeditionen wieder bis nach Truk. Etwa um 1875 schickte das deutsche Handelshaus Hensheim & Co. die ersten weißen Händler, denen alsbald Missionare folgten.

Das gesamte Atoll wird von einem großen Riff umgeben, so daß die vielen Inseln und Inselchen einigermaßen vor besonders schwerer See geschützt sind. Die bewohnten Inseln, insbesondere Dublon mit Eten, Moen, Toi, Udot, Fefan und Uman, ragen bis zu 400 Metern Höhe, die unbewohnten weit weniger aus dem Meer empor. Im ganzen zählt man etwa 20 Hauptinseln mit vielen kleineren Nebeninseln. Fast alle sind mit Wald oder Gras bewachsen, obwohl seit der deutschen Zeit insbesondere Palmen angebaut wurden. Die Gesamtfläche aller Inseln beträgt ca. 132 qkm.

Das gewaltige Riff ist von ungewöhnlicher Gestalt, meistens ragen die Korallenbänke nur bis zur Wasseroberfläche, aber sehr oft bilden sie kleinere Inseln, die bis zu 100 Meter lang sein können, einige größer, andere kleiner. Auch sie tragen Palmen als Bewuchs. Zwischen den Riffen gibt es lediglich sechs Einfahrten, die auch Schiffe mit einem größeren Tiefgang durchfahren können. Die größte Ausdehnung zwischen den Riffen beträgt etwa 70 Kilometer in Länge und Breite. Die Tiefe der Lagune ist bis 60 Meter.

Die deutsche Kolonialverwaltung schied die Ostkarolinen mit Ponape und Truk sowie dem nahe des Äquators gelegenen Kapingamarangi durch den 148. Längengrad von den Westkarolinen mit Yap und den Palau-Inseln.

In Truk wurde die Flagge des Reiches am 23. Oktober 1899 beim ersten Einlaufen des Torpedobootes „Jaguar“ zum Zeichen der Übernahme der Lagune und aller Inseln des Atolls feierlich gehißt. Wie schon auf Seite 1037 (Heft Nr. 60 vom Dezember 1974) angegeben, erklärte sich der in Truk lebende amerikanische Missionar Stimson bereit, die an diesem Tag von SMS „Jaguar“ sowie dem Dampfer „Kudat“ geschriebenen ersten Karten und Briefe zurück bis nach Ponape bringen zu lassen, wo sie dann gestempelt worden sind. Die Marine-Schiffspost mit Stempel Nr. 45 auf SMS „Jaguar“ trat auf Truk nicht in Aktion. Die beiden genannten Schiffe verließen Truk am 24. Oktober 1899 und fuhren weiter zu den Palau-Inseln.

In den Jahren darauf blieb die weitab von der Regierungsstation in Ponape liegende Region des Truk-Atolls weitgehend unbeachtet. Erst 1903 wurde eine „Verwaltungs-Expedition“ nach Truk entsandt, die die Inseln „regieren“ sollte. Aber das blieb nicht ohne den Widerspruch der eingeborenen Bevölkerung.

Die besonders günstigen Voraussetzungen machten die Truk-Inseln nicht nur in der deutschen Zeit 1900–1914 mit zu den wichtigsten der Karolinen. Die Eingeborenenbevölkerung betrug zu Beginn des 20. Jahrhunderts etwa 12 000, hatte sich jedoch bis 1910 auf etwa 14 000 erhöht (infolge Umsiedlungen wegen Zerstörungen durch Taifune), denen 1907 acht, und 1912 zwölf Weiße gegenüberstanden, einschließlich der deutschen Verwaltungsbeamten auf der Insel Eten, sowie einigen Missionaren.

Die deutsche Regierungsstation war auf der Insel Dublon (auch: Dublin oder Toiloas genannt). Dort befand sich in der Elin-Bucht (Elin-Hafen) guter Ankergrund für die die Inselgruppe anlaufenden Schiffe. Deutsche Handelsstationen befanden sich auf Moen (Uola), auf Uman, auf Udot waren drei Stationen, auf Efan (auch Truk-Insel genannt) zwei Stationen, weitere auf der Insel Tol und auf Romulum. Auf mehreren Inseln waren Missionsstationen der

Bostoner Missionsgesellschaft. Der Vertreter der Jaluit-Gesellschaft war auf Eten, einer kleineren Insel bei Dublon.

Für das Jahr 1908 liegt die Meldung vor, daß 22 Dampfer zwischen Eten und Dublon ankerten, dazu zwölf Segelschiffe. Der deutsche Regierungsdampfer legte bei seiner jährlichen Kontrollreise ebenfalls im Eten-Hafen an.

Im Oktober 1914 besetzten die Japaner das gesamte Karolinen-Gebiet, in Truk landeten sie am 11. Oktober. Kämpfe fanden nicht statt und wären bei einer solch kleinen „Streitmacht“ der zurückgebliebenen Deutschen auch sinnlos gewesen. Die Japaner benutzten das Truk-Atoll als Stützpunkt für ihr zweites Südsee-Geschwader unter dem Befehl des Konteradmirals Matsumura. Sie blieben die Herren

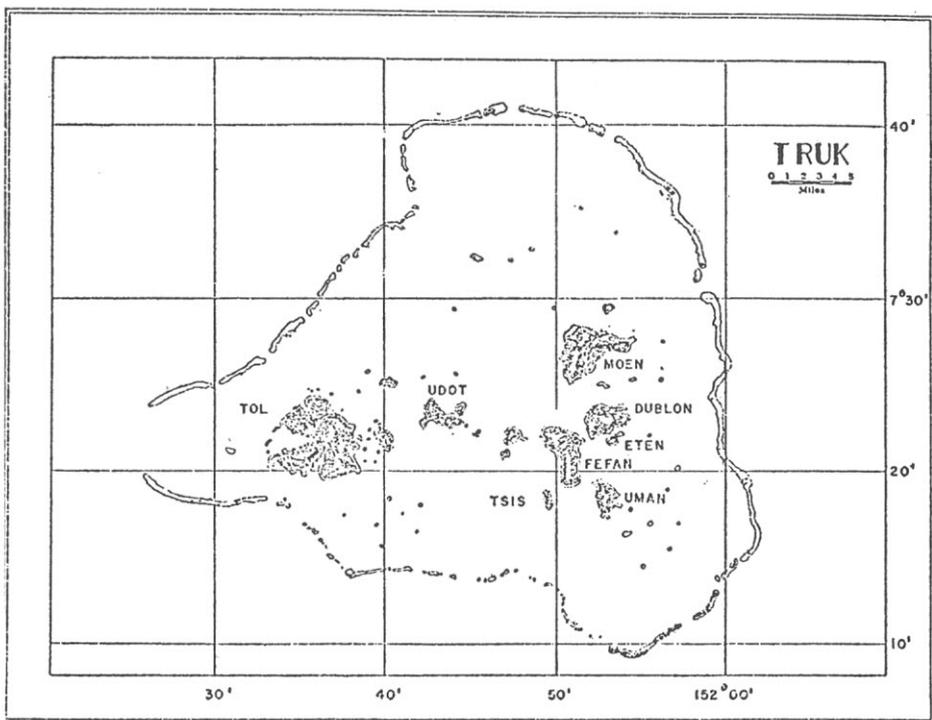
dort, bis im Zweiten Weltkrieg die Amerikaner landeten. Schon 1919 waren die Karolinen unter japanisches Mandat gestellt worden.

Postagentur Truk

Obwohl nur eine kleine Handvoll Weiße die Möglichkeit hatte Briefe oder Postkarten abzuschicken, eröffnete die Deutsche Reichspost am

1. Mai 1905 eine Postagentur

als mit einem aus der Heimat angewiesenen Paket des Reichspostamtes Berlin sowie der Postausrüstungsstelle Bremen Briefmarken und Poststempel sowie Siegel und andere erforderliche Gegenstände eingetroffen waren. Postbeauftragter wurde der deutsche Kaufmann Petersen.



Das Truk-Atoll der Karolinen, der größten Inselgruppe Mikronesiens. Auf Dublon befand sich die deutsche Regierungsstation, auf den anderen Inseln waren einige Handelsniederlassungen.

Vom Eröffnungstag an bis ca. Ende August 1905 sind die Abschlüge des Stempels in blauer Farbe, wie schon im „Friedemann-Handbuch“ III von Dr. Wittmann festgestellt wurde.

Aus dem bisher gesagten ist zu sehen, daß der Name „Truk“ im Poststempel nicht für einen Ort oder für eine begrenzte Handelsniederlassung gilt, sondern für die gesamte Inselgruppe.



Wie gering der Postverkehr war zeigt sich in der Anzahl der aufgegebenen Briefe während des ersten vollen Jahres des Bestehens der Postagentur sowie der Steigerung im Jahr darauf

1906: 42 Briefe, davon 25 Einschreiben
1907: 935 Briefe, davon 140 Einschreiben

Die Steigerung ist darauf zurückzuführen, daß die Sammler in der Heimat schon fertig frankierte Briefe an den Postagenten in Truk schickten mit der Bitte, sie abzustempeln und zurückzuschicken.

Bedarfspost kann nur von den wenigen Weißen sowie von Passagieren und Besatzungsangehörigen der Truk anlaufenden Dampfer stammen. Den Niederlassungen der Missionsstationen gingen auch Briefe zu, denen deutsche Briefmarken der Germania-Serie als Frankatur für die Antwortbriefe beigelegt waren, die meistens auch gestempelt wurden.

Das Datum im Poststempel von Truk vom 1. 9. 1905 ist kopfstehend eingestellt, so daß es als 6. 1. 1905 erscheint, also aus einer Zeit vor Einrichtung der Postagentur. Auch das Datum vom Letzttag, dem 11. 10. 1914, ist zu beachten: nach Aussage des letzten Postbeauftragten sind 45

vollständige Sätze sowie mehrere Einzelmarken sowie Postkarten gefälligkeithalber gestempelt worden, bevor der Stempel ins Meer geworfen wurde. Das Dienstsiegel tauchte vor wenigen Jahren in Griechenland auf und kam von dort ins Postmuseum in Frankfurt am Main (siehe Bericht Nr. 49, Seite 850).

Angenommen wurden bei der Postagentur Truk Briefe und Postkarten sowie Einschreiben zu deutschen Inlands-Portosätzen, die auch an Empfänger in anderen deutschen Schutzgebieten galten. Für Postanweisungen, die nur nach Deutschland, nach Ponape und Yap angenommen wurden, galten folgende Porti:

bis 5 M	10 Pfennig
über 5 M — 100 M	= 20 Pfennig
über 100 M — 200 M	= 30 Pfennig
über 200 M — 400 M	= 40 Pfennig
über 400 M — 600 M	= 50 Pfennig
über 600 M — 800 M	= 60 Pfennig

Der Höchstbetrag für Postanweisungen war 800 Mark, sollten höhere Beträge überwiesen werden, so mußten mehrere Postanweisungen ausgestellt werden. — Für Pakete waren folgende Gebührensätze festgesetzt:

ab Deutschland über Bremen/Hamburg	
bis 1 kg —	= 1,60 Mark
über 1 kg — 5 kg	= 2,40 Mark
über München/Österreich/Italien	
bis 1 kg —	= 2,40 Mark
über 1 kg — 5 kg	= 3,20 Mark



Bei Sendungen ab Deutschland zu den Karolineninseln ohne Postagentur hatten die Empfänger die Gebühren ab Yap selber zu entrichten.

40 Pf. verrechnet. 1873

Deutschland. — Administration des Postes d'Allemagne.

Postpaketadresse. — Bulletin d'expédition.

Bei 1 Postpaket Anzahl der Zoll-
Gegenstände 2
Zolltarifbestimmungen
Zahlung der Steuern in Franken

Wertang
Valeur en
Franches
Reboursées

31* Truk (Karolinen)

In A

Herrn H. G. Giese
Fahnderei
Kenzers
St. Preiburg Schweiz

Postamt
Poids kg 730g
Zollgebühren*)
Droits de Douane (*)
Post-Extrakt
Achtung
Basel 17

*) Von der freien Eingangs-Perfektion des Bestimmungslandes an.
(*) Taxes à remplir par le bureau d'échange d'outre du pays de destination.

Eingangserzeichnis bei Lagerbuch
Registre d'arrivée

No. _____

Postnummer über die Auslieferung
Indication de la parcelle à laquelle le colis est remis

Quittung des Empfängers (bei Wertsendungen).
Récépissé du destinataire (lorsqu'il s'agit de valeurs déclarées).

Der Unterzeichnete bescheinigt, die umstehend bezeichnete Sendung
empfangen zu haben.

Le soussigné déclare avoir reçu (le colis désigné / les colis désignés) au point indiqué ci-dessus.

den _____
le _____

Stamm
Nom

153 135 6 N

Liebenzeller Mission.

Station Truk, Karolinen.

Herrn Prediger F. Blecher
Generalsekretär der Jugendbünde für unterschiedenes Christentum

Friedrichshagen bei Berlin.



Brief der Liebenzeller Mission. Die Marken kamen aus der Heimat und waren als Frankatur für die Antwortbriefe beigelegt. Bei der Stempelung wurden so auch „falsche“ Marken getroffen.

Pakete von Truk nach Deutschland kosteten die selben Gebühren wie die in anderer Richtung. Die Tabellen in den alten Unterlagen der Deutschen Reichspost geben nicht an, was Pakete ab Truk ins Ausland kosteten.

Während der Zeit des Bestehens der deutschen Postagentur in Truk kam es nicht zu größeren Besonderheiten außer den angeführten. Der letzte Postbeauftragte in Truk war Pater Sigbert der dortigen Missionsstation der Kapuziner.

Seepost-Machwerke

Wie bei so vielen Poststellen in den Überseegebieten wurde auch in Truk versucht, Provisorien zu fabrizieren. Sie konnten aber rechtzeitig entdeckt werden, wie Dr. H. Wittmann im „Friedemann III“ auf Seite 22 (Karolinen) meldet. Er führte aus:

„Die Postagentur Truk meldete am 29. Mai 1909 der Oberpostdirektion Bremen:

Ich habe noch zu melden, daß, um der Nachfrage genügen zu können, 60 Stück Postkarten à 10 Pfennig durch die Aufschrift ‚5 Pfg.‘ umgewertet worden sind.

Links:

Paketkarte mit Stempel Truk vom 1. Februar 1912

Die Oberpostdirektion Bremen erklärte dieses Verfahren als ‚durchaus unstatthaft‘. Am 18. September 1910 meldete daraufhin die Postagentur Ponape, Truk habe von den seinerzeit ausgegebenen umgewerteten 60 Stück Postkarten 24 Stück wieder eingezogen, da sich herausstellte, daß diese nicht zum sofortigen Gebrauch, sondern auf Vorrat gekauft waren.“

Eine umgewertete Postkarte wird bei Dr. Wittmann abgebildet, auf der Karolinen-Postkarte mit eingedruckter 10-Pf-Marke Schiffstypen ist der neue Wert „5 Pfg.“ handschriftlich mit Tinte angebracht. Die Karte ist mit zwei weiteren Marken der Germania-Ausgabe (ohne Aufdruck) zu 10 und 20 Pf versehen, die drei Marken sind mit dem Seepoststempel „Deutsche Seepost Ostasiatische Linie „e““ mit Datum vom 5. September 1910 gestempelt. Es heißt weiter: „Da die Postkarte bereits mit 30 Pfennig ausreichend frankiert war, war die zusätzliche Entwertung der umgewerteten eingedruckten 10-Pf-Marke unnötig aber auch unzulässig, da Postwertzeichen der Karolinen bei Einlieferungen zur Deutschen Seepost der Ostasiatischen Linie nicht gültig waren.“

Vom Segelschoner „Diana“ kommen unbefugte handschriftliche Entwertungen

8710

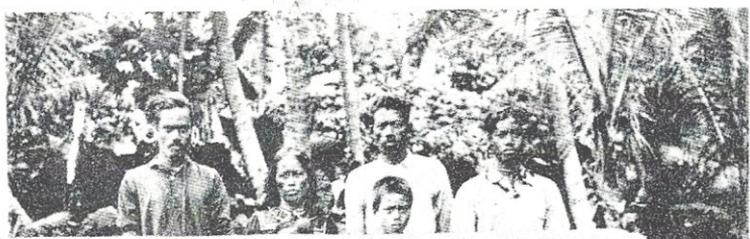


Am 10. 7. 23 vom Abzugarte-
gen Amt für den geborenen
Kriegsgefangenen, der bereits
im Jahre 1914 aufgeführt ist
unbekannt freigegeben.

Berlin N. 65.

Marine-Postbüro Sinaloa 2.
Leiter 37

2712



„Fünf der Kreuzergeschwaders
vom Abzug 1914.“



Postkarte (Stempel von Truk vor dem 15. Juli 1914) die mit den Schiffen des Kreuzergeschwaders des Grafen Spee nach Ponape gelangte, wo sie schließlich vergraben wurde.

(mit roter Tinte) vor, die in den Karolinen mit den verschiedensten Inselnamen vorgenommen wurden, zum Teil sind diese Machwerke mit dem Tagesstempel von Truk ankunftsgestempelt.

Die „vergrabene Post“ aus Truk

Das „Ostasiatische Kreuzergeschwader“ unter der Führung des Admirals Graf Maximilian von Spee unternahm im Sommer 1914 von Tsingtau in China aus eine schon länger geplante Südseereise, die am Anfang folgenden Verlauf nahm:

SMS „Scharnhorst“

Marine-Schiffspost-Stempel 16

- 20. 6. 1914 Tsingtau ausgelaufen
- 22. 6. 1914 Nagasaki
- 7. 7. 1914 Truk eingelaufen
- 15. 7. 1914 Truk ausgelaufen
- 17. 7. 1914 Ponape eingelaufen
- 6. 8. 1914 Ponape ausgelaufen

SMS „Gneisenau“

Marine-Schiffspost-Stempel 22

- 20. 6. 1914 Tsingtau ausgelaufen
- 22. 6. 1914 Nagasaki
- 28. 6. 1914 Pagan-Marianen
- 29. 6. 1914 Saipan eingelaufen
- 30. 6. 1914 Saipan ausgelaufen
- 3. 7. 1914 Rota-Marianen
- 5. 7. 1914 Olo-I-Marianen
- 6. 7. 1914 Truk eingelaufen
- 15. 7. 1914 Truk ausgelaufen
- 17. 7. 1914 Ponape eingelaufen
- 6. 8. 1914 Ponape ausgelaufen

Begleitdampfer „Titania“

- 18. 6. 1914 Tsingtau ausgelaufen
- 1. 7. 1914 Truk eingelaufen
- 15. 7. 1914 Truk ausgelaufen
- 18. 7. 1914 Ponape eingelaufen
- 6. 8. 1914 Ponape ausgelaufen

In Truk stieß auch der japanische Kohlendampfer „Fukoko Maru“ zum Kreuzergeschwader, von dem die beiden Panzerkreuzer Kohlen übernommen hatten.

Vor dem Auslaufen der Großschiffe des „Ostasiatischen Kreuzergeschwaders“ am 15. Juli 1914 wurden alle vorliegenden Postsachen durch den Verwalter der

Postagentur Truk, Pater Sigbert, an die Marine-Schiffspost von SMS „Scharnhorst“ übergeben mit der Bitte um Weiterleitung bei nächster Gelegenheit.

So ist schließlich in Ponape, wo Graf Spee vom Ausbruch des Ersten Weltkrieges erfuhr, die gesamte Post aus Truk zusammen mit der Post des Kreuzergeschwaders unter dem Altar der Missionsstation vergraben worden. 1923, als die Japaner endlich die Postsäcke freigaben, gelangte alles nach Berlin, wo sämtliche vergrabene Post (außer der Dienstpост) die bekannten Aufkleber auf Vorder- und Rückseite bekamen. Jedoch sind wenige solcher Belege mit Stempel von Truk bekannt. Einige Postkarten, die zwar in Truk von Besatzungsmitgliedern der Panzerkreuzer geschrieben wurden, kamen erst an Bord in den Briefkasten der Marine-Schiffspost und tragen die Marine-Schiffspost-Stempel 16 (Scharnhorst) oder 22 (Gneisenau).

SM „Peilboot III“

Das kleinste Schiff der Kaiserlichen Marine in der Südsee und dann in Truk stationiert, kam erst im Frühjahr 1914 zum Einsatz. Als Frachtgut waren Rumpf und Aufbauten bis nach Tsingtau in China gebracht worden.

Indienststellung am 13. April 1914
Besatzung 16 Mann
Größe ca. 100 Tonnen

Schon zwei Tage darauf trat das Boot die Reise zu den Karolinen an, wo es zusammen mit SMS „Planet“, dem es versenkungstechnisch unterstellt wurde, arbeiten sollte. Trotz der nur 16 Mann Besatzung wurde dem Peilboot eine eigene

Marine-Schiffspost Nr. 85

zugeteilt, die jedoch nie in Gebrauch genommen wurde und vermutlich vor der Übernahme des Schiffes durch die Japaner vernichtet wurde.

Der Reiseweg von „Peilboot III“ von Tsingtau aus konnte von Kapitän Crüsemann nicht genau rekonstruiert werden, auch das „Marine-Verordnungsblatt“ von

**Kommando
S. M. Peilboot III**
B. Nr. 105.



3. Ober. I. Mar. Division

Kiel.



Marinesache!

Dienstbrief des „Peilbootes III“, gestempelt am 1. August 1914 auf „Scharnhorst“ mit dem Marine-Schiffspost-Stempel Nr. 16, schon in Truk an Bord genommen, später in Ponape vergraben.

1914 gibt keine Auskunft. Lediglich aus vorhandener Post ist folgende Route herauszufinden:

- 15. 4. 1914 Tsingtau ausgelaufen
- 17. 4. 1914 Nagasaki
- 28. 4. 1914 Saipan eingelaufen
- 30. 4. 1914 Saipan ausgelaufen
- 6. 5. 1914 Truk eingelaufen

Während die Besatzung von „Peilboot III“ Vermessungsarbeiten ausführte, lief am 13. August 1914, von Yap kommend, der Reichspostdampfer „Coblentz“ in Truk ein und informierte den Kommandanten des Peilbootes, Oberleutnant zur See Hormel, über den Ausbruch des Krieges. Bis auf drei Mann wurde die Besatzung von SM „Peilboot III“ an Bord des Dampfers „Coblentz“ genommen, der am Tage darauf das Truk-Atoll wieder verließ und zurück nach Yap fuhr.

Sämtliche Post der 16 Mann der Besatzung des Vermessungsschiffes wurde, weil die bordeigene Marine-Schiffspost-Ausrü-

stung mit dem Stempel Nr. 85 nie verwendet wurde, bei der Postagentur in Truk aufgegeben, und dort bekam sie auch den üblichen Tagesstempel.

Lediglich ein Brief, eine unfrankierte Dienstsache, wurde bisher bekannt, der am 1. August 1914 auf SMS „Scharnhorst“ gestempelt ist und zusammen mit der anderen vorhandenen Post des „Ostasiatischen Kreuzergeschwaders“ des Grafen Spee in Ponape vergraben wurde.

Zusammen mit aller anderen „vergrabenen Post“ kam auch dieser Dienstbrief erst 1923 in Deutschland an. Deutlich sind die Spuren der jahrelangen feuchten Lagerung zu erkennen. Wie alle anderen Dienstbriefe aus dieser spät in der Heimat eingetroffenen Post, hat auch dieser auf der Rückseite das Verteilerzeichen des Reichsmarineamtes: „A I“, das in Berlin handschriftlich auf den Rückseiten der dienstlichen Schreiben angebracht wurde.

Schlimgen, Beuel

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.