



# Berichte

## FÜR KOLONIALBRIEFMARKEN- SAMMLER

---

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher  
Kolonialpostwertzeichen e. V.  
im Bund Deutscher Philatelisten e. V.

---



---

### DEUTSCHE POST IN CHINA

---

#### Kaiserlich Deutsche „Feldpoststation No.6“ im Boxer-Aufstand 1901

Von „esbe“

Am 16. November 1900 erreichten während der Kämpfe beim Boxer-Aufstand die ersten deutschen Truppenkontingente mit einer in französischem Besitz befindlichen Eisenbahn die chinesische Ortschaft Tingschou. Zwar war die Bahnstrecke streckenweise stark zerstört – auch waren Deutsche auf anderen Routen bis Paotingfu marschiert – es war jedoch ein schnelles Vordringen; auch französische Truppen kamen mit in dieses chinesische Kampfgebiet, über 140 Kilometer westlich von Paotingfu. Von Tingschou aus stieß kurz darauf deutsche Kavallerie und Artillerie bis Fuping vor.

Ab Februar 1901 unternahmen die Soldaten des „Ostasiatischen Expeditionskorps“ von Fuping aus Vorstöße bis zur Chinesischen Mauer. Der Antsuling-Paß, die Verbindung zur Provinz Schansi, wurde besetzt, die kleinen Orte Lungtsüankwan und Tschantschönning genommen. Im März kam es noch einmal zu schweren Kämpfen direkt an der Großen Mauer, die für beide Seiten verlustreich waren.

An den Kämpfen waren Truppen des II. Bataillons des 4. Regiments mit der 5., 6., 7. und 8. Kompanie beteiligt. Auch die 1. Kompanie des 3. Regiments (berittene Infanterie), die 2. Kompanie der Pioniere sowie zwei Züge des Reiter-Regiments. Befehlsgemäß wurden die Gefechte aber nicht bis in die Provinz Schansi ausgedehnt. Am 29. März 1901 gab das deutsche Armee-Oberkommando in Peking bekannt:

„Der an den Gebirgspässen in Schansi kommandierende chinesische General Ma-dschin-yne hat den in Fuping stehenden Major von Montgelas, Kommandeur des II. Bataillons des 4. Ostasiatischen Infanterie-Regiments, um eine Zusammenkunft gebeten, in der deutscherseits am 19. d. M. nachstehende Bestimmungen für die Gegend westlich von Paotingfu bewilligt worden sind:

1. Die chinesischen Truppen halten sich 60 Li (ein Li = 575,5 m) westlich der Großen Mauer entfernt.
2. Die deutschen Truppen werden bei Einhaltung dieser Verpflichtung nicht weiter als 40 Li über die Große Mauer hinaus vorgehen.
3. Die neutrale Zone von 20 Li darf von keiner Seite, auch nicht von kleinen Abteilungen und Patrouillen, betreten werden."

Daraufhin blieben am Antsuling-Paß, in Tschangtschönning, Lungtsüankwan, Fuping und Tingtschou nur kleine deutsche Einheiten zurück, die aber bald feststellten, daß trotzdem Boxer in der neutralen Zone operierten.

Zur Vertreibung dieser Chinesen erfolgte vom Oberkommando in Peking am 15. April 1901 der Befehl zur Absendung von Verstärkungen in den Raum von Fuping. Daraufhin rückte am 17. April 1901 das II. Bataillon des 1. Ostasiatischen Infanterie-Regiments mit einem Teil seiner Waffen und Ausrüstungen ab.

Das Bataillon wurde am 17. April 1901 auf dem französischen Bahnhof Peking (Chi-men) verladen. Der Eisenbahntransport lief noch am selben Tag in Paotingfu ein. Dort kam es zu Stockungen und wegen Streckenschwierigkeiten wurde der Transport auf drei im Abstand von zehn Minuten abfahrende Züge verteilt und auf der wieder instandgesetzten Trasse bis Tingtschou weitergeleitet. Ankunft dort am späten Nachmittag. Die Entladung der Truppen und Fahrzeuge begann sofort, dauerte aber bis zum nächsten Tag. Die Soldaten dieses Regiments blieben in Tingtschou sowie im südwestlich davon gelegenen Ort Tsung-tin-dia.

Die schon im Gebiet von Fuping stehenden deutschen Einheiten des II. Bataillons des 4. Ostasiatischen Inf.-Regiments wurden in der Zeit darauf erneut zur Bekämpfung von Boxern eingesetzt. In folgenden Orten waren sie stationiert:

**Stab:** Fuping

**5. Kompanie:** in Lungtsüankwan, einer kleinen Militärstadt an der Großen Mauer an der Grenze zur Provinz Schansi

**6. Kompanie:** in Fuping, ein Zug der 6. Kompanie in Tang-sien, wo ein Nachschub-Depot eingerichtet wurde

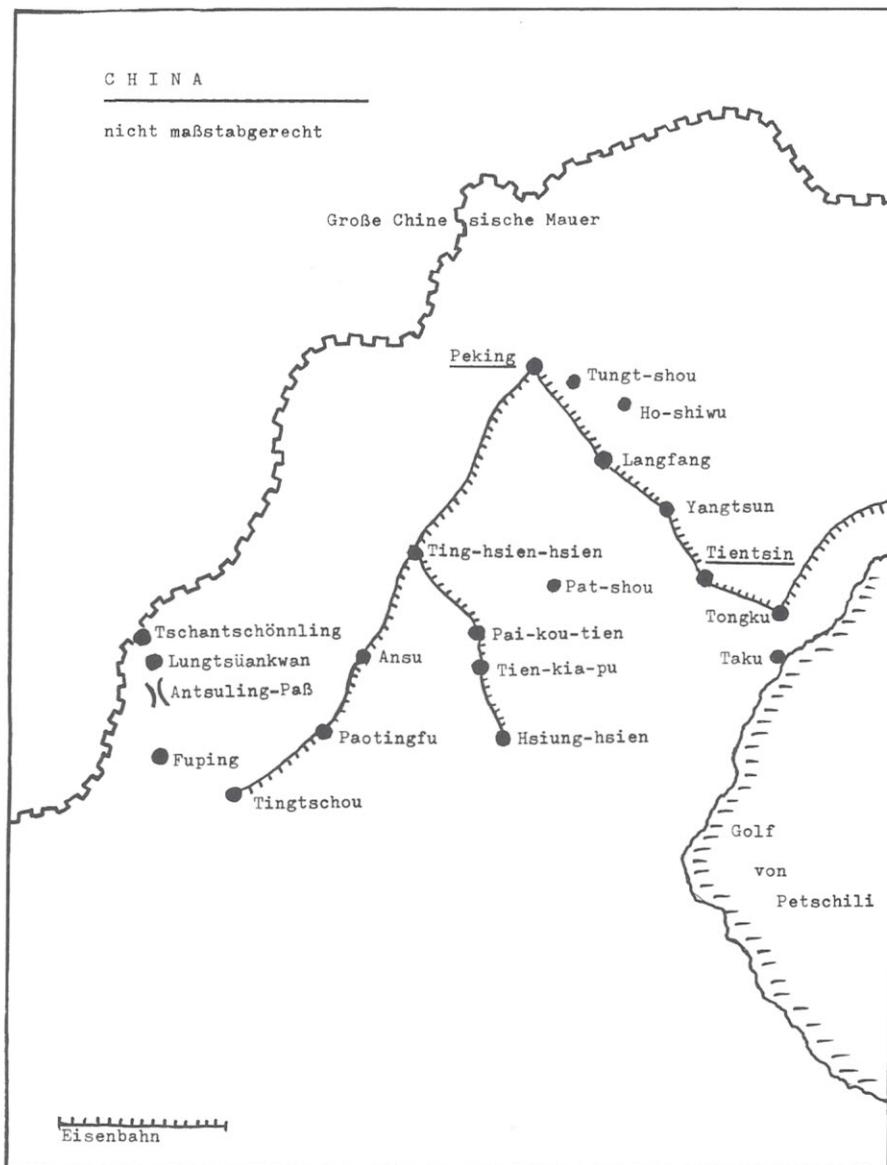
**7. Kompanie:** nahe beim Antsuling-Paß (untergebracht in einem Tempel) zur Bewachung des Passes sowie der Straße in Richtung Lungtsüankwan und Tschantschönning

**8. Kompanie:** Fuping

**Reiterzug:** dem II. Bataillon unterstellt, in einem chinesischen Tempel zwischen Lungtsüankwan und Tschantschönning

**Bagage:** Fuping, Tingtschou und Paotingfu.

Das Bataillon war auf 135 Kilometer auseinandergezogen, was besondere Schwierigkeiten bereitete. Allerdings bestanden wegen der Feld-Telegraphen-Stationen in Fuping und Lungtsüankwan gute Verbindungen nach Paotingfu und somit nach Peking und Tientsin. Auf dem Antsuling-Paß und in Tschantschönning wurden Heliographen-Stationen eingesetzt.



Die schwierige Schreibweise der chinesischen Ortsnamen ist immer wieder Ursache von Verwechslungen und Irrtümern. Selbst auf amtlichen Landkarten sowie in der Literatur kommt es vor, daß bis zu vier verschiedene Schreibweisen eines Namens verwendet werden.

## Der Rückmarsch

Die letzten militärischen Aktionen gegen chinesische Truppen an der Grenze zur Provinz Schansi waren am 23./24. April 1901. Am 21. Mai kam in Fuping der telegraphische Befehl an, daß alle deutschen Truppen zurückgezogen würden. Die Rückverlegung begann am Pfingstdienstag, dem 28. Mai 1901, aber es dauerte noch eine Zeitlang, ehe der letzte Mann abmarschiert war. Das genaue Datum der Räumung Fupings und Tingschous ist nicht bekannt. Ab Tingschou wurde wieder die chinesische Eisenbahn benutzt, die über Paotingfu (geräumt am 7. Juli) bis Peking und Tientsin führte.

## Der Feldpost-Stempel No. 6

Das „Marine-Expeditionskorps“ für China (gemäß „Marineverordnungsblatt“ Nr. 12 vom 26. Juni 1900, Seite 200) wurde aus dem I. und II. Seebataillon zusammengestellt und verließ Wilhelmshaven auf den beiden gehartherten Dampfern

„Wittekind“ und „Frankfurt“

am 3. Juli 1900. Die Ankunft auf Taku-Reede erfolgte am 15. August, (4.45 nachmittags), das Ausladen der 2.528 Soldaten, 6 Geschütze und 46 Wagen dauerte bis zum 24. August 1900.

Dem „Marine-Expeditionskorps“ waren zur postalischen Versorgung Ausrüstungen für eine

„Kais. Deutsche Feldpost-Expedition“

mit fünf „K.D. Feld-Poststationen“

mitgegeben worden. Diese hatten Feldpoststempel mit entsprechendem Text für die Stationen No. 1 bis 5, von denen die ersten drei am 2. und 3. September 1900 ihren Dienst aufnahmen.

Das Feldpostpersonal wurde aber erst später von Berlin aus nach China geschickt und fuhr mit dem fahrplanmäßigen Reichspostdampfer „Preußen“ ab Genua am 6. August 1900, nachdem ein Feldpostsekretär schon mit Reichspostdamfer „Prinz Heinrich“ am 23. Juli 1900 (ebenfalls von Genua aus) vorausgefahren war (siehe auch „Crüsemann-Handbuch I, Seite 534 und 613). Mit RPD „Preußen“ gelangten nach China:

1 Feldpost-Obersekretär, 7 Feldpost-Sekretäre, 3 Feldpost-Schaffner

denen am 6. August 1900 mit dem Reichspostdamfer „Hamburg“ weiteres Personal für die Feldpoststationen folgte:

2 Feld-Postillione und 9 Trainsoldaten.

An Ausrüstungen für die deutsche Feldpost waren

3 Feldpostwagen, 2 zweispännige Briefpostwagen und 1 Requisitenwagen

mitgenommen worden. Die drei Feldpostwagen hatten die weit sichtbare große Aufschrift „Kais. Deutsche Feldpost“. Am 2. Oktober 1900 wurden weitere 8 Feldpost-Sekretäre und 5 Feldpost-Schaffner sowie am 27. November 1900 noch einmal 8 Feldpost-Sekretäre, 8 Feldpost-Schaffner und 6 Feld-Postillione ins Kampfgebiet geschickt. In der Literatur ist ausdrücklich erwähnt, daß bei den Feld-Postillionen auch Bayern waren.

Am 21. September 1900 waren zusätzliche fünf „K. D. Feld-Poststationen“ nach China geschickt worden, weil inzwischen dort die Truppen des „Ostasiatischen Expeditionskorps“ entweder schon eingetroffen waren oder noch erwartet wurden. Diese fünf Stationen hatten die Ausrüstungen mit Stempelnummern

„K. D. Feld-Poststation“ No. 6 bis 10

und konnten vorerst in Reserve bleiben. Erst ab 2. November 1900 kam der erste in Benutzung (No. 7 in Paotingfu), die anderen blieben bis Mai 1901 unbenutzt.

Stempel No. 6 kam zur einzigen während der Kämpfe des Boxer-Aufstandes eingesetzten mobilen Feldpoststation, die die am 17. April 1901 vom Bahnhof Peking abfahrenden deutschen Truppen begleitete:



Die Feld-Postillione der Station No. 6 waren aus Bayern, weil auch die Soldaten, die ins Hochgebirge an der Grenze zur Provinz Schansi geschickt wurden, Bayern waren.

---

Für den Ernstfall waren seit Jahren von der Kaiserlichen Reichspost „Feldpostämter“ vorbereitet, die in größeren, aus starkem Holz gefertigten Kisten mit entsprechenden Aufschriften verpackt waren. Im Buch „China, Schilderungen aus Leben und Geschichte, Krieg und Sieg“ von Joseph Kürschner, Deutsche Kriegerbund-Buchhandlung, Berlin (etwa 1903 aufgelegt) ist über die Zusammenstellung berichtet:

„. . . An Material wurde die vollständige Ausrüstung für ein Feldpostamt mitgenommen. Diese besteht aus Feldstühlen, aus aufklappbaren einfachen Tischen, aus Postbeuteln, Schreibblechen, Postschildern, Stempelkästen mit Stempeln, großen Falttaschen aus Drell (die beim Sortieren der Briefschaften an die Wand gehängt werden können), und anderen für den Postdienst unumgänglich notwendigen Dingen. Dieses Material für ein Feldpostamt ist mit außerordentlichem Geschick und nach allen Erfahrungen der Praxis in wenige Koffer und Kisten verpackt, die selbst noch als Behälter und Sitzgelegenheiten dienen können. An Ort und Stelle ist in wenigen Minuten die ganze Einrichtung ausgepackt, das Postschild vor die Tür gehängt, und der Betrieb kann beginnen.“

Bei dieser Aufstellung ist vergessen, daß auch Feldpostkarten-Vordrucke vorhanden waren. Auch über mitgenommene Briefmarken fehlen Verlautbarungen. Doch war die Feldpost meist portofrei.

---

## Deutsche Feldpost in China

von O. Gerlach

Abbildung entnommen dem Buch „China – Schilderungen aus Leben und Geschichte, Krieg und Sieg. Ein Denkmal den Streitern und der Weltpolitik“

von Josef Kürschner

Deutsche Kriegerbund-Buchhandlung, Berlin (etwa 1903) – (Abbildung auf Seite 1394)



### Die „mobile“ Feldpoststation

Die Durchsicht mehrerer dicker Aktenbündel der früheren Kaiserlichen Reichspost, die Feldpost in China betreffend, ergab keinen Aufschluß über den genauen Zeitpunkt der Einrichtung und Schließung der Feldpoststation No.6. Lediglich einige Bemerkungen lassen erkennen, daß vom Oberkommando des Expeditionskorps für die Verstärkungen, die am 17. April 1901 in Peking verladen wurden, ein Feldpostwagen angefordert worden war, der am 18. April 1901 in Tingschou ankam. Desweiteren ist aus den Unterlagen herauszulesen, daß dieser Feldpostwagen am 25. Juli 1901 wieder nach Tientsin zurückkam, nachdem er vorher zur Reparatur in einer Feldschmiede stand.

Sicher haben diese Datenangaben, der 17./18. April und der 25. Juli 1901, dazu geführt, daß schon in „Post und Telegraphie“ (Jahrgang 1903) die Öffnungs- und Schließungszeiten der Feldpoststation No.6 an diesen Tagen vermutet wurden. Sie wurden danach in weiteren Artikeln und Büchern übernommen.

Ein weiterer Vermerk in den Postakten, daß schon Ende Juni das Pferdegespann des Feldpostwagens in Peking zurückgelassen werden mußte, läßt vermuten, daß die Feldschmiede, in der der Postwagen repariert wurde, ebenfalls in Peking war. Er läßt aber auch Zweifel über das bisher immer genannte Datum der Schließung der Feldpoststation No.6 (25. Juli 1901) aufkommen. Die Feldpoststation No.7 in Paotingfu war schon am 7. Juli 1901 geräumt, da ist mit Sicherheit die Feldpoststation No.6 samt dem Feldpostwagen schon vorher aus Fuping und Tingschou abgezogen worden.

## Die Öffnungszeiten der Feldpoststation No. 6

Die alten Unterlagen der Kaiserlichen Reichspost sagen zwar aus, daß der Feldpostwagen mit der Feldpoststation (und dabei kann es sich nur um No. 6 gehandelt haben) am 17. April 1901 in Peking auf dem französischen Bahnhof verladen wurde – es ist aber nichts darüber zu finden, daß schon am Tag darauf der Dienst mit der Annahme von Feldpost begonnen hätte. Der Feldpostwagen war mit zwei Pferden bespannt und wurde von bayerischen Beamten begleitet. Auch die Ankunft in Tingtschou am 18. April 1901 ist aus den Akten zu ersehen. Danach ist nur noch gemeldet, daß der Feldpostwagen am 25. Juli 1901 wieder in Tientsin angekommen ist. Die Rückfahrt von Fuping aus bis Tingtschou war beschwerlich und mußte über schlechte chinesische Straßen gehen, von Tingtschou aus bis Peking wurde die Eisenbahn benutzt.

Über die Verwendungszeiten des Feldpoststempels No. 6 gibt es in der Literatur verschiedene Angaben, die sich zum Teil widersprechen:

### Friedemann-Handbuch, Auflage 1922

18. 4.– 4. 5. 1901 = Tingtschou

16. 5.–25. 7. 1901 = Fuping

von anderer Seite wird berichtet

20. 5.– 2. 6. 1901 = Lungtsüanking, dann geschlossen

### Dr.-Ey-Handbuch, Auflage 1964

18. 4.– 4. 5. 1901 = Tingtschou

5. 5.–25. 7. 1901 = Fouping

17. 5.–25. 5. 1901 = Langtsuanking

### Friedemann/Dr. Wittmann, Auflage 1967

18. 4.– 4. 5. 1901 = Tingtschou

5. 5.–15. 5. 1901 = auf dem Marsch

16. 5.–25. 7. 1901 = Fuping

Dr. Ey gab die Schreibung der Ortsnamen nicht so an, wie vor ihm Konrad Starke und Altmeister Friedemann.

Wieder andere Öffnungszeiten meldet der „Michel“-Katalog (z.B. Ganzsachenkatalog 1975 und Deutschland-Spezialkatalog 1980/Seite 871), wo folgendes angegeben ist:

### Michel-Kataloge

18. 4.– 4. 5. 1901 = Tschingtschou

5. 5.–16. 5. 1901 = Fouping

17. 5.–25. 5. 1901 = Langtsouanking

Nur die angebliche Verwendungszeit in „Tschingtschou“ stimmt mit den Angaben von Friedemann, Dr. Ey und Dr. Wittmann überein, allerdings ist der Ortsname anders geschrieben. Das Spätdatum vom „25. 5. 1901“ scheint ein Druckfehler zu sein, der sich über Jahre behaupten konnte. Auch der dritte Ortsname ist in einer abweichenden Schreibweise angegeben.

## Die „Posttage“ der Feldpoststation No. 6

Unser Mitglied Dr. Hans-Peter Frings aus Cochem an der Mosel hat es unternommen, über 24 Jahre lang – von 1960 bis heute – die Auktionskataloge zu beobachten und alle Feldpostkarten und -briefe zu registrieren, die in diesen Jahren angeboten wurden und die mit Feldpoststempel No.6 entwertet sind. Er hat darauf geachtet, daß nur wirkliche Bedarfsstücke notiert wurden, die auch zum Teil mehrfach verkauft werden konnten, hier in der folgenden Aufstellung aber natürlich nur einmal gezählt sind. So lassen sich leicht die „Posttage“ feststellen:

April	Mai	Juni	Juli
	1. = K K	1. = K K K	1. =
	2. = K K	2. =	2. =
	3. =	3. = K	3. =
	4. =	4. =	4. =
	5. =	5. =	5. =
	6. =	6. =	6. =
	7. =	7. =	7. =
	8. =	8. =	8. =
	9. = B	9. =	9. =
	10. =	10. =	10. =
	11. =	11. =	11. =
	12. =	12. =	12. =
	13. =	13. =	13. =
	14. =	14. =	14. =
	15. = B	15. =	15. =
	16. = K K K K K	16. =	16. =
	17. = K B B	17. =	17. =
18. =	18. = K K K K B B B B B K K	18. =	18. =
19. =	19. = K	19. =	19. =
20. =	20. = K B	20. =	20. =
21. =	21. = K K K B B B K K B B	21. =	21. =
22. =	22. =	22. =	22. =
23. =	23. = K K	23. =	23. =
24. =	24. = K B	24. =	24. =
25. =	25. =	25. =	25. =
26. =	26. = B	26. =	
27. =	27. =	27. =	
28. =	28. = K K K K K	28. =	
29. =	29. =	29. =	
30. =	30. = K B B	30. =	
	31. = K K		

K = Feldpostkarte  
B = Feldpostbrief

Lose Marken mit Teilen des Feldpoststempels der Station No.6 wurden zwar auch registriert, sind hier aber nicht aufgeführt. Bei versteigerten Briefstücken, geprüft und mit absoluter Sicherheit echt, befand sich auch ein Feldtelegramm-Abschnitt mit einer 2-Mark-Marke (Michel-Nummer 37/f).

Auf einigen Postkarten sowie Briefen ist vom Absender eine handschriftliche Ortsangabe angegeben. So kann man erkennen, woher der Beleg stammt. Man kann aber auch sehen, wo die Feldpost arbeitete, wenn handschriftliches Datum und Datum im Poststempel nicht zu sehr auseinanderklaffen:

Stempel-Datum:	Ortsangabe	Handschriftliches Datum oder andere Angaben
2.5.	Ling-Shen	ohne Ankunftsstempel
15.5.	Fuping	ohne handschriftliches Datum
16.5.	Lu-tshia-tshwang	11.5.1901
16.5.	Fuping	15.5.1901
16.5.	Große Mauer	16.5.1901
17.5.	Fuping	20.5.1901 (Vorausstempelung)
18.5.	Tschang-tschön-ling	14.5.1901
18.5.	Fuping	
19.5.	Tschangtschöngling	17.5.1901
21.5.	Lung-tsüan-kwan	21.5.1901 (s. Abbildung)
21.5.	Lungtsüankwan	ohne handschriftliches Datum
23.5.	Lungsüenkwan	24.5.1901 (Vorausstempelung)
23.5.	Fuping	22.5.1901
28.5.	Fuping	18.5.1901
3.6.	Fuping	3.6.1901
3.6.	Fu-ping	3.6.1901

Bei zwei Belegen liegt das handschriftliche Datum später als das Tagesdatum im Feldpoststempel; man muß vermuten, daß es sich um Vorausstempelungen auf Feldpostkarten-Vordrucken handelt, die an die Soldaten verteilt und später wieder eingesammelt wurden.

Die anderen ausgewerteten Postkarten und Briefumschläge hatten keinerlei Ortsangaben im Absender, der meist nur aus dem Namen (oft mit Dienstgrad) und dem Trupenteil bestand. Auch hatten nur knapp die Hälfte der Belege den „Soldatenstempel“ (in Kastenform) als Bestätigung der Feldpostfreiheit. Bis auf die Feldpostkarte vom 2. Mai 1901 aus Ling-Shen hatten alle Feldpostbelege (auch die hier nicht genannten) einen Ankunftsstempel.



21. Mai 1901: Stempeldatum und handschriftliches Datum bei der Ortsangabe Lung-tsun-kwan sind gleich. Das läßt vermuten, daß der Feldpostwagen am 21. Mai in diesem Ort war.

Lung-tsun-kwan, am 21. 5. 01.  
 L. A.! Wie immer auf der Straße  
 Mitbringerung des Buches ist die  
 Capitul. Schriftstücke des 15. Jhdts  
 Zu dem ich mich Hoffe bei der  
 Aufnahme zum 15. Jhdts. Buch.  
 Galt. es den mir jetzt bald  
 An dem dem Zeitpunkt und  
 Part. von dem Zeitpunkt  
 und wie es ist. In dem  
 In dem mit dem Zeitpunkt  
 im Jahre 15. Jhdts. von dem  
 Anfang 15. Jhdts. in dem  
 15. Jhdts.  
 L. A. in dem 15. Jhdts.

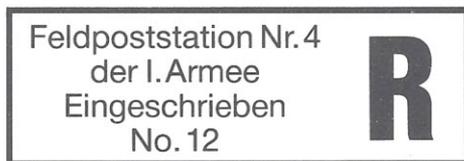
Die vordringlichste Aufgabe der Feldpoststation No.6 war es, aus der Heimat angekommene Post (Briefe, Karten und eine Menge Päckchen und Pakete) zu den an der Großen Mauer an der Grenze zur Provinz Schansi stehenden Truppen zu befördern sowie Post anzunehmen.

Bei den Fahrten ab Fuping bis Lungtsüankwan, die mehrere Male durchgeführt wurden (die Distanz zwischen beiden Orten betrug etwa 20 Kilometer) und die sehr mühsam waren, weil sie durch Hochgebirge und über den Antsuling-Paß führten, ist Post angenommen worden. Der Paß wurde durch Soldaten der 7. Kompanie gesichert, deren meiste Kameraden aber in Tschangtschönning, direkt an der Chinesischen Mauer, stationiert waren. Auch in Tafaling, Lungwanmiau, Tungwali und Pali gab es Relaisposten mit wenigen Männern (alle Orte an der Straße von Fuping zur Großen Mauer).

Mitte März 1901 war zwischen Paotingfu und Tschang-Tschönn eine Feld-Telegraphenlinie gebaut worden, die mehrfach von Boxern zerstört und als Folge davon von deutschen Soldaten besonders bewacht wurde. Vorübergehend gab es sogar eine Fernsprechverbindung zum Antsuling-Paß und nach Tschang-Tschönning. Meist aber waren die Heliographen zuverlässiger, die von den Truppen der „Korps-Telegraphen-Abteilung“ bedient wurden.

### Die Postdienste

Außer Feldpostkarten und -briefen konnte man bei der Feldpoststation No.6 auch frankierte Post sowie Telegramme aufgeben. Weitere Postdienste sind nicht bekannt und es liegen auch bisher keine Belege vor. Desgleichen wurde bisher nur ein einziges Einschreiben gefunden, gestempelt am 19. Mai 1901 und frankiert mit einmal 10 Pf und einmal 20 Pf (Germania-Reichspost ohne Aufdruck). Die Postkarte, zusätzlich als „Feldpostkarte“ gekennzeichnet, hat einen provisorischen R-Zettel

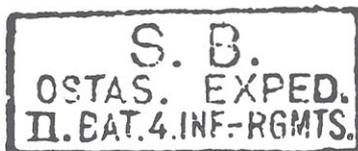


bei dem die Ziffer „4“ in der ersten Druckzeile handschriftlich mit einer „6“ berichtigt ist. Weil die Registriernummer 12 ist, kann man annehmen, daß mit No. 1 begonnen wurde. Der Absender, Leutnant Freiherr von Pechmann, war dem Stab des II. Bataillons/ 4. Ostasiatischen Infanterie-Regiments als Dolmetscher zugeteilt. Der damals vorgeschriebene Ankunftsstempel in Deutschland (Erlangen 9. Juli 01) ist vorhanden. (siehe Abbildung auf Seite 1400!)



### Soldaten-Briefstempel

Ein Teil der registrierten Belege, die mit dem Feldpoststempel No.6 gestempelt sind, hat den eigentlich immer erforderlichen Soldaten-Briefstempel, der nur in Fuping beim Stab des „II. BAT./4. INF.-RGMTS.“ auf Briefen und Karten angebracht worden sein kann und der die Portofreiheit bestätigte:



Aus der Zeit nach Anfang Mai 1901 ist dieser Soldaten-Briefstempel immer schwarz. Vorher wurde er auch schon in violetter und roter Farbe verwendet. Der älteste vorliegende Abschlag befindet sich auf einem Feldpostbrief, der am 11. August 1900 auf dem Transportdampfer „Phönicia“ mit dem Marine-Schiffspost-Stempel No.53 gestempelt ist. Dieses Schiff brachte ca. 1800 Soldaten von Deutschland nach China, darunter auch die Bayern des II. Bataillons/4. Infanterie-Regiments.

### Besonderheiten:

**25. Juli** In der Literatur ist ein weiterer Beleg vom 25. Juli 1901 gemeldet, wobei aber nicht bekannt ist, ob es eine Feldpostkarte oder ein Feldpostbrief war. Der angegebene Absendeort soll Lungtsin gewesen sein. Dieses Stück ist in der Liste nicht aufgeführt, es wurde seit der Meldung in der Literatur (zwischen den beiden Weltkriegen) nie wieder erwähnt. Vermutlich aber handelt es sich um einen Irrtum.

## **Blankokarten**

**3. Juni** Mit diesem Datum liegt eine Anzahl Leerkarten vor mit Stempel „K.D. Feld-Poststation No.6“, von denen ebenfalls eine Anzahl auf Auktionen angeboten und verkauft wurden. Teils hatten diese Karten, vermutlich nachher aufgeschriebene Adressen und Mitteilungen, keine aber hatte den vorgeschriebenen Ankunftsstempel. Andere Daten auf Leerkarten sind wahrscheinlich „Vorausabstempelungen“.

## **Briefstücke**

Im Lauf der Jahre wurden auch einige Briefstücke mit Stempelabschlag No.6 (mit verschiedenen Daten, auch solche, die auf echten Ganzstücken nicht vorliegen) über Auktionen verkauft. Obwohl diese Briefstücke nicht geprüft waren, kann man nicht ohne Beweise behaupten, sie seien falsch gewesen. Doch schon Altmeister Dr. Ey, auch Max Münzer, Heinrich Brönnle und andere sagten und schrieben, daß man solche Dinge „nur auf eigene Gefahr“ erwerben könne. Es ist nachgewiesen, daß der Feldpoststempel No. 6 nach Außerdienstnahme zu Gefälligkeitsabstempelungen mißbraucht wurde. Aber da teilte er nur das Schicksal vieler anderer seltener Stempel der Deutschen Post in China.

## **Weitere 15 Karten mit Stempel No.6 gefunden**

Die auf den vorhergehenden Seiten gedruckte Abhandlung über das Vorkommen von Feldpostbelegen mit dem Poststempel No.6 war schon fertig und abgeliefert, als eine vollständige Korrespondenz eines Kriegers auftauchte, die er während des Boxer-Aufstandes geschrieben hatte und die

### **15 Karten mit Feldpoststempel No. 6**

sowie weitere mit Stempel No.7, der Feldpoststation, die in Paotingfo stationiert war, enthielt. Diese Belege bestätigen die schon in der Tabelle aufgeführten „Posttage“ (zehn Karten sind in der Tabelle eingefügt, weitere fünf standen zur Auswertung nicht mehr zur Verfügung).

Die Karten haben auf den Vorderseiten eine handschriftliche Numerierung ab Nr.84 bis 98. Trotz verschiedener Aufgabe-Stempeldaten ist das Datum in den Ankunftsstempeln bei mehreren Karten gleich, einige haben auch keinen Ankunftsstempel.

Einige Karten zeigen ein handschriftliches Datum, das später als das Stempeldatum ist. Das bestätigt die Vermutung, daß „vorausgestempelte“ Karten an die Truppe verteilt und nach Beschriftung wieder eingesammelt wurden.

Das späteste Datum einer Karte mit Feldpoststempel No.6 ist vom 28.5.1901, die nächste Karte ist dann mit dem Feldpoststempel No.7 entwertet. Ein Beweis, daß die Feldpoststation No.6 lange vor dem 25.7.1901 geschlossen wurde, ist das aber noch nicht.

Dr. Frings

## **Zusammenstellung der in der Provinz Petschili stehenden alliierten Streitkräfte zur Niederwerfung der chinesischen Aufständischen.**

Abschrift der Veröffentlichung in der „Pekinger Deutschen Zeitung“ vom 21. April 1901 (Nr. 16)

### **Deutschland**

**Peking:** Armee-Oberkommando, I. Infanterie-Brigade ohne 9. Kompanien des 1. und 2. Infanterie-Regiments; Jäger-Kompanie; 2. Reiter-Eskadron; I. Feld-Artillerie-Abteilung mit Marine-Feldbatterie, Marine-Pionierkompanie und Marine-Infanterieregiment.

Davon detachiert:

4. Kompanie des 2. Infanterie-Regiments nach Tschangping;  
eine Kompanie des Marine-Infanterie-Regiments nach Tung-tshou, Matou, Ho-shi-wu;  
je ein Zug der 7. Gebirgs-Batterie nach Matou und Yangtsun.

**Paotingfu:** II. Infanterie-Brigade ohne 9. Kompanie des 4. Infanterie-Regiments; eine Reiter-Eskadron; II. Feld-Artillerie-Abteilung; 2. Pionier-Kompanie.

Davon detachiert:

9. Kompanie des 3. Infanterie-Regiments nach Hotuo und Tien-kia-pu;  
2. Kompanie des 4. Regiments nach Pat-shou, Hsiung-hsien, Hsing-ngan-hsien und an die Etappenstraße von Tientsin nach Paotingfu;  
4. Kompanie des 3. Regiments nach Pai-kou-tien;  
5. Kompanie des 3. Regiments nach Ting-hsien-hsien und Ansu;  
3. Kompanie des 3. Regiments nach Yau-tsun-tschönn und Ta-wang-tschwang;  
8. Kompanie des 3. Regiments nach Man-tschöng;  
4. Kompanie des 4. Regiments nach Wan;  
das II. Bataillon des 4. Regiments sowie eine halbe Eskadron und die halbe Korps-Telegraphen-Abteilung nach Fuping und Lungt-süan-kwan (Relaisposten an der Straße nach Paotingfu).

**Tientsin:** Korps-Kommando; III. Infanterie-Brigade ohne die 9. Kompanien des 5. und 6. Infanterie-Regiments; Reiter-Regiment ohne 1. und 2. Eskadron; III. Feld-Artillerie-Abteilung; Stab und 1. Kompanie des Pionier-Bataillons; die halbe Korps-Telegraphen-Abteilung.

Davon detachierte:

eine Kompanie des 5. Infanterie-Regiments und die halbe 3. Eskadron nach Yangtsun;  
die andere Hälfte der 3. Eskadron nach dem Verbindungsposten Tientsin-Paotingfu.

**Tongku-Taku:** ein Bataillon schwerer Feldhaubitzen und die 3. Pionier-Kompanie.

**Shanhaikwan**  
und

**Chinwangtao:** die 9. Kompanien des 4. und 6. Infanterie-Regiments.

Außerdem:

- in Yangtsun** eine Eisenbahn-Baukompanie,  
**in Lutai** eine Eisenbahn-Baukompanie,  
**in Hanku** eine Eisenbahn-Baukompanie,  
**in Tangtshan** ein Detachement des 5. Infanterie-Regiments,  
**in Schanghai** alle 9. Kompanien des 1. und 2. Infanterie-Regiments,  
**in Tsingtau** die 9. Kompanie des 5. Infanterie-Regiments.

## Österreich

- Peking:** Expeditions-Kommando und eine Matrosen-Kompanie mit zwei Sieben-Zentimeter-Geschützen.  
**Tientsin:** eine halbe Matrosen-Kompanie, davon ein Wachkommando nach Taku detachiert.  
**Shanhaikwan:** eine halbe Matrosen-Kompanie.

---

Bei allen größeren Stäben befanden sich Offiziere der anderen alliierten Streitkräfte als Verbindungsmänner und Dolmetscher.

---

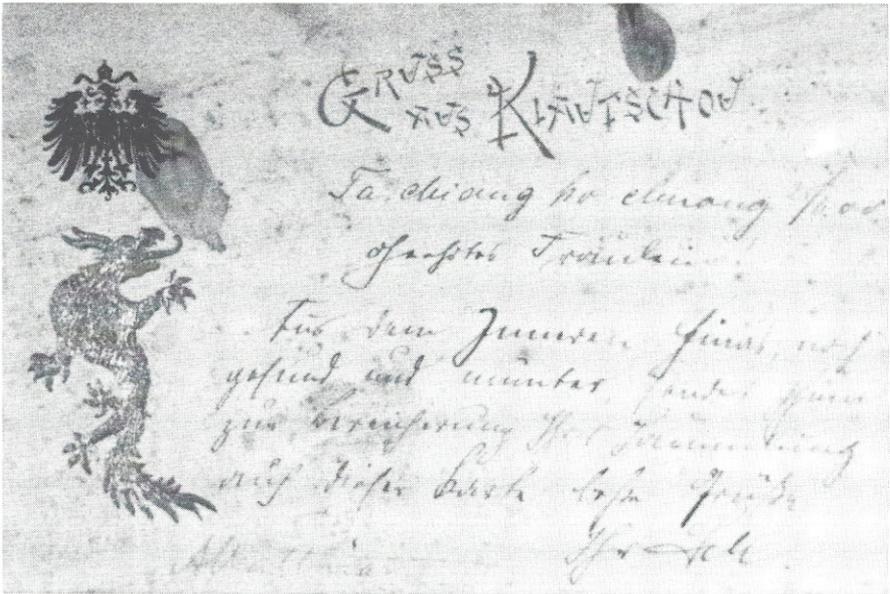
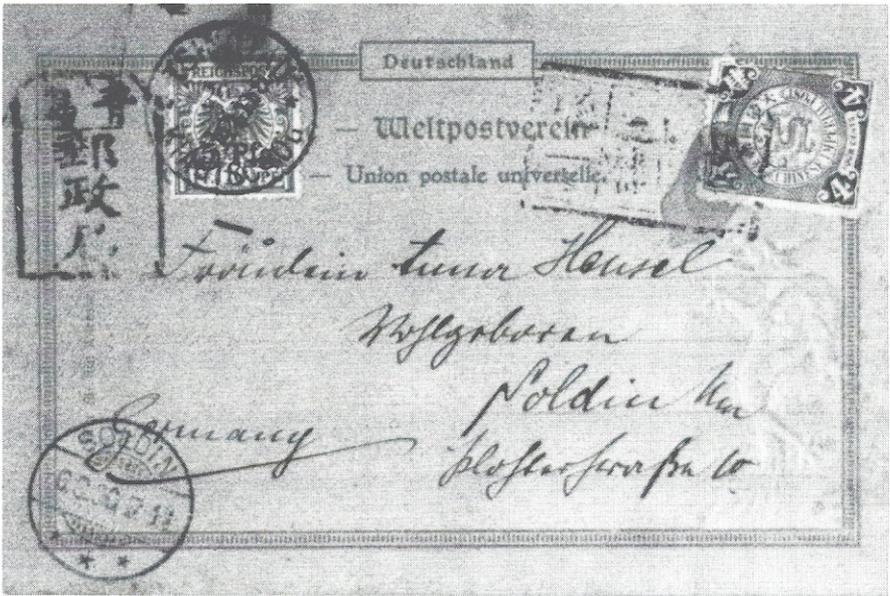
## KIAUTSCHOU

---

### Ätzflecken zur Sicherung von Marken bei Doppelfrankaturen.

Das Thema Sicherungsstempel I.P.O. und Sicherungsstrichen per Tusche wurde von unserem China-Experten Josef Schlimgen in seinem hervorragenden und ausführlichen Artikel in den Heften Nr. 72/73 unserer Berichte ausgiebig beschrieben. Nach Auskunft eines Mitgliedes des Hongkong-Circels London hat es jedoch auch die Sicherungsmethode durch Säure in Form von Ätzflecken gegeben. Für uns Sammler wenig attraktiv, da die Marken, wenn nicht gar zerstört, doch wenigstens unansehnlich wurden.

Eine Karte dieser Art der Sicherung lag mir zur Prüfung vor und erwies sich als einwandfreie Doppelfrankatur. Aufgegeben in Ta chiang po chuong am 25.6.00 aus dem chinesischen Hinterland. Portugerecht frankiert mit einer 4 Cent Marke der Kaiserl. Chin.Post und mit chinesischem Stempel entwertet. Die deutsche Marke der Doppelfrankatur, Kiautschou Nr. 1/II in Type 6, wurde mit dem Stempel Tsingtau-Kiautschou vom 29.6.00 entwertet. Beide Marken wurden durch Ätzflecken gesichert. Die Säure hat sich bei beiden Marken bis zur Kartenrückseite gelbbraun durchgefressen. Die Sicherung der chinesischen Marke ist etwas rätselhaft, könnte jedoch daher resultieren, daß die chinesische Annahmestelle ohne Stempel war und die Entwertung erst beim nächsten Postamt erfolgte. Bemerkenswert auch die Doppelfrankatur mit der 1. Aushilfsausgabe von Kiautschou, die selten anzutreffen ist.



Jürgen Kilian, Hamburg

---

## DEUTSCH-SÜDWESTAFRIKA

---

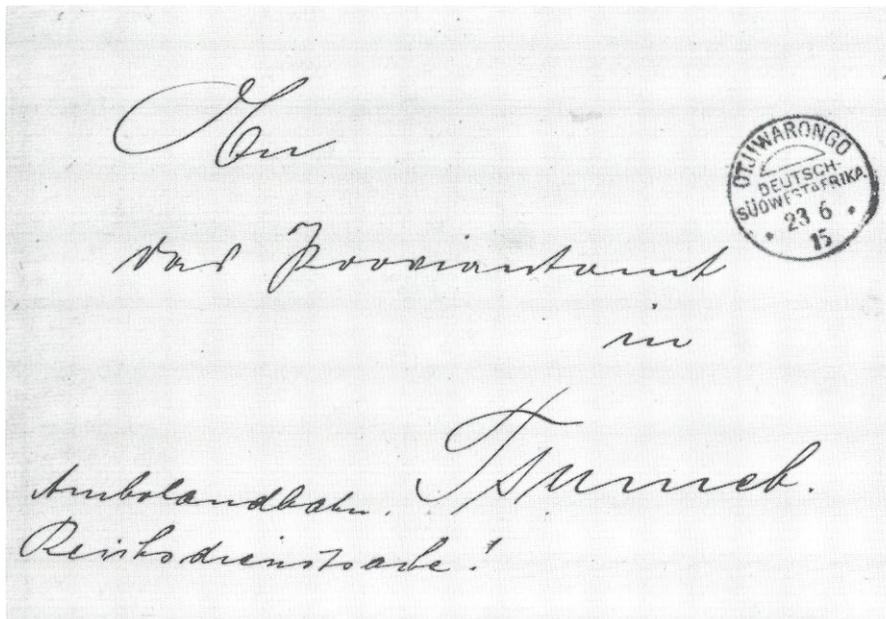
### Die Post der Ambolandbahn 1914/15

Vor einiger Zeit tauchten auf Auktionen Reichsdienstsachen oder mit Dienststempel versehene Briefumschläge der Ambolandbahn auf: ein den Sammlern gänzlich unbekannter Absender. Nirgends ist eine derartige Bahnlinie verzeichnet, nirgends eine Bahnpost vermerkt, nirgends sind, wie in der Frühzeit von 1897 – 1901, Stationen handschriftlich auf Marken eingetragen worden. Ja selbst von der Bauspitze sind derartige Behelfe nicht aufgetaucht.

In der einschlägigen Literatur ist dieses Unternehmen nicht bekannt. Auch Schmidt-Werner schweigt. Meine „Sammlerleidenschaft“ war geweckt. Ich erwarb den abgebildeten Umschlag einer Reichsdienstsache nach Tsumeb. Ordnungsgemäß befindet sich rechts oben der Aufgabestempel vom 23.6.1915 (neuer Letzttag) der Posthilfsstelle in Otjiwarongo. Ein Ankunftsstempel ist nicht vermerkt, obwohl die Poststelle Tsumeb noch bis Anfang Juli 1915 arbeitete. Man hat wohl in den letzten turbulenten Kriegstagen vor der Übergabe des Schutzgebietes auf diesen verzichtet. Rückseitig befindet sich eine Siegelverschlußmarke in Blau:

„KAISERLICH DEUTSCHES GOUVERNEMENT VON SÜDWESTAFRIKA.“

Sie demonstriert den amtlichen Charakter dieses Schreibens. Doch darauf komme ich noch zurück.



So beschloß ich, beim nächsten Besuch in Südwest der Sache nachzugehen. Ausgangspunkt war für mich der damalige Poststempel – die heutige Stadt Otjiwarongo.

Nach alten Plänen sollte Otjiwarongo (der Name stammt von den Hereros und bedeutet: Schöner Platz) zu einem Bahnknotenpunkt ausgebaut werden. Die Lage war ideal. Mitten im nördlichen Teil des Schutzgebietes, mit verhältnismäßig reichen Wasserstellen in der Nähe und an der fertigen Otavibahn lag der Ort. Er war im Jahre 1906 gegründet worden. Von hier aus sollte das fruchtbare und regenreiche Gebiet um Outjo mit seinen großen Waldbeständen dem Verkehr zugänglich gemacht werden. Und vor allem wollte man den dringend benötigten Arbeitskräften für die Diamantenfelder, für die Bergwerke und Farmen aus dem weiter nördlich gelegenen Ovamboland den Anreiz einer schnellen und gefahrlosen Anreise bieten. Viele dieser Leute schreckte der schwierige und gefährvolle Fußmarsch vom Norden nach dem Süden ab.

Geplant war, den Schienenstrang über Outjo hinaus, am Okaukwejo vorbei weiter nach Norden vorzutreiben.

Das Gouvernement hatte hier Vorhand und ergriff die Initiative. Ein Landvermesser wurde beauftragt die Linie zu vermessen. Die Mittel stellte das Gouvernement aus der Diamantensteuer zur Verfügung. Es trat somit als Bauherr und Generalunternehmer in Erscheinung. Daher die blaue Siegelverschlußmarke auf dem Dienstbrief.

Im Haushaltsplan 1914 waren die Gelder für den Bahnbau untergebracht. Im Mai 1914 begannen die Bauarbeiten. Der Poststempel des abgebildeten Briefes zeigt: noch im Juni 1915 wurde an dem Projekt gearbeitet. Die Bauspitze erreichte bei Übergabe der Kolonie den Bahnkilometer 30.

Die Südafrikaner aber hatten an dem Bauvorhaben kein Interesse. Sie stellten die Arbeiten ein. Die Pläne verschwanden in der Versenkung. Erst als die Mandatsmacht aus politischen Gründen eine große Anzahl Buren in der fruchtbaren Gegend um Outjo ansiedelte, wurde der Weiterbau dieser Verkehrsader wieder aufgenommen. Doch es blieb beim Teilausbau. In Outjo war Endstation. Für immer?

Ein weiteres interessantes deutsches Bahnprojekt stand in Planung. Von Otjiwarongo aus sollte eine Nebenlinie zu den großen und kleinen Waterbergen gelegt werden. Auch hier bereitete der 1. Weltkrieg bzw. die Mandatsmacht den Vorarbeiten ein Ende. Sie wurden nicht wieder aufgenommen.

Hans-Joachim Fischer, Wien

---

## MARIANEN

---

### **Rückdatierte Marianenstempel vom 1/1 00**

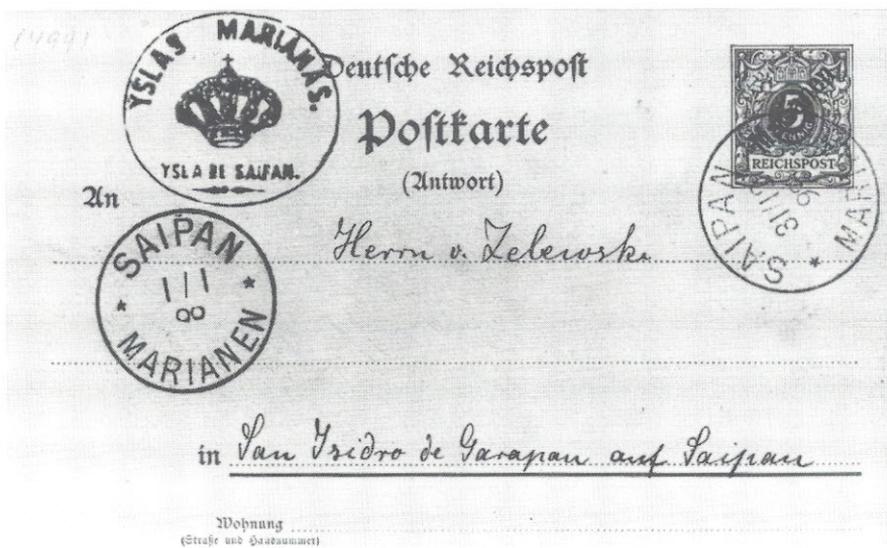
Eine Studie zu den v. Zelewski'schen Erinnerungstücken.

Der damalige Polizeimeister auf Saipan, Hugo von Zelewski, verwendete Ende Dezember 1899 auseinander getrennte Antwortkarten zu 5+5 Pfg., Form-Nr. 499 (P 3), deren erste übersandte Auflage nur 50 Stück betrug und im dortigen Postverkehr kaum benutzt wurden, ferner auch die 10 Pf.-Postkarte, Form-Nr. 399 (P 2) und fertigte sich sogenannte Erinnerungskarten an, die er seinen Bekannten in der Heimat zuschickte.

Er entwertete die eingedruckten Wertzeichen mit dem schwarzen, doch zarten Stempel SAIPAN 31/12 99 und beschrieb die Karte mit seiner Adresse Garapan, dem Ort des dortigen Bezirksamtes, bei dem er tätig war. Zur besonderen Zierde drückte er noch den ehemaligen spanischen Kronenstempel „ISLAS MARIANAS“ in violett auf. Das machte die Karte erst interessant, ein wunderbares Sylvesterdokument.

Obwohl damals den Postvorschriften gemäß ein Eingangsstempel auf ankommende Post gedrückt werden mußte – das war wohl in diesem Falle nicht notwendig –, so nahm sich v. Zelewski dazu viel Zeit. Der Ankunftsstempel wurde erst viel später auf den Karten angebracht.

Der Grund war folgender: Bis etwa Mitte Januar 1900 wurde die Bedarfspost, da die Jahrzahl „00“ aus Deutschland noch nicht eingetroffen war, mit der alten Jahrzahl „99“ gestempelt, aber handschriftlich nachweisbar bis zum 11.1.1900 in „00“ abgeändert. Nur das vorausentwertete Datum für den 27. Januar 1900, dem Geburtstag des Kaisers Wilhelm II, wurde versehentlich keine Abänderung der Jahrzahl vorgenommen. Diese Poststücke sind als einwandfreie Stücke anzusehen, sofern sie den ordentlichen Postweg gelaufen sind. Sie gehören demnach in die sogenannte Sorte I der Marianen-Einteilung.



Wohl Mitte Januar 1900 kam man nun auf den erlösenden Gedanken, das Anbringen der zeitraubenden handschriftlichen Jahrzahl fortzulassen, indem man die beiden Abstriche der „99“ einfach abschneitt. Somit waren die beiden Nullen der Jahrzahl, wenn auch etwas kleiner, geschaffen. Von nun an wurde alle Post mit diesen kleinen Nullen abgestempelt und zwar bis zum 17. August 1900, dem Ankunftstag der „München“, die u.a. die neue Jahrestype „00“ mitbrachte. Übrigens ist der letzte Stempelabschlag 17/8 00 nur einmal auf einer Postkarte als Ankunftsstempel nachgewiesen, seine Monatszahl steht auf dem Kopfe (Siehe Ber.S. 588).

Nun zu den Erinnerungsstücken des Herrn v. Zelewski. Wie gesagt, er nahm sich mit der Vervollständigung der Karten durch Anbringung des Ankunftsstempels Zeit. Das Aufdrücken mit dem rückdatierten Datum 1/1 00 wurde etwa Ende März bzw. Mai 1900 vorgenommen. In dieser Zeit tritt nämlich im Stempel „SAIPAN“ über dem „P“ der bekannte Schmutzstrich auf, der in verschiedenen Stärken von Ende März bis spätestens Mitte Juli 1900 vorkommt. Auf dieser Abbildung deutlich zu sehen.

Albert Friedemann hat diese Rückdatierung als „Fälschung“ bezeichnet. Das trifft aber nach heutigen Begriffen nicht mehr zu. Im neuen Friedemann-Handbuch III von Dr. Wittmann wurde dies mit Recht berichtigt: „Es sind Änderungen im echten Poststempel durch Verwendung unzutreffender Daten für Tag, Monat und Jahr. Da diese veränderten Stempel zwar entgegen der Dienstvorschrift, jedoch durch die zuständigen Beamten – v. Zelewski hat manchmal den Postbeauftragten Woitschek vertreten – benutzt wurden, sind die hiermit entwerteten Postwertzeichen zwar im Wert erheblich gemindert, jedoch nicht den Entwertungen mit falschen Stempeln gleichzusetzen. Soweit die Abstempelungen mit veränderten Daten **während der Kurszeit** der betreffenden Marken angebracht wurden, liegt eine zwar ordnungswidrige und daher minderwertige, jedoch nicht wertlose Abstempelung vor. Marken, die erst nach Ende ihrer Kurszeit mit rückdatierten Stempeln versehen wurden, sind natürlich wertlose Machwerke.“

In unserem Falle hat v. Zelewski keine wertlosen Stücke geschaffen, sie sind eben Erinnerungsstücke, angefertigt während der Kurszeit der Ganzsachen. Sie gehören zur Sorte II der Marianen-Einteilung. Gerade bei den Marianen ist es nicht einfach, einwandfreie von minderwertigen bzw. falschen Stücken zu unterscheiden. Aber da es Belege von Marken, die auf Brief oder lose postalisch gelaufen sehr wenig gibt, noch dazu aus der Anfangszeit des Postbetriebes, so wird mancher Sammler froh sein, wenn er Stücke der Sorte II erwerben kann. Diese sind echt als Marke mit dem echten Stempel „SAIPAN“ entwertet, nur muß der Prüfer solche Stücke auf der Rückseite mit „Sorte II“ kennzeichnen.

Fontane

---

## DEUTSCHE SEEPOST

---

### Merkwürdige Souvenirs

(Ergänzung zum Thema „Seepost-Machwerke“ in den Berichten S. 1149)

#### Vorgeschichte:

Der Postagent von Truk meldete am 29.5.1909 der Oberpostdirektion in Bremen, daß er 60 Stück Postkarten zu 10 Pfg durch die Aufschrift „5 Pfg“ umgewertet habe, da die 5-Pfg-Postkarten ausgegangen seien. Dieses Verfahren wurde für unstatthaft erklärt. Am 18. Sept. 1910 (!) meldete darauf die Postagentur in Ponape, Truk habe von den seinerzeit ausgegebenen 60 Stück umgewerteten Postkarten 24 Stück wieder eingezogen, da sich herausgestellt hat, daß diese nicht zum sofortigen Gebrauch, sondern von der dortigen Liebenzeller Mission auf Vorrat gekauft worden wären. Von den 36 verbrauchten Postkarten sind wohl noch keine aufgetaucht, auch nicht als Grußkarten von Teilnehmer der „Peiho-Expedition“, die im Dezember 1909 auf Truk weilte.

## Im August 1910

trat der verdiente Bezirksamtmann von Yap, Arno Senfft, der seit 1891 in der Südsee, zunächst auf den Marshall-Inseln und ab 1899 auf Yap die Interessen des Reiches vertrat und als Experte der dortigen Eingeborenen-sprachen galt, seinen Heimaturlaub an.

Er verließ auf dem Dampfer „GERMANIA“ der Jaluit-Linie am 1. August 1910 Yap und traf am 8. August in Hongkong ein. Nach seiner Einschiffung auf den RP-Dampfer „KLEIST“ der Ostasiatischen Linie ließ er sich auf mitgebrachte Karolinen-Postkarten (P 8) vom Schiffszahlmeister dessen Schiffspoststempel mit dem Datum 9/8 10 „e“ gefälligerweise aufdrücken. Das Datum ist bei allen Karten sehr zart gekommen, man kann es nur mit der Lupe erkennen. Die Karten waren noch nicht beschrieben.

Diese Abstempelung hätte der Zahlmeister wohl ablehnen müssen, da er nicht befugt war, Karolinen-Wertzeichen, die auf den Schiffen der OAL nicht gültig waren, zu entwerten, denn der Dampfer verkehrte nicht in der Südsee. Aber ein Bezirksamtmann im Range eines Oberregierungsrates ist schon eine Respektsperson, der man diese Bitte nicht abschlagen konnte. Senfft wollte seinen Freunden in der Heimat die letzten Souvenirs mitbringen, zumal er nicht mehr nach der Südsee zurückkehren würde.

Die Vielzahl solcher Stücke, auch aus früherer Zeit, sind ja zur Genüge bekannt \*). Die letzten Schöpfungen sind nun diese Postkarten, über deren Werdegang in der Literatur ungenau berichtet worden ist. Sie sind auf folgende Weise entstanden:

Der einfache Gefälligkeitsstempel vom 9/8 10 auf einer unbeschriebenen Postkarte erschien ihm zu simpel. Senfft versah nun den Wertstempel der Karte mit dem handschriftlichen Vermerk „5 Pfg“ in schwarzer Tinte, ähnlich der Truk'schen Karten aus dem Jahre 1909. Ob ihm jene bekannt waren?. Hatte er Gefallen daran? Hier liegt aber die handschriftliche Abänderung **über** dem Gefälligkeitsstempel des Dampfers, ist also nicht identisch mit den umgewerteten Karten von Truk. Beim Auftauchen einer solchen Karte wäre die Sache sofort geklärt.

Ob er nun ahnte, daß man dieses Spiel mit den umgewerteten Karten, noch dazu solche mit dem Wertzeichen der Karolinen in Deutschland nicht anerkennen und sie mit Strafporto belegen würde? So frankierte er, um allen unliebsamen Überraschungen aus dem Wege zu gehen, die Karten mit den auf dem Dampfer erhältlichen Germaniamarken Nr. 86 und Nr. 87 als gedachtes Porto und Einschreibgebühr. Nach dem Aufkleben der beiden Marken in Port Said am 2.9.1910 beschriftete er sodann die Karten unter Verwendung einer nunmehr graustichigen Tinte mit fingierten Texten, mal deutsch, mal in der Eingeborenen-sprache der Mikronesier. Die Adresse versah er zusätzlich mit dem Worte „Einschreiben“, dessen Ausrufezeichen hier in die aufgeklebte 10 Pfg-Marke hineinreicht. Die 20 Pfg-Marke bedeckt auch den linken Stempelrand des Seepoststempels. Nun wurden die Karten erneut der Schiffspost übergeben und erhielten in Neapel deren Stempel vom 5/9 10 „e“ und den R-Zettel (hier Nr. 111) mit dem Gummistempel des Dampfers. Von hier gelangten sie mit der Bahnpost nach Deutschland. Der Ankunftsstempel Liebenzell vom 8. Sept. 10 geht in Ordnung.

Senfft hat für solche Souvenirs – man sagt, es sind Machwerke – immer Vorliebe gehabt. Er selbst war kein Sammler, hat auch damit nie geschäftliche Vorteile verfolgt. Für mich ist so ein Gefälligkeitsstück trotzdem eine köstliche Erinnerung an einen tüchtigen deutschen Kolonialbeamten, der die Interessen des Reiches in der Südsee stets gewahrt und sich bei den Reichsstellen höchste Achtung erworben hat.



\*) Man vergleiche auch die verschiedenen Abbildungen seiner Machwerke in den Friedemann-Berichten auf Seite 2470/71 ferner im Friedemann-Handbuch II auf den Seiten 346/47, 351, 356, 370/71 und auch im Handbuch III von Dr. Wittmann auf Seite 18 und 22 (Karolinen) und Seite 8 (Marianen).

Fontane

---

## GUMMIFIMMEL POSTFRISCH

---

von Wolfgang C. Wenten, Fairfield, Conn. (USA)

Soweit ich mich erinnern kann, fing das Sammeln von postfrischen Marken mit Originalgummi in den dreißiger Jahren an, als meine Sammelaktivitäten nicht gerade lebendig waren (ich hatte ungefähr 1925 angefangen). Als ich mich wieder den Alben zuwenden konnte (gegen 1942) verhinderte der Krieg, daß ich die neuen deutschen Ausgaben bekommen konnte und so beschäftigte ich mich überwiegend mit dem in meinem Besitz befindlichen Material. Selbst als 1946 die Flut der jetzigen Ausgaben begann, kam ich nicht dahinter und versah auch weiterhin alle Marken mit einem Falz, sehr sauber und mit den qualitätsmäßig besten Falzen, die ich ergattern konnte. Erst in den späten 60er Jahren entschied ich mich für Einsteckblätter bzw. Klemmtaschen für die postfrischen Ausgaben.

All dies soll deutlich machen, daß ich kein Fan der Postfrischbewegung bin; mein Posthorn-Satz von 1951 hat einen sauberen Falz, und nichts kann dies ändern. Aber das ist nicht der Grund dieses Artikels – wir reden über die Marken der Deutschen Kolonien und Auslandspostämter. Es muß berücksichtigt werden, daß der letzte offizielle Verkauf von diesen Marken durch die Behörden 1922 erfolgte, also vor 59 Jahren und damit viele Jahre bevor die „Postfrischidee“ geboren wurde. Natürlich sind einige Marken dieses Verkaufs und auch aus früheren Tagen postfrisch und in perfekter Kondition geblieben, immer dann, wenn größere Quantitäten aufbewahrt wurden. Ebenso berücksichtige ich, daß keine Marken der Hohernzollern-Type, ausgenommen DOA Nr. 11–18 und 22–29 sowie Kiautschou Nr. 5–17, offiziell ungültig erklärt wurden und somit als Überschub verkauft werden konnten. Immerhin wurden die meisten dieser Marken für den Gebrauch gedruckt (regulär oder philatelistisch) und die Anzahl der ungebrauchten Stücke, speziell die der höheren Werte, welche nicht in billigen Paketen enthalten waren, ist relativ klein. Die meisten von ihnen fanden sich in Sammlungen wieder, wo sie mehr oder weniger sauber eingeklebt wurden, wie es seinerzeit üblich war, und dies nicht immer mit ablösbaren Falzen.

Hieraus kommt man zu dem Ergebnis, daß die Marken der Kolonien oder Auslandspostämter in den höheren Wertstufen mit unberührtem Originalgummi ausgesprochen rar sind – sie existieren zwar, allerdings in Mengen die größer sind, als dies möglich ist. In einigen Ländern ist Neugummierung nicht illegal; eine Situation, die den philatelistischen Mechanismen noch nicht entflohen ist. Wenn Sie wirklicher Experte sind, mögen Sie in der Lage sein, die Nachgummierung zu identifizieren; ich selbst würde es mir nicht zutrauen.

Was sammeln wir denn wirklich? Ich denke, es ist nicht der Gummi, sondern die Marken, also ein Symbol oder Bild gedruckt auf einem kleinen Stückchen Papier für den Gebrauch als Zahlung für eine Leistung. Der Gummi ist nur nebensächlich und normalerweise nicht sichtbar in einer Sammlung. In vielen Fällen und mit der Zeit überall wird er helfen, die Zusammensetzung des Markenpapiers zu zerstören und wir sollten uns mit der Idee anfreunden, daß früher oder später überhaupt die Gummierung von unseren Marken entfernt werden muß. (Haben Sie sich kürzlich die Gummierung Ihres postfrischen „Ostropa-Blocks“ angeschaut?)

All dies ergibt für mich den zwingenden Grund, nicht drei, vier oder fünfmal soviel für eine Marke mit einem schönen glatten „Originalgummi“ auszugeben, als für eine mit einem fast unsichtbaren Falzmerkmal. Vielleicht werden meine Erben meine Entscheidung in Frage stellen, aber immerhin (so hoffe ich) werden sie ganze Marken haben. Ein passables Stück mit voller Zahnung, keine dünnen Stellen und keine Risse oder Schürfungen ist völlig ausreichend für eine Ausgabe, welche schon zwischen 60 und 90 Jahre alt ist.

Ich würde mich freuen eine „Bewegung“ zu sehen, die den Unterschied zwischen postfrischen Marken und Ungebrauchten auslöschen könnte, aber das wird so lange nicht geschehen, als Briefmarken als gute Kapitalanlage gesehen werden. Last uns nur sammeln, jeder auf seine Art und nur ein kleiner Teil unserer Aufmerksamkeit der späteren Realisierung unserer Schätze widmen.

Mit Genehmigung des Verfassers übersetzt durch Jürgen Fricke, Langwedel.  
Der Artikel ist erschienen im „Vorläufer“ der „THE GERMAN COLONIES COLLECTORS GROUP“, Number 49, April 1981.

Unterstützung findet Mr. Wenten u.a. auch bei John G. Ross, einem amerikanischen Briefmarkenhändler mit über 40jähriger Berufserfahrung, der in einem Artikel in „Stamps“ vom Juli 1981 seiner Verwunderung darüber Ausdruck verleiht, wie deutsche Sammler und Händler Briefmarken kaufen, nämlich durch ausschließliches Betrachten der gummierten Rückseite; und wehe es findet sich hier auch nur das kleinste Staubkörnchen! Die Vorderseite, ob gute Zentrierung und Farbfrische, ist völlig nebensächlich.

Allenthalben wird dem, ganz offensichtlich bei uns Deutschen am stärksten ausgeprägte Postfrischfimmel keine lange Lebensdauer zugebilligt. Diesen Voraussagen kann ich nur eine ganze Salve von Stoßgebeten hinterherschicken.

Jürgen Fricke

---

## DEUTSCHE SEEPOST SYDNEY-HONKONG „a“

---

Ein gesuchter Beleg zu Dr. Wittmanns Artikel im Bericht Nr. 74 auf Seite 1271.

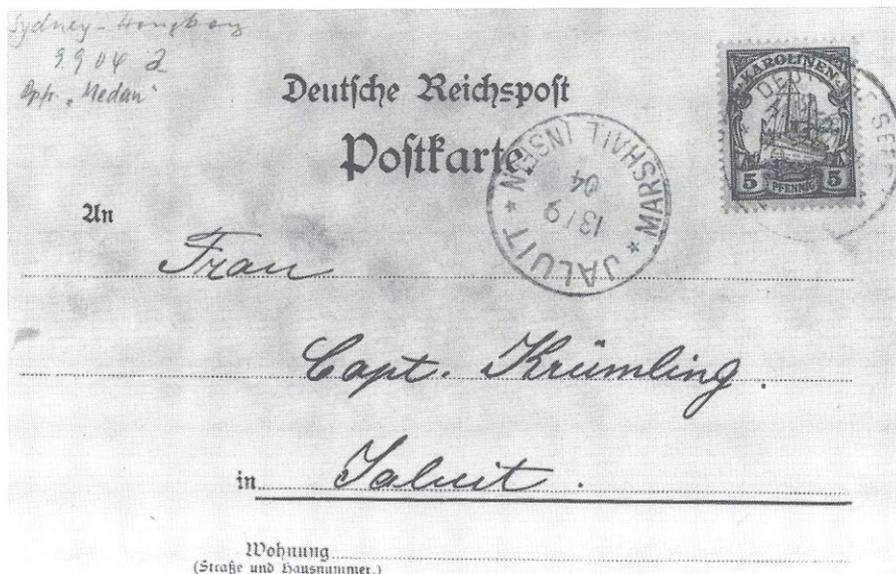


Nach Strandung des Dampfers „Oceana“ vor Jaluit Ende 1903 wurde die Postausrüstung gerettet, der Dampfer aber nach seiner verspäteten Rückkehr in Sydney im Januar 1904 aus dem Verkehr gezogen.

An seine Stelle trat der Dampfer „Medan“ des NDL (Norddeutscher Lloyd), der am 1.4.1904 ab Hongkong seine Ausreise nach Sydney begann. Dr. Wittmann vermutete richtig, daß „Medan“ den Stempel der „Oceana“ erhielt, doch seien Belege hierfür noch nicht erbracht worden.

Heute kann ich einen solchen Beleg melden. Leider ist das Datum des Seepoststempels mit dem Kennzeichen „a“ für eine fotografische Wiedergabe nicht geeignet und somit schlecht zu erkennen. Nur mit der Lupe kann man den 9/9 04 „“ herausfinden.

Schreiberin dieser Karte ist Frau Lilian Löbner, die Ehefrau des Pflanzers O. Löbner, der auf Ponape 65 Hektar Land, das mit Kokospalmen bestückt war, sein Eigen nannte. Frau Löbner berichtet an Frau Krümling, der Ehefrau des Kapitäns Krümling nach Jaluit, daß sie froh gewesen sei, gut auf Ponape angekommen zu sein, da das Wetter sehr schlecht war. Es ist die Karte II ihrer Korrespondenz; auf der ersten Karte wird sie wohl das Datum mit vermerkt haben. Nun besitze ich noch zwei solcher Ponape-Ansichtskarten, auf der sie das Datum vom 21.8.1904 geschrieben, aber ohne weiteren Text an Frau Krümling adressiert hat. Der Aufgabestempel auf diesen beiden Karten lautet PONAPE 24/8 04, der Ankunststempel JALUIT 13/9 04! Merkwürdig, die Karten hätten auf der Weiterfahrt schon viel eher, etwa Anfang September 1904 der Postagentur Jaluit übergeben werden müssen. Doch die Zeit einer schnellen Ankunft am Bestimmungsort spielte in der Südsee keine große Rolle.



Ob sich Frau Krümling nochmals auf „Medan“ befand, wäre möglich, wahrscheinlich hat sie die beiden Karten I und II noch in letzter Minute dem Dampfer vor seiner Weiterfahrt nach Sydney übergeben. Sie sind aber erst in Nauru am 9/9 04 mit Schiffspoststempel entwertet und zusammen mit den beiden anderen Ponape-Karten einem nach Jaluit fahrenden Segler zugeführt worden, denn **alle** Karten tragen den Jaluit Ankunftsstempel 13/9 04.

Somit steht fest, daß Dr. Wittmanns Vermutung zutrifft, daß nämlich der Seepoststempel „a“ von der „Medan“ bis zu seiner Übergabe an die „Germania“ benutzt worden ist.

Fontane

---

## DEUTSCHE MILITÄR-MISSION IN DER TÜRKEI 1914–1918

---

### Die Tarnstempel der Deutschen Feldpost Jildirim

Wohl allen Sammlern obigen Gebietes sind die drei Hefte Nr. 10, 11 und 12 der Sonderausgabe von „Philatelie und Postgeschichte“ aus dem Jahre 1970 von unserem unvergessenen Experten Werner Ahrens zu einem unentbehrlichen Ratgeber geworden. Die Forschungen über die Tarnstempel waren damals aber noch keineswegs abgeschlossen und die veröffentlichten Tabellen enthielten notgedrungen nur vorläufige Ergebnisse. Zwischenzeitlich hatte Herr Ahrens verbesserte Ergebnisse bei der Arge Feldpost veröffentlicht. Leider blieben diese Verbesserungen in unserer Arge weitgehend unbekannt. Durch eigene Forschung und den Meinungs austausch mit Herrn Ahrens bin ich heute in der Lage, weitere Aufschlüsse über dieses Gebiet zu geben. Auf Seite 133 des Heftes 12 wäre die Tabelle mit folgenden Werten zu verbessern.:

Jildirim	a	b	c	d	e
D.F. 663	14,50	3,75	4,25	1,25 n/r	1,50 n/l
D.F. 365	15,50	3,00	2,50	0,25 n/l	0,25 n/l
D.F. 371	16,50	2,50	3,00	0,00	0,00
D.F. 372, T.I	15,00	3,00	3,00	0,25 n/r	1,00 n/l
D.F. 372, T.II	14,50	4,00	4,25	1,00 n/r	1,00 n/l
372, T.III	17,50	2,25	2,50	0,50 n/l	0,00
373	16,00	2,75	3,00	0,00	0,50 n/l
374	16,50	2,75	2,50	0,00	0,00
510	17,00	2,75	2,75	0,50 n/l	0,00
511	16,25	2,50	3,00	0,00	0,00
512	17,00	2,50	2,50	0,25 n/l	0,25 n/r
2216	16,50	2,50	3,00	0,00	0,00
Kaukasus					
D.F. 555	15,50	3,00	3,00	0,00	0,00
D.F. 907	15,50	2,75	2,50	0,00	0,00

Deutsche Feldpost 555 hat auffallend kleine seitliche Sterne. Für Sammler, die das Heft 12 nicht besitzen, hier das Meßsystem:

- linker Stern außen bis zum rechten Stern außen
- linker Stern obere Spitze bis zur Leiste
- rechter Stern obere Spitze bis zur Leiste
- Auftreffen der Senkrechten von der Spitze des rechten Sterns auf den Winkel Leiste/Segment
- Auftreffen der Senkrechten von der Spitze des rechten Sterns auf den Winkel Leiste/Segment

Die Abmessungen sind nach Millimetern; n/l = nach links, n/r = nach rechts.

Bemerkung: Alle Abmessungen sind annähernd und schwanken je nach Stempelabschlag.

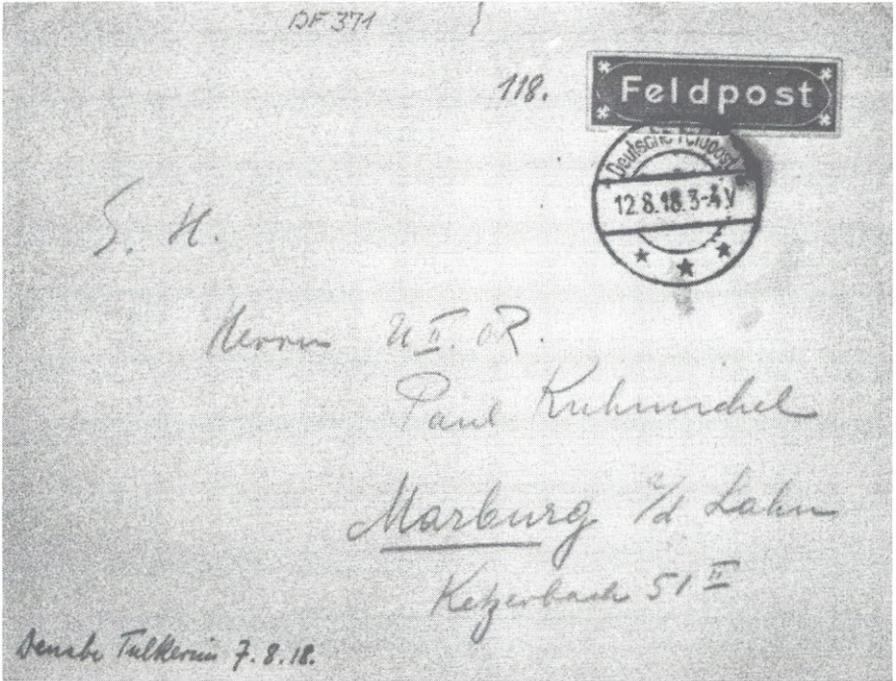


Foto eines Briefes aus der Kuhmichel-Korrespondenz mit Tarnstempel Nr.371 aus Tulkerim vom 12.8.18.

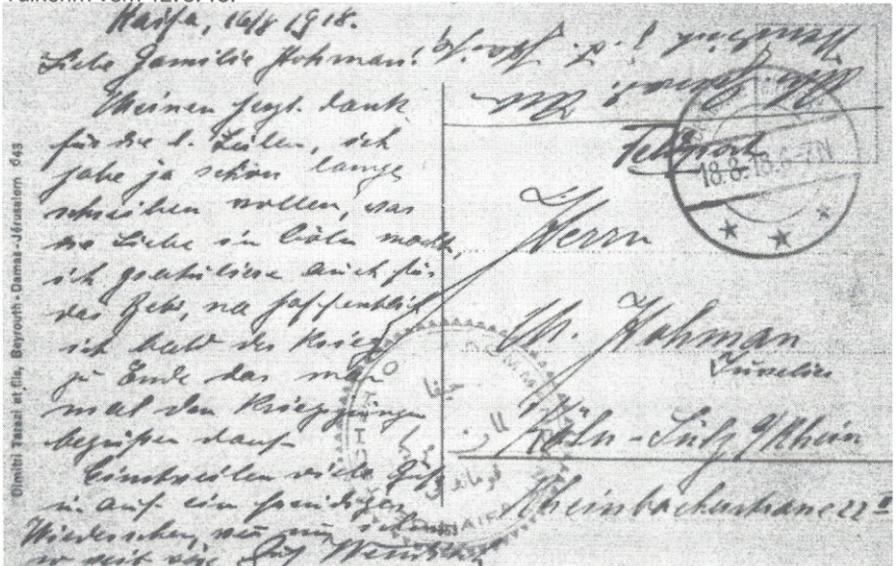


Foto einer Karte aus Haifa mit Tarnstempel Nr.365, wie im Text beschrieben.

Nach einem mir von Herrn Ahrens persönlich übergebenen Zwischenbericht vom 1.3. 1981 wurden von ihm folgende Tarnstempel gemeldet:

D.F. Nr. 365	29 Stück
371	28 Stück
372	248 Stück Damaskus
372	33 Stück Amman
373	82 Stück
374	58 Stück
510	287 Stück
511	120 Stück
512	41 Stück
663	564 Stück
2216	265 Stück
907	18 Stück
555	8 Stück

Nicht vorgelegen hat mir die aufgeteilte Stückzahl der D.F.Nr.372 in Typ I,II, und III.

Hierzu schreibt Herr Ahrens wörtlich in der Feldpost 28/78: „Tarnstempel Deutscher Feldpost Jildirim Nr. 365 und 372“.

Hinsichtlich des Tarnstempels der Deutschen Feldpost 365 Haifa hatte ich schon immer große Bedenken. Deutsche waren dort nur wenige zum Küstenschutz, dann war dort ein Genesungsheim für Offiziere und Soldaten auf dem Karmelberg, auch k.u.k. Artillerie lag dort. Ausgehend von einer in Haifa am 6.2. 18 geschriebenen und am 9.2. gestempelten Karte hatte ich diesen Tarnstempel für den der D.F.365 angesehen und solchen 10 mal für Haifa registriert, teils auf Ansichtskarten von Haifa. Aber jetzt wurde mir eine Ansichtskarte von Damaskus mit sehr klarem Tarnstempel dieser Abmessung vorgelegt, die am 2.6. 18 in Damaskus geschrieben und am gleichen Tage gestempelt wurde. Verschiedene Karten, für die ich bisher Haifa angenommen hatte, sprechen aber laut Absenderangabe dafür, daß diese Post in Damaskus gestempelt wurde. Wir haben demnach für Damaskus jetzt drei Tarnstempel festzustellen, der Typ I ist in Damaskus bis zum 25.2. 18 belegt und kam dann an die Nebenstelle in Amman. Ab 23.2. 18 wurde in Damaskus der Tarnstempel Typ II festgestellt. Der jetzt „entdeckte“ Typ III ist vom 14. 1. bis 9.8. 18 belegt und wurde verschiedentlich festgestellt, daß am gleichen Tag in Damaskus Typ I und III, bzw. Typ II und III verwendet wurden. Da die Feldpost Damaskus einen großen Bezirk betreute, ist es nicht verwunderlich, daß dort bei der Feldpost zwei Tarnstempel in Betrieb waren.

Sieht man von den Kaukasusstempeln ab, dann dürften die D.F.365 und die D.F.371 mit Abstand die seltensten Tarnstempel sein. Bei der abgebildeten Karte aus Haifa D.F.365 wäre auch der 18.8. 18 als das späteste registrierte Datum zu ergänzen. Der Truppenstempel trägt die Randinschrift Deutscher Ortskommandant Haifa, während der innere Raum mit türkischen Schriftzeichen angefüllt ist.“

Ich hoffe, daß meine Zusammenstellung auf dem Gebiet der Tarnstempel Jildirim einigen Sammlerfreunden eine Hilfe sein kann.

Jürgen Kilian, Hamburg

---

## MAROKKO

---

### Die verschiedenen Posten in Marokko von 1890 bis zum ersten Weltkrieg.

Herr Koch, Hamburg, hat beim Institut für Zeitungsforschung in Dortmund einen Artikel zu diesem Thema ausgegraben, der am 2.7.1928 im Berliner Lokal-Anzeiger unter dem Titel „vom R-Kas zum Flugzeug“ erschienen war. Verfaßt ist er von einem Herrn Jakob Axelrod. Auszüge daraus werden, soweit für uns interessant, nachstehend wiedergegeben.

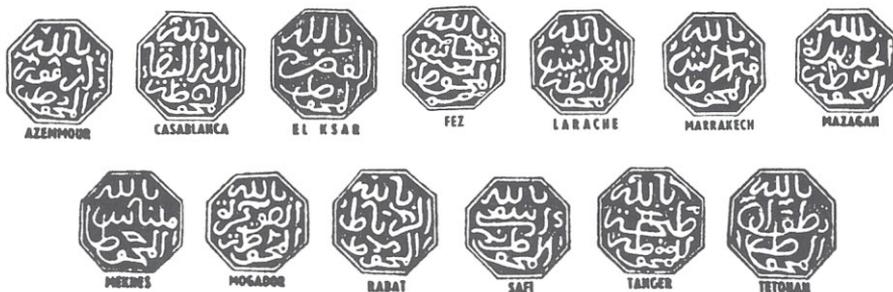


Abbildung 1

„Wenn jemand von den in Marokko ansässigen Europäern etwa um 1890 einen Brief nach irgend einer Stadt im Innern des Landes schicken wollte, so gab er ihn nebst dem nötigen Trinkgeld dem Führer einer Karawane, die den Bestimmungsort des Briefes berührte, mit, wodurch der Brief meist Wochen unterwegs war. Nur die offiziellen Schriftstücke wurden durch spezielle Boten, die „R-Kas“, d.h. Läufer, befördert. Zwar existieren bereits seit den sechziger Jahren französische und spanische Postbüros, aber nur in einigen wenigen Küstenstädten.

Da indes die Anzahl europäischer Kaufleute in Marokko ständig zunahm, die postalischen Beförderungsmöglichkeiten aber die denkbar ungünstigsten blieben, richteten vom Jahre 1891 ab spanische, deutsche, französische und englische Kaufleute wie auch einige Konsulate lokale Postlinien zwischen den wichtigsten Städten der Küste und des Inneren ein. Der Beförderungsdienst wurde von R-Kas versehen, diesen unermüdlichen Läufern, die 60 bis 70 Kilometer täglich zurücklegten und oft Tag und Nacht hintereinander – mit ganz kurzen Ruhepausen – marschierten. So funktionierten zwischen 1890 und 1900 rund 20 verschiedene Lokalpostlinien.

Die Marokkaner indes sahen die postalische Betätigung der Ungläubigen mit scheelen Augen an, und im Jahre 1892 erschien ein Erlaß des Sultans – ein höchst kurioses Dokument, das erst vergangenen Monat wieder aufgefunden

wurde – der besagte „Seine Scherifische Majestät habe beschlossen, im ganzen Lande einen eigenen Postdienst einzurichten, damit seine Untertanen ohne Vermittlung der Fremden miteinander korrespondieren könnten“. Das war die Geburt der scherifischen Post. Auch sie bediente sich natürlich der R-Kas, deren Zunft zu großer Bedeutung aufstieg. Es waren ehrliche, pflichtgetreue Araber, die den ihnen anvertrauten Postsack in den unsicheren Landstrichen oft unter Einsetzung ihres Lebens verteidigten, Männer von unglaublicher Ausdauer, die durch Nacht und Nebel, durch pfadlose Wildnis ihren Weg machten, Flüsse auf improvisierten Flößen durchruderten, sich während Krieg und Aufstand mit tausend Listen durch die Kampflinien durchschlängelten und die das Kunststück fertig brachten, z.B. während der blutigen Ereignisse 1911–1912 eine regelmäßige tägliche Postverbindung mit dem aufständischen Gebiet und mit der belagerten Stadt Fez aufrecht zu erhalten! Man suche den europäischen Staat, in dem während Aufruhr und Bürgerkrieg die Post normal funktionierte. Die Lokalpostlinien verschwanden um die Jahrhundertwende, allmählich ersetzt durch die amtlichen Postanstalten Frankreichs, Deutschlands und Englands, die sich natürlich ebenfalls der R-Kas bedienten. Und man sah jetzt auf den Hauptlinien meist drei dieser arabischen Kuriere friedlich nebeneinander marschieren: der eine mit dem deutschen, der andere mit dem französischen, der dritte mit dem englischen Postsack. Daneben bestand aber die „scherifische Post“ immer weiter, wenn sie auch jegliche Bedeutung einbüßte. Im Jahre 1912 wurde sie reformiert, nahm auch einen neuen Aufschwung, fand aber bald mit der Errichtung des Protektorats ihr Ende, in dessen Postverwaltung sie aufging.

Da es in Deutschland eine bestimmte, weitverbreitete Kategorie von Menschen gibt, die alles oben Gesagte in einer gewissen Hinsicht gar besonders interessiert – ich meine die Briefmarkensammler – so sei für sie einiges hinzugefügt. Den meisten unter ihnen dürfte die Existenz der erwähnten Lokalpostlinien, die sämtlich eigene Briefmarken besaßen und unter denen es auch deutsche gab, wohl unbekannt sein. Bis vor kurzem führten diese Marken in der Tat ein Aschenbröddasein, wenn man sich auch schon 1908 in England eingehend mit ihnen beschäftigte. Wirklich entdeckt wurden sie erst jetzt, da Dokumente der Konsulate u.a. bekannt wurden, die jenen Lokalpostmarken den Charakter vollgültiger Briefmarken verliehen. In einem vor kurzem erschienenen Spezialkatalog sind diese Lokalpostmarken zum ersten Mal in aller Vollständigkeit aufgeführt und klassifiziert. Auch zwei Lokalpostmarken deutschen Ursprungs befinden sich darunter, eine von 1895, die andere von 1899; beide waren von der Firma W. Marx herausgegeben und für den R-Kas-Postdienst zwischen Mogador und Marakesch bestimmt. Die Serie von 1899 ist besonders interessant, da sie einen seines Weges ziehenden R-kas darstellt; die Serie von 1895, die eine Moschee und ein kleines Haus mit 5 Fenstern zeigt, machte jüngst von sich reden, als man eine Abart entdeckte, auf der die 5 Fenster fehlen, was für die Sammler Marokkos eine Sensation bedeutete. Man sieht, die marokkanischen Lokalpostmarken haben sich hier als vollwertige Sammelobjekte bereits durchgesetzt, sie fangen an, auch von europäischen Sammlern beachtet zu werden, und die Folgen machen sich schon bemerkbar: die Preise beginnen zu klettern!”

عبدنا بزادوا في السلم زاريد الكرايم في حيايا بتفر كا بن



Fer

Abbildung 2

WEISS & MAUR, MOGADOR.

لبنائيد ويسه ويرر يا نبيج كا نينا الله

Sturm Weiss & Maur



Sappi

Abbildung 3

Die scherifische Post gebrauchte anfangs statt Marken große runde oder achteckige Negativ-Stempel in den Farben rot, blau, violett oder schwarz. Die Beschriftung in diesen Stempeln war rein arabisch. Die Abbildung 1 zeigt Stempel von 13 Orten, jeweils mit dem Namen des Postortes in deutscher Sprache, so daß vorhandene Belege identifiziert werden können. Leider tragen Briefe mit solchen Stempelabschlägen keinerlei Zeitangaben, wie aus der Abbildung eines Briefes (Abbildung 2) aus Fez zu ersehen ist. Da außerdem ein Ankunftsstempel nicht abgeschlagen und die Anschrift rein arabisch gehalten wurde, sind diese Briefe für uns nur sehr wenig aussagekräftig. Umso interessanter ist der weiter abgebildete Brief. Hier (Abbildung 3) wird ein Geschäftsbrief der bekannten deutschen Firma Weiss & Maur von der Filiale Mogador nach Saffi geschickt. Da diese deutsche Firma die deutsche Post ab Eröffnung im Jahre 1898 benutzt hat, darf angenommen werden, daß der gezeigte Brief vor 1898 datiert und damit einen Vorläufer zur deutschen Post in Marokko darstellt.

Karl-Heinz Meyer, Konstanz

## Kurt Mansfeld

Bad Kreuznach

\*03.04.1910 †15.01.1984

Herr Mansfeld war lange Jahre Mitglied unserer Arbeitsgemeinschaft. Sein großes Wissen auf dem Gebiete der deutschen Kolonial-Philatelie und als Prüfer der Postwertzeichen der ehemaligen deutschen Auslandspostämter und Schutzgebiete fanden allseits entsprechende Anerkennung.

Wir werden Herrn Mansfeld in guter Erinnerung behalten!

Der Vorstand

---

1. Vorsitzender: Hermann Branz, Podbielski-Allee 79, 1000 Berlin 33, Ruf: 0 30/8 31 14 69;  
2. Vorsitzender: Dr. Hans-Peter Frings, Ravené-Straße 29, 5590 Cochem a. d. Mosel, Ruf: 0 26 71/74 24;  
1. Geschäftsführer: Walter Göring, Gartenstraße 10, 5410 Höhr-Grenzhausen, Ruf: 0 26 24/51 45;  
2. Geschäftsführer: Eugen Welti, Essigkrug 19, 8700 Würzburg, Ruf: 09 31/2 48 16;  
Schatzmeister: Manfred Kruber, Speerweg 69, 1000 Berlin 28, Ruf: 0 30/4 01 27 07;  
Stellv. Schatzmeister: Helmut Wollbrandt, Gaustraße 24-3, 7410 Reutlingen, Ruf: 0 71 21/23 06 41;  
Schriftführer: Joachim Pidun, Sentastraße 5, 1000 Berlin 41, Ruf: 0 30/8 51 53 10.

Postscheckkonto Hannover Manfred Kruber (BLZ 250 100 30) Nr. 2558 76-301

Redaktion und Gestaltung: Eugen Welti · Druck: □ A. Boegler's Verlagsdruckerei, Inhaber Otto Langguth, Würzburg