



# Berichte

FÜR  
KOLONIALBRIEFMARKEN-  
SAMMLER

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher  
Kolonialpostwertzeichen e.V.  
im Bund Deutscher Philatelisten e.V.  
gegründet 1923 in Berlin

*via Sibirien*

POSTKARTE — WELTPOSTVEREIN  
Deutschland  
Carte postale — Union postale universelle



*Frei*



*Mathilde Hoffmann  
16 Augustiner Straße  
Lessingstr. an der Ecke  
Wurthtemberg*

F. Knauth, Dresden

Abb. 1: TSINGTAU 14.11.02, im Einzeltransit über Sibirien befördert, vgl. S. 1648.

### Via Sibirien

*Willi Dehnert / Dr. Kiepe*

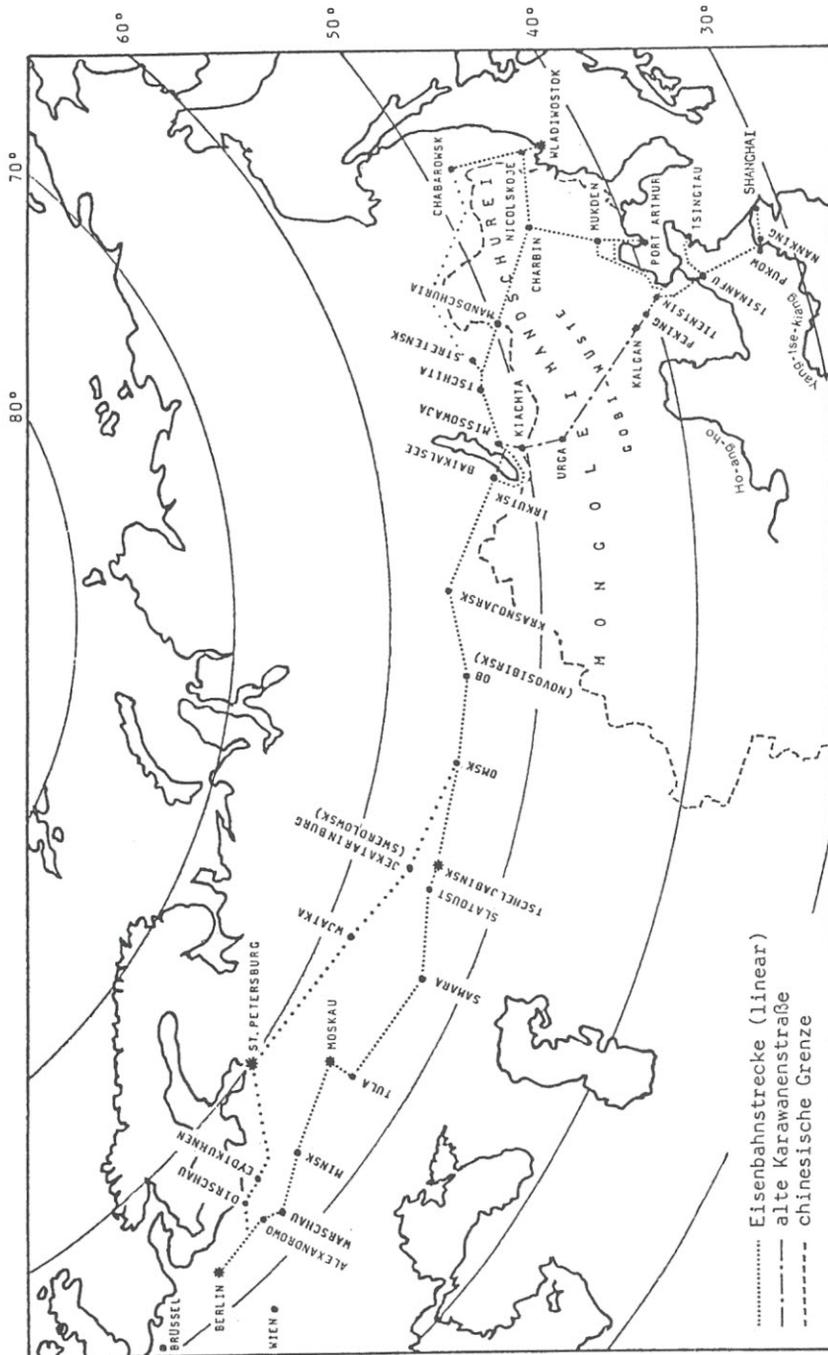
Zu Beginn dieses Jahrhunderts kam ein gewaltiges Projekt zu seinem vorläufigen Abschluß: der Bau der Sibirischen Eisenbahn. Auf einer Strecke von gut 8 600 km durchquerte sie von Moskau aus die noch fast unerschlossenen Weiten Sibiriens und erreichte schließlich Port Arthur bzw. Dalni am Gelben Meer und Wladiwostok am Pazifik. Per Zug von Ostende oder Berlin nach Peking, das wurde nun auf einmal möglich – eine atemberaubende Vorstellung, nicht nur für das Europa der Jahrhundertwende.

### Die Sibirische Eisenbahn

West- und Mittelsibirien waren im 16. und 17. Jahrhundert durch die Eroberungszüge der Kosaken unter russische Kontrolle gekommen, menschenarme Gebiete, die in Teilen – neben Bodenschätzen – auch große landwirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten boten. Ihre Erschließung gewann im ausgehenden 19. Jahrhundert angesichts von Hungersnöten in Rußland zunehmend an Bedeutung, Sibirien sollte zum Auswanderungsland für das europäische Gebiet des Zarenreiches werden. Den entscheidenden Anstoß für den Bau der "sibirischen Magistrale" aber hatte die Fortsetzung der russischen Expansion über das Jablonoi-Gebirge hinaus an den Stillen Ozean gegeben. Von den Mandschus 1689 durch den Vertrag von Nerstschinsk gestoppt, drängte Rußland um die Mitte des 19. Jahrhunderts erneut nach Osten. 1858 mußte China das von Murawjew und seinen Truppen annektierte Gebiet nördlich des Amur abtreten, 1860 auch das Küstengebiet östlich des Ussuri. Im gleichen Jahr wurde Wladiwostok, die "Beherrscherin des Ostens", gegründet.

Erste Vorschläge und Pläne für eine Bahnverbindung nach Fernost waren schon wenig später entstanden. Aber so sehr die strategische und wirtschaftliche Bedeutung einer solchen Verbindung auf der Hand lag, die enormen technischen und finanziellen Probleme verhinderten das Projekt vorerst, zumal eine baldige Amortisation der gewaltigen Investitionen nicht zu erwarten stand. Erst mit Edikt vom 17. (29.) März 1891 ordnete Zar Alexander III. den Bau der Bahn zwischen dem europäischen Rußland und Wladiwostok an.

Das russische Eisenbahnnetz hatte sich in den Hauptlinien zeitlich ungefähr parallel zu dem Zentraleuropas und Großbritanniens entwickelt, mit dem Unterschied, daß es von vornherein mit staatlicher Beteiligung entstand. Die Relation Warschau – Moskau über Brest, Minsk und Smolensk gehörte zu den früh fertiggestellten Bahnen. Die Strecke von Moskau Richtung Osten über Tula und Samara (Kuibyschew) war bis Slatoust seit 1886 in Betrieb und erreichte 1892 in Tscheljabinsk das Gebiet jenseits des Ural. Von hier nahm die eigentliche Sibirische Eisenbahn ihren



608 (Berlin-) Moskau - Samara - Irkutsk - Mandschuria

(Vom 1 Mai 1908)

...		7:20	7:20	Ab Berlin Schi. Bf		...	An	...	11 13	11 13	5 26	...	
...		40 4	40 4	Ab Warschau		583	Ab	...	12 12	12 12	5 2	...	
...		40 10	40 10	Ab Wjasma		...	Ab	...	9 24	9 24	4 2	5 28	
...		3:30	3:30	An Moskau		...	Ab	...	4 0	4 0	...	...	
		4 St.	4 St.	Fahrzeit Berlin-Moskau				43 St.	43 St.				
12 3	...	No Mi Do Sb	10 40	2:50	0	Ab Moskau	(Petersburger Zeit)	1-8	No Mi Pt St	1 20	11-11	8:4	6-42
7-5	...	Di Do Pt St	2 40	2:50	182	An Tula	s. auch 603	6-40	...	9 20	3 45	4 40	11 30
5-0	1:55	...	...	12:25	0	Ab Wjasma 688.580 An	...	11 10	...	...	2-0	...	2:13
12 4	7:28	...	...	6 22	158	Ab Kaluga 695	...	3-25	...	...	8-37	...	9 30
6-1	11:22	...	...	10 22	273	Ab Protopowoo	...	8-40	...	...	4 2	...	5-13
6-13	11:35	...	...	11 11	279	An Tula	...	8-0	...	...	3 20	...	4-55
7-40	12:13	...	...	11 20	182	An Tula 603	...	6-22	...	...	8 51	...	4-6
11-43	2-48	...	...	12 22	223	Ab Usowaja	...	3 41	...	...	7 1	...	1-52
4-50	6 11	...	...	6 11	325	Ab Skopin	...	10 30	...	...	8 12	...	10-18
6-59	7 25	...	...	7-35	366	An Rjassk	...	7 33	...	No Mi Pt St	3 3	...	8-48
...	14:45	...	9 20	9 22	0	Ab Moskau	592a	An	11-15	...	2 45	...	3-47
...	17 37	...	8-33	8-33	295	An Rjassk	592a	Ab	11 44	...	7 6	...	8 9
7 20	8 3	...	9 9	9 30	366	An Rjassk	...	7 19	No Mi Pt St	2 24	...	5-20	7-32
3 20	12:45	...	42 25	3:34	488	Ab Morschansk	...	10-55	St Di Do Sb	41 25	...	12-4	3 3
4-55	9-47	...	7 25	1 42	740	Ab Pensa	...	10 32	...	5 0	...	2-38	5-50
4 29	15-45	...	2 14	10 22	975	An Sysran 592b. 600a.	...	10-45	...	10 24	...	4-44	8-51
7 5	16 45	...	2 22	12-42	975	Ab Sysran 592b. 600a.	...	6-55	...	10 14	...	3-29	7-46
8-0	17 6	...	2 27	12-42	988	Ab Batraki	...	6-15	...	9 58	...	3-4	7-23
...	17 16	...	2 25	12-30	988	Ab Batraki	...	...	...	9 46	...	2-50	7-8
...	11 20	...	6 4	5-25	1104	An Samara 600a.	...	...	...	6 39	...	10-15	3 20
...	12 25	...	6 8	6 22	1104	Ab Samara 600a.	...	...	...	6 19	...	8-15	10-18
...	12 26	...	7 25	6 22	1143	Ab Kinel	...	...	...	7 25	...	7-8	...
...	12 26	...	7 27	8 21	1143	Ab Kinel	...	...	...	5 27	...	6-53	11 22
...	4 21	...	9 13	10 20	1208	Ab Tscherkasskaja	...	...	...	3 49	...	4 42	9 41
...	6-38	...	40 28	12 20	1254	Ab Pochwistnewo	...	...	St Di Do Sb	2 34	...	3 0	8 5
...	11-10	...	1 38	5 14	1362	Ab Abdulino	...	...	St Mo Mi Pt	41 29	...	10 0	3-45
...	4-23	...	5 26	10 16	1487	Ab Rajewka	...	...	...	7 34	...	4-43	10-19
...	9 30	...	8 45	2-39	1595	Ab Ufa	...	...	...	4 31	...	12-30	6-10
...	1 39	...	4 12	6 24	1692	Ab Ascha-Baluschewskaja.	...	...	...	1 0	...	7-46	1 41
...	15 45	...	3 44	31 2	1779	Ab Wjasowaja	...	...	...	10 9	...	3 24	10 0
...	10-15	...	8 0	4 22	1895	Ab Staloust	...	...	...	6 8	...	10-37	4-50
...	15-30	...	1 0	10 13	2045	An Tscheljabinsk 608b.	...	...	St Mo Mi Pt	42 25	...	3-35	9-44
6 25	9 25	...	5 0	3 3	2045	Ab Tscheljabinsk 608b.	...	...	Pt St Di Do	44 45	...	2 15	11-40
1 18	12 20	...	5 7	6 23	2102	Ab Schumicha	...	...	...	8 13	...	8 20	7-50
7-28	4 41	...	8 42	11 28	2286	Ab Kurgan	...	...	...	4 8	...	2-5	3 81
2-0	8-41	...	4 22	3 32	2408	Ab Makuschino	...	...	...	11 58	...	8-25	11 15
9 0	1-17	...	4 57	9 0	2535	Ab Petropawlowak	...	...	...	7 31	...	11 6	1-0
2 20	5-32	...	9 20	1-59	2662	Ab Isil-Kul	...	...	Pt St Di Do	2 42	...	7 17	2-1
8-29	9 30	...	1 13	6 1	2791	An Omsk	...	...	Do Sb Mo Mi	10 17	...	1-20	9-10
10-44	10 10	...	1 38	7 10	2791	Ab Omsk	...	...	...	9 22	...	10-34	8-10
6 24	3 20	...	6 22	1 22	2949	Ab Tatarskaja	...	...	...	5 11	...	4 12	3 0
9 10	10 1	...	10 21	5 22	3094	Ab Kainsk	...	...	...	1 16	...	6 12	3 0
2-16	1-4	...	3 20	11-21	3254	Ab Tscheljabinsk	...	...	...	9 0	...	9-20	4-40
9 12	4-48	...	7 9	3-37	3369	Ab Y Wroschschekowo	...	...	...	2 42	...	12-37	6-5
2-57	5-8	...	7 21	3-58	3377	Ab Oh	...	...	...	4 56	...	1 22	12-18
7-57	5-28	...	7 46	6 15	3377	Ab Oh	...	...	Do Sb Mo Mi	4 31	...	10 23	3 20
7-28	1 3	...	3 10	3 22	3591	An Tajga	...	...	Mi Pt St Di	9 2	...	11-45	2 22
3-15	6-8	...	7 54	8-35	3673	An Tomsk	...	...	...	10-55	...	2 22	8 20
8-48	1-28	...	3 35	4 42	3591	Ab Tajga	...	...	Mi Pt St Di	8 32	...	10 12	5 8
3-45	6-39	...	8 29	11-15	3730	Ab Mariinsk	...	...	...	3 48	...	2 20	7 13
1 23	1-35	...	2 59	7 42	3918	Ab Atschinsk	...	...	...	9 14	...	5-2	11-19
12-31	7 52	...	9 15	3 30	4085	An Krasnojarsk	...	...	...	2 46	...	7-42	3 33
2-45	8 30	...	9 45	4 30	4085	Ab Krasnojarsk	...	...	Mi Pt St Di	2 21	...	6 10	1 20
8 0	12 42	...	...	8-52	4184	Ab Balaj	...	...	...	12 13	...	9 15	3-42
3 16	5 27	...	7 13	2-23	4312	Ab Kainsk	...	...	Di Do Sb Mo	6 5	...	4-15	2-35
4 22	7-12	...	8 21	3-43	4338	Ab Iliuskaja	...	...	...	4 2	...	2-13	1-15
9-17	10-32	...	4 12	7 22	4419	Ab Kljutschinskaja	...	...	...	1 59	...	7-46	9-27
10 48	9 3	...	4 23	4 21	4618	Ab Nischnejnenskaja	...	...	...	6 21	...	6 15	10 26
4 10	12 30	...	4 23	9-11	4728	Ab Tulun	...	...	Di Do Sb Mo	2 2	...	10-55	5-34
12-63	6-15	...	6 15	3 7	4858	Ab Sima	...	...	No Mi Pt St	8 59	...	3 28	9 5
1 28	12-42	...	6 12	9 53	4997	Ab Polowina	...	...	...	3 36	...	7 26	12 30
6-25	4-50	...	4 0	2 19	5093	An Irkutsk	...	...	No Mi Pt St	41 40	...	1-50	6 20
(Transbaikal Bahn)													
...	...	...	St 5 0	3 10	0	Ab Irkutsk	...	...	No Pt	10-37	1-4	...	...
...	...	...	7-52	6-10	62	An Baikn.	...	...	No Pt	7-54	10-4	...	...
...	...	...	9-34	9-34	62	Ab Baikn.	...	...	...	6-34	6-34	...	...
...	...	...	1-34	1-34	125	An Myssowaja	...	...	...	2 34	2 34	...	...
...	...	...	3 4	4 9	125	Ab Myssowaja	...	...	No Pt	1 4	11 34	...	...
...	...	...	9 40	12 13	279	Ab Werchneudinsk	...	...	St Do	6 11	4-34	...	...
...	...	...	3 30	7-42	413	Ab Petrowski sawod.	...	...	St Do	1-4	9-44	...	6-9
...	...	...	8 3	2 25	798	An Tschita	...	...	Sb Mi	9 44	1-45	...	...
...	...	...	12 45	9-14	892	An Karimskaja	...	...	...	4 2	7-29	...	...
...	...	...	1 20	11 58	1158	An Sretensk 608c.	...	...	...	...	12-54	...	...
...	...	...	12 56	10-51	892	Ab Karimskaja	...	...	...	3-52	8-0	...	...
...	...	...	4 45	3-40	986	Ab Aga	...	...	...	12-8	1-4	...	...
...	...	...	9 42	3 44	1124	Ab Borsnia	...	...	...	7-34	7 44	...	...
...	...	...	1-57	2 20	1226	An Mandschuria	...	...	Sb Mi	2 44	2-14	...	...

Fortsetzung siehe nächste Seite

608 Mandschuria - (Wladiwostok-) Dalni											
vom Tage der Betriebsöffnung ab, vorwärtschlich am 14 Juni 1903											
(Charbiur Zeit 6 St. 4 Min. vor gegen Petersk. Zeit)											
(Chinesische Ostbahn)											
Verst											
10-20	Sb Di	4 0	0	Ab	Mandschuria	...	An	5-38	Sb Mi	7 0	...
7 0	St Mi	5 14	176	Ab	Chailar (Hailar)	...	An	10-10	Sb Mi	12 28	...
10 25	Mo Do	1 30	623	Ab	Zizikar (Tsitsikar)	...	An	5 0	Fl Di	2 20	...
10-25	Mo Do	11 24	876	Ab	Charbin (Sungari)	...	Ab	3 0	Do Mi	1 20	...
3-25		1 10	876	Ab	Charbin (Sungari)	...	An	6-55		10 11	...
9 22		1 50	1413	An	Grodekowo	...	Ab	11 25		9 20	...
10 22		3-40	1413	Ab	Grodekowo	...	An	10 22		7-25	...
1 22		6 15	1504	An	Kirizero	...	Ab	7 22		4 15	...
7 8		11 2	1506	An	Wladuostok	608 d.	Ab	2-18		12 2	...
2- 2	Mo Do	12 30	876	Ab	Charbin (Sungari)	...	An	10 51	Do Mi	11 35	...
4-45	Di Fl	12 55	1382	Ab	Mukden (Shang-ching)	...	Ab	6-55	Mi St	1 5	...
11 20	Di Fl	7 2	1532	An	Daschitschan (Ta-shi-ch'iao)	...	An	11 20	Mi St	7 52	...
12 50		8 0	1532	Ab	Daschitschan (Ta-shi-ch'iao)	...	An	10 20		7 0	...
1 20		8 50	1553	An	Inkau (Jing-kow)	...	Ab	9 20		6-10	...
12 10	Di Fl	7 50	1532	Ab	Daschitschan (Ta-shi-ch'iao)	...	An	10 15	Mi St	7 30	...
10-25	Mi Sb	5 5	1730	An	Dafangsehen (Ta-fang-shén)	...	Ab	1-40	Mi St	12 25	...
11 5			1735	An	Talienan (Ta-lien-wan)	...	Ab	12-45			...
11 0	Mi Sb	6 10	1742	An	Nankuanling (Nan-kuan-ling)	...	Ab	1 51	Di Sb	11 45	...
2-10		8-20	1742	Ab	Nankuanling (Nan-kuan-ling)	...	An	9-40		9 30	...
3-50		9-50	1787	An	Port-Arthur 701	...	Ab	8 0		8 0	...
11-10	Mi Sb	6 20	1742	Ab	Nankuanling (Nan-kuan-ling)	...	An	12-50	Di Sb	11 25	...
11-50	Mi Sb	7 0	1758	An	Dalni	...	Ab	12-10	Di Sb	11 0	...

Abb. 3: Aus dem Reichs-Kursbuch, Mai 1903.

Ausgang. Der Baubeginn fand annähernd gleichzeitig im Westen und im Osten statt, in Wladiwostok mit dem ersten Spatenstich des späteren Zaren Nikolaus II. im Mai 1891 für die *Ussuri-Bahn* nach Chabarowsk.

Die Bauabschnitte:

*Westsibirische Bahn*: Tscheljabinsk – Ob-Fluß, 1421 km, eröffnet 1. 1. 1896

*Mittelsibirische Bahn*: Ob-Fluß – Irkutsk, 1831 km, in Betrieb seit 1897/98, eröffn. 1. 1. 1899

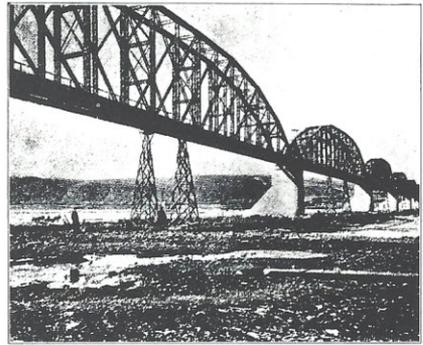
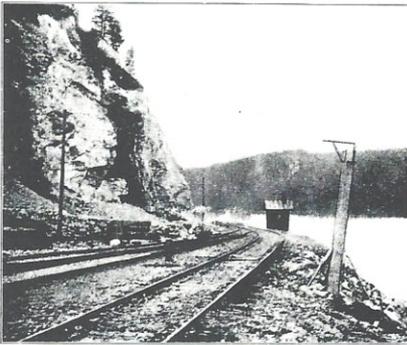
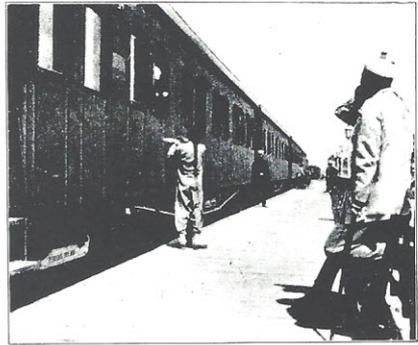
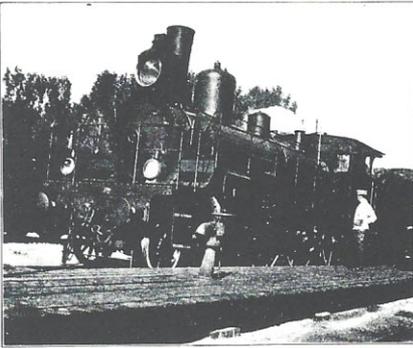
*Transbaikal-Bahn*: Irkutsk – Karimskaja – Mandschuria, 1308 km, eröffnet 1. 7. 1900

*Chinesische Ostbahn*: Mandschuria – Charbin (935 km) – Wladiwostok, 1713 km, in Betrieb seit Mitte 1902, eröffnet 14. 6. 1903

Charbin – Port Arthur/Dalni, 941 km, in Betrieb seit Nov. 1901

*Ussuri-Bahn*: Wladiwostok – Chabarowsk, 764 km, teileröffnet 1897

Der Baikalsee, mit 33000 qkm 61 mal so groß wie der Bodensee, lag der geplanten Streckenführung der Transbaikal-Bahn östlich von Irkutsk im Weg. Der Bau der Umgehungsbahn stieß wegen des felsigen Steilufers auf große Probleme, so daß der Abschnitt von der Station Baikäl am Nordufer nach Myssowaja am Südufer mit einer Fülle von Tunnels und Brücken erst im Herbst 1904 fertiggestellt werden konnte. Bis dahin richtete man nach amerikanischem Muster einen Fährbetrieb mit zwei Trajektdampfern ein, die die Reisenden und wenigstens die Waggonen der Güterzüge in etwa 4 Stunden zum 67 km entfernten anderen Ufer übersetzten. Beide Dampfer waren zugleich als Eisbrecher ausgerüstet. Wenn der See in den Wintermonaten gänzlich zufror, wurden die Reisenden mit Schlitten über den See befördert. Zeitweilig hat man auch mit direkt über das Eis verlegten Schienen experimentiert.



*Abb. 4: Die Sibirische Eisenbahn im Sommer 1903: Station in der Mandschurei, Ausweichstelle am Ufer der Angara nahe dem Baikalsee, Brücke über den Jenissei bei Krasnojarsk.*

*Abb. 5 a (rechts): Pass für eine Reise von Tsingtau nach Deutschland über Sibirien aus dem Jahr 1903 (Slg. \*).*

### **Die Chinesische Ostbahn**

Ursprünglich war beabsichtigt, die Verbindung vom Pazifik zum Baikalsee von Chabarowsk aus längs des Amur nach Stretensk und Nertschinsk herzustellen (*Amur-Bahn*). Es war dies der weitaus schwierigste Teil des ganzen Unternehmens. Die Entwicklung im Fernen Osten führte dann jedoch zu einer anderen Lösung.

1894 war es zum Chinesisch-Japanischen Krieg gekommen. Die aufstrebende Macht Japan kämpfte um den Einfluß in Korea und erzwang im 1. Frieden von Shimonoseki 1895 u. a. die Abtretung von Port Arthur und der Halbinsel Liautung. Rußland erreichte mit Unterstützung Frankreichs und Deutschlands eine Revision

# Deutsches Reich.

Nr. 45  
des Passjournals.

## Beschreibung:

Alter: 23 Jahre  
Statur: mittel  
Haar: blond  
Stirn: frei  
Augenbrauen: blond  
Augen: blau  
Mund: gewöhnlich  
Bart: ————  
Kinn: gewöhnlich  
Gesichtsfarbe: gesund  
Besondere Kennzeichen: ————

Unterschrift des Passinhabers:

*Mallinbrodt*

Reisepass

giltig auf ein Jahr.

Das Kaiserliche Gouvernement des deutschen Kiautschou-Gebietes zu Tsingtau ersucht hiermit alle Militär- und Civilbehörden, auf Vorzeigung dieses, den Preussischen Staatsangehörigen, Leutnant zur See *Walther Mallinbrodt* über Schifu, Port Arthur, Dalny, Sibirien und Russland nach Deutschland frei und ungehindert reisen, auch nöthigenfalls ihm Schutz und Beistand angedeihen zu lassen.

Gegeben zu Tsingtau,  
den 30. September 1902.

Der Kaiserliche Gouverneur.

*Im Auftrage*



*Günther*

11/11/1935

Генерал-Панисс Николай Иванович  
Международный Коммунистический Союз  
Кампания за мир в России - Союзное  
Кремлевское бюро Коммунистического  
Союза - Москва - Советский Союз  
Международный Коммунистический Союз - К. Берлин

на 3,5 месяца  
временно в  
г. Ленинград, 1935 г.

HOTEL NATIONAL,  
MOSCOW,  
348



ИЗДАЕТСЯ 105  
11.11.1935  
1935  
11.11.1935

2.11.1935

Генеральному подполковнику  
Виктору Михайловичу

Достоинство присвоено с 20  
сентября 1934 года на действительное  
исполнение обязанностей  
лицензионный для пребывания иностранцев  
Центральный паспорт Москва

СММ



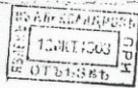
11.11.1935 года  
С. Берлин



11.11.1935  
ТВЕРСКОЙ Ч. 2 УЧ.

076

ПО ДОКУМЕНТУ  
ИДЕНТИФИКАЦИОННО-ПАСПОРТНОМУ  
ИЛИ  
ИЛИ  
ИЛИ



15.11.1935  
Генеральному подполковнику  
Виктору Михайловичу  
11.11.1935

СММ

2-10 ул. Тверская  
С. Берлин



des Friedensschlusses, und Japan mußte diese Eroberungen an China zurückgeben. Korea wurde ein unabhängiger Staat, allerdings mit einem gewissen japanischen Einfluß. Diese Entwicklung ermöglichte 1896 den Abschluß eines Vertrages zwischen der zu diesem Zweck gegründeten Russisch-Chinesischen Bank und China über den Bau einer Eisenbahn durch die chinesische Mandschurei. Rußland konnte so die Verbindung von der Transbaikal-Bahn nach Wladiwostok auf einer erheblich kürzeren und problemloseren Trasse herstellen. Von Karimskaja aus wurde eine Zweigstrecke zur chinesischen Grenzstation Mandschuria (Mandschoulin) geführt, von wo die mandschurische Linie, Baubeginn 1897, ihren Ausgang nahm. Ihr offizieller Name lautete *Chinesische Ostbahn*. Nominell führte ein Chinese den Vorsitz der Gesellschaft, tatsächlich war es ein russisches Unternehmen, und Rußland brachte nicht nur das Kapital auf, sondern bestellte und besoldete auch das Personal und trug die Betriebs- und Unterhaltungskosten. Im Konzessionsvertrag war festgelegt, daß China die Bahn nach 36 Jahren zum Erstellungspreis erwerben könne, andernfalls sollte sie insgesamt 80 Jahre in russischem Besitz bleiben. Wo die Bahn den Sungari-Fluß überschritt, wurde auf freiem Feld eine neue Stadt gegründet, Charbin, die zum Sitz der Eisenbahngesellschaft wurde.

Im Grunde war China, schwach wie es war, mit dem 2. Frieden von Shimonoseki vom Regen in die Traufe gekommen, denn Rußland verfolgte mit seiner geschickten Politik kaum andere Ziele als Japan. Nachdem Deutschland das Kiautschou-Gebiet besetzt hatte, ließ Rußland eine Flotte in Port Arthur einlaufen und erreichte im März 1898 die Abtretung des südlichen Teils der Halbinsel Liautung mit dem Hafen Port Arthur als Pachtgebiet *Kuantung* für zunächst 25 Jahre. Außerdem erhielt es das Recht, Fabriken und Bergwerke in der Mandschurei anzulegen und die Konzession für eine Zweiglinie der Chinesischen Ostbahn nach Port Arthur (Vertrag vom 6. Juli 1898). Port Arthur wurde als Kriegshafen und Festung ausgebaut, östlich davon in der Bucht von Talienwan ein großer Handelshafen angelegt und – vergleichbar mit Tsingtau – mit Millionenaufwand eine neue Stadt als Zentrum des Pachtgebiets errichtet: Dalni, abgeleitet von der russischen Bezeichnung für "Ferner Osten" (*Dalni Wostok*). Im übrigen diente auch der Bahnbau den politischen Interessen Rußlands und trug seinen Einfluß in die ganze Mandschurei.

*Abb. 5 b (links): Rückseite des Reisepasses. Oben die Einreisegenehmigung für den "Leutnant der deutschen Marine" zum Transit durch Rußland vom Kaiserl. Russ. Generalkonsulat Shanghai, 20. September/3. Oktober 1903. Links die Aufenthaltserlaubnis für den "deutschen Untertanen" (bis 20. März 1904) vom General-Gubernator Moskau, 11. Oktober 1903. Rechts mit Gebührenmarke 3 Kop. die polizeiliche Meldung in Moskau, Hotel National, vom 11. Okt. 1903. Darunter mit Gebührenmarke 25 Kop. die Ausreisegenehmigung der Moskauer Polizei, ebenfalls vom 11. Okt. 1903. Rechteckiger Stempel: "In Alexandrowo angekommen, Abreise 13. Okt. 1903." Nach westlicher Zeitrechnung ergibt das die Reisedaten Shanghai 3. Oktober, Moskau 24. Oktober, Alexandrowo 26. Oktober 1903.*

Als im Juni 1900 der Boxeraufstand ausbrach, wurde die im Bau befindliche Chinesische Ostbahn an vielen Stellen zerstört. Rußland trug im Norden die Hauptlast der Kämpfe gegen die Aufständischen und nutzte die Gelegenheit zur Besetzung der Mandschurei. Die Wiederherstellung und Fortführung der Bahnlinie wurde mit Hilfe des Militärs forciert. EUGEN ZABEL, der die Sibirische Bahn im Sommer 1903 auf ihrer ganzen Länge bereiste, berichtete von Wachtposten an der Strecke im Abstand von 5 km, von Kosakenpatrouillen und zu Festungen ausgebauten Stationsgebäuden, "eine in Waffen starrende Heerstraße" (S.99): Rußland hatte sich de facto der Mandschurei bemächtigt.

Spätestens seit Juli 1902 war der provisorische Verkehr auf der gesamten Chinesischen Ostbahn zugelassen (TAUBERT), die Strecke Port Arthur – Charbin wurde schon im November 1901 eingeweiht (TCHILINGHIRIAN, S. 406). Von ihr zweigte eine Linie nach Inkou (Yingkow) ab, dem Hafen von Niutschwang an der Mündung des Liauho. Am gegenüberliegenden nordwestlichen Ufer begann mit der Station Niutschwang (Newchwang) die chinesische Bahnlinie nach Shanhaikwan (326 km, in Betrieb seit November 1902, vgl. TAUBERT) und stellte von dort den Anschluß an die Eisenbahn nach Tientsin und Peking her (411 km).

Damit war das große Ziel erreicht. Am 14. Juni 1903 konnte die Chinesische Ostbahn als letzte Teilstrecke der sibirischen Magistrale offiziell eröffnet und dem fahrplanmäßigen Verkehr übergeben werden. Die Gesamtstrecke war eingleisig angelegt (durchgängig doppelgleisig erst ab 1938) und zunächst noch mit mancherlei Provisorien behaftet. So gab es zwar Stahlbrücken über die großen Ströme, im übrigen aber noch viele kleine Behelfs-Holzbrücken, die erst im Lauf der Zeit ersetzt wurden. Das Chingan-Gebirge in der Mandschurei wurde vorläufig in drei großen Kehren überwunden, da der Tunnel noch im Bau war, der Baikalsee wurde, wie schon erwähnt, zunächst noch per Schiff überquert.

Für den Fernreiseverkehr verkehrten bis Irkutsk viermal wöchentlich Luxuszüge der *Compagnie internationale des Waggons-lits* oder der russischen Schlafwagengesellschaft, die maximal 40 bis 45 km pro Stunde erreichten, östlich des Baikalsees ein Luxuszug der Chinesischen Ostbahn-Gesellschaft. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 35 km/Std auf der Westsibirischen Bahn und 23 bis 25 km/Std im Osten dauerte die Reise von Moskau nach Dalni gut 13 Tage (vgl. den Fahrplan aus dem *Reichs-Kursbuch* vom Mai 1903). ZABEL fand diese Zeit im Juli 1903, trotz großer Verspätungen zwischendurch, exakt eingehalten. Rechnet man 43 Stunden von Moskau nach Berlin hinzu, dann hätte der Leutnant zur See Mallinckrodt vom III. Seebataillon in Tsingtau, dessen Reisepaß vom September 1903 Abb. 5 zeigt, von Dalni aus in 15 Tagen die Heimat erreichen können (allerdings reiste er von Shanghai aus und legte verständlicherweise einen kurzen Aufenthalt in Moskau im Hotel *National* ein). Die Reise kostete ihn erster Klasse etwa 600 Mark. Mit einem Lloyd dampfer der Ostasiatischen Linie hätte die Überfahrt von Shanghai nach Neapel für 1540 Mark in der ersten Klasse doppelt so lange gedauert, nämlich 32 Tage.

## Frühe Briefbeförderung über Sibirien

Schon vor Fertigstellung der gesamten Strecke und auch vor Beginn des fahrplanmäßigen Verkehrs auf Teilstrecken wurden Versuche zur Postbeförderung über Sibirien unternommen, ein erstes Mal 1896 von der deutschen Postagentur Tientsin durch Vermittlung des russischen Postamts am gleichen Ort. "Der Kartenschluß war aber 20 Tage länger unterwegs, als er auf dem Seeweg gebraucht hätte." (SCHMIDT/WERNER, S. 371) Als die Sibirische Bahn Ende 1897 Irkutsk erreicht hatte, startete das Reichs-Postamt mit Amtsblatt-Verfügung vom 7. Dezember 1897 (Amtsbl. RPA Nr. 66/1897) einen sechswöchigen Probelauf: "In der Zeit vom 15. Dezember 1897 bis 31. Januar 1898 werden die Briefsendungen aus Deutschland nach Peking, Tientsin und Taku (China) der Kaiserlich Deutschen Postagentur in Tientsin in geschlossenen Briefpacketen auf dem Wege durch Sibirien zugeführt, insoweit nicht ein anderer Leitweg ausdrücklich vorgeschrieben ist. Die Sendungen sind zu diesem Zwecke auf die Bahnpost Nr. 18 (Abfertigungsstelle auf dem Schlesischen Bahnhofe zu Berlin) zu leiten, welche die bezeichneten Briefpakete täglich beim Zuge um 7 Uhr 24 abends abfertigen wird." (Da es eine 24-Stunden-Zählung noch nicht gab, wurden die Zeiten von 6 Uhr abends bis 5 Uhr 59 morgens auch in den Fahrplänen durch Unterstreichung der Minuten gekennzeichnet.)

Ob in dieser Zeit auch auf dem umgekehrten Weg Post von Tientsin nach Deutschland befördert worden ist – was eigentlich naheliegt –, geht aus der Verfügung nicht hervor. Für die Strecke vom Baikalsee nach Peking sollte die reitende Post auf der alten Karawanenstraße durch die Wüste Gobi über Kiachta – Kalgan benutzt werden. Die Briefpakete "waren aber so umfangreich, daß die reitende Post sie nicht wegschaffen konnte, und wurden deshalb der fahrenden Post übergeben. Dadurch entstand eine wochenlange Verzögerung, die zu lebhafter Mißstimmung der Empfänger führte." (SCHMIDT/WERNER, S.371) Der Versuch wurde nach der vorgesehenen Zeit am 31. Januar 1898 beendet (vgl. Amtsbl. RPA Nr. 7/1898).

Die Beförderung der russischen Postsendungen auf der Route Peking – Kiachta wurde durch den Boxeraufstand unterbrochen und nach SCHMIDT/WERNER erst im Winter 1901/02 wieder aufgenommen. Es liegt aber z. B. eine in Tientsin am 18. 5. 1901 geschriebene Karte vor (Abb. 7), die der deutsche Absender mit 4 Kopeken (russische Chinamarken) frankiert und beim dortigen russischen Postamt ТЯНЬ-ТЗИНЬ aufgeliefert hat, wo sie den Aufgabestempel vom 7. V. (20. 5.) 1901 erhielt. Die Karte trägt russische Durchgangsstempel vom Stadtpostamt ТРОИЦКО-САВСКЪ (Troitsko-Sawsk) in Kiachta vom 31. V. (13. 6., vgl. TCHILINGHIRIAN, S. 312) und von Moskau, 14. VI. (27. 6.), Ankunft in Hermsdorf bei Berlin am 29. 6. 01. Sie ist also über Kalgan – Urga (Ulan Bator) – Kiachta befördert worden. (Bei russischen Stempeldaten ist zu berücksichtigen, daß bis Anfang 1918 der Julianische Kalender galt. Ab 1900 sind deshalb immer 13 Tage hinzuzuzählen, um das Datum nach unserer Zeitrechnung zu ermitteln. Anfang des Jahrhunderts datierten von den russischen Postanstalten in China nur Shanghai und, zunächst teilweise, Tschifu nach neuem, westlichem Stil.)

Nun darf man freilich nicht annehmen, jeder Chinabrief aus dieser Zeit, an dem die russische Post in irgendeiner Form beteiligt war, sei über Sibirien gelaufen. Dafür zwei Beispiele. Eine 10 Pf-Kiautschou-Karte vom deutschen Postamt Tsingtau mit Aufgabestempel vom 25. 4. 01 in das Gouvernement Grodno (Westrußland) trägt den russischen Stempel БАПШАБА (Warschau) vom 25. V. (7. 6.) und einen Ankunftsstempel vom 26. V. (8. 6.) 1901 (Slg. Kilian). Da die Karte erst in Warschau die russische Post erreichte, ist sie auf dem Seeweg über Suez befördert worden und über Deutschland nach Warschau gelangt. Beispiel 2: Ein in Port Arthur im russischen Pachtgebiet tätiger Deutscher schrieb dort am 1. 12. 1901 eine Postkarte nach Heide in Holstein, Porto 4 Kopeken. Sie erhielt den Aufgabestempel des russischen Postamts ЧИФУ (Tschifu) vom 2. XII. und ging dann durch Vermittlung der chinesischen Post (Stpl. CHEFOO 4. Dec. 01 und SHANGHAI) an das russische Postamt ШАНХАЙ (Shanghai), 11. XII. 1901. Auch sie ist auf dem Seeweg befördert worden, Ankunft in Heide am 19. 1. 02 (Slg. Kilian).

Seit 15. Februar 1902 konnte die russische Post ihre Kartenschlüsse aus China von Port Arthur per Bahn über Charbin befördern. Ab Ende 1902 übernahm sie dann auch "die ihr von anderen Postverwaltungen im Einzeltransit ausgelieferten, mit dem Leitvermerk 'über Sibirien' versehenen Briefsendungen auf dem Landwege." (SCHMIDT/WERNER, S. 371) Was das bedeutete, wird nicht ausgeführt.

Die in Shanghai erscheinende deutsche Zeitung *Der Ostasiatische Lloyd* berichtete am 21. November 1902: "Die sibirische Eisenbahn wird bisher nur von der russischen Postverwaltung zur Postbeförderung benutzt. Thatsächlich treffen z. B. in Chefoo (Tschifu) täglich Briefsendungen aus Europa auf dem Wege über Sibirien in 24 Tagen ein. Für den internationalen Postverkehr ist die sibirische Eisenbahn jedoch bisher nicht freigegeben. Das russische Postamt in Chefoo hat zu Anfang dieses Jahres eine Veröffentlichung erlassen, wonach die Eisenbahn zwischen Port Arthur und St. Petersburg noch nicht offiziell eröffnet ist und eine Beförderung fremder nichtrussischer Posten auf diesem Wege bis auf Weiteres ('until further notice') nicht stattfinden kann. Diese Benachrichtigung ist bisher nicht erfolgt." Außerdem teilt die Zeitung mit, die Bedingungen der Benutzung der Bahn für den internationalen Postverkehr seien von Seiten des internationalen Büros des Weltpostvereins bereits ausgearbeitet und den Vereinsverwaltungen zugestellt worden. In ihrer Ausgabe vom 5. Dezember 1902 zitiert sie dann die in Tsingtau erscheinende *Deutsch-Asiatische Warte*: "Durch Entgegenkommen des hiesigen (Tsingtauer) Postamtes wird es den in Tsingtau Ansässigen auch schon jetzt möglich, von hier aus ihre Briefe via Sibirien zu expedieren. Solche Briefe müssen außer der 10 Pfennig-Marke für einfache Briefe (bis 20 Gramm) und 20 Pfg.-Marke für Briefe bis 250 gr. noch russische Marken tragen, und zwar 10 Kopeken für je 15 Gramm. Derartig frankierte Briefe werden in Chefoo (Tschifu) vom deutschen Postamt dem russischen überliefert."

Es gibt also, was bisher unbekannt war, bedarfsmäßige deutsch-russische Doppel frankaturen aus dieser Zeit. Abb. 1, das Titelfoto, zeigt ein Beispiel dafür schon vom 14. November 1902 (Slg. Kilian). Die Postkarte ist zusätzlich mit 4 Kopeken



Abb. 6: Urga (Mongolei) um 1901/02, Karawane der russischen Reitpost beim Aufbruch nach Kalgan.



Abb. 7: Karte vom russischen Postamt Tientsin, am 7. V. (20.5.) 1901 mit russischem Leitvermerk "Germanija" über Kalgan – Urga – Kiachta befördert (Slg. Kilian).



Abb. 8: Ein vergeblicher Versuch, vor dem 1. Oktober 1903 eine Postkarte von Deutschland via Sibirien nach China zu schicken. Die Karte wurde auf die Bahnpost 21 und damit auf den Seeweg über Suez umgeleitet, MÜLHEIM 15.8.03 – SHANGHAI 19.9.03 (Slg. Welti).

(russische China-Marken, Auslandsporto) freigemacht und trägt den Stempel des russischen Postamts ЧИФУ (Tschifu) vom 6. НОЯ. 02 (19. Nov.) und einen Entwertungsstempel desselben Postamts vom gleichen Tag mit Datum unserer Zeitrechnung vom 19. XI, Ankunft in Eßlingen am 15. 12. 1902. Allerdings scheinen diese Doppelfrankaturen auf Tsingtau beschränkt geblieben zu sein, was sicher damit zusammenhängt, daß es dort kein russisches Postamt gab, wo man die Post direkt hätte aufgeben können. Der *Ostasiatische Lloyd* bemerkte dazu, die Frankierung mit zwei Taxen widerspräche den Vorschriften des Weltpostvereins. "Uns scheint es daher geradezu unzulässig zu sein, dass das deutsche Postamt in Tsingtau Sendungen mit deutschen und russischen Marken entgegennimmt, ganz abgesehen davon, dass es schwerlich das Ansehen der deutschen Postverwaltung fördert, wenn diese sich zu einer derartigen Verbeugung vor den russischen Forderungen, wie es in Tsingtau geschehen ist, bereitfindet. Will jemand seine Briefe durchaus über Sibirien befördern und sie damit allen Fährlichkeiten aussetzen, denen sie auf diesem Wege bekanntlich heute noch ausgesetzt sind, so ist das seine Sache. Er soll sich dann aber an das russische Postamt wenden."

An einigen Orten war das möglich. Abb. 11 zeigt die Karte eines deutschen Absenders aus Hankau, die er dort mit dem Leitvermerk "Via Dalny et Sibérie" am

16. 9. (russ.: 3. IX.) 1903 beim russischen Postamt ХАНЬКОУ aufgab (nach TCHILINGHIRIAN wäre es der früheste Beleg vom russischen Postamt in Hankau). Die Karte trägt unmittelbar neben dem deutschen Ankunftsstempel vom 14. 10. 03 einen Bahnpoststempel der Chinesischen Ostbahn: ПОЧТОВЫЙ ВАГОНЪ № ... vom 14. IX. (27. 9.) 1903 – die Streckennummer müßte 266 lauten (Dalni – Charbin) – und links davon den Stempel МОСКВА (Moskau) vom 29. IX. (12. 10.) 1903.

In jedem Fall scheint die Tsingtauer Lösung nur von kurzer Dauer gewesen zu sein, denn bereits im Januar 1903 wurde angeblich der Postweg über die Bahn von Dalni/Port Arthur nach Charbin vorübergehend wieder gesperrt (eine Begründung wird nicht genannt), "im Mai desselben Jahres jedoch für Sendungen nach und von Orten des russischen Pachtgebiets wieder freigegeben. Die Geschäftswelt in den Vertragshäfen Chinas machte sich die Vorteile, die die Benutzung der Bahn für die Briefbeförderung bot, zunutze und versandte den größten Teil ihrer Briefschaften nach Europa durch Vermittlung von Geschäftsfreunden in Port Arthur und Dalni, ebenso gelangten die nach China bestimmten geschäftlichen Briefsendungen in dieser Zeit zum großen Teil zunächst unter Deckadresse nach Port Arthur und Dalni, wo sie der russischen Post zur Weiterbeförderung übergeben wurden." (SCHMIDT/WERNER, S.372)

Manche Informationen im SCHMIDT/WERNER, besonders wenn sie fremde Postverwaltungen betreffen, sind mit Vorsicht zu behandeln. Das zeigte sich schon bei der Route Peking – Kiachta, und das gilt auch hier. Denn die Angabe, daß der südliche Zweig der Chinesischen Ostbahn ab Mai 1903 nur für Sendungen von und nach Orten des russischen Pachtgebiets Kuantung zur Verfügung gestanden habe, wird z. B. durch die Postkarte eines deutschen Absenders widerlegt, die beim russischen Feld-Telegraphenamts Shanhaikwan am 13. V. (26. 5.) 1903 entwertet wurde und mit einem Durchgangsstempel der Bahnpost der Chinesischen Ostbahn No. 266 am 16. 6. 03 in Oschersleben bei Magdeburg ankam (262. Köhler-Auktion). Der Bahnpoststempel deutet darauf hin, daß die Karte die Ostbahn per Schiff in Dalni erreichte und nicht über die chinesische Anschlußbahn Shanhaikwan – Niutschwang.

Von Deutschland aus war bis zum Herbst 1903 eine Briefbeförderung über Sibirien auf direktem Wege nicht möglich. Abb. 8 zeigt einen fehlgeschlagenen Versuch aus Mülheim vom 15. 8. 1903: der Leitvermerk "Via Sibirien" wurde von der Post – in Berlin? – durchgestrichen und die Karte auf die Bahnpost 21 Leipzig – Hof geleitet, also über München – Kufstein und Neapel auf den Seeweg nach China. Allerdings konnte man die postalischen Regelungen in gleicher Weise umgehen wie in Fernost. "Die großen Geschäftshäuser in Berlin und Wien, in Paris und London", so berichtet ZABEL (S. 276), "hatten das nach Einführung der durchgehenden Züge auch mit bestem Erfolge sofort getan. Sie schickten ihre Briefe unter einem Deckkuvert fertig adressiert und frankiert an ihre Geschäftsfreunde nach Petersburg und Moskau, die sie dort einfach zur Weiterbeförderung nach dem Osten in den nächsten Postkasten warfen." Es wäre eine interessante Aufgabe, solche in Rußland oder im russischen Pachtgebiet Kuantung aufgegebenen Briefe aufzuspüren.



Abb. 9: Zeitungsbestellung des deutschen Postamts Tongku vom 1.9.03, vor Öffnung des Landweges mit Beteiligung der chinesischen Post im Einzeltransit über Sibirien befördert. Durchgangsstempel №13: ПОЛЕВ. ПОЧТ. КОН / ПРИ АМУР. ОКР. (Nr. 13 Feldpostamt Pri-Amur-Bezirk) vom 23. VIII. (5.9.) 1903 aus Inkou und dazugehöriger R-Zettel Инкоу. Leitstempel через сибирь ("via Sibirien") und Германия ("Deutschland") sowie Einschreibstempel Заказное, Ankunft in Berlin am 27.9.03 (Slg. \*).

Ob und wie lange die Chinesische Ostbahn 1903 für den Transitverkehr der russischen Post gesperrt war, muß hier offen gelassen werden. Jedenfalls wurde die Bahn am 14. Juni 1903 dem fahrplanmäßigen öffentlichen Verkehr übergeben. Ein bemerkenswertes Beispiel für den Einzeltransit über die russische Post zeigt Abb.9: eine Zeitungsbestellung der deutschen Post in TONGKU, also eine Postsache (rückseitig versehen mit der Siegelmarke des deutschen Postamts), die am 1.9.03 auf den Postweg über Sibirien geschickt wurde. Die deutsche Post übergab den Brief dem chinesischen Postamt am Ort (ein russisches gab es dort nicht). Versehen mit dem chinesischen R-Stempel TANGKU (rückseitig), wurde er per Bahn nach Niutschwang befördert (chinesischer Stempel NEWCHWANG 5. Sep. 03) und erreichte am anderen Ufer des Liaoho das russische Feldpost- und Telegraphenamt Инкоу (Inkou). Rückseitig noch der Stempel ВАРШАВА (Warschau) 13. IX. (26. 9.) und der Berliner Bestellt-Stempel vom 27. 9. 03.

Leider sind die Marken auf der Brieffrückseite entfernt worden. Man darf also raten, mit welcher Frankatur-Kombination dieser Brief versehen war, an dem drei Post-

verwaltungen beteiligt waren. Ein teilweise vergleichbarer R-Brief eines deutschen Absenders über Sibirien nach Tilsit wurde in der zweiten Junihälfte 1903 beim chinesischen Postamt in Tientsin aufgegeben (24. Wittmann-Auktion 1986). Er zeigt dieselben russischen Stempel und trägt eine chinesische 20 Cents- und eine russische 20 Kopeken-Frankatur (China-Marken), also zweimal das Auslandspostporto für einen R-Brief.

Die Vermittlung der ambitionierten chinesischen Post, die dabei infolge des doppelten Auslandspostos einen kräftigen "Schnitt" machte, läßt sich beim Einzeltransit über Sibirien in dieser Zeit immer wieder beobachten. Die Verhältnisse im einzelnen sind durchaus ungeklärt (vgl. auch TCHILINGHIRIAN, S. 364). In Orten mit russischen Postämtern wie Peking und Tientsin sollte man annehmen, daß die Sendung direkt bei der russischen Post hätte aufgeliefert werden können. Beispiele dafür gibt es aus etwas früherer Zeit – oder bei anderen Laufwegen (vgl. Abb. 11). Es ist bemerkenswert, daß die schon erwähnte Postkarte aus Shanhaikwan vom Mai 1903 (vgl. oben S. 1651) offensichtlich über Dalni und nicht über Niutschwang befördert

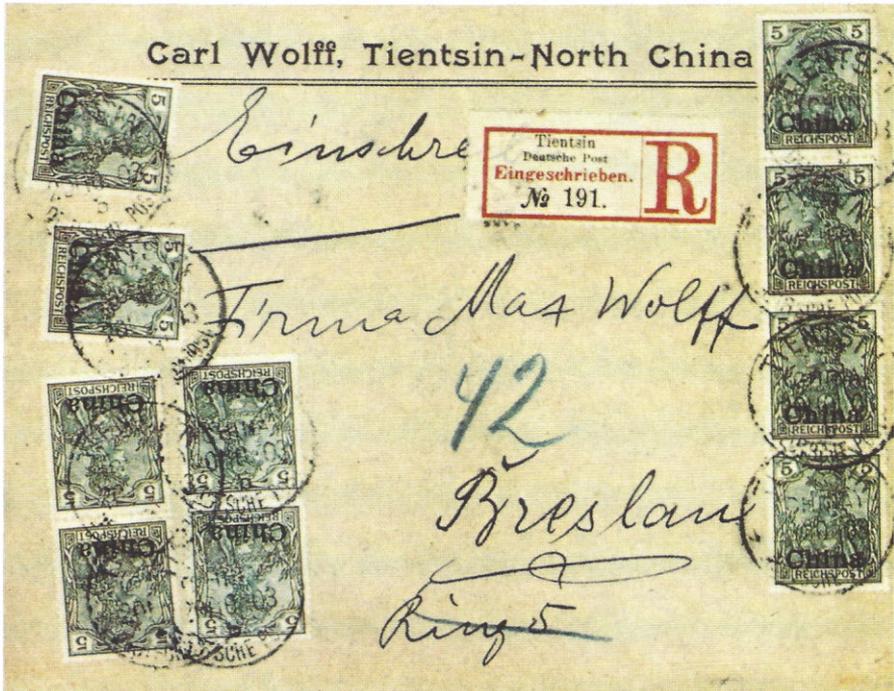


Abb. 10: R-Brief TIENSIN 20.10.03, nach Öffnung des Landweges für die deutsche Post ab 1. Oktober über Sibirien befördert. Ein Leitvermerk war nicht erforderlich. Ankunft in Breslau am 13.11.03 (Slg. \*).



Abb. 11: ХАНЬКОУ 3. IX. 1903 (Hankau 16.9.03). Beförderung über Sibirien mit Hilfe des russischen Postamts, vgl. S. 1650 f. (Slg. Grobe).

Abb. 12: HANKAU 21.10.03, 5 Wochen später: deutsche Post via Sibirien.

wurde. So erscheint es nicht undenkbar, daß die chinesische Post 1903 bis Ende September bei Benutzung der chinesischen Bahnlinie Shanhaikwan – Niutschwang auf ihrer Beteiligung bestand, und vielleicht hängt die von SCHMIDT/WERNER erwähnte, einigermaßen unklare "Sperrung" des Einzeltransits über Sibirien eben mit dieser Bahnlinie zusammen. Wenn das zutrifft, dann würden die insbesondere bei Tientsin zu beobachtenden chinesisch-russischen Doppelfrankaturen aus 1903 sich keinem exotisch-philatelistischen Interesse verdanken, sondern wären als bedarfsmäßig einzustufen.

### **Briefpost Oktober 1903 – Februar 1904**

Alle Komplikationen hatten nach Abschluß entsprechender Verträge ab 1. Oktober 1903 ein Ende. Mit Verfügung im Amtsblatt Nr. 47/1903 gab das Reichs-Postamt bekannt:

*Leitung der Briefsendungen nach Ostasien über Sibirien.*

Berlin, 18. September 1903.

Der Eisenbahnweg über Sibirien wird vom 1. Oktober ab zur Beförderung von Briefsendungen aller Art aus Deutschland nach folgenden Ländern Ostasiens benützt werden:

- 1) nach China, vorerst mit Ausschluß des südlichen Teiles, also nicht nach Amoy, Canton, Swatau und Futschau (auch nicht nach der britischen Kolonie Hongkong und der portugiesischen Besitzung Macao),
- 2) nach dem Deutschen Schutzgebiet von Kiautschou,
- 3) nach Japan, mit Ausschluß der Insel Formosa,
- 4) nach Korea.

Es bietet sich auf diesem Wege eine wöchentlich viermalige Verbindung nach Peking, Tientsin, Tongtu und Tschifu und eine wöchentlich mindestens einmalige Verbindung nach Shanghai und Japan. Die Abfertigung aus Deutschland erfolgt täglich. Die Dauer der Beförderung beträgt je nach den Anschlüssen von Berlin bis Peking und Tientsin 20 bis 22 Tage, bis Shanghai und bis Nagasaki 22 bis 28 Tage. Fahrplanmäßig bildet die am Donnerstag von Berlin abgehende Post den Schlußversand nach Shanghai und Japan mit der kürzesten Beförderungsdauer.

Auf Verlangen des Absenders sind auch Sendungen nach dem südlichen Teile von China sowie nach Hongkong, Macao und Formosa über Sibirien zu leiten.

Als deutsche Auswechselungs-Postanstalt für den neuen Leitweg dient die Bahnpost 18 Berlin-Alexandrowo, welche vom 30. September ab täglich im Zuge aus Berlin Schlef. Bhf. 7<sup>20</sup> Abends direkte Briefposten auf die deutschen Postanstalten in Peking, Tientsin, Tschifu, Tjingtau und Shanghai sowie auf die japanischen Postanstalten in Nagasaki, Kobe, Tokio und Yokohama absenden wird.

Demgemäß sind die Sendungen nach den eingangs bezeichneten Ländern usw., soweit sie nicht einen entgegenstehenden Leitvermerk tragen, vom 30. September ab der Bahnpost 18 Berlin-Alexandrowo zur Leitung über Sibirien zuzuführen.

In der Richtung aus Ostasien werden die deutschen Postanstalten in Peking, Tientsin, Tschifu, Tjingtau und Shanghai direkte Briefposten über Sibirien auf die Bahnpost 18 Alexandrowo-Berlin abfertigen.

Die Sendungen nach Ostasien wurden von den Bahnpostfahrern des Bahnpostamts 18, das seine Abfertigungsstelle im Schlesischen Bahnhof in Berlin hatte,

nachts im D 21 während der Fahrt über Schneidemühl – Bromberg – Thorn zur russischen Grenzstation Alexandrowo (18 km südöstlich von Thorn) umgearbeitet, d. h. die aus verschiedenen Teilen Deutschlands zusammengekommenen Briefbeutel wurden geöffnet ("entkartet"), die Post nach Zielorten bzw. -gebieten sortiert und zu neuen Briefkartenschlüssen zusammengefaßt. (Unter Kartenschluß wird die Beförderung von Postsendungen mit Begleitpapier – bei Briefsendungen: "Briefkarte" – in geschlossenen Behältnissen, z. B. Briefbeuteln, verstanden, wobei zu einem Kartenschluß auch mehrere Beutel gehören können.) Die Briefbeutel wurden verschlossen der russischen Post übergeben und gingen so durch Sibirien an die Ämter, mit denen Kartenschlüsse ausgetauscht wurden. Von den deutschen Postanstalten in China waren das zu dieser Zeit, wie der Verfügung zu entnehmen ist, nur die in Peking, Tientsin, Tschifu, Tsingtau und Shanghai. Sendungen für die deutschen Postämter am Yangtse (Hankau, Itschang, Nanking, Tschinkiang) dürften – vielleicht schon zu Briefbunden zusammengefaßt – mit in den auf Shanghai gefertigten Kartenschluß aufgenommen worden sein, von wo sie dann weiterbefördert wurden, Sendungen nach Tongku und Tschinwangtau in den Kartenschluß für Tientsin usw.

Während die Kartenschlüsse auf Tientsin und Peking durchgängig per Bahn befördert werden konnten (Inkou – Peking 2 Tage), wechselten die für Tschifu, Tsingtau und Shanghai in Dalni auf Dampfer der Chinesischen Ostbahn-Gesellschaft und erreichten so Tschifu (viermal wöchentlich, von dort per Schiff nach Tsingtau) und einmal wöchentlich in 2 Tagen Shanghai (Nachtrag zum Sommerfahrplan 1903 im *Reichs-Kursbuch* November/Dezember 1903). In umgekehrter Richtung gingen die Kartenschlüsse der fünf genannten Postämter entsprechend auf die Bahnpost 18 Alexandrowo – Berlin, die dann im D 22 nach Berlin neue Kartenschlüsse zur Verteilung und Weiterleitung der Post in Deutschland fertigte. Nach SCHMIDT/WERNER wurden von Peking und Tientsin täglich Kartenschlüsse abgesandt (S. 372).

Auf dem Weg über Sibirien wurde die gesamte Briefpost befördert, auch Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben sowie Zeitungen. Ein Leitvermerk "Via Sibirien" war außer für die deutschen Postämter in Südchina: Amoy, Canton und Futschau nicht erforderlich. Übrigens wurde die Post auf der Sibirischen Eisenbahn nicht in den Expreß-Zügen mitgeführt, sondern mit besonderen Postzügen befördert, die langsamer waren (ZABEL, S. 277). Daraus erklären sich die gegenüber dem Reiseverkehr längeren Laufzeiten. Dazu einige Beispiele:

Tientsin (20. 10) – Breslau (13. 11. 03, Abb. 10): 24 Tage

Tientsin (6. 11.) – Breslau (27. 11. 03): 21 Tage

Tsingtau (12. 10.) – Baden-Baden (5. 11. 03): 24 Tage

Tsingtau (2. 1. 04) – Edinburgh/Schottland (27. 1. 04): 25 Tage

Shanghai (28. 11.) – Elberfeld (22. 12. 03): 24 Tage (drei Monate früher hatte die in umgekehrter Richtung von Mülheim über den Seeweg beförderte Karte, Abb. 8, noch 11 Tage länger gebraucht)

Hankau (21. 10.) – Berlin (16. 11. 03, Abb. 12): 26 Tage.

Die zuletzt genannte Laufzeit ist für 1903 beachtlich, denn schließlich hatte die Karte von Hankau aus zunächst 600 Seemeilen auf dem Yangtse bis Shanghai zurückzulegen, was – dreimal wöchentlich – allein etwa 4 Tage in Anspruch nahm. Doch leider war dieser Fortschritt im Postverkehr nur von kurzer Dauer.

### Der Russisch-Japanische Krieg

“Höre soeben, dass keine Briefe mehr via Sibirien befördert noch ankommen können, da Krieg ausgebrochen und Port Arthur blockiert sein soll,” heißt es am 12. Februar 1904 auf einer Karte aus Tsinanfu nach Rostock (164. Steltzer-Auktion). “Die Russen sollen 9 Schiffe verloren haben. Wann werde ich wieder Briefe von Ihnen erhalten? Wann werden meine Briefe Sie erreichen? Monate werden vergehen!”

Mit dem japanischen Überfall auf die russische Flotte in Port Arthur am 9. Februar 1904, der den Russisch-Japanischen Krieg eröffnete, mußte augenblicklich der Weg über Sibirien “für Sendungen nach Japan, Kiautschou, Shanghai, den Yangtsehäfen und Tschifu bis auf weiteres gesperrt” werden (Verfügung vom 9. Februar,



Abb. 13: PEKING 2.10.05, Aufbrauch der Ausgabe von 1901 (zulässig bis 31.12.1905). Ob der Brief wirklich dem Leitvermerk entsprechend über die Karawanenstraße Kalgan – Kiachta befördert wurde, ist schwer zu entscheiden. Ankunftsstempel rückseitig NAUMBURG 12. (!) 11.05 (Slg. Dr. Findeiss).

Amtsbl. RPA Nr. 10/1904). Am 16. Februar wurde die Sperre auch auf den Verkehr mit den per Bahn erreichbaren Orten Peking, Tientsin, Tongku und Tschinwangtau ausgedehnt. "Der gesamte Dienst war damit wieder auf den Seeweg über Suez verwiesen." (SCHMIDT/WERNER, S. 372) Die erwähnte Karte aus Tsinanfu erreichte mit dem Leitvermerk "via Tsingtau – Suez" Rostock am 27. 3. 1903. Bei den aus Deutschland unterwegs befindlichen Sendungen über Sibirien trog die Befürchtung des Schreibers nicht: die Post wurde sämtlich zurückgeleitet und dann mit wochenlanger Verzögerung über Suez befördert.

Die Ursache des Krieges war das Aufeinanderprallen der imperialistischen Bestrebungen Rußlands und Japans: beide wollten Korea und die Mandschurei. Für Rußland neutralisierte Korea – zwischen Port Arthur und Wladiwostok – seine Position am Japanischen Meer, für Japan galt die Halbinsel als lebenswichtig für die eigene Sicherheit. Seit Jahren rangen beide mit abwechselndem Erfolg um die Vorherrschaft dort. In der Mandschurei hatte Rußland trotz des Räumungsvertrages mit China von 1902 seine militärische Präsenz in großem Umfang aufrechterhalten, und das gab Japan den konkreten Anlaß, eine gewaltsame Revision der Ergebnisse des 2. Friedens von Shimonoseki zu versuchen.

Der Krieg wurde für Rußland zu einem militärischen Desaster und führte zum ersten Sieg einer asiatischen Macht über eine europäische in der Neuzeit. Die Japaner landeten in Korea und Liautung und besetzten Dalni am 28. Mai 1904, Taschikiau am 25. Juli. Port Arthur mußte nach langer Belagerung am 2. Januar 1905 kapitulieren. Im März standen die Japaner in Mukden, und am 27. Mai 1905 wurde die russische Flotte in der Seeschlacht von Tsushima vernichtet.

Das ergab eine völlig veränderte Lage in Fernost. Im Frieden von Portsmouth/USA (5. September 1905) mußte Rußland die Vorherrschaft Japans in Korea anerkennen – es wurde japanisches Protektorat, später Generalgouvernement – und das Pachtgebiet Kuantung an Japan abtreten. Der Rest der Halbinsel Liautung wurde zur neutralen Zone erklärt. In der Mandschurei bestätigten die Kriegführenden zwar formell die chinesischen Hoheitsrechte, teilten sie aber tatsächlich unter sich auf in eine nördliche russische und eine südliche japanische Einflußsphäre. Das betraf auch die Chinesische Ostbahn. Von der südmandschurischen Zweiglinie Charbin – Dalni blieb nur der nördliche Teil mit einer Länge von knapp 300 km bis Gungchulin, zwei Stationen südlich von Kuantschenzsi, in russischem Besitz, der größere südliche Teil fiel entschädigungslos an Japan.

Die Bahnlinie war bei den Kämpfen zerstört worden, ihre Wiederherstellung nahm erhebliche Zeit in Anspruch. Japan gründete 1906 die *South Manchurian Railway Company* mit Sitz in *Dairen*, dem früheren Dalni. Die *Südmandschurische Eisenbahn*, so der neue offizielle Name, wurde vom Pachtgebiet Kuantung aus mit geänderter Spurweite völlig erneuert und bis ins japanisch kontrollierte Stadtzentrum von Kuantschenzsi geführt, das nun *Changchun* hieß. Die Bahn-Gesellschaft wurde zu einer autonomen Körperschaft mit einem 22 km breiten Gebietsstreifen längs der Trasse für Japans wirtschaftliche und politische Zwecke. Bereits im

Friedensvertrag war festgelegt worden, daß auch nach der Räumung der Mandschurei von allen fremden Truppen ab April 1907 zum Schutz der Bahnlinien dauernd Wachen bis zu 15 Mann pro km zurückbleiben durften.

Da an eine Postbeförderung durch die Mandschurei nicht zu denken war, eröffnete Rußland schon während des Krieges im Mai 1905 wieder die alte Karawanenstraße durch die Mongolei von Peking über Kalgan und Urga nach Kiachta. Die deutsche Post nutzte sie, doch nur für die 4 deutschen Postanstalten in Tschili (nur Briefe und Postkarten und nur bei entsprechendem Leitvermerk). "Die Kartenschlüsse wurden aus Deutschland durch die Bahnpost 18 Berlin – Alexandrowo täglich abgesandt, in umgekehrter Richtung dreimal wöchentlich durch die Postämter in Peking und Tientsin." (SCHMIDT/WERNER, S. 373). Allerdings soll diese Verbindung keine besondere Bedeutung erlangt haben, es wurde also wenig Gebrauch von ihr gemacht. Am 30. Oktober 1905 verfügte das Reichs-Postamt eine kurze Unterbrechung: "Briefsendungen nach Peking, Tientsin, Tongku und Tschinwangtau dürfen, selbst wenn sie mit dem Leitvermerk 'über Rußland' versehen sind, bis auf weiteres nicht mehr an die russische Postverwaltung ausgeliefert werden", sie seien auf dem Seeweg zu befördern (Amtsbl. RPA Nr. 58/1905; Wiederaufnahme der Postbeförderung im Durchgang durch Rußland mit Verfügung vom 14. November, Amtsbl. RPA Nr. 64/1905). Der Grund für die Unterbrechung dürften die revolutionären Unruhen in Rußland gewesen sein, u. a. ein großer Eisenbahn- und Poststreik.

Abb. 13 zeigt einen Brief aus diesen Tagen, aufgegeben mit Leitvermerk "via Sibirie" in Peking am 2. 10. 05 von einem Angehörigen der niederländischen Gesandtschaftswache. Ob der Brief wirklich über die Mongolei und Rußland gelaufen ist, läßt sich kaum entscheiden, weil es beim geschlossenen Transit keine Übergangsstempel geben kann. Immerhin ist der Leitvermerk nicht gestrichen.

Als Folge des Krieges griff Rußland das alte Projekt der Amur-Bahn wieder auf und stellte so über Chabarowsk eine weniger gefährdete zusätzliche Verbindung nach Wladiwostok her, die allerdings erst 1916 eröffnet wurde.

### **Briefpost über Sibirien ab 1907**

Der durchgehende Bahnweg nach Fernost wurde für den Postverkehr 1907 wieder freigegeben. Mit Verfügung des Reichs-Postamts vom 12. Februar begann die eigentliche Zeit der Briefbeförderung "via Sibirien" (Amtsbl. RPA Nr. 11/1907):

#### *Leitung der Briefsendungen nach Ostasien über Sibirien.*

Von jetzt ab können Briefsendungen nach Ostasien mit der nachstehend bezeichneten Beschränkung wiederum auf dem Weg über Sibirien geleitet werden. Die Beförderung findet vorläufig mit den zweimal wöchentlich zwischen Moskau und Wladiwostok verkehrenden Expresszügen statt. Der Weg über Sibirien ist nur für diejenigen gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefe und Postkarten zu benutzen, für die er durch einen Vermerk vom Absender ausdrücklich vorgeschrieben ist. Deutsche Auswechslungsstelle ist das Bahnpostamt Nr. 18. Sendungen der genannten Art sind daher den Bahnposten 18 Berlin – Alexandrowo zuzuführen. Hinsichtlich der Leitung der übrigen Briefsendungen nach Ostasien tritt eine Änderung nicht ein.



per Schiff nach Shanghai (*Russisch-Ostasiatische Dampfschiffahrt-Gesellschaft*, einmal wöchentlich in 4 Tagen). Die Absendung der Kartenschlüsse erfolgte ab Berlin zunächst zweimal wöchentlich, ab Juni 1907 dreimal, nachdem mit dem Sommerfahrplan auch die Expreszüge auf der Chinesischen Ostbahn zwischen Mandschuria und Wladiwostok dreimal in der Woche verkehrten (vgl. Amtsbl. RPA Nr. 38/1907 und RKB Mai 1907).

Im April 1909 war es dann soweit, daß die schnellere Verbindung durch die südliche Mandschurei wieder aufgenommen werden konnte. Voraussetzung dafür war u. a. der russisch-chinesische Postvertrag vom 19. Februar 1909 (TCHILINGHIRIAN, S. 398). In Changchun wurden die Kartenschlüsse von der japanischen Post übernommen und nach Dairen befördert (für Shanghai, Tsingtau und Tschifu) oder aber über die *Nordchinesische Bahn*, die inzwischen von Sinmintun aus fortgeführt worden war und den Anschluß an die Südmandschurische Bahn in Mukden erreichte (Kartenschlüsse für Peking, Tientsin und Hankau).

Im Zusammenhang mit dieser Entwicklung änderten die Reichspostdampfer der Linie *Shanghai-Tientsin* (Hamburg-Amerika Linie) ab Februar 1909 ihren Fahrplan und liefen, neben der weiterbestehenden Route Shanghai – Tsingtau – Tschifu – Tientsin, einmal wöchentlich Dairen an, von wo aus Tsingtau in 1 Tag, Shanghai in 3 bis 4 Tagen erreicht wurde (vgl. *Berichte* Nr. 47, S. 805; ein Fahrplan von 1914 auf S. 808). Im übrigen verkehrten zwischen Dairen und Shanghai auch Dampfer der Südmandschurischen Eisenbahn-Gesellschaft (2 Tage).

1911 wurde der Briefverkehr, soweit er über Dairen ging, wegen der in der Mandschurei ausgebrochenen Pest vom 28. Januar bis 21. März noch einmal über Wladiwostok – Shanghai geleitet (Amtsbl. RPA Nr. 8/1911), und Störungen gab es auch 1911/12 auf der Strecke Peking – Mukden wegen der Revolution in China.

Im Unterschied zu 1903 lief die Post ab 1907 in den Expreszügen über Sibirien, wodurch sich die Beförderungsdauer verkürzte. Die Bahnpost 18 Berlin – Alexandrowo fertigte ihre Kartenschlüsse seit November 1909 jeweils montags, donnerstags und samstags im D 21 (ab Berlin, Schlesischer Bahnhof, 19.33 Uhr, vgl. DKB 1909, S. 1031 usw.), ergänzt durch einen Versand des Postamts Berlin C 2 mit dem *Nord-Expres* Berlin – Moskau dienstags um 7.52 Uhr. Ab 1. Juni 1911 trat zum Abgang Berlin 19.33 Uhr an allen drei Tagen ein Nachversand mit dem D 23 um 23.39 Uhr. Die Montags- und Dienstagsabgänge erreichten den *Sibirischen Expres*, der Moskau mittwochs kurz vor Mitternacht verließ, die Donnerstagsabfertigungen den vom Samstagabend.

Das Postaufkommen scheint kontinuierlich gewachsen zu sein, denn ab Mai 1914 trat zum Dienstagmorgen-Versand des Postamts Berlin C 2 im *Nord-Expres* eine Abfertigung der Bahnpost 1 Hannover – Berlin im selben Zug. Vor allem aber wurden die drei Versande und Nachversande der Bahnpost 18 Berlin – Alexandrowo (jetzt Montag, Mittwoch, Donnerstag um 19.35 Uhr und 23.46 Uhr) durch zwei zusätzliche Postabgänge desselben Bahnpostamts auf der Strecke Berlin – Dirschau am Montag und Donnerstag 8.30 Uhr ergänzt (Amtsbl. RPA Nr. 30/1914). Das ist ein

Postkarte



An

das Kaiserliche Bahnpostamt Nr. 18

Postsache.

Berlin O. 17.

Kaiserlich Deutsches Postamt.

*Peking* den 20. Juni 1913.

Am 18. Juni 1913 *sende* von der Bp. 18

Berlin

Zug 21 am } 5. Juni 1913

Alexandrowo

*Thorn* \* 23 \* }  
gefertigte Kartenschlüssel No. 67 hier eingegangen.

Beförderungsdauer 13 Tage.

Es fehlt noch der Kartenschluß vom



Abb. 15: Bestätigung für den Eingang der Briefkartenschlüsse Nr. 67 der Bahnpost 18 Berlin – Alexandrowo bzw. Berlin – Thorn in Peking, 20.6.1913. Die Versande wurden jährlich fortlaufend numeriert (Slg. \*).

Novum, denn damit kommt ein anderer Kurs ins Spiel: mit dem D 7 über Königsberg und die ostpreußische Grenzstation Eydtkuhnen zum russischen Grenzbahnhof Wirballen (Kibarty) und von dort nach St. Petersburg, Ankunft jeweils dienstags und freitags um 11.35 Uhr. Die russischen Eisenbahnen hatten ihre Fahrpläne inzwischen so gestaltet, daß wöchentlich zwei Expreszüge zwischen Moskau und Wladiwostok verkehrten und daß zwei weitere auf der nördlichen Route von St. Petersburg über Wologda – Wjatka (Kirow) – Perm – Jekatarinburg (Swerdlowsk) – Tjumen die sibirische Trasse in Omsk erreichten (allerdings lief nur einer bis Wladiwostok durch), Abgang in St. Petersburg jeweils dienstags und freitags um 20.55 Uhr (RKB Juli 1914).

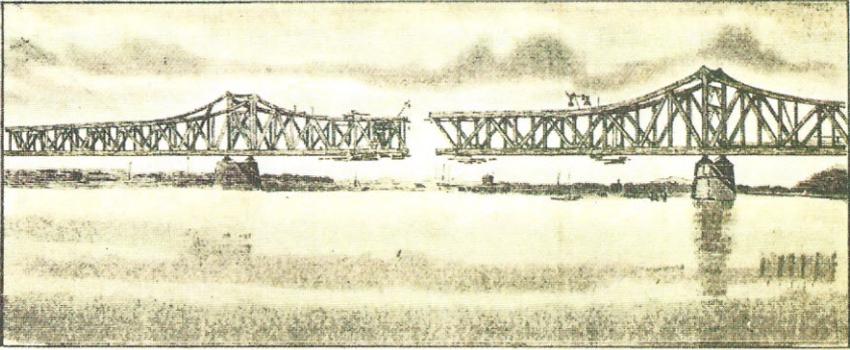
Die Reichspost kontrollierte die Beförderung ihrer Kartenschlüsse durch Bestätigungskarten, die von der Empfängerpostanstalt nach Eingang an die absendende zu schicken waren. Einige solcher Kartenschlußbestätigungen aus Peking von 1912/13 sind in Sammlerhand gekommen, vgl. Abb. 15 und *Berichte* Nr. 71, S. 1226. Sie zeigen für die Strecke Berlin – Peking Laufzeiten von 12 – 14 Tagen, also ein Drittel dessen, was ein Brief zu Beginn des Jahrhunderts benötigt hatte. In Berlin gingen in der Regel dreimal wöchentlich Kartenschlüsse aus China ein (vgl. DKB, *Verkehrs-Nachrichten*, passim).

Zur Beschleunigung des Verkehrs trug auch bei, daß das Eisenbahnnetz in China Fortschritte machte. So war 1909, als die Verbindung durch die südliche Mandschurei wieder aufgenommen wurde, die Linie Peking – Hankau in Betrieb, die im täglichen Verkehr die 1209 km in 1 1/2 Tagen bewältigte. Die Laufzeit eines Briefes von Hankau am Yangtse nach Deutschland über Peking – Mukden – Charbin betrug z. B. 1910 nur noch 19 Tage (vgl. Abb. 17), 1 Woche weniger als 1903 (vgl. Abb. 12), und 1913 wurden auch schon einmal 15 Tage erreicht.

Seit 1904 verband die deutsche *Schantung-Bahn* Tsinanfu (Chinan) mit Tsingtau. Die Kartenschlüsse von und nach Tsingtau und Tsinanfu wurden seit Eröffnung der Eisenbahn Tientsin – Tsinanfu im Juni 1911 ebenfalls über die Chinesische Nordbahn geleitet (SCHMIDT/WERNER, S. 373). Die *Tientsin-Pukow-Railway* wurde von einem deutsch-englischen Konsortium gebaut, die Ausführung deutscherseits lag in den Händen der Deutsch-Chinesischen Eisenbahngesellschaft Berlin. Sie erteilte der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN Werk Gustavsburg) den Auftrag zum Bau einer Eisenbahnbrücke über den Hoangho westlich Tsinanfu, den diese in den Jahren 1909 bis 1912 ausführte. Die gesamten Montagearbeiten, die Gründung und den Aufbau der Pfeiler sowie den stählernen Unterbau bewirkte die MAN. Die obere Stahlkonstruktion lieferten zu gleichen Teilen die Gutehoffnungshütte Oberhausen-Sterkrade und die Dortmunder Union Brückenbau AG. Die Brücke hatte eine Gesamtlänge von 1271 m und kostete 12 Millionen Mark (Abb. 16). Nachdem die Strecke Tientsin – Pukow ab 1. Januar 1913 durchgehend befahrbar und der Schnellzugverkehr auf ihr eröffnet worden war (einmal wöchentlich), konnten auch die Kartenschlüsse zwischen Shanghai und Deutschland bis auf die Überquerung des Yangtse bei Pukow/Nanking ganz per Eisenbahn befördert werden (SCHMIDT/WERNER, S. 373). Eine Karte aus Nanking vom 24. 4. 13

Hoanghobrücke der Tientsin-Pukow-Bahn.

圖橋河黃路鐵浦津



Erbaut 1909-1912 von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G. Werk Gustavsburg.

造所河公操橋山三年二十百九千一至年九零百九千一歷西

Stand der Arbeiten am 2. Oktober 1912.

式形之號二月十年二十百九千一歷西至程工



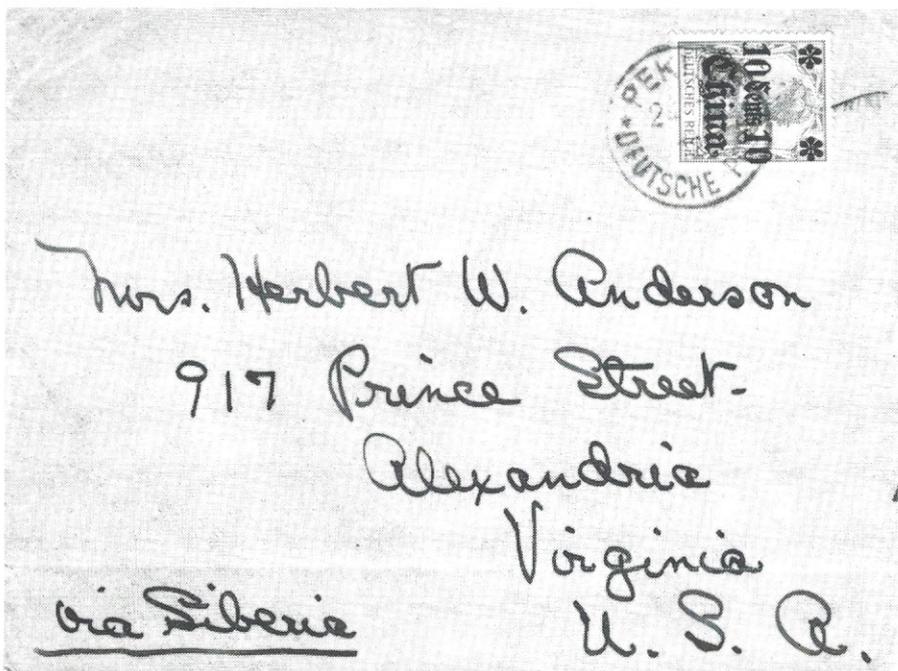


Abb. 18: PEKING 24.7.12, Auslandsbrief bis 20 g in die USA über Sibirien. Ankunftsstempel vom 14. Aug. 1912 (Slg. Dr. Findeiss).

erreichte Berlin am 9. 5. 13, also nach 15 Tagen. In günstigen Fällen wurde eine solche Beförderungsdauer aber auch schon vor Benutzung dieser Bahnlinie erzielt: Shanghai 7. 5. 10 – Leipzig 22. 5. 10, also ebenfalls 15 Tage.

Angesichts solcher Zeiten ist es nicht verwunderlich, daß man von China aus sogar Briefe nach den USA über Sibirien und Deutschland befördern ließ, denn die Überquerung des Atlantik dauerte nur 7 Tage. So traf ein Brief aus Peking vom 24. 7. 1912 bereits nach 21 Tagen in Virginia ein (Abb. 18).

Vom 15. Juni 1913 ab wurde "bei gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen aus Deutschland nach Orten mit deutscher Postanstalt in China sowie nach Postorten in Kiautschou (Schutzgebiet) und im Verkehr dieser Orte untereinander" die Eilbestellung zugelassen (Amtsbl. RPA Nr. 32/1913).

Abb. 16 (links): Die von der MAN gebaute Eisenbahnbrücke über den Gelben Fluß (Hoangho) bei Tsinanfu (Slg. Stegmüller).

Abb. 17: Eingeschriebener Doppelbrief HANKAU 24. 1. 10, Ankunft 12.2. 1910.

## Südseepost über Sibirien

Der Landweg kam ab 1909 auch den deutschen Schutzgebieten in der Südsee zugute (außer Samoa). In seiner Ausgabe vom 1. September 1909 vermerkte das *Deutsche Kolonialblatt* in der Rubrik "Postdampfschiffsverbindungen nach den deutschen Schutzgebieten" bei Deutsch-Neuguinea, den Karolinen, den Marianen und Marshall-Inseln erstmals: "Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten – nicht auch Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben – über Sibirien – Shanghai geleitet." (DKB Nr. 17/1909, S. 850f. ) Die Beförderung auf diesem Weg setzte also – zunächst jedenfalls – einen entsprechenden Leitvermerk des Absenders voraus.

Das änderte sich bald. Nach einer Mitteilung vom 15. April 1910 sollte der Landweg in beiden Richtungen künftig "auch ohne ausdrückliches Verlangen des Absenders benutzt (werden), insoweit die Sendungen ihren Bestimmungsort dadurch voraussichtlich früher erreichen als auf den übrigen Wegen" (DKB Nr. 8/1910, S. 346). Was die Einschränkung "insoweit ..." konkret bedeutete, zeigt sich ab Juli 1910 wiederum bei den "Postdampfschiffsverbindungen" im *Kolonialblatt*. Als Beispiel die Verbindung nach Deutsch-Neuguinea (DKB Nr. 13/1910, S. 584):

Nach	Die Abfahrt erfolgt		Ausfischungshafen. Dauer der Überfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgesandt werden am:
	vom Ein- schiffungshafen	am:		
7. Deutsch-Neuguinea, Kaiser-Wilhelmsland und Bismarck-Archipel.	Neapel (deutsche Schiffe)	15* <sup>o</sup> . 20. Juli 12* <sup>o</sup> . Aug.	Friedrich-Wilhelms- hafen 39, 43 u. 39 Tage Rabaul 41, 46 und 41 Tage	13* <sup>o</sup> . 22. 27. Juli 10* <sup>o</sup> . Aug. 10 <sup>30</sup>
	Brindisi (engl. Schiffe)	24. Juli	Friedrich-Wilhelms- hafen 45 Tage Rabaul 42 Tage	
<p>* Für Briefe und Postkarten Nachversand über Sibirien—Schanghai—Hongkong von Bp. 18 Berlin—Alexandrowo 7:33 am 18./7.† und 15./8. und von Berlin C2 (ab Schles. Bf. 7.52) am 19./7.† und 16./8. (Ausgenommen sind Briefe und Postkarten nach Berlinhafen.)</p> <p>† Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten — nicht auch Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben — außer mit den vorbezeichneten Nachversänden auch mit den übrigen Beförderungsanlässen über Sibirien—Schanghai geleitet.</p>				

Das Problem lag in der Verbindung zwischen China und der Südsee. Was nützten Postabgänge in zwei- oder dreitägigem Abstand von Berlin, wenn die Post dann liegenblieb, weil in jedem Monat fahrplanmäßig nur einmal ein Schiff von Hongkong aus die Inseln anlief? Aus diesem Grund gab es Landversande von Deutschland aus jeden Monat nur zu einem einzigen Termin, der so berechnet war, daß sie in Hongkong den Reichspostdampfer der Austral-Japan-Linie des Norddeutschen Lloyd erreichten. In der Übersicht erscheinen sie als "Nachversand über Sibirien – Schanghai – Hongkong" zur Seebeförderung auf der Ostasiatischen Linie des NDG, die in Hongkong denselben Anschluß erreichte. Am Beispiel: Postabgang Berlin spätestens am 13. 7. 1910, in Neapel am 15. 7. an Bord RPD "Goeben", an Hongkong 10. 8. (KOCH/GOTTSPENN, S. 91), von dort laut Fahrplan per "Prinz Waidemar" am 13. 8. nach Yap (20. 8.), Friedrich-Wilhelmshafen (24. 8.) und Rabaul

(26..8.). Gegenüber dieser Seebeförderung von Berlin nach Friedrich-Wilhelmshafen in 42, nach Rabaul in 44 Tagen brachte der Nachversand am 18./19. 7. einen Gewinn von 5 bzw. 6 Tagen. Briefsendungen bis zum nächsten NDL-Dampfer mit Anschluß in Hongkong (ab Neapel 12.8.) gingen dann wieder über Suez, weil der Seetransport billiger war. Der vergleichsweise geringe Zeitgewinn über Sibirien, der bis 1914 konstant blieb, dürfte vor allem mit der Beförderung zwischen Shanghai und Hongkong zusammenhängen (u. a. einmal wöchentlich durch Dampfer der Hamburg-Amerika Linie, vgl. SCHMIDT/WERNER, S. 375).

Bei Post *aus der* Südsee kann man davon ausgehen, daß sie bei Beförderung über Hongkong, sei es mit einem Dampfer der Austral-Japan-Linie, sei es mit der "Germania" der Jaluit-Linie, ab 1910 stets über Sibirien lief, denn der Weg war in dieser Richtung in jedem Falle schneller als der über Suez. Ein Leitvermerk wie auf dem Brief aus Friedrich-Wilhelmshafen vom 12. 7. 1914 (Abb. 24) war dabei nicht erforderlich. "Bei Beförderung über Hongkong" weist darauf hin, daß je nach Anschluß Briefe natürlich auch über Sydney geleitet wurden oder per RPD "Manila" über Singapore gingen. Auch hier einige Laufzeiten über Sibirien: Yap 9. 12. 1911 – Neuruppin 12. 1. 1912 (34 Tage), Friedrich-Wilhelmshafen 16. 2. – Barmen 25. 3. 1914 (37 Tage), Rabaul 20. 2. – Nürnberg 30. 3. 11 (38 Tage). Laufzeiten unter 40 Tagen sind für Deutsch-Neuguinea nur über Sibirien möglich, wobei zu berücksichtigen ist, daß auch in den Anlaufhäfen Friedrich-Wilhelmshafen und Rabaul die Post natürlich nicht immer zum letztmöglichen Termin aufgeliefert und gestempelt wurde.

## **Paketpost**

Die Paketbeförderung über Sibirien begann 1910. "Vom 1. Mai ab können Postpakete bis 5 kg ohne Wertangabe oder mit Wertangabe bis 2400 Mark zwischen Deutschland und sämtlichen Orten mit deutschen Postanstalten in China einschließlich des Schutzgebietes Kiautschou auf dem Wege über Sibirien ausgetauscht werden," hieß es in der Verfügung vom 6. April 1910 (Amtsbl. RPA Nr. 27/1910). Wie dem *Paketposttarif* zu entnehmen ist, wurde eine besonders sorgfältige Verpackung empfohlen: Holzkisten und -fässer, Lederumhüllungen, Bleiplomben.

Die Leitung der Pakete erfolgte über Charbin-Kuantschenszi und die Südmandschurische Bahn. Die Station Kuantschenszi, 3 km westlich des Zentrums der von den Japanern Changchun genannten Stadt, bildete jetzt den Endpunkt der russischen Bahn und war vom japanischen Bahnhof Changchun durch eine neutrale Zone getrennt (TCHILINGHIRIAN, S. 454). Als Auswechslungspostämter erscheinen ХАРБИНЪ (Charbin) und CHANGCHUN auf den Paketadressen. Pakete nach Peking und Tientsin (über die Nordchinesische Bahn) wurden am Bestimmungsort von der japanischen Post den deutschen Postämtern nicht direkt übergeben, sondern auf dem Umweg über die russischen, was vertragliche Gründe hatte. Paketpost für die übrigen deutschen Postanstalten in China und im Schutzgebiet Kiautschou lief über Dairen nach Tschifu (Chefoo), wo wiederum der Wechsel vom

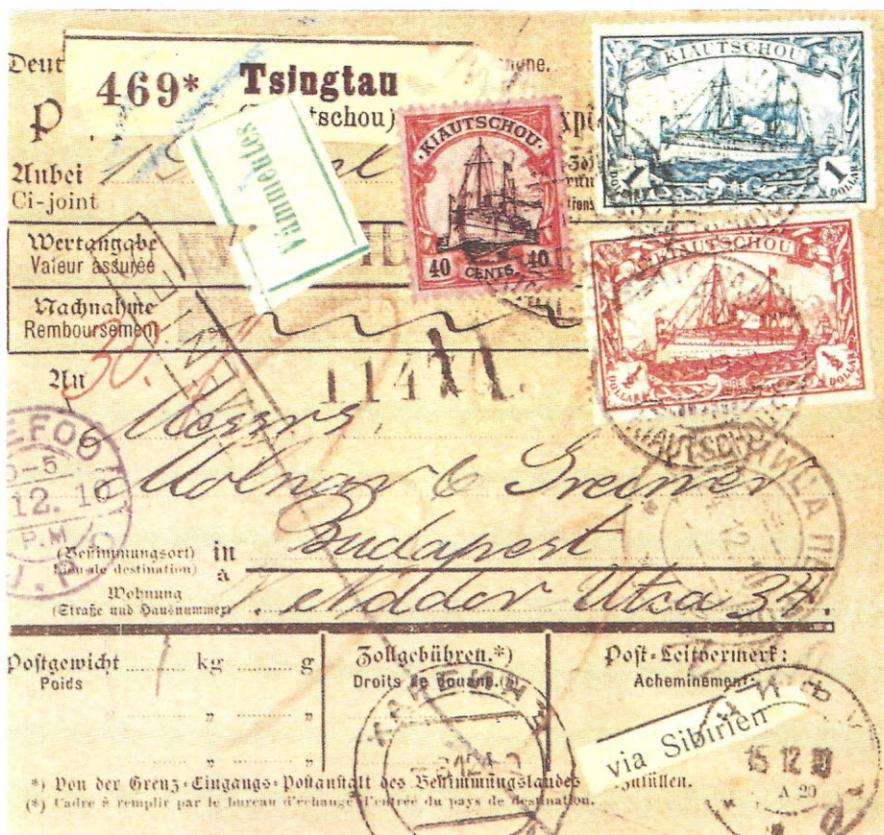


Abb. 19: Paketadresse aus Tsingtau vom 13.12.10 via Sibirien nach Ungarn, Gebühr 1,90 Dollar (bis 31.12.11) wie nach Deutschland. Über Tschifu – russ. Postamt ЧИФУ 15.12.10, japan. Postamt CHEFOO – und Dairen nach Charbin befördert, russ. Stpl. ХАРБИНЬ 8.12.(21.12.)10. Es fehlt hier der japan. Stempel von Changchun. Das Paket verließ Rußland in Granica, dem Endpunkt des russ. Teils der Eisenbahn Warschau – Wien im oberschlesischen Dreiländereck, Stpl. ГРАНИЦА ПЕТРОК 24.12.10 (6.1.11). Ungarischer Aufkleber "Vámmentes" (zollfrei), Ankunft BUDAPEST 8.1.1911 (Slg. \*).

Abb. 20 (rechts): Paketadresse aus Tientsin vom 3.12.12 via Sibirien nach Württemberg, die Rückseite in Teilabb. Gebühr 2,40 Dollar (ab 1.4.12). Postweg über Kuantschenszi – Charbin (ХАРБИНЬ 23.11.12, also 6.12.12). Bei den beiden japan. Stempeln müßte es sich um die von Tientsin und Changchun handeln. Hier nicht vorhanden der russ. Stpl. КИБАРТЫ СУВ (Kibarty/Wirballen). Rückseitig die Stpl. EYDTKUHNEN 22.12.12 und Schwäb.-GMÜND 27.12.12 (Slg. \*).

Deutschl 449 \* **rientsin**  
 Deutsche Post  
 Post **édition.**  
 Zum Aufkleben der Stempeln.

Anbei  
 Ci-joint  
 Wertbarg  
 Valeur ass  
 Nachnah  
 Remboursen



Herrn Georg  
 Goldschmied

(Bestimmungsart) in **Württemberg**  
 (Lieu de destination) à  
 Wohnung **Schwäbisch Gmünd**  
 (Straße und Hausnummer)

Postgewicht **4** kg ..... g  
 Poids



Post-Vermerk:  
 Acheminement:  
**via Sibirien.**

\*) Von der Grenz-Eingangs-Postanstalt des Bestimmungslandes anzufüllen.  
 (\*\*\*) Cadre à remplir par le bureau d'échange d'usage du pays de destination.

Eingangsverzeichnis bz. Lagerbuch  
 Registre d'arrivée.  
 No. **7**

Postvermerk über die Aushändigung.  
 Indication de la personne à laquelle le colis a été remis.



Qui  
 Reçu  
 empfangen  
 Le soussigné déclare avoir reçu

ers  
 Reçu  
 désigné  
 au recto du présent bulletin.

japanischen über das russische zum deutschen Postamt erfolgte, in umgekehrter Richtung entsprechend. Die Vermittlung der russischen Post in Peking, Tientsin und Tschifu entfiel erst ab 1. April 1912, die Pakete wurden von da an direkt zwischen den deutschen und japanischen Postämtern ausgetauscht (vgl. Amtsbl. RPA Nr. 16/1912), d.h. von nun an dürfte es auch ein Abkommen zwischen der Reichspost und der japanischen Post gegeben haben.

Da Pakete nicht im geschlossenen Transit befördert wurden, stellen die Begleitadressen aufschlußreiche Zeugnisse des Laufwegs und der Beförderungsdauer dar. Bemerkenswert ist, daß sich bei Sendungen nach Deutschland von Anfang an die Übergabe- bzw. Übernahmestempel von КИБАРТЫ СУВ (Kibarty/Wirballen) und EYDTKUHNNEN finden, d.h. die Paketpost lief nicht über Moskau und Alexandrowo, sondern auf der nördlichen Route über St. Petersburg und Ostpreußen (vgl. oben S. 1663). Die Laufzeit betrug um 25 Tage, wovon etwa 16 Tage auf die Strecke Charbin – Eydtkuhnen entfallen.

1911 gab es vom 28. Januar bis 21. März eine kurze Unterbrechung des Paketverkehrs über Sibirien wegen der in Nordchina ausgebrochenen Pestepidemie, die die Einstellung des Zugverkehrs in der Mandschurei zur Folge hatte. Pakete konnten in dieser Zeit nur auf dem Seeweg über Suez befördert werden (vgl. Amtsbl. RPA Nr. 8/1911 und Nr. 22/1911).

Einen Einschnitt bedeutete der 1. Januar 1912. Von diesem Tag an änderten sich die "Leitwege und Taxen für Postpakete nach China über Rußland ... infolge der Benutzung des Weges über Wladiwostok und der Erhöhung der Beförderungsgebühren auf der Chinesischen Ostbahn" (Amtsbl. RPA Nr. 84/1911). Während der Paketverkehr mit Peking, Tientsin und Tschifu weiterhin über die Südmandschurische Bahn erfolgte, wurden Pakete im Verkehr mit den übrigen deutschen Postanstalten in China und Kiautschou von nun an über Wladiwostok und das russische Postamt in Shanghai geleitet (Schiffsverbindung Wladiwostok - Shanghai durch die *Russische Freiwillige Flotte*). Begleitadressen zu Paketen nach Deutschland zeigen Zollstempel von Wladiwostok und eine etwas längere Beförderungsdauer. Allerdings bestand von Tsingtau aus nach wie vor die Möglichkeit, Pakete über Dairen zu verschicken, Porto 2 Dollar 30 Cents (PTN, S. 61).

Die Gebühr für Pakete (bis 5 kg), die bisher mit 3 Mark 80 Pf. bzw. 1 Dollar 90 Cents schon deutlich über den Kosten für den Seetransport via Bremen/Hamburg (2 Mark 40 Pf.) oder München – Neapel gelegen hatte (3 Mark 20 Pf.), erhöhte sich ab 1.1.1912 beim Weg über Wladiwostok auf 4 Mark 80 Pf. bzw. 2 Dollar 40 Cents, für Pakete von und nach Peking, Tientsin und Tschifu vorübergehend sogar auf 5 Mark/2 Dollar 50 Cents (ab 1. April 1912 dann ebenfalls 4 Mark 80 Pf./2 Dollar 40 Cents, vgl. Amtsbl. RPA Nr. 16/1912). Die Wertangabe wurde bei Benutzung des Bahnweges durch die südliche Mandschurei ab 1.4.1912 einheitlich auf 2400 Mark/1200 Dollar festgesetzt, bei Benutzung des Weges über Wladiwostok – Shanghai für Kiautschou mit 10 000 Mark der des Seeweges über Bremen und Hamburg angeglichen (für Shanghai ab Mai 1913, Amtsbl. RPA Nr. 28/1913).

Eine letzte Änderung zum 1. Juli 1914 betraf Tsingtau und sein "Hinterland" an der deutschen Schantung-Bahn: Sendungen für Tsinanfu und Weihsien wurden wieder über Charbin – Dairen (– Tsingtau) geleitet, und im Verkehr mit Tsingtau konnte man künftig auch von Deutschland aus zwischen dem Weg über Wladiwostok – Shanghai und dem schnelleren über Charbin – Dairen wählen. Die Gebühren änderten sich dadurch nicht ( man darf annehmen, daß Pakete über Dairen statt 2,30 Dollar nun auch von Tsingtau aus 2 Dollar 40 Cents kosteten). Die Wertangabe wurde bei diesem Weg, wie üblich, auf 2400 Mark beschränkt (Amtsbl. RPA Nr. 43/1914).

Spätestens seit 1911 war auch die Versendung unter Nachnahme möglich (bis 800 Mark/400 Dollar). Auf S. 858 unserer *Berichte* ist ein Beispiel dafür abgebildet. Die Paketadresse ist mit 5,65 Mark frankiert: 4,80 Mark Porto und 85 Pf. Gebühr für den Nachnahmebetrag von 82,70 Mark (1 Pf. für jede Mark und jeden Teil einer Mark unter Aufrundung auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme, vgl. PTN, S. 59). Das Paket nach Tsingtau wurde am 20.6.14 in Königsberg aufgegeben, die Adresse trägt den Leitvermerk "über Russland – Wladiwostok an das Russische Postamt in Shanghai" und den Übernahmestempel КИБАРТЫ СУВ (Kibarty/Wirballen), Ankunft in Tsingtau am 24.7.14.

## Wertbriefe

1910 wurde der Weg über Sibirien auch für den Wertdienst freigegeben. Durch Verfügung vom 10. Oktober konnten die daran teilnehmenden deutschen Postanstalten in China und im Schutzgebiet Kiautschou (Tsingtau, Litsun, Tsangkou) künftig Briefe mit Wertangabe bis 8000 Mark auf dieser schnelleren Verbindung mit Deutschland austauschen (Amtsbl. RPA Nr. 76/1910). Futschau, Amoy, Swatau und Canton in Südchina, die keine regelmäßige deutsche Postdampferverbindung hatten, blieben wie bisher von diesem Dienst ausgeschlossen (SCHMIDT/WERNER, S. 362).

"Auswechslungspostämter in China waren die russischen Postämter in Peking, Tientsin und Tschifu einerseits und die deutschen Postämter an diesen Orten andererseits, die Postämter in Peking und Tientsin nur für die nach diesen Orten bestimmten Sendungen." (SCHMIDT/WERNER, S. 374). Das bedeutet, daß alle anderen Wertbriefe über Tschifu liefen, also von und nach dort mit den Reichspostdampfern der Linie *Schanghai – Tientsin* befördert wurden. Die Einschaltung der russischen Postämter an den drei Orten macht deutlich, daß ein Wertdienstabkommen nur mit der russischen, nicht aber der japanischen Post getroffen worden war, und daß diese der Reichspost gegenüber für die Beförderung von und bis zu diesen Orten haftete.

Diese Regelungen hatten bis zum Ausbruch des Weltkrieges Bestand, wie an einem Wertbrief aus Shanghai vom 16.7.14 abzulesen ist (Abb. 21). Bei einem Gewicht von 246 1/2 g und einer Wertangabe von 1000 Mark ist er mit 88 Cents frankiert: dem Porto für einen Einschreibbrief gleichen Gewichte, also 18 Cents, und einer Versicherungsgebühr von 14 Cents für je 240 Mark oder einen Teil davon, also 70

Cents (vgl. PTN, S. 63). Aufgegeben am Donnerstag, den 16.7., mußte er den nächsten Dampfer der Linie Schanghai - Tientsin am Mittwoch, den 22.7., abwarten und erreichte mit ihm fahrplanmäßig am 25.7. das russische Postamt in Tschifu (Übernahmestempel rückseitig). Noch am selben Tag wechselte er zum japanischen Postamt CHEFOO, von wo er nach Dairen und dann mit dem Sonntags-Expreß nach Changchun, der Auswechslungspostanstalt zum russischen Teil der mandschurischen Bahn, befördert wurde (Stempel von Montag, dem 27.7.14). Der weitere Weg allerdings verlief nicht mehr planmäßig, denn der Weltkrieg brach aus und beendete jäh ein interessantes Kapitel der internationalen Postgeschichte.

#### Quellen:

- Amtsbl. RPA = Amtsblatt des Reichs-Postamts. Berlin, Jgg. 1897 - 1914.*  
*Brockhaus-Konversationslexikon. 14. Aufl. Leipzig 1908.*  
*Deutsche Verkehrs-Zeitung . Berlin.*  
*DKB = Deutsches Kolonialblatt. Amtsblatt für die Schutzgebiete in Afrika und der Südsee. Berlin, Jgg. 1909 - 1914.*  
*Koch, Bernhard/ Gottspenn, Arno: Die deutschen Reichspostdampfer im Ostasien-Verkehr mit ihrer Vorgeschichte und ihren Seepoststempeln. H. 1 - 4. Hamburg 1971/72 (Sonderdruck der Arbeitsgemeinschaft).*  
*Der Ostasiatische Lloyd. Organ für die deutschen Interessen im fernem Osten. Shanghai, 16. Jg. 1902 (Berlin, Staatsbibl. Preußischer Kulturbesitz, Mikrofilm).*  
*Paketposttarif 1911 (Bonn, Bibl. des Bundesministeriums für das Post- und Fernmeldewesen).*  
*PTN = Post- und Telegraphen-Nachrichten für den Verkehr mit den Deutschen Schutzgebieten. Hrsg. vom Reichs-Postamt nach dem Stande vom 1. Juli 1913. Berlin (fotomechan. Nachdruck, Arbeitsgemeinschaft).*  
*RKB = Reichs-Kursbuch. Übersicht der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Verbindungen ... Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. Berlin, Ausg. Mai 1903, Nov./Dez. 1903, Okt. 1906, Mai 1907, Okt. 1907. Die Ausg. vom 1. Juli 1914 als reprogr. Nachdruck, 4. erw. Aufl. Pürgen: Ritzau KG (1987).*  
*Schmidt/Werner: Geschichte der Deutschen Post in den Kolonien und im Ausland. Hrsg. von W. Schmidt und Hans Werner. Leipzig 1939, insbes. S. 369-375.*  
*Taubert: Die sibirische Eisenbahn und das russische Arbeitsfeld in Ostasien. In: Militär-Wochenblatt 1903, H. 5 (Beiheft).*  
*Tchilinghirian, S.D./ Stephen, W.S.E: Stamps of the Russian Empire used abroad. Teil 4 u. 5. Aberlour: The British Society of Russian Philately 1959/60. (Hieraus das Foto auf S. 1649).*  
*Westwood, J.N.: A History of Russian Railways. London 1964.*  
*Zabel, Eugen: Auf der sibirischen Bahn nach China. 2. Aufl. Berlin 1904. (Hieraus die Fotos auf S. 1642).*  
*Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Jg. 1914, S. 241 ff.*
- Für Informationen und Hinweise möchten wir den Herren Branz, Dr. Findeiss, Hans Grobe, Kilian, Dieter Klein und Knieper danken.

Abb. 21 (rechts): Wertbrief SCHANGHAI 16.7.14 über 1000 Mark, Gebühr 88 Cents (Slg. Knieper). Vgl. auch S. 1674.

# Deutsch-Asiatische Bank.

Wert Mark 1.000. -

GERMAN



Herrn M. Stellmann

Hannover



Deutschland  
Hannover

Königsplatz 53



*[Handwritten signature]*

## Russische Zensur auf Post über Sibirien 1914

Manfred Knieper

„Der Landweg über Sibirien war für die deutsche Post vom ersten Tage des Krieges an unbenutzbar, die unterwegs befindlichen Kartenschlüsse fielen in die Hände der Russen und erreichten ihre Bestimmungsorte nicht,“ heißt es bei SCHMIDT/WERNER über den Kriegsausbruch 1914 (S. 388). Was passierte mit dieser Post?

Der auf den vorhergehenden Seiten beschriebene Wertbrief aus Shanghai (Abb. 21) hatte am 27.7.14 das japanische Postamt Changchun erreicht. Da Wertbriefe nicht im geschlossenen Transit befördert, sondern bei den Auswechslungspostämtern bearbeitet wurden, dürfte er beim russischen Postamt Charbin erst am Donnerstag, den 30. Juli, eingegangen sein, von wo er dann wohl am 31. Juli mit dem Expreß nach St. Petersburg hätte weiterbefördert werden sollen. Offensichtlich aber ist der Brief schon in Charbin nicht mehr in der üblichen Weise behandelt worden, denn es fehlt ein entsprechender Stempel. Statt dessen wurde er nach Wladiwostok geleitet, wo er eigentlich nichts zu suchen hatte. Dort erhielt er vorderseitig den Vermerk „Von Wladiwostok zurück“ in roter Tinte und dazu das Siegel ВОЕННЫЙ ЦЕНЗОРЪ. ВЛАДИВОСТОКЪ („Kriegs-“ bzw. „Militär-Zensur Wladiwostok“) mit den Initialen ML (das Siegel scheint in der nicht sehr umfangreichen Literatur zur russischen Zensur des Ersten Weltkrieges bisher unbekannt zu sein). Und dann ging er denselben Weg zurück, auf dem er gekommen war: CHANGCHUN 8.9.14, Tschifu: japanisches Postamt CHEFOO 11.9.14 und russisches Postamt ЧИФУ 11.9.14.

Man muß annehmen, daß der Wertbrief von Tschifu aus an das deutsche Postamt Shanghai zurückgegeben worden ist, auch wenn es keinen Wiedereingangsstempel gibt. Statt dessen zeigt die Rückseite unter dem Absender die Angabe „Kurume“ und den Vermerk „Soll lagern 26/3.“ Das kann nur heißen, daß die deutsche Post den Brief an den Absender hatte zurückgeben wollen, dieser aber, wie alle in Ostasien lebenden wehrpflichtigen Deutschen, nach Tsingtau einberufen worden war, wohin es ab Mitte September keine Verbindung mehr gab. Nach dem Fall von Tsingtau am 7. November 1914 war der Absender in japanische Gefangenschaft gekommen, und zwar ins Lager Kurume (eine Liste aller in japanischer Gefangenschaft befindlichen Tsingtau-Kämpfer lag bei den deutschen Postämtern in China aus, vgl. *Berichte*, S. 867). Als das feststand, dürfte der Vermerk „Soll lagern“ angebracht worden sein, also am 26. März 1915. Der Brief blieb in Shanghai, überstand dort die Schließung des deutschen Postamts 1917 (zur Sicherstellung der Wertbriefe vgl. SCHMIDT/WERNER, S. 390) und den Weltkrieg und wurde endlich am 9.12.1920, nach über 6 Jahren, in Hannover dem Empfänger zugestellt – ein Kriegsschicksal.

Der Wertbrief stellt das bisher einzige Beispiel eines russischen Zensursiegels auf deutscher Auslandspost über Sibirien dar. Die normale Post aus China und der Südsee erhielt Zensur-Stempel, wobei sich zwei rahmenlose Dreizeiler und ein Stempel mit rechteckigem Doppelrahmen ca. 36 x 26 mm unterscheiden lassen.

Ich gebe zunächst eine Übersicht der Belege, soweit sie mir bekannt geworden sind:

Aufgabestempel		Zensur	Durchgangsstempel	Ankunft in Deutschland
<i>Deutsch-Neuguinea:</i>				
HERBERTSHÖHE	3.7.14	D.Z.		7.12.14 (EV)
	6.7.14	Dreizeiler 1		
FRIEDRICH- WILHELMSHAFEN	7.7.14	Dreizeiler 1		9.12.14 (EV)
	10.7.14 (R)	D.Z.		9.12.14
	11.7.14 (R)	D.Z.		7.12.14
	11.7.14	Dreizeiler 1		
	12.7.14	D.Z.		8.12.14 (EV)
<i>Kiautschou:</i>				
TAITUNGTSCHEN	20.7.14	D.Z.	SCHANGHAI 7.10.14	
TSINGTAU	18.7.14 (R)	Dreizeiler 1		2.12.14
	20.7.14	Dreizeiler 1	SCHANGHAI 7.10.14	
	20.7.14	D.Z.	SCHANGHAI 7.10.14	
	21.7.14	D.Z.		8.12.14
	22.7.14 (D)	–		
	22.7.14	–		
	25.7.14 (R)	–		6.12.14
	27.7.14	D.Z.		
<i>DP in China:</i>				
HANKAU	23.7.14	Dreizeiler 1		
	25.7.14 (R)	Dreizeiler 1	HANKAU 20.10.14	29.12.14
PEKING	22.7.14	Dreizeiler 1		
	22.7.14 (D)	Dreizeiler 1		
	22.7.14	D.Z.		
	28.7.14	Dreizeiler 2		
	28.7.14	D.Z.		
TIENTSIN	27.7.14	D.Z.		

(R) = R-Brief. (D) = Dienstbrief. (EV) = Empfängervermerk, sonst: Ankunftsstempel.

Natürlich ist auch Post aus anderen als den hier erfaßten Orten möglich, das gilt für China wie für die Südsee. So lief z.B. der Reichspostdampfer "Prinz Waldemar", der die Südseepost auf Reise Nr. 126 mitbrachte (Sydney 27.6. – Rabaul 5./6.7. – Friedrich-Wilhelmshafen 8.7. – Hongkong 20.7.14) laut Fahrplan auch Yap (12.7.) und Angaur (14.7.) im Gebiet der Karolinen an, vgl. RKB 1914. Übrigens scheint er einige Tage Verspätung gehabt zu haben, denn sonst wären Stempeldaten aus Friedrich-Wilhelmshafen vom 10. bis 12.7.14 auf zensierter Post nicht möglich.



Deutschland über Sibirien.

Herrn

   
Lehrer Trippelmann

Magdeburg  
Moltke Str. 13.

Abb. 24: Brief aus Friedrich-Wilhelmshafen (Deutsch-Neuguinea) über Sibirien, 12.7.14, mit dem Zensurstempel Д.Ц. (D.Z., "Erlaubt von der Zensur") aus Wladiwostok (Slg. Geißler).

Der Text des ersten Dreizeilers (Abb. 22) lautet ДОЗВОЛЕНО ЦЕНЗУРОЙ / Военный цензоръ / П-Поручикъ (folgt Unterschrift), zu deutsch: "Erlaubt von der Zensur / Kriegs- (bzw. Militär-) Zensor / Oberleutnant (Unterschrift:) Babajew". Der zweite Dreizeiler, von dem bisher nur ein Beleg vorliegt (Abb. 23), stimmt mit dem ersten bis auf Dienstgrad und Namen völlig überein, die dritte Zeile beginnt mit den Buchstaben Цм.-, also "Scht.-". Die Unterschriften wurden nicht dazugestempelt, sondern sind fester Bestandteil des Zensurstempels.

Im Unterschied zu den beiden Typen des Dreizeilers trägt der Rahmenstempel (Abb. 24) eine Abkürzung als Inschrift: Д.Ц. ("D.Z."), über deren Bedeutung es verschiedene Vermutungen gegeben hat. SCHLIMGEN, der 1971 in den *Berichten* (S. 859) kurz auf die zensierte Post einging, gab – nach WOLTER und wie auch andernorts gelegentlich zu lesen – als Auflösung "Departement-Zensur" an und erwähnte im Anschluß daran einen Gegensatz zwischen ziviler und militärischer Zensur, für den es sonst keinen Anhaltspunkt gibt. Unter Berücksichtigung des bei russischer Zensur 1914/18 Gebräuchlichen kann die Lesung nach Dr. Richard BARTMANN nur lauten: "Doswoljeno zensuroj", zu deutsch: "Erlaubt von der Zensur". Der Text ist also identisch mit der ersten Zeile der beiden anderen Stempel. Alle drei Stempel erscheinen stets in Rot, wobei sich beim D.Z.-Stempel eine hellrote und eine violettrote Variante unterscheiden lassen.

Überblickt man die Zusammenstellung auf S. 1675, so erscheint die Verteilung der drei Zensurstempel völlig willkürlich: dieselben Stempel kommen auf Belegen vor, die unterschiedlichen Postabgängen eines Postamts angehören, also in Rußland unterschiedlich weit befördert waren, als der Krieg ausbrach, und andererseits zeigen Stücke aus demselben Kartenschluß (z.B. Friedrich-Wilhelmshafen, Tsingtau 20.7.14 oder Peking 22.7.14) unterschiedliche Stempel. Das läßt nur den Schluß zu, daß alle Zensuren an einem einzigen Ort angebracht wurden und daß das arbeitsteilig vor sich ging, also mehrere Zensoren mit der Post beschäftigt waren. Es spricht alles dafür, daß das in Wladiwostok geschah. Die beiden Dreizeiler sind, soweit ich sehe, in der Zensurliteratur bisher nicht verzeichnet, also auch nicht lokalisiert, aber der D.Z.-Stempel gehört laut Dr. BARTMANN (Anlage 1 zum Rundbrief der *Arbeitsgemeinschaft Zensurpost* Nr. 46/1985) nach Wladiwostok, und dazu paßt auch, daß der Wertbrief ebenfalls dorthin geschickt worden ist.

Offenbar haben die Russen die gesamte deutsche Ostasien- und Südseepost, die sich bei Kriegsausbruch am 1. August 1914 unterwegs auf ihrem Gebiet befand (und manche Versande müssen bereits in Moskau oder Petersburg gewesen sein), wieder nach Osten geschickt, um sie dort – sehr korrekt – an die deutsche Post zurückzugeben, und zwar normale Briefpost vermutlich auf dem Weg über Wladiwostok – Shanghai. Die Zensur diente also nicht dazu, die Post an die Adressaten weiterzuleiten, sondern sie war ein formal gehandhabtes Verfahren, um sie wieder außer Landes zu bringen – “formal gehandhabt”, weil keiner der Briefe, die einen “Erlaubt”-Stempel tragen, geöffnet und somit tatsächlich “zensiert” worden ist.

Wenn es bei SCHMIDT/WERNER heißt, die Sendungen hätten ihre Bestimmungs-orte nicht erreicht, dann gilt das nur für den ‘ersten Anlauf’, für den Weg über Rußland. Angekommen sind sie, wenn auch mit einiger Verspätung. Ein Teil der Briefe und Karten aus Kiautschou – und zwar nur aus Kiautschou – erhielt in Shanghai den Tagesstempel vom 7.10.14, und daraus muß man schließen, daß die Post Anfang Oktober dort eingetroffen ist. Eine Postverbindung nach Deutschland bestand zu dieser Zeit von Shanghai aus nur über Amerika mit den Dampfern der *Pacific Mail Steamship Co.* Shanghai – San Francisco durch Vermittlung des amerikanischen Postamts (SCHMIDT/WERNER, S. 389). Auf diesem Weg müßte die Sibirien-Post nach Deutschland gelangt sein, und zwar relativ geschlossen, denn die Ankunftsstempel der R-Briefe und entsprechende Empfängervermerke zeigen nahezu einhellig Daten zwischen dem 6. und 9. Dezember 1914.

Aus dem Rahmen fällt ein R-Brief aus Hankau nach Dresden vom 25.7.14. Er trägt einen Retour-Vermerk, der später wieder gestrichen worden ist, und rückseitig die Stempel HANKAU 20.10.14 und DRESDEN 29.12.14 (Slg. Dr. Findeiss). Ich möchte daraus schließen, daß das deutsche Postamt in Shanghai R-Briefe, für die bis Ausbruch des Krieges ja eine Vertretungsverbindlichkeit bestanden hatte, nicht einfach weiterleitete, sondern sie, wenn möglich, an die Absender zurückzugeben suchte (bei R-Briefen aus Kiautschou und der Südsee schied das aus). Der Absender hat dann aber in Hankau am 20.10.14 eine erneute Beförderung verlangt, so daß der Brief 3 Wochen nach der übrigen Sibirien-Post in Deutschland eintraf.

Anhand der Fahrpläne aus dem *Reichs-Kursbuch* vom 1. Juli 1914 (vgl. S. 1672) kann man die Postabgänge aus China rekonstruieren. Ein solcher Versuch hat einige Unsicherheiten, weil sich nicht in jedem Fall sagen läßt, welche Züge in China zur Postbeförderung benutzt worden sind und wie schnell die Abfertigung in Moskau erfolgte, aber er scheint mir doch hilfreich zu sein. Zu berücksichtigen ist, daß der folgende Plan Abgangsdaten der Bahn nennt. Bei einem Versand ab Tsingtau Dienstag, den 21.7.14, morgens um 5.30 Uhr wären also z.B. Aufgabestempel mindestens vom 20.7. vorauszusetzen, während in Peking bei einem Abgang um 21.45 Uhr Aufgabestempel vom selben Tag möglich sind.

Postabgänge 2. Julihälfte 1914

Abgangszeiten per Bahn			VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII
Shanghai	Mo.	13.05 h	13.7.			20.7.			27.7.	
(Nanking) Pukow	Mo.	21.10 h	13.7.			20.7.			27.7.	
Tsingtau	Di.	5.30 h	14.7.		(17.7.)*	21.7.		(24.7.)*	28.7.	
Tsinanfu	Di.	15.12 h	14.7.		(18.7.)*	21.7.		(25.7.)*	28.7.	
Peking	Di. Mi. Sa.	21.45 h	14.7.	15.7.	18.7.	21.7.	22.7.	25.7.	28.7.	29.7.
Tientsin	Mi. Do. So.	1.25 h	15.7.	16.7.	19.7.	22.7.	23.7.	26.7.	29.7.	30.7.
Changchun	Do. Fr. Mo. ab	2.35 h	16.7.	17.7.	20.7.	23.7.	24.7.	27.7.	30.7.	31.7.
Charbin	Do. Fr. Mo. an	8.35 h	16.7.	17.7.	20.7.	23.7.	24.7.	27.7.	30.7.	31.7.
Charbin	Do. Fr. Mo. ab	10.30 h	16.7.	17.7.	20.7.	23.7.	24.7.	27.7.	30.7.	
Moskau	Fr. Di. an	6.40 h	24.7.		28.7.	31.7.		4.8.	(7.8.)	
Berlin	Mo. Fr. an		27.7.		31.7.	–		–	–	
Petersburg	Sa. an	10.35 h		25.7.			1.8.			
Petersburg	Sa. ab	20.00 h		25.7.						
Berlin	So. an	19.25 h		26.7.			–			–

\* Zusätzlich möglich wäre Tsingtau ab Fr. 8.30 Uhr, Tsinanfu ab Sa. 6.30 Uhr.

Ausgehend von diesem Plan kann man feststellen, daß der Juli-Postabgang Nr. VIII als letzter Deutschland möglicherweise noch erreicht hat. Zu ihm müßte Post aus Peking und Tientsin vom 18.7.14 gehören und vielleicht auch Post aus Tsinanfu vom 17.7. sowie aus Tsingtau vom 16.7. bzw. 17.7., 7 – 8 Uhr vormittags. Von den Abgängen Nr. IX bis XII liegt zensierte Post vor. Ob der Abgang Nr. XIII mit Daten vom 29.7.14 aus Peking und Tientsin die russische Post in Charbin noch erreicht hat oder ob er bereits an der Grenze liegenblieb, wäre erst festzustellen.

In die Übersicht der Zensurbelege habe ich drei Briefe aus Tsingtau ohne Zensur aufgenommen, darunter einen Dienstbrief an die Marine-Intendantur in Wilhelmshaven vom 22.7.14 und einen R-Brief an die gleiche Adresse vom 25.7.14. Vom Datum der Aufgabestempel, im Fall des R-Briefs auch vom Ankunftsdatum her, gehören sie zur Post, die über Wladiwostok zurückgeschickt und dann über die Vereinigten Staaten befördert worden ist. Es gibt also Sibirien-Post aus dieser Zeit ohne Zensur. Wie groß ihr Anteil ist, bedarf weiterer Nachforschungen.

Anders liegt der Fall wohl bei einem Brief aus Shanghai vom 27.7.14 nach Berlin-Charlottenburg, ebenfalls ohne Zensur. Wäre er am 27.7. frühmorgens aufgeliefert worden, hätte er noch zu einem Kartenschluß gehört, der in Rußland angehalten wurde. Der Empfängervermerk "erhalten 1. Novemb. 1914" zeigt aber, daß er lange vor der übrigen Sibirien-Post in Deutschland eintraf, und das heißt, er gehörte nicht zum Postabgang Nr. XII und kam gar nicht mehr in russisches Gebiet. Der Krieg hatte die Verträge und Abkommen außer Kraft gesetzt und die Grenzen geschlossen, es war das Ende einer Epoche.

*Für hilfreiche Unterstützung möchte ich mich bei Fred Geißler, Dr. Findeiss und Eugen Pauls bedanken, vor allem aber bei Dr. Richard Bartmann (Erlangen).*

---

## DEUTSCH-OSTAFRIKA

---

### Zur Kriegspost 1914/15

*Peter F. Baer*

Der Artikel unseres Sammlerfreundes Fischer aus Wien in Heft 86 (S. 1600 ff.) veranlaßt mich, noch einmal auf die Beförderung von Post aus Ostafrika nach Deutschland im Weltkrieg einzugehen (vgl. auch *Berichte* Nr. 75). Hans Fischer hat in seinem Beitrag eine Karte aus Soga und einen Brief aus Daressalam dem Post austausch mit Hilfe des englischen Kreuzers "Pegasus" im August/September 1914 zugeordnet. Leider muß ich in beiden Fällen widersprechen: weder die Karte noch der Brief gehören zur "Pegasus"-Post. Doch ich will der Reihe nach vorgehen.

Die Karte aus Soga vom 29.7.14 war nach Böheimkirchen in Niederösterreich gerichtet und erhielt dort einen Ankunftsstempel, dessen Datum nicht zu lesen ist. Nach Fischers eigener Darstellung läßt sich allenfalls die Monatszahl IX schwach erkennen. Hans Fischer nimmt nun an, es habe sich um den September 1914 gehandelt. Auf die Jahreszahl kommt es an, weil sie die Zuweisung zur "Pegasus"-Post begründet oder widerlegt. Da die Jahreszahl nicht lesbar ist, muß man nach anderen Indizien suchen, und da gibt es etwas, was stutzig macht: die Karte ist nach Fehring/Steiermark an der Grenze zu Ungarn unadressiert worden mit dem Zusatz "Grenzschutzleitung". Grenzschutzeinheiten sind typische Erscheinungen der Zeit nach dem Ende des Weltkrieges. Hier nun also schon 1914 und obendrein an der inneren Grenze Österreich-Ungarns? Auf Anfrage erklärte das *Kriegsarchiv* in Wien (Österreichisches Staatsarchiv), daß in der Dislokationsübersicht aller Formationen des k. u. k. Heeres, der k. k. Landwehr usw. bis November 1918 eine "Grenzschutz-

*Abb. 1 (rechts): Mit der "Pegasus" beförderte Karte aus Daressalam vom 15.8.14.*

*Abb.2: Brief aus Kigoma vom 29.7.14, der erst im Juni 1915 mit dem 8. Postabgang über Portugiesisch-Ostafrika befördert worden ist. Ankunft 17.10.15.*



leitung" nicht vorkomme und daß überdies ein Grenzschutz in Fehring vor dem Ende der österreich-ungarischen Doppelmonarchie 1918 auch "gar keine Existenzberechtigung" gehabt hätte (Schreiben vom 14. Juli 1988). Die endgültige Klärung kam vom *Archiv der Republik* (Österreichisches Staatsarchiv, Wien): "Auf Ihr Schreiben vom 27. Juli 1988 teilt das Archiv der Republik mit, daß in Fehring/Steiermark in den Jahren 1919/1920 die Grenzschutzleitung Fehring und das Kommando des Grenzschutzkommandos V stationiert war."

Die Karte aus Soga ist demnach frühestens 1919 in Österreich eingetroffen, der "Pegasus"-Post läßt sie sich nicht zuordnen. Wahrscheinlich gehört sie zu der Post, die von den Engländern auf dem Weg nach Europa abgefangen und von ihnen 1919 freigegeben worden ist. Fast all diese Post kam um den 20.9.1919 am Bestimmungsort an.

Beim Brief aus Daressalam geht es um dasselbe Problem: Ist er noch 1914 angekommen oder erst später? In diesem Fall befindet sich auf der Rückseite der private Ankunftsstempel einer Hamburger Firma vom "18. OCT.", eine Jahreszahl ist nicht genannt. Hans Fischer hat wiederum angenommen, es handele sich um das Jahr 1914. Doch auch hier gibt es ein Indiz, das sich zu überprüfen lohnt: der Stempel "Freigegeben" der Auslandstelle Emmerich.

Zunächst: 1914 gibt es fast gar keine Eingangszensuren der deutschen Auslandstellen auf Briefen und Karten von den deutschen Postanstalten im Ausland und in den Kolonien. Das zeigt sich z.B. an der Sibirien-Post, die im Dezember 1914 eintraf (vgl. oben S. 1675), aber auch an Post aus Kamerun. Wenn sich 1914 ausnahmsweise doch einmal der Freigabe-Stempel einer Auslandstelle findet, wie auf dem R-Brief BUEA 23.7.1914, der am 5.10.14 im Elsaß, also im Grenzgebiet ankam (vgl. *Berichte*, S. 1577), dann ist es der von Cöln-Deutz und nicht der von Emmerich.

Das hängt mit der anfangs noch an den Friedenspostwegen orientierten Organisation der Auslandstellen zusammen. Erst später hat man sich den neuen Gegebenheiten des Kriegsverkehrs über die Niederlande angepaßt, und erst später wurden auch Eingangszensuren auf Post aus den Kolonialgebieten üblich: erste Freigabestempel von Emmerich sind im März 1915 zu beobachten, im Oktober 1915 sind sie die Regel auf deutscher Post aus Afrika (für diese Auskünfte danke ich Wolfgang Herterich). Der von Hans Fischer vorgestellte Brief DARESSALAM 1.8.14 gehört zum 8. Postabgang von DOA über Portugiesisch-Ostafrika, der Lindi Anfang Juni 1915 verließ, Emmerich-Zensuren zeigt und in Deutschland zwischen dem 17. und 19. Oktober 1915 eintraf, vgl. Abb.2. In meiner Sammlung befindet sich auch ein direktes Parallelstück zum Daressalam-Brief: IRINGA 21.7.14, Freigabe-Stempel von Emmerich, handschriftlicher Ankunftsvermerk in Hamburg 18.10.15.

Bei den mir bekannten Belegen, die sich zur "Pegasus"-Post rechnen lassen, handelt es sich um Daten aus Mitte August 1914 (Daressalam 12. bis 19.8., Morogoro 14.8., Kilossa 17.8.) und außerdem stets um Postkarten, auch wenn im Bericht des Postdirektors von DOA (vgl. *Berichte* Nr.84, S. 1515-1520) auch Briefe genannt werden. Keiner der Belege trägt eine deutsche Zensur, weder von DOA

noch von Deutschland, alle aber – wie man seit Dr. STOCK weiß – den britischen Dreiecksstempel PASSED POSTAL CENSOR (vgl. Abb.1). Ich kenne nur eine einzige Ausnahme: eine 5 c-Ganzsache von Belgisch-Kongo aus Albertville vom 22.7.14 nach Brüssel. Diese Karte zeigt den roten Zensurstempel von Daressalam, aber keine britische Zensur. In Brüssel traf sie laut Ankunftsstempel am 18.9.14 ein (Abb.in *Berichte* Nr.75, S.1294). Deutsche Stücke, die dem Stempeldatum nach von der "Pegasus" übernommen worden sein könnten, den britischen Doppeldreieckstempel aber nicht aufweisen, konnten bisher nicht als "Pegasus"-Post erwiesen werden.

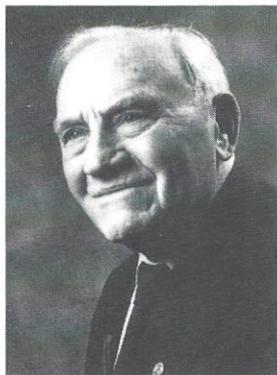
Das, was die Beurteilung von Kriegspost aus Deutsch-Ostafrika so schwierig macht, ist die Tatsache, daß frühe Aufgabedaten keineswegs frühe Beförderung garantieren. Kriegszeiten sind besondere Zeiten. Um das zu verdeutlichen, gebe ich eine Übersicht zu den Postabgängen über Portugiesisch-Ostafrika:

Nr.	Datum des Abgangs	Transitstempel	Ankunft (Beispiele)	Beförderte Post (Beispiele)
1	DES 26.9.14 Lindi 6.10.14,	Palma 10.10.14 oder Ibo 16.10.14	Bromberg 4.3.15 (EV) Hamburg 5.3.15 (EV)	Kondoa-Irangi 23.7.14 Mittellandbahn 31.7.14 Kilwa 5.9.14 DES 23.9.14
2	DES 26.10.14 Lindi Anfg. Nov. 14		Brandenburg 4.3.15 (EV) Berlin 8.3.15 (EV)	DES 10.10.14 Handeni 22.10.14
3	Lindi 7.1.15	Lourenço Marques 10.2.15	Berlin 16.4.15 Trier 16.4.15 (EV)	Musoma 8.10.14 Moschi 24.11.14 DES 22.12.14
4	Lindi 6.2.15			Udjidji 13.1.15 Bagamojo 19.1.15
5	Lindi 10.3.15	Palma 15.3.15	Lour. Marques 29.3.15 Port Said 11.5.15 Wilh.haven 14.5.15 (EV)	Utete 11.2.15 Lindi 9.3.15 Lindi 10.3.15
6	Lindi Anfg. April 15	Lourenço Marques 2.5.15, 4.5.15	Erfurt 14.7.15	Bukoba 19.1.15 Kigoma 21.2.15 Tabora 18.3.15
7	Lindi Anfg. Mai 15	Lourenço Marques 24.6.15	London 26.7.15 Stockholm 31.7.15 Wiesbaden 20.8.15 (EV)	Tanga 25.3.15 Mittellandbahn 19.4.15 Lindi 12.5.15
8	Lindi Anfg. Juni 15	Lourenço Marques 1.8.15 (Ibo 8.7.15 nach Beira)	Stockholm 1.9.15 Leipzig 17.10.15 (EV) Hamburg 18.10.15 (EV) Altenburg 19.10.15 (EV)	Iringa 21.7.14 Kigoma 29.7.14 Handeni 27.10.14 Mikindani 27.5.15 Lindi 10.6.15
9	Lindi 5.7.15		Bad Kreuznach 23.10.15 (EV)	Lindi 5.7.15

DES = Daressalam. (EV) = Empfängervermerk; sonst: Ankunftsstempel.

Zwei weitere Abgänge von Lindi am 5.8. und 6.9.15 wurden von den portugiesischen Behörden zwar zunächst entgegengenommen, jedoch Ende November 1915 in Kionga den deutschen Stellen zurückgegeben. Die aufgeführten Transitstempel erscheinen übrigens nicht in jedem Fall auf allen Poststücken.

Die Übersicht zeigt, daß Daten aus der Zeit des Kriegsausbruchs 1914 sowohl beim 1. als auch beim 8. Postabgang über Portugiesisch-Ostafrika auftreten, und erleichtert damit, wie ich hoffe, die Einordnung von Kriegspost aus Deutsch-Ostafrika.



Die Arbeitsgemeinschaft hat  
Hans Grobe  
in Würdigung seiner Verdienste  
zum Ehrenmitglied  
ernannt.

Das EY-Kapitel hat  
Dr. Hansjürgen Kiepe  
die Dr. med. Eduard Ey-Medaille verliehen.

Göttingen, Mai 1988



---

Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdrucks oder der fotomechanischen Wiedergabe, behält sich die Arbeitsgemeinschaft vor.

Vorsitzender: Hermann Branz, Podbielski-Allee 79, 1000 Berlin 33, Ruf: 030 / 831 14 69.

Zweiter Vorsitzender: Dr. Hans-Peter Frings, Ravené-Str. 29, 5590 Cochem a. d. Mosel, Ruf: 026 71 / 74 24.

Geschäftsführer. Eugen Welti, Essigkrug 19, 8700 Würzburg 26, Ruf: 09 31 / 248 16.

Zweiter Geschäftsführer: Jürgen Fricke, In den Hollen 61, 2815 Langwedel, Ruf: 042 32 / 16 35.

Schatzmeister: Walter Göring, Liszt-Straße 6, 6200 Wiesbaden, 061 21 / 52 18 56.

Postgirokonto Hannover ARGE (BLZ 250 100 30) Nr. 2558 76 – 301.

Eingetragen im Vereinsregister des Amtsgerichtes Koblenz unter der Nummer 2172.

Schriftleitung: Dr. Hansjürgen Kiepe

Wallstein Verlag, Göttingen