



# Berichte

FÜR  
KOLONIALBRIEFMARKEN-  
SAMMLER

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



Vor 100 Jahren: Eröffnung der Postagentur Jaluit auf den Marshall-Inseln 1889 (Slg. \*)

### Aus der Postgeschichte von Jaluit

Dr. Kiepe

“Die Luft war von jener wunderbaren Klarheit, wie man sie nur in den Tropengegenden kennen lernt, und ließ uns bald in den Wellenlinien am Horizonte Palmenwipfel erkennen; schnell kamen wir näher, schon hob sich der hell blinkende sandige Strand klar von dem dunklen Gebüsch ab, die weißschäumenden Spitzen der Brandung wurden sichtbar, aber noch immer blieb der Palmenhain ohne Hintergrund. Wo der grüne Wald auf eine kurze Strecke unterbrochen wird und die Brandung weniger wild tobt, fuhr unser Schuner durch das Korallenriff und ging in der Lagune von Jaluit (sprich Dschalut) zu Anker.”

So schildert FRANZ HERNSHEIM in seinen *Südsee-Erinnerungen 1875 – 1880* die Ankunft auf den Marshall-Inseln. Es sind Atolle, schmale Korallenriffe in Kranzform, die den Meeresspiegel nur um wenige Meter überragen, im Innern Lagunen umschließen und zwei Ketten bilden: eine östliche, *Ratak* genannt – “Inseln gegen Tagesanbruch” –, und eine westliche mit Namen *Rälik*, “Inseln gegen Tagesende”. Dort bietet Jaluit, die südlichste Insel des gleichnamigen Atolls, mit seiner Lagune einen der besten Häfen der Südsee. Das feuchtwarme Klima mit einer Durchschnittstemperatur von 27° Celsius begünstigt den Wuchs der Kokospalme, und Kopra, das “Gold der Südsee”, war es, das getrocknete Fleisch der Kokosnuß, das in Europa zu Speisefett, Öl und Seife verarbeitet wurde, welches Händler hierhergezogen hatte: das Haus Godeffroy (1873), die Firma Hershheim (1876), die amerikanische Firma Crawford & Co. und andere. Nach dem Zusammenbruch von Godeffroy 1879 entstand als Nachfolgerin die Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südseeinseln zu Hamburg, deren Besitz im Gebiet der Karolinen, Marshall- und Gilbert-Inseln mit dem der Firma Hershheim 1887 zur Jaluit-Gesellschaft in Hamburg mit der Hauptniederlassung auf Jaluit vereinigt wurde. Einige Jahre später kamen die englischen und amerikanischen Besitzungen dazu.

Das Deutsche Reich hatte 1885 durch einen “Schutzvertrag” mit Häuptling Kabua auf Jaluit Besitz von den Marshall-Inseln ergriffen. Es räumte der Jaluit-Gesellschaft mit Vertrag vom 21. Januar 1888 alle Nutzungsrechte ein und ein Mitspracherecht bei der Verwaltung, wobei deren Kosten von der Gesellschaft zu tragen waren. Die behördliche Gewalt lag bei einem Kaiserlichen Kommissar, später: Landeshauptmann, bis am 1. April 1906 das Reich die Verwaltung ganz in eigene Hände nahm. Die Marshall-Inseln erhielten ein Bezirksamt mit Sitz in Jabor auf Jaluit und wurden zusammen mit den Karolinen, Palau und Marianen dem Gouverneur von Deutsch-Neuguinea unterstellt. Ab 1. April 1911 war Jaluit nur noch Regierungsstation und gehörte zum Bezirksamt Ponape.



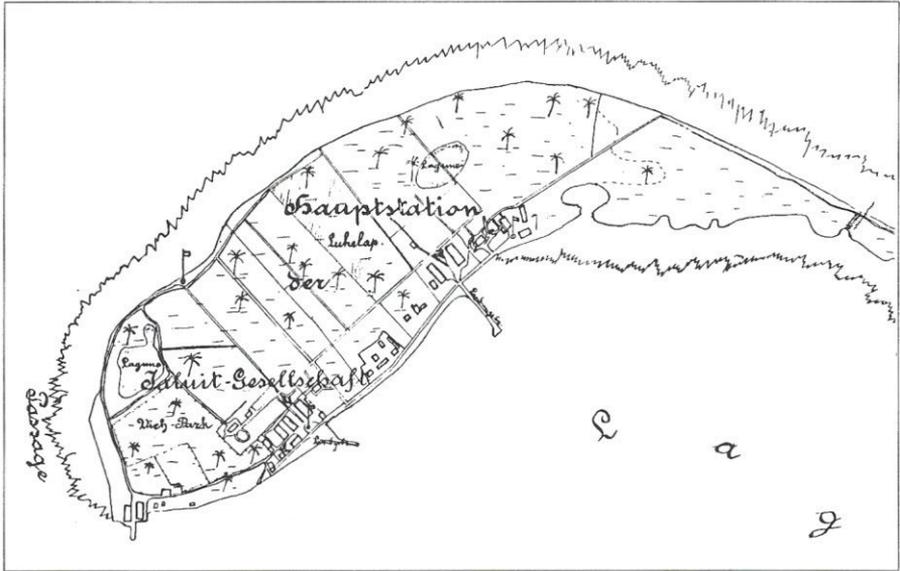


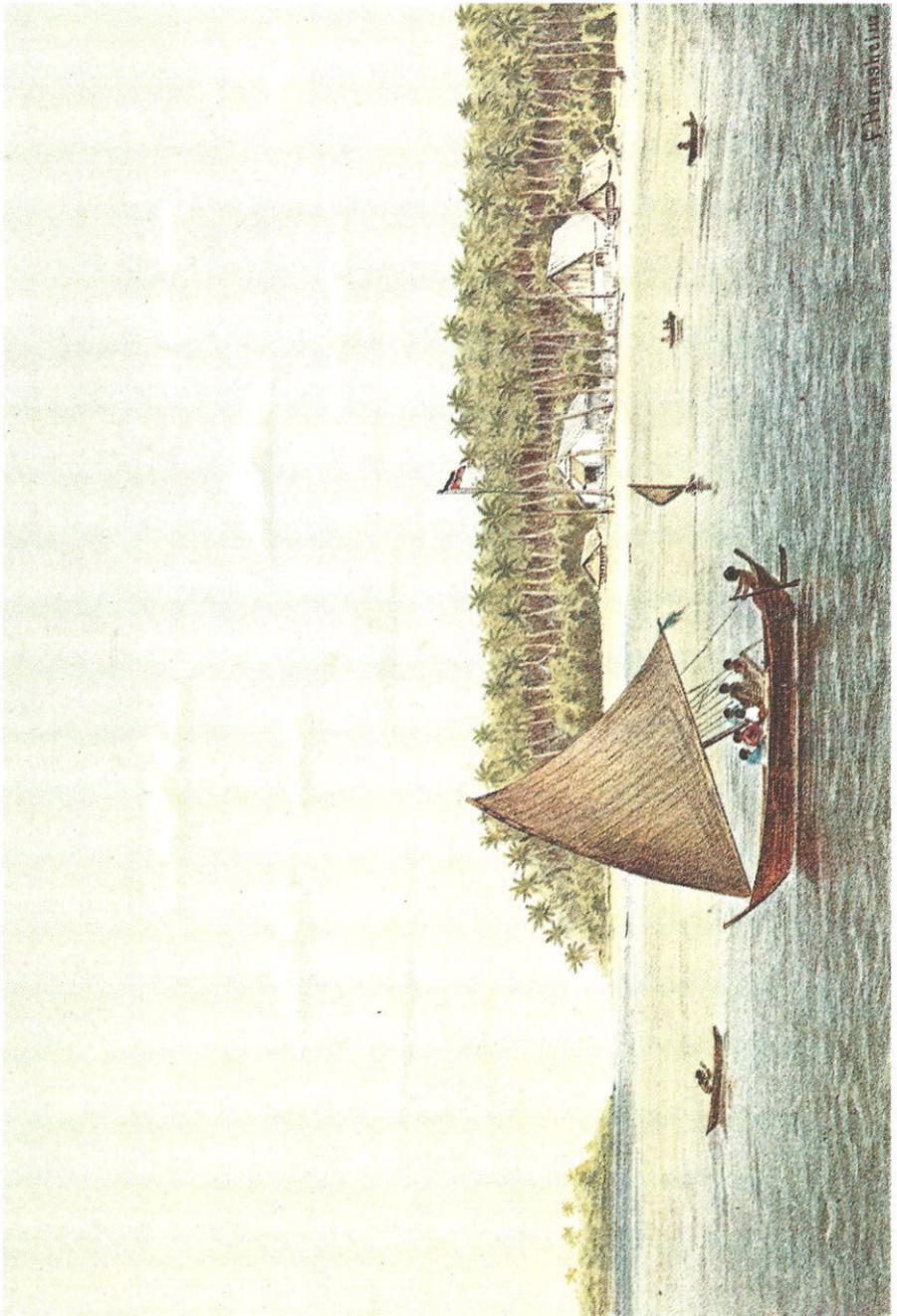
Abb. 3: Nordspitze von Jaluit, Jabor genannt. Karte von 1891 (Slg. Dieter Klein)

Abb. 4 (rechts): Nordspitze von Jaluit und Passage um 1880, von der Lagune aus gesehen. Lithographie nach einer Zeichnung von Franz Hensheim.

rat an Briefmarken und Formularen, mit Posthausschild und blau emailliertem Briefkasten in 3 Kisten verpackt und wartete in Hamburg auf die Verschiffung – Juni oder Juli war vorgesehen.

Es wurde Ende August. Am 30.8. trat das Segelschiff *Athlet* im Dienst der Jaluit-Gesellschaft mit der Postausrüstung an Bord die Reise um das Kap der Guten Hoffnung nach Sydney und weiter nach Jaluit an. Dort war unterdessen am 17. Juli ein Brief angekommen. Aber: nur *ein* Brief, der mit dem Stempel. Der Hamburger Einschreibbrief mit den Briefmarken fehlte. Es wurde September und Oktober, die Agentur sollte eröffnet werden, der Brief kam nicht. Und es zeigte sich, daß es gar nicht so einfach war, eine Postagentur am anderen Ende der Welt einzurichten, auf einer kleinen Insel mitten in der Südsee.

Der zum Postagenten bestimmte Sekretär des Kaiserlichen Kommissars, Carl Eggert, beschloß indes, nicht ganz untätig zu bleiben. Da die Eröffnung international bereits mitgeteilt war, glaubte er, wie er der OPD Hamburg am 29. März 1889 mitteilte, "soweit wie thunlich für Beförderung der Post Sorge tragen zu sollen. Es hat sich diese meine Thätigkeit bei dem gänzlichen Mangel an Postwerthzeichen darauf beschränken müssen, daß ich die Briefsendungen unfrankiert in versiegeltem Sack an die Post-Anstalt des nächsten Post-Hafens sandte, zugleich mit einer



Liste, worin die Briefadressen namentlich aufgeführt waren, und ein dortiges Geschäftshaus durch hiesige Firmen ersuchen ließ, den Betrag für die Frankierung auszulegen und durch seine hiesigen Vertreter die auf der Liste durch die Post verzeichneten Beträge von mir einziehen lassen zu wollen. – Die betreffenden Postanstalten haben dies mein Ersuchen stets erfüllt. Es sind in dieser Weise befördert worden: Nach San Francisco 4, nach Sydney 1 und nach Apia 2 Postsendungen."

Es ist dies der eigenartige Fall einer amtlichen Postbeförderung vor der tatsächlichen Eröffnung der Agentur. Ob sich je ein Brief mit Absenderangabe Jaluit aus der Zeit von Oktober 1888 bis März 1889 finden wird, frankiert in Apia, San Francisco oder Sydney?

Der *Athlet* hatte mittlerweile Sydney erreicht und segelte von dort am 9. Februar 1889 weiter nach Jaluit, an Bord den Kaiserlichen Kommissar für die Marschall-, Brown- und Providence-Inseln, Max Biermann, den Handlungsgehilfen Carl Ahmels, die 3 Kisten mit der Postausrüstung und – den lange erwarteten Einschreibbrief aus Hamburg, der dem Schiff in Sydney mit anderen versehentlich nach Apia geleiteten Briefen aus dem April vorigen Jahres übergeben worden war und der nun zugleich mit der übrigen Ausstattung eintraf. Am 16. März, nach 198 Tagen Seereise von Hamburg, war es soweit: "Nachts 4.00 Uhr", berichtet Carl Ahmels, "wurden wir durch ein furchtbares Schreien und Poltern geweckt, und wie wir an Deck stürzten, sehen wir gerade vor uns in etwa einer halben Meile Entfernung Jaluit. Durch rechtzeitiges Wenden wurde noch eben ein Stranden verhindert. Es war heller Mondschein, und die Wache hatte die Inselgruppe für eine Wolke gehalten, womit sie denn auch sehr viel Ähnlichkeit hatte ... Gegen 9.00 Uhr gingen wir durch die Süd-Ost-Passage in den Hafen von Jaluit." (Brief vom 24. März 1889)

*Sendungen auch nach Plätzen innerhalb des Schutzgebiets*

### **Die Eröffnung**

Am 29. März 1889 eröffnete Eggert die Postagentur mittels nachstehender Bekanntmachung, die auf allen 16 von Weißen bewohnten Inseln in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht wurde:

#### **Bekanntmachung**

Es wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß am heutigen Tage die Kaiserlich deutsche Postagentur hierselbst eröffnet worden ist.

Laut Verordnung des Kaiserlichen Kommissars vom heutigen Tage besteht Postzwang für Briefsendungen (Briefe, gewöhnliche und eingeschriebene, Postkarten, Drucksachen bis zum Gewicht von 2 kg, Waarenproben bis zum Gewicht von 0,25 kg, Geschäftspapiere bis zum Gewicht von 2 kg) nach allen außerhalb des Schutzgebiets gelegenen Ländern, in welchen postalische Einrichtungen bestehen.

Postwertzeichen etc. werden von heute ab während der Bureaustunden in der Amtsstube des Kaiserlichen Kommissars verkauft werden.

Es gelten die Portosätze des Welt-Post-Vereins.

Der Abgang jeder Post wird an dieser Stelle 48 Stunden vorher bekannt gemacht werden. Die Ausgabe der Post erfolgt jedesmal sogleich nach Ankunft.

Es wird dafür Sorge getragen werden, daß nach Orten innerhalb des Schutzgebiets außer Jaluit bestimmte Sendungen mit ersten sich bietender Gelegenheit zugestellt werden.

*Jaluit den 29. März 1889*  
*der Kaiserliche Postagentur*  
*Biermann*

### **Verordnung, betreffend die Einrichtung einer Kaiserlichen Postagentur in Jaluit**

Auf Grund der durch die Allerhöchste Verordnung vom 15. Oktober 1886 erteilten Ermächtigung wird hierdurch für das Schutzgebiet der Marshall-Inseln bestimmt, was folgt:

#### **§ 1**

Die Beförderung aller Briefsendungen (...) aus dem Schutzgebiet nach einem außerhalb desselben belegenen Gebiet, in dem postalische Einrichtungen bestehen, in anderer Weise als durch die Kaiserliche Postagentur in Jaluit ist verboten.

#### **§ 2**

Der Führer eines jeden Schiffes, welches von einem außerhalb des Schutzgebiets belegenen Platz in den Hafen von Jaluit einläuft, darf Sendungen der in §1 bezeichneten Art nur an die Kaiserliche Postagentur abliefern.

#### **§ 3**

Die Führer der den Hafen von Jaluit verlassenden Schiffe sind verpflichtet, ihnen von der Kaiserlichen Postagentur übergebene Sendungen der in §1 bezeichneten Art zur Beförderung nach den von ihnen anzulaufenden Plätzen im Schutzgebiet oder außerhalb desselben gegen Empfangsquittung zu übernehmen.

#### **§ 4**

Der Führer oder Rheder bzw. Adressat eines jeden Schiffes, welches sich von Jaluit nach einem außerhalb des Schutzgebietes belegenen Platz begibt, hat, wenn möglich, 48 Stunden, bevor das Schiff den Hafen verläßt, der Kaiserlichen Postagentur von dem Zeitpunkt der Abreise unter Angabe der Anlaufplätze Anzeige zu machen.

#### **§ 5**

Die Verletzung der Vorschriften dieser Verordnung wird mit Geldstrafe bis 500 M oder Gefängniß bis zu 2 Monaten bestraft.

#### **§ 6**

Diese Verordnung tritt mit dem heutigen Tage in Kraft.

Jaluit, den 29. März 1889  
Der Kaiserliche Kommissar, gez. Biermann



Abb. 5: JALUIT 7.5.89, Karte des ersten Postagenten Carl Eggert (Slg.\*)

Der letzte Satz der Bekanntmachung und § 3 der Verordnung waren postrechtlich nicht unproblematisch. Es ging um die Beförderung von Briefen zu anderen Atollen im Schutzgebiet. Auch wenn beide Texte so formuliert sind, daß dabei an die Weiterbeförderung in Jaluit eingehender Post von außerhalb zu denken ist, wurde durch sie ein reiner Binnenverkehr nicht ausgeschlossen: die "Atollpost" warf ihre Schatten voraus. Das Problem sah auch der Postagent und Sekretär Eggert, wie seinem Begleitschreiben an die vorgesetzte Behörde in Hamburg zu entnehmen ist: "Obwohl § 1 des Post-Gesetzes den Postzwang nur für Briefsendungen zwischen Orten mit Postanstalten ausspricht" (also die Verpflichtungen des Publikums, sich der Einrichtungen der staatlichen Post zu bedienen und nicht privater Beförderungsunternehmen), "werde ich doch die Annahme und Beförderung von dergleichen Sendungen auch nach Plätzen innerhalb des Schutzgebiets durch die Kapitäne der hier stationirten Schiffe nicht ablehnen könne. Bei der hier bestehenden Konkurrenz der kaufmännischen Geschäfte bietet die Besorgung der Briefe durch die Post größere Sicherheit. Die Kapitäne der einzelnen Schiffe sind gehalten, mir Quittung für die zu befördernden Briefe zu geben. – Nach § 14 der Instruction (Dienstanweisung) geschieht die Beförderung dieser Briefsendungen portofrei. – Einer hohen Weisung über eine eventuelle Abänderung dieser Praxis sehe ich ganz gehorsam entgegen."

Die Post, die mit der Agentur auf Jaluit eine verlässliche Verbindung des Schutzgebiets nach außen hatte schaffen wollen, sah sich offenkundig von Anfang an auch mit dem Problem des Binnenverkehrs konfrontiert. Nach einer Übersicht der auf

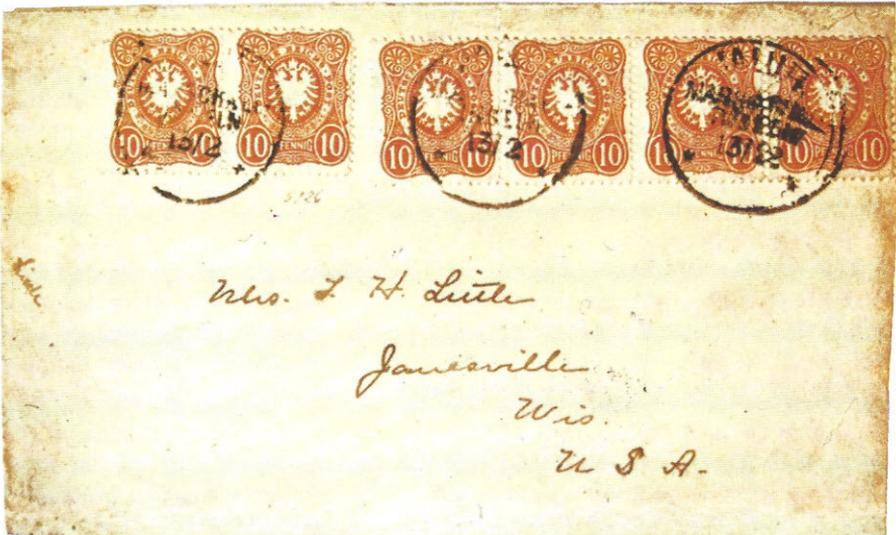


Abb. 6: Brief in die USA vom 13.2.(90), Ankunft 16.5.90 (Stg. Willkommen)

den Marshall-Inseln ansässigen Deutschen und Fremden vom 1. Januar 1900 (DKB 1900, S. 289) verteilen sich die Wohnsitze wie folgt: Jaluit – 29 Deutsche, 10 Chinesen, Ebon – 5 Weiße, Namerik – 3, Ailinglablab – 1, Mille – 4, Arno – 7, Majeru – 5, Maloelab – 3, Likieb – 9, Mejit – 1, Providence – 1, Nauru – 10. Angesichts solcher Zahlen waren von der Post keine eigenen Einrichtungen für den Binnenverkehr zu unterhalten, und sie hätte sich für unzuständig erklären könne. Andererseits war sie sowieso mit dem Problem der Weiterbeförderung in Jaluit eingehender Briefe für andere Atolle befaßt, und es gab, wie Eggerts Ausführungen zeigen, ein Interesse an der Schaffung geordneter Verhältnisse, dem sich die Verwaltung nicht entziehen mochte.

Als Reaktion auf die Jaluit Regelungen liegt von der OPD Hamburg das Konzept einer Stellungnahme vom 13.6.1889 vor. Es führt aus, die Postanstalt sei "nicht berechtigt, Sendungen zurückzuweisen, die dem Postzwange nicht unterliegen, z. B. nach Orten ohne Postanstalt." Sie müsse "sämtliche postordnungsmäßigen Sendungen zur Beförderung entgegennehmen, soweit die diesbezüglichen Posteinrichtungen die Weitersendung pp. gestatten." Insoweit also Zustimmung, wobei der Schluß reichlich sibyllinisch ist, denn genau da steckte das Problem. Im übrigen kommt die Stellungnahme zu dem Ergebnis, solche Briefe seien nicht, wie von Eggert vorgesehen, portofrei, sondern unterlägen den Inlandstaxen.

Der Hamburger Entwurf hätte die Frankierung von Sendungen zwischen den Atollen zur Folge gehabt und damit in letzter Konsequenz die Einführung von Regelungen, wie wir sie dann später von der "Atollpost" kennen. Allerdings ist er nicht verwirklicht worden. Eggert sah "einer hohen Weisung ... ganz gehorsam entge-

gen", und die bekam er aus Berlin. Mit Verfügung I. 19859 vom 21.6.1889 wurde darauf hingewiesen, die in Jaluit getroffenen Bestimmungen gingen "über die Grenzen des durch das Reichs-Postgesetz vom 25. October 1871 gezogenen Umfanges hinaus". Gleichwohl möge man es unter den örtlichen Verhältnissen so halten, wie vorgesehen. Unterschrift:



Vorerst gab es also keine handschriftlichen Entwertungen. Post von einem anderen Atoll als Jaluit gehört vor der Jahrhundertwende zu den Raritäten. Abb. 9 zeigt einen solchen Brief mit Stempel JALUIT aus dem Januar 1895. Die Herkunft vom Atoll Majeru ist dabei oben auf dem Umschlag handschriftlich vermerkt.

Was Heinrich von Stephan in weiser Zurückhaltung nicht hatte anrühren wollen, kam 1902. Unter Aufhebung der Verordnung des Kaiserlichen Kommissars von 1889 trat mit dem 25. Juni 1902 eine neue Verordnung in Kraft, die auch den Briefverkehr innerhalb des Schutzgebietes eindeutig dem Postzwang unterwarf (DKB 1902, S. 604):

#### § 1

Die Beförderung aller Postsendungen (ingeschriebener oder einfacher Briefe und Postkarten, Drucksachen, Waarenproben und Geschäftspapiere) innerhalb und nach außerhalb des Schutzgebiets erfolgt ausschließlich durch die Kaiserliche Postagentur in Jaluit.

#### § 2

Der Führer eines jeden Schiffes ist verpflichtet, Postsendungen der im §1 bezeichneten Art an jedem von ihm innerhalb des Schutzgebietes angelaufenen Platze in Empfang zu nehmen und nach jedem von ihm berührten Platze zu befördern. Beim Eintreffen in Jaluit hat er ohne Verzug diesselben bei der Kaiserlichen Postagentur abzuliefern.

#### § 3

Der Führer eines jeden Jaluit verlassenden Schiffes hat mindestens 24 Stunden vor Abfahrt der Kaiserlichen Postagentur von dem Zeitpunkte der Abreise unter Angabe der Anlaufplätze Anzeige zu erstatten. ...

Gleichzeitig gab der Postagent Domnick eine Anweisung an die Kapitäne heraus, auf richtige Frankierung zu achten und die Briefsendungen "mit dem Annahmedatum und mit dem Namen des Schiffes zu versehen, und zwar am besten auf der Freimarke." Die Einzelheiten sind in der grundlegenden, wenn auch nicht in allen Punkten hinreichend kritischen Arbeit von Dr. LAUP (1929) nachzulesen, die Dr. WITTMANN für das FRIEDEMANN-Handbuch ausgiebig herangezogen hat.

Welche Gründe zur Änderung der seit 1889 geübten Praxis geführt haben, ist den Bremer Postakten nicht zu entnehmen – mag sein, daß die örtlichen Verhältnisse, die schon Eggert ansprach, eine verbindliche Regelung des gesamten Postverkehrs ratsam erscheinen ließen. Auf das schon bald wuchernde Unkraut philatelistischer Machenschaften, zu denen das neue Instrument reichlich Gelegenheit bot, soll hier nicht eingegangen werden.

Es sind von der hiesigen Agentur befördert worden ...

### Markenverbrauch und Postabgänge im ersten Jahr

Die Briefmarken, die Jaluit per Brief und Kiste im März 1889 endlich erreicht hatten, gehörten noch zu Pfennig-Ausgabe (1875/80). Wieviel es waren, ist aus den jetzt im Staatsarchiv Bremen befindlichen Postakten seit langem bekannt (vgl. BODEN, Dr. v. WILLMANN und die Handbücher von Dr. WITTMANN und Dr. STEUER). Von ihnen, insgesamt 8700 Stück, sind wenig genug übriggeblieben. Nach Auskunft von Dr. Steuer haben sich nur etwa 40 Briefe der Pfennig-Ausgabe erhalten. An dieser Stelle soll versucht werden, anhand der Akten eine Vorstellung vom Umfang des Postbetriebs in Jaluit während des ersten Jahres zu gewinnen, also bis zum 31.3.1890.

Aus den Abrechnungen des Postagenten ergeben sich, beginnend mit dem 2. Vierteljahr (29.3.–30.6.) 1889, folgende Erlöse aus dem Verkauf von Postwertzeichen: II/89 – 195,30 M, III/89 – 155,40 M, IV/89 – 107,30 M, I/90 – 203,70 M. Im ganzen wurden im ersten Jahr also für 661,70 Mark Briefmarken verkauft. Für die Zeit bis zum 30.11.89 lassen sich sogar Einzelzahlen nennen, weil der Postagent Eggert an diesem Tag die Dienstgeschäfte an seinen Nachfolger übergab und aus diesem Grund eine Bestandsaufnahme gemacht wurde:

Ausstattung am 29.3.89		Verbrauch bis 30.11.89		Hochrechnung auf 1 Jahr	
2000	Freimarken	zu 5 Pf	58 Stück	98 Stück	
2000	"	" 10 "	200 "	337 "	
4000	"	" 20 "	800 "	1348 "	
500	"	" 50 "	228 "	384 "	
200	"	" 2 M	43 "	72 "	
500	Weltpostkarten	" 10 Pf	86 "	145 "	
100	"	" 20 "	6 "	10 "	

Der Erlös aus dem Markenverkauf hat sich übrigens in der Folgezeit nicht wesentlich verändert. Nach einem Umsatz von insgesamt 512,40 Mark in den Quartalen II bis IV/1890 erbrachte das Jahr 1891 zwar mit 924,20 Mark einen deutlich höheren Betrag, aber im Zeitraum von Oktober 1893 bis März 1896 ergibt sich für die 10 Quartale eine Durchschnittssumme von je 170 Mark, also ein Jahreserlös von 680 Mark.

Die Postverbindungen waren unbestimmt und ziemlich abenteuerlich. Die Reichspost hatte im Oktober 1888 ein Abkommen mit der Jaluit-Gesellschaft über die unentgeltliche Beförderung der Briefpost mittels der "zwischen Jaluit und Australien bz. Ponape, Yap und Lissabon bz. auch Auckland, San Francisco und Honolulu verkehrenden Segelschiffe" getroffen. Im einzelnen stellte die Gesellschaft folgende Verbindungen in Aussicht:

- nach Lissabon 4 – 5mal im Jahr mit Segelschiffen der Jaluit-Gesellschaft, "ungefähre Reisedauer 100 bis 120 Tage, wenn direkt, und 180 Tage, wenn via Carolinen-Inseln versiegelnd". Da Afrika umrundet werden mußte, wurde der Anschluß an das europäische Postnetz in Lissabon erreicht.
- nach AUCKLAND (Neuseeland) 1 – 2mal im Jahr mit Segelschiffen der englischen Firma Henderson & McFarlane
- nach SAN FRANCISCO 2 – 3mal im Jahr mit Segelschiffen der amerikanischen Firma Crawford & Co., Reisedauer 30 – 60 Tage
- nach HONOLULU 1mal im Jahr mit dem Missionsschiff *Morning Star* der *Boston Mission Society*
- nach MANILA 5 – 6mal im Jahr, bis Ponape und Yap mit Segelschiffen der Jaluit-Gesellschaft, von dort mit spanischen Dampfern alle 2 oder 3 Monate.

Dr. STEUER hat in seinem Handbuch versucht, die Postabgänge von Jaluit in den ersten Monaten bis Juli 1889 anhand der von ihm registrierten Daten von Briefen und Briefstücken zu rekonstruieren. Da die Postakten anfangs in den vierteljährlichen Abrechnungen genaue Angaben enthalten, welche Briefsendungen "von der hiesigen Agentur befördert worden" sind, läßt sich Dr. STEUERs Rekonstruktion überprüfen, und es zeigt sich, daß sie fast immer das Richtige traf. Einzig den unbestimmten Mai-Abgang via San Francisco hat es nicht gegeben, und die 'Nachzügler-Daten' 28.4. und 25.6.89 gehören nicht zu den vermuteten Abgängen.

Die nachstehende Liste der tatsächlichen Postabgänge des ersten Jahres stützt sich für die Zeit bis September 1889 auf die Bremer Akten, für die Zeit von Oktober 1889 bis März 1890 auf die Angaben in den Briefen von Carl Ahmels, die Wolf-Eckardt Irmer zur Verfügung gestellt hat. In einigen Details ergänzen sich die beiden Quellen wechselseitig. Angaben zu Durchgangsstempeln stammen von Belegen, Ankunftsdaten (genannt ist jeweils das früheste) zumeist ebenfalls, zum Teil verdanken sie sich auch der Ahmels-Korrespondenz oder den Akten.

1. 18.4.89 nach SAN FRANCISCO  
4906 g Briefe und Karten, 114 g Geschäftspapiere  
San Francisco 21.5.89, Deutschland 7.6.89
2. 7.5.89 nach PONAPE, per Segelschiff *Athlet* (vgl. Abb. 5; das Schiff strandete in Yap und brannte aus, alle Post war schon in Ponape von Bord gegangen)  
160 g Briefe und Karten, 130 g Zeitungen  
nach MANILA  
1170 g Briefe und Karten, 78 g Muster ohne Wert  
Manila 8.89, Deutschland 24.9.89
3. 1.6.89 nach MANILA  
1000 g Briefe und Karten, 89 g Geschäftspapiere  
Manila 1.8.89, Deutschland 24.9.89
4. 14.6.89 nach HONOLULU, per Motorschoner *Morning Star*  
3350 g Briefe und Karten  
Honolulu 10.8.89, San Francisco 31.8.89, Deutschland 18.9.89

5. 21.6.89 nach AUCKLAND, per Segelschiff *Buster*  
3800 g Briefe und Karten  
Deutschland 5.10.89
6. 22.7.89 nach APIA, per Kanonenboot *Wolf* (vgl. das Titelbild)  
33 Briefe und Karten (2580 g)  
Apia 13.8.89, Deutschland 18.9.89
7. 20.9.89 nach PONAPE  
1 Brief (110 g)  
nach LISSABON  
4 Briefe (387 g)
8. 27.9.89 nach SAN FRANCISCO, per Segelschiff *Lena Sweasy*  
151 Briefe und Karten (3798 g), 2 Drucksachen (960 g),  
3 Muster (316 g)  
San Francisco 30.10.89, Deutschland 15.11.89
9. 26.10.89 nach YOKOHAMA, per Kanonenboot *Wolf*  
Yokohama 21.11.89, Deutschland 24.12.89
10. 10.12.89 nach Samoa, per US-Kriegsschiff *Iroquois*  
San Francisco 16.3.90, Deutschland 31.3.90
11. 22.1.90 nach LISSABON, per Bark *Hindos*  
Lissabon 3.6.90, Deutschland 7.6.90
12. 1.2.90 nach SYDNEY, per Dampfer *Janet Nicole*  
Deutschland 28.4.90
13. 7.2.90 nach SAN FRANCISCO  
San Francisco 22.3.90, Deutschland 8.4.90

Unklar ist, in welchem Verhältnis Post mit Datum 11.2.(90) zum 12. Abgang steht: sie trägt ebenfalls Ankunftsstempel in Deutschland vom 28.4.90. Der nächste nachweisbare Versand hat nicht vor dem 1.4.90 stattgefunden. Zum Abgang 13 gehörte übrigens der früheste bekannte Einschreibbrief mit R-Zettel No. 26.

Eine genaue Aufschlüsselung der im 2. Halbjahr des Bestehens der Postagentur Jaluit mit den Abgängen Nr. 9 – 13 beförderten Briefe und Karten findet sich in den Akten: es waren insgesamt 524. Dabei fällt der große Anteil an Post in die USA auf, der sich neben der Fa. Crawford vor allem der Bostoner Mission verdanken dürfte.

Deutschland	247	Samoa	32
England	14	Tonga	1
Frankreich	2	Hawaii	9
Rußland	2	Karolinen	11
Dänemark	3	Austral. Kolonien	43
Schweden und		China	4
Norwegen	18	Japan	1
USA	134	Ägypten	1
Kanada	1	Zanzibar	1

Eintreffen: unbestimmt

## Postverbindungen und Postdienste

Von Jaluit nach Deutschland, das war eine Reise um die halbe Welt in östlicher oder westlicher Richtung. Die Beförderungsdauer schwankte 1889/90 zwischen 49 oder 50 Tagen über San Francisco/ New York, 136 Tagen per Segelschiff ums Kap der Guten Hoffnung über Lissabon und bis zu 140 Tagen über Manila/Singapore. Das eigentliche Problem aber war, daß sich nie genau voraussehen ließ, wann sich eine Beförderung Gelegenheit bieten würde.

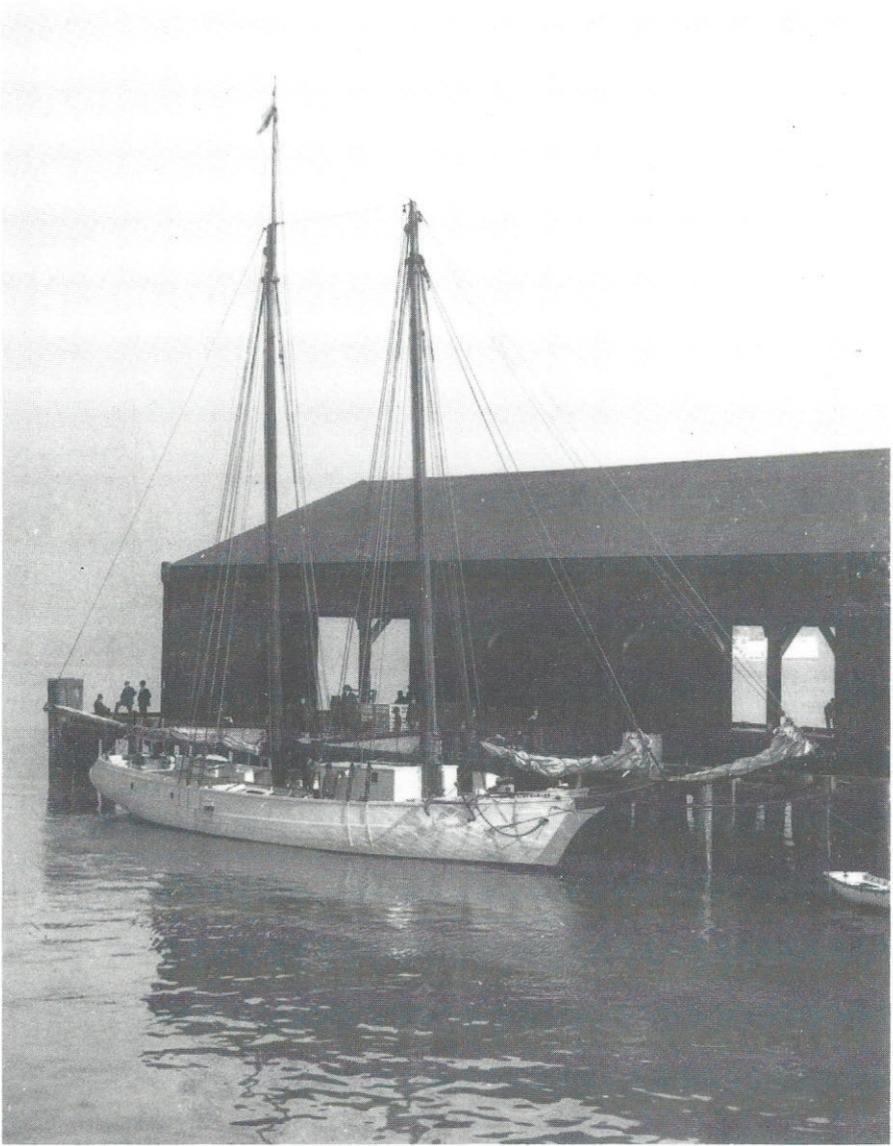
Das änderte sich erst 1895: "Durch die Segelschiffsverbindung zwischen Jaluit und Ponape wird für das Schutzgebiet der Marshall-Inseln der Vorteil einer regelmäßigen Verbindung mit dem Mutterlande geschaffen. Die Schiffe werden von April ab den Betrieb aufnehmen." Für das laufende Jahr wurden folgende Postabgänge angekündigt (DKB 1895. S. 191f.):

aus Jaluit etwa . . . . .	15/20. April	15/20. Juni	15/20. August	15/20. Oktober
aus Ponapé etwa . . . . .	30. April	30. Juni	30. August	30. Oktober
aus Manila . . . . .	16. Mai	23. Juli	17. September	28. November
aus Singapore . . . . .	22. Mai	31. Juli	24. September	8. Dezember
in Berlin . . . . .	17. Juni	26. August	19. Oktober	28. Dezember

Damit wurde die Dampferverbindung in den spanischen Südsee-Besitzungen zwischen Ponape (Ost-Karolinen) und Manila genutzt. Die Jaluit-Gesellschaft setzte einen Segelschoner ein, der nun regelmäßig alle 2 Monate zwischen Jaluit und Ponape verkehrte, wo die Gesellschaft ebenfalls eine Station unterhielt. Abb. 7 zeigt den *Mercur*, der diese Aufgabe ab 1896 versah, Abb. 11 einen Brief vom Februar 1898, der auf diesem Weg befördert worden sein dürfte.

Die Post von Jaluit sollte ca. 60 – 70 Tage unterwegs sein, die Laufzeit war also nicht kürzer als beim Weg über die Vereinigten Staaten, der, ebenso wie der über Sydney, bei Gelegenheit auch weiterhin genutzt wurde (vgl. Abb. 10). Der Vorteil lag in der Kalkulierbarkeit dieser Verbindung. Von nun an hatte der Verkehr mit den Marshall-Inseln sozusagen ein Rückgrat. Postalisch schlug sich das in der Einführung des "Zeitungsbezuges im Wege des Postabonnements" ab 1. Oktober 1895 nieder (Amtsblatt RPA Nr. 45/1895).

Am 18. März 1898 kündigte das Reichs-Postamt an, daß "von einem noch näher zu bezeichnenden Zeitpunkte ab" zwischen Deutschland und den Marshall-Inseln über Singapore–Manila–Ponape auch Postpakete ausgetauscht werden sollten. Für diesen Zweck trafen Anfang Oktober 1898 zwölf Paketsäcke aus Segeltuch mit der Aufschrift "Kaiserl. Deutsche Postagentur (Marshall-Inseln)" in Jaluit ein, aber es wurde vorerst nichts daraus. Denn inzwischen war es im Zusammenhang mit der Revolution auf den Philippinen zum Spanisch-Amerikanischen Krieg gekommen, bei dem US-Streitkräfte ab 1. Mai 1898 Manila blockierten und schließlich das Ende der spanischen Herrschaft herbeiführten.



*Abb. 7: Schoner "Mercur", der ab 1896 von der Jaluit-Gesellschaft zur Postbeförderung zwischen Jaluit und Ponape benutzt wurde*



Ponape Station der  
Fahrt Gesellschaft

Lariga

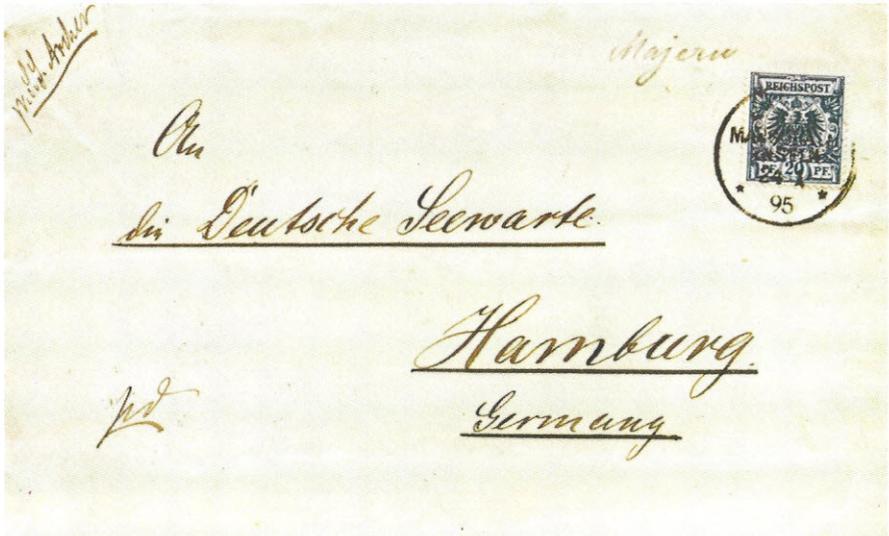


Abb. 8: JALUIT 11.8.92, Brief im Gewicht bis 480 g nach Ponape per "Milly" (Slg. \*)  
Abb. 9: JALUIT 24.1.95, Brief vom Atoll Majeru per Dampfer "Archer" via SYDNEY (27.2.95), Ankunft 3.4.95 (Slg. Grobe)



Abb. 10: JALUIT 15.1.97. Eingeschriebener Brief des Landeshauptmanns Irmer mit handschriftlicher Jahreszahl "97", weil die neue Jahrestype erst am 20.1.1897 in Jaluit eintraf. Postweg über San Francisco mit Transit-R-Zettel von New York, Ankunft 5.4.97 (Slg. Willkommen).

Am 15. August 1898 wurde im *Deutschen Kolonialblatt* mitgeteilt, Sendungen nach Jaluit würden bis auf weiteres wöchentlich mit der Australischen Linie des Norddeutschen Lloyd oder mit englischen Dampfern "auf Sydney geleitet und von dort mit nächster Schiffsgelegenheit nach Jaluit weiterbefördert" (S. 523). Da der regelmäßige Dampferverkehr zwischen Manila und den Karolinen nicht wieder aufgenommen wurde, liefen die Postschoner der Jaluit-Gesellschaft nun nach Sydney (vgl. DKB 1899, S. 68). Auf dieser Strecke verkehrte u. a. der von der Gesellschaft gecharterte amerikanische Motorschoner *Queen of the Isles* (gebaut 1898, später in *Diana* umgetauft). Abb. 12 zeigt einen von der *Queen* nach Sydney beförderten Brief vom 3.3.00. Zum Eintreffen der Post aus Jaluit heißt es im *Kolonialblatt* von August 1898 bis August 1900 lakonisch: "unbestimmt". Daß das nicht übertrieben war, ist z.B. an Post abzulesen, die Ende März 1900 gestempelt wurde und volle 5 Monate bis zum Eintreffen in Deutschland brauchte. Das waren Verhältnisse wie vor 1895.

Eine neue Phase der deutschen Postverbindungen in der Südsee begann Mitte 1900 nach dem Erwerb der Karolinen und Marianen. Im Juli nahm der Dampfer

*München* des Norddeutschen Lloyd den Dienst auf der neu eingerichteten *Neu-Guinea-Zweiglinie (Hongkong)* auf, die Ponape alle 5 – 7 Wochen berührte (vgl. den Beitrag dazu in diesem Heft und die Karte auf S. 1760). Der Postschoner der Jaluit-Gesellschaft sollte daraufhin in 12wöchentlichen Abständen wieder Ponape anlaufen, um dort Anschluß an die nach Hongkong gehende *München* zu finden (DKB Nr. 12/1900). Die Bremer Akten zeigen übrigens, daß sich der Verkehr nicht auf diese wenigen Termine beschränkte. So brachte z. B. der Segelschoner *Mercur* am 22.11.1900 Post nach Ponape und übernahm vermutlich zugleich die Deutschlandpost von der aus Hongkong kommenden *München*, und schon am 18.12.1900 folgte der Motorschoner *Aeolus* mit etlichen Tausend Einschreibbriefen – von ihnen wird noch zu sprechen sein.

Am 15. Januar 1901 eröffnete die Jaluit-Gesellschaft dann mit ihrem in England erworbenen Dampfer *Oceana* (Abb. 14) die Reichspostdampferlinie Sydney – Jaluit – Yap (vgl. die Karte auf S. 1761). Damit erhielten die Marshall-Inseln eine eigene regelmäßige Dampferverbindung. Allerdings benötigte die kleine *Oceana* 70 Tage für die 9630 Seemeilen lange Rundreise durch Mikronesien, so daß nur alle 12 Wochen Post nach Sydney abgefertigt werden konnte, also 4mal im Jahr. Zusätzlich war – anstelle des Postschoners – ein Post austausch mit der *München* in Ponape vorgesehen. Dabei sollte die *Oceana* die aus Deutschland via Hongkong kommende Post übernehmen und die *München* die Post aus Jaluit, die dann in Friedrich-Wilhelmshafen (Deutsch-Neuguinea) dem Loyddampfer nach Singapur zu übergeben war. Auf diese Weise hätte Jaluit etwa alle 6 Wochen Postverbindung gehabt mit einer Laufzeit von 52 – 60 Tagen.

Das war der Plan, aber die Südseewirklichkeit sah anders aus. Zunächst ersetzte der Norddeutsche Lloyd mit Beginn des Jahres 1901 Ponape als Anlaufhafen durch Yap in den West-Karolinen, und als die Fahrpläne gerade umgestellt wurden, um nun dort den Post austausch vornehmen zu können, strandete die *München*. Der Ersatzdampfer *Nuen Tung* schließlich lief bis Ende des Jahres seiner Verspätung hinterher, so daß die Anschlüsse nicht klappten und die Post liegenblieb, worüber die Postagentur Jaluit bewegt Klage führte.

Trotz dieser Schwierigkeiten und Pannen war ab Mitte 1900 wieder eine Situation gegeben, die für einige Termine im Jahr eine sichere Postverbindung mit Deutschland versprach. Aus diesem Grund griff das Reichs-Postamt auf den Plan von 1898 zurück und verfügte am 31. Juli 1900 die Einführung des Paketdienstes (bis 5 kg, ohne Wertangabe) zwischen Deutschland und den Marshall-Inseln "von jetzt ab". Am 22. Dezember 1902 kam der Postanweisungsdienst hinzu, "vom Eingange dieser Verfügung ab", und am 23. Juni 1903 wurden auf Antrag der Postagentur Jaluit Nachnahmen auf Postpakete und Postfrachtstücke bis 800 Mark zugelassen. Das lag, wie der Postagent dem Reichs-Postamt mitgeteilt hatte, sehr im Interesse der Weißen auf den Marschall-Inseln, denn nun konnten sie in Deutschland bestellte Waren bei Ankunft bezahlen und mußten sie nicht ein halbes Jahr lang kreditieren.

Da der Norddeutsche Lloyd mit Ablauf des Jahres 1901 die Hongkong-Zweiglinie einstellte, befuhr die *Oceana* ab Januar 1902 die neue Route Sydney – Hongkong. Die etwa 7400 Seemeilen bewältigte sie in 45 Tagen, Jaluit hatte dabei dreimal im Jahr Postverbindung mit Hongkong und dreimal mit Sydney. Die Linie, in Details im Lauf der Jahre verschiedentlich geändert (1903 kamen z.B. Nauru und Saipan als Anlaufhäfen hinzu), wurde ab Dezember 1904 mit der neu erbauten *Germania* als *Jaluit-Linie* fortgesetzt und bestand bis 1914.

Als der Lloyd Ende 1904 mit der *Austral-Japan-Linie* den Verkehr zwischen Sydney und Hongkong wieder aufnahm, vermehrten sich die Anschlüsse für Jaluit. Wie vielfältig sich die Postabgänge im einzelnen gestalten konnten, zeigen die Bremer Akten am Beispiel des letzten Vierteljahrs 1906. Es wurden Kartenschlüsse (vgl. dazu S. 1773) gefertigt am:

12.10.06	auf	Ponape	per	Schr. <i>Mercur</i>
20.11.06	"	Ponape, Bahnpost Kufstein – München, Seepost	"	RPD <i>Germania</i>
26.11.06	"	Sydney, Bahnpost Kufstein – München	"	Schr. <i>Aeolus</i>
13.12.06	"	Sydney, Bahnpost Kufstein – München	"	Dampfer <i>Isabel</i>
27.12.06	"	Ponape	"	SMS <i>Condor</i>

Ab Herbst 1909 war die Briefbeförderung auf dem Landweg über Sibirien möglich, 1910 wurde sie auch ohne Leitvermerk bei Post aus Jaluit über Hongkong die Regel (vgl. DKB 1910, S. 346). Das brachte einen Zeitgewinn von etwa 5 Tagen gegenüber dem Seeweg – und eine Beförderungsdauer, die ziemlich genau der des 1. Postabgangs von Jaluit am 18.4.1889 entsprach.

... wird sich der Markenverkauf voraussichtlich erheblich steigern

### **Vorläufer und 1. Ausgabe**

Die Erstausrüstung der Postagentur Jaluit mit Marken der Pfennig-Ausgabe erwies sich als ziemlich unausgewogen: von den niedrigen Werten waren viel zu viel, von den hohen Werten, insbesondere der 50 Pf, eher zu wenig geliefert worden (vgl. S. 1731). Die erste Nachbestellung der Postagentur vom 30.12.1889 betraf denn auch die 50 Pf und die 2 Mark. Geliefert wurde der erste "Zuschuß" an Postwertzeichen am 20.6.1890, wobei die 50 Pf selbstverständlich schon zur Ausgabe Krone/Adler von 1889 gehörte. Als der Postagent am 1.10.1890 die niedrigen Werte der neuen Ausgabe bestellte (Lieferung am 26.1.1891), schienen ihm 100 Marken zu 5 Pf vorläufig ausreichend. Und in der Tat wäre es – um sich auf die 5 Pf zu beschränken – ja auch schwer vorstellbar, daß die wenigen Weißen auf den Marshall-Inseln ausgerechnet Unmengen von Drucksachen der 1., 3., 5. usw.

Gewichtsstufe hätten verschicken sollen, die die Verwendung von 5 Pf-Marken erforderten. Nach der Angabe bei BODEN, die sich anhand der Bremer Akten nicht überprüfen läßt, wurden am 17.1.1891 von der Pfennig-Ausgabe 900 Marken zu 5 Pf und 100 Marken zu 10 Pf nach Hamburg zurückgeschickt, der Verbrauch hätte also 1100 Marken zu 5 Pf und 1900 Marken zu 10 Pf betragen. Dr. v. WILLMANN hat die Rückgabe ausdrücklich bezweifelt. Da BODEN sich aber auf alte Notizen aus Akten stützte und das Datum authentisch klingt – am 17.1.1891 erfolgte auch eine Marken-Neubestellung von Jaluit (Lieferung 26.3.91) –, sehe ich wenig Anlaß dazu. Die Zahlen erscheinen mir eher noch zu gering. Denn anhand des vierteljährlichen Gesamtumsatzes an Marken läßt sich errechnen, daß zu Ende des Jahres 1890, als die Außerkurssetzung der Pfennig-Ausgabe ins Haus stand, noch ca. 1800 Marken zu 5 Pf, ca. 1400 zu 10 Pf und ca. 1600 zu 20 Pf vorhanden gewesen sein müßten, von denen allerdings ein Bestand im Wert von 90 Mark (also z.B. 180 Marken zu 10 und 360 Marken zu 20 Pf) abzuziehen wäre als Ersatz für die knapp gewordenen 50 Pf-Marken. Diese Zahlen sind im einzelnen den Bremer Akten nicht zu entnehmen, das Verhältnis der Mengen untereinander könnte anders ausgesehen haben. Aber sie stimmen, was den Gesamtwert angeht. Zusätzlich zur Rücklieferung wäre also von einem nicht geringen Verbrauch der niedrigen Werte der Pfennig-Ausgabe im Lauf des Jahres 1891 auszugehen.

Mit Dr. v. WILLMANN muß man im übrigen darauf hinweisen, daß die von BODEN vorgefundenen Zahlen alles andere als zuverlässig sind, um es milde auszudrücken. Da leider auch Dr. v. WILLMANN bei seinem Artikel in der DBZ 1958 (S. 1074) einige Fehler unterlaufen sind – z. B. ist ihm die erste Nachbestellungslieferung vom Juni 1890 entgangen, und bei der Januar-Lieferung 1891 sind 3000 Marken zu wenig notiert –, gebe ich unten anhand der Bremer Akten eine neue Übersicht zur Belieferung der Postagentur Jaluit mit der Ausgabe Krone/Adler einschließlich der Nr. 37. Sie ist vollständig und zuverlässig, wie Gegenproben mit den Abrechnungsunterlagen erwiesen haben. Dr. Steuer hat dabei freundlicherweise den einzelnen Lieferungen die jeweilige Farbe zugeordnet, wobei ein Fragezeichen die Fälle kennzeichnet, in denen eine sichere Identifizierung nicht möglich schien.

Vergleicht man die Lieferungen mit dem erhaltenen Material, dann zeigt sich, daß die Frühaufgaben Nr. 46a, 47a, 48a und 50a nicht amtlich geliefert worden sind und die vorhandenen Stücke auf Sammlerbriefe aus Deutschland zurückgehen müssen (FD zumeist 14.3.90!). Überhaupt wird man, was die Farben und ihren Anteil angeht, frühe philatelistische Bestrebungen nicht gering veranschlagen

*Abb. 11 (rechts oben): JALUIT 6.2.98, Mischfrankatur zwischen Jaluit-Ausgabe (Nr. 3 I) und Paar der Nr. 50, R-Zettel Typ 1 (Slg. \*)*

*Abb. 12: JALUIT 3.3.00, 20 Pf-Marken der 2. Ausgabe ("sh") auf einfachem R-Brief nach Brasilien über Sydney per "Queen of the Isles", R-Zettel Typ.2, Ankunft 18.5.00 (Slg. Knieper)*

*Drütsche Kolonien.*

Jaluit  
(Marschall-Inseln).  
Eingeschrieben.  
№ 677. **R**

An **JALUIT**  
MARSHALL-  
INSELN  
98



Alfred Koch  
Adr: Frau Alma Koch

Frankenhausen  
a/Hyffhauser.

294

*In Queen of the Isles:*

Eingeschrieben

Herrn

Herrmann Penner

Caixa 108.

Jaluit  
(Marschall-Inseln).  
Eingeschrieben.  
№ 27. **R**



**R**

Rio de Janeiro.  
Brazil.

dürfen. Natürlich ging es damals nicht um Farben, das ergab sich so. Aber die Stücke, die Sammler sich zuschicken ließen, sind im Unterschied zu Bedarfsbelegen meistens erhalten geblieben und verzerrten heute bei dem nicht eben üppigen Material, das noch vorhanden ist, sehr leicht das Bild. Das eklatanteste Beispiel bietet die 3 Pf (Nr. 45), die – obwohl nie geliefert – von 1891 bis 1901 Jahr für Jahr gut vertreten ist. Hier nun die Übersicht:

Lieferdatum Hamburg	5 Pf (Nr. 46)	10 Pf (Nr. 47)	20 Pf (Nr. 48)	50 Pf (Nr. 50)	2 Mk (Nr. 37)	Postkarten	
						10 Pf	10+10 Pf
30.4.1888	–	–	–	–	200 c	–	–
20.6.1890				200 b?	100 c		
26.1.1891	100 b	500 b	4000 b				
21.3.1891			4000 b	200 d	100 d/e?	300	50
2.8.1893	100 b/c?			200 c?	100 e	200	
28.10.1893			5000 d				
27.6.1896	1000 c	1000 d		1000 d	100 e		
30.7.1897					500 e		
Summe:	1200	1500	13000	1600	1100	500	50

Die Verzerrung betrifft auch die Gesamtmenge der einzelnen Wertstufen. Im Verhältnis zur Nr. 46 und 47 ist die Nr. 50 im heute vorhandenen Material deutlich unterrepräsentiert. Und von der 20 Pf, von der man erwarten würde, daß sie fast neunmal so häufig wäre wie die 10 Pf, ist nicht einmal die doppelte Menge registriert. Allerdings sind bei einer vergleichsweise so häufigen Marke die Verluste sicher am größten, aber auch die Probleme der Materialerfassung.

Was die Nr. 37 angeht, so muß man Dr. v. WILLMANN und Dr. WITTMANN (4. Aufl., S. 722) zustimmen: es hat nicht nur keine *nachweisbare* Lieferung der Spätfarbe 37f gegeben, es ist nach dem 30.7.1897 wirklich kein Vorrat an 2 Mark-Marken mehr nach Jaluit gelangt. Abzulesen ist das am Verbrauch der damals gelieferten 500 Stück Nr. 37e. Der Restbestand betrug am 31.12.1897: 470, am 31.12.1898: 396, am 31.12.1899: 293 und am 30.9.1900 noch 284 Stück. Zur Auflage 37f gehörige Exemplare können demnach nur philatelistisch bedingt sein – auch Postbeamte, die Zugang zu diesen Marken hatten, korrespondierten schließlich mit Jaluit. Insgesamt dürften von 1889 bis 1901 gut 820 Stück der Nr. 37 bedarfsmäßig verwendet worden sein. Auf Brief (vgl. Abb. 8) gehört sie zu den Spitzen dieses Sammelgebiets.

Die erste eigene Ausgabe, der Überdruck der Krone/Adler-Marken mit dem Landesnamen "Marschall-Inseln", wurde vom Reichspostamt am 20.1.1897 verfügt (I.Nr. 793). Sie beschränkte sich entsprechend den Bestellungen aus Jaluit zunächst auf die Werte zu 10 Pf und 20 Pf, weil 5 Pf- und 50 Pf-Marken durch die Lieferung vom 27.6.1896 noch reichlich vorhanden waren (Bestand am 31.12.1896: 1012 bzw. 985 Stück). Das Nebeneinander von überdruckten Marken

und Vorläufern spiegelt sich in bedarfsmäßigen Mischfrankaturen, wie in Abb. 11 gezeigt. Aus Anlaß der Einführung des Inlandstarifs zwischen den Schutzgebieten und Deutschland ab 1. Mai 1899 (Verfügung 24.3.1899) kamen dann als Ergänzung die Werte zu 3 Pf für Drucksachen und 5 Pf für Postkarten hinzu, womit die "Jaluit-Ausgabe" komplett war. Der Überdruck von 50 Pf-Marken erübrigte sich auch jetzt, weil am 31.3.1899 noch immer 367 Stück der Nr. 50 vorhanden waren.

Lieferdatum Hamburg	3 Pf	5 Pf	10 Pf	20 Pf	Postkarten		
					5 Pf	5+5 Pf	10 Pf
20.2.1897				1000			200
5.3.1897				4000			
21.6.1897			4000				
30.7.1897			10000	10000			1000
14.4.1899	1000	2000	2000		500	50	
Summe:	1000	2000	16000	15000	500	50	1200

Aus den Bremer Akten geht nicht hervor, daß die Lieferung vom 20.2.1897, deren Bestellung am 1.2. in Hamburg eingegangen war, mit ihren 1000 Marken zu 20 Pf schon zur 1. Überdruck-Ausgabe gehört hat. Vom Datum her muß man das aber annehmen, und dafür spricht auch die lange Zeitspanne zwischen Eingang der Bestellung und Ausführung: die Marken ließen sich nicht einfach dem Wertzeichenbestand der Oberpostkasse Hamburg entnehmen, sondern mußten erst in der Reichsdruckerei Berlin überdruckt werden. In den Handbüchern von Dr. EY und Dr. WITTMANN zählt der Zuschuß denn auch zur Jaluit-Ausgabe, was auf FRIEDEMANN zurückgeht (2. Aufl., S. 320), der über recht genaue Informationen wohl aus dem Reichs-Postamt verfügte.

Als die Lieferung vom 20.2.97 unterwegs war, wurden in Jaluit die 20 Pf-Marken knapp. Ganze 119 Stück hatte der Bestand der Nr. 48 am 31.12.1896 noch betragen. Im 1. Vierteljahr wurden davon vorsichtshalber nur 24 abgegeben, dafür stieg der Verbrauch an 10 Pf-Marken (vgl. z. B. den Brief in Abb. 10). Im 2. Vierteljahr betrug der Absatz dann 303 Stück, weil inzwischen die 1000 Marken aus Hamburg eingetroffen waren. Am 27. Mai 1897 teilte der Postagent der OPD Hamburg mit, er habe 887 Marken zu 20 Pf im Bestand. Die Lieferung vom 5.3.97 stand an diesem Tag also noch aus, und von den 1000 Marken waren inzwischen mindestens 113 verkauft. Erste Abstempelungen der Nr. 4 I wären demnach schon bis zum 27.5.97 möglich. FRIEDEMANN nennt als Tag der "Verausgabe" den 28.5.97 (2. Aufl., S. 319; das Datum ist auch von einem Brief "per S/S Archer via Sydney" bekannt, Ankunft in Berlin am 18.7.97). Da die Postagentur über keine unüberdruckten 20 Pf-Marken mehr verfügte und die Nr. 48 nach Auskunft von Dr. Steuer in der 2. Jahreshälfte praktisch nicht mehr vorkommt, müßte die 4 I eigentlich von Anfang an gut bezeugt sein. Tatsächlich sind aber 97er-Daten trotz eines Verbrauchs von 1153 Marken dieser Wertstufe im Zeitraum von April bis Dezember 1897 relativ schwer zu finden.

*via Hamburg-Prinzenbrunn* *Grang*  
per R. P. D. Oceana.

*Einwohner.*

An die

# Jaluit-Gesellschaft

*Chirakins*



# HAMBURG

Germany.

Abb. 13: Eingeschriebener Doppelbrief (bis 250 g) vom 7.12.01 mit R-Zettel Typ 3, befördert mit der "Oceana" (Slg. \*)

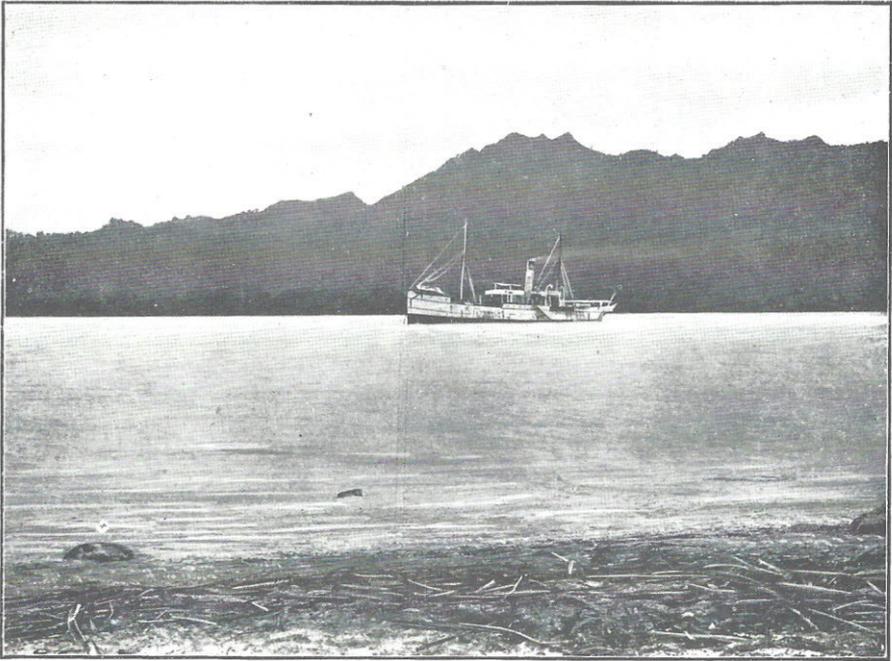


Abb. 14: Reichspostdampfer "Oceana" bei der Ausfahrt vom Lölöhafen (Kusaie)

Bei der 10 Pf der Jaluit-Ausgabe (Nr. 3 I) kann das nicht verwundern. Von der Nr. 47 waren zu Jahresbeginn noch 1011 Stück vorhanden, von denen 884 bis 30.9.97 verbraucht wurden. Der Absatz von nur 8 Marken im 3. Quartal macht dabei deutlich, daß die erste Lieferung von 10 Pf-Überdruck-Marken (21.6.97) bis Ende September noch nicht eingetroffen war. Die bei FRIEDEMANN und dann bei Dr. EY und Dr. WITTMANN (4. Aufl., S. 725) genannten Eingänge in Jaluit sind fiktiv, sie beruhen auf Annahmen über die mögliche Beförderungsdauer und nicht auf Informationen über das tatsächliche Eintreffen der neuen Marken. Der Übergang von der Nr. 47 zur 3 I ist erst im letzten Viertel 1897 erfolgt, bekannt sind Entwertungen vom 10.12.97.

"Infolge Ausgabe der mit dem Ausdruck 'Marschall-Inseln' versehenen Postwertzeichen wird sich der Markenverkauf voraussichtlich erheblich steigern", hatte der Kaiserliche Landeshauptmannschafts-Sekretär und Postagent Arno Senfft im Mai 1897 vermutet und damit eine weitere Bestellung von u. a. 20 Bogen 10 Pf-Marken, 30 Bogen 20 Pf-Marken und 300 Weltpostkarten begründet. In Hamburg teilte man seine Einschätzung und legte noch drauf: Senfft erhielt am 30.7.97 je 100 Bogen zu 10 Pf und 20 Pf und 1000 Weltpostkarten. Das war allerdings reichlich übertrieben, wie der Absatz in den folgenden Jahren zeigte:

Freimarken	3 Pf	5 Pf	10 Pf	20 Pf	25 Pf	50 Pf	2 M
Bestand 31.12.96	-	1012	1011	119	-	985	77
Absatz I/97		6	618	24		70	23
II/97		139	258	303		88	41
III/97		27	8	546		99	13
IV/97		8	341	304		43	30
Bestand 31.12.97	-	832	13786	13942	-	685	470
Absatz I/98		36	898	942		69	28
II/98		23	287	232		81	14
III/98		11	1995	1047		44	17
IV/98		19	454	457		52	15
Bestand 31.12.98	-	743	10152	11264	-	439	396
Absatz I/99		11	645	605		72	23
II/99		46	109	210		22	55
III/99	400	412	184	426		40	22
IV/99	2600	4184	3308	2733	2000	1986	3
Bestand 31.12.99	-	90	11906	11290	-	319	293

Die philatelistische Reaktion auf die 1. Ausgabe hielt sich anfänglich durchaus in Grenzen. Auch als die Nachzügler zu 3 Pf (Nr. 1 I) und 5 Pf (Nr. 2 I) im Juli 1899 in Jaluit eintrafen, wurden zunächst nur je 400 Stück vor Ort philatelistisch genutzt (Ersttag 21.7.99). Als Vorbote der späteren Entwicklung kündigte dann im August 1899 ein "Briefmarkensammler-Verein" (gemeint war der *Germania-Ring*) dem Reichs-Postamt an, durch Beauftragte in Shanghai, Berlinhafen, Matupi und Jaluit größere Mengen überdruckter Postwertzeichen kaufen zu wollen. Da gleichzeitig die Lieferung der Marken mit geändertem Aufdruck begann, wies das Reichs-Postamt die OPD Hamburg am 28. August an, die Postagentur Jaluit darauf aufmerksam zu machen, "dass der Verkauf der neu gelieferten Postwerthzeichen mit dem Ueberdruck 'Marshall-Inseln' erst begonnen werden darf, nachdem die Bestände mit dem Ueberdruck 'Marschall-Inseln' vollständig verkauft sind und dass der Käufer auf die letzteren besonderen Werth legt".

Nach einer Aufstellung in den Akten betrug die vom Germania-Ring im November 1899 angekauften Mengen 2500 Stück zu 3 Pf, 2300 Stück zu 5 Pf, 1900 Stück zu 10 Pf, je 1670 Stück zu 20 und 25 Pf und 1667 Stück zu 50 Pf. Damit waren mindestens weitere 500 Stück der 3 Pf Nr. 1 I – also fast der gesamte Restbestand der Auflage von 1000 Stück – und, maximal, alle 2000 Stück der Erstlieferung der

Nr. 7 (b) mit Aufdruck "Marshall-Inseln" vom 9. 9.1899 philatelistischen Zwecken zugeführt und damit 'gerettet'. Der Nachteil der kleinen Auflage wurde dadurch erheblich gemildert. Die einzige Panne: Nur etwa 70 Stück der 1 I sollen ungebraucht erhalten geblieben sein, wie schon FRIEDEMANN berichtete (1921, S. 320). Über das Preisverhältnis zwischen gebrauchten und ungebrauchten Exemplaren dieser Marke in den Katalogen kann man sich nur wundern.

Ähnlich wie bei der 3 Pf gelangten die 2000 5 Pf-Marken der 1. Ausgabe (Nr. 2 I) sowie die 2000 der ersten Lieferung der 2. Ausgabe (Nr. 8) bis Ende 1899 fast restlos in philatelistische Kanäle, wobei neben dem Germania-Ring der Pflanze Felix G. Becker vom Atoll Majeru, der Schwiegervater des Postagenten Domnick, als Ankäufer und Händler hervortrat.

Ganz anders sah es bei den 10- und 20 Pf-Marken aus. Durch die beträchtlichen Lieferungen im Jahr 1897 war der Bestand an Wertzeichen der 1. Ausgabe so groß, daß ihn auch die philatelistischen Ankäufe bis zum Frühjahr 1900 nicht abtragen konnte. Entgegen den Angaben bei Dr. WITTMANN (S. 729 und 730) waren am 31.3.1900 noch mindestens 7662 Marken der Nr. 3 I und 7833 Marken der Nr. 4 I vorhanden. Die tatsächlichen Zahlen lagen wahrscheinlich höher (maximal jeweils um bis zu 3000), weil der Postagent entgegen der Anweisung aus Hamburg bereits vorzeitig Marken der neuen, 2. Ausgabe abgegeben hat. Unter diesen Umständen ist es nicht verwunderlich, daß Geschäftsbriefe der Jaluit-Gesellschaft noch im Dezember 1900 und im Mai 1901 mit 20 Pf-Marken der Jaluit-Ausgabe frankiert sind.

*Fast jede Nacht bis 1 oder 2 Uhr*

## **Die 2. Überdruckausgabe und 13 773 Einschreibbriefe**

Als der englische Kapitän Marshall im Juni 1788 zusammen mit Gilbert zufällig einige Atolle der Ratak-Gruppe entdeckte, konnte er nicht ahnen, daß er Briefmarkengeschichte machen würde. Die nach ihm benannten Inseln wurden bei der deutschen Besitzergreifung 1885 'eingedeutscht' – ein Schildbürgerstreich des Auswärtigen Amtes, wo man damals offenbar nicht wußte, daß *Marshall* ein Name war und kein Begriff. Die Post folgte der amtlichen Schreibung mit "sch" und verwendete sie noch bei der ersten Markenausgabe, obwohl man sich in der Kolonialverwaltung inzwischen eines Besseren besonnen und ab 1893 die richtige Schreibung mit "sh" eingeführt hatte (vgl. Dr. WITTMANN, 4. Aufl., S. 723). Erst im Sommer 1899 rehabilitierte auch das Reichs-Postamt den englischen Kapitän und verfügte die Änderung des Namens auf den Briefmarken, ein erster Zuschuß der neuen Ausgabe mit allen Wertstufen von 3 – 50 Pf wurde am 9. September 1899 nach Jaluit gesandt und traf dort im November ein.

Der Wegfall des "c" im Landesnamen wirkte wie ein Zündfunke. Schlagartig wurde klar, daß die zur Ablösung anstehende 1. Überdruckausgabe eine philatelistische Rarität zu werden versprach. Ebenso schnell wie der Germania-Ring reagierte der



Berliner Briefmarkenhändler Philipp Kosack. Er befand sich gegenüber der Reichspost in einer Lage, die es ihm gestattete, auch nach Umstellung auf die richtige Schreibung einen Neudruck der 1. Ausgabe ausschließlich für seine Handelszwecke bewirken zu können, wobei obendrein die Wertstufen zu 25 und 50 Pf hinzugefügt wurden, die es in Jaluit nie gegeben hatte. Dies Kunststück gehört in den Bereich der Philateliegeschichte, mit der Postgeschichte von Jaluit hat es ebensowenig zu tun wie andere 'Sonderdrucke'. Die Einzelheiten sind bei Dr. WITTMANN gut nachzulesen.

Der Germania-Ring und Kosack waren nur der Anfang. Im Jahr 1900 zeigte sich, was es heißt, Markenausgaben für eine einzige Postagentur zu schaffen: die philatelistischen Bestellungen überrollten Jaluit wie eine Flutwelle. Dabei tat es der Nachfrage keinen Abbruch, daß nur noch Marken mit "sh" gedruckt wurden. Nachstehend die Liste der Lieferungen der 2. Überdruckausgabe unter Nennung der Firmen, die die betreffenden Mengen orderten:

Lieferdatum Hamburg	3 Pf	5 Pf	10 Pf	20 Pf	25 Pf	50 Pf	Besteller
9.9.1899	2000	2000	4000	4000	2000	2000	(Germania-Ring)
9.1.1900	8700	2700	700	700	700	700	Mahlstedt, Hamburg
12.2.	2000	2000				500	
23.2.	1500	1500	1000	1000	1000	1000	Metz, Nürnberg
23.3.	5000	5000			2000	2000	
10.4.	1100	1100	1100	1100	1100	1100	Heydorn, Kl. Flottbeck
14.5.	8000	8000	6000	5000	5000	5000	Deurer u. Kaufmann, Hamburg Pfaff, Bremen Stock, Berlin Kosack, Berlin
27.7.	7000	8000	7000	7000	7000	7000	Mörbitz, Dresden Pfaff, Bremen Burmester & Co., Hamburg
3.8.	3000						
15.9.	30000	20000	3000	3000	5000		F. G. Becker Dittmer, Hamburg Burmester & Co.
Summe:	68300	50300	22800	21800	23800	19300	

Wie man sieht, erfolgte der Druck der Marken fast ausschließlich für den Handel. Man wird annehmen müssen, daß – je nach Wertstufe – allenfalls 0,2 bis 5% der 2. Ausgabe bedarfsmäßig verwendet worden sind. Die Katalogpreise, die sich am insgesamt vorhandenen Material orientieren müssen, täuschen leicht darüber hinweg, daß z. B. 10 Pf- oder 20 Pf-Marken der Ausgabe "sh" auf Bedarfsbrief

(vgl. Abb. 12) zu den geheimen Raritäten des Sammelgebiets zählen, und von einer Nr. 11 (25 Pf) oder Nr. 12 (50 Pf) in nichtphilatelistischer Verwendung kann man schon träumen.

Die Beschaffung der Marken war kompliziert, da ihre Abgabe in Deutschland nicht vorgesehen war. Zunächst mußte man sich an einen Vermittler wenden, der sie – gegen Provision – in Jaluit anzukaufen bereit war. Im Regelfall besorgte das die Jaluit-Gesellschaft, gelegentlich auch die Katholische Mission vom Heiligen Herzen. Dann mußte "das erforderliche Quantum Briefmarken" (so die Fa. Metz in ihrem Schreiben vom 12. Januar 1900) beim Reichs-Postamt in Berlin bestellt werden, das sie bei der Reichsdruckerei in Auftrag gab. Anschließend war die Bestellung der OPD Hamburg anzukündigen, die die Mitteilung nach Jaluit weiterleitete und die aus Berlin überwiesenen Marken um die halbe Welt schickte, damit sie in der Südsee angekauft und von dort nach Deutschland zurückexpediert werden konnten – ein aberwitziges Verfahren, streng nach Dienstvorschrift. Daß das auf die Dauer kein Zustand war, sah auch die Post ein und eröffnete anläßlich der Ausgabe der Kolonialmarken mit Schiffszeichnung am 17. Dezember 1900 beim Postamt Berlin 19 eine Verkaufsstelle der "für die deutschen Schutzgebiete und die deutschen Postanstalten im Auslande ausgegebenen neuen Postwerthzeichen" (vgl. *Berichte*, S. 796 ff.). Überdruckmarken der Krone-/Adlerserie kamen dort jedoch nicht mehr zum Verkauf.

Für den Postagenten in Jaluit, der das Amt ja nur als Nebentätigkeit ausübte, brachen schlimme Zeiten an. "Seit dem 21. November, an welchem Tage ich die letzte Post erhielt, sitze ich fast jede Nacht bis 1 oder 2 Uhr auf, um den Anforderungen der Sammler usw. zu genügen", schrieb der Hafendenkmalwart und Postagent Domnick am 2. Dezember 1900 nach Deutschland (Slg. Walldorf). Dabei wäre der Verkauf der Marken kein Problem gewesen, wenn nicht ein Großteil von ihnen auf Umschläge geklebt und dann als Einschreiben aufgeliefert worden wäre.

Im Februar 1890, gegen Ende des ersten Jahres der Postagentur, war man gerade bei R-Brief No. 26 angelangt gewesen, ein Jahr später bei No. 76. Die 1889 gelieferten ersten 1000 Einschreibzettel hatten bis zum 24. November 1899 gereicht. Das waren 1000 Einschreibsendungen in gut 10 Jahren, nicht einmal 100 im Jahresdurchschnitt. Im Jahr 1900 hingegen wurden "im Ganzen 13773 eingeschriebene Briefsendungen hier aufgegeben", wie Domnick dem Reichs-Postamt am 19. Januar 1901 mitteilte – eine fast unvorstellbare Menge für eine Agentur, deren Verwalter die Dienstgeschäfte in seinem Wohnzimmer erledigte.

Dem Ansturm waren natürlich auch die Formulare nicht gewachsen, der Postagent mußte sich behelfen. Wie das vor sich ging, läßt sich mit Hilfe des Buchs über die Einschreibzettel und der umfangreichen Kartei dazu rekonstruieren, die ERNST EINFELDT für diesen Beitrag großzügigerweise zur Verfügung gestellt hat.

Auf S. 1751 sind die aus dem Jahr 1900 registrierten Einschreibbelege in chronologischer Folge zusammengestellt. Den Bremer Akten ist zu entnehmen, daß



1. Hsl. Aushilfszettel  
Nr. 1106 – 1124 (1.1. – 3.2.00)



2. R-Zettel "sch" (Typ 2)  
Lfg. Hamburg Okt. 1899 (1000 Stück)  
Nr. 27 – 367 (3.3. – 6.6.00)

*R 544*

3. Hsl. R-Vermerk  
Nr. 158, 180 (8.6.00)?  
Nr. 539 – 986 (8.6.00)

4. Hsl. R-Vermerk mit "a"  
Nr. 43 – 180 (8.6.00)  
Nr. 822, 991 (18.6.00)?



5. R-Zettel "sch" (Typ 2) mit hsl. "a"  
Lfg. siehe oben unter 2.  
Nr. 691 – 1000 (8.6. – 11.7.00)

*R. No. 64*

6. Hsl. R-Vermerk mit "b"  
Verschiedene Hände  
Nr. 3 – 576 (11.7. – 27.7.00)



7. R-Zettel "sh" (Typ 2 a) mit hsl. "b"/"B"  
Lfg. Hamburg 24.4.1900 (1000 Stück)  
Nr. 618 – 942 (30.8. – 7.10.00)



8. R-Zettel "sh" (Typ 2 a) mit hsl. "C"  
Lfg. siehe oben unter 7.  
Nr. 135 – 273 (15.10. – 27.10.00)

*713<sup>c</sup>*

9. Hsl. R-Vermerk mit "c"  
Verschiedene Hände  
Nr. 343 – 738 (22.11.00)

10. Hsl. R-Vermerk mit "d"  
Verschiedene Hände  
Nr. 274 – 550 (22.11. – 25.11.00)

11. – 13. "e", "f", und "g" nicht belegt

14. Hsl. R-Vermerk mit "h"  
Nr. 48 – 928 (25.11.00)

15. Hsl. R-Vermerk mit "j"  
Nr. 186 – 917 (25.11. – 2.12.00)

16. Hsl. R-Vermerk mit "k"  
Mit Stempel "eingeschrieben no."  
Nr. 112 (8.12.00)

17. Hsl. R-Vermerk mit "l"  
Nr. 105 – 777 (8.12.00)

18. Hsl. R-Vermerk mit "m"  
Nr. 249 – 467 (8.12.00)

*eingeschrieben  
no 348*

19. Hsl. R-Vermerk mit "n"  
Teils mit Stempel "eingeschrieben no."  
Nr. 348 – 577 (8.12.00)



20. R-Zettel "sh" (Typ 2 a) mit hsl. "N"  
Lfg. Hamburg 24.8.1900 (5000 Stück)  
Nr. 782 – 867 (5.12.00, Datum fiktiv)  
Nr. 575, 656 – 770 (8.12. – 18.12.00)

Jaluit in dieser Zeit dreimal mit R-Zetteln beliefert wurde: mit 1000 Stück der alten Schreibung "sch" im Oktober 1899 (Ankunft vermutlich Mitte Februar 1900), mit 1000 Stück der neuen Schreibung "sh" am 24.4.1900 (Ankunft im August) und mit weiteren 5000 am 24.8.1900, die ab Anfang Dezember nachweisbar sind. Zwischenzeitlich herrschte also immer wieder Mangel. Das erste Mal Anfang Juni, als der Nürnberger Briefmarkenhändler Metz 850 Sätze ankauft (zuzüglich 500 Marken zu 3 Pf und 400 zu 5 Pf) und daraus viele Hundert eingeschriebener Briefe zusammenstellen ließ. Zu diesem Zeitpunkt waren maximal noch gut 600 R-Zettel der im Februar eingetroffenen Lieferung vorhanden. Da sie nicht ausreichten, beschloß Domnick, die Metz-Briefe (Datum: 8.6.00) mit handschriftlichen R-Vermerken versehen zu lassen, deren Nummern vermutlich an die der laufenden Serie anschlossen. Als die Zahl 1000 erreicht war, wurde eine neue Serie mit dem Zusatzbuchstaben "a" eröffnet. Dieses Verfahren war ungewöhnlich für eine Postagentur, aber durchaus sinnvoll.

An und für sich waren Unterscheidungsbuchstaben bei der Reichspost für große Postanstalten mit mehreren Schaltern vorgesehen, wobei jeder Schalter einen eigenen Buchstaben erhielt, um die Registrierungen auseinanderhalten zu können (Amtsblattverfügung vom 22. Mai 1875). Einschreibnummern über 1000 waren durch dieselbe Verfügung untersagt und die Postagentur Jaluit wegen der aushilfsweisen Verwendung solcher Nummern von November 1899 bis Februar 1900 gerügt worden (S. 1751, Nr. 1; vgl. LECLERC, S. 24). Da sich für Domnick aber Einlieferungen von mehr als 1000 Einschreibsendungen pro Kartenschluß abzeichneten und damit die Wiederholung von Nummern im selben Versand, griff er zum Mittel der Unterscheidungsbuchstaben. Das einzige, was nicht hätte sein müssen, war die Fortführung der alphabetischen Folge bis zum Jahresende, er hätte nach jedem Postabgang wieder Nummern ohne Zusatz verwenden können. Insofern stellt die auch in späteren Jahren geübte Jaluit-Praxis, bei mehreren Tausend eingeschriebener Sendungen im Jahr diese fortlaufend alphabetisch durchzuzählen, eine postgeschichtliche Besonderheit dar.

Parallel zur Bearbeitung der Metz-Briefe mit handschriftlichen R-Vermerken setzte Domnick die Registrierung anderer Briefsendungen mit Hilfe der noch vorhandenen R-Zettel fort, die er nun jedoch mit dem handschriftlichen Buchstaben "a" versah, um Verwechslungen auszuschließen. Man darf annehmen, daß die 1000 R-Zettel ("sch") lückenlos verwendet worden sind. Der Übergang von Zetteln ohne zu Zetteln mit "a" ist irgendwo zwischen den Nummern 367 und 691 erfolgt. Das Ergebnis dürfte eine vollständige Nummernfolge von 1 bis 1000 ohne "a" gewesen sein, zusammengesetzt aus R-Zetteln und handschriftlichen Vermerken, und eine unvollständige "a"-Serie, beginnend mit handschriftlichen Vermerken und – nach einer Lücke – weiterlaufend bis 1000 mit R-Zetteln. Die Annahme der Lücke basiert darauf, daß Domnicks Verfahren nur funktionieren konnte, wenn die Zahl der Metz-Briefe unter 1000 blieb. Hinzu kommt, daß bei einer vollständigen a-Serie die Addition aller 1000er-Serien des Jahres die Gesamtzahl von 13773 Einschreibbriefen überschreiten würde.

In der Übersicht auf S. 1751 sind bei den handschriftlichen Vermerken unter Nr. 3 und 4 einige Angaben kursiv gesetzt und mit einem Fragezeichen versehen. Bei ihnen handelt es sich um Einzelmeldungen, die nicht in den vermuteten Ablauf passen. Es muß offenbleiben, ob es sich um Fehler handelt, die damals in Jaluit passiert sind (so könnte bei den unter 3. genannten Nummern 158 und 180 der Zusatzbuchstabe "a" vergessen worden sein, solche Fälle sind später gelegentlich nachweisbar) oder ob die Fehler bei der Meldung der Belege entstanden sind. Die gestörte Reihenfolge der R-Zettel unter Nr. 20 erklärt sich aus philatelistischen Manipulationen: die Nummern 732 – 867 gehören zu rückdatierten Becker-Briefen nach Ponape.

Als die R-Zettel am 11. Juli aufgebraucht waren, setzte Domnick die Registrierung handschriftlich fort mit dem Zusatzbuchstaben "b". Bei Eintreffen der neuen Lieferung von 1000 R-Zettel mit "sh" Ende August (zwischen Nr. 576 und 618 der laufenden b-Serie) wechselte er auf die Zettel über, um anschließend die noch unverbrauchten Zettel mit den niedrigen Nummern ab 1 für die nächste Serie ("C") zu verwenden. Noch bevor diese Zettel ausgegangen waren, erfolgte dann wiederum der Übergang zu handschriftlichen Vermerken: es lag – man schrieb inzwischen November – ein neuer Metz-Auftrag vor. Wo die restlichen R-Zettel dieser Lieferung mit Nummern zwischen 274/342 und 577/617 Verwendung gefunden haben, ist nicht nachweisbar. Ebenfalls nicht nachweisbar sind bisher R-Vermerke der Serien "e" bis "g". Fest steht nur, daß es sich um Pfaff-Briefe mit Datum 25.11.00 gehandelt hat, die auch in den Serien "d" und "h" auftreten. Der Bremer Briefmarkenhändler hatte knapp 4000 Sätze Marken bestellt und erhielt mit dem Postabgang vom 18.12.1900 per *Aeolus* 4664 R-Briefe – auf sie vor allem bezog sich die Klage des Postagenten, er sitze "fast jede Nacht bis 1 oder 2 Uhr auf, um den Anforderungen der Sammler usw. zu genügen".

Der Erlös aus dem Briefmarkenverkauf betrug im 'heißen', letzten Viertel des Jahres 1900 sage und schreibe 17049,14 Mark. Im 1. Quartal 1901 wurden es noch einmal 6650,17 Mark, dann beruhigte sich die Lage allmählich (557,68 Mark im 2. Vierteljahr). Der Postagent teilte der OPD Bremen, der Jaluit seit 1. Oktober 1900 abrechnungsmäßig unterstellt war, mit, er habe am 29. Januar 1901 alle noch vorrätigen "Adlertypmarken" abgegeben und "die neuen Kolonialmarken in den Verkehr gebracht". Der Ersttag für die Schiffsausgabe, von der mit Verfügung vom 18. Oktober 1900 zunächst je 5000 Marken zu 3 bis 20 Pf und je 2000 Marken zu 25 bis 80 Pf nach Jaluit überwiesen worden waren, wäre also der 29.1.01. Aber natürlich sind auch nach diesem Datum noch zahlreiche Briefe mit Überdruckmarken gestempelt worden. Bei den R-Zetteln hatte Domnick Anfang des Jahres mit einer neuen Serie ohne Unterscheidungsbuchstaben begonnen. Am 7.12.1901 war er bei No. 643 F angekommen (vgl. Abb. 13), also beim 6643. Einschreibbrief des Jahres. Der Ankauf von Marken durch den Handel erfolgte nun fast ausschließlich beim Berliner Sammlerschalter, die vierteljährlichen Abrechnungen der Postagentur geben also für die Zeit bis 1914 keinen Aufschluß mehr über den Markenverkauf insgesamt.

## **Die Postagenten**

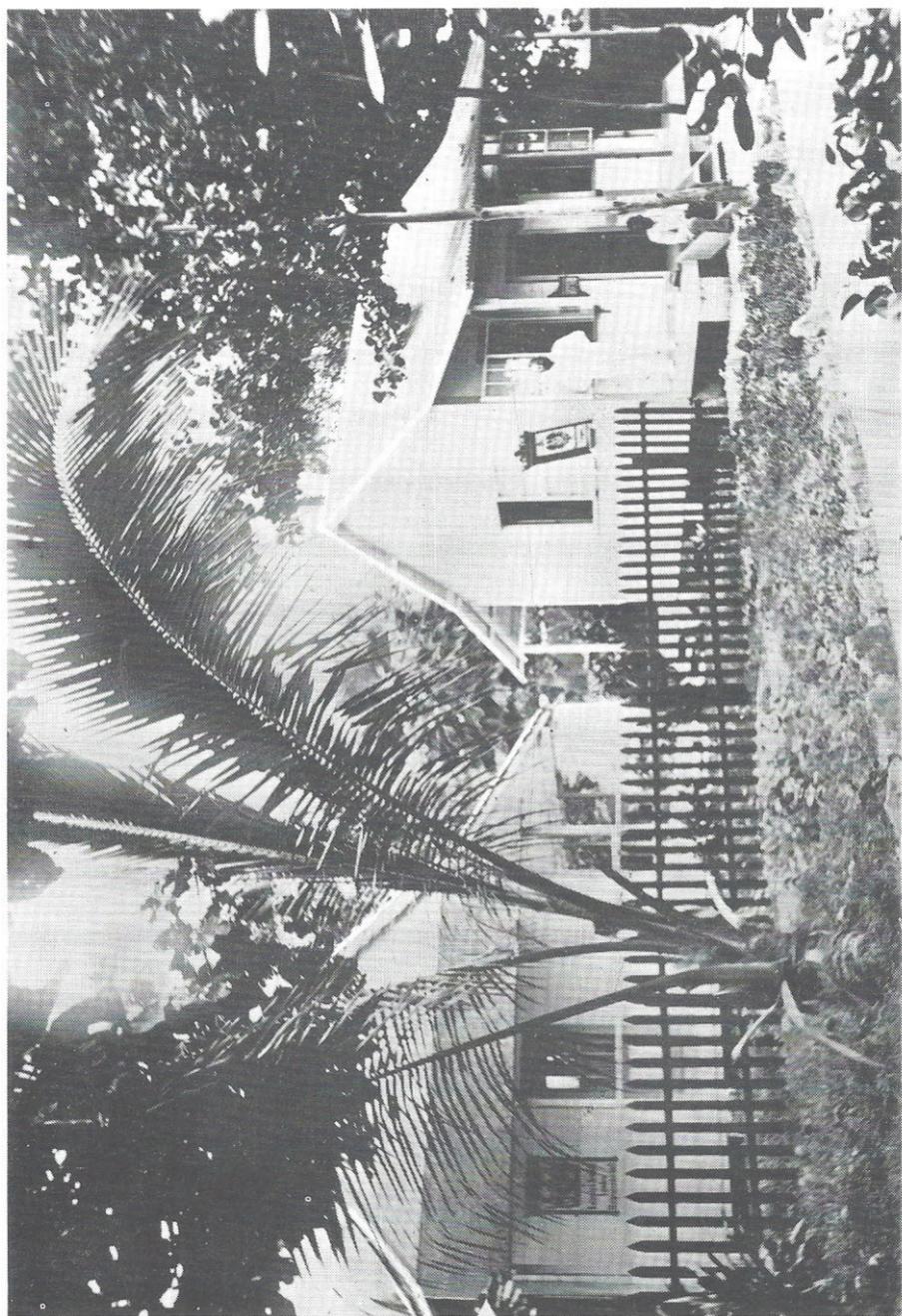
Dr. LAUP hat 1929 die Namen der Postagenten veröffentlicht, soweit sie ihm bekannt waren, und dazu bemerkt: "Alle Postagenten ... auf Jaluit waren vorher Kapitäne der Jaluit-Gesellschaft, die in Reichsdienste übertraten." (S. 2594) Das ist nur zum Teil richtig. Dr. LAUP stützte sich damals auf die Angaben des letzten Postverwalters Julius Krümling, und da es um die Atollpost ging, an deren philatelistischer Nutzung Krümling zeitweise als Kapitän der *Eanijen Rakijen* erheblichen Anteil hatte und der Informant somit zugleich ein Delinquent war, ist manches an dem Artikel mit Vorsicht zu betrachten. Dazu gehört das erkennbare Bestreben Krümlings, die Postgeschäfte auf den Marshall-Inseln als reine Angelegenheit der Kapitäne darzustellen. Nachstehend die Postagenten nach den Akten.

1. *Carl Eggert*, 29. März – 30. November 1889, Sekretär beim Kaiserlichen Kommissariat. Eggert trat Ende 1889 einen Heimaturlaub an, anschließend Landeskommissar für Samoa.

2. *E. Brandeis*, 1. Dezember 1889 – 15. April 1891, Sekretär beim Kaiserlichen Kommissariat. Brandeis bat im Herbst 1890 um Entbindung von der Verwaltung der Postagentur, da er nach der Übertragung richterlicher Befugnisse in seinem Amt überlastet sei. Später der letzte Landeshauptmann der Marshall-Inseln vor der Umstellung der Verwaltung

3. *Adolph Reiher*, 16. April 1891 – 11. März 1896, Hafenmeister und Lotse im Dienst der Jaluit-Gesellschaft. Reiher, geboren 1852 in Flensburg und mit einem Halbblut von den Karolinen verheiratet, war das schwarze Schaf unter den Postagenten. Die letzte Abrechnung, die bei der OPD Hamburg von ihm einging, betraf das 3. Vierteljahr 1893, dann kam nichts mehr. Es dauerte fast zwei Jahre, bis der Oberpostdirektor die Stirn zu runzeln begann und am 6. September 1895 in einer Anfrage an die Jaluit-Gesellschaft seine Verwunderung ausdrückte: "Von Seiten der Kaiserlichen Postagentur in Jaluit (Marshall-Inseln) ist mir seit Anfang vorigen Jahres weder eine Abrechnung noch irgendeine schriftliche Äußerung zugegangen. Mit Rücksicht darauf, daß die verehrliche Jaluit-Gesellschaft die dem Postagenten, Hafenmeister Reiher, in Jaluit zustehende, in entsprechendem Theilbeträgen am Schlusse jedes Vierteljahrs zahlbare Vergütung bisher noch stets entgegengenommen hat, ersuche ich um eine gefällige Mitteilung ergebenst, ob die Zahlung an den genannten Empfänger regelmäßig hat erfolgen können und ob der verehrlichen Gesellschaft etwa Umstände bekannt sind, welche das Ausbleiben von Nachrichten seitens der Postagentur in Jaluit erklärlich erscheinen lassen." Wenig später wurde vom Reichs-Postamt auch das Auswärtige Amt eingeschaltet. Der tragische Fall fand sein Ende mit dem Tod Reiher's am 11. März

*Abb. 16 (rechts): Postagentur Jaluit 1901 mit dem Postagenten Carl Dornick, links das Gebäude der Kaiserlichen Landeshauptmannschaft*



1896. Die Post stellte einen Fehlbetrag von 1089,55 Mark in der Kasse fest, von dem sie trotz gerichtlicher Beitreibungsversuche an den Erben gut die Hälfte schließlich abschreiben mußte. Da sich gezeigt hatte, daß eine Kontrolle von Deutschland aus praktisch nicht möglich war, erwirkte sie beim Auswärtigen Amt für die Zukunft die Überwachung der Dienstgeschäfte der Postagentur einschließlich der Revision der Kasse durch den Landeshauptmann.

4. *Arno Senfft*, 12. März 1896 – 17. Januar 1899, Sekretär des Landeshauptmanns. Später Bezirksamtman auf Yap (West-Karolinen). Senfft, der früher schon für einige Zeit die Postagentur Herbertshöhe verwaltet hatte, nahm sich der desolaten Zustände tatkräftig an und machte sich gleich selbst zum Postagenten, wie er dem Reichskanzler, Fürsten zu Hohenlohe-Schillingsfürst, am 17. März 1896 mitteilte: "Ich dürfte sowohl im Sinne Euerer Duchlaucht wie in dem des Reichs-Postamts gehandelt haben, wenn ich, zur Vermeidung eines Ruhens der postalischen Geschäfte, deren Führung ohne höheren Auftrag selbst übernommen habe." Die Post war heilfroh und übertrug ihm das Amt gern.

5. *Alfred Knoth*, 18.1. – 31.10.1899, Hafenmeister und Polizeimeister.

6. *Carl Dornick*, 1.11.1899 – 30.11.1904, Kapitän und Hafenmeister. Später Inhaber des Hotels *Germania* und Koprahändler. Über ihn brach die Flut der philatelistischen Einschreibbriefe herein – mit der Folge, daß die Jaluit-Gesellschaft ein eigenes Gebäude für die Postagentur errichtete, das am 1. Januar 1901 gegen eine jährliche Miete von 80 Mark bezogen wurde (Abb. 16). Am 19. Januar 1901 beantragte er unter Hinweis auf die 13773 Einschreibbriefe des Jahres 1900 eine Erhöhung der Vergütung für die nebenamtliche Verwaltung der Postagentur, die seit der Eröffnung 600 Mark jährlich betragen hatte. Das Reichs-Postamt reagierte zunächst zurückhaltend, weil es mit einem Abflauen der philatelistischen Aktivitäten rechnete, und begehrte zudem näheren Aufschluß über die von Dornick angeführten Ausgaben für "Hülfeleistungen". Am 2. Oktober 1901 wies Dornick darauf hin, daß die Postagentur seit Einrichtung der Verkaufsstelle für Kolonialpostwertzeichen beim Postamt 19 in Berlin "um so mehr von Händlern und Sammlern dadurch in Anspruch genommen wird, dass fertig adressirte und frankirte Sachen nach hier gesandt und von hiesigen Weissen, welche ein Geschäft daraus machen, gepostet werden". Im übrigen helfe ihm gewöhnlich Bruder Callixtus Bader von der Mission vom Heiligen Herzen. Da der kein Geld annehmen könne, geschähe "die Remuneration, indem dem Betreffenden zu gegebener Zeit eine Erfrischung gereicht wird. ... Ich gestatte mir nur zu erwähnen, dass die hiesige Hauptagentur der Jaluit-Gesellschaft für ein Dutzend Flaschen Bier 10 Mark 85 Pf berechnet." Mag sein, daß Bruder Callixtus und sein Bierkonsum den Ausschlag gaben – Dornick wurde zunächst eine einmalige Zahlung von 150 Mark und ab 1.4.1902 eine Erhöhung der jährlichen Vergütung von 600 auf 900 Mark bewilligt.

7. *Julius Krümling*, 1. Dezember 1904 – 3. Oktober 1914, Kapitän und Hafenmeister. Vom 3. Februar – 30. November 1907 wegen vorübergehender Versetzung nach Nauru durch Kapitän Carl Friedrichsen vertreten, vom 11. April – 15. Dezember 1911 wegen Heimaturlaubs durch Polizeimeister Hartwig und, nachdem die-

ser geisteskrank geworden war, bis 12. März 1912 durch Carl Domnick und Gouvernementssekretär Schönleber. In Krümlings Zeit fällt der Taifun, der am 30. Juni 1905 auch im Jaluit-Atoll große Schäden anrichtete, mit seiner 12 – 15 m hohen Flutwelle ganze Inseln wegspülte und zahlreiche Eingeborene das Leben kostete. Wie Krümling nach Bremen berichtete, wurde das Postgebäude durch die Flutwelle "teilweise von den steinernen Pfeilern, auf welchen es ruht, heruntergewaschen und c. 2 Fuß aus seiner Lage verschoben und nur durch 2 vor dem Hause stehende Bäume vor dem gänzlichen Wegschwimmen in die Lagune bewahrt." Sämtliche Formulare und Bücher waren verdorben, nicht aber Geld und Postwertzeichen im Geldschrank. "Dagegen ist die in einem der Schränke befindliche Mappe mit Wertzeichen für den täglichen Gebrauch vollständig durchnäßt und die Wertzeichen alle festgeklebt. Da dieselben nicht verschmutzt oder verdorben waren, habe ich dieselben wieder abgelöst und getrocknet." Ein Taifun-Provisorium wie in Ponape blieb der Philatelie also erspart.

*Die Türen des Postgebäudes eingeschlagen*

### **Die Besetzung**

"Als am 29. Sept. 1914 die Japaner landeten", berichtete der letzte Postagent von Jaluit, Julius Krümling, der OPD Bremen am 18. August 1915 aus San Francisco, "wurden der Kaiserliche Stationsvorsteher und ich von denselben sofort festgenommen und im Amtsgebäude behalten. Als sie abends wieder abzogen und uns wieder freigaben, stellte es sich heraus, daß dieselben die Türen des Postgebäudes eingeschlagen und in dem Postraum selbst alles zerstört und vernichtet hatten. Der eiserne Geldschrank war erbrochen und die darin befindlich gewesenen Briefmarken, Postkarten und Wechselgeld über die ganze Insel verschleppt. Briefe und Pakete waren geöffnet und zerrissen und die Schränke zerbrochen. Geld war mit Ausnahme von 7 – 9 Mark Wechselgeld nicht in der Post, wohl aber für ca. 6000 – 7000 M Briefmarken und Postkarten. Ich habe dann versucht, soviel wie möglich zu retten aus der Zerstörung, als ich konnte.

Die Türen des Postgebäudes wurden auf meinen Antrag von der Jaluit-Gesellschaft wieder repariert. Am 3. Oktober 1914 kamen die Japaner wieder und besetzten die Insel endgültig. Sie brachen wieder in das Postgebäude ein und zerstörten alles noch übrig Gebliebene gründlich, zerschlugen die Schränke und Tische und zerrissen und vernichteten die Akten. Die noch von mir geretteten Briefmarken nahmen die Japaner an sich. Im August 1914 hatte ich das in der Post befindliche Geld, ca. 6500 M, an die Jaluit-Gesellschaft abgeliefert. Es war seitdem kein Postdampfer angekommen oder abgegangen. Ich habe später erfahren, daß die Japaner glaubten, daß in der Post eine Telefunkenstation verborgen sein sollte und daß dieses der Grund sei, warum die Post so gründlich zerstört wurde. ...

Damit endet die Geschichte der Postagentur Jaluit. Krümling wurde am 9. Juni 1915 mit dem Transportdampfer *Kagoshima Maru* nach Yokohama gebracht und traf von dort mit der *Manchuria* am 20. Juli 1915 in San Francisco ein.

Zu großem Dank bin ich Ernst Einfeldt und Dr. Steuer verpflichtet, die die Ergebnisse ihrer Registrierungen zur Verfügung gestellt und die betreffenden Abschnitte dieses Beitrages ausgiebig mit mir erörtert haben. Dieter Klein war an der Durchsicht der Bremer Akten beteiligt, wofür ich ihm ebenso herzlich danken möchte wie Wolf-Eckardt Irmer, der mir seine bibliophile Literatur zu den Marshall-Inseln zugänglich gemacht hat und die Ahmels-Korrespondenz, die die Arbeitsgemeinschaft demnächst unter dem Titel "Südseebriefe 1889 – 1893" zu publizieren gedenkt. Und schließlich gilt mein Dank den Mitgliedern, die mir Einblick in ihre Sammlungen gewährt haben, allen voran Hermann Branz.

Quellen:

Akten der Postagentur Jaluit 1888 – 1914. Staatsarchiv Bremen, Bestand 5, 1 – Nr. 1233 – 1239.

Boden, E.: Marshall-Inseln: Vorläufer. In: Berichte für Kolonialbriefmarkensammler Nr. 1 (1949), S. 26f.

DKB = Deutsches Kolonialblatt. Amtsblatt für die Schutzgebiete in Afrika und der Südsee. Berlin, Jgg. 1895 – 1910.

Einfeldt, E.: Die Einschreibzettel der deutschen Postanstalten im Ausland und der deutschen Schutzgebiete. Dreieich-Buchschatz: Selbstverlag 1987.

Hernsheim, Franz: Südsee-Erinnerungen 1875 – 1880. Berlin 1883 (daraus Abb. 4).

Meyer, H. (Hrsg.): Das Deutsche Kolonialreich. Eine Länderkunde der deutschen Schutzgebiete. Bd. 2. Leipzig und Wien 1910, S. 328 – 342 (daraus Abb. 2).

Laup, Dr. W.: Die handschriftlichen Entwertungen der deutschen Post auf den Marshall-Inseln. In: Friedemanns Berichte für Briefmarkensammler Nr. 133 (1929), S. 2593 – 2619.

Leclerc, H.: Von Apia bis Yap. Ehemalige deutsche Postanstalten in der Südsee. In: Archiv für deutsche Postgeschichte Nr. 1/1982, S. 7 – 32.

Steuer, Dr. F.: Handbuch und Katalog der deutschen Kolonial-Vorläufer. 2. Aufl. München 1985.

Treue, W.: Die Jaluit-Gesellschaft auf den Marshall-Inseln 1887 – 1914. Berlin 1976 (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 26).

Willmann, Dr. E. v.: Der Vorläuferverbrauch in Jaluit. In: DBZ Nr. 18/1958.

Außerdem die Handbücher von Friedemann (1921), Dr. Ey (1964) und Dr. Wittmann, von denen das letztere – gleichgültig, ob in der 3. oder 4. Auflage (1988) – gerade die Südseegebiete in vorzüglicher Weise bearbeitet hat. – Die Vorlagen für Abb. 7 und Abb. 16 sind dem Bundespostmuseum Frankfurt am Main zu verdanken, die Quelle für Abb. 14 ist nicht bekannt.



## Karl-Heinz Meyer

† 26. April 1989

Karl-Heinz Meyer war seit 1956 Mitglied der Westdeutschen Arbeitsgemeinschaft und wurde nach dem Zusammenschluß 1969 der erste Vorsitzende der neuen Arbeitsgemeinschaft.

Wir gedenken seiner Tätigkeit und seiner Forschungsbeiträge, insbesondere auf dem Gebiet der deutschen Auslandspostanstalten, in Dankbarkeit.

### Die Hongkong-Zweiglinie 1900/1901

Kölner Arbeitsgruppe

*Die deutschen Seepostlinien bis 1914 sind ein Thema, das die Kolonialphilatelie in doppelter Hinsicht betrifft. Zum einen wurde die Post aus den Schutzgebieten in Afrika, China und der Südsee überwiegend mit Hilfe deutscher Postdampfschiffsverbindungen befördert, die Kenntnis ihrer Fahrpläne und Reisedaten ist also auch für reine Kolonialbelege von Belang. Zum anderen waren die Dampfer mit eigenen Postausrüstungen versehen und entwerteten an Bord aufgelieferte Post mit ihren Seepoststempeln. Solche Stücke stellen den philatelistisch greifbaren Ertrag der Seepostlinien dar, sie bilden das Sammelgebiet "Seepost". Belege vom Nordamerika-, Südamerika- oder Australien-Dienst stehen der Kolonialphilatelie naturgemäß fern. Anders Briefe oder Karten von Linien, die ein deutsches Schutzgebiet anliefen. Sofern es sich dabei um Stücke aus der Zeit eines Aufenthalts in kolonialen Gewässern handelt, haben sie schon immer das Interesse der Kolonialsammler gefunden, gleichgültig ob sie mit Reichspost- oder Kolonialmarken frankiert waren.*

*Von den kolonialgeschichtlich bedeutsamen Linien hat BERNHARD KOCH in bewundernswerter Arbeit die Reichspostdampfer im Ostasien-Verkehr (1971) und die Deutsche Ost-Afrika-Linie (1976/77) behandelt, JOSEF SCHLIMGEN die deutschen Seeposten der chinesischen Fluß- und Küstenschiffahrt ("Berichte" Nr. 47), ARNO GOTSPENN schließlich in seinem gerade erschienenen, prächtig ausgestatteten Werk die Seepoststempel der Woermann-Dampfer im Westafrika-Dienst. Noch offen ist die Bearbeitung der deutschen Seepostlinien in der Südsee.*

*Diese Aufgabe hat sich eine "Kölner Arbeitsgruppe" mit Ernst Einfeldt, Fred Geißler, Dr. Kiepe, Dieter Klein, Manfred Knieper und Herbert Sandner gestellt. Eugen Welti ist bei der Beschaffung von Informationen behilflich, die textliche Darstellung hat Dr. Kiepe übernommen. Das Ziel ist eine umfassende Publikation zur gesamten Südsee-Seepost. Der nachstehende Beitrag über die Hongkong-Zweiglinie ist eine erste Probe aus der Arbeit des Kölner Kreises und sollte dazu anregen, seine Bemühungen mit allem, was hilfreich sein könnte, zu unterstützen, vor allem natürlich mit dem Nachweis von Belegen aller Südseelinien. Meldungen werden erbeten an: Manfred Knieper, Unter den Ulmen 41, 5000 Köln 51, der die Registrierung übernommen hat.*

*Die Arbeitsgruppe möchte allen Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft danken, die ihr schon bisher mit Meldungen und Hinweisen behilflich gewesen sind. Vor allem aber gilt ihr Dank Dr. Hofmeister vom Staatsarchiv Bremen und der HAPAG-LLOYD AG in Hamburg.*



### Die Entwicklung der Neu-Guinea-Zweiglinien

Die Südsee ist das Gebiet mit der größten Vielfalt von Seepostlinien und Seepoststempeln. Begonnen hatte es 1886 aufgrund eines Vertrages zwischen dem Reich und dem Norddeutschen Lloyd in Bremen mit der *Australischen Zweiglinie* zwischen Sydney und Apia (Samoa). Da sich diese Linie "sowohl für Fracht wie für Passagierfahrt als gänzlich unergiebig erwiesen hatte" (NEUBAUR, S. 194), wurde sie 1893 wieder eingestellt. Auf sie folgte von 1893 bis 1900 die *Neu-Guinea-Zweiglinie*. Sie stellte eine Verbindung zwischen Deutsch-Neu-Guinea und Singapore her mit Anschluß an die *Ostasiatische Hauptlinie* des Lloyd. Die Linie wurde im Abstand von 8 Wochen von einem einzigen Dampfer befahren, zunächst von der *Lübeck*, ab Juli 1895 von der *Stettin*.



Als 1899 die deutschen Südseekolonien um die Karolinen und Marianen erweitert wurden, schlug der Norddeutsche Lloyd der Reichsregierung vor, beide Inselgruppen in den Verkehr einzubeziehen (vgl. Geschäftsbericht vom 23.4.1900, S. 3). So kam es ab Juli 1900 zu einer völligen Umgestaltung des Neu-Guinea-Dienstes. Zunächst wurde die bisherige Linie Singapore – Deutsch-Neu-Guinea mit dem Dampfer *Stettin* unter dem Namen *Neu-Guinea-Zweiglinie (Singapore)* aus wirtschaftlichen Erwägungen über Herbsthöhe hinaus bis Sydney fortgeführt. Der Dampfer verkehrte nun alle 12 Wochen und hatte Anschluß sowohl an die Ostasiatische wie an die Australische Linie des Lloyd mit der Möglichkeit, Post von und nach Neu-Guinea entweder über Singapore oder über Sydney zu befördern (vgl. Karte 1). Sodann wurde mit Hilfe eines zusätzlichen Dampfers, der *München*, eine zweite Linie eröffnet, die *Neu-Guinea-Zweiglinie (Hongkong)*, die von

Hongkong ihren Ausgang nahm und auf dem Weg nach Neu-Guinea und Sydney die Inseln Saipan (Marianen) und Ponape (Ost-Karolinen) einbezog (vgl. Karte 1).

Die Hongkong-Zweiglinie war von Anfang an ein glückloses Unternehmen. Der Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd mußte am 27.3.1901 (S.3) konstatieren, die Linie habe sich nicht bewährt, da "sich der von dem Dampfer zu machende Umweg über Ponape – Saipan als zu zeitraubend erwies, um einen Durchverkehr zwischen Sydney und Ostasien, der bei dem Mangel an genügenden Gütern der Zwischenstationen die Linie zunächst allein rentabel machen kann, in genügendem Umfange heranzuziehen." Das führte dazu, daß ab Anfang 1901 statt Saipan und Ponape Yap in den West-Karolinen angelaufen wurde (vgl. Karte 2). Überdies kam Shanghai als Anlaufhafen hinzu mit dem Ziel, die Linie schließlich bis in die japanischen Häfen Hiogo (Kobe) und Yokohama zu verlängern, um so am Verkehr zwischen Australien und Japan zu partizipieren.

Zu allem Unglück lief die *München* am 3. Februar 1901 vor Yap auf ein Riff. Die Japan-Pläne ließen sich mit dem langsameren und sehr viel kleineren Ersatzdampfer *Nuen Tung* offenbar nicht verwirklichen, und so wurde die Hongkong-Zweiglinie mit Ablauf des Jahres 1901 eingestellt. "Da der Verkehr mit den Karolinen- und Marianen-Inseln in absehbarer Zeit voraussichtlich noch gering bleiben wird, so daß die Jaluit-Gesellschaft diesem Verkehr Genüge leisten kann, so ist im Einvernehmen mit der Reichsregierung mit Wirkung vom 1. Januar 1902 ab von der Fahrt Sydney – Neu-Guinea – Yap – China abgesehen worden", heißt es im Geschäftsbericht des Lloyd vom 26.3.1902.

Da ein Vertrag über die Hongkong-Zweiglinie nicht veröffentlicht worden ist und statt dessen nur von einem "versuchsweise eingerichteten Betrieb" gesprochen wird, darf man annehmen, daß der Lloyd aus der Erfahrung mit der unrentablen Australischen Zweiglinie gelernt und mit der Reichsregierung zunächst nur eine Vereinbarung über die Ausgestaltung des im Herbst 1898 erneuerten Reichspostdampfervertrages getroffen hatte, die ihm relativ kurzfristig die Einstellung der Linie gestattete. Im *Deutschen Kolonialblatt* von 1902 verlautete dazu: "Der Norddeutsche Lloyd hat den versuchsweise eingerichteten Betrieb der Linie Hongkong-Yap – Herbertshöhe – Sydney aufgegeben und dafür den Betrieb der Linie Singapore – Herbertshöhe – Sydney in einen sechswöchentlichen statt bisher zwölfwöchentlichen umgewandelt." (S. 284)

Die Singapore-Linie wurde also ab Anfang 1902 von zwei Dampfern befahren und war nun wieder die einzige Reichspostdampfer-Verbindung für Deutsch-Neu-Guinea. Ergänzend muß man allerdings bemerken, daß es durch Vertrag vom August 1900 zwischen dem Reich und der Jaluit-Gesellschaft in Hamburg ab Anfang 1901 eine weitere Reichspostdampfer-Route in der Südsee gab, die, zunächst als *Linie Sydney – Jaluit – Yap*, von Sydney aus der Verkehrsanbindung der Marshall-Inseln und Karolinen diente (Karte 2). Nach dem Wegfall der Hongkong-Zweiglinie wurde sie als *Linie Sydney – Hongkong* bis nach China verlängert und bezog 1902 mit Herbertshöhe als Anlaufhafen zeitweise auch Deutsch-Neu-Guinea ein.

Die Jahre von 1900 bis 1904 waren eine Zeit des Experimentierens im Südseeverkehr. Erst allmählich gewannen die Seepostverbindungen ihr endgültiges Gesicht: was den Norddeutschen Lloyd angeht, vor allem mit der *Austral-Japan-Linie*, die ab Ende 1904 – nun unter günstigeren Bedingungen und diesmal erfolgreich – das Konzept der Hongkong-Zweiglinie von 1900/1901 wieder aufgriff.

### **Die Hongkong-Zweiglinie: Fahrpläne und Reisedaten**

Die Tabellen auf den folgenden Seiten enthalten die Fahrpläne der *Neu-Guinea-Zweiglinie (Hongkong)* und stellen den Fahrplandaten tatsächliche Reisedaten gegenüber, soweit sie sich haben ermitteln lassen. Dazu einige Erläuterungen.

Die Zusammenstellung der Fahrpläne der Reichspostdampferlinien bereitet relativ wenig Schwierigkeiten, weil sie vielerorts veröffentlicht wurden: im Anhang zum *Amtsblatt des Reichs-Postamts*, im *Reichs-Kursbuch*, im *Deutschen Kolonialblatt* (bis 1905), im *Kolonial-Handels-Adressbuch* und an anderer Stelle. Sehr viel schwieriger wird es, wenn man nach den tatsächlichen Reisedaten sucht. Da die Lloydakten verloren sind und uns die Journalauszüge der Schiffe nicht zur Verfügung standen, mußten andere Quellen gefunden werden. Und das ist, dank der Hilfe von Dr. Hofmeister (Staatsarchiv Bremen), auch gelungen: die Akten des Seemannsamtes Bremen im dortigen Staatsarchiv. Erhalten haben sich die Mannschaftsakten aller Lloyd dampfer, im folgenden zumeist als "Schiffsakten" bezeichnet. Es sind sogenannte Musterrollen, in denen für die einzelnen Schiffe verzeichnet ist, wer wann auf ihnen angemustert oder abgemustert hat. Die Eintragungen wurden von den Seemannsämtern vorgenommen, die sich in den ausländischen Häfen bei den deutschen Konsulaten befanden, in den Kolonien bei den Landesbehörden wie dem Bezirksamtman, dem Kaiserlichen Richter usw.

Besonders aufschlußreich für die Rekonstruktion der Reisen sind die abschließenden Sichtvermerke der Seemannsämter: "Gesehen, gut für die Reise nach ..." Es handelt sich gleichsam um Visa für die Besatzung, die das Ziel der jeweiligen Reise nennen und ausgestellt wurden, kurz bevor das Schiff den Hafen verließ. Abb. 4 zeigt eine Seite mit Sichtvermerken aus der Musterrolle des Dampfers *Nuen Tung*. Die Vermerke sind regelmäßig vorhanden von den Endpunkten der Linie, seltener aus den Zwischenhäfen. Eine vollständige Rekonstruktion der Reisen mit allen Anlaufhäfen ist also mit ihrer Hilfe nicht möglich, es bleiben Lücken. Hinzu kommt, daß man wohl davon ausgehen muß, daß die abschließenden Sichtvermerke in Hongkong und Sydney oft schon am Tage vor dem Auslaufen angebracht wurden, also nicht unbedingt exakt das Auslaufdatum angeben. Aus diesem Grund sind sie in der Tabelle in Klammern gesetzt.

Ebenfalls in Klammern erscheinen Ankunftsdaten in den Ziel- bzw. Liegehäfen. Angegeben ist die jeweils früheste Eintragung von der Reise, zumeist ein Abmusterungsdatum. Es zeigt an, wann das Schiff den Hafen mit Sicherheit erreicht hatte, ohne daß jedoch sichergestellt wäre, daß es nicht schon den einen oder anderen Tag früher eingetroffen sein könnte.

**NEU-GUINEA-ZWEIGLINIE (HONGKONG)  
Ausreise**

Jahr	1900			1901								
	1	2	3	4		5		6		7		
Reise Nr.												
Dampfer		München	München	Wong Koi <sup>7</sup>		Nuen Tung <sup>8</sup>		Nuen Tung		Nuen Tung		
Stempel		NGZ (H) a <sup>1</sup>	NGZ(H) a	Fahrplan <sup>6</sup>	Reise I	Reise II	Fahrplan	Reise	Fahrplan	Reise	NGZ(H) a	
		Fahrplan	Reise	Fahrplan	Reise	Reise	Fahrplan	Reise	Fahrplan	Reise	Fahrplan <sup>9</sup>	
Hongkong		5.9.	(6.9.)	28.11.	6.12. <sup>4</sup>	(22.3.)	25.2.	(28.2.)	20.5.	(6.6.)	12.8.	(20.8.)
Saipan		13.9.	13./14.9. <sup>2</sup>	6.12.	15.12 <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	-
Yap		-	-	-	-	3.4.	3.3.	ca. 7.3./18.3.	26.5.	17.6.	18.8.	29.8.
Ponape		17./18.9.	17./18.9.	10./12.12.	20./21.12. <sup>5</sup>	-	-	-	-	-	-	-
F.r. Wilhelmshafen Stephansort		23./25.9.	23./25.9.	16./18.12.	-	-	8.3.	23.3.?	31.5.	-	23.8.	-
Finschhafen		26.9.	26.9.	19.12.	-	-	9.3.	24.3.?	1.6.	-	24.8.	-
Herbertshöhe Matupi		28.9./2.10.	28.9./2.10.	21./25.12.	29.12.	13.4.	12.3.	ca. 27.3.	4.6.	28.6.	27.8.	8.9.
Townsville		-	-	-	-	-	17.3.	-	9.6.	-	1.9.	-
Keppel-Bay (Rockhampton)		7.10.	7.10.	30.12.	-	-	-	-	-	-	-	-
Brisbane		9.10.	9.10.	1.1.	-	-	21.3.	-	13.6.	-	5.9.	-
Sydney		12./10.	9.10. <sup>3</sup>	4.1.	(9.1.)	-	23.3.	-	15.6.	-	7.9.	(14.12.) <sup>10</sup>



In einer Reihe von Fällen sind auch Reisedaten in die Tabelle aufgenommen worden, die nicht aus den Schiffsakten stammen. Sie sind durch hochgestellte Ziffern gekennzeichnet, die auf die nachstehenden Erläuterungen verweisen.

- 1 NGZ (H) a = Seepoststempel NEU-GUINEA-ZWEIGLINIE (HONGKONG) a. Die Angabe erscheint in Schrägschrift, wenn die Verwendung des Stempels auf der Reise bisher nicht nachgewiesen, aber wahrscheinlich ist.
- 2 Ankunft und Abreise laut Postakten Saipan, Staatsarchiv Bremen, vgl. FRIEDEMANN / WITTMANN, 4. Aufl. 1988, S. 696.
- 3 Datum nachgewiesen durch Poststempel SYDNEY auf Post von der "München", vgl. Abb. 8. Die ersten Eintragungen in der Schiffsakte datieren vom 10.10.1900.
- 4 Sichtvermerk Schiffsakte, als Ausreisedatum bestätigt in DKB 1901, S. 73.
- 5 20.12. = Musterungsvermerk Schiffsakte; 21.12. = Postabgang, vgl. LECLERC, S. 19.
- 6 Revidierter Fahrplan nach DKB 1901, S. 328.
- 7 Als Hilfs- und evtl. auch als Ersatzdampfer für die havarierte "München" nach Yap und von dort nach Herbertshöhe, dann zurück nach Yap und Hongkong, vgl. Heimreise 3 II.
- 8 Ersatzdampfer für die "München" im Linienverkehr nach Sydney. Das Schiff lief auf dieser Reise von Hongkong über Swatau (Sichtvermerk 26. 3. 1901) nach Yap. Die Seepostausrüstung kann erst in Yap an Bord gekommen sein.
- 9 Ein Fahrplan für diese letzte Reise auf der Hongkong-Zweiglinie scheint nicht mehr veröffentlicht worden zu sein.
- 10 Die Ankunft in Sydney könnte schon um den 9.12.1901 erfolgt sein.
- 11 Postakten Ponape, Staatsarchiv Bremen, vgl. LECLERC in "Archiv" 1/1982. S. 19.
- 12 Vgl. FRIEDEMANN / WITTMANN, 4. Aufl. 1988, S. 706.
- 13 Postakten Ponape, vgl. LECLERC in "Archiv" 1/1982, S. 20.
- 14 Postakten Saipan, vgl. FRIEDEMANN / WITTMANN, 4. Aufl. 1988, S. 696.
- 15 Havarie der "München" vor Yap, vgl. DKB 1901, Nr. 7.
- 16 Postakten Friedrich-Wilhelmshafen, Staatsarchiv Bremen (Bestand 5, 1 – Nr. 1223).

## Reisen und Havarie der "München"

Die *München*, 1889 bei Fairfield in Glasgow gebaut, war mit ihren 4803 BRT relativ groß für den Südseeverkehr. Sie konnte einschließlich der Zwischendeckspassagiere maximal 1821 Fahrgäste befördern und lief 13 Knoten. Ende Mai 1900 hatte sie mit 101 Seeleuten von Bremen aus die Reise nach Sydney angetreten, wo sie am 27. Juli 1900 den Dienst auf der Hongkong-Zweiglinie aufnahm. Sie verkehrte damit in Gegenrichtung zu der am 20. Juli 1900 in Singapore abgefertigten *Stettin* der Singapore-Zweiglinie. Für die Strecke Sydney – Hongkong benötigte sie etwa 5 Wochen, die Gesamtroute (Ausreise und Heimreise) befuhr sie im Abstand von 12 Wochen.

Nur die 1. Halbreise ("Heimreise"), die 2. Reise und die Ausreise der 3. Reise erfolgten, wie ursprünglich vorgesehen, über Saipan (Marianen) und Ponape (Ost-Karolinen), insgesamt war die *München* also viermal in diesen Häfen. Nach Ausweis der Mannschaftsakten lief das Schiff auf der 2. Heimreise von Saipan aus Shanghai an (23.11.1900), was im Fahrplan nicht angekündigt war. Eine Weiterreise nach Japan, wie dann im Fahrplan für 1901 vorgesehen, ist aber wohl wegen

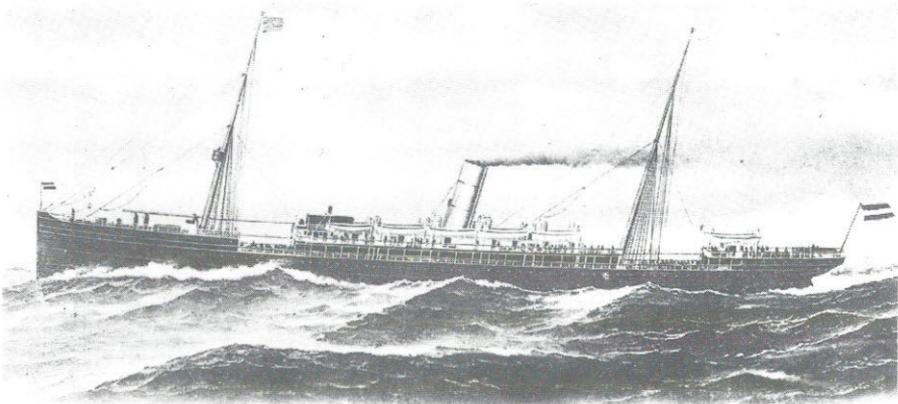


Abb. 3: Dampfer "München" des Norddeutschen Lloyd in See am 30.9.1899

der zu knappen Zeitspanne bis zum Wiederauslaufen von Hongkong (6.12.1900) auszuschließen, auch wenn die *München* die neue Reise mit einer Verspätung von 8 Tagen antrat.

Mit der 3. Heimreise im Januar 1901 wurde die kürzere Route über Yap (West-Karolinen) aufgenommen, deren Zeitgewinn zum Anlaufen der japanischen Häfen Hiogo (Kobe) und Yokohama genutzt werden sollte. Doch dazu kam es nicht: am 3. Februar 1901 strandete die *München* vor Yap. Im Bericht des Gouverneurs von Bannigsen über seine Reise nach den Karolinen und Palau-Inseln heißt es dazu (DKB 1901, S. 447ff.): "Am 22. (Februar 1901) morgens trafen wir vor Yap ein und sahen dort zu unserem Erstaunen und Schrecken den Loyddampfer *München* auf dem linksseitigen Riffe der Hafeneinfahrt festsitzen. Die *München* war auf der Fahrt von Herbertshöhe nach Hongkong in den Hafen unter Führung eines als zuverlässig geltenden farbigen Lotsen hineingehend, innerhalb der schmalen Hafeneinfahrt von einer schweren Regenboe überrascht worden, und da sie für diese Einfahrt überhaupt reichlich groß ist, auf das Riff gedrückt worden. Menschenleben waren nicht verloren gegangen. (...) In Yap, das wir am 10. (März) wieder erreichten, war in der Zwischenzeit der Loyddampfer *Wong-Koi* zur Unterstützung der *München* mit einer großen Ausrüstung von Tauchwerkzeugen und Pumpvorrichtungen aus Hongkong eingetroffen. Die genaue Untersuchung der *München* in den Tagen vom 12. bis 14. März ergab, daß der Schiffskörper erhebliche Verletzungen nicht erlitten hatte und Hoffnung auf Rettung vorhanden war. Es zeigte sich aber bald, daß bei der Lage der *München* nur ein kleines, flachgehendes Schiff ihr wirklich Hülfe bringen konnte. Ich stellte daher zunächst den (Regierungsdampfer) *Stephan* zur Verfügung, um Pumpwerkzeuge und alles andere Geräth zur Hebung des Schiffes auf die *München* zu schaffen. Als dies wider Erwarten gut und schnell gelungen war, entschloß ich mich, den *Stephan* vorläufig zur Hülfeleistung bei der Abschleppung der *München* in Yap zu lassen."

Geldsumme:  
 2. Expedition \$14,00  
 Aufpassung 49,03  
 kleine Kofferrollen 9,00  
 Diäten 1,50  
 -----  
 \$73,56

GESEHEN, GUT FÜR DIE REISE NACH Yap.  
 HONGKONG, DEN 8. November 1901.  
 KÄISERLICHES KONSULAT  
 S. O.  
 A. Schumann



Gut für die Reise von Yap nach Sydney  
 nach Guinea (Geburtsort)  
 Yap, den 18. November 1901  
 Kaiserliches Bezirksamt  
 Meute

Geb. 1/2 Jahre 1901  
 Meute



Gut für die Reise von Guinea  
 nach Sydney.

Geburtsort, den 17. November 1901.  
 Kaiserliches General-Konsulat  
 für Guinea  
 Wänneke



Geb. 1/2 Jahr = 27,50

Gesehen, gut zur Reise nach Singapore  
 Sydney, den 24. December 1901

Das Seemannsamt  
 Kaiserliches General-Konsulat



R N. 65  
 Gebühren:  
 nach Post 1:7,6  
 " " 2:0,4  
 -----  
 3:7,0  
 20 M 1:10,6

A. Meute

## Hilfsdampfer "Wong Koi"

Die *Wong Koi* (1777 BRT), die der *München* zu Hilfe geschickt worden war, gehörte zu den zahlreichen Dampfern der indo-chinesischen Küstenfahrt des Norddeutschen Lloyd und verkehrte sonst auf der Route nach Bangkok. Sie hatte Hongkong mit Sichtvermerk vom 28. Februar verlassen und dürfte um den 7. März in Yap eingetroffen sein. Es ist denkbar, daß sie diese Reise nicht nur als Hilfschiff, sondern zugleich als Ersatz für die an Grund geratene *München* unternahm, die in diesen Tagen eigentlich ihre 4. Ausreise von Hongkong hätte antreten sollen. Nach dem Vertrag über die Postdampfschiffsverbindungen von 1898 war der Lloyd u.a. verpflichtet, in einem Fall wie diesem "für den ungestörten Fortgang des Dienstes Sorge zu tragen" (§ 16, vgl. NEUBAUER, S. 722), und da die *Wong Koi* am 18. 3. 1901 Yap mit Ziel Herbertshöhe verließ, hätte sie diese Aufgabe außer für die Karolinen auch für Deutsch-Neu-Guinea einigermaßen zeitgerecht erfüllen können. Ob sie dabei auch Friedrich-Wilhelmshafen und Finschhafen berührte, ist freilich ebenso unklar wie die Frage, ob sie auf dieser Reise überhaupt Fracht, Passagiere und Post befördert hat. Trotz dieser Unsicherheit haben wir die Fahrt der *Wong Koi* vorsichtshalber in die Tabelle der Reisen aufgenommen. Seepostbelege davon sind bisher nicht bekannt geworden, wobei es überhaupt fraglich erscheinen muß, ob die *Wong Koi* für ihren Ausflug nach Neu-Guinea die Seepostausrüstung der *München* mitgenommen hätte.

Am 5.4.1901 verließ sie, inzwischen aus Herbertshöhe zurück, Yap wieder, wo die *München* noch immer lag. Auch bei dieser Reise nach Hongkong (Ankunft vor dem 15.4.) ist nicht klar, ob sie als Ersatz für den unvollendeten Schlußteil der 3. Reise der *München* gelten darf, was nur dann der Fall wäre, wenn die *München* ihr Ladung, Post oder Passagiere übergeben hätte.

Am 15.4. lief die *Wong Koi* ein zweites Mal nach Yap und brachte 39 Seeleute als Ersatz für die *München*, deren Mannschaft seit Februar durch zahlreiche Abmusterungen dezimiert war. Es war inzwischen tatsächlich gelungen, den havarierten Dampfer wieder flott zu machen, und so verließen die beiden Schiffe mit Sichtvermerk des Bezirksamtmanns Arno Senfft vom 14. Mai 1901 die "gastliche" Insel. Die *München* traf am 27. Mai in Hongkong ein und wurde dort verkauft (vgl. Geschäftsbericht des NDL vom 26.3.1902).

## Die "Nuen Tung" auf der Hongkong-Zweiglinie

Als Ersatzdampfer für die *München* wurde die sehr viel kleinere *Nuen Tung* (1341 BRT) in die Hongkong-Zweiglinie eingestellt. Sie kam wie die *Wong Koi* aus der chinesischen Küstenschiffahrt des Lloyd. Die Führung des Schiffes übernahm am 15. März 1901 Kapitän Carl Schönberg. Von den etwa 40 Mann Besatzung stammten die beiden Offiziere, der Schiffsarzt und die drei Maschinisten aus

Abb. 4: Sichtvermerke zur letzten Reise der "Nuen Tung" auf der Hongkong-Linie

Deutschland, die Bootsleute, Steuerer, Heizer usw. waren – wie auf den Schiffen des Lloyd in Ostasien und der Südsee üblich – Malayen und Chinesen.

Die *Nuen Tung* nahm ihren Dienst mit einem Monat Rückstand gegenüber dem Fahrplan auf. Am 3.4. war sie in Yap und ging von dort, nach Übernahme der Seepostausrüstung der *München*, "mit 42 Mann Besatzung und 282 Passagieren" auf die Reise nach Friedrich-Wilhelmshafen und Herbertshöhe (vgl. Schiffsakte). Den Zeitrückstand hat sie nur nach und nach verringern können, und das auch nur, weil sie auf den Heimreisen die im Fahrplan vorgesehene Schleife über Japan wegließ, wie aus den Reisedaten zu erschließen ist. Ob sie wenigstens Shanghai angelaufen hat, ist nicht sicher. Erst am Ende von Reise 6 im Oktober 1901 war sie wieder "im Plan".

Im November 1901 trat sie ihre letzte Reise auf der Hongkong-Zweiglinie an, die im Fahrplan nicht mehr angekündigt war. Die Eintragungen dazu in der Schiffsakte zeigt Abb. 4. Es wurde nur noch eine "Ausreise", denn zum Jahresende wurde die Linie mit der Ankunft in Sydney (um den 9. bis 14. Dezember) eingestellt.

Der Schiffsakte ist zu entnehmen, daß die Heimreise ab 24.12.1901 tatsächlich nicht mehr auf der Hongkong-Route erfolgte, sondern nach Singapore führte. Das kann nur bedeuten, daß die *Nuen Tung* mit dieser Reise auf die Singapore-Zweiglinie überging, die ihre Fahrten nach Einstellung der Hongkong-Zweiglinie durch Einsatz eines zweiten Dampfers verdoppeln sollte. Die *Nuen Tung* war also das erste Schiff, das als zweiter Dampfer neben der *Stettin* auf dieser Linie fuhr.

## Postdienst

"An Bord jedes Reichs-Postdampfers befindet sich eine Seepost, deren Dienstgeschäfte von dem 'Zahlmeister' verrichtet werden", heißt es in § 1 der *Anweisung für die Behandlung der Post an Bord der Reichs-Postdampfer nach Ostasien und Australien* (Ausgabe September 1899), die für die Neu-Guinea-Zweiglinien maßgebend war. Die Hauptaufgabe dieser Seepost bestand im Austausch von Briefbeuteln, Briefpaketen, Zeitungssäcken und Päckereien in den einzelnen Anlaufhäfen. Die Übernahme von dort kommender und die Abgabe vom Dampfer mitgeführter Posten erfolgte in der Regel an Land bei der jeweiligen Landespostanstalt gemäß einem Verzeichnis, das von der Oberpostdirektion Bremen fortlaufend auf den neuesten Stand gebracht wurde.

Als die neuen Zweiglinien Singapore – Sydney und Hongkong – Sydney eingerichtet wurden, mußte auch die Leitung der Postsendungen für Deutsch-Neu-Guinea, die Marianen, Karolinen und Marshall-Inseln neu geregelt werden. Mit Verfügung II. 4609 vom 9. Juni 1900 unterrichtete die OPD Bremen den Norddeutschen Lloyd über diese Neuregelung:

"A. Briefpost.

Die Bahnpost München – Kufstein wird vom 23. Juni ab in zwölfwöchentlichen Zwischenräumen Briefkartenschlüsse in der aus der Anlage hervorgehenden

*Briefkarte 40 Pf.*

Deutschland. — Allemagne.  
(Administration des postes  
du Royaume de Bavière)

Verkehr mit \_\_\_\_\_  
Echange avec l'Office d \_\_\_\_\_



Die Nr. des Kartenschlusses 19  
N° d'ordre de la dépêche  
Name des Dampfers Allemand  
Nom du paquebot

im überseeischen Verkehr.  
dans les relations par mer.

**Briefkarte.**  
Feuille d'avis.

Kartenschluß (Post) \_\_\_\_\_  
Dépêche (envoi) \_\_\_\_\_



Von \_\_\_\_\_  
de \_\_\_\_\_  
auf \_\_\_\_\_  
pour \_\_\_\_\_

*München - Kufstein 2 Zug 11*

**Finschhafen**

Post der Erde oder  
Nombre des sacs et  
Bünde  
paquets composant l'envoi

Abgegangen am 11. Juni 1914 2 54 mittags.  
Départ du \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_, um \_\_\_\_\_ h. du \_\_\_\_\_  
Eingegangen am 29. Juli 19 14, um 7 Uhr 11 mittags.  
Arrivée le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ h. du \_\_\_\_\_

Vermerk über das Besondere  
des Mitbringungen



3 Einschreibungen (mit nachstehendem Verzeichnisse.  
objets recommandés (inscrits au tableau ci-dessous.  
Bünde oder Säcke mit Einschreibungen. (Inscr. sur l'avis distinctes.  
paquets ou sacs d'objets recommandés.  
Bünde mit Wertsendungen (mit dem Einschreibbunde vereinigt.  
paquets de valeurs déclarées (attachés au paquet d'objets recommandés.  
in l'Einschreibbündel.  
insérés dans le sac d'objets recommandés.

I. Verzeichnis der Einschreibsendungen. — Liste des envois recommandés.

1	2	3	4	5
Reihe-Nr. N° d'ordre	Wufst-Nr. N° de l'inscriptio- nement	Wufst-Nr. N° de l'inscriptio- nement	Bestimmungs- ort Lieu de destination	Bemerkungen. Observations (A. H. — Remb., frag. Retour! Kopie — Retours)
1	710	Lindau	Finschhafen	
2	87	Wundtshausen	Sattelberg	
3	839	Bremen 1	Finschhafen	
4				
5				
6		3 - Drei R		
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				

B 45. Briefkarte für den Vereinsverkehr. 1911.

Abb. 5: Briefkarte zu einem Kartenschluß der Bahnpost München – Kufstein auf die Postagentur Finschhafen aus dem Jahr 1914

Prüfungskontrollblätter  
der Laufzeit Menschen-Kaufleute  
auf dem Gebiet des Ostindien-Handels.

Abfertigung als Kleinhand- ler	ort	mit Ausgang	Reiseorten-3 weg	Abreisezeit am Anfangs- ort.	
23. Juni	Bränderei Sydney	P. & O.	Herbertshöhe Matupi	5. August 5. August	
26. Juni	Kapitel Singapore	Holland Handel	Prang's Sydney Hongkong Berlinhafen Friedrich-Wilhelmshafen Stephansort Herbertshöhe Matupi	25. Juli in Sydney 4. August 5. August 5. August 10. August 10. August	
			Prang's Singapore Sydney Saipan Bonape Talus 1°)	19. Juli in Singapore 22. August 17. August Anfang Septbr.	} gehen in Friedrich-Wilhelmshafen auf dem Schiff nach Hongkong ab. * in Bonape abgefahren.
4. August	Bränderei Sydney	P. & O.	Berlinhafen Friedrich-Wilhelmshafen Stephansort Herbertshöhe Matupi	24. Septbr. 28. Septbr. 28. Septbr. 15. Septbr. 15. Septbr.	
7. August	Kapitel Hongkong	Holland Handel	Prang's Sydney Singapore Berlinhafen Friedrich-Wilhelmshafen Stephansort Herbertshöhe Matupi	5. Septbr. in Sydney 24. Septbr. 23. Septbr. 23. Septbr. 28. Septbr. 28. Septbr.	} geht in Friedrich-Wilhelmshafen auf dem Schiff in Singapore ab.
			Prang's Hongkong Sydney Saipan Bonape Talus 1°)	4. Septbr. in Hongkong 13. Septbr. 17. Septbr. Ende November	
<p>Die Abfertigung muss selbst bei in gleicher Weise erhalten sein  jeder zweiten Abfertigung.</p>					

Weise absenden. Es ist dabei besonders der Vermerk auf der Rückseite der Anlage zu beachten, wonach die Kartenschlüsse von der Bahnpost München – Kufstein auf die Postanstalten der Schutzgebiete thunlichst als Versteckbeutel in den Briefbeutel auf die Seepost aufgenommen werden sollen.”

Während alle für die Südsee-Schutzgebiete bestimmten Briefsendungen aus Deutschland grundsätzlich über München geleitet wurden, um den Zeitverlust durch den Seeweg bis Italien zu vermeiden, konnte Paketpost, wie dem Abschnitt B der Verfügung zu entnehmen ist, jede 12. Woche entweder aus den Seehäfen Bremen oder Hamburg direkt mit den Reichspostdampfern der *Ostasiatischen Linie* befördert werden oder ebenfalls über München und Italien, dann aber zu höheren Gebühren.

Die Bahnpost München – Kufstein öffnete die ihr aus den verschiedenen Teilen Deutschlands zugegangenen Briefbeutel und Briefpakete mit noch ungeordneter Post für die deutschen Südsee-Schutzgebiete und arbeitete sie, z. T. wohl erst im Zug München – Kufstein auf der Fahrt zur österreichischen Grenze, um, das heißt: sie sortierte die Briefsendungen nach Empfangspostanstalten und fertigte für jede von ihnen einen neuen “Kartenschluß”, also einen Briefbeutel, der verschlossen, versiegelt und unter Beifügung einer “Briefkarte” als Begleitpapier an die betreffende Postanstalt adressiert wurde. Abb. 5 zeigt eine solche Briefkarte von der Bahnpost München – Kufstein nach Neu-Guinea aus dem Jahr 1914.

Die in der Verfügung der OPD Bremen erwähnte Anlage ist auf S. 1772 abgebildet. Sie enthält eine Liste der im Sommer 1900 von der Bahnpost für die deutschen Südsee-Schutzgebiete zu fertigenden Briefkartenschlüsse unter Angabe der Termine und Leitwege. Jeder der vier Termine wiederholte sich alle 12 Wochen. Dabei war jeweils auch ein Kartenschluß mit Sendungen für das Schiff selbst auf die Seepost bzw. das Schiff zu fertigen, das für die Beförderung des betreffenden Versandes in der Südsee in Betracht kam, also die *Stettin* oder *München*. Wegen des geringen Postaufkommens und zur Vereinfachung der Abwicklung unterwegs sollten die Kartenschlüsse für die einzelnen Postanstalten jeweils als “Versteckbeutel” in den Briefbeutel auf die Seepost aufgenommen werden. Die beiden Dampferlinien erscheinen dabei in solchen Listen in der Form von Seepost-Kursen, wobei jede Linie zwei Kurse umfaßte: die Hongkong-Zweiglinie also die *Seepost Sydney – Hongkong* und die *Seepost Hongkong – Sydney*.

Der verschlossene, an die Südsee-Seepost adressierte Briefbeutel mit den darin eingeschlossenen “Versteckbeuteln” wurde in Kufstein der österreichischen Bahnpost übergeben, die ihn mit dem Zug nach Verona beförderte. Von dort ging der Beutel, wenn für den Übergang in Sydney bestimmt, nach Brindisi zur Übernahme durch einen Dampfer der britischen *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O)*, die zu dieser Zeit offenbar die günstigeren Anschlüsse hatte, oder nach Neapel zum Lloydampfer der *Ostasiatischen Linie*, wenn der Übergang zur Südsee-Seepost in Singapore oder Hongkong erfolgen sollte. Und erst dann, an Bord der *Stettin* oder *München*, wurde der Briefbeutel durch den Zahlmeister wieder geöffnet, um die für das Schiff bestimmte Post und die Karten-

schlüsse für die einzelnen Südsee-Postanstalten zu entnehmen, die ihrerseits ungeöffnet in den entsprechenden Häfen übergeben wurden.

In der umgekehrten Richtung, bei Post aus der Südsee, kamen die für Deutschland bzw. Europa bestimmten Sendungen von den einzelnen Postanstalten in Kartenschlüssen auf die Bahnpost Kufstein – München zum Versand, die dann für die Verteilung und Weiterleitung in Deutschland mit Hilfe neuer Kartenschlüsse sorgte. Im Regelfall hatte also die Seepost mit der Bearbeitung der Post aus den Kolonien nichts zu tun, sondern übernahm nur die geschlossenen Briefbeutel zur Beförderung. Die Tabelle der *Briefkartenschlüsse von den Südsee-Schutzgebieten* (DKB 1900, S. 842) zeigt aber, daß Ausnahmen möglich waren:

**B. Briefkartenschlüsse von den Südsee-Schutzgebieten auf die Bahnpost Kufstein–München.**

Briefkartenschlüsse auf die Bahnpost Kufstein–München sind abzufinden von										Ruthmäßige Ankunft in Kufstein	
Jafuit	Jap	Bonape	Saipan	Matupi	Herberts- höhe	Stephans- ort	Friedrich Wil- helms- hafen	Berlin- hafen	der Seepost		
am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	
3. 8.		18. 8.	22. 8.	8. 8.	8. 8.	13. 8.	13. 8.	4. 8.	†	Sydney–Hongkong Singapore–Sydney	30. September
		* 19. 9.	* 13. 9.	18. 9.	18. 9.	23. 9.	23. 9.	24. 9.	†	Sydney–Singapore	30. September
				2. 10.	2. 10.	25. 9.	25. 9.	25. 9.	†	Hongkong–Sydney	30. Oktober
31. 10.		10. 11.	14. 11.	31. 10.	31. 10.	5. 11.	5. 11.	27. 10.	†	Hongkong–Sydney	17. November
		* 12. 12.	* 6. 12.	(4. 11.)	(4. 11.)	11. 12.	11. 12.	16. 12.	†	Sydney–Sydney	22. Dezember
				25. 12.	25. 12.	16. 12.	16. 12.	17. 12.	†	Sydney–Singapore	22. Dezember
				25. 12.	25. 12.	18. 12.	18. 12.	18. 12.	†	Hongkong–Sydney	22. Januar
									†		9. Februar
		2. 2.	6. 2.	23. 1.	23. 1.	28. 1.	28. 1.	19. 1.	†	Sydney–Hongkong Singapore–Sydney	16. März
** 2. 2.	** 22. 2.	* 6. 3.	28. 2.	(27. 1.)	(27. 1.)	10. 3.	10. 3.	11. 3.	†	Sydney–Singapore	16. März
13. 3.	—	—	—	5. 3.	5. 3.	12. 3.	12. 3.	13. 3.	†	Sydney–Singapore	16. April
		27. 4.	1. 5.	19. 3.	19. 3.	12. 3.	12. 3.	13. 4.	†	Hongkong–Sydney	27. April
		—	—	17. 4.	17. 4.	22. 4.	22. 4.	—	†	Sydney–Hongkong	4. Mai
				(21. 4.)	(21. 4.)	—	—	—	†	Singapore–Sydney	9. Juni
** 27. 4.	** 17. 5.	* 29. 5.	23. 5.	28. 5.	28. 5.	2. 6.	2. 6.	3. 6.	†	Sydney–Singapore	9. Juni
5. 6.	—	—	—	—	—	—	—	—	†	Sydney–Singapore	11. Juli
—	—	—	—	11. 6.	11. 6.	4. 6.	4. 6.	—	†	Hongkong–Sydney	21. Juli
				11. 6.	11. 6.	4. 6.	4. 6.	—	†	Hongkong–Sydney	29. Juli

† Uebergang in Friedrich Wilhelmshafen vom Dampfer aus Singapore auf den Dampfer nach Hongkong.

\* Uebergang in Friedrich Wilhelmshafen vom Dampfer aus Hongkong auf den Dampfer nach Singapore.

\*\* Uebergang in Bonape auf den Dampfer Hongkong–Sydney und in Friedrich Wilhelmshafen auf den Dampfer nach Singapore.

Bei den eingeklammerten Abfertigungsgelegenheiten fertigen Matupi und Herbertshöhe keine Kartenschlüsse auf Kufstein–München, sondern liefern die Sendungen an die Seepost aus.

Ein solcher Fall trat ein, wenn nur wenige Tage nach Absendung eines Kartenschlusses eine erneute Beförderungsmöglichkeit bestand, wie in der Tabelle mehrfach für Matupi und Herbertshöhe angegeben. Offenbar rechnete man dann mit einem so geringen Postaufkommen, daß die von der Postanstalt inzwischen noch mit dem Aufgabestempel versehenen Sendungen lose an die Seepost übergeben werden sollten, womit der Schiffszahlmeister für ihre weitere Bearbeitung zuständig war. Entsprechend ist vermutlich auch mit Post verfahren worden, die nach Fertigstellung des Kartenschlusses bei der Ortspostanstalt noch eingegangen war.

Von Seepoststempeln, die für die Sammler naturgemäß im Vordergrund stehen, ist bisher noch nicht die Rede gewesen. Und das nicht ohne Grund. Denn die Möglichkeit, auch an Bord Briefe und Karten aufgeben zu können, war eher ein Nebenprodukt der Einrichtung von Seepostlinien. Für diesen Zweck wurde ein Briefkasten an Bord angebracht und der Zahlmeister mit einem Vorrat von Reichspostmarken (§ 16 der Dienstanweisung) und einem Briefaufgabestempel versehen. Der Briefkasten diente "zur Benutzung seitens der Reisenden während der Fahrt des Schiffs auf hoher See und während des Aufenthalts im Schutzgebiet von Deutsch-Neu-Guinea (...). Die Annahme von Briefen seitens der Seepost sowie die Benutzung des Briefkastens zur Einlieferung von Briefen usw. ist jedoch ausgeschlossen während des Aufenthalts in solchen ausländischen Häfen, in denen ein geordnetes Landespostwesen besteht. Der Zahlmeister hat sorgfältig darüber zu wachen, daß der Briefkasten alsdann den Reisenden und dem Publikum nicht zugänglich ist." (§ 18) Zu leeren war der Briefkasten jeweils unmittelbar vor Ankunft in einem Anlaufhafen.

Beim Aufenthalt in ausländischen Häfen war auch der Verkauf von Postwertzeichen untersagt. *Während der Fahrt* in der Südsee konnten seit September 1900 außer Marken der Reichspost auch solche der von den Dampfern berührten Schutzgebiete verwendet werden, wohingegen *in den Häfen* der Schutzgebiete deren Postwertzeichen vorgeschrieben waren und die Frankierung mit Reichspostmarken nur ausnahmsweise zugelassen wurde (vgl. die amtlichen Auskünfte von 1910 bei FRIEDEMANN 1921, S. 367).

Für die an Bord aufgelieferten und die ihr von anderer Seite zugegangenen losen Briefsendungen hatte die Seepost – je nach Bestimmungsort (z. B. ein Hafen innerhalb des Schutzgebiets) oder je nach Leitweg – eigene Kartenschlüsse in Form von Briefbunden zu fertigen, die verschnürt und in Packpapier eingeschlagen wurden. Die Post für Europa (mit Ausnahme von Italien, Griechenland und der Türkei) sollte, wie bei den Kolonialpostanstalten, in einem Kartenschluß auf die Bahnpost Kufstein – München zusammengefaßt werden. Dabei war stets ein Briefbeutel zu verwenden (§ 19), in den vermutlich die Kartenschlüsse der Kolonialpostanstalten wiederum als "Versteckbeutel" aufgenommen wurden.

### 10.10.00

Denkt man an den Stempel der NEU-GUINEA-ZWEIGLINIE (HONGKONG), dann denkt man an den 10.10.00. Mit diesem Datum sind zahlreiche Briefstücke mit Überdruckmarken der Karolinen, Marianen und von Deutsch-Neu-Guinea in Umlauf, die von Anfang an die Mitteilungen über den Stempel in der philatelistischen Literatur beherrscht haben. FRIEDEMANN führt ihn als einwandfreie Entwertung von Marianen Nr. 1 – 6 mit dem Zusatz "Nur mit Tagesdatum 10.10.00" (1921, S. 367), ähnlich Dr. EY (1964, S. 197), und in der 3. Auflage des FRIEDEMANN schreibt Dr. WITTMANN: "einziges einwandfreies Datum 10.10.00" (Marianen, S. 17), was mißverständlich ausgedrückt ist, gemeint war: bei den Marianen ist nur dieses Datum bekannt, und es ist einwandfrei.

Was es mit dem 10.10.00 auf sich hat, ist ebenfalls bei Dr. WITTMANN nachzulesen, der sich dabei auf einen Artikel von HERMANN HOPFE (1910) über die Gefälligkeitsentwertungen von Saipan stützt. Der Bremer Briefmarkenhändler Siegmund Pfaff hatte danach einen Lloyd-Angestellten auf der *München* beauftragt, in Saipan 1000 Satz Marianen-Marken zu kaufen, auf seine vorgedruckten Firmenumschläge zu kleben und entwerten zu lassen. Nach der Ankunft in Saipan (die am 13.9.1900 erfolgte) sollen jedoch nur etwa 60 Briefe mit Stempel SAIPAN 12.9.00 hergestellt worden sein. Von Seepostentwertungen ist bei HOPFE nicht die Rede, aber Dr. WITTMANN hat zu recht einen Zusammenhang hergestellt, denn die grünlichgrauen Briefstücke mit dem Hongkong-Stempel vom 10.10.00 stammen in der Tat von Pfaff-Briefen. Dem Händler ging es natürlich nur um die Entwertung der Marken an sich und nicht um einen bestimmten Stempel, und so hat man offenbar am Ende der Reise der *München* angesichts des unterwegs nicht erfüllten Abstempelungssolls den Rest des Auftrags mit Hilfe des Seepoststempels erledigt, wobei sowohl Marianen- wie Karolinen- und DNG-Marken verarbeitet wurden.

„Im Zeitpunkt der Abstempelung“, schreibt Dr. WITTMANN, „befand sich die *München* bereits in Brisbane, zwei Tage später in Sydney, wo diese Briefe Anschluß an die Australische Hauptlinie zur Weiterbeförderung nach Deutschland fanden.“ Dr. WITTMANN hat also, gestützt auf den Fahrplan der Hongkong-Zweiglinie, angenommen, die Stücke seien einwandfrei und hätten den Postweg ordnungsgemäß durchlaufen. Doch das trifft nicht zu.

1970 wurde in Heft 48 unserer *Berichte* (S. 838f.) ein wirklich bemerkenswerter Beleg vorgestellt, den wir hier als Abb. 8 noch einmal zeigen: ein Kartengruß, geschrieben in Saipan am 13. September 1900, dem Tag der Ankunft der *München*, frankiert mit Marianen Nr. 1 II–3 II, entwertet mit dem Seepoststempel NEUGUINEA-ZWEIGLINIE (HONGKONG) a 22.9.00. Die Karte ist im Blick auf die Sammelinteressen in Deutschland philatelistisch überfrankiert, aber an ihrem Bedarfscharakter gibt es keinen Zweifel. Sie ist das einzige Stück mit dem Seepoststem-



Abb. 7: Datum 10.10.00 auf Ausschnitten von Pfaff-Briefen



Abb. 8: Hongkong-Zweiglinie 22.9.00 aus Saipan, Dampfer "München" (Slg. Pauls)

pel auf tatsächlich gelaufener Post mit Marianen-Marken, das uns bisher gemeldet wurde. Und sie liefert zugleich den Nachweis, daß es sich beim Datum 10.10.00 um reine Gefälligkeitsentwertungen handelt.

Die Karte trägt den Durchgangsstempel SYDNEY Oc 9 Noon 00, was zeigt, daß die *München* – so wie auf ihrer ersten Reise – dem Fahrplan voraus war und Sydney nicht erst am 12., sondern schon am 9. 10. erreichte. Am 10.10.00 lag sie, wie auch die Schiffsakte bezeugt, längst am Pier des australischen Hafens, womit ein ordnungsgemäßes Entwerten deutscher Marken entfällt. Und im übrigen war die Post von der *München* bereits am Mittag des 9. Oktober übergeben worden.

Die Briefe mit dem Stempel der Hongkong-Zweiglinie vom 10.10.00 zeigen denn auch, soweit wir feststellen konnten, keinerlei Beförderungsmerkmale. Schon aus diesem Grund dürften sie fast ausnahmslos in Briefstücke zerlegt worden sein. Sie haben den Postweg ebensowenig durchlaufen wie die Pfaff-Briefe aus Saipan vom 12.9.00, von denen in HOPFES Artikel berichtet wird, sie seien "dem Postbeamten zur Bestempelung ... hingereicht, entwertet und ... eingepackt mit auf die Reise genommen" worden und später "in einem Paket mit noch anderweitig besorgten Sachen" nach Bremen gegangen (S. 152, Anrn.).

Die Arbeitsgemeinschaft hat die Entwertungen mit Datum 10.10.00 in ihrer Stempelbewertung seit 1979 entsprechend niedriger eingestuft, und soweit es um Marianen-Marken geht, sind sie der Sorte II mit Stempel SAIPAN zuzuordnen. Seepostgeschichtlich ohne besonderen Aussagewert, werden sie dennoch als Belegstücke für einen schwierigen Stempel willkommen sein.

## Seepostbelege

Auf der Hongkong-Zweiglinie wurde nur ein einziger Stempel mit dem Unterscheidungsbuchstaben a verwendet. Er trägt stets die alten, breiten Einsatz-typen für Tag und Monat, die noch aus der Zeit der *Australischen Zweiglinie* stammen. Von der 1. Halb-reise Sydney – Hongkong im Juli/August 1900 liegen uns bisher keine Belege vor. Ob der Stempel schon von Anfang an zur Verfügung stand, ist also offen. Erst seit der 2. Reise ab Hong-kong ist er bezeugt, das früheste Datum ist der 22.9.00. Es findet sich als Entwert-ung auf Post aus Saipan (vgl. Abb. 8) und Ponape sowie als Durchgangsstempel auf einer Karte mit Stempel PONAPE 18.9. 00, die der Seepost offenbar als Nach-zügler von der dortigen Postagentur am Tage des Auslaufens noch lose über-geben worden ist. Der Durchgangsstempel vom 22.9.00 findet sich auch auf einem Brief PONAPE 30.8.00 nach Swatau (China), der vermutlich wegen des un-gewöhnlichen Leitweges der *München* so ausgehändigt wurde.



All diese Belege tragen den Durchgangsstempel SYDNEY 9.10.00, obwohl es sich überwiegend um Europapost handelt. Daraus ist zu ersehen, daß die *München* auf dieser Reise keinen durchgehenden Kartenschluß auf die Bahnpost Kuf-stein – München gefertigt hat. Und noch eine allgemeine Bemerkung ist hier anzu-schließen. Bei Sendungen, die im Briefkasten der Reichspostdampfer aufgeliefert wurden, kann es zu erheblichen Differenzen zwischen dem Schreib- bzw. Einwurf-datum und dem Entwertungsdatum kommen. Das hängt schon mit der Vorschrift zusammen, den Briefkasten jeweils erst kurz vor dem nächsten Anlaufhafen zu leeren. Bei der Karte aus Saipan vom 13. September, Entwertung 22.9.00 (Abb. 8), müßte der Briefkasten erstmals vor dem Einlaufen in Ponape am 17.9. geleert worden sein. Die Karte erhielt ihren Stempel aber erst zusammen mit der Post aus Ponape vor dem Einlaufen in Friedrich-Wilhelmshafen. Die Entscheidung des Zahlmeisters, Post zu stempeln, dürfte davon abhängig gewesen sein, ob er über-haupt Sendungen für den nächsten Hafen im Briefkasten vorfand. Theoretisch hätte er die an Bord aufgelieferte Europapost aus Saipan und Ponape sogar erst unmittelbar vor der Ankunft in Sydney bearbeiten können. Und das macht darauf aufmerksam, daß es falsch wäre, als Kolonialsammler nur auf die Daten des Auf-enthalts in einem deutschen Südseehafen zu achten: es würde der Praxis des Seepostbetriebs nicht gerecht.

In den ersten Tagen des Januar 1901 stempelte die Seepost ohne Jahreszahl. Uns lagen zwei Postkarten aus Saipan vom 16.12.00 vor, die von der Postagentur unmittelbar vor dem Auslaufen der *München* entwertet und ihr lose mitgegeben wurden und die am 5.1., wenige Tage vor der Ankunft in Sydney, einen Durch-gangsstempel als Zeichen der Bearbeitung durch die Seepost erhielten. Die neue Jahreszahl kam dann in Sydney an Bord. Sie ist mit Datum 25.1.01 belegt, kurz bevor die *München* in Yap ihre Reise unfreiwillig beendete.

Eine Verwendung der Seepostausrüstung auf dem Hilfsschiff *Wong Koi* ist nicht bekannt. Der Ersatzdampfer *Nuen Tung* hingegen hat den Stempel schon auf seiner ersten Ausreise geführt, als frühestes Datum ist der 10.4.01 gemeldet. Die Ausrüstung muß am 3. April in Yap direkt von der *München* übernommen worden sein.

Abb. 9 zeigt einen Brief, der am 12.10.01 von der *Nuen Tung* befördert wurde. Er ist an die Station der Rheinischen Mission in Bogadjim bei Stephansort gerichtet und zeigt 2 Abschläge des Seepoststempels vom gleichen Tag, wobei der linke wohl als Ankunftsstempel zu betrachten ist. Da die *Nuen Tung* den Reisedaten nach an diesem Tag in Friedrich-Wilhelmshafen und Stephansort gewesen sein müßte, darf man annehmen, daß der Brief in Friedrich-Wilhelmshafen an Bord aufgegeben und nachmittags mit nach Stephansort genommen worden ist, das nur 20 Seemeilen entfernt lag. Das Auftreten eines Seepost-Ankunftsstempels ist bei Belegen von der Hongkong-Zweiglinie nicht ungewöhnlich. Es ist immer dann zu beobachten, wenn Sendungen an eine Station ohne eigene Post gerichtet waren, und man darf wohl davon ausgehen, daß das Schiff bei hinlänglichem Bedarf vor Bogadjim kurz stoppte und Post, Fracht oder Passagiere direkt anlandete. Im Südseeverkehr jener Tage, das ist vielfältig bezeugt, galten andere Maßstäbe als in Europa.

### **Der Hongkong-Stempel auf der Singapore-Zweiglinie**

Als die *Nuen Tung* Weihnachten 1901 nach ihrer letzten Reise auf der Hongkong-Linie Sydney wieder verließ, kehrte sie nicht nach Hongkong zurück, sondern lief – wie schon erwähnt – Singapore an und eröffnete damit den Zwei-Dampfer-Dienst auf der Singapore-Zweiglinie. Da sie auf der Ausreise den Seepoststempel der Hongkong-Zweiglinie mit sich geführt hatte, ließ sich vermuten, daß er auch auf der Reise nach Singapore benutzt worden sei. Und tatsächlich hat sich ein Beleg dafür gefunden (Abb. 10). Es handelt sich um eine Bedarfspostkarte nach Hannover mit Neu-Guinea-Marke, von deren Stempeldatum nur die Monatsziffer "1", also Januar, und die Jahreszahl "01" zu lesen sind. Daß es mit der Jahreszahl nicht seine Richtigkeit hat, zeigen der Ankunftsstempel vom 24.2.02 und ein gleichlautender Empfängervermerk: es muß sich in Wirklichkeit um das Jahr 1902 handeln. Offenbar stand – wie 1901 – zu Beginn des Jahres keine neue Jahreszahl zur Verfügung, und der Schiffszahlmeister hat die alte Jahreszahl einfach im Stempel gelassen. Geht man von den Reisedaten 24.12.1901 – 24.1.1902 aus, dann war die *Nuen Tung* etwa ab 5. Januar in Deutsch-Neu-Guinea. In Singapore, das spätestens am 24. Januar erreicht war, bestand die nächste Beförderungsgelegenheit mit einem Dampfer der *Ostasiatischen Linie* am 30.1.1902. Der *Prinz Heinrich* (Reise 229) kam in Neapel am 21.2. an (vgl. KOCH, S. 99). Rechnet man die übliche Beförderungsdauer von 3 Tagen bis Deutschland hinzu, kommt man auf den 24.2.02, und genau dieses Datum trägt der Ankunftsstempel. Der Stempel der Hongkong-Zweiglinie ist also – mit der Jahreszahl "01" – tatsächlich bei dieser Reise auf der Singapore-Zweiglinie benutzt worden.



Abb. 9: Hongkong-Zweiglinie 12.10.01, Dampfer "Nuen Tung" (Slg. Kilian)

Ein zunächst völlig rätselhaftes Datum des Stempels NEU-GUINEA-ZWEIGLINIE (HONGKONG) wurde von Dr. Schindlbeck gemeldet: eine Postkarte vom 3.4.02 (vgl. Abb. 11). Daß die Hongkong-Zweiglinie mit Ablauf des Jahres 1901 eingestellt worden war, konnte keinem Zweifel unterliegen. Und die *Nuen Tung*, die den Stempel zuletzt auf der im Fahrplan nicht angekündigten 'Übergangsreise' Nr. 6a nach Singapore geführt hatte, war nach Ausweis der Schiffsakte unmittelbar danach wieder in die Bangkok-Fahrt eingetreten. Wo also konnte der Stempel verwendet worden sein?

Im Rundschreiben Nr. 55 (S. 20. 1–21) ist dazu etwas voreilig die Vermutung geäußert worden, er hätte vielleicht als Aushilfsstempel auf der neuen Linie *Sydney-Hongkong* der Jaluit-Gesellschaft gedient. Diese Vermutung ist falsch. Die Postkarte, ein "Gruss aus dem Bismarck-Archipel", sollte zwar ursprünglich über Australien befördert werden, was für die Reise VI dieser Linie spräche, aber der Leitvermerk ist gestrichen und die Karte statt dessen über Singapore gelaufen (Durchgangsstempel vom 25. April 1902). Nach dem Fahrplan der *Neu-Guinea-Zweiglinie (Singapore)* käme deren 8. Heimreise in Betracht: Sydney 19.3. – Herbertshöhe/Matupi 30.3./1.4. – Stephansort/Friedrich-Wilhelmshafen 3./6.4. – Singapore 20.4.1902. Das würde zu den Stempeldaten der Karte passen. Aber – so fragt man sich – warum sollte dabei der Stempel der Hongkong-Zweiglinie verwendet worden sein?

Hier ist ein Blick auf die Abfolge der Reisen und den Einsatz der Dampfer auf der Singapore-Zweiglinie hilfreich (vgl. den nachstehenden Auszug aus den Fahrplan- und Reisedaten):



Abb. 10 und 11: Verwendung des Stempels der Hongkong-Zweiglinie auf der Singapore-Zweiglinie im Januar 1902 (Jahreszahl "01"), Dampfer "Nuen Tung" (Slg. Kilian), und am 3.4.02, Dampfer "Paknam" (Slg. Dr. Schindlbeck)

## NEU-GUINEA-ZWEIGLINIE (SINGAPORE)

Jahr	1901						1902			
Reise Nr.	6		6a		7		8		9	
Dampfer	Stettin		Nuen Tung		Stettin		Paknam		Tanglin	
Stempel	NGZ (Singapore) a		NGZ (Hongkong) a		NGZ (Singapore) a		NGZ (Hongkong) a		NGZ (Singapore) a	
	Fahrplan	Reise	Fahrplan	Reise	Fahrplan	Reise	Fahrplan	Reise	Fahrplan	Reise
Singapore	27.9.	(27.9.)	–	–	20.12.	(4.1.)	1.2.	(1.2.)	15.3.	(17.3.)
Herbertshöhe	18./20.10.	21.10.	–	–	11./13.1.		22./24.2.		5./7.4.	3./7.4.
Sydney an	31.10.	(14.11.)	–	–	24.1.	(12.2.)	7.3.		18.4.	
Sydney ab	13.11.	(29.11.)	–	(24.12.)	5.2.	(19.2.)	19.3.	(18.3.)	30.4.	(29.4.)
Herbertshöhe	24./26.11.		–		16./18.2.		30.3./1.4.		11./13.5.	13.5.
Singapore	15.12.	(2.1.)	–	(24.1.)	9.3.		20.4.		1.6.	

Als laut Fahrplan die 8. Reise am 1.2.1902 mit der Ausreise von Singapore beginnen sollte, war die *Stettin* – bisher alleiniger Dampfer auf der Linie – auf Reise 7 unterwegs und mit ihr der bisher verwendete Stempel NEU-GUINEA-ZWEIGLINIE (SINGAPORE) a. Und die *Tanglin*, die dann bis 1903 gemeinsam mit der *Stettin* die Linie befuhr, stand offenbar noch nicht zur Verfügung und trat erst mit Reise 9 in die Linie ein, wie ihrer Schiffsakte zu entnehmen ist. Die 8. Reise schloß vom Turnus her an die Reise 6a der *Nuen Tung* an, was bedeutet, es wäre ihre Reise gewesen, wäre sie auf der Linie verblieben. Und das dürfte die Erklärung dafür sein, daß der Stempel der Hongkong-Zweiglinie noch einmal verwendet wurde: sie übergab ihre Seepostausrüstung an das Schiff, das an ihrer Stelle zur nächsten Reise auslief.

Bleibt noch festzuhalten, welches Schiff es war, das den Stempel von der *Nuen Tung* übernahm. Die Durchsicht eines ganzen Stapels Akten von Dampfern des Norddeutschen Lloyd in der indo-chinesischen Küstenfahrt förderte schließlich die gesuchten Sichtvermerke in der Musterrolle des Dampfers *Paknam* zutage: "Gesehen, gut für die Reise nach Sydney über Deutsch-Neu-Guinea. Singapore, den 1. Februar 1902." Und: "Gesehen, gut zur Reise nach Singapore via Häfen. Sydney, den 18. März 1902." Das ist die Route, und das sind die vom Fahrplan vorgesehenen Daten.

Es war also die 2004 BRT große *Paknam*, die diese eine Reise auf der Singapore-Zweiglinie ausgeführt hat. Übrigens ist die Karte von der Heimreise mit Datum 3. 4. 02 nicht der einzige *Paknam*-Beleg. Von der Ausreise Richtung Sydney wurde ein Briefstück vom 22.2.02 mit einer 10 Pf Germania gemeldet, das möglicher-

weise mit dem Stück identisch ist, das Dr. v. WILLMANN 1951 etwas ratlos in unseren *Berichten* (S. 61) vorgestellt hat, und außerdem lag uns eine Antwortpostkarte aus Berlin an die Rheinische Mission auf der Insel Dampier mit Seepost-Ankunftsstempel vom 18.2.02 vor (Slg. Walldorf).

Es war nur die Übergangsphase vom 12- zum 6wöchentlichen Dienst auf der Singapore-Zweiglinie, die sich so bewegt gestaltete und die dem Stempel der Hongkong-Zweiglinie noch zu zweimaliger Nachverwendung verhalf. Danach ist er nicht mehr aufgetaucht. Von der 9. Reise an spielte sich der Verkehr auf der Linie ein mit dem Wechsel der beiden Dampfer *Tanglin* und *Stettin* und dem Wechsel der beiden Seepoststempel NEU-GUINEA-ZWEIGLINIE (SINGAPORE) a und b.

#### Quellen:

*Akten der deutschen Südsee-Postanstalten*, Staatsarchiv Bremen, Bestand 5, 1.

*Akten des Seemannsamtes Bremen*, Staatsarchiv Bremen, Bestand 4, 24 F: Nr. 650 ("Stettin"), Nr. 701 ("München"), Nr. 1141 ("NuenTung"), Nr. 1164 ("Paknam"), Nr. 1173 ("Tanglin"), Nr. 1198 ("Wong Koi").

*Anweisung für die Behandlung der Post an Bord der Reichs-Postdampfer nach Ostasien und Australien*, Ausgabe September 1899. Staatsarchiv Hamburg, Bestand OPD I, B III a 62, Bd. 5.

*DKB = Deutsches Kolonialblatt. Amtsblatt für die Schutzgebiete in Afrika und der Südsee*. Berlin, Jgg. 1900 und 1901 (= Quellen für die Fahrpläne).

*Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyd* (Staatsarchiv Bremen).

Hopfe, Hermann: *Marianen*. In: *Illustrierte Zeitschrift für deutsche Kolonial-Marken-Kunde* Nr. 25/1910.

Koch, Bernhard: *Die deutschen Reichspostdampfer im Ostasien-Verkehr mit ihrer Vorgeschichte und ihren Seepoststempeln*. Sonderdruck der AG Deutsche Kolonien und der AG Schiffspost 1971/1972.

Leclerc, Herbert: *Von Apia bis Yap. Ehemalige deutsche Postanstalten in der Südsee*. In: *Archiv für deutsche Postgeschichte* 1/1982, S. 7–32.

Neubaur, Paul: *Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung 1857–1907*. 2 Bde. Leipzig 1907.

Abb. 3. wurde vom Archiv der Hapag-Lloyd AG zur Verfügung gestellt, die Abb. auf S. 1772 stammt aus den Akten der OPD Hamburg (wie oben unter "Anweisung").



---

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 / Mosel, Ruf: 0 26 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  
Amperferweg 1, 3400 Göttingen

Wallstein Verlag GmbH  
Rote Str. 18, Göttingen

# HEINRICH KÖHLER

Ältestes  
Briefmarken-Auktionshaus  
Deutschlands



Brief aus Nanking nach Erlangen mit chinesischer und deutscher Post gelaufen, dabei die deutsche Frankatur mit dem sehr seltenen und späten (20.4.00) »I.P.O.«-Stempel von Nanking versehen. Ein Los der 267. Köhler-Auktion vom 7. bis 10. Februar 1990.

## HEINRICH KÖHLER SEIT JAHRZEHNEN IHR PARTNER, WENN ES SICH UM DAS BESONDERE HANDELT.

Auktionen jeweils Anfang Februar, Juni und Oktober

Einlieferungsschluß jeweils Anfang April, August und Dezember

Wenn Sie spezielle Fragen haben, wenden Sie sich vertrauensvoll an mich.

VOLKER PARTHEN

Heinrich Köhler  
Inh. Volker Parthen  
Wiesbaden · Gegr. 1913

Heinrich Köhler  
Bahnhofstr. 63 · D-6200 Wiesbaden  
Telefon (061 21) 393 81