

Berichte

FÜR KOLONIALBRIEFMARKEN-SAMMLER

94 November 1991

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e.V.



Karte von der ersten Reise des Dampfers "Reichstag" nach Ostafrika 1890 mit handschriftlichem Seepostvermerk "Neapel" vom 6.8.90 (Slg. F)

Deutsche Seepost

Die Anfänge der Deutschen Ost-Afrika-Linie

Eine Dokumentation

Das Buch von BERNHARD KOCH und ARNO GOTTSPENN über die "Deutsche Ost-Afrika-Linie" ist vor 15 Jahren erschienen. Inzwischen hat sich die Eröffnung dieser Seepostlinie und mit ihr der Beginn der postalischen Erschließung Deutsch-Ostafrikas zum 100. Male gejährt – Anlaß, die Anfänge anhand zeitgenössischer Berichte noch einmal zu beleuchten.

Die Gründung der Reichs-Postdampferlinie nach Ostafrika

Der erste Versuch war gescheitert: 1885 hatte der Deutsche Reichstag die Errichtung einer subventionierten Postdampferlinie nach Ostafrika abgelehnt. Wenige Jahre später aber hatten sich die kolonialen Bestrebungen dort so konkretisiert, daß es 1890 zu einer erneuten Gesetzesvorlage kam. "Deutschland ist ... für die vielen Beziehungen kommerzieller, politischer und militairischer Art, welche zwischen ihm und Ostafrika bestehen, auf die Vermittelung fremder Postdampferlinien angewiesen", hob Bismarck am 3. Oktober 1889 in einem Schreiben "an des Kaisers und Königs Majestät" zur Einbringung der Vorlage in den Bundesrat hervor (vgl. auch Abb. 2). "Diese Linien unterstehen dem Einfluß der Staaten, von denen sie unterhalten bz. unterstützt werden; sie dienen in erster Linie den eigenen nationalen Interessen ... Außerdem bieten die fremden Postdampfschifflinien, da sie im Auslande entspringen und endigen, für Deutschland immer nur eine mittelbare Verbindung. Der deutsche Handel bleibt hierdurch in Abhängigkeit vom Auslande; in dem Maße, als die Pflege directer Beziehungen erschwert und die Waaren- und Geldbeförderung mit größeren Unkosten belastet ist, wird die Konkurrenzfähigkeit des deutschen Handels herabgedrückt. Als weiterer Uebelstand tritt hinzu, daß die nothwendige Umladung der Waaren erfahrungsgemäß deren Werth beträchtlich verringert. Wenn die deutschen Interessen aus dieser nachtheiligen Stellung herausgehoben, zu unbehinderter Entwickelung befähigt und gekräftigt werden sollen, so ist die Herstellung einer unabhängigen deutschen Postdampferlinie nach Ostafrika erforderlich. Die Entwickelung der Verhältnisse in Ostafrika läßt jetzt den Zeitpunkt als gekommen erscheinen, wo mit der Schaffung einer solchen Linie vorzugehen wäre." (Zivilkabinett, Bl. 17'-21')

Dieses Mal war dem Unterfangen Erfolg beschieden. Zur Eröffnung der Linie erschien im Juli 1890 ein Bericht im *Archiv für Post und Telegraphie:*

Am 23. Juli hat der erste deutsche Reichs-Postdampfer von Hamburg die Fahrt nach Ostafrika angetreten. Diese Thatsache wird um so mehr in weiten Kreisen Beachtung finden und Theilnahme erregen, als das deutsche Schutzgebiet in Ostafrika in Folge des zwischen Deutschland und England vor Kurzem vereinbar-

Abb. 2 (rechts): Schreiben Bismarcks an den Kaiser zur Einbringung des Gesetzentwurfs über die Ostafrika-Linie (erste und letzte Seite)

Greenshow of Juliangun zu Menogeneration of give arres allarintarifornings. In allengor On instructory Triedrichsruh, 3. Chiolor 1839. and william good from fire day there Lie Moglieftris winer Sambourg Lagranit Aufwite win his How were well hinfor more in buffmant. 8 \$ 10.85 Stabelles for Builffand in L in wings fuflews, this has birding mit applice my and Grand may month fighter Man innegationen und handlened realitions

ten Abkommens über die Abgrenzung der beiderseitigen Interessensphären gegenwärtig in hervortretendem Maße den Gegenstand der Erörterungen und Betrachtungen in allen Tageszeitungen und Zeitschriften bildet.

Die Erwägungen, welche zu der Einrichtung einer deutschen Postdampferverbindung mit Ostafrika geführt haben, sind in der Begründung des Gesetzentwurfs enthalten, welcher Anfangs dieses Jahres dem Reichstage vorgelegt worden ist (...) Nachdem der Reichstag den Gesetzentwurf in der dritten Berathung am 21. Januar endgültig angenommen hatte, wurde das Gesetz von Sr. Majestät dem Kaiser unterm 1. Februar vollzogen und am 6. Februar im Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht. Auf Grund dieses Gesetzes wurden nun seitens des Reichskanzlers eine Anzahl geeigneter Unternehmer aufgefordert, Angebote auf Uebernahme der neuen Linie einzureichen. Von den hierauf eingegangenen Angeboten wurde dasjenige als das vortheilhafteste erachtet, das von einer Anzahl Hamburger Rheder und Handelsfirmen ausging. Nach erfolgtem Zuschlag gründeten dieselben zum Zweck der Einrichtung und des Betriebes der neuen Postdampferverbindung eine Actiengesellschaft unter dem Namen "Deutsche Ostafrika-Linie".

Der Vertrag zwischen dem Reiche und dieser Gesellschaft wurde am 5./9. Mai abgeschlossen. Derselbe ist kürzlich durch das Amtsblatt des Reichs-Postamts veröffentlicht worden und daher unseren Lesern bekannt. Gegenüber den Voraussetzungen, welche bei den Berathungen über den Gesetzentwurf zu Grunde gelegt waren, und welche darauf hinausgingen, daß nur eine durchgehende Linie von Hamburg nach Delagoabay eingerichtet werden und diese Linie sämmtliche in Betracht kommende Häfen und Küstenplätze Ostafrikas berühren sollte, enthält der Vertrag eine Abweichung, die unzweifelhaft eine wesentliche Vervollkommnung darstellt. Die durchgehende Hauptlinie Hamburg - Delagoabay ist beigehalten, die Schiffe derselben werden indeß, nachdem sie in Rotterdam, Lissabon, Neapel, Port Said und Aden angelegt haben, an der ostafrikanischen Küste nur einige der wichtigsten Häfen, nämlich Zanzibar, Dar-es-Salaam und Mozambique, anlaufen. Durch den Wegfall des Anlegens in den vielen kleineren Plätzen Ostafrikas wird bedeutend an Zeit gespart; in Folge dessen wird der neuen Linie nicht nur der Wettbewerb mit den bereits bestehenden fremden Linien erleichtert, sondern auch die Dauer der Reise von Hamburg nach Delagoabay und zurück so weit abgekürzt, daß zur Ausführung der vertragsmäßigen 13 Reisen im Jahre, anstatt der ursprünglich in Aussicht genommenen 5 Dampfer, deren nur 4 erforderlich sind. Für den Anschluß der übrigen in Betracht kommenden Küstenplätze Ostafrikas ist die Einrichtung zweier Zweiglinien vorgesehen, für welche je ein kleinerer und verhältnismäßig billig zu beschaffender Dampfer genügt.

Die nördliche Zweiglinie geht von Zanzibar nach Lamu über Bagamoyo, Saadani, Pangani, Tanga, Pemba und Mombassa, und es soll auf ihr alle 14 Tage eine Reise ausgeführt werden, so daß die genannten Plätze in der Zwischenzeit von dem Eintreffen eines Dampfers der Hauptlinie von Europa bis zum Eintreffen des nächsten Dampfers zweimal Verbindung nach und von Zanzibar haben. Die südliche Zweiglinie geht von Zanzibar über Kilwa, Lindi, Ibo, Quelimane und Chiloane nach Inhambane und wird, so wie die Hauptlinie, in vierwöchigen Zwischenräumen befahren.

Die Festsetzung der Anlaufhäfen für die drei Linien ist indeß nicht als unabänderlich anzusehen, vielmehr sind nach Maßgabe der zu sammelnden Erfahrungen Abänderungen vorbehalten; dem Reichskanzler ist demgemäß das Recht eingeräumt, jeder Zeit das Anlaufen von anderen bz. noch weiteren Häfen anzuordnen. (...)

Auf der Hauptlinie sind Dampfer von wenigstens 2200 Reg.-Tons Brutto Raumgehalt einzustellen, auf den beiden Zweiglinien solche von mindestens 500 Reg.-Tons.

Die regelmäßigen Fahrten auf sämmtlichen Linien müssen spätestens im März 1891 in vollem Umfange aufgenommen werden. Um jedoch dem deutschen Handel und Verkehr die Vortheile einer directen deutschen Verbindung mit Ostafrika thunlichst frühzeitig zu Theil werden zu lassen, ist bestimmt worden, daß auf der Hauptlinie bereits vor dem bezeichneten Zeitpunkte drei oder vier vorläufige Fahrten verrichtet werden sollen. Die Ausführung dieser Fahrten wird dadurch ermöglicht, daß die "Deutsche Ostafrika-Linie" sich bereits im Besitz von zwei geeigneten neuen Dampfern befindet, welche ihr von der Afrikanischen Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft (Woermann-Linie) in Hamburg überlassen worden sind. Die vorläufigen Fahrten sind nun so geplant, daß dem oben bezeichneten ersten Abgange von Hamburg die anderen am 17. September und 12. November d.J. und am 7. Januar 1891 folgen. Mit der Abfahrt von Hamburg am

Abb. 3 (rechts): Reedereiplakat der Deutschen Ost-Afrika-Linie um 1890. Die Lithographie von Charles Fuchs, Hamburg, zeigt vermutlich Dampfer "Bundesrath" (noch mit der anfänglichen Hilfsbesegelung).

DEUTSCHE OST-AFRIKA-LINIE

Regelmässige Reichs-Post-Dampfer-Verbindung Hamburg und den Ost-Afrikanischen Küstenplätzen

MAMBURG

4. März würde der vollständig regelmäßige Betrieb seinen Anfang zu nehmen haben. Die Abfahrt des ersten Dampfers, welcher den Namen "Reichstag" führt, erfolgte von Hamburg am 23. Juli um 6 Uhr Nachmittags; das Schiff hatte volle Ladung und eine erhebliche Anzahl von Reisenden an Bord.

Von dem Herrn Staatssecretair des Reichs-Postamts traf folgendes Telegramm an den Vorsitzenden des Aufsichtsraths der deutschen Ostafrika-Linie, Herrn Adolf Woermann, ein:

"Heute, wo der erste Reichs-Postdampfer von Hamburg seine Anker auf der Elbe lichtet, um sie in den Gewässern von Deutsch-Ostafrika wieder zu werfen, sende ich der Rhederei meinen herzlichsten Glückwunsch zu diesem raschen Erfolge ihrer Thatkraft und Beharrlichkeit; der erste Dampfer dieser auf das Gebot unseres Kaiserlichen Herrn hergestellten directen Verbindung zwischen Mutterland und Kolonien wird von unseren an jenen Gestaden wirkenden Brüdern mit Jubel und patriotischer Freude begrüßt werden. v. Stephan."

Mit dem ersten Schiffe hat auch ein Beamter der Reichs-Postverwaltung, Postsecretair Steinhagen aus Berlin, die Reise nach Zanzibar angetreten, um daselbst alsbald nach seinem Eintreffen eine deutsche Postagentur zu eröffnen, welche als der Anfang zur Herstellung eines regelmäßigen Post- und Telegraphendienstes für das deutsche Schutzgebiet in Ostafrika anzusehen ist. Bereits werden die Vorbereitungen zur Legung eines Telegraphenkabels von Zanzibar nach Bagamoyo und Dar-es-Salaam getroffen, und wenn dieses erste im Betrieb ist, werden sich sehr bald von den genannten Küstenpunkten aus Land-Telegraphenlinien nach den übrigen wichtigeren Plätzen des deutschen Gebiets anschließen; hiermit wird die Einrichtung von Post- und Telegraphenanstalten gleichen Schritt halten müssen. Hoffen wir, daß auch in Ostafrika die alte Erfahrung, daß der Verkehr durch die Herstellung von Verkehrseinrichtungen ins Leben gerufen und dann fortdauernd gesteigert wird, sich sowohl hinsichtlich der deutschen Postdampferlinie, als auch in Bezug auf die deutschen Post- und Telegraphenanstalten bewahrheiten wird.

Die erste Reise 1890

Die Deutsche Ost-Afrika-Linie (DOAL) war am 19. April 1890 in Hamburg unter führender Beteiligung des Reeders Adolph Woermann mit einem Kapital von 6 Millionen Mark gegründet worden. Die jährliche Subvention des Reiches betrug 900.000 Mark. Für die vier ersten Reisen des "vorläufigen" Verkehrs hatte die Gesellschaft von Woermanns Westafrika-Linie die Dampfer Reichstag (gebaut als Eduard Bohlen) und Bundesrath (Aline Woermann II) angekauft. Der OPD Hamburg teilte die DOAL am 14. November 1890 folgende Daten zum Dampfer Reichstag mit (OPD, Bd. 1, Bl. 217):

Länge: Breite:

94.5 m

11,6 m 7,3 m

Tiefe: Tons:

2202 Reg. Tons

Ladefähigkeit:

2500 Cbm.

Pferdekräfte:

1500

Einrichtung für Passagiere: 30 Personen I. Classe

Geschwindigkeit: 12 Knoten

16 Personen II. Classe

40 Personen III. Classe

Besatzung:

46 Mann.

Reichstag führte die Reisen I und III aus, Bundesrath die Reisen II und IV. Im Amts-Blatt des Reichs-Postamts wurde die Einrichtung der Postdampferlinie mit Verfügung vom 1. Juli 1890 bekanntgemacht, der Fahrplan dann im Amtsblatt Nr. 37/1890 (vgl. Abb. 4 rechts):

Sahrplan der Deutschen Oftafrita : Doftdampferlinie.

Berlin, 26. Juli 1890.

Die Reichs Postbampfer ber Deutschen Oftafrita Linie (Berfügung vom 1. Juli b. J., Umts. blatt S. 221) werben bie vorläufigen Fahrten nach bem beiliegenben Fahrplane ausführen. Auf ber ersten Fahrt werben jeboch außer ben im Fahrplan angeführten Hafenorten auch noch Lainu und Tanga berührt; bagegen wirb von bem ursprünglich beabsichtigten Anlaufen von Linbi abgesehen.

Deutsche Oftafrika-Linic.

Regelmäßige Postdampserverbindung unter Vertrag mit dem Deutschen Reiche

Samburg und Offafrika

Rotterbam, Liffabon und Reapel anlaufend

mittels ber Reichs. Doftbampfer

"Raijer" 2600 L. Rig., "Ranzler" 2600 L. Rig., "Neichstag" 2300 L. Rig., "Bundesrath" 2300 L. Rig.

Sahrplan der ersten vier Reisen.

Ausreife.

Rr. der Reife.	Samburg .		Rotterbam		Liffabon		Meapel	Poft	Reapel	Port Saib	Eucj	Mben		Sanfibar		Dar es Calaam		N Zambique		Delagoa Bap	
	an	ab	an	аб	ап	a6	an	Berlin.	a6	an	ab	an	ab	an	a5	an	ab		аб	an	ab
		Litterd	Freitag	Sonnabend	Mitteed	freitag	Aitteed	Monteg 1011 Wents	Bonnerstag	Storieg	Milland	Mexica	Directog	Æitt och	Sentag	Souning	Montag	Bonnerslag	.Ereitag	Dienstag	
		1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	
I.	-	23. Juli	25, Juli	26. Juli	30. Juli	1. Mug.	6. Aug.	4. Ang.	7. Mug.	11. Mug	13. Mag.	18. Mug.	19. Mug.	27. Mng.	31. Aug.	31. Mug.	1. Cept.	4. Gept.	5. Sept.	9. €ept.	
					1.00.0000000				1					Dienstag	Samabend	Sounabend	Souring	Kittned	Bounerstag	Montag	
П.	1	17. Bert.	19. Cept.	20. Cept.	24. Eept.	26. Gept.	1. Off.	29. Ecpt.	2. Ott.	6. Oft.	8. Dtt.	13. Ott.	14. Ett.	21. Ctt.	25. Oft.	25. Oft.	26. Dtt.	29. Ctt.	30. DH.	3. Nov.	
ш.		12. Nev.	14. Rev.	15. Nev.	19. Rev.	21. Nov.	26. Rev.	24. Nov.	27. Nev.	1. Deg.	3. Dq.	8. Deg.	9. Da	16. Deg.	20. Deg.	20. Deg.	21, Deg.	24. Dq.	25. Dej.	29. Dez.	
- 1	i	1891	1691	1891	. 1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	
v.	1	7. Jan.	9. Jan.	10. Jan.	14. 3an.	16. Jan.	21. 3an.	19. 3an.	22. Jan.	26. Jan.	28. Jan.	2. Gebr.	3. Jebr.	10. Gebr.	14. Gebr.	14. Febr.	15. Febr.	18. Gebr.	19. 3ebr.	23. Febr.	

Seimreife.

Rr. ber	Delagra Bay		Mojambique		Dar es Calaam		Sanfibar		Liben		Suej	Port Saib	Reapel	Poft an	Reapel	Liffabon		Rotterbam		Samburg	
Reife.	απ	ab	an	аб	an	ab	an	аб	an	ab	an	аб	an	Berlin.	ab	an	аб	an	ab	an	ab
		Bouncestug	Louicg	Directog	Erritag	Sornaberd	Sonnabend	Dienstag	Bienstag	Æittwed)	Birnslag	Demersing	Montog	Bonnerstag 6_0 früb	Direstag	Souring	Montag	Freitag	Sountag	Montag	
1		1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	1890	
I.		11. Cert.	15. Cept.	16. Cept.	19. Cept.	20. Cept.	20. Cept.	23. Cept.	30. Zept.	1. Oft.	7. CH.	9. Cft.	13. Oft.	16. Oft.	14. £tt.	19. Dtt.	20. Dtt.	24. Ott.	26. Oft.	27. Oft.	
J		Hittwech	Sourieg	Rentag	Bounerstag	freitag .	Ereitag	Montag	Montag	Biensteg	Montes	Hittmed	Sounteg	E ittmed	Routeg	Sonnabend	Souring	Bounersteg	Sonnabend	Sountes	
II.		5. Rev.	9. Nov.	10. Rev.	13. Nev.	14. Nov.	14. Nov.	17. Nov.	24. Nov.	25. Nev.	1. Dq.	3. Dez.	7. Dej.	10. Dez.	8. Deg.	13. Dej.	14. Des.	18. Deg.	20. Deg.	21. Deg.	
			1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	1891	
III.		31. Deg.	4. Jan.	5. Jan.	8. Jan.	9. Jan.	9. Jan.	12. Jan.	19. Jan.	20. Jan.	26. Jan.	28. Jan.	1. Gebr.	4. Febr.	2. Gebr.	7. Febr.	8. Febr.	12. Febr.	14. Зебт.	15. Gebr.	
		1891																			
IV.		25. Bebr.	1. Mārg	2. Mårz	5. Marg	≥ 6. Mår3	6. Mārz	9. Māri	16. Märg	17. Mär3	23. Mārz	25. Märg	29. Mār3	1. April	30. Mārz	4. April	5. April	9. April	11. April	12. April	

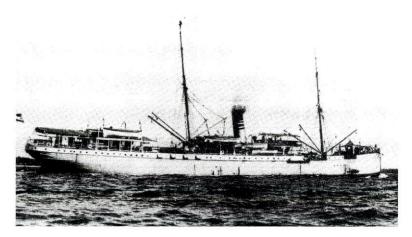


Abb. 5: Dampfer "Reichstag" der Deutschen Ost-Afrika-Linie. Das Foto stammt vermutlich nicht aus der Anfangszeit.

And have been to the first of the form of

Abb. 6: Rückseite der Karte vom 6.8.90 (Titelbild), geschrieben an Bord des Dampfers "Reichstag" vor Neapel mit Unterschrift zahlreicher Passagiere der 1. Ausreise (Slg. F)



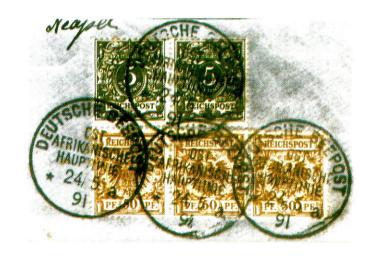
Abb. 7: OST-AFRIKANISCHE HAUPTLINIE Stpl. a, 27.8.90. Karte von der 1. Ausreise des "Reichstag" bei der Ankunft in Zanzibar, geschrieben in Lamu (Slg. Siebentritt)

Briefsenbungen nach Lamu, Sanzibar, ben Orten ber beutschen Juteressensche in Oftafrita und ber portugiesischen Provinz Mozambique, welche bem ersten Reichs. Postbampfer in Neapel zugeführt werben sollen, mussen in ber Weise eingeliefert werben, baß sie spatestens mit einem ber nachstehenben Suge weitergesandt werben tonnen:

- 1. aus Leipzig am 5. August 1 Uhr 18 Min. fruh nach Sof,
- 2. aus Munchen am 5. August 11 Uhr 25 Min. Bormittags nach Rufftein,
- 3. aus Frankfurt (Main) am 4. August 10 Uhr 25 Min. Abends nach Bafel,
- 4. aus Strafburg (Elfag) am 5. August 3 Uhr 55 Din. fruh nach Bafel.

Die Absenbung aus Berlin muß biernach fpateftens am 4. August um 10 Uhr 35 Min.

Abb. 8: OST-AFRIKANISCHE HAUPTLINIE Stpl. a, 24.5.91. Seltene Brieffrankatur mit 3mal Nr. 50 d von der 1. Heimreise des Dampfers "Reichstag" im vertragsmäßigen Verkehr vor Neapel (Sig. Pauls).



Die Liste der 20 Passagiere der ersten Reise des Reichspostdampfers Reichstag ab Hamburg 23. Juli 1890 ist in der Hamburger Afrika-Post vom 1. August abgedruckt (vgl. KOCH/ GOTTSPENN, S. 33): "Wilh. Steinhagen, Postsekretair, nach Sansibar. F.W. Stauf, Kaufmann, nach Sansibar. Soliman Ben Nassr, Gouverneur (von Bagamojo), nach Sansibar. Said Ben Hamed, nach Sansibar. Jana Ben Jussuf, nach Sansibar. Ludwig Illich, Proviantmeister, nach Sansibar. Richard Eben, Beamter, nach Sansibar. Jacob Guth, Schreiner, nach Tanga. Karl Kaerger, Dr. jur., nach Tanga. Marie Kaerger, nach Tanga. Gertrud Kaerger, nach Tanga. Andreas Küntzel, Pflanzer, nach Lamu. Aug. Meuschel, Ingenieur, nach Lamu. Karl Horn, Bäcker, nach Lamu. Joseph Urban, Holzschläger, nach Lamu. Friedr. Horn, Schlosser, nach Lamu. Joseph Schwarz, Tischler, nach Lamu. - Ferner ab Rotterdam: Fritz Hässler, Handwerker, nach Lamu. 2 Zimmerleute, nach Lamu." Ein Teil von ihnen hat die Postkarte unterschrieben, die der Pflanzer Küntzel am 5. August 1890 vor Neapel an Bord des Schiffes mit Grüßen von "unserer Expedition" aufgab (vgl. das Titelbild und Abb. 6), darunter auch die von Berlin zurückkehrende zanzibarische Gesandtschaft. Das macht die Karte zu einem bemerkenswerten historischen Zeugnis. Denn sie dokumentiert mit der Eröffnung der Ostafrika-Linie zugleich das Ende der Souveränität des Sultanats Zanzibar, das seine auswärtige Vertretung infolge der deutsch-englischen Übereinkunft im Helgoland-Zanzibar-Vertrag zurückzog (vgl. Berichte Nr. 91, S. 1786)

Über den Verlauf der Reise berichtete der an Bord befindliche Postsekretär Steinhagen, der am Tage der Ankunft in Zanzibar (27.8.1890) dort die deutsche Postagentur eröffnete, seiner

vorgesetzen Behörde in Hamburg: "Das Schiff ist bei nicht zu hohem Seegang und einigermaßen ruhigem Wetter durchschnittlich 11 1/2 bis 12 1/2 Seemeilen in der Stunden – also 1 1/2 Meilen mehr als vertragsmäßig – gelaufen. Bei der Fahrt gegen den Monsun jedoch (zwischen Aden und Ostafrika), welcher während eines Tages im Verein mit starker Strömung sturmartig entgegenwehte, vermochte das Schiff nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 1/2 Seemeilen (10 km/Std) zu erreichen. Die Bewegungen des Schiffes – Stampfen und Rollen – sind auch bei hoher See verhältnismäßig gering. Vermöge der größeren Geschwindigkeit des Dampfers bei ruhigem Wetter ist es nicht nur gelungen, den durch den Monsun erlittenen Zeitverlust wieder einzuholen, sondern auch trotz des außergewöhnlichen Anlaufens der Häfen von Lamu und Tanga die fahrplanmäßige Ankunftszeit in Zanzibar – den 27. August – einzuhalten." Das Essen an Bord – ein wichtiges Thema bei Seereisen – könne "nicht mit der auf den Dampfern der Messageries maritimes und anderen großen Passagierdampfern üblichen reichen Auswahl gleichgestellt werden", zeichne sich aber "durch kräftige Speisen und vortreffliche Zubereitung aus". (OPD, Bd. 1, Bl. 202° - 203°)

Die tatsächlichen Reisedaten sind den Auszügen aus dem Schiffsjournal zu entnehmen, die der OPD Hamburg zur Prüfung vorgelegt wurden: Hamburg 23.7.1890 – Rotterdam 25./26.7. – Lissabon 30.7/1.8. – Neapel 6.8. – Port Said 10./11.8. – Suez 12.8. – Aden 16.8. – Lamu 24./25.8. – Tanga 26./27.8. – Zanzibar 27.8./1.9. – Dar-es-Salaam 1./12.9. – Mozambique 14./16.9. – Delagoa Bay 19./21.9. (OPD, Bd. 1. Bl. 224r-226v). In Dar-es-Salaam gab es eine Verzögerung von 10 Tagen gegenüber dem Fahrplan: "Bei der Ausfahrt aus dem Hafen von Dar es Salaam am 2. September früh Morgens gerieth der 'Reichstag' auf Grund. Nachdem der Dampfer seine Kohlenladung gelöscht, gelangt es demselben am 10. September Nachmittags unter Beistand S.M.S. Schwalbe wieder flott zu werden. Am 12. September 12 Uhr Mittags war das Kohlenübernehmen beendet. Um 12.20 Mittags verließ der 'Reichstag' den Hafen." Der Zeitrückstand wurde auf der Heimreise allmählich verringert, so daß der Dampfer am 31. Oktober 1890 mit 4 Tagen Verspätung wieder in Hamburg einlief.

Seepost

An Bord jedes Reichspostdampfers der Ost-Afrika-Linie befand sich eine Seeposteinrichtung, die von einem Schiffsoffizier betreut wurde. Als Entgelt dafür zahlte die Reichspost 25 Mark je Reise (OPD, Bd. 2). Die Dampfer der Hauptlinie erhielten Aufgabestempel mit der Inschrift DEUTSCHE SEEPOST OST-AFRIKANISCHE HAUPTLINIE und einem Unterscheidungsbuchstaben, wobei der *Reichstag* in den ersten Jahren den Stempel mit dem Buchstaben *a* führte, *Bundesrath* den mit dem Buchstaben *b*. Gemäß § 16 der Dienstanweisung sollte der Bestand an Postwertzeichen bei jeder Reise 100 Freimarken zu 5 Pf, 100 Marken zu 10 Pf, 300 Marken zu 20 Pf und 100 Weltpostkarten zu 10 Pf betragen. "Die Benutzung des an Bord befindlichen Briefkastens seitens der Reisenden war eine sehr rege. Dementsprechend war der dem Schiffsoffizier seitens des Vorstandes der Deutschen Ost-Afrika-Linie überwiesene eiserne Bestand an Postwerthzeichen bei der Ankunft in Zanzibar hinsichtlich einzelner Sorten nahezu verbraucht", hieß es dazu im Bericht des Postsekretärs Steinhagen von der ersten Reise. Seinem Vorschlag folgend, wurde der Bestand an 20 Pf-Marken vorläufig auf 400, der an Weltpostkarten auf 200 erhöht.

Erhalten haben sich von den Reisen der ersten Jahre überwiegend 10-Pf-Postkarten, und auch sie sind selten genug. Besonders bemerkenswert sind vereinzelte Entwertungen der OST-AFRIKANISCHEN HAUPTLINIE auf Marken der Wertstufen zu 50 Pf (Nr. 50) und 2 Mark (Nr. 37),

weil es diese Marken, wie schon KOCH/GOTTSPENN feststellten (S. 272), bis 1902 an Bord der Schiffe nicht gab. Die 50 Pf-Marken des in Abb. 8 gezeigten Briefstücks vom 24.5.91 müssen bei einer der deutschen Postagenturen in Dar-es-Salaam, Tanga oder Zanzibar gekauft worden sein. Der Brief wurde dann direkt an Bord des auf der Heimreise befindlichen Dampfers *Reichstag* (Reise 1 des vertragsmäßigen Verkehrs) aufgeliefert und erhielt – wie der handschriftliche Vermerk über den Marken zeigt – den Stempel bei Ankunft des Schiffes vor Neapel. Post aus Ostafrika wurde bei der Heimreise stets erst beim Anlaufen von Neapel entwertet, von wo sie per Eisenbahn nach Deutschland ging. Die Stempeldaten geben also nicht unbedingt Aufschluß darüber, ob es sich um Post aus Deutsch-Ostafrika handelt oder nicht (vgl. Abb. 12). Der Hafenort, vor dessen Anlaufen die Post den Stempel erhielt, sollte vom Schiffsoffizier anfangs handschriftlich auf der Anschriftseite vermerkt werden, doch wurde diese Bestimmung im Juni 1891 vom Reichs-Postamt aufgehoben (KOCH/GOTTSPENN, S. 270).

Die Aufnahme des vertragsmäßigen Verkehrs 1891

Im Fahrplan für die vier ersten Reisen des "vorläufigen" Verkehrs im Sommer 1890 (Abb. 4) wurden bereits die Dampfer *Kaiser* und *Kanzler* genannt, aber es gab sie noch nicht. Erst am 22. November 1890 konnte die *Hamburgische Börsen-Halle* melden:

Stapellauf. Auf der Schiffswerft der Herren Blohm & Voß ist heute Mittag um 1 Uhr der für Rechnung der Deutschen Ostafrika-Linie hier aus Stahl neuerbaute Dampfer "Kanzler" von 3200 Tons Tragfähigkeit glücklich vom Stapel gelaufen. Die Dimensionen des neuen Schiffes sind: 330 Fuß X 41 Fuß X 29 Fuß engl. Maß; dasselbe ist nach dem Doppelbodensystem erbaut und wird eine dreicylindrige Expansions-Maschine erhalten, welche circa 2000 Pferdekräfte indiciren wird. Um 12 Uhr 45 Minuten wurden die letzten Befestigungen entfernt, und setzte sich das Schiff, nachdem Frau v.d. Heydt mit einigen zu Herzen gehenden Worten den Taufact vollzogen und dem neuen Dampfer eine glückliche Fahrt gewünscht hatte, in Bewegung und glitt langsam, von dreifachem Hurrah begleitet, in sein nasses Element hinab. Es hatte sich eine große Anzahl Zuschauer eingefunden, darunter auch viele Damen. Wir bemerkten u.A. die Herren Senator Stammann, Woermann, Bohlen, Capt. Weikhmann, Capt. Tetens u.a.m. Herr Blohm brachte auf der in sinniger Weise hergerichteten, geheizten und mit Flaggen hübsch geschmückten Tribüne zunächst ein Hoch auf die Ostafrikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft aus mit dem Wunsche, daß dieselbe in Zukunft blühen und gedeihen möge. Herr Woermann hob in längerer Rede die Interessen der neuen Gesellschaft hervor und schloß mit einem Hoch auf die Herren Blohm & Voß. Redner betonte zugleich, daß der "Kanzler" der erste Dampfer sei, welcher auf einer deutschen Werft für die genannte Gesellschaft erbaut sei. Das neue Schiff erregte durch seine schönen geschmeidigen Formen allseitige Bewunderung.

Diesem ersten Neubau der DOAL folgte wenig später der auf der Reiherstiegwerft in Hamburg gebaute Dampfer *Kaiser*. Als die beiden Schiffe im Frühjahr 1891 fertiggestellt waren, konnten die Fahrten im vertragsmäßigen 4 Wochen-Abstand aufgenommen werden. Die Zählung dieser "regulären" Reisen begann wieder mit "1", doch nun in arabischen Ziffern (Fahrtenlisten bei KOCH/GOTTSPENN). Am 5. März 1891 lief Dampfer *Reichstag* von Hamburg aus (Reise 1, Stempel *a*), am 1. April Dampfer *Kanzler* (Reise 2, Stempel *c*), am 29. April Dampfer *Bundesrath* (Reise 3, Stempel *b*), am 27. Mai Dampfer *Kaiser* (Reise 4, Stempel *d*), am 24. Juni 1891 wiederum Dampfer *Reichstag* (Reise 5) usw. Doch dann gab es ein Unglück.

Der Untergang des Dampfers "Kanzler"

Die zweite Ausreise des *Kanzler* (Reise 6) fand am 5. September 1891 vor der ostafrikanischen Küste zwischen Lindi und Mozambique ein jähes Ende. In der *Börsen-Halle* erschien am 29. Oktober 1891 (Nr. 506) ein ausführlicher Bericht über den Untergang des Reichspostdampfers aus der Feder des Schiffsarztes Dr. J. v. Boranowski:



Abb. 9: OST-AFRIKANISCHE HAUPTLINIE Stpl. b, 7.2.91. Karte aus Aden mit handschr. Seepostvermerk von Dampfer "Bundesrath", Reise IV des vorläufigen Verkehrs (Slg. Pauls). Der Dampfer hatte Hamburg mit 5 Tagen Verspätung verlassen.

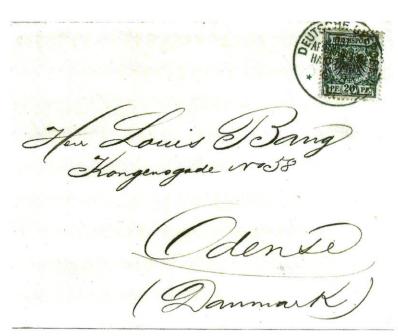


Abb. 10: OST-AFRIKANISCHE HAUPTLINIE Stpl. c, 6.8.91. Brief von der letzten Reise des Dampfers "Kanzler", der am 5. September vor Mozambique unterging, gestempelt vor Neapel (Slg. Pauls).

In der Nacht vom 3. auf den 4. September ereignete sich ein Maschinenschaden, der den Dampfer zwang, eine geraume Zeit still zu liegen, bis der Schaden ausgebessert war. Dies war die Ursache, daß, als Capitän Pape am Mittag den 4. September die Ortsbestimmung machte, er sich überzeugte, daß es unmöglich sei, noch am gleichen Tage in Mozambique einzutreffen. Es wäre dies unsere fahrplanmäßige Zeit gewesen. Da es aber keinen Zweck hatte, noch Nachts in den Hafen einzulaufen, so wurde von Mittag an nur halbe Kraft gefahren.

Ich mochte etwa 2 Stunden geschlafen haben, die Uhr vielleicht gegen 2 Uhr sein, als ein so heftiger Stoß erfolgte, daß ich vom Sopha rollte und die auf den Tischen stehenden Blumenvasen zu Boden fielen, wo sie in tausend Scherben zerschellten. Der Dampfer legte sich langsam von einer Seite auf die andere. Jedesmal, wenn er nach Steuerbord rollte, bekam er einen Stoß, der ihn in allen Fugen erbeben machte, zugleich hörte

Abb. 11: Dampfer "Kaiser" der Deutschen Ost-Afrika-Linie, 2.900 BRT, Geschwindigkeit 12 Knoten.

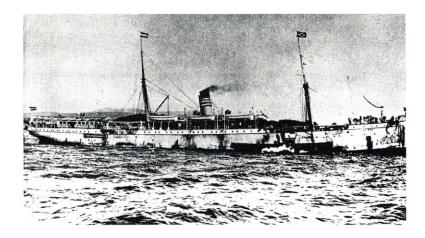


Abb. 12: OST-AFRIKANISCHE HAUPTLINIE Stpl. d, 19.8.91. Karte aus Deutsch-Ostafrika von Dampfer "Kaiser", gestempelt auf der Heimreise vor Neapel mit Seepostvermerk (Slg. Wenzel)



man den ominösen, knirschenden Ton, den Eisen auf hartem Stein verursacht. Die Schraube arbeitete rückwärts, der Dampfer saß fest auf hartem Stein auf Steuerbordseite und wenn er noch kein Leck hatte, so konnte es nicht mehr lange dauern, bis sich eines bildete, bei dem fürchterlichen Aufschlagen des Schiffsbodens auf dem Felsen.

Dieser Gedanke durchflog blitzschnell mein Gehirn, während ich mich aufraffte und auf das Deck eilte. Hier traf ich Menschen rathlos umherirren, indische, weiße und schwarze Deckspassagiere, dazwischen auch ein paar Stewards aus den Kajüten. Wohin man auch über Bord blickte, überall schienen die milchweißen Kämme der Brandung durch die tiefschwarze Nacht um uns. An Backbord sehe ich ein Boot herunterlassen. Ich laufe an die Thür, die zum Maschinenraum führt und sehe die Maschine unten ruhig arbeiten. Was thun? Weder oben noch unten kann ich momentan von Nutzen sein, wohl aber kann ich dafür sorgen, daß ich in der nächsten Zukunft nicht rathlos bin, wenn Hülfe von mir verlangt wird. Ich ziehe mich also rasch an und packe in meinen Handkoffer Instrumente, einige Bücher und Papiere, dann ein paar der nothwendigsten Arzneien, wie Chinin, Jodoform, Morphiumpulver, außerdem einige Binden und Esmarchsche Tücher.

Der Telegraph zur Maschine ertönt, die Schraube steht still, der Dampfer rollt nach wie vor und schlägt mit fürchterlicher Heftigkeit auf. Alles was auf Deck ist, klammert sich irgendwo an, um nur auf den Beinen stehen zu können. Die Taue, welche die beiden Ladebäume in ihrer Stellung erhalten, reißen sich los und sausen bei jedem Ueberholen durch die Luft, bedrohen Jeden mit den Blöcken, die noch an ihnen hängen. Die

Ladebäume pendeln wuchtig über unseren Häuptern und scheinen jeden Augenblick herabstürzen zu müssen. Es ist ein Wunder, daß Niemand durch die herumgeschleuderten, schweren Taue verletzt, Niemand über Bord geschleudert wird. – Die Maschine arbeitet von Neuem. Ich springe zum Maschinenraum. Da ruft mir ein eben herauskommender Maschinist zu: Nu ward Tid. (Nun wird's Zeit!) Ich blicke herunter in den Maschinenraum und sehe das Wasser unten blinken, sehe wie die mächtigen Maschinen (2000 Pferdestärken) sich in ihren Fugen bewegen. Die Maschinisten bemühen sich, den Dampf abzuschließen, ein Dampfrohr ist gebrochen und läßt mit unheimlichem Zischen den Dampf entweichen. Die Maschinisten beeilen sich, aus dem bereits knietiefen Wasser an die Oberfläche zu kommen, denn bei jedem Ueberholen des Dampfers schießt die Wassermasse mit Wucht gegen die Schiffswand und bedroht jeden Menschen. Das Seeventil war gebrochen und ein mannsdicker Strahl Wassers schoß rauschend und gurgelnd in den Maschinenraum. Der Kesselraum und ein Laderaum waren voll Wasser.

Nu ward Tid! Den Handkoffer hatte ich gepackt, nur noch schnell Wäsche und Kleider in den Seesack! Noch brannte das elektrische Licht. Doch war ich noch nicht ganz zu Ende mit dem Einpacken, als mit einem Mal das Licht erlosch. Das Wasser war über die elektrische Maschine gefluthet. Noch einmal flammte das Licht auf; ich hörte von meiner Kammer aus, wie die Maschine aussauste, dann umhüllte uns tiefe Nacht.

Wir mußten das Schiff verlassen, doch waren noch nicht genügend Boote zu Wasser gelassen. Im Backbordgang stand eine Anzahl von Menschen, Stewards, ein paar Passagiere erster Klasse. Die Letzteren waren völlig sprachlos vor Aufregung und Entsetzen. Einer der Herren hatte sich in seiner Kammer erschießen wollen, um nicht lange Todesqualen erdulden zu müssen und nur mit Mühe hatte ihm der Revolver aus der Hand gewunden werden können. Ich bemühte mich, sie zu beruhigen und band ihnen die Rettungsgürtel, die sie in der Hast verkehrt angelegt hatten, richtig um.

Vorsichtig kletterte ich dann die Treppe hinauf zum Maschinendeck (Mitteldeck), wobei ich mich in Acht nehmen mußte, nicht durch die heftigen Schiffsbewegungen oder durch einen der umherirrenden, stolpernden und sich an Alles klammernden Menschen niedergeworfen zu werden. Die Mannschaft war im Begriff, auf Steuerbordseite das dritte Rettungsboot auszuschwingen. Alles was helfen konnte, riß mit an den Tauen, doch schien es immer und immer wieder, als würde es nicht gelingen, das Boot zu Wasser zu lassen. Das Boot drohte jeden Augenblick an der Schiffswand zu zerschellen. Es mußte aber herunter, denn wohin sonst mit den 108 Menschen, die an Bord waren?! Es gelang schließlich. Wäre aber der Seegang nur ein wenige stärker gewesen, so wäre das Boot an der Schiffswand zerschmettert worden, kein Mensch hätte den Dampfer verlassen können. Die drei zu Wasser gelassenen Boote wurden nach dem Achterdeck an Steuerbord gebracht, weil sie dort durch den Schiffskörper vor dem Seegang geschützt waren.

Nun hieß es: hinunter auf der Sturmleiter! Einen Moment schien es, als wenn keine Ordnung mehr einzuhalten wäre, nur das Faustrecht entscheide. Die Deckspassagiere, unsere schwarzen Heizer drängten und stießen, Jeder wollte der erste sein. Vergebens stemmte sich der erste Officier dagegen und suchte sie zurückzuhalten. Sie kletterten ihm über den Kopf weg und sprangen in die Boote. Doch auch dieser gefährliche Moment verlief ohne Schaden; Passagiere, Post, Schiffspapiere und Kasse wurden in den Booten geborgen, auch der letzte Mann hatte das Schiff verlassen. Nun entschloß sich auch der Capitän dazu.

Es mochte gegen 4 Uhr Morgens sein, als wir vom Schiff wegruderten. Wir fuhren am Schiffsbug vorbei in die offene See und legten uns in einiger Entfernung vom Dampfer, um den Tag abzuwarten und dann eventuell wieder an Bord zurückzugehen. Allmälig röthete sich der Osten, die Sonne stieg auf und beschien unseren Jammer.

Der Dampfer war gestrandet auf einem mächtigen Korallenriff (Pindo Shoal), welches sich von der Memba-Bay bis zur Fernando-Veloso-Bay erstreckt und etwa 40-50 Seemeilen nördlich von Mozambique liegt. Der "Kanzler" rollte nach wie vor, aber er hielt sich noch und da wir in die Boote gestiegen waren, so wie Jeder ging und stand, zum Theil sehr schlecht bekleidet, so wurde beschlossen, zurückzugehen, zu retten, was zu retten war und zu versuchen, die Dampfbarkasse zu Wasser zu bringen. Sie hatte Wasser und Kohlen vorräthig und konnte uns nach Mozambique schleppen.

Die gleichen Menschen, die kurz vorher mit solcher verzweifelten Eile das Schiff zu verlassen suchten, sie waren nun mit gleicher Schnelle wieder hinauf und bald flogen Bündel und alles mögliche Gerümpel in die Boote. Die Leute wollten Alles retten und das wurde die Ursache, daß, trotzdem wir eigens dazu wiedergekommen waren, Niemand etwas rettete, außer Geld und Werthsachen. Der Capitän stellte sich mit gespanntem Revolver auf das Maschinendeck und bedrohte Jeden, der es wagte, Sachen in die Boote

herunterzulassen. Ich war mit dem ersten Officier in einem Boote, da diese nicht ganz verlassen werden durften; der erste Maschinist hatte versprochen, mir meine Sachen herunterzuwerfen. Natürlich konnte er nun gegen den Befehl des Capitäns nicht handeln und so kam es, daß meine Vorsicht und Mühe umsonst waren; die tückische See wollte nun einmal meine Siebensachen.

Gleich darauf beorderte uns der Capitän, eine Dhau heranzuholen, die zwischen uns und dem ziemlich nahen Lande dahinsegelte. Während wir eifrig ruderten, sahen wir uns fleißig nach unserem Dampfer um. Es wurde von diesem ein Nothschuß nach dem anderen abgefeuert und die deutsche Flagge gehißt. Da, gleich nach dem vierten Kanonenschuß sehen wir den "Kanzler" sich langsam nach Backbord neigen, es steigt eine mächtige Rauchwolke aus seinem Schlot; dann legt sich das mächtige Schiff vollkommen auf die Seite und verschwindet in den Fluthen! Es war gegen 6 Uhr Morgens, somit war in nicht ganz drei Stunden unser stolzer Dampfer dahin.

Wir sahen die mit Menschen überfüllten Boote durch die Brandung sich arbeiten und bemühten uns unsererseits, die Dhau zu erreichen, mit der wir vielleicht nach Mozambique segeln konnten. Die Dhauleute sahen uns nicht oder wollten uns nicht sehen, trotzdem wir sie unisono anriefen. Unverdrossen wurde weiter gerudert und schließlich drehte das Fahrzeug bei; es hätte uns bei der schwachen Brise doch nicht entrinnen können. Leider war die Jagd eine vergebliche gewesen. Die Dhau hatte weder genügend Platz, noch genügend Wasser und Proviant, um 108 Menschen aufnehmen und ernähren zu können. Zudem konnte das Fahrzeug bei dem conträren Wind (Südwest) nicht vor 48 Stunden in Mozambique eintreffen.

Mittlerweile waren die beiden anderen Boote herangekommen und nun steuerten wir alle dem nahen Festlande zu, nachdem wir den ersten Officier und ein paar Mann auf der Dhau gelassen hatten, um sie eventuell doch brauchen zu können, falls man uns am Lande feindselig begegnen sollte, oder keine Lebensmittel zu haben sein würden. Gegen 10 Uhr Vormittags erreichten wir das Festland.

Die Schiffbrüchigen verbrachten einige Tage in der "Berathungshütte" eines "Negerkönigs", ehe sie vom Küstendampfer *Emin* der DOAL aufgenommen wurden (*Börsen-Halle* Nr. 575/1891). Außer Passagieren und Besatzung war auch die Post gerettet worden. Die Seepostausrüstung mit dem Stempel OSTAFRIKANISCHE HAUPTLINIE c ging jedoch verloren (Mitteilung der DOAL an die OPD Hamburg vom 28.11.91; OPD, Bd. 2). Briefe mit dem *c*-Stempel, der nur knapp eineinhalb Reisen in Benutzung war, gehören deshalb zu den Raritäten (vgl. Abb. 10).

Als Ersatz für das verlorengegangene Schiff erwarb die DOAL den Dampfer *Tosari* der *Sunda-Linie*. Unter dem Namen *Admiral* trat er am 11. November 1891 die Reise 10 an (Stempel *e*) und vervollständigte damit die Linie wieder.

Eine Kurzfassung dieser Dokumentation hat Erich Kuhlmann, Postmuseum Hamburg, in den "Postgeschichtlichen Blättern Hamburg" Nr.33 (1990) veröffentlicht. Zusammen mit ihm sowie mit Unterstützung von Wolfgang Herterich, Reinhold Siebentritt und dem Württembergischen Auktionshaus wurde der Beitrag für dieses Heft neu bearbeitet.



Quellen und Literatur:

Amts-Blatt des Reichs-Postamts, Berlin 1890.

Börsen-Halle = Hamburgische Börsen-Halle. Zeitung für Handel und Schifffahrt. 86. und 87. Jg., 1890 und 1891 (Expl. Commerz-Bibliothek Hamburg).

Eröffnung der deutschen Postdampferlinie nach Ostafrika. In: Archiv für Post und Telegraphie Nr.14/1890. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts.

Koch/Gottspenn: Deutsche Ost-Afrika-Linie. Vorgeschichte, Postgeschichte und Seepoststempel. Sonderdruck der Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen und der AG Schiffspost 1976.

OPD = Staatsarchiv Hamburg, Bestand OPD I, B III a 48 ("Verbindung mit der Ostküste Afrikas"), Bde 1 und 2.

Zivilkabinett = Geheimes Staatsarchiv Merseburg, Bestand: Geheimes Zivilkabinett, 2.2.1. Nr.29887 (Abb. 2 mit freundlicher Genehmigung des Archivs).

Deutsche Post in China

Die Stempel der Feldpostexpedition des Ostasiatischen Expeditionscorps

Heiko Ahlers

Wenn man sich mit der Feldpost während des Boxeraufstandes beschäftigt, fallen einem zwangsläufig zuhauf die Stempel K.D.FELDPOSTEXPEDITION DES OSTASIATISCHEN EXPEDITIONSCORPS in die Hände. Im Laufe der Zeit fiel mir auf, daß der a- und der b-Stempel, in der 12. Auflage unseres Stempelkatalogs 1979 noch gleich hoch bewertet, zumindest in meiner Sammlung keinesfalls gleich häufig vorkamen. Die b-Stempel nämlich waren nahezu 'Massenware', wohingegen sich der a-Stempel rarer machte. Was macht der Sammler in so einem Falle? Er macht sich 'ne Liste, und – man gönnt sich ja sonst nix – gleich mit Daten.

Ergebnis: Der *b*-Stempel war in meiner Sammlung tatsächlich weit häufiger zu finden als sein Pendant. Inzwischen habe ich seit einigen Jahren alle mir in die Hände gefallenen Stempeldaten registriert und zusätzlich auch alle in der Literatur, in Auktionskatalogen etc. gemeldeten Abschläge. Auch einige Sammlerfreunde meldeten mir ihre Belege. Inzwischen habe ich über 200 Belege registriert, natürlich fein säuberlich getrennt nach "gesehen" und "irgendwo gelesen". Meine erste Beobachtung hat sich bestätigt: Der *b*-Stempel taucht fast doppelt so häufig wie der *a*-Stempel auf. 98 Registrierungen des *a*-Stempels stehen 167 Stücke mit dem *b*-Stempel gegenüber, also etwa ein Verhältnis von 3:5. In der letzten Auflage unseres Stempelkataloges (1988) sind die beiden Stempel demnach zu Recht unterschiedlich bewertet, wobei der *a*-Stempel vielleicht noch etwas höher einzustufen wäre.

Nun aber zu den Verwendungszeiten. Als Nebeneffekt meiner Registrierung ergab sich, daß die in der Literatur genannten Verwendungszeiten (18.10.1900 bis 31.8.1901) so nicht ganz stimmen können. Nach meiner Auflistung scheinen beide Stempel nicht gleichzeitig verwendet worden zu sein. Ich habe bisher registriert:

18.10.: bisher kein Beleg 4.11. – 11.11.00: kein Beleg 15.3. – 30.8.01: Stempel *b* 19.10. – 3.11.00: nur Stempel *b* 12.11.00 – 13.3.01: Stempel *a* 31.8.01: Stempel *a*

Es sieht also so aus, daß zuerst der *b*-Stempel bis Anfang November 1900 verwendet wurde, dann bis Mitte März 1901 der Stempel *a* und dann wieder bis zur Aufhebung der Feldpost der *b*-Stempel. Die Abschläge mit dem *a*-Stempel am Letzttag der Feldpost, dem 31.8.01, könnten philatelistisch bedingt sein.

Einige aus dem Rahmen fallende Belege dürfen nicht verschwiegen werden:

- Aus der Zeit vom 12.11.00 bis 13.4.01 wurden mir zwei b-Stempel gemeldet, und zwar vom 28.11.00 und vom 10.2.01 (Huch-Karte). Vom 10.2. liegt mir kein a vor. Ich selbst habe einen b-Stempel vom 29.1.01 gesehen.
- Nicht selbst gesehen habe ich zwei auf Auktionen angebotene a-Stücke vom 13. und 14.4.01. Es fällt auf, daß aus Mitte April mehrere b ohne Monatsangabe vorliegen. Vielleicht besteht da ein Zusammenhang?

Ich würde mich freuen, wenn sich die Verwendungszeiten der beiden Stempel noch weiter klären ließen. Jede Meldung – insbesondere aus den Übergangszeiten – würde mir weiterhelfen.

Abb. 1: FELDPOST-EXPEDITION DES OSTASIATISCHEN EXPEDITIONSCORPS Stpl. b vom 19.10.00, das früheste bekannte Datum (SIg. F)



Abb. 2: FELDPOST-EXPEDITION DES OSTASIATISCHEN EXPEDITIONSCORPS Stpl. a vom 12.1.01



Zur Feldpost im Boxeraufstand

Dr. Kiepe

Der vorstehende Beitrag von HEIKO AHLERS hat mich angeregt, auf einige grundsätzliche Fragen im Zusammenhang mit der Feldpost beim Boxeraufstand 1900/01 einzugehen. Sie betreffen vor allem die Ausrüstung der Feldpostanstalten in China. Doch zuvor stellt sich die Frage, worauf eigentlich unser Wissen beruht, woher wir Daten und Fakten kennen.

Als Quelle diente zunächst die *Deutsche Verkehrs-Zeitung* (DVZ). Sie war das "Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der Deutschen Verkehrs-Beamten", erschien 1900 in Berlin im 24. Jahrgang und konnte sich ganz offensichtlich auf Informationen aus dem Reichs-Postamt stützen. Die Entsendung deutscher Postbeamter nach China im Rahmen des Expeditionskorps war selbstverständlich ein Thema, dem das Blatt immer

wieder detaillierte Meldungen widmete. Der erste und grundlegende philatelistische Beitrag dazu, die Studie *China-Feldpost* von Dr. KNOPF in der *Mitteldeutschen Philatelisten-Zeitung* 1902, die dann ihrerseits zur "Quelle" für spätere Darstellungen wurde, basiert in vielen Angaben auf eben diesen Mitteilungen in der *Deutschen Verkehrs-Zeitung*. Eine zweite Quelle stand ab 1903 im umfangreichen Bericht des Oberpostinspektors BENKNER im *Archiv für Post und Telegraphie*, dem Beiblatt zum *Amtsblatt des Reichs-Postamts*, zur Verfügung. Einen philatelistischen Beitrag jüngeren Datums zur Entsendung der Feldpost nach China verdanken wir JOSEF SCHLIMGEN (*Berichte* Nr. 69, S.1187ff.; bei den späteren Hinweisen in *Berichte* Nr.80, S.1392f., sind ihm leider einige Angaben durcheinandergeraten). Bei dem von ihm auf Seite 1187f. zitierten Quellen handelt es sich um die *Verkehrs-Zeitung* vom 20. Juli 1900.

Der Transport

Bei den Truppentransporten nach Ostasien sind bekanntlich 3 Phasen zu unterscheiden:

- die Entsendung des Marine-Expeditionskorps in Stärke von etwa 2.500 Mann, das aus den Marine-Infantristen des I. und II. Seebataillons (Kiel bzw. Wilhelmshaven) bestand und als Vorausabteilung am 3. Juli 1900 Wilhelmshaven auf den Dampfern Frankfurt und Wittekind verließ (Ankunft vor Taku am 15. August)
- die Aufstellung des gemäß Kabinetsordre vom 9. Juli 1900 aus Freiwilligen des Heeres gebildeten Ostasiatischen Expeditionskorps in Stärke von zunächst etwa 10.500 Mann (DVZ, S.317f.), die zwischen dem 27. Juli und dem 4. August in Bremerhaven eingeschifft wurden (sog. 1. Transportstaffel, Ankunft vor Taku ab 6. September 1900)
- die Verstärkung des Ostasiatischen Expeditionskorps gemäß Kabinetsordre vom 12. August 1900 um gut 7.500 Mann (BENKNER, S.581), die zwischen dem 31. August und dem 9. September von Bremerhaven abgingen (sog. 2. Transportstaffel, Ankunft vor Taku ab 12. Oktober 1900).

Zu den Feldverwaltungsbehörden des Ostasiatischen Expeditionskorps gehörte auch "eine Feldpostexpedition mit 1 Feldoberpostsekretär (Vorsteher), 7 Feldpostsekretären, 3 Feldpostschaffnern, 2 Feldpostillonen und 9 Trainsoldaten". Bereitstellungstag war der 16. Juli 1900 (DVZ, S. 318).

Bereits am 10. Juli war ein Feldpostsekretär von Genua aus mit dem Reichspostdampfer (*Prinz Heinrich*) nach Shanghai vorausgereist. Mit an Bord befand sich "der größte Theil des Feldgeräths und der sonstigen Ausrüstung für die Feldpostexpedition, soweit die Gegenstände sich zur Verpackung in Briefbeutel eigneten" (DVZ, S.318). Der *Prinz Heinrich* erreichte Shanghai am 11. August (KOCH/GOTTSPENN, S.81). Die übrigen Feldpostbeamten mit Ausnahme der Feldpostillone sollten, wie der DVZ vom 20. Juli zu entnehmen ist, am 24. Juli von Genua aus mit einem Truppenkommando an Bord des Reichspostdampfers *Preußen* nach Shanghai reisen (Ankunft dort am 26. August, vgl. KOCH/GOTTSPENN, S.81; Ausschiffung in Taku am 31. August, vgl. BENKNER, S.585). Die beiden Feldpostillone sollten ihnen "als Begleiter der Fahrzeuge und der noch hier befindlichen Ausrüstungsgegenstände" am 2. August auf dem Transportdampfer *Rhein* von Bremerhaven aus folgen (Ankunft vor Taku am 13. September).

"Beim Vordringen der Truppen in Ostasien", heißt es in der DVZ weiter (S.318), "sollen an den bedeutenderen Orten je nach Bedarf Feldpoststationen unter Leitung von Feldpostsekretären eingerichtet werden. Für 5 Stationen wird die erforderliche Ausrüstung der Feldpostexpedition mitgegeben."

Die Ausrüstung der Feldpostanstalten

Die Boxerunruhen in China brachten den ersten Einsatz der Feldpost seit dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71. Dabei konnte die Reichspost auf die Mobilmachungsrüstung für die Feldpost des Heeres zurückgreifen, die schon in Friedenszeiten bereitlag. "Die Ausrüstung der Feldpostanstalten erstreckte sich auf die Lieferung des Feldgeräts, der Bureau- und Betriebsgerätschaften sowie der Druckformulare, ferner auf die Gestellung der Dienstpferde. Feldgerätstücke, wozu die Fahrzeuge sowie die Geschirr- und Stallsachen gehören, Bureau- und Betriebsgeräte, wie Feldtische, Feldstühle, Postschilder, Briefkasten, Stempel, Dienstsiegel, Waagen und Briefbeutel, ferner Druckformulare wurden in der dem Bedarfe für die Feldpostexpedition einer Infantrie-Division und für (schließlich) zehn Feldpoststationen entsprechenden Stückzahl den für die Feldpost eines europäischen Krieges postseitig bereit gehaltenen Beständen entnommen und nach Ostasien überwiesen." (BENKNER, S.589)

Wir haben es demnach bei den Stempeln und Formularen der Feldpost im China-Feldzug mit Ausrüstungsgegenständen zu tun, die nicht speziell dafür angefertigt worden waren, sondern z.T. seit Jahrzehnten lagerten und hier nur zum ersten Mal das Licht der Öffentlichkeit erblickten. Aber dabei sind Einschränkungen zu machen. Sie betreffen die Feldpostexpedition.

Feldpostexpeditionen waren u.a. für jede Infantrie-, Kavallerie- und Reserve-Division vorgesehen (*Feldpost-Dienstordnung* 1889, § 2). Sie wurden von der Oberpostdirektion im Bezirk des jeweiligen Armeekorps ausgerüstet und erhielten Stempel, die sie als dem betreffenden Verband zugeordnet bezeichneten, z.B. K.D. FELD-POSTEXPED. 18.INF. DIV. (vgl. Abb. 3). Stempel dieser Art aber waren natürlich für die neu aufzustellenden Truppen des Ostasiatischen Expeditionskorps nicht verwendbar. Es mußten neue Stempel beschafft werden. Und da gab es ein Problem. Denn es war Eile geboten, um die für eine FP-Expedition vorgeschriebenen 2 Briefaufgabestempel (FP-DO 1889, S.64f.) schon am 10. Juli von Genua aus verschiffen zu können. Sie mußten hergestellt werden, noch bevor am 9. Juli der Befehl zur Aufstellung des Ostasiatischen Expeditionskorps ergangen war. Die Bezeichnung für die nach China bestimmten Truppen war also vermutlich noch nicht bekannt, als die Stempel in Auftrag gegeben wurden. So kam es zu einer Notlösung: die beiden Stempel erhielten die Inschrift KAIS.DEUTSCHE FELDPOST-EXPEDITION (vgl. Abb.6 und 7), die etwa so nichtssagend war wie "Postamt", weil sie keinen Aufschluß über die Herkunft der Postsendungen gab. Dasselbe galt übrigens für die Beschriftung der ebenfalls neu zu beschaffenden R-Zettel für die FP-Expedition (vgl. Abb.8).

Abb. 3: Stempel der Mobilmachungsausrüstung aus den 70er Jahren, verwendet zu Beginn des Weltkriegs 1914/15.

Einschreibzettel der FP-Stationen 8 und 9, verwendet im Boxeraufstand







Feldpoststation Nr. 5
der 1. Armee.
Eingeschriehen.
NS 922.

Feldpoststation Nr. 0 der I. Armee.
Eingeschrieben.

M. 68.

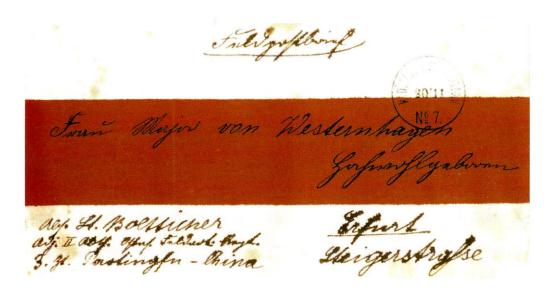


Abb. 4: Feldpostbrief von der FP-Station 7 aus Paotingfu vom 20.11.00 mit alten preußischen Datumtypen, Ankunft in Erfurt 17.1.01 (Slg. F)

Anders lagen die Dinge bei den Feldpoststationen. Sie waren in der Feldpostplanung nicht für einzelne Verbände bestimmt, sondern sollten "zum Zweck der Aufrechterhaltung gesicherter Postverbindungen zwischen dem Feldheer und der Heimat (...) auf den Etappenstraßen nach Bedürfniß an geeigneten Punkten" eingerichtet werden (FP-DO 1889, § 2). Sie waren den operierenden Armeen zugeordnet, die gemäß Ordre de Bataille im Mobilmachungsfall jeweils aus mehreren Armeekorps (im Regelfall zu je 2 Infantrie-Divisionen) gebildet werden sollten. Für jede Armee waren 15 FP-Stationen vorgesehen (FP-DO 1873 und 1889, § 7). Sie erhielten zu ihrer Identifizierung anstelle der Formationsbezeichnung eine durchgehende Numerierung. Die militärische Planung sah anfangs die Bildung von 4 Armeen vor (vgl. z.B. die Verfügung des Reichs-Postamts vom 24.2.1890, Akten OPD Münster Nr. 1359), weshalb unmittelbar nach der Reichsgründung (1. Feldpost-Dienstordnung: 1873) zunächst die Ausrüstung für 60 FP-Stationen bereitgestellt bzw. erneuert wurde. Die Anfang der 70er Jahre beschafften Aufgabestempel mit den Nummern 1 - 60 zeigen deshalb alle dieselbe, noch am preußischen Vorbild orientierte, von späteren Anfertigungen abweichende Gestalt (vgl. dazu die interessante Studie von Dr. ANDERSON im Rundbrief Nr. 91 der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Feldpost 1914–18). Überdies waren sie ursprünglich noch mit den seit den 60er Jahren in Preußen gebräuchlichen kleinen Datumtypen in halbfetter Antiquaschrift ausgestattet (vgl. Abb. 3 und 4), die offensichtlich nach dem Krieg 1870/71 nicht ausgemustert worden waren.

Wegen ihrer neutralen Numerierung ließen sich die Stempel für die FP-Stationen des Expeditionskorps ohne weiteres dem Mobilmachungsbestand entnehmen. Ebenfalls übernommen wurden die Einschreibzettel und die Nummernzettel für die Paketadressen (z. B.: "v. d. Feldpoststation Nr.7"). Die R-Zettel verraten ihre Herkunft übrigens schon durch ihre nicht ganz zum Expeditionskorps passende Inschrift, z.B. "Feldpoststation Nr. 8 der I. Armee" (vgl. Abb. 3): es war die Mobilmachungsausrüstung für die FP-Stationen der I. Armee, die da in Ostasien auftauchte. Die Ausrüstung der FP-Stationen oblag dem Reichspostamt (vgl. FP-DO 1873/80, S. 52), für die I.Armee dürfte die Oberpostdirektion Berlin zuständig gewesen sein. Die für 1900/

1901 etwas altertümlich wirkende geschnittene Form der Zettel erklärt sich daraus, daß sie auf Verfügung des Reichs-Postamts vom 2. Juni 1893 in der damals gültigen Form für alle Feldpostanstalten beschafft worden waren (Akten OPD Münster, Nr. 1359). Die neu hergestellten Einschreibzettel für die FP-Expedition hingegen waren, wie um 1900 üblich, gezähnt (vgl. Abb. 8).

Unterschiede in der Ausrüstung zwischen der FP-Expedition und den FP-Stationen sind auch bei den Feldpostkarten-Formularen zu beobachten. Nach den Ausführungs-Bestimmungen zur Feldpost-Dienstordnung (1873/80, Heft 1, S.32; dgl. 1889) betrug die Ausstattung der Feldpostexpedition einer Infantrie-Division 50.000 Stück, die einer Feldpoststation 10.000 Stück. Seit der 2. Auflage 1880 der Feldpost-Dienstordnung von 1873 gehörten sie ebenfalls zur Mobilmachungsausrüstung und waren schon im Frieden bei den für die Ausrüstung zuständigen Oberpostdirektionen vorrätig zu halten (§ 9). Ohne in Einzelheiten gehen zu wollen, die dem geplanten Feldpostkarten-Katalog vorbehalten sind, läßt sich feststellen, daß bei den Truppen in China überwiegend zwei amtliche Formulare zur Verwendung gelangten: ein älterer Typ (Abb.5), der Anfang 1881 gemäß Verfügung des Reichs-Postamts vom 20.12.1880 gedruckt worden war die Erstausstattung der Mobilmachungsausrüstung der Feldpostanstalten (vgl. Akten OPD Münster, Nr. 1359) –, und ein jüngerer Typ nach dem Muster der Verfügung des Reichs-Postamts vom 3.3.1890 (Abb.1 und 2, vgl. Akten OPD Hamburg I, B II 33 No.3, Bd.1). Da Karten des älteren Typs mit Stempeln der FP-Stationen zahlreich vertreten sind, während sie bei der FP-Expedition nahezu vollkommen fehlen, muß man davon ausgehen, daß auch hier die FP-Stationen die alte Mobilmachungsausrüstung mitbekamen, wohingegen die FP-Expedition mit vermutlich neu gedruckten Formularen nach dem im Sommer 1900 noch gültigen Muster von 1890 ausgestattet wurde.

Die Verwendung der Feldpoststempel in Tientsin

Am 28. August 1900 traf die am 10. Juli von Genua verschickte Feldpostausrüstung in Tongku ein, wie K.H.MEYER belegen konnte (*Berichte* Nr.48, S.837), am 31. August wurde vor Taku das Feldpostpersonal ausgeschifft, am 1. September eröffnete es in Tientsin am Sitz des Kommandos des Expeditionskorps die FP-Expedition (BENKNER, S.585). Aber die trat mit Abstempelungen zunächst nicht in Erscheinung.

Seit Dr. KNOPFs Artikel von 1902 galt für die Kolonialphilatelie (vgl. die Handbücher von FRIEDEMANN, Dr. EY und Dr. WITTMANN), vom 1.9. – 18.10.00 seien bei der FP-Expedition in Tientsin die beiden Anfang Juli eilig angefertigten Stempel mit der Inschrift KAIS.DEUTSCHE FELDPOST-EXPEDITION a und b verwendet worden, ab 18.10.00 dann zwei neue Stempel mit der Inschrift K.D. FELDPOSTEXPEDITION DES OSTASIATISCHEN EXPEDITIONS-CORPS (fortan abgekürzt: OEC) a und b. Eine Wende in dieser Auffassung begann erst mit der Stempelbewertung der Arbeitsgemeinschaft in der 12. Auflage von 1979 (für China verantwortlich: K.H.MEYER). Dabei hatte offenbar schon Dr. KNOPF das Fehler einwandfreier, gelaufener Feldpoststücke mit den beiden ersten Stempeln im angegebenen Zeitraum bemerkt – ohne das freilich so entschieden zu sagen. Er nahm an, der Stempel FELDPOST-EXPEDITION (a oder b) sei "entsprechend den Aufgaben der Expedition hauptsächlich für Paketadressen bestimmt" gewesen. "Man findet ihn aber auch auf Briefen und Karten, besonders als Gefälligkeitsabstempelung, und zwar weit über die Zeit des ordnungsgemässen Gebrauchs hinaus." (S.64) Die Idee mit den Paketen war unsinnig, wurde jedoch in alle Handbücher übernommen. Gesehen hatte so etwas niemand. Denn Feldpostpakete

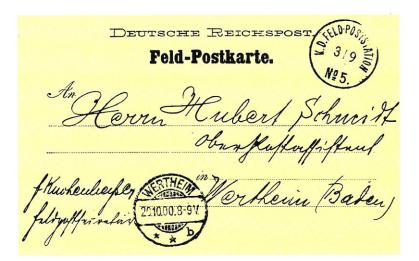


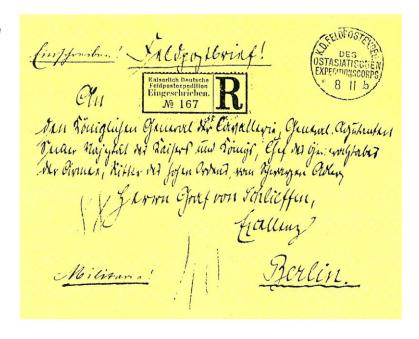
Abb. 5: Feldpostkarte vom Ersttag der FP-Station 5, 3.9.00, geschrieben von Feldpostsekretär Kuchenbeißer in Tientsin am 2.9. (Slg. Knieper)

DEUTSCHE REICHSPOST. Feld-Postkarte. An	
in	

Abb. 6: Gefälligkeitsabstempelung KAIS. DEUTSCHE FELD-POSTEXPEDITION Stpl. a (Slg. Knell)

Abb. 7: KAIS. DEUTSCHE FELD-POST-EXPEDITION Stpl. b auf Bedarfskarte vom 8.11.00 (SIg. Knell)

Abb. 8: FP-Exped. des OEC Stpl. b vom 8.11.00 auf Dienst-R-Brief an den Chef des Generalstabes der Armee, General v. Schlieffen (Slg. Pauls)



nach China wurden erst mit Amtsblatt-Verfügung vom 14. September 1900 zugelassen; die ersten verließen Hamburg am 19. September (DVZ, S.446), können also nicht vor November in China eingetroffen sein. Und in umgekehrter Richtung waren Pakete über die Feldpost erst durch Verfügung vom 7. Dezember 1900 möglich (vgl. Dr. WITTMANN 1967, *China* S.54).

Neben Gefälligkeitsabstempelungen auf Blankokarten (vgl. Abb.6), die z.T. später mit Adressen versehen worden sind (in der Stempelbewertung von 1979 etwas beschönigend als "Vorausstempelungen" apostrophiert), war es wohl vor allem ein Mißverständnis, das Dr. KNOPF dazu brachte, von einer Verwendung der FELDPOST-EXPEDITIONS-Stempel bis zum 18.10.00 auszugehen. Er erwähnte eine Meldung der *Deutschen Verkehrs-Zeitung* vom 2. November 1900, nach der am 29. Oktober die erste Feldpost vom Kriegsschauplatz in Berlin eingegangen sei, bestehend aus zwei Briefsäcken mit mehr als 20.000 Briefen und Postkarten, "die bei den Feldpostanstalten aufgeliefert und mit deren Aufgabestempel bedruckt sind" (so der Wortlaut der Meldung), und bezog sie – offenbar wegen des Singulars "Aufgabestempel" – unglücklicherweise allein auf die FP-Expedition (S.64), deren Stempel zu diesem Zeitpunkt allerdings kein anderer als jener mit der Inschrift KAIS. DEUTSCHE FELDPOST-EXPEDITION hätte sein können – ein Irrtum mit Langzeitfolgen.

Dabei war Dr. KNOPF der Wahrheit durchaus nahe. Er bemerkte nämlich zugleich: "Für die Briefbeförderung der Truppen wurde fast zu gleicher Zeit, nämlich den 3. September, eine Feldpoststation (in Tientsin) eingerichtet", die Feldpoststation No.5. "Am 18. Oktober wurden beide Anstalten vereinigt, die bisherigen beiden Aufgabestempel eingezogen, dafür ein gemeinschaftlicher 28mm grosser mit Text: K.D.Feldpostexped. des Ostasiatischen Expeditionscorps nebst Datum und Litera a und b zur Verwendung gebracht." (S.64) In der Tat sind Feldpostbriefe und Karten aus Tientsin in den fraglichen 7 Wochen im September und Oktober 1900 stets von der Feldpoststation 5 gestempelt worden. Der Grund für die ungewöhnliche Entscheidung, eine FP-Station am selben Ort wie die FP-Expedition einzurichten und ihr die

Abwicklung der Briefsendungen zu überlassen, dürfte in der Unzulänglichkeit der Inschrift der ersten FELDPOST-EXPEDITIONs-Stempel gelegen haben. Ob die Initiative dazu von der FP-Expedition ausging, ist unklar. Möglich wäre auch, daß das Reichs-Postamt den Feldpostmeister in Shanghai von der Absicht unterrichtete, die eilige Notlösung durch zwei neue Aufgabestempel mit der Inschrift K.D.FELDPOSTEXPEDITION DES OSTASIATISCHEN EXPEDITIONS-CORPS zu ersetzen, und daß es Weisung gab, die unzulänglichen ersten Stempel bis zu deren Eintreffen nicht zu benutzen.



Abb. 9: Formular für die Zustellung eines Feldtelegramms aus Deutschland von der FP-Expedition in Tientsin 16.4.01 mit Aushilfs-R-Zettel, Ankunft PEKING 17.4.01 (SIg. Knell)



Abb. 10: Ausschnitte von Feldtelegramm-Aufgabeformularen aus Tientsin (Slg. Knell):

FP-Station 5, 30.9.00, 6 Mark Gebühr für einen Offizier

FP-Exped. des OEC Stpl. a, 22.12.00, 3 Mark Gebühr für einen Mannschaftsdienstgrad

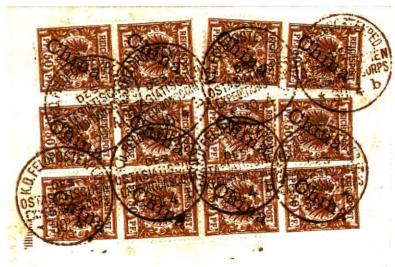
FP-Exped. des OEC Stpl. b, 11.1.01

FP-Exped. des OEC Stpl. b, 20.2.01

Abb. 11: Feldtelegramm-Aufgabeformular von der FP-Expedition in Tientsin, Stpl, OEC b vom 30.4.01. Die Nachricht Nr. 16 lautet im Klartext: "Trete heute Heimreise an. Befinden gut. Gruß." (Slg. Knell)



Abb. 12: Rückseite des oben abgebildeten Feldtelegramms mit 6 Mark-Frankatur für ein Offizierstelegramm



Die Daten 3. September (Eröffnung der FP-Station 5) und 18. Oktober (Vereinigung mit der FP-Expedition) stammen, soweit ich feststellen konnte, nicht aus der DVZ. Dr. KNOPF mag sie aus China in Erfahrung gebracht haben. Sie stimmen mit meinen eigenen Beobachtungen überein. Vom 3.9. habe ich einige Abschläge auf leeren Feldpostkarten als frühestes Datum registriert, dazu die in Abb.5 gezeigte Karte des bisherigen Vorstehers des Postamts Tientsin, Oberpostassistent Kuchenbeißer, geschrieben am 2. September, die alle offenbar den Ersttag dokumentieren sollen. Die spätesten mir bekannten Belege von der FP-Station 5 bilden eine FP-Karte vom 16.10. und ein Feldtelegramm-Ausschnitt vom 17.10. In der Literatur allerdings wird seit FRIEDEMANN 1908 übereinstimmend der 7.11. als Letzttag der FP-Station 5 genannt. Dieses Datum beruht auf der Angabe bei BENKNER (S.585), an diesem Tag sei, "gelegentlich der Übersiedelung der Feldpostexpedition in ein anderes Quartier", die FP-Station 5 in dieser

aufgegangen. Als Information aus amtlicher Quelle verdient diese Angabe natürlich Beachtung. Andererseits habe ich, wie schon erwähnt, Belege von der FP-Station 5 aus Ende Oktober und Anfang November bisher nicht gesehen, was für Dr. KNOPFs Ausführungen spricht. Vielleicht sind in seiner Information versehentlich 2 Daten zusammengeflossen, und es verhält sich so, daß zwar mit dem 18.10. die Bearbeitung der Briefpost und der Feldtelegramme in Tientsin von der FP-Station auf die FP-Expedition überging (Dr. KNOPF), die Station aber zunächst noch weiterbestand und erst am 7.11. personell in der Expedition aufging (BENKNER).

HEIKO AHLERS ist bei seiner Registrierung der neuen OEC-Stempel der FP-Expedition bisher auf keinen Abschlag vom 18.10.00 gestoßen, als frühestes Datum ist – mehrfach – der 19.10. belegt (vgl. Abb.1). Ich bin mir auch nicht sicher, ob man die Angabe bei Dr. KNOPF so zu verstehen hat, daß der neue Stempel bereits am 18.10. zum Einsatz kam. Und da ein philatelistisches Stück vom 19.10. vorlag, dessen rückseitig angebrachte japanische Marken schon am 17.10. beim japanischen Postamt Tientsin entwertet worden sind, halte ich es sogar für wahrscheinlich, daß der 19.10. als Ersttag anzusehen ist.

Für die Tage vom 4. - 11.11.00 hat AHLERS keine Belege ermitteln können. Es ist dies die Zeitspanne, in die eine Überraschung fällt: der Stempel KAIS.DEUTSCHE FELDPOST-EXPEDI-TION b ist – wie in der Arbeitsgemeinschaft seit langem bekannt – doch noch verwendet worden. Vom 7. und 8.11. liegen Feldpostbriefe und -karten mit diesem Stempel vor (Abb.7), die reiner Bedarf sind (ich habe bisher etwa 10 davon gesehen), und vom 9.11. meldete v. WILLMANN 1954 einen Feldtelegrammausschnitt (Berichte Nr.9, S.137; worauf MEYER in der Stempelbewertung von 1979 die Ausdehnung der Verwendungstage bis zum 10.11. stützte, ist mir nicht bekannt). Daß es der 7.11. war, an dem der FELDPOST-EXPEDITIONs-Stempel erstmals auftritt, legt die Vermutung nahe, daß es mit der Vereinigung von FP-Station und FP-Expedition zusammenhängt, die BENKNER für diesen Tag angibt, und daß ein mit dem Stempeln befaßter Beamter der bisherigen FP-Station nicht hinreichend instruiert worden war. Die Verwendung des Stempels für einige Tage wäre demnach eine Panne. Am 8.11. wurde übrigens gleichzeitig der OEC-Stempel mit dem Buchstaben b für Einschriebbriefe verwendet (vgl. Abb.8), ebenso am 10.11. (Einschreibbrief Nr.185, Nachweis Ernst Einfeldt). Einwandfreie Belege der FELDPOST-EXPEDITIONs-Stempel außerhalb der wenigen Novembertage sind nicht bekanntgeworden. Das von Dr. WITTMANN (1988, S.176) angeführte Datum 5.12.00 gehört zu den Gefälligkeits-Blankokarten (auch 1.9., 9.1., 2.10., 10.2), die z.T. nachträglich manipuliert worden sind.

AHLERS hat festgestellt, daß die beiden OEC-Stempel der FP-Expedition mit den Buchstaben a und b nicht gleichzeitig verwendet worden sind, sondern sich, mit der einen oder anderen Ausnahme, in der Folge b-a-b abgelöst haben. Auf die Angabe der Verwendungszeit der Stempel wird das allerdings keinen Einfluß haben können, denn das Ergebnis bezieht sich nur auf die Briefpost. Daneben aber gab es weitere Dienstzweige bei den Feldpostanstalten, darunter die Feldtelegraphie mit einem eigens für den Einsatz in Ostasien entwickelten Verfahren, Telegramme mit Hilfe eines Zahlenschlüssels zu günstigen Gebühren nach Deutschland befördern zu können (vgl. dazu DVZ, S.346 – 348, BENKNER, S.621 – 625, MEYER in Berichte Nr.33, S.513 – 520 sowie Berichte Nr.36, S. 568 – 570). Feldtelegramme von der Truppe konnten bei jeder Feldpost- oder Ortspostanstalt aufgegeben werden, Telegramme aus Deutschland hingegen gingen stets in Tientsin ein und wurden von dort per Einschreibkarte zur Truppe befördert (vgl. Abb.9). Wie zwei der Feldtelegramm-Ausschnitte in Abb. 10 zeigen (OEC b vom 11.1. und vom 20.2.), erscheint der b-Stempel teilweise auf Telegrammen, während der a-Stempel gleichzeitig zum Stempeln der Briefpost verwendet wurde. Weitere Beispiele dafür hat

MEYER 1964 abgebildet: OEC b 13.1. und 15.2. sowie ein Feldtelegramm-Zustellformular mit dem *b*-Stempel vom 24.11.00 (*Berichte*, S.518f.). Nimmt man Feldpostpakete und Feldpostanweisungen hinzu, so wird man davon ausgehen müssen, daß die beiden Stempel der FP-Expedition oftmals nebeneinander für verschiedene Aufgaben eingesetzt worden sind.

Feldpoststation 7

Mit der FP-Expedition war zunächst nur die Ausrüstung für 5 FP-Stationen nach China geschickt worden (vgl. S.1922). Die Verstärkung des Ostasiatischen Expeditionskorps durch Ordre vom 12. August machte die Entsendung von 5 weiteren FP-Stationen erforderlich. Am 2. Oktober 1900 traten erneut 8 Feldpostsekretäre und 4 Feldpostschaffner die Ausreise von Genua an (DVZ, S.416), am 27. November noch einmal 8 Feldpostsekretäre, 8 Feldpostschaffner und 6 Feldpostillone (DVZ, S.499). Nach Angabe von Dr. KNOPF wurden die Stationen 6 bis 10 "am 21. September ... ausgerüstet" (S.48). Ich habe weder ermitteln können, woher dieses Datum stammt (allerdings lag mir die DVZ 1901 nicht vor), noch, worauf es sich exakt bezieht: auf die Versendung von Deutschland oder von Genua oder gar (sehr unwahrscheinlich) auf das Eintreffen in China. Als erste dieser neuen Stationen kam die FP-Station 7 zum Einsatz – nach Auskunft von BENKNER (S.585) in Paotingfu, der Hauptstadt der Provinz Tschili südwestlich von Peking, und zwar am 2. November 1900, nach Angabe von Dr. KNOPF (S. 97) schon am 20. Oktober, also unmittelbar nach der Besetzung der Stadt (allerdings wurden die deutschen Truppen nach Peking zurückgezogen!). Zu keinem der beiden Daten habe ich rechtes Vertrauen, sie erscheinen mir reichlich früh für eine FP-Station der zweiten Phase.

Die Suche nach Belegen aus der Frühzeit der Station ergab zunächst, daß solche aus dem Jahr 1900 offenbar gar nicht so häufig sind. Als früheste Daten wurden mir eine Feldpostkarte und ein Feldpostbrief vom 20.11.00 sowie eine Feldpostkarte vom 24.11. nachgewiesen. Bei allen handelt es sich um reine Bedarfspost. Der Feldpostbrief vom 20.11., geschrieben in Paotingfu am 18.11., ist auf S. 1924 abgebildet und zeigt, daß an diesem Tag der Stempel noch mit den kleinen preußischen Einsatztypen aus der Zeit des Deutsch-Französischen Krieges ausgestattet war. Das ist ein Novum. Soweit ich sehe, ist ihre Verwendung in China bisher nicht bekannt gewesen. Schon am 24.11. trägt der Stempel dann die üblichen Einsatztypen der Reichspoststempel seit den 90er Jahren. Ob es sich beim 20.11. gar um den Ersttag der FP-Station 7 handelt, weiß ich natürlich nicht. Hier sind weitere Nachforschungen erforderlich.

Quellen und Literatur

Akten OPD Hamburg = Staatsarchiv Hamburg, Bestand: OPD Hamburg I, B II 33 No.3, Bd.1.

Akten OPD Münster = Nordrhein-Westfälisches Staatsarchiv Münster, Bestand: OPD Münster, Nr. 1359.

Anderson, Dr. Hans-Joachim: Die Einsatztypenstempel der Mob-Ausrüstung. in: Rundbrief der AG Deutsche Feldpost 1914–1918 Nr. 91 (1987), S.114–116.

Benkner: Die deutsche Feldpost und Telegraphie während der Ostasiatischen Expedition 1900/01. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatte des Reichs-Postamts. Nr. 19, Berlin 1903. S.581 – 631.

DVZ = Deutsche Verkehrs-Zeitung. 24.Jg. Berlin 1900 (benutzt werden konnte die Kopie im Postmuseum Hamburg).

FP-DO = Feldpost-Dienstordnung. Vom 28. Juni 1873. 2. Aufl. Berlin 1880. Nebst: Ausführungs-Bestimmungen zur Feldpost-Dienstordnung vom 28. Juni 1873. 2. Aufl. Berlin 1880. 2 Hefte (Expl. Bibl. des Bundespostministeriums Bonn). Feldpost-Dienstordnung. Vom 12. Juni 1889. Berlin 1889.

Dr. Knopf: China-Feldpost. In: Mitteldeutsche Philatelisten-Zeitung. 11.Jg. (1902), S.1 – 3, 29 – 31, 48f., 64f., 80 – 83, 97 – 99, 115 – 118, 136 – 140.

Koch, Bernhard / Gottspenn, Arno: Die deutschen Reichspostdampfer im Ostasien-Verkehr mit ihrer Vorgeschichte und ihren Seepoststempeln. 4 Hefte. Sonderdruck der Arbeitsgemeinschaft 1971.

Schlimgen, Josef: Frühe Feldpost im Boxer-Aufstand Juli/August 1900. In: Berichte für Kolonialbriefmarken-Sammler Nr. 69 (1978), S.1187 – 1197.

Deutsch-Südwestafrika

Die Feldpost im Weltkrieg: Von Rehoboth zurück zum Waterberg

Christian Burmeister

Ab Weihnachten 1914 waren in Walfischbai starke südafrikanische Truppen gelandet, die im Februar/März 1915 in Richtung Karibib und Otjimbingue vorrückten. Das für die Schutztruppe verlustreiche Gefecht bei Jakalswater am 20. März 1915 (vgl. *Berichte* Nr.91, S.1799 f.) war der Wendepunkt des Krieges, von nun an ging es nur noch um Rückzug. Da den zahlenmäßig weit überlegenen Südafrikanern in der Landesmitte kein hinreichender Widerstand geleistet werden konnte, mußte der Süden augenblicklich geräumt werden. Ende März begann der Abzug der Truppen aus der großen Feldstellung bei Aus und der Grenzschutzeinheiten im Süden und Südosten. Der Führer des Etappenkommandos Keetmanshoop, Hauptmann a. D. v. Kleist, räumte am 19. April den zentralen Ort des Südens und trat mit den Truppen, soweit sie noch nicht per Bahn nach Norden abtransportiert worden waren, längs der Bahnlinie den Rückmarsch auf Windhuk an. Am 27. April kam es bei Gibeon zu einem äußerst unglücklichen Gefecht, bei dem mehr als ein Viertel der abziehenden Abt. v. Kleist (Gesamtstärke ca. 800 Mann) verlorenging.

Während dieser Zeit brach ein Aufstand im Bastardland um Rehoboth aus, also im Rücken der Abteilung v. Kleist. Bei Kriegsausbruch war eine Bastardabteilung in Stärke von 150 Mann unter deutscher Führung aufgestellt worden mit der Maßgabe, sie nur für Sicherungsaufgaben und nicht aktiv gegen den weißen Gegner einzusetzen. Seit Anfang 1915 vor allem zur Bewachung südafrikanischer Gefangener im Lager Uitdrai südlich Rehoboth verwendet, weigerten sich die Bastardsoldaten nach dessen Auflösung im April, das Bastardland zu verlassen und auf Seiten der Schutztruppe, deren Niederlage sich abzeichnete, nach Norden abzurücken. Es kam zu einem Kontakt mit dem südafrikanischen Oberbefehlshaber, zu Desertionen und schließlich am 18. April zum Aufstand. Farmen und Stationen wurden überfallen und geplündert, eine Anzahl Weißer ermordet. Auf die Nachricht von den Unruhen wurde noch am 18. April die 4. Ersatzkompanie von Windhuk nach Rehoboth geschickt und am 24. April 1915 die dortige Postagentur in eine Feldpoststation umgewandelt. Am 25. April abends rückten die 4. Ersatzkompanie und die 5. Reservekompanie aus Rehoboth ab, um den Aufstand niederzuschlagen. Das gelang im wesentlichen, bis die beiden Kompanien unter Führung von Hauptmann Graf Saurma, der heranrückenden Südafrikaner wegen, am. 11. Mai den Marsch östlich an Windhuk vorbei nach Norden antraten (vgl. v. OELHAFEN, S.143-154).

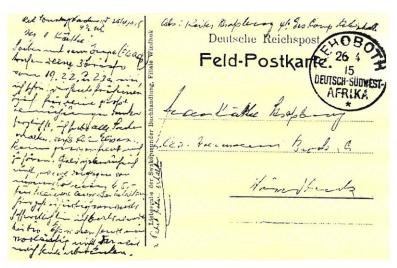
Feldpoststation Rehoboth

Außer einer kurzen Notiz in *Berichte* Nr. 87 (S. 1635) war bisher nichts über die Feldpoststation Rehoboth bekannt. Ihre Rolle im Bastardaufstand erhellt ein Rapport des Feldpostsekretärs Kienzle an den Feldpostdirektor vom 5. Juni 1915 aus Okosongomingo, der sich in den DSWA-Akten des Reichspostamtes im Zentralen Staatsarchiv Potsdam erhalten hat (Bl. 88^r – 89^v):

Abb. 1: Postagentur Rehoboth, ab 24. April 1915 Feldpoststation (Foto: Deutsches Postmuseum Frankfurt am Main)



Abb. 2: Feldpostkarte eines
Reiters der 4. Ersatzkompanie vom
Einsatz beim
Bastardaufstand,
geschrieben am
25.4. vor dem
Abmarsch der
Kompanie, gestempelt von der FPStation Rehoboth am
26.4.15 (Slg. Kilian)



Die infolge Zuspitzung der Lage im Bastardland erfolgte Entsendung von Truppen nach Rehoboth machte eine Verstärkung der dortigen Postagentur notwendig, gleichzeitig sollte die Postagentur in eine Feldpoststation umgewandelt werden.

Laut Verfügung des Postamts Windhuk hatte ich am 23. April nach Rehoboth abzureisen. Bei der Ankunft in Rehoboth Bahnhof erhielt ich die Nachricht, daß die Stichbahn nach Rehoboth Ort durch aufständische Bastards in der Nacht vom 22./23. April stark beschädigt war und die Instandsetzungsarbeiten mindestens einen Tag dauern. Ich mußte daher vorerst auf Bahnhof Rehoboth liegen bleiben. Am 23. April abends trat in der Bahnleitung Windhuk – Mariental eine plötzliche Störung auf. Die Fehlerquelle wurde auf der Strecke Rehoboth – Heide eingegrenzt. Zur Beseitigung wurde am 24.4. ein Hilfszug mit 20 Mann Bedeckung zur Verfügung gestellt. Bei km 111 (ca. 13 km von Rehoboth) wurde die Fehlerstelle entdeckt. Daselbst hatten Bastards eine Stange ausgerissen, 2 Isolatoren zertrümmert und ca. 15 m Leitungsdraht weggeschleppt. Die zur Wiederherstellung erforderlichen Materialen wurden der Leitung km 113 – Gefangenenlager, die außer Betrieb gesetzt war, entnommen. Gegen 10 Uhr vorm. war die Leitung wieder betriebsfähig, der Hilfszug kehrte wieder nach Rehoboth zurueck.



Abb. 3: Windhuk besetzt: Südafrikanische Truppen vor dem Rathaus bei der Übergabeproklamation am 12. Mai 1915 (Originalfoto Slg. W. Ahlers)

Am 24. April nachm. erfolgte meine Weiterreise nach Rehoboth Ort und Eröffnung der dortigen Feldpoststation mit ununterbrochenem Betrieb. Am. 25.4. wurde in Ltg 4 Morsebetrieb eingerichtet (Windhuk – Rehoboth). Die Feldpoststation befaßt sich mit Brief-, Paket-, Postanweisungs-, Telegramm- und Fernsprechverkehr. An Truppen lagen in Rehoboth: 4. Ersatzkompagnie, 5. Reservekomp., Etappe. Am 25. abends rückten die 4. Ers. Komp. und 5. Res. Komp. unter Führung von Hptm. Graf Saurma nach dem Bastardlande ab. Zur Bedeckung (des Ortes?) wurde die 3. Ersatzkomp. nach Rehoboth verlegt. Infolge dieser Truppen(verlegungen?) nahm der Telegramm- und Fernsprechverkehr einen ziemlich erheblichen Umfang an, sodaß zur Bestellung der Telegramme noch ein weiterer Eingeborener eingestellt werden mußte. Im übrigen wickelte sich der Verkehr glatt ab.

Am 29. April traf die Nachricht ein, daß der Gegner bis Gibeon vorgedrungen sei und unsere Truppen auf Rehoboth zurückgehen, außerdem wurden noch am gleichen Tage größere feindliche Streitkräfte bei Otjimbingue gemeldet. Daraufhin wurde die 3. Ersatzkomp. (unberitten) sofort nach dem Norden verladen. Die ganze Bevölkerung verließ den Ort. Da nach diesen Nachrichten Gefahr im Verzuge war, wurden die bei der F.P.Stat. noch lagernden Einschreibsendungen u. Pakete sofort nach Windhuk weitergesandt. Am 30.4. wurde der Barverkehr eingestellt. Die vorhandenen Barbestände wurden an die Bezirkskasse abgeführt. Nach Fertigung eines Abschlusses wurden die gesamten Wertzeichenbestände und Belege zur Abrechnung nach Windhuk gesandt. Vom 30. mittags ab befaßte sich die F.P.Stat. nur noch mit Telegraphen- und Fernsprechdienst. Die dadurch entbehrlich gewordene Hilfskraft (L.A. Wolter) wurde am 1.5. nach Windhuk in Marsch gesetzt. Die beim Abzug der Bevölkerung freigewordenen Teilnehmerapparate wurden, soweit die Häuser unverschlossen waren, abgenommen und nach Windhuk geschickt. Am. 2.5. früh kam Abteilung von Kleist in Rehoboth an, erhielt aber Befehl, sofort weiterzumarschieren zur Verladung nach dem Bahnhof, denselben Befehl erhielt die Etappe, sodaß am 2.5. mittags nur noch eine für die Abt. Graf Saurma zurückgelassene Patrouille von 30 Gewehren in Rehoboth war. Auf meinen Wunsch wurden mir 2 Mann der Patrouille zur Bedienung des Telephons überwiesen. Nach eingehender Instruktion der Leute und nach Verbrennung von allem, was für den Feind von Wert sein konnte, ritt ich am 2.5. nachm. 3 Uhr ab und schloß mich auf Bahnhof Rehoboth wieder der Etappe Rehoboth an. Von hier ab Bahnfahrt bis Okahandja (Ankunft 3.5. mittags).

Feldpoststation Okosongomingo

Infolge Angriff des Gegners am 5.5. bei Wilhelmstal erhielt die in Okahandja versammelte Truppe Befehl, sofort Richtung Waterberg abzumarschieren. Auf dem Marsch von Okahandja nach Waterberg Einschaltung mittels Streckenapparats an nachstehenden Orten und Tagen: Omombonde 6.5., Okatjongeama 8.5., bei Okakeva 9.5., Ototundu 11.5., Osire 12.5., Ankunft in Okosongomingo [Farm am Südrand des Waterbergs] 13.5.

Am 14.5. wurde in Okosongomingo eine Feldpoststation mit Brief-, Paket-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr eingerichtet. Bedürfnis für Einführung (des) Postanweisungverkehrs ist nicht vorhanden. Barverkehr daher nicht eingeführt: Privattelegramme und Gespräche werden vom Empfänger usw. eingezogen, Diensttelegramme und Gespräche für die Abteilung von Kleist gestundet. Die (Abteilung?) liegt seit 2.6. an einem Windmotor 15 km nördlich Okosongomingo. Das Lager ist durch Feldkabel an die Leitung angeschlossen. Über die im Lager aufgegebenen Telegramme und geführten Gespräche wird von der Abteilung ein (...) schrieb geführt, der mir täglich zugestellt wird. Die Ursprungstelegramme werden jeden Tag, nachdem sie in das Stundenverzeichnis, das am Monatsende der Abteilung zur Beglaubigung vorgelegt wird, eingetragen sind, gemäß telegr. Verfügung verbrannt.

Unterkunft ist im Farmhaus (Telephonzimmer); für den Bereitschaftsdienst während der Nacht ist neben dem Apparat ein Feldbett aufgeschlagen. Nach beendetem Durchmarsch der Abtlgn Hensel und Saurma mit nachfolgenden Kolonnen wird die F.P. Stat. nach dem Lager der Abteilung von Kleist verlegt. Wegen der Truppenverteilung siehe Skizze.

Der Paketverkehr der F.P. Stat. ist gering, während der Briefverkehr und insbesondere der Telegramm- und Fernsprechverkehr einen ziemlich erheblichen Umfang angenommen haben. Personalverstärkung jedoch vorläufig nicht erforderlich. Der Verkehr mit Abt. Saurma (Stundung der Gebühren usw.) wird durch Otjiwarongo geregelt.

Soweit der Bericht des Feldpostsekretärs. Belege von der FP-Station in Okosongomingo sind nach Auskunft von Dr. Kiepe bisher nicht registriert. So ist auch unklar, was für ein Stempel dort benutzt wurde. Nach einem Telegramm der Feldpoststation an den Feldpostdirektor in Tsumeb vom 19. Juni 1915 ist die Station an diesem Tag oder wenig später nach Osondjache auf halbem Weg zwischen Okosongomingo und Otjiwarongo verlegt worden (Bl. 95), nach einer anderen Angabe bestand sie bis 24.6. in Okosongomingo. 14 Tage später kapitulierte die Schutztruppe.

Quellen:

Zentrales Staatsarchiv Potsdam, Bestand: 47.01 Reichpostministerium, GA 5010. (der Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Archivs).

v. Oelhafen, Hans: Der Feldzug in Südwest 1914/15. Berlin 1923.

Die Wiedergabe des Fotos der Postagentur Rehoboth erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Deutschen Postmuseums Frankfurt am Main. Die FP-Karte in Abb.2 wurde in "Berichte" Nr.61 (S. 1057f.) schon einmal abgebildet, damals allerdings unzutreffend kommentiert.



Die Arbeitsgemeinschaft hat Ernst Einfeldt

in Würdigung seiner 40jährigen Verdienste um die Gemeinschaft und die Kolonialphilatelie zum Ehrenmitglied ernannt.

Düsseldorf, Mai 1991

Kamerun

Kameruner Expeditionspost

Wolfgang Herterich

In den *Berichten* wurde schon mehrfach über die Deutsch-Französischen Grenzexpeditionen zwischen Kamerun und Französisch-Äquatorialafrika geschrieben (SCHREY in Nr. 10, S. 146-148; SCHLIMGEN in Nr. 38, S. 598-601). WERNER AHRENS berichtete über die Deutsch-Englische Yola-Crosschnellen-Grenzexpedition 1908 (Nr. 65, S. 1121f.), die, wie die vorgenannten, der endgültigen Festlegung und Vermessung der Landesgrenzen diente. Nur die Post der Deutsch-Französischen Grenzexpeditionen wurde portofrei befördert. Zum Zeichen der Portofreiheit mußte ein Dienstsiegel abgeschlagen sowie der Vermerk "Libre/Frei – Berner Konferenz § 34" angebracht werden, vgl. *Deutsches Kolonialblatt*, 23. Jg. (1912), S. 900f.

Eine der Deutsch-Französischen Grenzexpeditionen war die *Logone-Pama-Expedition*. Hauptmann Eduard Bartsch war Expeditionsleiter. Die weiteren deutschen Teilnehmer waren Oberleutnant Tiller, Leutnant Ebert, Unterzahlmeister Wedderkopf und Regierungsarzt Dr. Houy (am 21.6.1913 auf der Reise durch einen eingeborenen Diener getötet). Die Expedition verließ Garua am 12.10.1912 und erreichte das zu vermessende Gebiet über Kaitia und Gore nach 30tägigem Marsch. Der zweite Teil der Expedition wurde von Vizefeldwebel Schröder geführt, dem eine aus 645 Trägern bestehende Karawane mit den Expeditionslasten folgte. Hauptmann Bartsch experimentierte mit drahtlosen Längenübertragungen zwischen Duala und der Pama-



Abb. 1: Portofreier Brief von der Logone-Pama-Expedition 1913 mit Dienstsiegel und Portofreiheitsvermerk "Libre" unter Hinweis auf § 34 des Berner Abkommens zwischen Deutschland und Frankreich vom 4.11.1911

Quelle. Es gelang ihm mit einem einfachen Empfängermodell, die exakte Entfernung mit 850 km Luftlinie zu ermitteln (*Deutsches Kolonialblatt* 1913, S. 711ff.).

Der als Beispiel für die verschiedenen Deutsch-Französischen Grenzexpeditionen gezeigte Brief (Abb. 1) wurde an der Pama-Quelle geschrieben und am 7.6.1913 bei der Post in Garua eingeliefert. Er nahm dann den für Post aus Nordkamerun üblichen Weg über den Benue und den Niger durch das englische Nigeria.

Aber es gab natürlich viele frühere Expeditionen in Kamerun. Post von Ihnen ist zumeist nur an den Namen und den Ortsangaben zu erkennen. Die Geschichte dieser Expeditionen ist zugleich die Geschichte der schrittweisen Eroberung der Kolonie. Denn als Kamerun am 14. Juli 1884 durch Reichskommissar Dr. Gustav Nachtigal als Schutzgebiet beansprucht wurde, war nur



Abb. 2: Leutnant v. Spangenberg († 1891)

das Küstengebiet bekannt; das Hinterland war unerschlossen. Die Kolonialverwaltung mußte zunächst die Eingeborenenstämme dort, die verständlicherweise wenig Verständnis dafür zeigten, daß sie von nun an unter deutscher "Schutzherrschaft" stehen sollten, unterwerfen, um an die Erforschung und Erschließung des Landes zu gehen. Heiße Temperaturen bei sehr hoher Luftfeuchtigkeit, Sumpf, zahlreiche Flüsse und wegelose, menschenleere Urwaldgebiete erschwerten den Europäern das Vordringen. Die küstennahen Stämme hatten das Handelsmonopol mit dem Hinterland, an dem sie gut verdienten. Deshalb standen sie den kolonialen Hinterlandexpeditionen meist ablehnend oder feindlich gegenüber und verteidigten ihre Interessen. Kolonialoffiziere, die oft zugleich Forscher, Sammler und Topographen waren, daneben einige Forscher und Kaufleute, erschlossen bis etwa 1905 das Land. Viele von ihnen starben an Tropenkrankheiten wie Malaria und Schwarzwasserfieber oder fielen im Kampf gegen die meist kriegerischen Eingeborenenstämme.

Die Hinterland-Expedition 1889 – 1891

Zu den großen Forschern gehört Dr. E. Zintgraff, der erstmals am 15. Juni 1886 nach Kamerun kam. 1888 gründete er die Barombistation am Elefantensee nahe dem späteren Johann-Albrechtshöhe und unternahm Vorstöße nach Batem, Banjang und Bali. Im April 1889 gründete er die Station Baliburg. Sein langjähriger Begleiter, Hauptmann Zeuner, starb am 23.4.1890 auf der Heimreise in Lagos an Fieber. Die Wahl eines Nachfolgers fiel auf Leutnant von Spangenberg vom 73. Infanterieregiment. Die Expeditionsmittel waren so knapp, daß Spangenberg auf eigene Kosten nach Kamerun reisen mußte. Er erwarb dafür die Anwartschaft auf spätere Anstellung im Kolonialdienst. An der *Hinterland-Expedition*, die Ende November 1889 von der Barombistation startete, nahmen sieben Europäer teil, nämlich Zintgraff, von Spangenberg sowie Carstensen und Huwe. Die Händler Nehber, Tiedt und Caulwell gehörten zu einer gleichzeitigen Handelsexpedition. Am 26.12.1890 startete die Expedition zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen nach Bandeng und Bafut im Kameruner Grasland. Die Expedition mußte sich am 30.12.1890



Abb. 3.: Karte aus Hannover vom 16.12.90 an Ltn. v. Spangenberg, adressiert an die Barombi-Station, "Forschungs-Expedition in Kamerun-Hinterland". Beim Eintreffen der Karte war Spangenberg bereits tot.

zurückziehen, da die vorausgesandten Boten getötet worden waren. In der Absicht, Bandeng zu stürmen und niederzubrennen, wurde am 30.1.1891 wieder von Baliburg abmarschiert. In Bandeng entwickelte sich ein starkes Gefecht; das Dorf wurde erobert. Das hohe Savannengras geriet in Brand. Auf dem Rückmarsch zur Station übertrat Zintgraff ein Bein und mußte zurückbleiben. Träger trugen ihn zur Station zurück; die anderen Expeditionsteilnehmer kamen dort nicht mehr an.

Durch Eingeborene wurde kurz danach die Nachricht verbreitet, daß am gleichen Tag eine großen Zahl von Bandeng- und Bafutkriegern die Expedition umringt, von Spangenberg, Huwe, Tiedt, Nehber sowie 170 eingeborene Träger gespeert oder erschlagen hatten. Die Leichen wurden nach Bandeng geschleppt und ausgestellt. Zintgraff und Caulwell brachten die Nachricht vom Tod der vier Deutschen am 1.3.1891 nach Kamerun (Duala), Carstensen blieb auf der Barombi-Station zurück.

Die Ganzsache aus Hannover vom 16.12.1890 sollte Leutnant Spangenberg auf der Barombistation erreichen (Abb. 3). Sie kam am 11.3.1891 in Kamerun an, erhielt dort den handschriftlichen Vermerk "12/3. zurück nach" sowie einen schwarzen "Retour"-Stempel. Da die Nachricht von Spangenbergs Tod bereits bekannt war, wurde die Karte wahrscheinlich mit demselben Schiff nach Hannover zurückgesandt.

Die Expedition v. Gravenreuth 1891

Nach dem Scheitern der Zintgraff'schen Hinterlandexpedition wurde es auch der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes klar, daß eine Erschließung Kameruns ohne militärische Macht nicht möglich war. Ein erprobter Kolonialoffizier, Karl Freiherr von Gravenreuth, geboren am 12.12.1858 in Augsburg, wurde gewonnen, in Togo eine Polizeitruppe anzuwerben. Der Hauptmann der Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika war von 1885 bis 1888 bei der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft und hatte sich als Verteidiger Bagamoyos gegen Buschiri legendären Ruf als "Löwe von Ostafrika" erworben . 1889 wurde Gravenreuth Chef der Wissmanntruppe in Ostafrika, ehe er dem Ruf nach Westafrika folgte.

Abb. 4.: Karte von der Expedition v. Gravenreuth aus Togo von der Anwerbung eingeborener Soldaten, gestempelt KLEIN-POPO 8.8.91 (Slg. Wenzel)



Abb. 5: Rückseite der Karte oben mit Dienstsiegel der Expedition v. Gravenreuth



Im Juli/August 1891 wurden in Liberia, Togo und Dahomey 400 eingeborene Soldaten angeworben, die später den Stamm der Kameruner Polizeitruppe bilden sollten. Die Vorläufer-Ganzsache aus Klein-Popo (Togo) vom 8.8.1891 (Abb. 5 und 6), geschrieben während der Anwerbung von eingeborenen Soldaten, trägt den einzigen mir bisher bekannt gewordenen Stempel der Kamerun Hinterland Expedition v. Gravenreuth. Empfänger der Ganzsache ist der bekannte Afrikaexperte Geh. Regierungsrat Alexander Freiherr Dr. von Danckelman, geboren am 24.11.1855, der von 1881 bis 1883 Mitglied der Stanley'schen Expedition war, von 1890 bis 1902 als geographischer und wissenschaftlicher Beirat der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes wirkte und sich von 1888 bis 1911 als Herausgeber der Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten betätigte.

Nach Ankunft der Gravenreuth'schen Expedition in Kamerun setzte der stellvertretende Gouverneur Legationsrat von Schuckmann kraft Vollmacht des Reichskanzlers diese als Polizeitruppe zur Befriedung der Kameruner Eingeborenenstämme der Abo und Bakwiri ein. Mit drei farbigen Kompagnien und den Landungsabteilungen der Schiffe *Hyäne* und *Habicht* wurde am 18.10.1891 der Sieg über die Abo errungen. Anschließend ging der Kriegszug gegen die Bakwiri, die am Fuß des Kamerunberges ihre Dörfer hatten. Der Expedition gehörten neben Gravenreuth der stellv. Gouverneur von Schuckmann, die Premierleutnants von Stetten und von Volckamer, die Unteroffiziere Gauzow, Skadok und Held sowie Dr. Preuß, der Leiter des Botanischen Gartens der Regierungsstation Victoria, an.

Am Abend des 16. November 1891 sollte Buea, der Hauptsitz der Bakwiri, gestürmt werden. Aus dem stark befestigten Dorf schlug den Angreifern ein Feuerhagel entgegen, in dem Gravenreuth sowie mehrere eingeborene Soldaten starben, von Stetten und zahlreiche Soldaten schwer verwundet wurden. Die Kraft der Expedition war gebrochen; von Volckamer und Dr. Preuß brachten die schwer angeschlagene Truppe über das Gebirge nach Bibundi, wo das Kanonenboot *Habicht* sie aufnahm und nach Duala (damals "Kamerun" genannt) zurückbrachte. Die Expedition von Gravenreuth endete also, ehe sie ihr Ziel, den Tschadsee im Norden der Kolonie zu erreichen, überhaupt in Angriff nehmen konnte.

Die gescheiterte Tschadsee-Expedition 1892

Als in Berlin die Nachricht vom Tod und dem Scheitern der Gravenreuth'schen Expedition bekannt wurde, reagierte die Kolonialabteilung sofort. Hauptmann Hans von Ramsay, geboren am 18.5.1862 in Tinwalde, Kreis Löbau/Westpreußen, war ein bewährter Kolonialoffizier. Er kam 1886 nach Ostafrika und war zuerst mit Denhardt im Witugebiet. Im Februar 1889 wurde er Offizier der Wissmanntruppe und später von der Kaiserlichen Schutztruppe übernommen. 1890 war er Stationschef von Bagamoyo, 1891 wirkte er als Bezirksamtmann in Lindi.

Während eines Deutschlandurlaubs wurde er Anfang Dezember 1891 nach Berlin gerufen und erhielt dort den Befehl, als Nachfolger des gefallenen von Gravenreuth die sogenannte *Tschadsee-Expedition* durchzuführen. Bedingung war die sofortige Ausreise nach Kamerun. Da



Abb. 6.: Hans v. Ramsay (rechts) mit v. Puttkamer, Gouverneur von Kamerun 1895 – 1906, bei einer Rast im Urwald

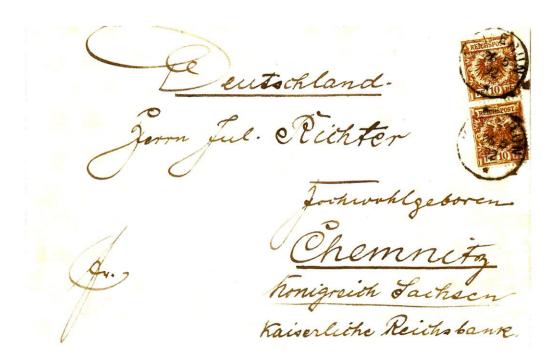


Abb. 7: KAMERUN 26.5.92, Brief von der Expedition 1892, Absender: "v. Ramsay, Kamerun"

Thaterray Namerin

keine deutschen Dampfer fuhren, mit denen Kamerun kurzfristig zu erreichen war, reiste Ramsay mit einem britischen Dampfer über Liverpool und Las Palmas nach Duala, wo er am 20. Januar 1892 ankam. Es bestand zu dieser Zeit noch keine telegrafische Verbindung zwischen Deutschland und Kamerun. Ramsay meldete nach seiner Ankunft dem Kameruner Gouverneur von Zimmerer, daß er von Berlin zum Führer der Tschadsee-Expedition bestimmt sei. Bereits am 27.1.1892 traf er in Edea ein. Die Expedition brach unverzüglich auf, um über Jaunde nach Norden vorzustoßen. Am Mbamfluß legte Ramsay die Balingastation als Sicherung an und ließ Leutnant von Volckamer und Unteroffizier Skadok als Stationsbesatzung zurück.

Ramsay gelangte mit seiner Expedition bis Jaunde, mußte von dort jedoch zum Sanaga nach Edea zurückkehren. Meuternde Söldner und ungeeignete Träger brachten die Entscheidung, die Expedition im August 1892 abzubrechen. Bereits am 27.9.1892 ging auch die Balingastation wieder verloren. Die beiden zurückgebliebenen Deutschen verloren ihr Leben im Kampf gegen die eingeborenen Krieger der Barongo. Das Hinterland blieb weiterhin verschlossen. Ramsay verließ Kamerun wieder. Ramsays Brief ohne Ortsangabe (Abb. 7), frankiert mit 2 x 47 b, Stempel KAMERUN vom 26.5.1892, wurde während der Expedition geschrieben (wahrscheinlich in der Region Jaunde) und gelangte mit Boten nach Kamerun (Duala).

Hans von Ramsay war später noch mehrere Male in Kamerun. 1898–1900 war er bei der Kolonialabteilung und anschließend Generalbevollmächtigter der Gesellschaft *Nordwestkamerun*. 1906/07 vermaß und erforschte er im Auftrag des Reichskolonialamtes das Gebiet der Gesellschaft *Südkamerun*. 1912/13 hatte er die Oberleitung der Deutsch-Französischen Grenzexpedition zur Festlegung der Ostgrenze Kameruns.

Die Wute-Adamaua-Expedition 1898/99



Die Wute-Adamaua-Expedition sollte zur Unterwerfung und Befriedung des Landes dienen und richtete sich gegen den Häuptling und Sklavenräuber Ngilla sowie gegen den Sultan von Tibati. Nach monatelanger Vorbereitung, die der militärischen Ausrüstung mit Geschützen und Munition ebenso diente wie der Versorgung mit Lebensmitteln und Tauschartikeln, schiffte sich die Expedition am 17.12.1898 in Duala auf der Aline Woermann ein, um nach Kribi gebracht zu werden. Zwölf weiße Expeditionsteilnehmer, 265 eingeborene Soldaten, 620 Träger und 150 Boys

9
pentra a a a a a a a a a a a a a a a a a a
The contract of the contract o
Postfarte – Weltpostverein
Carte postale — Union postale universelle
Carte postale — Union postale universelle
Nin malfaufabrill was
aller i Voken
Auer in John Berlin Zerlin Zergangfanfen
13 orlin
Les a not for for
The state of the s
fire my may and
Company and the second of the company of the compan
700 /

Abb. 8: Premierleutnant Nolte

Abb. 9: Karte von Premierleutnant Nolte von der Wute-Adamaua-Expedition, gestempelt KRIBI 12.3.99 (Slg. Clausen)

White addicana. Mailla Statt 18/1 gg
Experition prospection of hald in hour.
The biffs were the thousan-Revalues high half much about thousand his franches house the hours of the hours are a factor of the hours of

Abb. 10: Rückseite der Karte oben, geschrieben in Ngila-Stadt am 18.2.99. Bestellung eines "Armee-Revolvers mit Selbstentlader-Vorrichtung, möglichst leichte Konstruktion".

traten von dort aus den Marsch durch den Urwald an. Die deutschen Teilnehmer waren der Kommandant der Schutztruppe von Kamptz, Premierleutnant Nolte, die Leutnants von Arnim und Buddeberg, der Assistenzarzt Dr. Kercksieck, Büchsenmacher Zimmermann und die Unteroffiziere Jonczyk, Luck, Höpfl, Schmidt, Basner und Sanitäts-Unteroffizier Mackrodt.

Über Bipindihof und Lolodorf wurde nach Jaunde marschiert, wo noch 30 Soldaten der Station Jaunde in die Expedition eingereiht und diese endgültig zusammengestellt wurde. Am 10.1.1899 wurde nach dem Sanaga und Ngilastadt abmarschiert. Nach fünf Marschtagen war man vor der



Abb. 11: Hauptmann Cramer v. Clausbruch

Abb. 12: Kartengruß von Hptm. Cramer v. Clausbruch an seine Eltern aus Ngaundere vom 7.1.02, gestempelt KRIBI 15.2.02

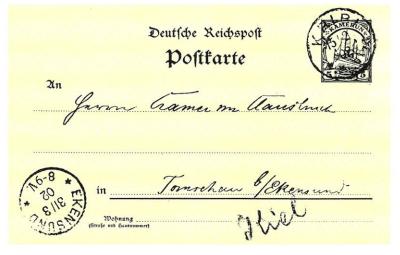


Abb. 13: Rückseite der Karte oben: "Bin auf dem Wege zur Küste von Garua hier angelangt und habe Kompagnie und Station übergeben. Morgen geht es weiter."

Link flower '

Link flower '

Link flower '

Link flower '

Link out for Janguage in Janua

fine augulary ind for Samparguin ind the .

hier interpolare . Morgan greft of againster gr.

printfaillif of at wire not young laidief, tolks

if our others for staffs flowabling afra binder

sinfamely four simple fifteend for Japan

tinfamely for first ind some graphed for

the further grip first such some graphed for

the further some for first indeed to the former of the source o

Stadt. Diese wurde am 15.1.1899 nach einem Gefecht eingenommen. Der Wute-Häuptling Ngilla war drei Tage zuvor auf einem Sklavenraubzug gestorben. Büchsenmacher Zimmermann brachte erhebliche Beute an Elfenbein, Gewehren und Lanzen nach Jaunde und nahm auch Post der Expeditionsteilnehmer dorthin mit. Auf dem Rückmarsch brachte er den Expeditionsteilnehmern die Post von der Küste und damit aus der Heimat nach Ngilastadt.

Am 22.2.1899 brach die Expedition von Ngila nach Tibati auf. Nach achttägigem Marsch durch Grasland und Baumsavanne erreichte man das auf 1.000 Meter Höhe liegende Joko, eine große 200 Hütten zählende Stadt. Nach Beendigung der Expedition wurde dort eine Station eingerichtet. Nach vier Tagen Rast traf die Expedition am 11.3.1899 vor Tibati ein. Der Gegner flüchtete, die Stadt wurde gestürmt. Dabei wurde ein Elfenbeinschatz im Wert von 50.000 Mark gefunden. Premierleutnant Dominik, der bekannteste Kameruner Kolonialoffizier, war in Jaunde zur Expedition gestoßen. Er erhielt vom Kommandeur den Befehl, den Sultan von Ngaundere zu informieren, daß die Expedition Krieg gegen Tibati führe. Nach erfülltem Auftrag kehrte er am 20.3.1899 wieder zurück. Da die Tibatis bei Ngambe im Tikarland ein Kriegslager errichtet hatten, brach die Expedition dorthin auf. Der Gegner ergriff wieder die Flucht. Es wurde daraufhin beschlossen, bei Tibati eine Militärstation zu errichten, deren Kommandant Premierleutnant Nolte wurde. Am 19. April wurde die Expedition aufgeteilt. Während ein Teil der Expedition nach Jaunde zurückkehrte, zog der Kommandeur von Kamptz am 12. Mai nach Joko. Am 25.8.1899 wurde der Sultan von Tibati gefangen. Dies bedeutete die endgültige Unterwerfung dieser Region. Die Expeditionsdauer betrug rund 5 Monate, vom 17.12.1898 bis Ende Mai 1899.

Die von Premierleutnant Nolte am 18.2.1899 in Ngila geschriebene Karte (Abb. 9 und 10) kam mit der von Büchsenmacher Zimmermann beförderten Post zur Küste. Am 12.3.1899, also 28 Tage später, wurde sie in Kribi bei der Post eingeliefert und erreichte ihr Ziel Berlin am 28.4.1899. Der Absender, Premierleutnant (später Oberleutnant) Hermann Nolte, wurde am 1.2.1902 bei der Tschadsee-Expedition in Banjo erstochen.





Abb. 14 (links): Abmarsch einer Expedition von Jaunde. - Abb. 15: Dominik und Haase erreichen Garua.

Die Tschadsee-Expedition 1901/02

Die Tschadsee-Expedition hatte die Aufgabe, endlich die Gebiete der mohammedanischen Sudanneger im Norden der Kolonie in den deutschen Herrschaftsbereich einzubeziehen, nachdem zuvor die Engländer dort das Fulbe-Reich in Adamaua und die Franzosen 1897-1900 die Herrschaft des Rabeh in Bornu niedergeworfen hatten, was man klugerweise abwartete. Die Expedition dauerte von August 1901 bis August 1902; sie wurde vom Kommandeur der Schutztruppe, Oberstleutnant von Pavel, geleitet. Ausgangspunkt waren mehrere Orte; im Verlauf der Expedition wurden die deutschen Teilnehmer teilweise ausgetauscht.

Ein Teil der Expedition startete am 29.8.1901 in Duala und fuhr mit der Pinasse *Pfeil* den Mungofluß bis Mundame hinauf. Von dort wurde nach Johann-Albrechtshöhe marschiert. Dort wurde eine Strafexpedition zusammengestellt, um den Bandengs und Bafuts, die zehn Jahre zuvor die Zintgraff'sche Expedition geschlagen hatten, die militärische Überlegenheit der Deutschen zu demonstrieren. Seit damals hatte kein Deutscher mehr diese Region bereist. Im November 1901 wurden die Bangwa, im Dezember die Bafuts und Bandengs durch die Expedition vernichtend geschlagen. Die Stämme verpflichteten sich, fortan Frieden zu halten und ihr Land für Handelswege zu öffnen. Die zum 1. Januar 1902 zusammengestellte Teilexpedition marschierte im Januar und Februar nach Banjo, wo Oberleutnant Nolte am 1.2. durch den Sultan erstochen worden war.

Ein zweiter Teil der großen Expedition war aus dem Süden abmarschiert und hatte am 20.8.1901 Ngaundere erobert und am 19.11.1901 Garua für Deutschland in Besitz genommen. Hauptmann Rudolf Cramer von Clausbruch war Stationsleiter von Joko und nahm an dieser Expedition teil.

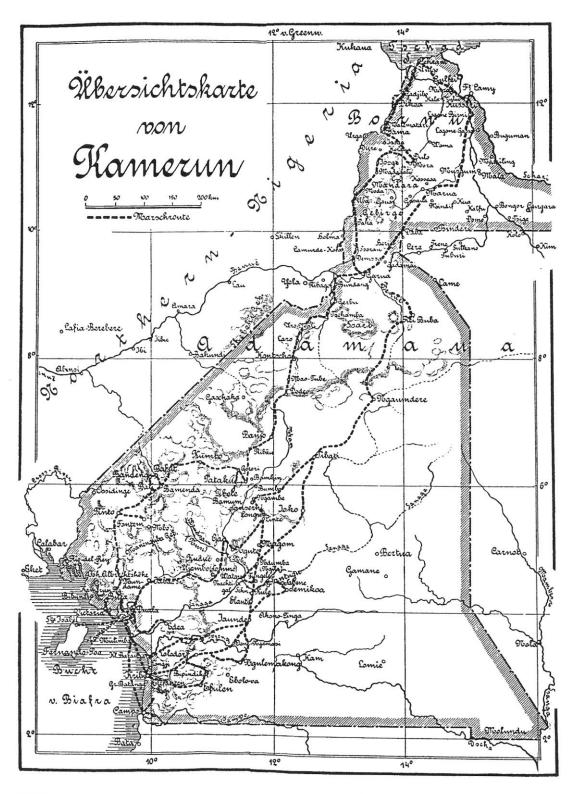




Abb. 17: Tor des Rabeh-Palastes von Dikoa im alten Bornu-Reich am Tschadsee mit Reichsflagge 1902

Er verließ am 13.12.1901 Garua, um zur Station Joko zurückzukehren. Die Karte (Abb. 12 und 13) wurde am 7.1.1902 auf dem Rückmarsch in Ngaundere geschrieben und 34 Tage später bei der Post in Kribi eingeliefert. Cramer von Clausbruch gehörte der Schutztruppe für Kamerun vom 7.5.1900 bis 20.10.1902 an. Er starb am 20.8.1916 im Kriegslazarett Ueskub.

Von Banjo aus marschierte der erste Teil der Expedition über Kontscha nach Garua, wo der neueingesetzte Stationschef Oberleutnant Hans Dominik, der bekannteste Kameruner Kolonialoffizier, die Kameraden empfing. Am 25. März 1902 brachen die Expeditionsteilnehmer nach Norden auf, um 50 Jahre nach dem Forschungsreisenden Barth wieder die Tschadseeländer zu besuchen und in Besitz zu nehmen. Die Expedition bestand aus sieben Europäern, 130 Soldaten und 300 Trägern. Immer wieder waren Kämpfe mit kriegerischen Eingeborenen zu bestehen, ehe Mora erreicht wurde. In Dikoa, dem nächsten Ziel, hatten sich die Franzosen niedergelassen, obwohl es im Deutsch-Kamerun lag. Nach der Zerschlagung des Rabeh-Aufstandes durch Frankreich vom Tschad her hatte Frankreich dort einen Posten installiert, um weiteren räuberischen Banden vorzubeugen. Obwohl dieser Teil des alten Reiches Bornu anerkanntes deutsches Schutzgebiet war, waren bisher keine Deutschen in das Gebiet vorgedrungen. Der Kommandeur einigte sich mit dem französischen Offizier und dem eingeborenen Sultan Sanda dahingehend, daß am 22.4.1902 die deutsche Flagge gehißt und damit das Gebiet auch formell unter deutsche Herrschaft gestellt wurde. Am 30. April 1902 wurde der Marsch nach dem Tschadsee angetreten. Am 2. Mai 1902, 18 Jahre nach der Besitznahme von Kamerun, erreichten die ersten Deutschen den nördlichsten Punkt der Kolonie, den Tschadsee. Von diesem Ereignis zeugt die Karte (Abb. 18 und 19), die Oberleutnant Hans Dominik an diesem Tag dort schrieb. Sie wurde 158 Tage später in Kribi bei der Post eingeliefert.

Deutsche Reichspost

Postfarte

Hwant Clean & d'annes .

Abb. 18: Karte von Oberleutnant Hans Dominik von der Tschadsee-Expedition 1902, gestempelt KRIBI 7.10.02

Cherlotte Charloffen hurg.

14 11. Mohnung

14 12. Mohnung

14 13. Mohnung

14 13. Mohnung

14 33/48 Mohnung

14 33/48 Mohnung

14 33/48 Mohnung

14 30/49 Mohnung

15 30/49 Mohnung

16 30/49 M

Gensval Afrika.

Censval Afrika.

Gensval gefunfammi

Jenifika in alkant Manufammi.

Lawh Aminist.

Abb. 19: Ein historisches Dokument (Rückseite der Karte oben): Gruß von Hans Dominik, geschrieben bei Erreichen des Tschadsees am 2. Mai 1902

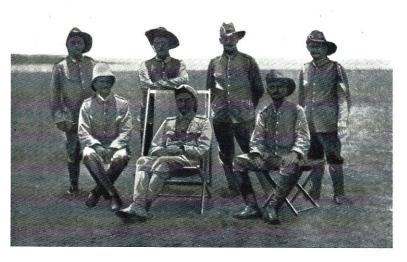


Abb. 20: Gruppenfoto der ersten
Deutschen am
Tschadsee seit der
Besitzergreifung
Kameruns, 2. Mai
1902. Zweiter
von links hinten:
Oberleutnant
Dominik. Vorn in der
Mitte Oberstleutnant
Pavel.

Abb. 21: Brief aus Düsseldorf 25.5.07 an Hauptmann Foerster von der Deutsch-Französischen Grenzkommission für Süd-Kamerun



Mit der erfolgreichen Tschadsee-Expedition waren der Nordwesten und der Norden der Kolonie in Besitz genommen; es folgten nun kleinere Expeditionen im Osten und Süden der Kolonie. Diese waren Handelsexpeditionen oder auch Strafexpeditionen gegen teilweise kannibalistische Stämme im Südosten der Kolonie. Es wurden mit den Nachbarn jedoch auch die Grenzen exakt bestimmt. So wurde 1906 eine Südkamerun-Grenzexpedition eingerichtet, die die Grenzen zum spanischen Rio Muni definierte. Von deutscher Seite nahmen daran die Hauptleute Förster und Engelhardt sowie Oberleutnant Schwarz teil. Die deutsche und die spanische Expedition unter Leitung von Henrique Dalmonte trafen sich an der Nordostecke des spanischen Munigebietes für eine Dauer von mehreren Wochen. Förster kehrte im Juni 1907 nach Deutschland zurück. Der Brief aus Düsseldorf vom 25.5.1907 (Abb. 21) wurde an Hauptmann Förster in Berlin gerichtet, diesem nach Kribi nachgesandt (Rückseite Ankunftsstempel KRIBI 28.6.), ging dann wieder nach Berlin zurück, wo er am 31.7.1907 eintraf und der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes zugeleitet wurde. Nicht zuletzt wegen der Neufestlegung der Grenzen zu den französischen Besitzungen im Abkommen vom 4.11.1911 mußten die Grenzexpeditionen in den Jahren 1912/13 stattfinden, über die eingangs berichtet wurde.

Im Jahr 1914 gab es keine "weißen Flecken" mehr auf den Kameruner Karten. Die friedliche Entwicklung und die wirtschaftliche Nutzung des rund 761.000 qkm großen Landes sollten beginnen. Doch es kam anders – nach dem Vertrag von Versailles wurde Kamerun zwischen England und Frankreich aufgeteilt. Als Bundesrepublik ist Kamerun seit dem 1. Januar 1960 unabhängig.

Quellen:

Amtsblatt für das Schutzgebiet Kamerun. Hrsg. vom Kaiserlichen Gouvernement Buea. Jgg. 1908 – 1913. Beckmann, Walther: Unsere Kolonien und Schutztruppen. Berlin 1934.

Deutschlands Weg zur Kolonialmacht. Herausgegeben von Dr. E. Schultz-Ewerth. Berlin 1934 (daraus Abb. 6 und 17). Dominik, Hans: Kamerun. Sechs Kriegs- und Friedensjahre in deutschen Tropen. Berlin 1901.

Vom Atlantik zum Tschadsee. Kriegs- und Forschungsfahrten in Kamerun. Berlin 1908 (daraus Abb. 8 und 15). Kamerun-Post. Zeitschrift des Vereins ehem. Angehöriger der Kaiserlichen Schutztruppe für Kamerun. Jgg. 1926 – 1932. Strümpell, Kurt: Blätter aus der Geschichte der Schutztruppe für Kamerun. Berlin o.J.

Zimmermann, Oskar: Durch Busch und Steppe vom Campo zum Schari 1892 - 1902. Berlin 1909 (daraus Abb. 14 und 20 und die Karte auf S. 1946).

Zintgraff, Eugen: Nord-Kamerun. Berlin 1895 (daraus Abb. 2).

Kameruner Kriegsgefangenenpost aus Nord-Nigeria

Wolfgang Herterich

Bei den Kämpfen um Garua/Nordkamerun 1915 verteidigte die 3. Kompagnie der Schutztruppe unter Hauptmann Freiherr von Crailsheim und Rügland monatelang die Schanzen vor der Stadt, ehe sich die Deutschen den alliierten Truppen nach schwerem Bombardement am 10. Juni 1915 ergeben mußten. Bei der Kapitulation standen den 37 deutschen und 212 eingeborenen Soldaten 122 Europäer und 1.840 Eingeborene (1.206 Mann englische und 756 Mann französische Truppen) gegenüber. Bei der ehrenvollen Kapitulation wurde vereinbart, daß die Offiziere ihre Degen, die Unteroffiziere ihre Seitenwaffen behalten durften und in englische Gefangenschaft gehen sollten. Dagegen erhoben die Franzosen Einspruch. Elf Deutsche mußten an Frankreich abgegeben werden. Diese wurden mit dem Tod durch Erschießen bedroht und wochenlang den Eingeborenen zur Schau gestellt, ehe sie nach langen Märschen über Lagos in das berüchtigte Lager Abomey in Dahomey gebracht wurden.

Die 26 Deutschen, die in britischer Gefangenschaft verblieben, wurden vom 10. bis 12. Juni 1915 nach Jola am Benue ins benachbarte Nigeria gebracht, wo sie bis zum 9. Juli blieben. Vom 9.7. bis 23.7. reisten die Gefangenen nach Zungeru in Nord-Nigeria. Lagerkommandant in Zungeru war der britische Captain La Chard, der den Deutschen, die in Garua monatelang unter einfachsten Verhältnissen ausgeharrt hatten, ein Grammophon, Bücher, Zeitungen und später auch Geld zur Verfügung stellte. Am 8. August 1915 wurden die Gefangenen nach Lagos abtransportiert, wo sie am 21.8. ankamen. Von Lagos aus wurden die Deutschen mit dem Dampfer *Balmoral* nach Großbritannien gebracht. Drei Wochen später kamen sie in Plymouth an. Dort wurden die Offiziere von den Unteroffizieren getrennt und kamen in das Lager Donington Hall, während die Unteroffiziere nach Southampton gebracht wurden.

Der abgebildete Brief ist der erste, der mir von einem in britischer Gefangenschaft in Nigeria befindlichen Kameruner begegnet ist. Er kommt aus dem Lager Zungeru, stammt also aus der Zeit zwischen dem 23. Juli und 8. August 1915. Er trägt den Durchgangsstempel LAGOS vom 11.8.15, einen einzeiligen Stempel *Passed by Censor* und den Londoner P.C.-Kontrollstempel

Ass. Sergt. Senvarz, Erisoner of War.

Lungeru, Nordern Crovinze Nigeria

Via dagos.

Germany

Sermany

Sermany

Sandersleben Anhalt,

Thulstrake 20

Brief eines Sergeanten der Kameruner Schutztruppe aus dem Gefangenenlager Zungeru im britischen Nord-Nigeria mit Stempel LAGOS 11.8.15 für Kriegsgefangenen-Sendungen. Der Absender, Sergeant Schwarz, gehörte der 3. Kompagnie der Schutztruppe an. Seine Gefangennahme ist im *Deutschen Kolonialblatt* 1916 (S. 16) vermerkt. Schwarz wurde in England in das Lager Southampton gebracht.

Quellen und Literatur:

Herterich, W.: Togo und Kamerun, Kriegsgefangenen- und Interniertenpost 1914–1920. In: Berichte für Kolonialbriefmarken-Sammler Nr. 77/78 (1982), S. 1321–1333.

Namensliste der Angehörigen der Kaiserlichen Schutztruppe für Kamerun und Togo, die im Weltkrieg 1914–18 in alliierte Gefangenschaft gerieten. Zusammengestellt von Wolfgang Herterich, im Selbstverlag 1991.

Maddocks, R.J.: The Anglo-French Campaign in North Kamerun. The Capture of Garua. In: Vorläufer. New Series 51. Surén, Hans: Kampf um Kamerun – Garua. Berlin 1934.

Student, Erich: Kameruns Kampf 1914-16. Berlin 1937.

Eugen Welti

† 4. August 1991

Eugen Welti war ab 1981 als zweiter, ab 1984 als 1. Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft tätig. Bis Ende der 80er Jahre hat er mit Elan und Schaffenskraft die Sache der Gemeinschaft zu seiner eigenen gemacht und zu ihrem hohen Ansehen in der Philatelie beigetragen.

Mit organisatorischem Können und hohem Anspruch an die Perfektion seiner Arbeit hat er die Rundschreiben zu einem völlig neuen Instrument entwickelt. Es war seine Initiative, die Berichte mit farbigen Abbildungen zu versehen. Er hat den Mitgliedern laufend neue Literatur zugänglich gemacht und



viele Projekte gefördert. Dabei war sein eigenwilliger Charakter für die Mitarbeit in der Gemeinschaft fast immer ein Plus. Eine eigene Arbeit über die Truppentransporte nach China, gestützt auf zahlreiche Besuche im Militärarchiv Freiburg, stand vor ihrem Abschluß.

Für sein Engagement und sein unermüdliches Schaffen hat die Arbeitsgemeinschaft Eugen Welti 1984 mit der Dr. Ey-Medaille ausgezeichnet. Sie wird ihm ein ehrendes Angedenken bewahren.

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

Vorsitzender: Fred Geißler, Unten zum Holz 73, 5650 Solingen 1, Tel. 0212 / 593646.

Zweiter Vorsitzender: Eugen Pauls, Rinscheweg 45, 4400 Münster, Tel. 0251 / 214374.

Geschäftsführer: Dr. Hansjürgen Kiepe, Ampferweg 1, 3400 Göttingen, Tel. 0551 / 23362.

Zweiter Geschäftsführer: Dr. Heinz Findeiss, An der Leiten 2, 8165 Fischbachau, Tel. 08028 / 809.

Schatzmeister: Walter Göring, Liszt-Straße 6, 6200 Wiesbaden, Tel 0611 / 521856.

Zweiter Schatzmeister: Wolfgang Willkommen, Oberweg 12, 6368 Bad Vilbel 3, Tel. 06101 / 42662.

Schriftleitung: Dr. Hansjürgen Kiepe

Wallstein Verlag Göttingen





Altestes
Briefmarken-Auktionshaus
Deutschlands

Abschnitt. Coupon. Saun vem Einstsinger abgetrenst werden. Peut être détaché par le destinataire.	7. Kilwa idresse iition.
Beth Gundhurbung de Gale Carabine de La Barrasa d'origine de La Cargine de Ca	Gi-joint Werthangabe Valeur assurés Radnahme Montant du remboursement Rusafi ber Rell-3.nbaltéserflärungen
Name und Wohnung (Nohnert, Straße und Fuskummer) bed Alfinders: Nom et domicle de l'expéditeur:	Nombre de déclarations en douane Mu A fyris H H anger
D. Wit Make	Bestimmungsert) its Collins (Dien de destination) à Bestura (Etrade une foundamment) Haukufenstr 11 ps
	Poids Hoffgewicht Skg Poids Hoff-Leituermerk: Acheminement: Hamberg 2

Deutsch-Ostafrika: Paketkarte aus Kilwa vom 5. 7. 1892 frankiert mit V 37e, 3 × V 47b und 2 × V 50d in unbeschreiblicher Qualität. Ein Los der 273. Köhler-Auktion im Oktober 1991.

HEINRICH KÖHLER

SEIT JAHRZEHNTEN 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