

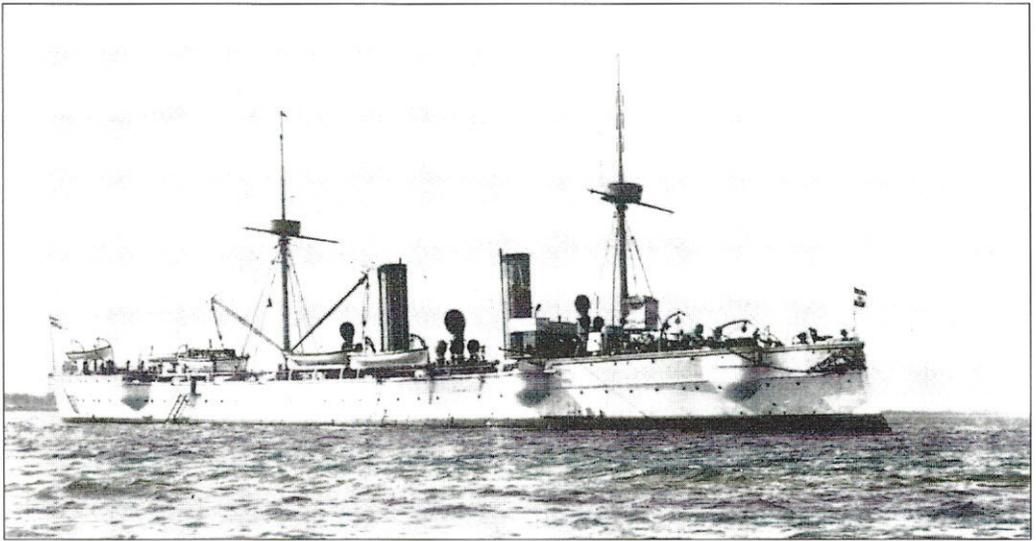


Berichte

FÜR KOLONIALBRIEFMARKEN-
SAMMLER

99 Oktober 1994

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



SMS IRENE bei der Heimkehr im September 1901

Inhaltsverzeichnis

In eigener Sache	2147
Deutsche Post in China	
Die Wilhelmshavener Aufbrauchausgabe (Dr. Klaus Detering)	2148
Auktionsangebote	2148
Fremdverwendungen von Marken der DP China in Deutschland	2150
Frühere Auseinandersetzungen wegen China-Marken mit Stempel Wilhelmshaven oder Münster	2152
Ungereimtheiten in den Darstellungen	2156
Die Dienstordnung für die Marine-Schiffspost	2157
Die Postordnung vom 20. März 1900	2158
Philatelistische Bewertung der „Aufbrauchausgabe“	2160
Zusammenfassung	2161
Quellen- und Literaturverzeichnis	2162
Feldpost 1900/1901. Der Telegrammverkehr mit der Heimat (Willi Dehnert)	2164
Gebühren	2164
Feldtelegramme	2165
Sammeltelegramme	2169
Verschlüsselung	2170
Feldtelegramme in offener Sprache	2170
Telegraphische Verbindungen	2171
Statistik	2173
Quellen- und Literaturverzeichnis	2173
Marshall-Inseln	
Mi. Nr. 1 I, 3 Pfg. Jaluit-Ausgabe (Dr. Friedrich F. Steuer)	2174
Postwege	
Was Durchgangsstempel dritter Länder erzählen (W. Hermann)	2176
(Fortsetzung von S. 2083 und Schluß)	
7. Kamerun	2176
8. Karolinen	2176
9. Kiautschou	2178
10. Marianen	2181
11. Marshall-Inseln	2181
12. Samoa	2182
13. Togo	2186
Quellen- und Literaturverzeichnis	2188
Marken	
Togo – die Farben der 3-Pfg.-Marke, Mi. Nr. 1 (Dr. Friedrich F. Steuer)	2190

Titelbild: SMS IRENE. 1887 auf der Vulkan-Werft in Stettin als Kreuzer II. Klasse gebaut, ab 1899 als Kleiner Kreuzer bezeichnet. Das Schiff verdrängte 4290 t und hatte 365 Mann Besatzung. Es gehörte vom 25. 11. 1894 bis Anfang Juli 1901 zur Ostasiatischen Kreuzer-Division und nahm u.a. am Einsatz zur Annexion Tsing-taus teil, wo es bis zu seiner Heimreise überwiegend stationiert war.

In eigener Sache

Dieses Heft steht nicht unter einem bestimmten Thema wie einige der letzten, sondern es bringt schon länger zur Veröffentlichung anstehende Beiträge, die verschiedene Aspekte unseres Sammelgebietes beleuchten.

Dr. STEUER teilt neuere Erkenntnisse zu den Farben der Togo Mi. Nr. 1 und zu Besonderheiten der Abstempelung bei der Mi. Nr. 1 I der Marshall-Inseln mit.

Willi DEHNERT behandelt den Telegrammverkehr der Feldpost während des Boxer-Krieges und knüpft damit an frühere Veröffentlichungen in den „Berichten“ an (K. H. MEYER, S. 513-520 und S. 568-570).

Wolfgang HERMANN schließt seinen Artikel aus Heft 97 über Durchgangsstempel dritter Länder auf Postsachen aus den deutschen Kolonien ab, aus denen sich die Wege rekonstruieren lassen, die diese Briefe oder Karten genommen haben, und er gibt seiner Darstellung Abbildungen reizvoller Belege bei. Solche Poststücke erzählen Geschichte.

Ein eigener, längerer Beitrag setzt sich kritisch mit der „Wilhelmshavener Aufbrauchausgabe“ auseinander. Das Thema hat eine gewisse Aktualität, nachdem in diesem und im letzten Jahr derartige Fremdverwendungen mehrfach auf Auktionen angeboten und zum Teil zu erstaunlichen Preisen zugeschlagen wurden.

Damit trete ich in den Fußstapfen von Hans-Joachim BLOCK, der in seiner Untersuchung zum ersten „Ponape-Provisorium“ in Heft 95 (S. 1962 ff.) gezeigt hat, daß die meisten dieser „Taifun-Provisorien“ philatelistisch inspiriert sind, keine Bedarfspost darstellen (die es ja auch gibt) und damit minderwertig im Verhältnis zu den Bedarfstücken sind.

Gerade bei Provisorien lohnt es sich, sie von Legenden freizulegen und den Verhältnissen nachzuspüren, die zu ihrer Entstehung führten. Wie oft standen Philatelisten an ihrer Wiege, ohne daß ein Bedarf gegeben war!

Wenn Postagenten in der Südsee (aber auch anderswo) „Provisorien“ herstellten, verstießen sie zwar gegen eindeutige, von der Reichspost festgelegte Dienstvorschriften, hatten aber keine Sanktionen zu befürchten. Sie waren ja keine Beamte, die disziplinarisch belangt werden konnten und auf ihre Laufbahn Rücksicht nehmen mußten, sondern waren nebenamtlich für ein paar hundert Mark im Jahr tätig. Auch zivilrechtlich konnte man ihnen nichts anhaben, weil der Post kein finanzieller Schaden entstanden war.

Anders verhält es sich bei der „Aufbrauchausgabe“ von Wilhelmshaven. Wenn die Geschichte vom Restbestand an China-Marken aus der Marine-Schiffspost des Kleinen Kreuzers IRENE und dem amtlichen Verkauf dieser Marken am Postamt in Wilhelmshaven wahr wäre, hätten nicht nur Marinebeamte, sondern auch Postbeamte in Wilhelmshaven und in Münster gleich mehrfach gegen eindeutige Dienstvorschriften verstoßen. Aber lesen Sie selbst!

Es ist zu hoffen, daß die neueren Forschungsergebnisse Eingang in die Kataloge und Handbücher finden. Weshalb beispielsweise das längst als Mache entlarvte „Kieta-Provisorium“ noch immer im Michel-Katalog als Deutsch-Neuguinea Nr. 20 mitgeführt wird, ist mir unverständlich, zumal jeder Hinweis auf die Wertlosigkeit dieses Machwerks fehlt.

Dr. Klaus Detering

China

Die Wilhelmshavener Aufbrauchausgabe

Einige Gedanken zu in Deutschland verwendeten Marken der Deutschen Post in China

Dr. Klaus Detering

Auktionsangebote

In letzter Zeit boten verschiedene Auktionshäuser Belege mit Marken der Deutschen Post in China an, die im Reichspostgebiet fremdverwendet wurden. So findet sich im Katalog zur 40. Dr.-Heinrich-Wittmann-Auktion (2. bis 4. November 1993 in München) als Los 1553 ein von Münster nach Tsingtau gelaufener Brief, der mit einer 10 Pfennig Germania-Reichspost-Ausgabe mit Aufdruck „China“ frankiert ist. Der Brief ist an den Marine-Oberzahlmeister Schörnich beim III. Seebataillon gerichtet. Die Losbeschreibung lautet:

10 Pfg. Germania mit Aufdruck China „sog. Wilhelmshavener (sic!) Aufbrauchausgabe“ auf tadellosem Kleinformat. Brief. Bedarfsmäßig und zeitgerecht verwendet in „Münster 20. 11. 01“ an den Marine-Oberzahlmeister in Tsingtau, abgefertigt über das Kaiserl. Hauptpostamt Berlin C 1 – Marine-Postbüro mit entspr. rs. Einkreispl. Die Truppentransporte, welche aus China zurückkehrten brachten von dort Marken der Dt. Post mit und lieferten sie ihrem zuständigen Postamt Wilhelmshafen ab. Diese wurden beim dortigen Postamt verkauft u. sowohl hier als auch in Münster aufgebraucht. (Siehe Mi. -Spezial Seite 177, Friedemann-Handbuch Seite 147). Eine bedeutende Rarität!

Das Los wurde mit DM 8000,- ausgerufen. Dieser Ausruf war wohl zu hoch, der Brief blieb unverkauft liegen (Abb. 1).

Ein ähnliches Los wurde unter der Nummer 867 auf der Auktion der Firma Lambrecht & Bahr angeboten, die am 16. und 17. Juni 1993 in Hamburg stattfand. Es wurde folgendermaßen beschrieben:

1903; 10 Pfg. mit steilem Aufdruck „Treptow 30. 06. 03“ nach Stettin (Ank. – ☉), sehr seltene Aufbrauch-Verwendung in Deutschland, wahrscheinlich seltener als die Wilhelmshavener Aufbrauchausgabe.

Dieser mit einer DP China Nr. 3 II freigemachte Brief hat seinen Empfänger, die Handwerkskammer in Stettin, offenbar ohne Beanstandung erreicht, obwohl die Marke zu der Zeit bereits nicht mehr gültig war. Auch dieses Los, das mit DM 2500,- ausgerufen wurde, blieb zunächst liegen. Erst, als die Firma Lambrecht & Bahr den Brief in ihrer Versteigerung vom 6. und 7. Juni 1994 noch einmal zum reduzierten Preis von DM 1000,- anbot, wurde er für DM 950,- zugeschlagen.

Weitere Belege mit Fremdverwendungen von Marken der Deutschen Post in China (DP China) waren bei der Versteigerung der „Fontane“-Sammlung durch die Gebrüder Ehrengut vom 6. bis 9. April 1994 in Hamburg auf dem Markt. Das Los Nr. 4250 war ein Brief, der bereits in den „Berichten für Kolonial-Briefmarken-Sammler“ („Berichte“) auf S. 369 in „Fontanes“ Beitrag zu der weiter unten referierten Diskussion abgebildet ist und hier noch einmal farbig wiedergegeben wird (Abb. 2). Der Katalogautor beschreibt das Los wie folgt:

1901, Wilhelmshavener Aufbrauchausgabe, Marke der Deutschen Post in China 10 Pfg., karmin, aus den Restbeständen des Truppentransporters „S.M.S. Irene“ stammend, der diese und die Postkasse – aus Ostasien kommend – in Wilhelmshaven ablieferte. Vom dortigen Postamt wurden die Marken zu 5 und 10 Pf. amtlich verkauft und hatten im Gebiet der Reichspost volle Frankaturkraft. Die Marke befindet sich auf einem

Abb 1: Der Brief aus der „Fontane“-Sammlung. Frankatur DP China 10 Pf. (Mi. Nr. 17), Stempel Wilhelmshaven 16.11.01, nach Billwärder gerichtet (Ankunftsstempel rückseitig).



Abb 2: Teilabbildung eines in Münster am 20.11.01 gestempelten, mit einer DP China 10 Pf. frankierten Briefes aus der Schörnich-Korrespondenz (Wiedergabe nach dem Katalog zur 40. Wittmann-Auktion).



Bedarfsbrief von „WILHELMSHAVEN 16. 11. 01“ nach Billwärder mit Ankunftsstempel. Der Brief ist in den Dr. Ey-Berichten auf Seite 369 abgebildet und befindet sich in guter Erhaltung. Nur wenige Ganzstücke bekannt. Altsign. Friedemann und gepr. R. Steuer mit neuem Fotoattest, Mi. 10 000.-

Bei einem Ausruf von DM 3000,- erzielte der Brief einen Zuschlag von DM 4300,-. Ebenfalls aus der „Fontane“-Sammlung stammt ein Briefstück mit einer am 13. 10. 01 in Wilhelmshaven gestempelten DM China 20 Pfennig (Mi. Nr. 18), das „Fontane“ in seinem schon genannten Beitrag in den „Berichten“ auf Seite 368 erwähnt. Auch dieses Stück wird als „Wilhelmshavener Aufbrauchsausgabe“ beschrieben. Bei einem Ausruf von DM 2000,- belief sich der Zuschlag sogar auf DM 4500,-!

Fremdverwendungen von Marken der DP China in Deutschland

Mit Fremdverwendungen von Marken der DP China und mit der „Aufbrauchausgabe“ von Wilhelmshaven hatte ich mich vor über 20 Jahren schon einmal beschäftigt. Ich hatte damals die beiden in Abb. 3 bis 6 wiedergegebenen Karten erworben, die offenbar von einem Angehörigen des Ostasiatischen Expeditionskorps stammen.

Der Krieg in China war schon im August 1900 mit der Einnahme von Peking durch die internationalen Expeditionsstreitkräfte praktisch entschieden. Am 12. und 13. Januar 1901 unterzeichneten die chinesischen Prinzen Tsching und Li-hung-tschang das Friedensprotokoll. Zu dieser Zeit standen noch 17 750 deutsche Soldaten in China (1). Sie wurden im Laufe des Jahres 1901 nach und nach wieder in die Heimat transportiert und kamen nach der Landung zur Demobilisierung in verschiedene Lager, u. a. Munster Lager und Lockstedter Lager, von wo die erste meiner beiden Karten abgeschickt wurde.



Abb 3: Adreßseite der Karte aus dem Lockstedter Lager. Poststempel Lockstedter Lager 9.10.01, Ankunftsstempel Halle (Saale) 2. Ankunft 10.10.01.



Abb 4: Bildseite der Karte mit einer Lithographie, die verschiedene Ansichten des Lockstedter Lagers zeigt. Dieses Lager ging aus dem „Preußischen Lager bei Lockstedt“ hervor, das 1867 gegründet wurde, nachdem Schleswig-Holstein preußische Provinz geworden war. Text: Salutem! Tuus miles gloriosus (Ich grüße dich! Dein ruhmreicher Soldat).

Am 31. August 1901 wurde die Feldpostfreiheit aufgehoben, die die in China eingesetzten Truppen seit dem 30. Juli 1900 genossen hatten. Ausgenommen davon waren Soldaten, die sich nach dem 31. August 1901 noch auf dem Transport befanden, und aus China heimgekehrte Rekonvaleszenten, die in verschiedenen Lazaretten lagen, z. B. dem Barackenlazarett Bremerhaven oder dem Lazarett Lamsdorf in Oberschlesien. Für sie dauerte die Feldpostfreiheit vermutlich bis in den November 1901. Diese Angaben verdanke ich Herrn Schlimgen, dem damaligen, inzwischen verstorbenen Schriftleiter der „Berichte“, mit dem ich wegen der Feldpost korrespondierte. Ich meinte nämlich, daß der Absender der Karte vom Lockstedter Lager noch feldpostberechtigt gewesen wäre, so daß er seine Karte gar nicht hätte frankieren müssen.

Herr Schlimgen schrieb mir dazu, er habe von den Lagern, in denen die heimgekehrten Transporte demobilisiert wurden, nur vereinzelt **Feldpost** gesehen, „dagegen tauchen immer wieder Briefe und Karten auf, die mit Marken der Deutschen Post oder von China frankiert sind, die Stempel dieser Orte (Lockstedter Lager, Bremerhaven usw.) tragen...Solche Briefe...beweisen aber nur, wie großzügig man damals war, als man die Marken durchschlüpfen ließ. Erlaubt war es auf keinen Fall, und ich habe auch schon Stücke gesehen, wo man Nachporto verlangt hat.“

Abb 5: Adreßseite der zweiten Karte, ebenfalls mit einer DP China Nr. 17 frankiert. Poststempel Halle-Cröllwitz 15.10.01.

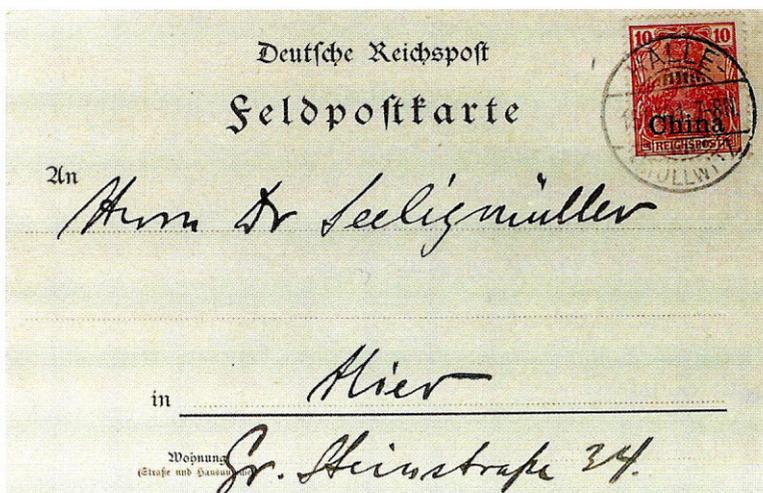


Abb 6: Bildseite dieser Karte, die offenbar aus China mitgebracht wurde. Die chinesische Tuschezeichnung stellt Boxer dar. Der ruhmreiche Krieger meldet sich mit Datum vom 11.10.1901 „gehorsamst zurück!“ Ob auch diese Karte gelaufen ist, läßt sich wegen des fehlenden Ankunftstempels nicht sagen.



Eine Vorstellung meiner beiden Karten in den „Berichten“ unterblieb damals, weil Herr Schlimgen für die kommenden zwei oder drei Hefte schon andere Pläne hatte, so daß ich den Artikel in den USA unterbrachte (2, 3).

Der Kartenschreiber dürfte die von ihm so „aufgebrauchten“ Aufdruckmarken aus China mitgebracht haben. Ob er mit ihrer Verwendung zeigen wollte, welche weite Reise er hinter sich hatte, ob er die Marken der Kuriosität halber auf seine Karten klebte oder ob er eine philatelistische Besonderheit schaffen wollte, steht dahin.

Der Vergleich mit der Verwendung solcher Aufdruckmarken in Wilhelmshaven liegt nahe – wieso sollten Marken mit Poststempel „Wilhelmshaven“ oder „Münster“ sehr hoch bewertet werden, anderswo in Deutschland abgestempelte Marken der DP China aber viel niedriger? Man kann ihnen ja nicht ansehen, wo sie gekauft wurden, ebenso wie man Marken mit den genannten Stempeln ja nicht ansehen kann, ob sie tatsächlich über den Postschalter in Wilhelmshaven gegangen sind oder nicht vielleicht von Heimkehrern stammen, die sie aus China mitgebracht hatten.

Mir scheint es daher gerechtfertigt, die Notiz zur „Wilhelmshavener Aufbrauchausgabe“, auf die die Losbeschreibung des Kataloges zur 40. Wittmann-Auktion sich bezieht, kritisch zu prüfen. An der genannten Stelle im Michel Deutschland-Spezial-Katalog 1993 heißt es dazu:

WILHELMSHAVENER AUFBRAUCHSAUSGABE: Die Truppentransportschiffe, welche aus China heimkehrten, brachten von dort die Marken der Deutschen Post in China Nr. 16 und 17 (5- und 10-Pfg.-Werte) mit und lieferten sie ihrem zuständigen Postamt in Wilhelmshaven ab. Im Sept./Nov. 1901 wurden diese Marken ordnungsgemäß vom dortigen Postamt verkauft.

Michel bewertet die lose Marke mit DM 3000,-, das Ganzstück mit DM 10 000,-, gibt aber nicht an, ob diese Notierung sich nur auf Wilhelmshavener Abstempelung oder auch auf Entwertungen durch andere Postämter bezieht, etwa Münster.

Frühere Auseinandersetzungen wegen China-Marken mit Stempel Wilhelmshaven oder Münster

Die in Wilhelmshaven verkauften Marken sollen aus Restbeständen der Marine-Schiffpost (MSP) des Kleinen Kreuzers IRENE, MSP No. 4, stammen, der nach jahrelangem Aufenthalt in Ostasien am 22. September 1901 nach Wilhelmshaven zurückkehrte. Bald darauf sollen China-Aufdruckmarken an der dortigen Post verkauft worden sein.

Die philatelistische Bewertung der in Wilhelmshaven und Münster abgestempelten Marken wurde bis Anfang der 60er Jahre mehrfach in der Literatur erörtert, u. a. von G. SCHMIDT und F. KALCKHOFF in der DBZ (7), die sie übereinstimmend als „Zufallsstücke“ ansehen und sie in die Rubrik „Curiosa“ einordnen. Besonders eingehend und kontrovers setzten sich bekannte Kolonialphilatelisten mit diesen Fremdverwendungen in den „Berichten“ auseinander. Max MÜNZER greift in Heft 6 der „Berichte“ vom November 1952, S. 81, den Hinweis von FRIEDEMANN in der zweiten Auflage des Handbuchs (4) auf:

Wilhelmshaven. Die Schiffpost eines Militärtransportdampfers war für die Rückreise zu reichlich mit Reichspostmarken, Aufdruck „China“, z. B. zu 5, 10 und 20 Pfennig ausgerüstet worden, so daß die Bestände nicht aufgebraucht wurden. Bei Auflösung der Schiffpost wurden diese China-Marken in **Wilhelmshaven** ans Postamt abgegeben und dort am Postschalter als deutsche Marken mit verkauft. Die Entwertung Wilhelmshaven kommt daher **ordnungsgemäß** auf China-Marken vor, u. zwar vom Oktober und November 1901.

MÜNZER ergänzt die Notiz von FRIEDEMANN insoweit, als er auch Stempeldaten auf in Wilhelmshaven verwendeten China-Marken vom September 1901 meldet. Als Zeugen dafür, daß die besagten China-Marken tatsächlich in Wilhelmshaven an der Post erhältlich gewesen seien, führt er das Mitglied der Arbeitsgemeinschaft, Kapitän Max Fischer, an, der ihm mündlich und

schriftlich bestätigt habe, er selbst habe solche Marken in Wilhelmshaven am Postschalter gekauft. Fischer erklärte auch, wieso es neben den Abstempelungen aus Wilhelmshaven auch in Münster gestempelte China-Marken gibt:

Ein...Marine-Stabszahlmeister Schörnich,...dessen Angehörige in Münster wohnten, sandte von Bord eines in Ostasien befindlichen Schiffes in China erworbene Marken der Dt. Post in China nach Münster an seine Frau mit der Bitte, diese Marken als Frankatur für Briefe an ihn zu verwenden. Das geschah auch, und das Postamt in Münster i./W. hat diese Marken auch anerkannt und abgestempelt. Am Postschalter in Münster i./W. wurden China-Marken jedoch nicht verkauft.

Im Anschluß an die Herren Max MÜNZER und Kapitän Fischer zitiert Dr. EY bezüglich der Verwendung der China-Marken in Münster Victorin RULAND (9), demzufolge die in Münster verwendeten Marken von Wilhelmshaven mitgebracht worden seien. Diese Lesart gewinnt nach Dr. EY durch den Text einer Karte in der großen Briefsammlung von und zur Mühlen an Wahrscheinlichkeit, aus dem hervorgehe, daß die Frau des Oberzahlmeisters Schörnich von Wilhelmshaven nach Münster gefahren sei, um sich vor einer längeren Abwesenheit von ihrer Mutter zu verabschieden.

Dr. EY faßt zusammen: 1) seien China-Marken, mindestens Nr. 16 und 17, ab September 1901 im Postamt Wilhelmshaven, also **amtlich** (Hervorhebung durch mich), verkauft worden, und 2):

Es wäre ein merkwürdiger Zufall, wenn ausgerechnet während der Zeit, während welcher diese Marken am Postschalter in Wilhelmshaven zu haben waren, Herr ...Schörnich solche von Tsingtau aus seiner Gattin gesandt hätte; vielmehr ist der Gedanke naheliegender, daß sich letztere in Wilhelmshaven vor ihrer Abreise nach Münster mit Marken eingedeckt hatte, daß sich also der Stempel Münster i. W. auf der „Wilhelmshavener Aufbrauchsausgabe“ befindet, die ja im ganzen Postgebiet Gültigkeit hatte.

Hier möchte ich Dr. EY gleich zweimal widersprechen:

Zwar sollen nach Zeugenaussagen China-Aufdruckmarken im September, möglicherweise auch noch im Oktober und November 1901 vereinzelt über einen Wilhelmshavener Postschalter gegangen sein. Das besagt aber nicht, daß es sich um einen amtlichen Verkauf gehandelt hat. (Wenn die Abgabe am Postschalter als Beleg für den **amtlichen** Verkauf genügte, müßten ja auch Abstempelungen, die inkorrekte Postbeamte mit rückdatierten Stempeln vornehmen, amtlich sein.)

Unzutreffend ist, daß China-Marken „im ganzen Postgebiet“ (d. h. Reichspostgebiet) „Gültigkeit“ hatten.

Die Diskussion geht auf Seite 97 bis 102 der „Berichte“ weiter: Dr. von WILLMANN weist darauf hin, daß der in Wilhelmshaven „aufgebrauchte“ Restbestand an China-Marken gar nicht von der Marine-Schiffspost stammen könne und (wahrscheinlich) nie existiert habe:

Denn alle bei den China-Transporten verwendeten Schiffe hatten, ebenso wie die Kriegsschiffe und die Reichspostdampfer, bei ihrer Schiffspost nur die unüberdruckten Wertzeichen der Reichspost in Gebrauch...es ist vielleicht nützlich, wenn wir uns daran erinnern, daß der einzige ähnliche Fall, die Verwertung des Schiffspostbestandes des Kreuzers „Königsberg“, durch die Kriegsverhältnisse bedingt war und daß selbst damals trotz des Markenmangels die Marken **nicht an das Publikum** verkauft, sondern **nur im inneren Dienst** verwendet werden durften.

Dr. von WILLMANN führt, wie schon früher in der „Sammler-Lupe“ (10), als weiteres Gegenargument an, daß die Aufdruckmarken wegen des Kurses des chinesischen Dollars um 20 Prozent billiger zu haben gewesen seien, so daß bei amtlicher Billigung einer Frankatur mit Aufdruckmarken im Reichsgebiet „spekulativen Schiebungen Tür und Tor geöffnet“ worden wären, „Schiebungen, wie sie bekanntlich durch die Handstempelaufdrucke von Tientsin verhütet werden sollten.“ Das ist, wie ich finde, ein gewichtiges Argument. Eine Zulassung von China-Marken im Reichspostgebiet hätte im Widerspruch zum sonstigen Verhalten der Reichspost gestanden, die ja immer bemüht war, sich gegen das Ausnutzen von Kursschwankungen zu ihrem

Schaden zu schützen; in diesem Zusammenhang sei auch an die Centimes-Ausgabe der Deutschen Post in der Türkei erinnert.

Dr. von WILLMANN spricht dann auch von „geduldeten Frankaturen“, wenn aus Übersee heimgekehrte Deutsche Briefmarken von den deutschen Kolonien oder Auslandspostämtern aufgebraucht hätten, „**ohne daß es ausdrücklich erlaubt war**“ (Hervorhebung durch mich). Man könne solche Stücke auch „Heimatmitläufer“ nennen.

Dr. EY und Max MÜNZER seien am wichtigsten Punkt, **der Herkunft** der in Wilhelmshaven verkauften Marken, ohne Beweisführung vorübergegangen. Sie hätten einfach FRIEDEMANNs Hypothese vom Restbestand der Marine-Schiffspost eines Truppentransportdampfers übernommen. Es sei leicht nachzuweisen, daß diese Hypothese nicht nur unwahrscheinlich, sondern geradezu unmöglich sei. Somit fehle ihren Schlüssen die Grundlage. Bei kritischer Betrachtung müsse man die Zustimmung (zum amtlichen Charakter der „Aufbrauchausgabe“) versagen.

Nach den Aussagen der Zeitzeugen RULAND und Fischer sei der Verkauf der China-Marken nur für zwei Tage nachgewiesen, so daß die Menge der so verkauften Marken nicht groß gewesen sein könne. (Das wird auch durch die Seltenheit der China-Marken mit Stempel „Wilhelmshaven“ erhärtet).

Dr. EY ließ sich davon aber nicht überzeugen und hielt Dr. von WILLMANN eine dritte Lesart zur Erklärung der Münsteraner Abstempelungen entgegen, für die er sich auf einen Brief von General Lademann an Herrn Ruland vom 10. März 1939 berief. Mit fast gleichem Wortlaut hatte LADEMANN sich auch im „Deutschen Kolonialsammler“ 1939 (11) geäußert, wo er in Deutschland gestempelte Marken der DP China zwar als „philatelistisch interessant“ bezeichnet, die „aber keinesfalls einen größeren Preisaufschlag“ verdienten. Allerdings beurteilt er die Wilhelmshavener Verwendungen anders, weil auch er von einer amtlichen Aufbrauchausgabe ausgeht. Dabei stützt er sich auf einen „Gewährsmann“ (d. h. Schörnich), der sich im Oktober 1901 nach Tsingtau eingeschifft und vor seiner Abreise Folgendes erlebt habe:

Begleitet von seiner Frau, kaufte er vor der Abfahrt am Schalter in Wilhelmshaven Marken, bekam zu seiner Verwunderung China-Marken, nahm mehr und gab sie seiner in ihre Heimat Münster i. W. reisenden Frau mit, die sie auf Briefen an ihn verwendete, zunächst vom Postamt Münster beanstandet, dann nach Klärung erlaubt!

Dr. EY meint weiter, nunmehr lägen genügend Zeugnisse von ehrenwerten Herren mit gutem Ruf vor, durch die der Verkauf der Marken am **amtlichen** Postschalter belegt sei. Wenn man die Summe der am Schalter verkauften Marken bedenke – in einem Fall sogar „etwa einen halben Bogen“ –, werde immerhin keine kleine Menge herauskommen. Was die Herkunft der Marken angehe, so stehe fest, daß sie von SMS IRENE stammten. Dazu bezieht er sich auf zwei Briefe eines früheren Kapitäns z. S. Artelt an Herrn Ruland, einen vom 2. Juni 1938 und einen zweiten vom 5. April 1939, wonach die Marine-Schiffsposten ihre Restbestände dem „derzeitigen Leiter des Militärpostamtes in Wilhelmshaven, einem Herrn Mielenz,“ abzugeben hatten. „Von dieser Stelle zum Postschalter war kein weiter Weg mehr.“

Sicher sei bekannt,

daß bei der Schiffspost nur die unüberdruckten Postwertzeichen der Reichspost in Gebrauch waren...in unserem Falle steht nunmehr aber fest, daß SMS „Irene“ die in Frage stehenden **China-Marken** an Bord hatte und ordnungsgemäß ablieferte. Irgendwo wird SMS „Irene“ diese Marken „gefaßt“ haben, aber sicherlich bei einer amtlichen Stelle, denn sie mußten ja offiziell verbucht werden. Da diese von nunmehr feststehend fünf einwandfreien Herren am Postschalter in Wilhelmshaven gekauft wurden, kann wohl niemand behaupten, daß sie nicht amtlicher Herkunft wären. Es wurden bis jetzt 15 einwandfreie Ganzstücke gemeldet, von denen 8 den Stempel Wilhelmshaven und 7 den Stempel Münster aufweisen.

FRIEDEMANN ist in der zweiten Auflage seines Handbuches (4) bezüglich der Herkunft der in Wilhelmshaven verwendeten China-Marken entgegen seiner sonstigen Art vage. Ihm zufolge war

„die Schiffspost eines Militärtransportdampfers...für die Rückreise zu reichlich mit Reichspostmarken, Aufdruck 'China', ...ausgerüstet worden,“ die dann an das Postamt Wilhelmshaven abgeliefert worden seien. FRIEDEMANN führt keine amtliche Auskunft und keinen Beleg für diese Aussage an. Es scheint, daß er sie von Dister (s. weiter unten) oder anderen mit ihm korrespondierenden Marine-Schiffspost-Spezialisten ohne weitere Prüfung übernommen hat.

Dr. EY unterstellt einfach, es sei SMS IRENE gewesen, das die Marken nach Wilhelmshaven mitgebracht habe – „Irgendwo wird SMS 'Irene' diese Marken 'gefaßt' haben, aber sicherlich bei einer amtlichen Stelle...“

Als Dr. WITTMANN die dritte Auflage des Handbuches von FRIEDEMANN (5) bearbeitete, lag die Diskussion um die in Wilhelmshaven „verausgabten“ Werte noch nicht lange zurück, und er verweist auf die schon referierten Beiträge in den „Berichten“. Er schreibt:

Über die Herkunft dieser Postwertzeichen besteht keine völlige Klarheit... (Es) müssen größere Mengen an das Postamt Wilhelmshaven gelangt sein, als sie zufällig von einzelnen Rückkehrern aus Ostasien denkbar wäre. Die größte Wahrscheinlichkeit hat die Annahme für sich, daß diese Bestände aus der Marine-Schiffspost No. 4 des Kreuzers „Irene“ stammen...

In der vierten Auflage des Handbuches (6) ist dieser Passus noch ergänzt worden:

Die größte Wahrscheinlichkeit hat die Annahme für sich, daß diese **aus den in Shanghai ergänzten** Beständen der Marine-Schiffspost No. 4...stammen... (Hervorhebung durch mich).

Die Quelle für die Information, daß die fraglichen China-Marken in Shanghai „gefaßt“ wurden, gibt Dr. WITTMANN nicht an. Möglicherweise wußte er, daß SMS IRENE während des Boxer-Aufstandes zur Sicherung des Kiautschou-Gebietes in Tsingtau lag (CRÜSEMANN [12], S. 537), wo es keine China-Marken an der Post gab, und erst auf der Heimreise Wusung anlief (CRÜSEMANN, S. 273), wo China-Marken vom deutschen Postamt in Shanghai hätten an Bord kommen können. Aber weshalb hätte SMS IRENE, das ja gleichzeitig oder vielleicht noch früher als unterwegs aufgegebenen Post wieder nach Deutschland kam, noch eine größere Ergänzung seines Markenbestandes und dazu noch vorschriftswidrig vornehmen sollen? Die Notwendigkeit einer solchen Ergänzung lag auch deshalb schon nicht vor, weil für die Besatzungsangehörigen der IRENE während der Heimreise ja noch Feldpostfreiheit bestand, die für sie erst mit der Ankunft des Schiffes in Wilhelmshaven am 22. September 1901 endete. Somit bestand für den größten Teil der Post ohnehin kein Frankaturzwang.

Durch die Diskussion um die Herkunft der China-Marken fühlte „FONTANE“ sich veranlaßt, als weiteren möglichen Käufer einen M. F. Tapken aus Wilhelmshaven zu melden, der als Absender des in Abb. 1 wiedergegebenen Briefes erscheint („Berichte“, S. 368-369). Auf S. 260 der „Berichte“ bildet von RHEINBABEN einen Geschäftsbrief der Fa. Schuchmann, Wilhelmshaven, nach Berlin ab, der mit einer DP China 3 I, nicht mit einer Nr. 17, frankiert ist und, soweit es die Abbildung erkennen läßt, am 25. 9. 01 in Wilhelmshaven abgestempelt wurde.

Obwohl dieser Brief mit einer DP China Nr. 3 I, nicht mit einer Nr. 17, frankiert ist, glaubt „FONTANE“, auch Herrn Schuchmann den bereits genannten fünf einwandfreien Herren als möglichen Käufer zugesellen zu können. Dann wird die Reihe der einwandfreien Herren noch durch einen Franz Müller verlängert, den R. A. KUPSCH auf S. 404 der „Berichte“ als achten Käufer von China-Marken am Wilhelmshavener Schalter meldet: Müller, Soldat im Lazarett in Wilhelmshaven, habe eine Karte an seine Mutter in Stallupönen mit einer China 5 Pfennig Reichspost frankiert, die in Wilhelmshaven mit Stempel vom 1. 10. 01 entwertet worden sei.

Und schließlich legte Helmut Hammer einen mit vier Stück DP China Nr. 18 und einer 25 Pfennig Germania „Reichspost“ (Mi. Nr. 58) frankierten, in Wilhelmshaven am 11. 10. 01 abgestempelten Wertbrief über 1500 Mark nach Nürnberg vor, mit dem „zumindest“ die „amtliche Verwendung“ der China-Marken „in Wilhelmshaven“ bewiesen werde (Abb. auf S. 140 der „Berichte“).

Nun ist auch diesen vier letztgenannten Belegen nicht anzusehen, ob die Absender die China-Marken tatsächlich am Postschalter in Wilhelmshaven gekauft oder ob sie sie aus andere Quelle bekommen haben. Im Falle Müller könnte die Marke aus Ostasien mitgebracht worden sein; vielleicht war der Soldat Müller in China verwundet worden oder hatte sich eine Krankheit zugezogen und war einer der bereits erwähnten Rekonvaleszenten. Der Wertbrief nach Nürnberg war vom Absender freigemacht worden, worauf der von ihm geschriebene Vermerk „Franco!“ hinweist. Über die Herkunft der China-Marken lassen sich nur Mutmaßungen anstellen. Ein Beweis dafür, daß die Marken auf diesen vier Belegen an einem Postschalter in Wilhelmshaven gekauft wurden, steht aus. Auch der Wertbrief ist kein Beweis für die amtliche Verwendung der China-Marken, sondern belegt nur die von Herrn Schliming erwähnte Großzügigkeit der Post.

Im Juli 1954 meldete Herr BRÖNNLE sich zu dem „heiß umstrittenen Thema“ („Berichte“, S. 130-133). Er hatte sich beim Postamt in Wilhelmshaven erkundigt, das aber über keine eigenen Unterlagen mehr verfügte und sich bei seiner Auskunft auf „einen alten Briefmarkensammler und Sachverständigen“, Herrn Georg Dister in Wilhelmshaven, bezog. Nach dessen Angaben

hat der Verkauf der fraglichen Postwertzeichen tatsächlich hier stattgefunden, und zwar aus folgenden Gründen: Um die Jahrhundertwende erhielten alle nach Übersee auslaufenden Schiffe von der Deutschen Reichspost einen festgesetzten Bestand an Postwertzeichen zum Zwecke der Korrespondenz der Besatzung mit den Angehörigen... Hatte das Schiff seine Vorräte unterwegs aufgebraucht, so wurden die Bestände bei der nächsten deutschen Postverwaltung in Übersee aufgefüllt. Diese Wertzeichen tragen den Aufdruck des betreffenden Landes, in dem sie übernommen wurden.

Im Heimathafen wurden nach der Rückreise die Restbestände an die Deutsche Reichspost übergeben, die den weiteren Vertrieb übernahm. Dies konnte ohne Schwierigkeiten erfolgen, da die Wertzeichen ihren vollen Wert behielten....

Danach wird aus einem Brief von Herrn Dister vom 29. Januar 1954 zitiert:

Dem Kommandanten des S.M.S. Irene gingen auf der See die Postwertzeichen aus und da das Schiff in Tsingtau lag, wurden dort der Bedarf...aufgefüllt...hauptsächlich 10-Pfg.-Werte und auch 5-Pfg.-Werte...

Wegen der unvermutet frühen angetretenen Heimreise sei weniger Post angefallen, so daß

das Schiff mit einer großen Menge von Postwertzeichen aus Tsingtau in Wilhelmshaven einlief und diese dann vorschriftsmäßig der Heimatpost wieder abliefern... Nun besaß die Wilhelmshavener Post einen größeren Bestand an China-Aufdruckmarken... So wurden diese am E.-Schalter verkauft. Und so hatte der Marine-Stabszahlmeister Schörnich die China-Aufdruckmarken bei Abgabe eines E-Briefes erworben – ein Freund von mir. – Diese Marken wurden in jeder Menge am Schalter verkauft. Wie mir S. erzählte, hat er gleich 2 Bogen erworben. Und so wurde diese Tatsache auch **im hiesigen Verein – dessen Vorsitzender S. war** – bekannt (Hervorhebung durch mich). S. kam damals ins Reichs-Marineamt und seine Frau, die aus Münster stammt, hat im guten Glauben, daß die Marken, die in Wilhelmshaven Geltung hatten, auch in Münster verwendet werden könnten...

Ungereimtheiten in den Darstellungen

Auf mich machen diese beiden Darstellungen einen recht laienhaften Eindruck, und es sind so viele Ungereimtheiten darin, daß ich mich wundere, wie sie damals das redaktionelle Filter passiert haben:

- Um die Jahrhundertwende erhielten alle nach Übersee auslaufenden Schiffe... usw. Falsch! Nur Schiffe mit Seepost, bei Kriegsschiffen Marine-Schiffspost, wurden mit einem Markenbestand ausgerüstet, ungeachtet des Reiseziels.
- Hatte das Schiff unterwegs seine Vorräte aufgebraucht... usw. Falsch! Die Bestände wurden nicht bei der nächsten deutschen Postverwaltung wiederaufgefüllt, schon gar nicht mit Aufdruckmarken, sondern evtl. nötig werdende Nachlieferungen mußten zu guter Zeit vom für die Heimatstation zuständigen Postamt angefordert werden. Bei Markenmangel war Barfrankierung vorgeschrieben.
- Die Deutsche Reichspost übernahm den weiteren Vertrieb, da die Wertzeichen ihren vollen Wert behielten... usw. Wenn damit der Vertrieb außerhalb des Geltungsbereiches der betr. deutschen Postverwaltung in Übersee gemeint ist, so ist auch dieses falsch.

- Die Berufung auf Herrn Dister kann wohl kaum den amtlichen Vertrieb und die Verwendung der China-Marken in Wilhelmshaven als amtliche „Aufbrauchausgabe“ belegen.

Zum Brief von Herrn Dister:

- Sollte SMS IRENE tatsächlich seinen Markenvorrat in Tsingtau ergänzt haben, wären dort nicht die Wertzeichen der Deutschen Post in China abgegeben worden, sondern Kiautschou-Marken der Schiffszeichnung, die ab Januar 1901 in Tsingtau am Schalter waren, während die fraglichen China-Marken dort nicht geführt wurden.
- Das Schiff kann keine „große“ Mengen an Marken mit Aufdruck bei der Wilhelmshavener Post abgeliefert haben, zumindest ist keine größere Menge an den dortigen Schalter gekommen. Wenn es anders wäre, wären China-Marken mit Entwertung von Wilhelmshaven nicht so selten.
- Neu ist die Angabe, die Marken seien am Einschreibschalter verwendet worden. M. W. ist bisher kein einziges Einschreiben aus Wilhelmshaven bekannt, das mit China-Marken frankiert ist, als nachzuweisende Sendung lediglich der Wertbrief mit der Mischfrankatur.
- Auch Dister erwähnt den Zahlmeister Schörnich als zentrale Figur. Schörnich war Vorsitzender des Briefmarkensammler-Vereins in Wilhelmshaven. Das wirft natürlich ein neues Licht auf die Sache. Schörnich soll, Dister zufolge, sogar zwei Bogen dieser Marken gekauft haben. Auf Frau Schörnich gehen die Verwendungen in Münster zurück.

Max MÜNZER zufolge (7) sollen nur die Marken DP China Nr. 16 und 17 als einwandfrei anzuerkennen sein, weil nur sie am Schalter in Wilhelmshaven erhältlich gewesen seien. Marken der Krone-Adler-Ausgabe mit China-Aufdruck, die in Deutschland verwendet wurden, betrachtet er nur als „durchgeschlüpft“, ob sie nun einen Poststempel von Wilhelmshaven oder von einem anderen Ort tragen.

Die Annahme, die angeblich in Wilhelmshaven im September 1901 verkauften China-Marken stammten aus Beständen des Kleinen Kreuzers IRENE, baut darauf auf, daß nur dieses Schiff im fraglichen Zeitraum, nämlich am 22. September, aus Ostasien nach Wilhelmshaven zurückgekehrt sei. Das ergibt sich aus einem von Dr. EY auf S. 83 der „Berichte“ wiedergegebenen Zitat von RULAND:

...Nach den in der „Marine-Rundschau“...veröffentlichten Schiffsbewegungen der Kriegs- und Transportschiffe ist in der 2. Hälfte September nur der Kreuzer „Irene“ aus Ostasien in Wilhelmshaven eingetroffen. Es kann somit als feststehend angenommen werden...usw. usw.

Diese Annahme von RULAND ist nicht ganz korrekt: SMS IRENE trat zusammen mit SMS GEFI-ON am 22. Juni 1901 von Tsingtau aus die Heimreise an und traf mit ihm zusammen in Wilhelmshaven ein (CRÜSEMANN, S. 138).

Dienstordnung für die Marine-Schiffspost

Gibt schon die Betrachtung der verschiedenen Äußerungen zu der Wilhelmshavener „Aufbrauchausgabe“ Anlaß zu Zweifeln an ihrer Amtlichkeit, so werden diese noch verstärkt, wenn man sich die einschlägigen amtlichen Vorschriften vor Augen hält.

Die **Marine-Schiffspost** wurde 1895 eingeführt (Verfügung des Reichs-Marine-Amtes vom 22. August 1895, abgedruckt bei CRÜSEMANN, S. 54). Für sie bestand eine besondere **Dienstordnung**, in der alle hier wesentlichen Vorgänge geregelt sind.

Ausrüstung mit Postwertzeichen: Als Normalausrüstung einer Marine-Schiffspost war ein Jahresbedarf an Marken vorgesehen, und zwar: 20 Bogen zu 3 Pfg., 100 Bogen zu 5 Pfg., 200 Bogen zu 10 Pfg., 100 Bogen zu 20 Pfg. und 10 Bogen zu 50 Pfg., ferner 5000 Postkarten, 200 Postkarten mit Antwort und 500 Kartenbriefe (CRÜSEMANN, S. 103-104). Diese Angaben spiegeln den Stand von Oktober 1907 wider. Vorher waren keine Marken zu Pfg. im Bestand der Marine-Schiffsposten vorgesehen. Das eben lieferte den Grund zur Schaffung des „Vineta-Provisoriums“).

Beschaffung der Postwertzeichen: Die Schiffskommandos mußten die Postwertzeichen vom Postamt des Stationsstandortes gegen Barzahlung beziehen. Etwa an Bord noch vorhandene Restbestände sollten diese Postämter zurücknehmen (CRÜSEMANN, S. 78). Aus dieser Bestimmung ergibt sich auch, daß der für die Post an Bord verantwortliche Zahlmeister riskierte, auf vorschriftswidrig beschafften Aufdruckmarken sitzenzubleiben, weil das Heimatpostamt ihm diese Marken nicht abnahm, und er für den Differenzbetrag dann einstehen mußte.

Unvorhergesehene Erschöpfung des Markenvorrates: Sollte in einzelnen Fällen der mitgenommene Vorrat an Postwertzeichen nicht für die ganze Dauer der Reise ausreichen, so war die Zusendung eines Nachschusses beim Postamt der Heimatstation zu beantragen (also entweder Wilhelmshaven oder Kiel), das die Zusendung unmittelbar bewirken und den Gegenwert durch die Intendantur auf dem Verrechnungswege einziehen sollte. Solche **Nachbestellungen** sollten so **frühzeitig abgeschickt** werden, daß eine **völlige Erschöpfung des Bestandes vermieden wurde**. Sollten dennoch keine Marken mehr vorhanden sein, war das von der PISA her bekannte Barverfahren vorgeschrieben. Andere Verfahren, etwa das Herstellen von „Aushilfsmarken“ (SMS VINETA!), waren ausdrücklich untersagt (CRÜSEMANN, S. 78-79; Hervorhebungen durch mich. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß der bereits erwähnte Zeuge für den Schalterverkauf der China-Marken in Wilhelmshaven, Kapitän Fischer, 1900 Offizier an Bord SMS VINETA und an der Schaffung des „Provisoriums“ beteiligt war. Wegen der Entstehungsgeschichte des „Provisoriums“ und der sich anschließenden Untersuchung durch das Reichs-Postamt und das Reichs-Marine-Amt vgl. FRIEDEMANN [4], S 389 ff.).

Frankatur von Marine-Schiffpost-Sachen mit Kolonialmarken oder Postwertzeichen der deutschen Postanstalten im Ausland: „Im Betrieb einer Marine-Schiffpost konnten **ausnahmsweise** auch Postsachen zur Beförderung angenommen werden, die mit deutschen Kolonial-Postwertzeichen freigemacht waren. Soweit diese Wertzeichen der Kolonialpostanstalt in dem Hafen entstammten, in welchem das Schiffskommando die in Frage stehende Post abfertigen ließ, waren solche ausreichend freigemachten Postwertzeichen auch im Marine-Post-Bureau bei der Weiterleitung als ausreichend freigemacht anzusehen“ (CRÜSEMANN, S. 655-656; Hervorhebung durch mich).

Die Postordnung vom 20. März 1900

Zur Frage der Anerkennung von China-Marken im Reichspostgebiet gibt die 1901 geltende „Postordnung vom 20. März 1900“ (13) einige Anhaltspunkte. Sie regelt in §50 die „Entrichtung des Portos und der sonstigen Gebühren“ (S. 114). In Abschnitt I heißt es:

Die Postsendungen können, sofern nicht das Gegentheil ausdrücklich bestimmt ist, nach der Wahl des Absenders frankirt oder unfrankirt zur Post eingeliefert werden. Zur Frankirung der durch den Briefkasten einzuliefernden Gegenstände müssen Postwerthzeichen benutzt werden.

Zu diesem Abschnitt gibt es eine erläuternde Fußnote:

Sendungen, die mit Postwerthzeichen einer fremden Postverwaltung frankirt sind, mit Ausnahme der Antwortkarten, sind als unfrankirt zu behandeln; die Werthzeichen sind durch eine daneben zu setzende Ziffer Null (0) als ungültig zu bezeichnen und nicht zu entwerthen. Sind jedoch zu Postkarten nach Bayern bayerische Werthzeichen verwendet... so werden diese mit dem Aufgabestempel entwerthet und es wird auf den Postkarten die Gebühr für unfrankirte Postkarten abzüglich des Betrages der verwendeten Postwerthzeichen ausgeworfen.

Dieser Passus wurde in der Postordnung von 1910 (14) noch etwas erweitert, wobei Beispiele das korrekte Vorgehen verdeutlichen.

So verhielt die Post sich also im Reichspostgebiet bei Sendungen, die mit Briefmarken einer fremden Postverwaltung freigemacht waren: Für sie wurde das doppelte Porto als Nachgebühr erhoben. Lediglich Postsachen, die mit bayerischen Marken frankirt waren, wurden mit dem

einfachen Porto als Nachgebühr belegt. Zu Frankaturen mit Postwertzeichen der deutschen Postanstalten im Ausland oder in den Kolonien sagt die Postordnung nichts, jedoch wurden im Reichspostgebiet aufgegeben, mit solchen Marken freigemachte Sendungen bei korrektem Verfahren mit der üblichen Nachgebühr belegt, also dem Doppelten des Fehlbetrages.

Dieses Vorgehen der Post illustriert eine 5-Pfennig-Ganzsache von Deutsch-Südwestafrika, die 1909 als Ortspostkarte in Chemnitz aufgegeben wurde. Zwar war die Karte durch die Stempelmaschine geschlüpft; gleichwohl erkannte die Post die (auf Pfennig lautende!) Frankatur nicht an, sondern rahmte den ungültigen Wertstempel blau ein und warf den doppelten Betrag des erforderlichen Portos, nämlich 10 Pfennig, als Nachgebühr auf der Karte aus (Abb. 7).

Abb 7: Ganzsache Mi. P 17 von Deutsch-Südwestafrika, am 28.11.1911 als Ortspostkarte in Chemnitz verwendet. Frankatur nicht anerkannt. 10 Pfennig Nachgebühr (Slg. W. Hermann).



Ein ähnlicher Beleg wurde auf der 8. Auktion der Peter F. Harlos KG, Wunstorf (20. November 1993) als Los Nr. 1836 mit DM 50,- ausgerufen. Es handelte sich um eine mit einer Kamerun Mi. Nr. 21 frankierte, 1911 von Berlin nach Magdeburg geschickte Karte, deren Frankatur dort nicht anerkannt wurde. Die Karte erhielt einen roten Stempel „Magdeburg Porto“ und wurde mit 10 Pfennig Nachgebühr belegt.

Die Kolonialpostanstalten und die deutschen Postanstalten im Ausland wurden wie fremde Postverwaltungen behandelt, und es gab keine Übereinkünfte mit ihnen, wie sie im Zusammenhang mit den Postverwaltungen von Bayern und Württemberg existierten. Das mag unter anderem in den zum Reichspostgebiet teilweise unterschiedlichen Währungen begründet gewesen sein. Ein Indiz dafür, daß die Postverwaltungen in den Kolonien und die deutschen Postanstalten im Ausland als eigenständige Verwaltungen angesehen wurden, ergibt sich auch daraus, daß jede Auslandspostverwaltung, ebenso wie die Kolonien, dem Weltpostverein gesondert beitreten mußte – die Unterstellung unter das Reichspostamt bzw. die OPDen Bremen und Hamburg bedeutete nicht automatisch die Zugehörigkeit zum Weltpostverein und damit die Möglichkeit, die günstigen Vereinsportosätze in Anspruch nehmen zu können.

Zur Frankaturgültigkeit sei auch auf die Ausführungen von Dr. WITTMANN in der Neuauflage des Friedemann-Handbuches (5) verwiesen (S. 52-54). Fremdverwendungen waren prinzipiell nicht zugelassen und nur in Gebieten gleicher Währung „ausnahmsweise“ geduldet (wie z. B. die Verwendung von Marken der Marshall-Inseln in Angaur).

Philatelistische Bewertung der „Aufbrauchausgabe“

Wie sind nun nach alledem innerdeutsche Verwendungen von Marken der Deutschen Post in China einzuordnen? Ich meine, es sind vorschriftswidrige Frankaturen, die nur in einer Minderzahl tatsächlichem Bedarf entsprachen, wohl auch in Unkenntnis der einschlägigen Bestimmungen verklebt wurden, die in den allermeisten Fällen aber wohl der Kuriosität halber gebraucht wurden, wenn sie nicht philatelistischer Intention ihr Dasein verdanken. In keinem Fall hatten sie den Charakter einer amtlichen Aufbrauchausgabe.

Ein philatelistisches Interesse ist hinter den Fremdverwendungen in Wilhelmshaven zu vermuten: In den Berichten taucht immer wieder der Marine-Zahlmeister Schörnich auf, der aktiver Philatelist und sogar Vorsitzender des Wilhelmshavener Briefmarkensammlervereins war. (Das Kohl-Handbuch, Deutsches Reich, S. 88, und FRIEDEMANN, a. a. O., S. 392, weisen beide auf Veröffentlichungen von G. Dister über das „Vineta-Provisorium“ hin, der damit wesentlich zur philatelistischen Anerkennung des Provisoriums beitrug. Dister war auch Mitglied dieses Vereins, der Tauschvereinigung „Frisia“.) Die meisten Stücke mit Wilhelmshavener Entwertung und alle in Münster gestempelten Belege gehen auf Schörnich zurück.

Die Berichte über Schörnich sind widersprüchlich. Einmal heißt es, er habe China-Marken aus Ostasien an seine Frau zur Frankatur geschickt; ein andermal, er sei kurz vor seiner Abreise nach Tsingtau mit seiner Frau in Wilhelmshaven auf der Post gewesen, wo er „zu seiner Verwunderung“ China-Marken bekommen und gleich „mehr“ genommen habe, „etwa einen halben Bogen“, schließlich, Schörnichs Freund Dister zufolge, zwei Bogen. Übereinstimmung besteht darin, daß die in Münster gestempelten Marken von Schörnichs Frau verklebt wurden, wobei es anfangs zu Beanstandungen durch die Post in Münster gekommen sein soll. Ob Frau Schörnich die Marken von Wilhelmshaven mitgebracht hatte oder sie von ihrem Mann nach Münster geschickt bekam, muß offenbleiben.

Die Behauptung LADEMANNs, die Post in Münster habe beim Amt in Wilhelmshaven wegen der China-Marken angefragt und nach befriedigender Auskunft auf das Auswerfen einer Nachgebühr verzichtet, ist ganz unwahrscheinlich: Eine so grundsätzliche Frage, wie die Anerkennung von Postwertzeichen aus einem Fremdwährungsgebiet, wäre mit Sicherheit auf den Instanzenweg gebracht und an höchster Stelle, der Generalpostkasse, entschieden worden, aber nicht im direkten Verkehr zwischen nachgeordneten Dienststellen. Aber auch dieses Detail der direkten Anfrage der Post in Münster beim Amt in Wilhelmshaven geht auf Schörnich zurück, von dem LADEMANN vermutlich die drei von ihm erwähnten, in Münster gestempelten Stücke erworben hat. Jedenfalls stammen sie aus der Schörnich-Korrespondenz.

Nach Zeugenaussagen sollen einige wenige China-Marken an zwei Tagen in Wilhelmshaven am Schalter verkauft worden sein, Dister zufolge am Einschreibschalter. Eine Abgabe „in jeder Menge“ kann mit Sicherheit nicht vorgekommen sein, sonst wären Stücke mit Wilhelmshavener Entwertung nicht so selten. Ein amtlicher Verkauf kann es nicht gewesen sein, schon allein deshalb nicht, weil dies allen anderen Postämtern im Reichsgebiet hätte bekanntgegeben werden müssen, um Nachgebühforderungen beim Empfänger oder sonstige Beanstandungen (wie z. B. angeblich in Münster) zu vermeiden.

Wenn nicht philatelistisches Interesse dahintersteckte – eben diesen Fremdverwendungen einen amtlichen Charakter dadurch beizulegen, daß man durch einen befreundeten Postbeamten ein paar solcher Marken über den Schalter verkaufen ließ –, könnte es auch sein, daß ein China-Heimkehrer, der Bogenteile oder vielleicht noch einen ganzen Bogen China-Marken hatte, diese über einen gefälligen Postbeamten versilbern ließ: Zehn Mark waren 1901 viel Geld. Ob tatsächlich jemand die China-Marken damals an den Schalter gebracht hat und auf welchem Wege, läßt sich nicht mehr feststellen. Sicher ist aber, daß dieser angebliche Schalterverkauf nicht korrekt gewesen wäre und daß sich durch ihn der amtliche Charakter der „Aufbrauchausgabe“ nicht

belegen läßt. Sicherlich hat es auch in Wilhelmshaven wie anderswo einzelne, von China-Heimkehrern mitgebrachte China-Marken gegeben, die damit auch in Wilhelmshaven Frankatur-Kuriosa schufen wie andernorts im Reich, z. B. im Lockstedter Lager. So könnte es sich mit der Karte verhalten haben, die der Rekonvaleszent Müller nach Stallupönen schickte. Und wenn eine China-Marke gerade zur Hand war, kam es auch vor, daß die bedarfsmäßig verklebt wurde, wie es wohl der Fall bei dem von Treptow an die Handelskammer in Stettin geschickten Brief war, möglicherweise auch bei dem Brief, den die Wilhelmshavener Firma Tapken nach Billwärder schickte, oder bei dem Wertbrief nach Nürnberg. Den Marken, wie gesagt, kann man nicht ansehen, ob sie an der Post in Wilhelmshaven gekauft wurden oder ob es aus China mitgebrachte Einzelstücke sind.

Daß die Marken von der IRENE stammen sollen, ist ganz unwahrscheinlich. Soweit ich sehen kann, wurde das Schiff erst nach Veröffentlichung der Wilhelmshavener Abstempelung in der zweiten Auflage des Friedemann-Handbuches mit einem „aufzubrauchenden“ Rest-Markenbestand in Verbindung gebracht. Woher FRIEDEMANN diese Information hatte, teilte er nicht mit und gab auch nicht an, ob er sie überprüft hatte.

Schörnich selbst dürfte sich diese Geschichte nicht ausgedacht haben: Als Marine-Zahlmeister mußte er mit den Vorschriften der Marine-Schiffspost vertraut sein, da die Post an Bord von Kriegsschiffen wie von Handelsschiffen mit Seeposteinrichtung vom Zahlmeister wahrgenommen wird. Möglicherweise hat man danach gesucht, welche Truppentransporter FRIEDEMANN bei der Notiz in seinem Handbuch gemeint haben könnte, und ist dabei auf die IRENE als einziges im fraglichen Zeitraum aus Ostasien zurückkehrendes Schiff mit Marine-Schiffspost-Einrichtung gestoßen, das einen evtl. Restbestand an Marken dem Postamt in Wilhelmshaven abzuliefern hatte. (SMS GEFION rechnete mit dem Postamt seiner Heimatstation Kiel ab; das einzige Transportschiff, das in einem noch ungefähr passenden Zeitraum nach Deutschland kam, war der Dampfer RHEIN, der am 9. August 1901 in Bremerhaven festmachte).

Ich kann mir vorstellen, daß der angebliche Schalterverkauf und die Legende vom Restbestand aus der Marine-Schiffspost von SMS IRENE als, wie man heute vielleicht sagen würde, verkaufsfördernde Maßnahmen einzustufen sind: Die Wilhelmshavener Fremdverwendungen sollten „amtlich“ erscheinen und sich dadurch von den Kuriosa abheben, die damals bei den China-Heimkehrern beliebt waren. Aber auch das kann dahingestellt bleiben.

Sicher ist, daß das Ergänzen des Markenvorrats von SMS IRENE mit Postwertzeichen der DP China grob vorschriftswidrig gewesen und für den Zahlmeister mit dem Risiko finanzieller Einbuße behaftet gewesen wäre, vielleicht sogar zu einem Disziplinarverfahren geführt hätte. Die Dienstordnung für Marine-Schiffsposten ist da eindeutig. Zudem müßten, hätte es denn eine solche vorschriftswidrige Auffüllung des Markenbestandes gegeben (wozu wegen der Feldpostfreiheit keine Notwendigkeit gegeben war, jedenfalls nicht für 5- und 10-Pfennig-Marken), mit China-Marken frankierte Belege, mit MSP-Stempel No. 4 zwischen Februar und September 1901 entwertet, existieren. Ein solcher Beleg ist mir noch nicht zu Gesicht bekommen, obwohl ich seit über 20 Jahren auf entsprechende Angebote achte, ebenso wie auf Mitteilungen in der Literatur.

Zusammenfassung

In Tabelle I habe ich die Behauptungen, die den amtlichen Charakter der „Aufbrauchausgabe“ belegen sollen, den Gegenargumenten gegenübergestellt. In der mittleren Spalte habe ich aufgeführt, ob es für die Behauptungen einen objektiven Beleg oder Beweis gibt. Das ist für keine der von Schörnich, Dister, Fischer oder anderen aufgestellten Behauptungen der Fall. Die Legende vom Restbestand an China-Marken, den SMS IRENE (oder überhaupt ein anderes Kriegsschiff) dem Postamt in Wilhelmshaven abgeliefert haben soll, ist nicht stichhaltig, wie auch der

Schalterverkauf von China-Marken an diesem Postamt, wenn es ihn denn tatsächlich gegeben hätte, nicht amtlich gewesen wäre.

Damit sind auch die in Wilhelmshaven und Münster gestempelten Marken der DP China wie die anderen geduldeten Fremdverwendungen anzusehen. Sie sind, wie KALCKHOFF und MÜNZER schreiben, als durchgeschlüpft zu betrachten und verdienen keine höhere Bewertung als andere derart von der Post tolerierte unvorschriftsmäßige Frankaturen. Die Preisansätze im Michel-Katalog und im Handbuch von Friedemann/Wittmann entsprechen auf keinen Fall dem philatelistischen Wert dieser Stücke: Die Legende von der „Aufbrauchausgabe“ ist von interessierten Philatelisten gewoben worden und diente nach heutigem Wissensstand dazu, den in Wilhelmshaven und Münster gebrauchten Stücken den Schein der Amtlichkeit zu verleihen, um sie von den damals nicht seltenen Frankatur-Kuriosa abzuheben und sie höher bewerten zu können. Daran ändert nichts, daß dieser Legende auch bekannte Kolonialphilatelisten zum Opfer gefallen sind, weil sie gutgläubig waren und die einschlägigen postalischen Vorschriften bei ihrer Beurteilung nicht heranzogen.

Ich danke den Herren Dr. Kiepe und Hermann für kritische Anmerkungen und wertvolle Hinweise. Den Herren Dr. Lantelme, Lambrecht & Bahr und Gebr. Ehrengut danke ich für die freundliche Genehmigung, ihre Kataloge für diesen Artikel beziehen zu dürfen. Besonders danke ich den Herren Gebr. Ehrengut für die Überlassung des Original-Diapositives des Briefes aus der „Fontane“-Sammlung. Für die freundliche Genehmigung, das Foto von SMS IRENE aus dem Werk von H. Hildebrand, A. Röhr und H.-O. Steinmetz „Die deutschen Kriegsschiffe“ für diesen Artikel verwenden zu dürfen, danke ich dem Verlag Koehler/Mittler in Herford.

Quellen- und Literaturverzeichnis

1. TANERA, C. *Deutschlands Kämpfe in Ostasien*. Berlin o. J., S. 234
2. Detering, Klaus. *Reichspost Stamps With „China“ Overprint Sold in Germany*. In: *Vorläufer* No. 10, June 1974. Col. Wilbur E. Davis, Editor, Wilmington, Delaware
3. Nachdruck von 2. in *German Postal Specialist*, Vol. XXVI, No. 1, January, 1975. George A. Blizil, Editor, Holywood, Florida
4. Friedemann, Albert. *Die Postwertzeichen und Entwertungen der Postanstalten in den Schutzgebieten und im Auslande*. Zweite Auflage. Leipzig 1921, S. 273, S. 389 ff., S. 392
5. Friedemann, Albert / Wittmann, Heinrich. *Die Postwertzeichen und Entwertungen der deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Auslande*. 3. Auflage, München 1967, Teil China, S. 28 und 29.
6. Dasselbe, 4. Auflage, München 1988, S. 146 und 147
7. Münzer, Max. *Deutsche Auslandspost und Kolonien – was darüber nicht im Katalog steht*. Zweite Auflage. Neue Schriftenreihe der Poststempelgilde „Rhein-Donau“, Heft Nr. 6, Moers 1953, S. 14
8. Kalckhoff, Franz. *Entdeckung Darwin und Wilhelmshaven-China-Aufdruck*. *Deutsche Zeitung für Briefmarkenkunde*, 1953, S. 771
9. Ruland, Victorin. *Fast unbekannte Freimarken des Deutschen Reiches*. *Philatelistische Nachrichten, Mitteilungsblatt des LV Hamburg/Schleswig-Holstein* vom 20. April 1948
10. von Willmann, Erich. *Zur Wilhelmshavener Aufbrauchausgabe*. *Die Sammler-Lupe*, 1955, S. 49
11. Lademann, Friedbert. *Marken der deutschen Post in China ordnungsgemäß in der Heimat verwendet*. *Der Deutsche Kolonialsammler in: Die Post*, 1939, S. 81
12. Crüsemann, Friedrich. *Deutsche Marine-Schiffspost. Handbuch und Stempelkatalog*. Poststempelgilde „Rhein-Donau“, Düsseldorf 1958 – 1962
13. *Allgemeine Dienst-Anweisung für Post und Telegraphie*. Mit Genehmigung des Reichs-Postamts. Abschnitt V. Abteilung 1. Postordnung vom 20. März 1900 mit Ausführungsbestimmungen. Berlin 1901, S. 114
14. Dasselbe, Ausgabe 1910, S. 141-142
15. *Berichte für Kolonialbriefmarken-Sammler*, S. 81 ff, 97-102, S. 128-133, S. 140, S. 260, S. 368-369, S. 404.
16. *Michel Deutschland-Spezial-Katalog* 1993, München 1993, S. 177
17. *Kohl-Briefmarken-Handbuch, Nachdruck der von Herbert Munk bearbeiteten 11. Auflage: Deutsches Reich 1872-1925*, Düsseldorf 1974, S. 88

Behauptung	Beweis	Gegenargument
Ergänzung des Markenbestandes von SMS IRENE während der Liegezeit in Tsingtau (Aussage Dister).	Liegt nicht vor	Schon deshalb unwahrscheinlich, weil im fraglichen Zeitraum in Tsingtau Kiautschou-Marken am Schalter waren.
Ergänzung des Markenbestandes von SMS IRENE auf der Heimreise in Shanghai (Friedemann/Wittmann, 4. Auflage).	Liegt nicht vor	Eine solche Ergänzung wäre gegen die Dienstordnung für Marine-Schiffposten gewesen. Es lag auch keine Notwendigkeit vor, weil die Besatzung noch Feldpostfreiheit genoß. Es ist fraglich, ob der Zahlmeister China-Marken, von denen er befürchten mußte, daß das Postamt in Wilhelmshaven sie ihm nicht vergüten würde, überhaupt gekauft hätte. Es liegen auch keine entsprechenden Belege der MSP No. 4 vor.
Vereinnahmung der Restbestände der MSP No. 4 durch das „Militärpostamt“ in Wilhelmshaven, die von dort an den Schalter gekommen sein sollen (Artelt, zitiert bei Ruland).	Liegt nicht vor	Unter „Militärpostamt“ ist wohl die Abrechnungsstelle für Marine-Schiffposten beim Postamt Wilhelmshaven zu verstehen. Daß die China-Marken von dort zum Schalterverkauf gekommen sein sollen, ist ganz unwahrscheinlich, da zurückgegebene Marken aus einem Fremdwährungsland mit dem Reichpostamt (Generalpostkasse) hätten abgerechnet werden müssen.
Amtlicher Verkauf über den Postschalter in Wilhelmshaven (Dister: Einschreibschalter. Aussage Schörnich zitiert bei Lademann, Aussagen Fischer und Dister zitiert von Münzer bzw. Brönnle bei Ey).	Liegt nicht vor	Selbst wenn es einen vorschriftswidrigen Schalterverkauf gegeben hätte, wäre er nicht amtlich gewesen: - Andernfalls hätten alle Postanstalten im Reich zur Vermeidung von Nachgebührrforderungen verständigt werden müssen; - hätte das Währungsgefälle ausgenutzt werden können, wovor die Post sich durch den Aufdruck gerade zu schützen versuchte. Die Amtlichkeitsklärung wäre dem Postinteresse gerade entgegengesetzt gewesen. - Es fehlt jeglicher amtliche Beleg - Die zitierten Zeugen Schörnich, Dister und Fischer waren alle aktive Philatelisten in der „Frisia“. Sie spielten eine Rolle auch bei der Schaffung bzw. philatelistischen Anerkennung des „Vineta-Provisoriums“.
Anerkennung der Fremdverwendung in Münster nach Rücksprache des dortigen Postamtes mit dem Postamt in Wilhelmshaven und „Klärung“ des amtlichen Charakters der Frankatur (Aussage Schörnich, zitiert bei Lademann).	Liegt nicht vor	Unglaublich, daß „Klärung“ durch direkten Kontakt erfolgt sein soll. Wenn es in Münster Zweifel gegeben hätte, wäre die Klärung auf dem Instanzenweg erfolgt, bei der Wichtigkeit (Fremdwährung) höchstwahrscheinlich durch das Reichspostamt.

Tabelle I. Zusammenstellung von Behauptungen, die die Amtlichkeit der „Aufbrauchausgabe“ belegen sollen, und der Argumente, die hauptsächlich gegen sie sprechen.

Feldpost 1900/1901. Der Telegrammverkehr mit der Heimat

Willi Dehnert

Zur Zeit des Boxeraufstandes kannte man keine Luftpost, und die im Bau befindliche Transsibirische Eisenbahn nahm erst im Oktober 1903 ihren durchgehenden Betrieb auf. Somit war der Seeweg die einzige Möglichkeit für die Beförderung der Brief- und Paketpost. Die durchschnittliche Beförderungsdauer von Shanghai nach Deutschland betrug 36 Tage, von Tientsin oder Peking 40 Tage. Bei ungünstigen Abgängen der Postdampfer konnte die Sendung auch 50 Tage unterwegs sein. Das heißt, daß die Antwort auf ein Schreiben unter den günstigsten Umständen frühestens nach zehn Wochen eintraf.

Dringende Nachrichten konnten aber auch telegraphisch übermittelt werden. Da die tarifmäßige Wortgebühr hierfür 5,75 Mark betrug, vereinbarte das Reichs-Postamt mit den beteiligten Kabelgesellschaften die Beförderung von Telegrammen in verabredeter Sprache zu einem günstigen Tarif. Um die Adresse plus Text auf ein einziges Wort zu reduzieren, erstellte das Reichs-Postamt einen Schlüssel für Feldtelegramme, der unter fortlaufenden Nummern 100 verschiedene (den Kriegsverhältnissen entsprechende) Nachrichten in privater Angelegenheit enthielt.

Als „Feldtelegramme“ wurden nur die in dem Schlüssel zusammengestellten Nachrichten zugelassen. Sie konnten von dem Absender nur an eine bestimmte, dem Haupt-Telegraphenamts in Berlin im voraus bezeichnete Person in der Heimat gerichtet werden. Zur Auflieferung waren alle nach Ostasien entsandten Angehörigen des deutschen Landesheeres und der Marine befugt. Es war den ausreisenden wie den heimkehrenden Truppen gestattet, in Colombo und Singapore eine telegraphische Nachricht nach der Heimat unter Benutzung des Schlüssels aufzugeben.

Die Gebühr für ein Feldtelegramm betrug, sofern dieses nach dem Schlüssel abgefaßt war:

Telegramme im Verkehr von

Colombo	Singapore	China und Japan	
nach der Heimat			
Mark	Mark	Mark	
4,-	5,-	6,-	für Offiziere und im Offiziersrang stehende Beamte
2,-	2,50	3,-	für alle übrigen Militärpersonen

Die Gebühren für Mannschaftsdienstgrade waren auf die Hälfte der tatsächlichen ermäßigt. Die andere Hälfte trug die Militärbehörde. Außerdem übernahm die Kriegskasse in 43 im Schlüssel besonders bezeichneten Fällen die Kosten. Die Voraussetzung für diese Vergünstigung mußte von dem zuständigen Vorgesetzten bestätigt werden. Die erhobenen Gebühren waren der Militärkasse zuzuführen, welche andererseits alle Ausgaben zu tragen hatte, die für die Beförderung und etwaige Berichtungen und dergleichen anfielen.

Telegrammformulare konnten bei den Truppenteilen oder den Feld- und Schiffspostanstalten bezogen werden. Wurde eine Gebühr erhoben, mußte diese auf der Rückseite des Telegramms in Freimarken verrechnet werden. Bei Bareinzahlung wegen fehlender Wertzeichen war dies auf der Rückseite zu vermerken. Die Originalgröße der Formulare beträgt etwa 117 x 78 mm. Drei solcher Feldtelegramme (FT) sind in Abb. 1-6 wiedergegeben.

Abb 1: Offiziers-FT, das 5 Mark Gebühren kostete. Für diese Summe wurden mangels höherer Werte 25 Marken à 20 Pfennig auf der Rückseite verklebt. Da der Platz nicht reichte, fügte die aufnehmende Marine-Schiffspost No. 72 (Dampfer CREFELD) noch ein größeres Blatt an. Der Absender gehörte zur Serie „C“ und hatte die Telegraphen- Nr. 1863. Die Nachricht 07 besagte: „Befinden fortgesetzt gut. Gruß.“

Baar bezahlt: *5 M.* Marken unseitig. *905*

Feldtelegramm.

Serie	Telegraphen-Nummer	Nummer der Nachricht
<i>C.</i>	<i>1863</i>	<i>07</i>

Absender: *Fuhrmann*
Leitw. 2. Inf. 9.

Recht deutlich schreiben!

Abb 2: Rückseite des FT von Abb 1.



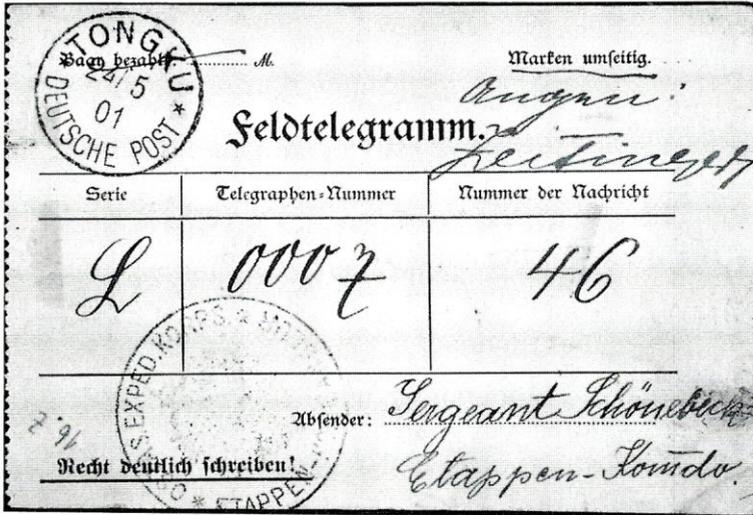


Abb 3: FT eines Mannschaftsdienstgrades mit 6 Wertzeichen China Nr. 6 II à 50 Pfg. = 3 Mark frankiert, aufgeliefert am 24.5.1901. Der Absender gehörte zur Serie „L“ und hatte die Telegraphen-Nr. 0007. Die Nachricht 46 besagte: „Herzlichen Glückwunsch und Gruß.“

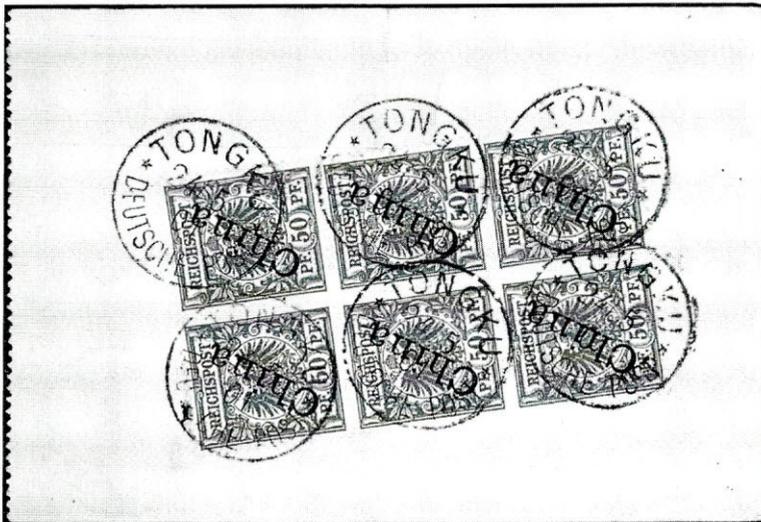


Abb 4: Rückseite des Telegramms von Abb. 3

Die bei den Einheiten aufgelieferten Feldtelegramme wurden nach Entwertung der Marken durch die Feldpoststationen unter Umschlag eingeschrieben an die deutsche Postanstalt überwiesen, die am besten in der Lage war, sie bei einer öffentlichen Telegraphenanstalt aufzuliefern. Die für die Übergabe an die Telegraphenanstalt zuständige Postanstalt sammelte zunächst die eingehenden Formulare – bis etwa 20 Stück – und arbeitete diese zu einem Sammeltelegramm in verabredeter Sprache um. Auch weniger als 20 Stück durften nicht länger als 24 Stunden liegen bleiben. Es lagen z. B. folgende Telegramme vor:

Serie	Telegraphen-Nr.	Nachricht-Nr.
B	1583	18
B	0087	55
L	2013	19
N	1761	63
W	0008	59

Abb 5: Offiziers-FT mit 2 Petschlii-Wertzeichen à 3 Mark = 6 Mark frankiert. Bar bezahlt hieß: Bei Auflieferung – wahrscheinlich bei der Truppe – standen keine Briefmarken zur Verfügung. Diese wurden erst bei der Feldpoststation Nr. 7 am 12.2.1901 aufgebracht und entwertet. Der Absender gehörte zur Serie „A“ und hatte die Telegrafen-Nr. 0203. Die Nachricht 07 besagte: „Befinden fortgesetzt gut. Gruß.“

Bar bezahlt: M.

Marken umseitig

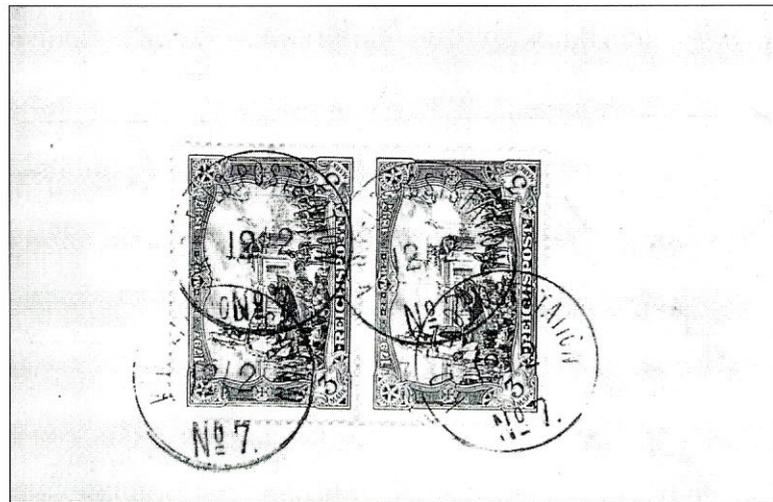
Seldtelegramm.

Serie	Telegraphen-Nummer	Nummer der Nachricht
A	0203	07

Absender: F. von Pechmann
 Leutnant im 4. ostas. Infanterie Regiment

Recht deutlich schreiben!

Abb 6: Rückseite des Telegramms von Abb. 5



Zuerst zog man die einzelnen Telegramme zusammen:

B 158 318 008 755 L 201 319
 N 176 163 W 000 859

Für jeden Serienbuchstaben und für jede sechsstellige Zahl mußte jetzt das entsprechende Stichwort eingesetzt werden. Das „Amtliche Wörterbuch für die Abfassung der Telegramme in verabredeter Sprache“ (Bern 1894) umfaßte etwa 212 000 Wörter, die auch hier zur Anwendung kamen. Bei gleichen Serienbuchstaben wurde das Stichwort nur einmal vorangesetzt. Nach dem ersten Serienstichwort kam das Wort Berlin. Und so war das Sammeltelegramm verkehrsfähig:

Bambara¹⁾ Berlin
 Puzzling Agnituræ Lothario Unendeared
 Weltuhr Abducing Native Skipolla

1) Siehe Verzeichnis der Serienstichwörter Abb. 10



Abb 7: Sechs-Mark-Frankaturen auf Abschnitten von Offizierstelegrammen. Links: Entwertet am 16.3.1901 bei der Feldpoststation Nr. 7 in Paotingfu.
Rechts: Entwertet am 19.7.1901 bei der Feldpoststation Nr. 9 in Peithaho.

Schon vor der Abreise nach Ostasien hatten die Truppenteile Listen zu erstellen, in denen die zur Auflieferung von Feldtelegrammen befugten Personen einzeln benannt und durch einen Buchstaben und eine vierstellige Nummer (z. B. H 0237) besonders bezeichnet wurden. Der Buchstabe stand für die Serie. Jede Serie umfaßte höchstens 2100 Personen, die untereinander durch die Telegraphennummern (0001-2100) unterschieden wurden. Die Serien A bis O waren dem Landheer, die Serien P bis Z der Marine zugewiesen.

In den Listen waren ferner die Adressaten eingetragen, an die das Telegramm bestellt, und die Unterschrift, mit der es versehen werden sollte. Eine Liste erhielt das Haupt-Telegraphenamt in Berlin; die Zweitausführung behielt der entsprechende Truppenteil. Jeder Soldat bekam seinen Serienbuchstaben und die Nummer im Soldbuch vermerkt. Außerdem erhielt er ein kleines Heft mit Hinweisen zum Gebrauch des Telegraphenschlüssels.

Die zu einem Sammeltelegramm umgeschriebenen und somit für den Übersendungsverkehr erledigten Telegramme wurden in der Reihenfolge der Zusammenstellung numeriert und unter vorgedrucktem Umschlag (Abb. 8) an das deutsche Postamt Tsingtau überwiesen. Dort behielt man die Telegramme für den Fall etwaiger Rückfragen 14 Tage und übersandte sie an das Haupttelegraphenamt Berlin, wo sie, wie die übrigen erledigten internationalen Belege, nach der vorgeschriebenen Aufbewahrungsfrist unter Aufsicht vernichtet wurden. Heute noch in Sammlerhand existierende Stücke können nur bei der Lagerung oder Vernichtung abgezweigt worden sein.

Nach Eingang der Sammeltelegramme im Haupttelegraphenamt Berlin mußten diese sogleich von der Sonderstelle nach dem „Amtlichen Wörterbuch“ und dem „Feldtelegramm-Schlüssel“ entschlüsselt werden. Jetzt konnte ein Telegramm in offener Sprache verfaßt und an den in den vorliegenden Listen eingetragenen Adressaten (Abb. 9) telegraphisch übermittelt werden. Die ausgefertigten Feldtelegramme erhielten in Berlin die Kopfbezeichnung „Fe.“, die bei der Wortzählung nicht berücksichtigt wurde. In der für den Empfänger bestimmten Ausfertigung hatte die Bestimmungs-Telegraphenanstalt das Kurzzeichen durch „Feldtelegramm“ zu ersetzen.

Abb 8: Umschlag zur Aufnahme erledigter Telegramme.

Vorderseite

An

das Kaiserlich Deutsche Postamt

in

Tel.-Sache. **Zingtau.**

Rückseite

Hierin Stück Feldtelegramme.
 Zusammengesetzt und übertragen von der
 Feld- Postanstalt

Sammeltelegramm aufgeliefert bei der Telegraphen-Anstalt
 in am 1900 Uhr Min.

Gebühr für das Sammeltelegramm: M Pf.
 für die Gebührenquittung: Pf.
 Gebucht unter Nr.

Letztes Wort des Sammeltelegramms: _____

Abb 9: Im Haupttelegraphenamts Berlin vorliegende Liste zur Ermittlung des Adressaten und der Unterschrift.

Anlage 2.

Truppen-(Marine-)theil Serie... Nr... bis ...

Des Absenders			An wen sollen die Telegramme bestellt werden? (Kurze, aber genaue Adresse)	Welche Unterschrift sollen die Telegramme erhalten? (ganz kurz)
Telegraphen-Nummer	Dienstgrad	N a m e		
Beispiel 0017	Ober-signalgast	Schmidt I	Wittwe Schmidt, Berlin, Kurfürstenstr. 9	Fritz

Schlüssel für Feldtelegramme*)

I. Nachrichten Nr. 01 bis 53 nach der Heimat, die auf Kosten des Absenders zu ermäßigten Sätzen telegraphiert wurden z. B.:

Nr.	Nachricht
01	Vollkommen gesund. Gruß.
02	Gefecht mitgemacht. Vollkommen gesund. Gruß.
03	Gefahrlos erkrankt. Im Lazareth in guter Pflege. Gruß.
12	Wieder bei der Truppe. Völlig gesund. Gruß.
42	Brief erhalten. Ordnet alles ohne mich. Gruß.
46	Herzlichen Glückwunsch und Gruß.

II. Nachrichten Nr. 54 bis 99 nach der Heimat, die auf Reichskosten telegraphiert wurden, wenn ihre Notwendigkeit vom Vorgesetzten bescheinigt wurde, sonst unter den Bedingungen wie I. z. B.:

Nr.	Nachricht
54	Ganz leicht verwundet. Bleibe bei Truppe. Gruß.
55	Leicht verwundet. In guter Pflege. Seid ohne Sorge. Gruß.
59	Rechter Arm verwundet. Im Lazareth in guter Pflege. Operation voraussichtlich nicht nötig. Gruß.
63	Rechte Hand verwundet. Im Lazareth in guter Pflege. Gruß.
90	Arzt hat heute bedeutende Besserung festgestellt. Herzlichen Gruß.
97	Fast hoffnungslos erkrankt. Innige Grüße.

Für den Fall gegenseitiger besonderer Verabredung standen besondere Nachrichten zur Verfügung z. B.:

Nr.	Nachricht
19	Freund und ich völlig gesund. Benachrichtigt Angehörige. Gruß.
21	Freund schwer verwundet, aber in guter Pflege. Benachrichtigt Angehörige. Gruß.
23	Freund gefährlich erkrankt, aber in guter Pflege. Benachrichtigt Angehörige. Gruß.
98	Freund gefallen. Benachrichtigt Angehörige. Gruß.
99	Freund wird vermißt. Benachrichtigt Angehörige. Gruß.

(Wörtliche Abschrift der einzelnen Nachrichten)

*) Schlüssel mit 99 Nachrichten in: „Berichte“. Seite 568/70.

Der Feldtelegramm-Verkehr in offener Sprache

Zur Erleichterung des privaten Telegrammverkehrs mit den Angehörigen der deutschen Truppen und Kriegsschiffe in Ostasien hatte das Reichs-Postamt mit den beteiligten Kabelgesellschaften die Vereinbarung getroffen, daß täglich einmal zwischen zwei amtlichen Stellen in Deutschland und China Sammeltelegramme mit Privatnachrichten in offener Sprache ausgetauscht und gegen eine ermäßigte Gebühr übermittelt werden konnten (Verfugung 122, 1900).

Durch den Vermerk „Feldtelegramm“ mußte der Absender zum Ausdruck bringen, daß die Nachricht in das nächste Sammeltelegramm aufzunehmen war. Aufgrund der im Haupttelegraphenam in Berlin vorliegenden Listen mit den Serienbuchstaben und Telegrammnummern wurden die Anschriften nur als ein Wort gezählt. Über die Angehörigen der Marine, einschließlich der am 3. Juli 1900 entsandten I. und II. Seebataillone usw., lagen die Listen dem Postamt Shanghai erst am 28. Oktober d. J. vor. Bis dahin zählte für diesen Personenkreis jedes Wort in der Anschrift.

War ein Telegramm in offener Sprache aus Ostasien nicht an die in Berlin vorliegende Adresse gerichtet, zählte ebenfalls jedes Wort der gesamten Anschrift.

Auf den Feldtelegrammen nach Ostasien war die Angabe eines Bestimmungsortes nicht erforderlich. In der Anschrift mußten außer dem Namen Dienstgrad, Truppenteil oder Schiff genau bezeichnet sein, denn hierfür setzte das Haupt-Telegraphenamt den Serienbuchstaben und die Telegraphennummer ein. Die Telegramme wurden in Berlin gesammelt und täglich in einem Sammeltelegramm dem deutschen Postamt Shanghai, später auch anderen Dienststellen, übermittelt. Diese beförderten die einzelnen Nachrichten telegraphisch oder mit der Post an die Empfänger weiter.

Auch für die von den deutschen Heeres- und Marineangehörigen in Ostasien durch Vermittlung der Truppenteile und Kriegsschiffe aufgelieferten Feldtelegramme in offener Sprache nach der Heimat wurde nur die Hälfte der tarifmäßigen Gebühr erhoben. Die bei den verschiedenen deutschen Postanstalten aufgelieferten Feldtelegramme in offener Sprache wurden dem Postamt Shanghai zugeführt, wo sie zu Sammeltelegrammen zusammengefaßt und nach Berlin befördert wurden.

Die Bestimmungen über die unter Benutzung des amtlichen Schlüssels abgefaßten Feldtelegramme aus Ostasien wurden hierdurch nicht berührt.

Auf den Verkehr mit den auf der Überfahrt nach Ostasien befindlichen Kriegs- und Truppentransportschiffen fanden die vorstehenden Bestimmungen ebenfalls keine Anwendung.

Abb 10: Jedem Serienbuchstaben konnten max. 2 100 Personen zugeteilt werden.

Verzeichniß der Serienfichwörter.			
Serie.	Stichwort.	Serie.	Stichwort.
A.	Agapa	O.	Oiliness
B.	Bambara	P.	Pavillon
C.	Cartridge	Q.	Quadro
D.	Dryly	R.	Recently
E.	Entendant	S.	Serioso
F.	Fetor	T.	Testilor
G.	Grenoir	U.	Ulysses
H.	Highly	V.	Vesture
I.	Infract	W.	Weltuhr
K.	Kodros	X.	Xantho
L.	Lothario	Y.	Yucca
M.	Macusson	Z.	Zeilwind
N.	Native		

Telegraphische Verbindungen

Die Übermittlung der Telegramme zwischen Shanghai und Berlin lief über die großen internationalen Kabellinien ohne nennenswerte Reibungen ab. Schwieriger war schon die Beförderung von Shanghai in den Norden. So war man anfangs auf die Landlinie Shanghai-Tschifu angewiesen, deren Dienste nicht gerade zuverlässig waren. In dieser Zeit gab man Zweitschriften der Telegramme den Schiffsgelegenheiten mit nach Tschifu. Auch von Tschifu nach Taku war nur

eine Beförderung per Schiff möglich. Die Telegraphenleitungen Tongku-Tientsin-Peking waren größtenteils zerstört und mußten erst durch die militärischen Telegraphenabteilungen wiederhergestellt werden. Es war schon eine wesentliche Besserung, als das von der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft eiligst verlegte Seekabel Tschifu-Taku am 22. August 1900 in Betrieb genommen werden konnte. Von da ab übermittelte man die Telegramme ab Tschifu nach Tientsin über dieses Kabel nach Taku und über die Militärtelegraphen nach Tientsin.

Um nicht weiter von den chinesischen Landtelegraphen zwischen Shanghai und Tschifu abhängig zu sein, verlegte die Große Nordische Telegraphengesellschaft beschleunigt ein Seekabel auf dieser Strecke und nahm den Betrieb ab 18. September 1900 auf. Damit war die Telegraphie zwischen Berlin und Tientsin erstmals durchgehend über Kabel möglich.

Parallel hierzu verlegte man auf Kosten des Deutschen Reiches das 455 km lange Seekabel Tsingtau-Tschifu, womit ab 5. Oktober 1900 das Schutzgebiet Kiautschou an das internationale Kabelnetz angeschlossen war. Eine weitere Verbesserung erfuhr die Verbindung durch die Verlegung des zweiten deutschen Seekabels auf der 700 km langen Strecke zwischen Tsingtau und Shanghai nach der Betriebseröffnung am 1. Januar 1901. Damit bestanden jetzt zwei Kabelnlinien zwischen Shanghai und Tschifu, das deutsche Kabel Shanghai-Tsingtau-Tschifu und das der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft Shanghai-Tschifu. Im ersten Halbjahr 1901 konnte dann auch noch das Kabel Tschifu-Taku verdoppelt werden, womit eine Zweifachverbindung zwischen Shanghai und Taku bestand.

Blatt Nr. 40.	frau crueßer Gœrlitz jacobsti 23 =	
Seite Nr. 115		
Telegramm Nr.		
Aufgenommen von den um Uhr in durch	 Telegraphie des Deutschen Reiches. Amt Gœrlitz.	Angefertigt am 11. Uhr 35 Min. 22. durch
Telegramm aus Tientsin	11 30/4 7 50 a =	W. 190 den ten um Uhr Min.
Gefecht mitgemacht . vollkommen gesund Gruss = crueßer +		

Abb 11: Zustellung eines Feldtelegramms aus Tientsin vom 30.4.(01), das als Teil eines Sammeltelegramms in Berlin eintraf (Aufnahmevermerk „Bin“). Nach der Entschlüsselung wurde es von dort im Klartext am 1.5.01 nach Gœrlitz übermittelt. Der Klartext entspricht genau der Nachricht „02“ des in China für die Feldtelegramme nach Deutschland verwendeten Schlüssels („Gefecht mitgemacht, vollkommen gesund. Gruß“). (Slg. Dr. Findeiss).

Tarif für Feldtelegramme in offener Sprache

Die tarifmäßige Wortgebühr betrug 5,75 Mark, die ermäßigte Gebühr nur 2,875 Mark. Somit wurde nur die halbe tarifmäßige Gebühr (unter Aufrundung der Summe auf einen durch 5 teilbaren Pfennigbetrag) erhoben,

z. B.: 15 Worte x 2,875 Mark = 43,125 Mark
aufgerundet = 43,15 Mark

Der günstige Tarif für Feldtelegramme in verabredeter Sprache blieb auch für die Angehörigen der Besatzungsbrigade bestehen. Der Vertrag bezüglich der Tarifiermäßigung für Feldtelegramme in offener Sprache wurde von den Kabelgesellschaften für Ende September 1902 gekündigt.

Statistik

Private Feldtelegramme in verabredeter Sprache von Angehörigen des Landheeres und der Marine nach der Heimat von September 1900 bis 31. August 1901:

7 635	Einzeltelegramme, zusammengefaßt in
635	Sammeltelegrammen

Private Feldtelegramme in offener Sprache aus Ostasien nach der Heimat von Oktober 1900 bis 31. August 1901:

1 303	Einzeltelegramme mit insgesamt
9 934	Wörtern, zusammengefaßt in
287	Sammeltelegrammen zu
28 560	Mark Gesamtkosten

Private Feldtelegramme in offener Sprache aus der Heimat an die Angehörigen des Landheeres und der Marine von September 1900 bis 31. August 1901:

1 978	Einzeltelegramme mit insgesamt
11 680	Wörtern, zusammengefaßt in
335	Sammeltelegrammen zu
33 580	Mark Gesamtkosten

Quellen- und Literaturverzeichnis

Amtsblatt des Reichs-Postamts 1900 S. 343-4, 377-9 und 449 Verfügung Nr. 110, 122 und 147.
Benkner: Die deutsche Feldpost und Telegraphie während der Ostasiatischen Expedition. In: Archiv für Post und Telegraphie 1903, Seite 623-5.
Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg: Bestand RM 3/4751.

Marshall-Inseln

Marshall-Inseln Mi. Nr. 11, 3 Pfg. Jaluit-Ausgabe

Dr. Friedrich F. Steuer

Manche deutschen Auslandspostämter und Kolonien sind durch die Vielzahl ihrer Stempelmöglichkeiten bei den Sammlern beliebt, wie z. B. die Deutsche Post in China, Deutsch-Ostafrika oder Deutsch-Südwestafrika. Andere scheinen in dieser Hinsicht „unergiebig“ zu sein, wie z. B. die Marshall-Inseln. Und so ist es bis heute unerkannt geblieben, daß sich gerade hier eine Kombination von Marken und Stempel findet, die zu den seltensten aller deutschen Gebiete gehört.

Als man 1897 begann, bei den meisten deutschen Kolonien Marken mit Aufdruck des Landesnamens auszugeben (nur DOA hatte bereits 1896 eine derartige Ausgabe erhalten), wurden vorrangig zuerst Wertstufen überdruckt, die nicht mehr ausreichend vorhanden waren. Für die Marshall-Inseln wurden aufgrund einer Verfügung vom 20. 1. 1897 zuerst die Werte zu 10 und 20 Pfg. mit dem Aufdruck „**Marschall**-Inseln“ versehen und davon bis zum 31. 7. 14 000 respektive 15 000 Stück nach Jaluit gesandt (1) (Mi. Nr. 3 I und 4 I). Eine 5-Pfg.-Marke war primär nicht vorgesehen, der 50-Pfg.-Wert war noch reichlich ohne Überdruck vorhanden (V 50 d) (2).

Mit der Einführung des deutschen Inlandstarifs am 1. 5. 1899 ermäßigte sich das Postkartenporto auf 5 Pfg., und Drucksachenversand war möglich. Dementsprechend wurden 1000 Stück 3-Pfg.- und 2000 Stück 5-Pfg.-Marken (Mi. Nr. 1 I und 2 I) nach Jaluit geliefert, die im Juli 1899 dort eintrafen (3). Diese bis dahin ausgegebenen Werte werden als „Jaluit-Ausgabe“ bezeichnet. Uns beschäftigt hier nur der 3-Pfg.-Wert Mi. Nr. 1 I, wobei es unerheblich ist, ob es sich um die Nuance a oder b handelt.

Diese Marke, die schon von der Farbe her nicht mit der olivbraunen der Berliner Ausgabe verwechselt werden kann, war vorerst als Portostufe kaum verwendbar. Nach Literaturangaben waren bald 400 Stück mit dem einzig möglichen Stempel „Jaluit I“ (**Marschall**-Inseln) für Sammler entwertet worden. Dabei ist das Ersttagsdatum 21. 7. 99 nicht besonders selten. Durch philatelistische Bestellungen (Germania-Ring) wurden 1899 noch weitere 500 Stück verbraucht, so daß nach den Angaben FRIEDEMANNs bis Ende November 1899 bereits 900 Stück der einmaligen Lieferung von 1000 Stück gestempelt waren. Davon sollen zu dieser Zeit nur mehr etwa 70 ungebrauchte Marken existiert haben (4), und bei FRIEDEMANN/WITTMANN heißt es: „Am 27. 11. 1899 waren die 3-Pfg.-Marken am Postschalter in Jaluit bereits ausverkauft...“ (5).

Daraus folgt, daß *praktisch alle 3-Pfg.-Marken, Mi. Nr. 1 I, bis dahin mit dem ersten Jaluit-Stempel („Marschall-Inseln“) entwertet* waren, der dann noch weiter bis zum 23. 5. 00 verwendet wurde. Und erst ab 21. 5. 1900 gab es den zweiten Stempel „Jaluit/**Marshall**-Inseln“, zuerst noch mit den alten Tages- und Monatstypen.

Wenn man weiter mit den Angaben FRIEDEMANNs (70 ungebrauchte Stücke erhalten) rechnet, so bleiben nur 30 Stück übrig, bei denen theoretisch noch weitere sechs Monate eine Entwertung mit den ersten Jaluit-Stempel („sch“) und erst vom 21. 5. 1900 an mit dem zweiten Stempel („sh“) möglich war. Das Vorkommen der Marke Nr. 11 mit dem zweiten Jaluit-Stempel wurde somit immer als unwahrscheinlich angesehen und daher bei der Katalogisierung nie berücksichtigt. Der MICHEL-Katalog gab nur bei Nr. 1 II – 6 II und 7 – 12 jeweils Preise für beide

Poststempel an, wobei naturgemäß bei den späteren Ausgaben der erste Jaluit-Stempel immer der seltenere ist.

In der Literatur findet man als einen ersten Hinweis in einem Artikel vom Hugo KRÖTZSCH (6) bezüglich der 3-Pfg.-Marke, Mi. Nr. 1 I, den Vermerk: „Gebrauchte Marken haben fast immer den ersten Stempel: Marschall-Inseln... Natürlich können auch später verwendete Marken mit dem zweiten Stempel Marshall-Inseln... vorkommen, dies sind aber sehr seltene Ausnahmen.“ 1943 schlug Dr. von WILLMANN in einem Beitrag zu E. MÜLLER-MARKS „Reflexionen über Philatelie“ schon vor, bei den Marken mit dem ersten Überdruck („sch“) zwischen der Entwertung mit dem ersten und dem zweiten Stempel einen Unterschied zu machen. Seine Preisvorstellungen zeigen aber, daß er die Seltenheit des zweiten Jaluit-Stempels auf der 3-Pfg.-Marke nicht erkannt hatte. Sonst wurde dieses Thema bisher nicht erwähnt.

Wie ist nun die heutige Situation? Üblicherweise findet man die schönsten Briefstücke mit voller Abstempelung „Marschall-Inseln“ (Abb. 1). Die Marke Nr. 1 I mit dem zweiten Stempel „Marshall-Inseln“ konnte ich bisher nur siebenmal nachweisen. Die meisten Stücke kamen erst in den letzten zwei Jahren nach der deutschen Vereinigung in den Handel und haben die alten Zahlentypen (Abb. 2, 3). Je ein Stück befand sich in den mit großem Fachwissen aufgebauten Sammlungen der Herren Bothe und „Fontane“. Eine einzige Spätentwertung wurde sogar noch mit dem Datum vom 12. 11.00 (mit neuen Ziffern!) bekannt (Abb. 4).



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3



Abb. 4

Auch bei Annahme einer entsprechenden Dunkelziffer dürfte es höchstens ein Dutzend Stück der 3Pfg., Mi. Nr. 1 I, mit dem zweiten Jaluit-Stempel („sh“) geben. Die Marke mit diesem Stempel ist somit seltener als die DP China Mi. Nr. 1 I mit dem kleinen Stempel „Shanghai“ aus 1898.

Die MICHEL-Redaktion hat deshalb in der letzten Ausgabe des Deutschland-Spezial-Kataloges auch Preise für die Jaluit-Ausgabe mit dem zweiten Stempel eingeführt. Ein endgültiges Preisniveau für die Rarität Nr. 1 I mit diesem Stempel muß sich erst einpendeln.

Literatur- und Quellenangaben

1. Kiepe, Hj., Aus der Postgeschichte von Jaluit. In: Berichte für Kolonialbriefmarken-Sammler Nr. 90 (1989), S. 1742

2. Derselbe, a. a. O., S. 1743

3. Derselbe, a. a. O., S. 1746

4. Friedemann, A., Die Postwertzeichen und Entwertungen der deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Auslande. Zweite Auflage, Leipzig 1921, S. 320

5. Friedemann, A./Wittmann, H. Die Postwertzeichen und Entwertungen der deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Ausland. München, 1988, S. 727

6. Krötzsch, H. Was sind die Kennzeichen schwer zu unterscheidender Markenaufdrucke? In: Deutsche Briefmarken-Zeitung Nr. 1 (1916), S. 20

7. v. Willmann, E. Marshall-Inseln. In: E. Müller-Mark, Reflexionen über Philatelie I. Berlin 1942-45, S. 115.

Postwege

Was Durchgangsstempel dritter Länder erzählen

Wolfgang Hermann

(Fortsetzung und Schluß von S. 2083)

7. Kamerun

In Kamerun gab es eine deutsche Postverwaltung vom 1. 2. 1887 bis Februar 1916.

Die folgende Karte (Abb. 16) wurde auf der Romanow-Spezialauktion „Deutsche Kolonien“ von Walter Kruschel in Berlin im Juni 1991 versteigert.

Die 10-Pfennig-Ganzsache zeigt den Aufgabestempel Kamerun 3. 11. 90. Sie wurde wahrscheinlich mit einem französischen Schiff nach Le Havre befördert und erhielt dort den Durchgangsstempel vom 12. 12. 1890. Schon am nächsten Tag erreichte sie ihr Ziel in Württemberg. Das zeigt der Ankunftsstempel Schorndorf 13. 12. 90. Bemerkenswert ist die schnelle Beförderung mit der Eisenbahn von Le Havre nach Deutschland. Das dürfte heute länger dauern! Die gesamte Laufzeit betrug 40 Tage.

Der Brief von Otjimbingue nach Kamerun (Abb. 17) benötigte neben der Beförderung über Land drei Schiffslinien, um sein Ziel zu erreichen. Er ist ein schönes Beispiel für die internationale Verflechtung der Verkehrsverbindungen schon im Jahre 1896.

Am 5. 9. 1896 wurde der Brief in Otjimbingue mit dem Leitvermerk „via Capetown-Madeira“ aufgegeben. Wie üblich, wurde er mit dem Ochsenwagen zur Küste befördert. Am 10. 9. 96 erreichte er Swakopmund. Für die rund 100 km brauchte er fünf Tage! Das entspricht dem Ochsenwagentempo von ca. 20-25 km pro Tag. Von Swakopmund fuhr der Dampfer „Leutwein“ nach Kapstadt, der unseren Brief mitnahm. In Kapstadt erhielt der Brief den Durchgangsstempel G. P. O. Capetown vom 27. 9. 1896. Da sowohl die Union Steam Ship Co. als auch die Castle Mail Packets Co. Madeira anliefen, wurde er von einer dieser Linien dorthin befördert. Seine Ankunft bestätigt uns der Stempel Funchal/Madeira vom 15. 10. 1896. Die britischen Linien berührten den Ort Kamerun (das spätere Duala) nicht. Daher wurde der Brief am 19. 10. 96 einem Dampfer der deutschen Woermann-Line anvertraut (9), der am 4. 11. 96 in Kamerun anlangte (11) und den Brief am 9. 11. 96 der Post in Kamerun übergab. 65 Tage hat unser Brief benötigt, um den Empfänger – den bekannten Forschungsreisenden Dr. Zintgraff – „p. adr. Kaiserliches Gouvernement“ zu erreichen. Wieder zeigt sich, daß die Beförderung von Kolonie zu Kolonie länger dauert als die Beförderung nach Europa.

8. Karolinen

Dieses weit zerstreut nördlich des Äquators im Pazifik liegende Inselgebiet wurde 1899 von Spanien an Deutschland verkauft. Es gab dort deutsche Postanstalten vom 12. 10. 1899 bis zum 12. 10. 1914.

Abb 16: Vorläufer-
ganzsache aus Kame-
run nach Schorn-
dorf
über Le Havre.
(Kruschel, Walter:
Romanow-Spezial-
auktion Deutsche
Kolonien. Berlin
1991.)



Abb 17: Brief von
Südwestafrika nach
Kamerun über Kap-
stadt und
Funchal/Madeira.

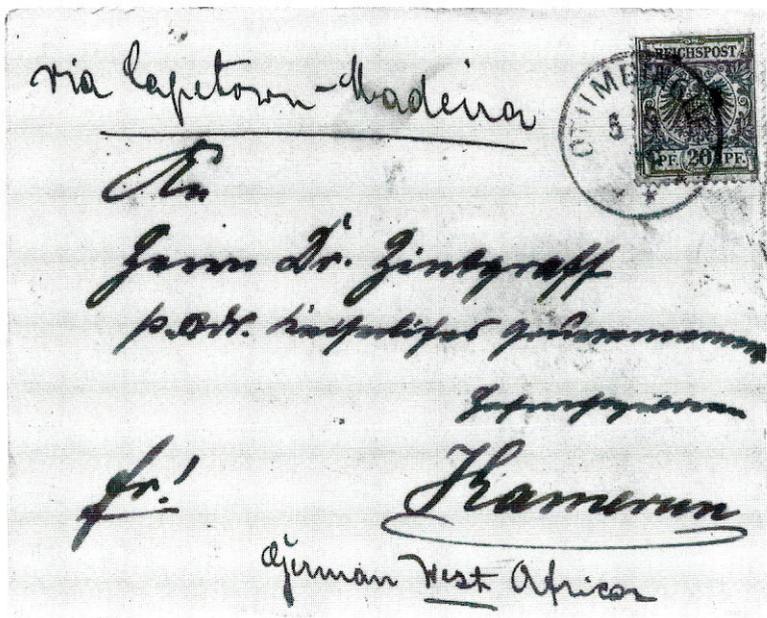
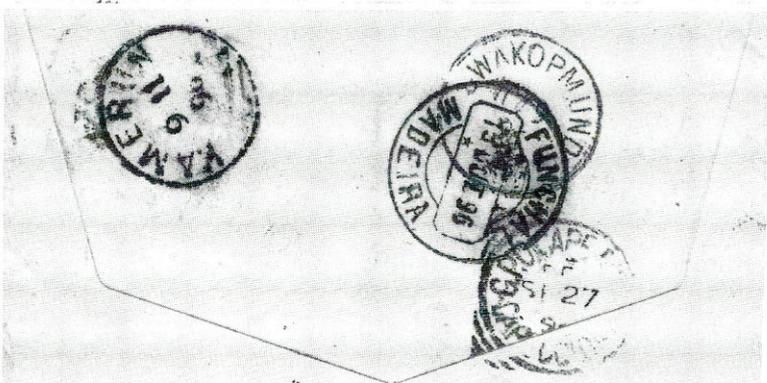


Abb 18: Durchgangs-
stempel von Swakop-
mund, Kapstadt und
Funchal und
Ankunftsstempel von
Kamerun auf der
Rückseite des Briefes
von Abb. 17.



Die Ganzsachenkarten mit dem Aufdruck „Karolinen“ (Abb. 19) wurden lt. Katalogbeschreibung der 1. Münsterischen Briefmarken-Auktion von Elmar Linhoff vom Dezember 1974 am Eröffnungstag der Post in Ponape am 12. 10. 1899 geschrieben. Sie stammt von einem Besatzungsangehörigen von SMS „Jaguar“, das von Herbertshöhe kam (12). Der Aufgabestempel des Postamts Ponape ist vom 17. 10. 99, also vom ersten Postabgang von der nunmehr deutschen Insel.

Die Beförderung konnte noch nicht über eine regelmäßige verkehrende deutsche Dampferlinie erfolgen. Die gab es erst von Mitte 1900 an. So war man, wie damals so oft in der Südsee, auf zufällig sich bietende Möglichkeiten angewiesen: Das nächste Schiff, das den Hafen verließ und unterwegs die Weiterbeförderung vermitteln konnte, nahm die Post mit. Das war in diesem Falle ein spanischer Kreuzer, der wohl anlässlich der Übergabe an die Deutschen in Ponape war, während SMS „Jaguar“ nach Shanghai weiterlief.

Offenbar wurde hier die günstigste Route gewählt, denn das spanische Kriegsschiff fuhr nach den Philippinen, die die Spanier kurz zuvor nach dem verlorenen Krieg an die USA hatten abtreten müssen. So wurde die Karte in Manila übergeben (Durchgangsstempel Mil. Sta. No. 1 Manila vom 5. 12. 1899). Da die Karte bereits nach 30 Tagen Deutschland erreichte, sieht es so aus, als ob sie mit einem amerikanischen Schiff – vielleicht der Oceanic Steam Ship Co. – über San Francisco befördert wurde. Der Weg über Asien hätte mit Sicherheit länger gedauert.

Die Karte kam lt. Ankunftsstempel am 6. 1. 1900 in Remagen an. Sie war insgesamt 81 Tage unterwegs gewesen.

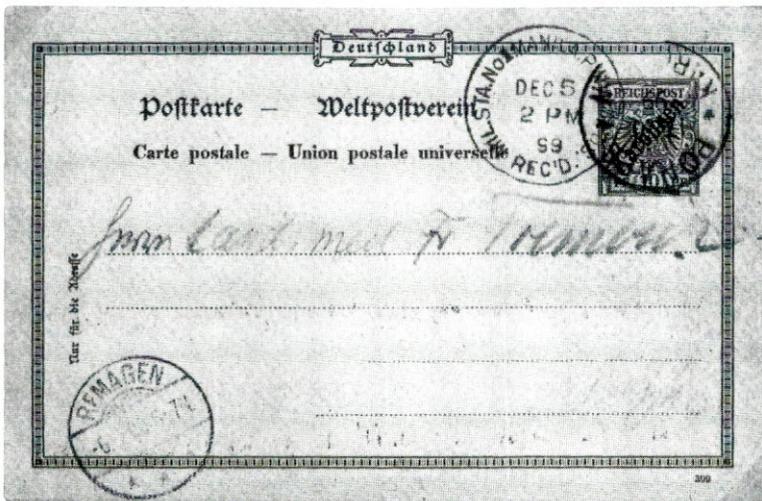


Abb 19: Karte vom ersten Postabgang von Ponape über Manila und die USA nach Remagen. (Linhoff, Elmar: 1. Münsterische Briefmarkenauktion, Los 347, Dezember 1974.)

9. Kiautschou

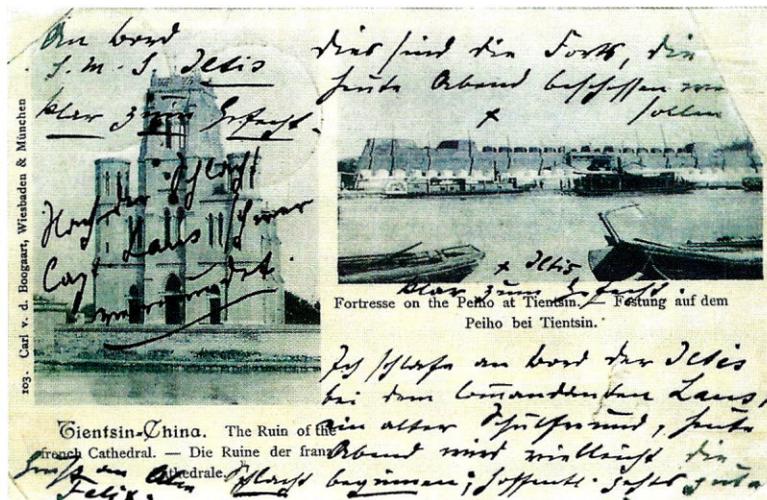
In dem an der Südostküste der chinesischen Provinz Schantung gelegenen Pachtgebiet Kiautschou arbeiteten deutsche Postämter vom 26. 1. 1898 bis 6. 11. 1914.

Die Karte mit den beiden 5-Pfennig-Aushilfsmarken von Kiautschou (Abb. 20) wurde zwar am 19. 6. 1900 beim deutschen Postamt Tsingtau abgestempelt, geschrieben hatte sie der Absender jedoch schon früher an Bord SMS „Iltis“. Aus dem (undatierten) Text geht hervor, daß es wohl der 17. 6. 1900 gewesen war: der Tag der Beschießung der Taku-Forts. Dieser Text ist zeitgeschichtlich interessant (Abb. 21):

Abb 20: Karte, die in Tientsin geschrieben, in Tsingtau zur Post gegeben wurde und über Colombo/Ceylon nach Sydney lief.



Abb 21: Ansichtssseite der in Abb. 20 wiedergegebenen Karte, auf der der Schreiber die bevorstehende Beschießung der Taku-Forts mitteilte.



An Bord S.M.S. Itlis. Klar zum Gefecht. Dies sind die Forts, die heute abend beschossen werden sollen. Ich schlafe an Bord der Itlis bei dem Commandanten Lans, ein alter Schulfreund. Heute abend wird vielleicht die Schlacht beginnen; hoffentlich geht es gut. Grüß Felix.

Nun, es ging nicht alles gut. Die „Itlis“ hatte sieben Tote und vierzehn Verwundete, dabei der Kommandant Lans schwerverwundet (13).

Aber zurück zur Karte. Da sie nach Australien ging, war Auslandsposto von 10 Pfennig erforderlich, das interessanterweise durch zwei mit „5Pfg.“ überdruckte 10-Pfennig-Marken dargestellt wurde. (Der Überdruck sollte ja gerade den Mangel an 5-Pfennig-Marken beseitigen!)

Die Karte wurde wahrscheinlich mit der seit 1898 von der Reederei Jebesen (Apenrade) betriebenen Postdampferlinie Shanghai-Tientsin von Kiautschou nach Shanghai befördert. Die Fahrt dorthin dauerte nur 1 1/2 Tage. Von Shanghai gingen die Dampfer der Ostasiatischen Hauptlinie (damals gemeinsam vom Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie befahren) in 15 Tagen nach Colombo, wo die Karte von Bord kam und einen Durchgangsstempel vom 10. 7. 00 erhielt. In Colombo bestand Anschluß an die Australische Hauptlinie mit Dampfern des

Norddeutschen Lloyds nach Sydney. Die Fahrtzeit dorthin betrug 22 Tage. Genau das bestätigt auch der Ankunftsstempel Sydney vom 1. 8. 1900. Insgesamt brauchte der kriegerische Bericht des Herrn Felix an den Deutschen Club in Sydney 43 Tage.

Eine weitere Karte ist nach Kiautschou gerichtet (Abb. 22). Da sie aus Valparaiso in Chile kam, nahm sie einen besonders interessanten Weg. Laut Aufgabestempel wurde sie am 26. 6. zur Post gegeben. Mir ist nicht klar, weshalb ihre Reise sie am 29. 7. 02 über New York, N.Y., führte. Von dort gelangte sie mit der Eisenbahn am 4. 8. 02 nach Tacoma im Staat Washington. Sie blieb in den Händen der US Post, die die Karte am 3. 9. 1902 im amerikanischen Postamt Shanghai abstempelte. Alle diese Stempel befinden sich auf der Rückseite der Karte (Abb. 23). Als sie in China angekommen war, übergab man sie der chinesischen Post. Die Chinesen brauchten noch acht Tage bis Tsingtau. Dort übergaben sie die Karte dem deutschen Postamt, wo sie den Ankunftsstempel Tsingtau *Kiautschou* 11. 9. 02 bekam. Für ihren Weg von der Westküste Südamerikas über New York bis zum Oberbüchsenmachergast A. Kühn in Kiautschou benötigte die Karte somit 77 Tage.



Abb 22: Adreßseite der Karte von Valparaiso über die USA und Shanghai nach Tsingtau.



Abb 23: Textseite der Karte von Abb. 22 mit den Durchgangsstempeln von New York, N. Y., und Tacoma, Wash., sowie des amerikanischen Postamts Shanghai.

10. Marianen

Ebenso wie die Karolinen kaufte das Deutsche Reich die nördlich dieser Inseln gelegenen Marianen im Jahre 1899 den Spaniern ab. Die einzige Postanstalt zur deutschen Zeit war Saipan vom 18. 11. 1899 bis 14. 10. 1914.

Die Karte vom 7. 1. 1903 von dort (Abb. 24) ist in mehrfacher Hinsicht interessant. Einmal fehlt, wie der im unteren Stempelbereich deutliche Abdruck zeigt, im Aufgabestempel die Jahreszahl – wie manchmal in den Kolonien, wenn die neuen Einsatztypen nicht rechtzeitig zum Jahreswechsel ankamen. Dann wurde zu dieser Zeit Saipan noch nicht von den Schiffen der Seepostlinie Sydney – Hongkong angelaufen. Das war erst ab April 1903 der Fall, nachdem die Jaluit-Linie die Route ihres Postdampfers „Oceana“ so geändert hatte, daß das Schiff jetzt auch Saipan anlief.

Es blieb also nur die in der Südsee damals übliche Gelegenheitsbeförderung, bei der die Post einem gerade verfügbaren Segler oder Dampfer oder auch einem Kriegsschiff mitgegeben wurde. Solch ein Schiff nahm unsere Karte nach Yap in den Karolinen mit. Dort bekam sie den Durchgangsstempel 26. 1. 03. Lassen wir in diesem Fall einmal die Karolinen als „Drittland“ gelten. Immerhin führte der Weg des Poststückes über eine andere deutsche Kolonie.

Von Yap brachte ein Dampfer der Neuguinea-Zweiglinie des Norddeutschen Lloyds die Karte nach Hongkong, wo Anschluß mit den Dampfern der Ostasiatischen Haupt-Linie nach Europa bestand. Von Hongkong nach Hamburg betrug 1899 die Reisedauer noch 41 Tage. Dies wird 1903 ähnlich gewesen sein. Die Karte erreichte ihren Empfänger in Allenstein am 8. 4. 1903. Ihre Reise hatte 91 Tage gedauert.

Abb 24: Karte von Saipan über Yap nach Allenstein.



11. Marshall-Inseln

Die östlich der Karolinen gelegenen Marshall-Inseln hatten deutsche Postanstalten vom 29. 3. 1889 bis zum 8. 11. 1914.

Die Ganzsache zu 10 Pfennig mit dem Stempel Jaluit 6/6 93 (Abb. 25) ist mit dem ovalen Absenderstempel „Haupt-Agentur der Jaluit-Gesellschaft – 6. Juni 1893“ versehen. Sie wurde mit dem Kleinen Kreuzer „Bussard“ über Apia befördert, wie der handschriftliche Leitvermerk am oberen Rand der Karte besagt. Diese Beförderung durch Kriegsschiffe ist typisch für die frühen

Postverbindungen in der Südsee. In den „Verkehrs-Nachrichten“ des Deutschen Kolonialblattes 1893 heißt es bei „Marshall-Inseln“: „Briefsendungen dahin werden je nach dem Verlangen des Absenders über Manila, San Francisco, Honolulu oder Sydney geleitet, von wo dieselben mit der nächsten Schiffsgelegenheit nach Jaluit Weiterbeförderung erhalten“ (10).

S. M. Kreuzer „Bussard“ (Abb. 26) wurde 1890 auf der Kaiserlichen Werft Danzig gebaut und war von 1891 bis 1898 der Südseestation zugeteilt. Das Schiff traf, von den Marshall-Inseln kommend, am 14. 6. 1893 in Apia, Samoa, ein.

Leider erhielt die Karte keinen Durchgangsstempel Apia! Da SMS „Bussard“ von Samoa nach Auckland zur Reparatur ging, wurde die Karte anschließend entweder mit einem Schiff der Union Steam Ship Co. of New Zealand oder der Oceanic Steam Ship Co. (USA) nach San Francisco befördert. Beide Linien bedienten die Route San Francisco – Honolulu – Apia – Auckland – Sydney. In San Francisco erhielt die Karte den Durchgangsstempel SAN FRANCISCO CAL. JUL 5 1893 PAID ALL. Der Weg der Karte endete am 20. 7. 1893 in Schwarzenbek, d. h. die Laufzeit von den Marshall-Inseln nach Deutschland betrug 44 Tage. Das ist für diese weite Strecke eine recht schnelle Beförderungszeit.

12. Samoa

Auf den 3500 km östlich von Australien gelegenen Samoa-Inseln gab es deutsche Postanstalten vom 21. 9. 1886 bis zum 29. 8. 1914. In den ersten Jahren bestand nur die Postagentur in Apia, die bis zum 28. 2. 1900 eine deutsche Postanstalt im Ausland darstellt, denn Samoa war erst ab 1. 3. 1900 deutsche Kolonie. Die deutsche Posthoheit endete am 29. 8. 1914, als die Inseln von den Neuseeländern besetzt wurden.

Bereits ab 1877 gab es die AGAR-Express-Marken, die bis 1881 in Gebrauch waren (15). Obwohl sie Lokalpostmarken von Samoa waren, wurden sie von einigen Pazifik-Ländern, aber auch von Deutschland und den USA, teilweise ohne Zusatzfrankatur, anerkannt.

Diese Marken wurden auch von den damals in Samoa lebenden etwa 40 Deutschen für ihre Post nach Deutschland verwendet. Bei solchen Poststücken handelt es sich nach meiner Auffassung um „Vorläufer“ der späteren Reichspost. Ich schließe mich hierbei der Auffassung von Herbert SCHREY (4) an. (Siehe hierzu auch meinen Hinweis bei der Karte aus Marokko im ersten Teil dieses Beitrages, S. 2074.)

Die AGAR-Express-Post forderte als Porto nach Deutschland bei dem Leitweg über Sydney 1 Shilling. Das Briefstück mit der 1-Shilling-Express-Marke mit dem Stempeldatum vom 31. Juli 1878 (Abb. 27) stammt daher vermutlich von solch einem Brief. Der Durchgangsstempel Sydney ist vom 10. September 1878, d. h. der Brief benötigte allein bis Sydney bereits 40 Tage! Aus den wenigen erhaltenen Briefen wissen wir, daß die Postlaufzeit nach Deutschland während der AGAR-Post ungefähr drei Monate betrug.

Neben dem Leitweg über Sydney gab es den Leitweg via Auckland, Neuseeland. Dies wird mit dem nächsten Briefstück (Abb. 28) belegt. Die 2-Shilling-Marke könnte für einen Brief über 1/2 Unze nach Deutschland verwendet worden sein. Die neuseeländische Post ergänzte die Frankatur um eine One-Shilling-Marke eigener Ausgabe. Diese Marke wurde mit dem Stempel „A“ von Auckland entwertet. Bedauerlich ist, daß auf der braunen Samoa-Marke das Stempeldatum nicht erkennbar ist. So kann mit diesem Stück lediglich der Leitweg „via Auckland“ belegt werden.

Wegen Samoas geographischer Lage ergibt sich als dritter Leitweg der etwa gleich lange nach Osten über San Francisco, der durch den folgenden „Vorläufer“-Brief verdeutlicht wird (Abb. 29). Dieser Brief ist schon deshalb interessant, weil er zu einer Zeit abgesandt wurde, als es auf

Abb 25: Vorläuferkarte von Jaluit über Samoa, Neuseeland und die USA nach Schwarzenbek.



Abb 26: S. M. Kleiner Kreuzer „Bussard“.

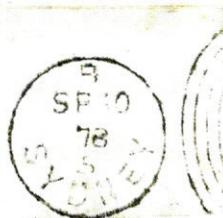


Abb 27: Briefstück mit einer AGAR-Express-Marke zu 1 Shilling und Durchgangsstempel Sydney.



Abb. 28

Abb 28: Briefstück mit Mischfrankatur der AGAR-Express- und der neuseeländischen Post.



Samoa gerade keine eigenen Postwertzeichen mehr und auch noch keine ausländischen Postanstalten gab. Er ist deshalb lediglich mit dem Poststempel Apia Samoa APR 29 versehen. Die 5-Cent-Garfield-Marke der Vereinigten Staaten daneben wurde entweder privat schon in Samoa oder erst in San Francisco aufgeklebt und dort mit einem Korkstempel entwertet. Auf der Rückseite des Briefes (Abb. 30) finden sich die Durchgangsstempel: San Francisco Cal. May 16 und 17 (1886) und New York May 23 86. Der Brief reiste demnach mit der Bahn durch die USA zum Atlantik. Er erreichte die Empfängerin in Berlin am 7. 6. 1886. Die Laufzeit über Amerika betrug also nur 39 Tage!



Abb 29: Brief von Samoa mit US-amerikanischer Frankatur über die USA nach Berlin.

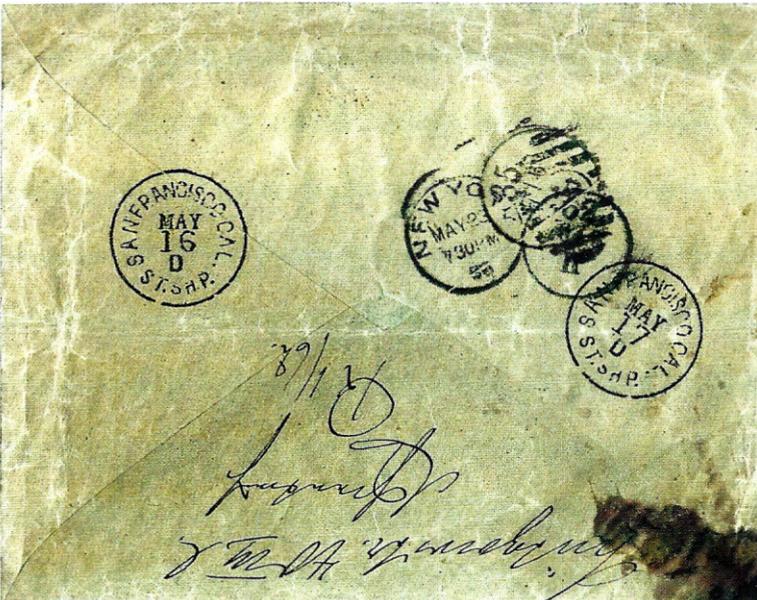
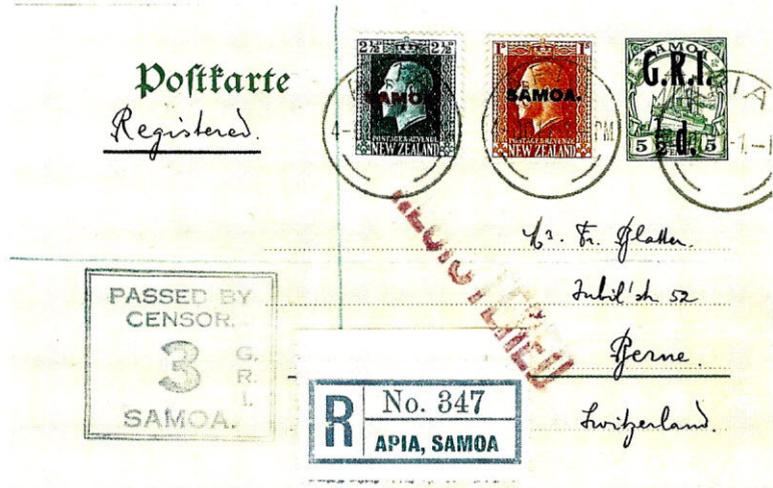


Abb 30: Rückseite des in Abb. 29 wiedergegebenen Briefes mit den Durchgangsstempeln von San Francisco und New York und dem Ankunftsstempel von Berlin W 35.

Weil dieser Weg der offensichtlich schnellste war, lief die Post nach Europa überwiegend über ihn. Das gilt auch für die vielen Briefe aus der deutschen Kolonialzeit, die oft den Leitvermerk „via Frisco“ tragen. Kaum jemals aber tragen Postsachen nach Deutschland einen Durchgangsstempel von San Francisco.

Daß der Erste Weltkrieg auch auf diesem Weg zu beträchtlichen Verzögerungen führen konnte, zeigt eine eingeschriebene, mit G.R.I. 1/2 d. überdruckte deutsche Ganzsachenkarte, die während der neuseeländischen Besetzung abgeschickt wurde. Sie ist an den bekannten Philatelisten Blatter in der Schweiz gerichtet und zusätzlich mit 3 1/2 d König-Georg V.-Überdruckmarken von Samoa frankiert (Abb. 31). Die Karte wurde am 4. 10. 1917 in Apia aufgegeben und vom samoanischen (d. i. neuseeländischen) Zensor mit dem Stempel „Passed by Censor. 3 G.R.I. Samoa“ versehen.

Abb 31: Eingeschriebene Postkarte aus der Zeit der neuseeländischen Besetzung Samoas über die USA in die Schweiz.



Die Karte erhielt rückseitig den Durchgangsstempel San Francisco NOV 5 1917. Die Verzögerung von etwa drei Wochen dürfte auf die Zensur oder kriegsbedingte Einschränkungen des Verkehrs (die USA waren bereits in den Krieg eingetreten) oder beides zusammen zurückzuführen sein. Dann folgte der Durchgangsstempel New York REC'D (15) FOR'GN (=Briefeingang aus dem Ausland) mit dem Datum vom 10. 11. 1917. In Bern kam sie am 7. 12. 1917 an. Das zeigt der Schweizer Ankunftsstempel. Die Karte hatte also von Apia nach Bern 64 Tage gebraucht.

Ein Beispiel eines reinen „Pazifikbriefes“ soll die Darstellung der Durchgangsstempel auf Poststücken aus Samoa abschließen. Dieser Brief (Abb. 32) wurde im von den Neuseeländern besetzten Apia mit G.R.I.-Aufdruckmarken im Wert von 6 1/2 d für ein Einschreiben frankiert.

Die Aufdruckmarken wurden spätverwendet, am 22. 7. 1916, wie der Aufgabestempel von Apia ausweist. Da das noch mitten im Weltkrieg war, wurde der Brief zensiert. Er war nach Funafuti in den Ellice-Inseln gerichtet. Rückseitig trägt er den Durchgangsstempel für Einschreiben Registered Sydney 9. 8. 16. Wahrscheinlich wurde er mit einem Dampfer der Union Steam Ship Co. of New Zealand befördert. Die Dampfer dieser Gesellschaft liefen Auckland, Tonga, Apia, Fidchi und Sydney an. Der Brief erreichte die Ellice-Inseln am 27. 8. 1916. Da der Empfänger nicht zu ermitteln war, wurde der Brief nach Apia zurückgesandt, wo er erst am 8. 3. 1917 wieder eintraf. Er wurde neu adressiert nach Tarawa, Gilbert Islands, und ging wieder via Sydney. Das zeigt der zweite Durchgangsstempel vom 22. 3. 1917 (Abb. 33). Wir wissen nicht, wann genau er an seinem Ziel ankam. Aber bis er die Transitstelle Sydney abermals erreichte, hatte der Brief bereits 243 Tage Irrweg hinter sich, d. h. fast acht Monate! Wenn man allerdings von dem zweiten



Abb 32: Eingeschriebener Brief aus der Zeit der neuseeländischen Besetzung Samoas über Sydney nach Funafuti in den Ellice-Inseln, dann umadressiert nach Tarawa in den Gilbert-Inseln.

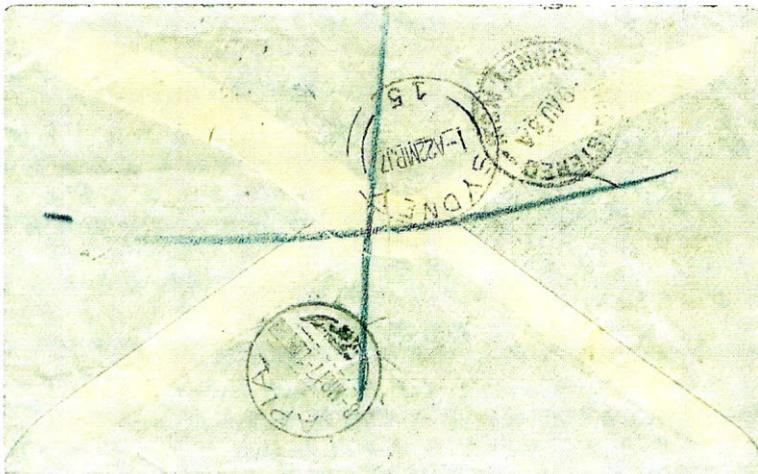


Abb 33: Rückseite des Briefes nach Tarawa mit den Durchgangsstempeln von Sydney und dem erneuten Aufgabestempel von Apia.

Zustellungsversuch absieht, war der Brief beim ersten Mal über Sydney immerhin in 36 Tagen angekommen (16).

13. Togo

In Togo am Golf von Guinea bestanden deutsche Postanstalten vom 1. 3. 1888 bis August 1914.

Die Ganzsache zu 10 Centimo aus dem spanischen Fernando Poo ist nach Lome in Togo an die Firma Bödecker & Meyer gerichtet (Abb. 34). Der Aufgabestempel von Fernando Poo ist vom 29. 3. 1906. Da die Insel direkt vor der Küste Kameruns liegt, wurde die Karte dem Postamt Duala am 9. 4. 06 übergeben. Von dort reiste sie – wahrscheinlich mit einem Dampfer der Woermann-Linie – nach Accra in der Goldküsten-Kolonie und erhielt den Durchgangsstempel vom 21. 4. 06. Von Accra mußte die Karte wieder ein Stück nach Osten reisen, vermutlich mit der ebenfalls von Woermann betriebenen Goldküsten-Linie oder der Kamerun-Nebenlinie, die beide Accra ebenso wie Lome berührten (18). Am 28. 4. 1906 war unsere Karte am Ziel in Lome. Sie war 30 Tage unterwegs gewesen. Zwar war der direkte Weg zum Bestimmungsort nicht weit. Aber die spanische, die deutsche und die englische Postverwaltung brauchten eben ihre Zeit...

Abb 34: Karte von Fernando Poo nach Lome über Duala und Accra.



Das waren sie also: einige Durchgangsstempel im Postverkehr aller ehemaliger deutscher Kolonien und Auslandspostämter. Diese Stücke sind dadurch, daß man ihren Spuren folgen kann, außerordentlich aussagekräftig.

Die „Karte der Schifffahrtslinien“ von 1910 (17) läßt erkennen, wie die Dampferlinien damals den Erdball umspannten (Abb. 35). Kann man als Kolonialsammler nicht dadurch zu neuen Vorlieben für einzelne Kolonien kommen?

Für mich sind nämlich die Kolonien besonders ansprechend, deren verschiedene Postrouten über dritte Länder führen. Ein besonderer Gesichtspunkt, gewiß. Aber eine Sammlung, die Durchgangsstempel zeigen will, wird automatisch zur „Alle-Welt-Sammlung“ und ermöglicht den Blick über den „nationalen Tellerrand“ hinaus.

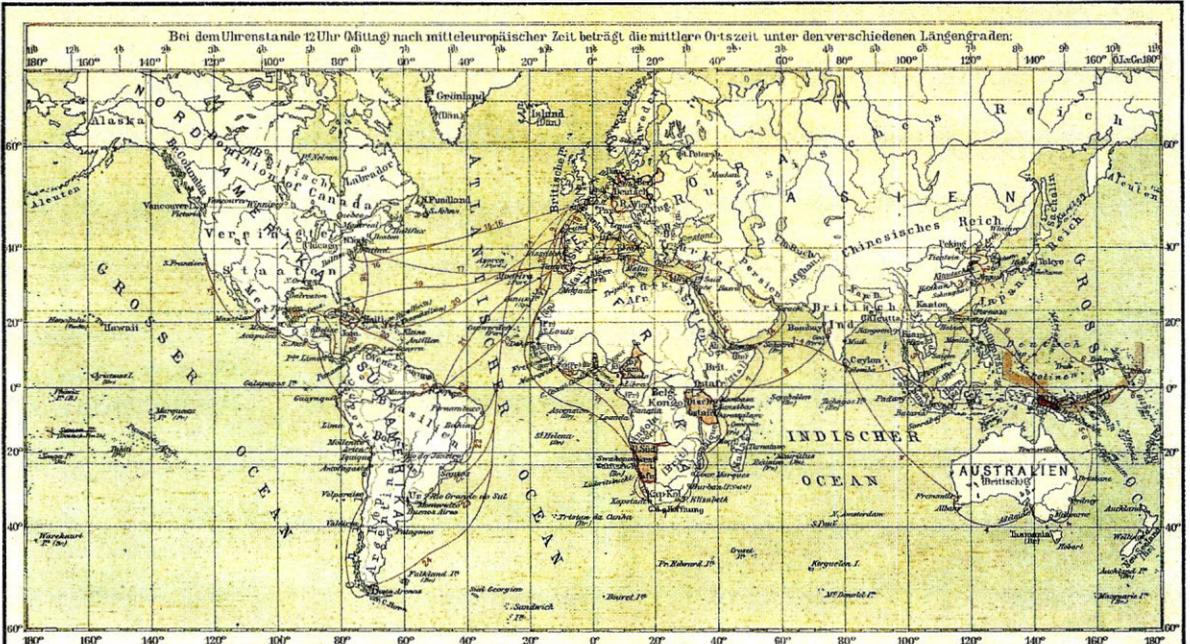
Die hier gegebene weitere Vorläuferdefinition umfaßt zusätzlich zu den deutschen Postwertzeichen interessante Marken und Ganzsachen anderer Länder aus der Kolonialzeit. Ich denke da z. B. an Sansibar, das in diesem Beitrag nur durch Stempel vertreten war.

Wem aber der Bogen zu weit gespannt erscheint, der kann sein Spezialgebiet nach Durchgangs- und Übergangsstempeln durchsuchen. Er wird vielleicht das gleiche wie ich bemerken: Die Stücke mit Durchgangsstempeln machen nur einen kleinen Prozentsatz aller Belege aus. In einigen Kolonien sind sie sogar recht selten.

Den Herren Kruschel und Linhoff danke ich für die Möglichkeit der Abbildung jeweils eines Auktionsloses. Den Herren Dr. Hansjürgen Kiepe (1. Teil) und Dr. Klaus Detering (2. Teil) gilt mein Dank für die redaktionelle Durchsicht des Textes und wertvolle Hinweise. Herrn Dr. Detering habe ich zusätzlich für inhaltliche Ergänzungen zu danken. Dem Verlag Koehler/Mittler, Herford, danke ich für die freundliche Genehmigung zur Wiedergabe des Bildes von SMS „Bussard“ aus (14).

Quellen- und Literaturverzeichnis

1. Graller, Wolfram und Gruschke, Waldemar: *Lexikon der Philatelie*. 5. Auflage. Berlin 1981, S. 116.
2. Friedemann/Wittmann: *Die Postwertzeichen und Entwertungen der deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Ausland*. 4. Auflage. München 1988, S. 28, S. 103.
3. Hrsg: *Bezirksgruppe Hamburg der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e. V.: Postgeschichtliche Blätter Hamburg*. Heft 29/1986. Beilage: *Karte der grossen Postdampfschiffslinien im Weltpostverkehr*. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts: Berlin 1899.
4. Schrey, Herbert: *Die ersten deutschen Posteinrichtungen an der Ostküste Afrikas*. Kassel 1961, S. 57.
5. Hrsg: Samler Brown, A. & Gordon Brown, G.: *The Guide to South and East Africa. For the use of tourists, sportsmen, invalides and settlers. For the Union-Castle Mail Steamship Company, Ltd*. London 1913, S. 661.
6. Murray, Marischal: *Union-Castle Chronicle 1853-1953*. London, Cape Town, New York 1953.
7. Friedemann, Albert: *Friedemanns Berichte für Briefmarkensammler*. Nr. 127, Januar 1926: S. 2454 ff. Leipzig 1926.
8. Hermann, Wolfgang: *Mail routes to and from German South West Africa*. In: *The South African Philatelist*. January/February 1992. Vol. 68, No 1: S. 8ff.
9. Brackmann, Dr. Karl: *Fünfzig Jahre deutscher Afrikaschiffahrt. Die Geschichte der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie*. Berlin 1953, S. 59.
10. Hrsg: *Kolonial-Abtheilung des Auswärtigen Amtes: Deutsches Kolonialblatt. Amtsblatt für Schutzgebiete des Deutschen Reichs*. IV. Jahrgang. Berlin 1893, S. 5.
11. dasselbe. VII. Jahrgang. Berlin 1896, S. 622
12. dasselbe: X. Jahrgang. Berlin 1899, S. 862.
13. Müller, Alfred von: *Unsere Marine in China*. Berlin 1901, S. 105.
14. Hildebrand, Hans H.; Röhr, Albert; Steinmetz, Hans-Otto: *Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien*. Band 1. S. 178ff. Herford 1993.
15. Yardley, R. B.: *The Samoa Express Postage Stamps*. London 1916, S. 44ff.
16. Hermann; Wolfgang: *Mail Routes from Samoa to the Rest of the World – 1877 to 1919*. In: *Stamp News, Incorporating The Australian Stamp Monthly*. Vol. 40., No. 6. June, 1992: S. 60ff.
17. Hrsg: *Deutsche Kolonialgesellschaft: Deutscher Kolonialatlas mit illustriertem Jahrbuch*. Ausgabe 1910. *Karte der Schifffahrtlinien*. Berlin 1910.
18. Gottspenn, Arno und Grimmer, Lutz, *Die deutsche Westafrika-Schiffspost 1885-1956*. Hamburg 1988, S. 424.



Erdkarte zur Uebersicht des Deutschen Kolonialbesitzes und der Postdampferlinien des Deutschen Reiches.

Deutsche Dampfschifflinien im Weltpostverkehr.

- | | | |
|---|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Bremerhaven (Hamburg) — Ostasien (Norddeutscher Lloyd). 2. Schanghai — Tsingtau — Tschifu — Tientsin (Hamburg-Amerika Linie). 3. Schanghai — Hankau (Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd). 4. Singapur — Bangkok (Norddeutscher Lloyd). 5. Singapur — Batavia — Friedrich-Wilhelmshafen — Rabaul und zurück (Norddeutscher Lloyd). 6. Bremerhaven — Sydney (Norddeutscher Lloyd). 7. Sydney — New Guinea — Japan — Hongkong — Japan (Norddeutscher Lloyd). 8. Sydney — Simpsonhafen — Jaluit — Hongkong (Jaluit-Gesellschaft, Hamburg). 9. Hamburg — Neapel — Ostafrika — Kapstadt — Deutsch-Südwestafrika — Hamburg, Reinfahrten in beiden Richtungen; Zwischenlinie: Hamburg — Neapel — Ostafrika und zurück (Deutsche Ostafrika Linie). 10. Ostafrika — Bombay (Deutsche Ostafrika Linie). 11. Hamburg — Marocco (Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff-Rhederei). | <ol style="list-style-type: none"> 10. Hamburg — Westküste von Afrika (10 verschiedene Linien, Woermann-Linie, Hamburg-Amerika Linie und Hamburg-Bremer-Afrika Linie). 11. Hamburg — Deutsch-Südwestafrika (Woermann-Linie, Hamburg-Amerika Linie und Hamburg-Bremer-Afrika Linie). 12. Kapstadt — Lädritsbucht — Swakopmund (Woermann-Linie). 13. Marseille — Neapel — Alexandria (Norddeutscher Lloyd). 14. Hamburg — Persischer Golf (Hamburg-Amerika Linie). 15. Bremerhaven — New-York (Norddeutscher Lloyd). 16. Cuxhaven — New-York (Hamburg-Amerika Linie). 17. Bremerhaven — Baltimore (Norddeutscher Lloyd). 18. Hamburg — Baltimore (Hamburg-Amerika Linie). 19. Genua — New-York (Norddeutscher Lloyd und Hamburg-Amerika Linie). 20. New-York — Westindien (Hamburg-Amerika Linie). 21. Bremen — Cuba (Norddeutscher Lloyd). 22. Hamburg — St. Thomas und nach den übrigen Westindien Mexiko und Mittelamerika (10 verschiedene Linien; Hamburg-Amerika Linie). | <ol style="list-style-type: none"> 21. Hamburg — Para (Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft und Hamburg-Amerika Linie). 22. Hamburg — Paraahya (Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft und Hamburg-Amerika Linie). 23. Hamburg — Pernambuco — Bahia — Rio de Janeiro — Santos (Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft und Hamburg-Amerika Linie). 24. Hamburg — Paranaqua — Rio Grande do Sul (Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft und Hamburg-Amerika Linie). 25. Bremen — Pernambuco — Bahia — Rio de Janeiro — Santos (Norddeutscher Lloyd). 26. Hamburg — Montevideo — Buenos Aires (Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft und Hamburg-Amerika Linie). 27. Bremen — Montevideo — Buenos Aires (Norddeutscher Lloyd). 28. Bremen — Montevideo — Rosario (Hunso-Linie). 29. Hamburg — Valparaiso — San Francisco (Kosmos-Linie). 30. Bremerhaven — Peru (Roland-Linie). 31. Hamburg — Türkei (Lercote-Linie). |
|---|---|--|

Abb 35: Erdkarte zur Übersicht des deutschen Kolonialbesitzes und der Postdampferlinien des Deutschen Reiches.

Marken

Togo – die Farben der 3-Pfg.-Marke, Mi. Nr. 1

Dr. Friedrich F. Steuer

1897 wurde die Krone-Adler-Ausgabe für Deutsch-Südwestafrika, Kamerun und Togo mit dem Überdruck des jeweiligen Landesnamens versehen. Der Katalog verzeichnet seit jeher bei Deutsch-Südwestafrika und Kamerun bei der 3-Pfg.-Marke, Mi. Nr. 1, den Aufdruck auf den verschiedenfarbigen Urmarken Nr. 45 b, c, d und e, während bei Togo nur Nr. 45 e, c und d angegeben werden. (Andere Gebiete sind bei diesem Vergleich unmaßgeblich, da der Überdruck für Deutsch-Ostafrika früher und sonst überall später erfolgte.)

Hinsichtlich der Urmarken ist bei der Nr. 1 b (Aufdruck auf Nr. 45 c) und Nr. 1 c (Aufdruck auf Nr. 45 d) alles klar. Bei den „braunen“ Marken werden nach den Auflagen Nr. 45 b/graubraun und Nr. 45 e/olivbraun differenziert, die sich durch den Druck, die Tageslichtfarbe und unter UV-Licht (Nr. 45 e wird braunschwarz) eindeutig voneinander unterscheiden. Bei FRIEDEMANN sind nur die Ausgabedaten zu verwerfen. Seine Farbangaben entsprechen bei Nr. 45 b und e noch nicht den Ergebnissen der Arge Krone/Adler, die im MICHEL-Katalog voll übernommen wurden.

Auffallend war, daß die Nr. 45 b zur gleichen Zeit für Deutsch-Südwestafrika und Kamerun überdruckt wurde, während dies bis heute für Togo nicht nachweisbar war. Und dies mußte jetzt korrigiert werden.

Auch bei Togo gibt es, entgegen den Angaben bei FRIEDEMANN und bis vor kurzem im MICHEL-Katalog (Ausgabejahr der „braunen“ Marken 1898), die überdruckte Urmarke Mi. Nr. 45 b aus 1897! Sie liegt in der Farbe „hellgraubraun“ mit Daten ab September 1897, verwendet in Klein-Popo (Abb. 1) wie auch in Lome (Abb. 2), in mehreren Exemplaren vor, ist aber selten. Dies erklärt auch, weshalb über diese Marke bisher noch nichts veröffentlicht wurde.

Diesem neuen Forschungsergebnis folgend, wurde im MICHEL auch die Katalogisierung der Togo Nr. 1 geändert, was jedoch nur unter Mißachtung der Chronologie möglich war, da jahrzehntelang Farbprüfung und Albumvordrucke der Togo Nr. 1 a die Urmarke Nr. 45 e zugeordnet hatten.

Die Neukatalogisierung lautet daher:

1 a	3 Pfg. olivbraun (1898)	(45 e)
b	gelbbraun	(45 c)
c	rötlicher	(45 d)
d	(hell)graubraun (1897)	(45 b)*

*(mit einer Fußnote, daß es sich dabei um die Erstauflage handelt)



Abb. 1



Abb. 2

Postwesen.

Reichs-Postagenturen befinden sich in *Klein-Popo* und *Lome*. Der Geschäftsbetrieb derselben erstreckt sich auf sämtliche Geschäftszweige der heimischen Postanstalten, mit Ausnahme der Beförderung von Wertbriefen und Wertpaketen. Auf der Ausreise wie auf der Heimfahrt laufen monatlich zwei deutsche Dampfer fahrplanmäÙig das Schutzgebiet an, weiter vermitteln wöchentlich zwei Überlandposten den Verkehr mit den Postanstalten der französischen und englischen Nachbarkolonien und deren Postdampfer (siehe Schiffsverkehr).

An jedem Mittwoch und Sonnabend morgens 8 Uhr wird von Klein-Popo ein uniformierter Postbote über Porto Seguro und Bagida nach Lome mit für die Küste und für die Übersee-post via Quitta-Liverpool bestimmten Briefen abgefertigt, der in Lome nachmittags 4 Uhr eintrifft. Die ca. 40 km betragende Wegstrecke wird trotz des tiefen Sandes in etwa 8 Stunden zurückgelegt. In Lome nimmt der Bote die dort eingetroffenen Postsachen in Empfang und trifft Donnerstags und Sonntags Nachmittag wieder in Klein-Popo ein. Von Lome aus werden die Postsachen mittelst englischer Boten im Anschluß an die deutsche Post bis Accra befördert.

Nach dem französischen Agoué wird an jedem Dienstag und Donnerstag eine Post abgefertigt, die Anschluß über Land bis Porto Novo hat, außerdem sendet Agoué jeden Sonntag einen Postboten nach Klein-Popo.

Der Station Misahöhe werden Briefe durch zweimal im Monat, am 1. und 16. jedes Monats, gehende Kommissariats-Boten zugestellt.

Das Schutzgebiet gehört dem *Weltpostverein* an, Sendungen aus Deutschland werden daher nach den Vereinsbestimmungen befördert.

Aus: *Deutsches Kolonial-Handbuch*

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

Vorsitzender: Wolfgang Hermann, Enzianstraße 3, 12203 Berlin, Tel. (0 30) 8 31 13 08.

Zweiter Vorsitzender: Wolfgang Herterich, Siensbacher Straße 6, 79183 Waldkirch, Tel.(0 76 81) 86 78.

Geschäftsführer: Peter F. Baer, Postfach 1212, 90002 Nürnberg, Tel. (09 11) 6 00 24 87.

Zweiter Geschäftsführer: Dr. Heinz Findeiss, An der Leiten 2, 83730 Fischbachau, Tel. (0 80 28) 8 09.

Schatzmeister: Wolfgang Willkommen, Oberweg 12, 61118 Bad Vilbel, Tel. (0 61 01) 4 26 62.

Schriftleitung: Dr. Klaus Detering, Meisenstraße 21, 14195 Berlin, Tel. (0 30) 8 31 31 97.

HEINRICH KÖHLER

Ältestes
Briefmarken-Auktionshaus
Deutschlands



Deutsche Post in China: 1901, 2 Mark und unüberdruckte Reichspostmarke 10 Pfennig, auf Paketkarte verwendet, die beim Brand im deutschen Postamt beschädigt wurde. Abbildung siehe auch Friedemann-Berichte, Seite 2439. Aus der Sammlung R. Fuchs, Buenos Aires. Ein Los der 285. Köhler-Auktion vom 25. bis 28. Januar 1995 in Wiesbaden.

HEINRICH KÖHLER

**SEIT DEN ANFÄNGEN DER ARBEITSGEMEINSCHAFT IHR PARTNER,
WENN ES SICH UM DAS BESONDERE HANDELT!**

Auktionen jeweils Ende Januar, Mai und September
Einlieferungsschluß jeweils Ende November, März und Juli

Wenn Sie ein spezielles Anliegen haben, wenden Sie sich vertrauensvoll an mich persönlich.

Volker Parthen

Heinrich Köhler
Inhaber Volker Parthen
Wiesbaden · Gegr. 1913 in Berlin

Wilhelmstr. 48 · D-65183 Wiesbaden
Tel. (0611) 39381 · Fax 39384