

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1435. Lathe, Fritz. 1913. "Ursprung und Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens der deutschen Schutzgebiete in der Südsee und in China." [Genesis and development of the German mail and telegraph service in the German protectorates in the South Seas and in China]. *Jahrbuch über die deutschen Kolonien* 6, pp. 143–152.

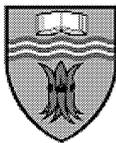
History of the mail service of Samoa, New Guinea, the Marshall Islands, the Carolines, the Marianas and Jiaozhou. Some generalised statistics of the mail volume are also given. Overall the history provides little detail.

Source of Annotated Bibliography Entry:

Dirk H. R. Spennemann (2004) *An Annotated Bibliography of German Language Sources on the Mariana Islands*. Saipan, Commonwealth of the Northern Mariana Islands : Division of Historic Preservation. ISBN 1-878453-71-8.

The German Resources on the Mariana Islands Digital Library is a project jointly supported by:

CHARLES STURT
UNIVERSITY



The Johnstone Centre,
Charles Sturt University,
Albury, Australia



Northern Mariana Islands
Council for the Humanities,
Saipan, CNMI



Historic Preservation
Office,
Saipan, CNMI

Jahrbuch

über die

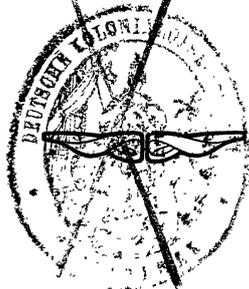
deutschen Kolonien.



Herausgegeben
von
Dr. Karl Schneider.

VI. Jahrgang.

Mit 1 Bildnisse (Photogravüre) Seiner Hoheit des Herzogs Adolf Friedrich zu Mecklenburg und 2 mehrfarbigen Kärtchen.



Essen.
G. D. Baedeker, Verlagshandlung.
1913.

Ursprung und Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens der deutschen Schutzgebiete in der Südsee und in China.

Von Ober-Postsekretär **Fritz Lathe.**

In der vorjährigen Ausgabe des „Jahrbuchs“ ist eingehend erörtert worden, wo in den deutschen Kolonien Postanstalten bestehen, welche Schiffs- und Kabellinien diese mit dem Mutterlande verbinden und welche Taxen für Brief-, Paket- und Wertsendungen sowie für Telegramme im Verkehr zwischen Deutschland und seinen fernen Besitzungen in Geltung sind. Bei dem großen Einflusse, den das Post- und Telegraphenwesen der Schutzgebiete auf das Gedeihen von Handel und Wandel in diesen gehabt hat, werden auch folgende Angaben aus dessen Entwicklungsgeschichte von allgemeinem Interesse sein.

Samoa.

Den ersten Anstoß zur Gründung deutscher Postanstalten an überseeischen Plätzen gab die Einrichtung der subventionierten Postdampfschiffsverbindungen nach Ostasien und Australien. Daß diese zustande kamen, ist hauptsächlich dem verstorbenen Staatssekretär Exzellenz v. Stephan zu danken. In einer umfangreichen Denkschrift machte er 1883 dem Reichskanzler den Vorschlag, derartige Linien zu schaffen, indem er mit weitschauendem Blicke darauf hinwies, welche belebende Wirkung sie für die Erschließung neuer Absatzgebiete, Stärkung des Deutschtums usw. haben würden. Zwei Jahre später erhielt der sorgsam ausgearbeitete Plan Gesetzeskraft, so daß mit dem Norddeutschen Lloyd ein entsprechender Vertrag abgeschlossen werden konnte. In ihm verpflichtete sich die Gesellschaft u. a., auf Ersuchen des Reichs-Postamts in den Orten des Auslandes, wo sie Agenturen unterhielt, Postdienstgeschäfte durch ihr Personal besorgen zu lassen. Natürlich kamen hierbei nur Länder in Betracht, denen ein geordnetes Postwesen fehlte.

Im September 1886 ging bereits der erste Reichs-Postdampfer von Bremerhaven nach Sydney ab. Dort fand er Anschluß an eine vom Norddeutschen Lloyd mit der Hauptlinie eingerichtete Zweigverbindung nach Samoa und den Tonga-Inseln.

Auf Samoa hatte schon im Jahre 1857 die Hamburgische Firma Godefroy Handelsniederlassungen gegründet, die später auf die Südsee- und Plantagensgesellschaft übergegangen waren. Nach und nach vergrößerte diese ihren Besitz; er betrug schließlich ungefähr zwei Fünftel der Ländereien auf der Insel Upolu. Außerdem hatte die Gesellschaft mehr als 40 Stationen angelegt, wo deutsche Angestellte von den Eingeborenen Kopra einhandelten. Diesen zahlreichen Beamten und den übrigen auf Samoa und den Tonga-Inseln ansässigen Deutschen bot sich zur Beförderung ihrer Briefschaften nach der Heimat nur Gelegenheit, wenn Segelschiffe die Anker lichteten, was selten und in unregelmäßigen Fristen der Fall war. Daß unter solchen

Umständen die von der Welt fast abgeschnittenen Kulturpioniere die Ankunft des ersten Reichs-Postdampfers mit Jubel begrüßten, liegt auf der Hand. Und wie mögen erst ihre Augen gestrahlt haben, als sie einige Tage später vor den Lloyd-Agenturen in Apia und Tongatabu¹⁾ einen blauen deutschen Briefkasten erblickten. Angesichts dieses so heimatlich anmutenden stummen Verkehrsdieners fühlten sie sich jedenfalls dem Vaterlande um Tausende von Kilometern nähergerückt.

Aber auch die Angehörigen der übrigen auf Samoa vertretenen Nationen wandten den Reichs-Postdampfern schnell ihre Gunst zu. Sie erkannten sofort, welche Vorteile diese schnellfahrenden Schiffe allein für die Fruchtausfuhr boten. Infolgedessen gingen mit der fünften Rückfahrt nach Sydney schon rund 3600 Sack Bananen ab, während die Zahl der Säcke bei der ersten Rückfahrt nur 214 betragen hatte.

Der Aufschwung des Handels brachte natürlich eine Vermehrung der Postsendungen mit sich. Soweit die Korrespondenz von den auf Samoa wohnenden Engländern und Amerikanern ausging, erfolgte ihre Einlieferung allerdings zum Teile bei der Munizipalpost in Apia, einer Anstalt, die 1882 von den Konsulen der verschiedenen fremden Mächte eingerichtet worden war. Allmählich erkannten die Yankees und die Söhne Albions jedoch, daß die deutsche Postagentur die Konkurrentin in bezug auf Sicherheit und Pünktlichkeit weit überragte; noch größer wurde ihr Zutrauen zu der Agentur, als deren Verwaltung im Juli 1887 von den Beamten des Norddeutschen Lloyds auf einen Angestellten des deutschen Konsulats überging und dadurch einen amtlicheren Anstrich erhielt.

In den Jahren 1888 und 1889 stürten mehrere Aufstände der Samoaner die friedliche Entwicklung der Dinge. Bei einem von ihnen ging die Postagentur in Apia sogar in Flammen auf. Nach diesen Vorfällen entwickelte sie sich aber um so schneller, so daß es 1895 nötig wurde, ihre Leitung und damit die Aufsicht über das gesamte Postwesen auf Samoa einem Fachbeamten, dem inzwischen gestorbenen Ober-Postassistenten Banse aus Bruchdorf, Kr. Bleckede, zu übertragen. Kurz darauf verschied der König von Samoa, Malietoa Laupepa. Die dadurch verursachten Unruhen wirkten auch lähmend auf den Postbetrieb. Eine Periode ungestörten Aufschwungs trat erst ein, nachdem im November 1899 die Inseln Upolu und Savaii an Deutschland gefallen waren. Damit erreichte die Tätigkeit der Munizipalpost ihr Ende.

Nun konnte man den längst gehegten Gedanken verwirklichen, regelmäßige Botenpostverbindungen zwischen den erwähnten beiden Inseln herzustellen und so ihren sämtlichen Einwohnern die Teilnahme am Weltverkehre zu erleichtern. Auf einer längeren Reise, die über von Wolkenbrüchen seenartig angeschwollene Bäche und Flüsse und über den Meeresarm zwischen Upolu und Savaii führte, richtete der jetzige Vorsteher des Postamts in Apia, Ober-Postassistent Traube aus Nordheim, Kr. Bensheim, mehrere Posthilfsstellen ein, deren Geschäfte zuverlässige Weiße übernahmen. Polizisten beförderten fortan alle drei Wochen in sechstägigem Rundgange die Postbeutel zwischen Apia und den betreffenden Orten. Für die Überfahrt der Boten auf dem 18 Kilometer langen Wasserweg Upolu-Savaii wurde ein samoanischer Häuptling gewonnen. Bei Festsetzung der Bedingungen war ihm besonders darum zu tun, einen möglichst hoch klingenden Titel zu erhalten. Geradezu entzückt schien er, als man ihm solchen durch die selbst

¹⁾ Die Postdampfschiffsagentur in Tongatabu mußte bald nach der Eröffnung ihre Tätigkeit einstellen, weil das Königreich Tonga ein eigenes Postwesen einrichtete.

für eine Visitenkarte größten Formats genügende Bezeichnung „Pule o le vaa o le meli“ (Herr des Postboots) gewährte. Der ganze Stamm nahm an der Freude seines Anführers über die klangvolle Auszeichnung teil; jubelnd umsprangen sie ihn mehrere Stunden auf dem Dorfplatze. In bezug auf Titelsucht konnten diese Insulaner wahrlich nicht sagen: „Wir Wilden sind doch bessere Menschen“.

Im Laufe der Jahre hat sich auf Samoa das Postwesen im steigenden Maße ausgedehnt. Apia erfreut sich sogar seit langem eines Orts-Fernsprechnetzes und einer öffentlichen Fernsprechstelle. Jetzt liegt die Beförderung der Postsachen zwischen Apia und den zahlreichen Hilfsstellen auf Upolu und Savaii in den Händen von Samoanern, die eine den Landessitten entsprechende Uniform — Hüftentuch, Jacke mit gelben Knöpfen, Mütze mit deutscher Kokarde — tragen. Ihrer Würde als Diener des großen Kaisers im fernen Deutschland wohl bewußt und wegen dieser von ihren Landsleuten sehr geachtet, ziehen sie mit den wasserdichten Felleisen stolz fürbaß. Außer ihnen werden auch die zwischen Upolu und Savaii fahrenden Schiffe für die Auswechslung der Posten benutzt.

Seit Ende März 1901 befindet sich das Postamt von Apia in einem besonderen schmucken Gebäude, das ungefähr hundert Meter vom Hafen entfernt ist. Zurzeit sind bei ihm neben dem Vorsteher ein einheimischer weißer Hilfsbeamter, ein aus Deutschland zur Beaufsichtigung und Instandhaltung der Fernsprechlinien berufener Unterbeamter und ein farbiger Hilfsleitungsaufseher tätig.

Der Norddeutsche Lloyd hat die Zweiglinie Sydney-Apia bereits im Jahre 1903 wieder eingehen lassen. An ihre Stelle sind andere Verbindungen zwischen Samoa und dem Weltverkehrsnetze getreten. Neuerdings nehmen die Posten zwischen Samoa und dem Mutterland ihren Weg über New York—San Francisco—Pago-Pago (Hafen auf der den Amerikanern gehörigen Insel Tutuila). Auf der Strecke San Francisco—Pago-Pago erfolgt die Beförderung durch Schiffe der Ocean Steamship Company.

Deutsch-Neuguinea.

Versuche, in Neuguinea deutsche Niederlassungen zu gründen, wurden schon im Jahre 1880 gemacht. Sie führten aber erst zu greifbaren Ergebnissen, nachdem der bekannte Forscher Dr. Finsch vier Jahre später mit einer genauen Auskundung der Nordostküste von Neuguinea sowie der Küsten von Neu-Britannien und Neu-Irland und mit dem Erwerbe von Grundstücken in diesen Gebieten beauftragt worden war. Im August 1884 versprach der Deutsche Kaiser den Interessenten, von denen die Versuche ausgingen, und die sich später unter der Firma Neu-Guinea-Compagnie vereinigten, für das von ihnen beabsichtigte Kolonialunternehmen seinen Schutz. Das Unternehmen verfolgte den Zweck, im Westen der Südsee auf den nicht unter Oberhoheit einer fremden Macht stehenden Gebieten Handelsniederlassungen zu errichten, Ländereien zu erwerben und die zur Förderung des Handels und der wirtschaftlichen Nutzbarmachung des Grund und Bodens sowie zur Herstellung und Befestigung eines friedlichen Verkehrs mit den Eingeborenen und zu deren Zivilisierung dienlichen staatlichen Einrichtungen auf eigene Kosten zu treffen und zu unterhalten. Im Mai 1885 wurde der erwähnten Gesellschaft durch kaiserlichen Schutzbrief landesherrliche Befugnisse für die ihr gehörigen Gebiete gewährt. Es handelte sich dabei um einen Teil von Neuguinea, das heutige Kaiser-Wilhelms-Land, und um

zahlreiche vor diesem Küstenstriche liegende Eilande (Bismarck-Archipel, Neu-Pommern, Neu-Mecklenburg usw.). Ende 1886 traten noch einige Inseln der Salomongruppe hinzu. Es mag hier gleich bemerkt werden, daß die Neu-Guinea-Compagnie später auf die Hoheitsrechte verzichtete und an ihrer Stelle Beamte der Reichsregierung die Verwaltung übernahmen.

Zur Zeit der Verleihung des Schutzbriefes entbehrte Deutsch-Neuguinea noch jeglicher regelmäßigen Postverbindung. Bald war jedoch das Fehlende geschaffen und zwar durch Dampfer, die von der Neu-Guinea-Compagnie zwischen Finschhafen und dem queensländischen Hafenplatze Cooktown in Verkehr gesetzt wurden. Da das Schutzgebiet noch kein Postwesen hatte, sammelte dessen Verwaltung die aufkommenden Briefe selbst und ließ sie in Cooktown einer vertrauenswürdigen Firma (James C. Bird) zur Weitersendung übergeben. Durch Vermittlung dieses Handelshauses erhielten die Bewohner des Schutzgebietes auch die für sie bestimmten Postsendungen. Schon nach kurzem ergab sich das Bedürfnis, hier Abhilfe zu schaffen. Im Jahre 1887 eröffnete daher die Reichs-Postverwaltung in den wichtigsten Hafenplätzen der Kolonie Postagenturen, deren Leitung Angestellte der Neu-Guinea-Compagnie übernahmen. Diese Besserung der Verhältnisse scheint gleich eine starke Zunahme der Lust zum Korrespondieren verursacht zu haben, denn allein in den ersten vier Monaten bearbeiteten die Postagenten nicht weniger als rund 6000 Briefe usw.

Fünf Jahre später hatte der Postbetrieb bereits eine derartige Ausdehnung erreicht, daß ein Postbeamter aus Deutschland nach Friedrich-Wilhelmshafen gesandt werden mußte, der aber infolge Erkrankung bald wieder in die Heimat zurückkehrte. Um jene Zeit richtete der Norddeutsche Lloyd eine achtwöchentliche Verbindung zwischen Singapore und Neuguinea ein. 1898 traten auf den Dampfern dieser Linie Seeposten in Tätigkeit, denen die für die Postorte des Schutzgebietes bestimmten Briefschaften in geschlossenen Beuteln und die nach den übrigen Anlageplätzen gerichteten Sendungen zur unmittelbaren Abgabe an die Empfänger lose zugeführt wurden. Die Seeposten bestehen noch. Nach wie vor besorgen ihre Geschäfte die Schiffs-Zahlmeister.

Jetzt stößt man in allen Orten der Kolonie, wo Weiße in größerer Zahl wohnen, auf ein Posthausschild. Fast durchweg sind die Postagenten Regierungsbeamte oder Missionsangehörige und daher wegen des Vertrauens das sie allgemein genießen, für diese Stellen besonders geeignet. Das Hauptpostamt, zu dessen Obliegenheiten die Leitung des gesamten Post- und Telegraphenwesens im Schutzgebiete gehört, befindet sich in Rabaul und wird seit März v. J. vom Postsekretär Weller aus Eichhorst, Kr. Gardelegen, verwaltet. Der Landessitte gemäß ist das Amt aus Holz hergestellt, macht aber trotzdem einen recht stattlichen Eindruck. Damit die weißen Ameisen, eine Plage der dortigen Gegend, nicht so leicht in Versuchung geraten, den Betrieb zu stören und dabei vielleicht „das Briefgeheimnis zu verletzen“, hat man dem Gebäude eine zwei Meter hohe Unterlage von Zementblöcken und Pfosten gegeben. In der luftigen Höhe sind die Sendungen und Briefmarken vor den fleißigen Tierchen sicher, denn Kletterpartien sollen sie trotz aller Beweglichkeit nicht lieben. Das Postamt ist nicht weit von den Dampfer-Anlageplätzen entfernt. Eine vom Hafen ausgehende Feldbahn erleichtert die Beförderung der Postsäcke von und nach den Schiffen.

Zwischen den sämtlichen Postdienststellen des Schutzgebietes findet ein reger dienstlicher Verkehr statt. Hierzu werden außer den planmäßigen

Schiffsverbindungen alle sonst sich bietenden Gelegenheiten benutzt. Über Land sind keine Postbeförderungen nötig, weil die Orte mit Postanstalten sich auf dem Wasserwege erreichen lassen. Rabaul und Herbertshöhe besitzen Fernsprechnetze; außerdem sind diese beiden Orte durch Fernspretleitung verbunden. Zwei aus Deutschland berufene Postunterbeamte halten diese Einrichtungen in Ordnung. Zu sonstigen einfacheren Arbeiten ziehen die Postanstalten Eingeborene heran.

Daß der jetzige Staatssekretär des Reichs-Postamts, Exzellenz Kraetke, vor einigen Jahrzehnten in Neuguinea als Landeshauptmann tätig war, dürfte allgemein bekannt sein.

Marshall-Inseln.

Bei der von der deutschen und englischen Regierung im April 1886 bewirkten Abgrenzung der gegenseitigen Machtbereiche in der Südsee fielen u. a. auch die Marshall-Inseln an Deutschland. Nachdem ein kaiserlicher Kommissar die Verwaltung übernommen hatte, richtete das Reichs-Postamt Anfangs 1889 in Jaluit, dem Sitze des Kommissars, eine Postagentur ein, die sich mit echt preußischer Bescheidenheit im Wohnzimmer ihres Leiters, des Kommissariatssekretärs, niederließ. Sobald als möglich wurde nun auf den vielen von Weißen bewohnten Eilanden der Einzug der deutschen Reichspost bekannt gemacht.

Anfangs bot sich dem Postagenten in Jaluit höchst selten Gelegenheit zur Absendung der Briefschaften nach der Außenwelt. Es standen ihm hierzu nur die in unregelmäßigen Fristen nach San Francisco, Honolulu, Auckland oder Sydney fahrenden Segler zur Verfügung. Damit diese die Anker nicht lichteten, ohne Post an Bord genommen zu haben, legte der Regierungsvertreter den Kapitänen die Verpflichtung auf, 24 Stunden vor ihrer Abreise der Postagentur das Ziel ihrer Reise zu melden. Außerdem mußten sie auf allen Marshall-Inseln, die sie berührten, Briefe entgegennehmen und abliefern. Um ihnen dies zu erleichtern, wurden im Jahre 1903 auf 12 der Eilande geeignete Personen mit der Sammlung der abzuschickenden und Aushändigung der ankommenden Sendungen betraut.

Der Vorteil dieser Maßnahme lag für die Schiffsführer darin, daß sie die Absender und Empfänger der Sendungen nicht mehr einzeln abzufertigen brauchten. Hierdurch war auch den Insulanern die Möglichkeit genommen, unter dem Vorwande, sie erwarteten Briefe, an Bord zu steigen und dort neugierig umherzulungern.

Anfang 1905 gründete die Jaluit-Gesellschaft gegen entsprechende Subvention eine regelmäßige Verbindung zwischen Jaluit und Ponape (östliche Karolinen), und zwar durch Segelschuner. Dies bedeutete für das Schutzgebiet eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Leider traf der Schuner bei schlechtem Wetter oder bei Windstillen oft erst nach Abfahrt der spanischen Anschlußschiffe der Linie Ponape—Manila—Singapore in Ponape ein und dann lagerten die Postbeutel für Europa usw. dort monatelang. Zu bedauern waren in solchen Fällen insbesondere die mitgekommenen Reisenden, weil das Örtchen weder Hotels noch Herbergen besaß. Sie konnten daher ihrem Schöpfer danken, wenn sie während ihres unfreiwilligen Aufenthaltes überhaupt unter Dach kamen.

Als 1898 der Krieg zwischen Amerika und Spanien ausbrach und Manila blockiert wurde, mußte der Jaluit-Postschuner statt in Ponape in Sydney Anschluß an die großen Verkehrsadern suchen. Seitdem haben die Schiffs-

verbindungen der Kolonie manche Wandlungen erfahren. Zurzeit nehmen die Posten von und nach dort ihren Weg über Hongkong und Sydney und diejenigen von und nach Nauru über Sydney und Melbourne.

Auf Nauru, einer herrlichen Insel des Schutzgebietes, besteht eine Postagentur seit 1908. Sie wurde eröffnet, nachdem ein großzügiges Phosphatunternehmen diesen fernen Erdenwinkel seiner Einsamkeit entrissen und dort vor den erstaunten Augen der Eingeborenen die neuesten Erungenschaften der Technik — Hafeneinrichtungen, Landungsbrücken, Schmalspur- und Drahtseilbahnen — hervorgezaubert hatte. In einem Abschlage der Waffenkammer waltet der Polizeimeister von Nauru friedlich seines Postagentenamtes.

Die Postagentur in Jaluit wird vom Hafenmeister verwaltet. Sie erfreut sich schon jahrelang eines besonderen Heims, vor dem das Postwappen recht dauerhaft angebracht ist, um es vor Angriffen der Stürme zu schützen. Von Zeit zu Zeit brausen nämlich über die Marshall-Inseln Orkane von gewaltiger Stärke hinweg. So wurde z. B. am 30. Juni 1905 das Jaluit Postgebäude durch eine mächtige Flutwelle von den steinernen Pfeilern, auf denen es ruhte, herabgewaschen und um mehrere Fuß aus seiner Lage verschoben. Zwei in der Nähe befindliche kräftige Bäume retteten es glücklicherweise vor gänzlichem Wegschwimmen. Daß der brave Postvorsteher über diese plötzliche „Versetzung“ nicht wenig erschrak, wer möchte es ihm verargen. Seine Überraschung war um so größer, als ihm die Welle auch blitzschnell das ganze Dach über dem Kopfe wegriß und es mit unheimlichem Getöse in den Ozean warf.

Karolinen, Palau-Inseln, Marianen.

Nach Beendigung des Krieges mit Nordamerika, durch den Spanien so ziemlich seine gesamten Kolonien verlor, gingen am 30. Juni 1899 die vorbezeichneten Inseln, die 15 Jahre früher fast die Ursache eines deutsch-spanischen Streites geworden wären, auf friedlichem Wege für einen Kaufpreis von 25 000 000 Pesetas in Deutschlands Besitz über.

Sobald das Reichs-Postamt nach der Abtretung erfuhr, daß in Ponape, Yap und Saipan (Marianen) deutsche Regierungsbehörden in Tätigkeit traten, ließ es durch deren Beamte in den erwähnten Orten Postagenturen eröffnen. Bis dahin hatte das Schutzgebiet sechsmal im Jahre über Ponape die bereits erwähnte Verbindung nach Manila—Singapore gehabt, die aber mit dem Abzuge der spanischen Besatzung aus Ponape verloren gegangen war. Nun mußten daher andere Beförderungsmöglichkeiten geschaffen werden. Saipan bekam Anschluß an das Weltverkehrsnetz über Yokohama mittels japanischer und englischer Schuner, die allerdings nur alle 3—4 Monate fuhren. Zwischendurch standen aber Segler der Jaluit-Gesellschaft zur Verfügung, die auch Ponape und Yap anliefen. Im Juni 1900 wurde dann von dem Norddeutschen Lloyd eine subventionierte Zweiglinie Hongkong—Saipan—Ponape—Neuguinea—Brisbane—Sydney eingerichtet. Die westlichen Karolinen mit Yap waren allerdings nach wie vor auf gelegentliche Verbindungen nach Ponape angewiesen, ein Mißstand, der bereits einige Monate später beseitigt werden konnte. Das Reichs-Postamt verpflichtete nämlich die Jaluit-Gesellschaft, gegen eine entsprechende Subvention eine zwölfwöchentliche Dampferverbindung von Sydney über Jaluit, Kussaie, Ponape, Yap nach Palau herzustellen.

Abgesehen von den erwähnten Schiffslinien, die übrigens im Laufe der Jahre umgestaltet wurden, benutzte die Reichs-Postverwaltung jede

sich sonst bietende Gelegenheit zur Beförderung der Posten nach dem Schutzgebiete. Man erwog sogar den Gedanken, den von San Francisco ausgehenden Walfischfängern, die sich manchmal in Ponape und Saipan von den anstrengenden Zügen durch die Südsee erholten, Postbeutel dorthin mitzugeben. Diese Nimrode regeln den Lauf ihrer Schiffe aber nicht nach festen Fahrplänen, sondern nach den Launen ihres Wildes. Es war somit zu befürchten, daß, wenn die Wale die Gegend der weltentlegenen deutschen Inseln mieden, ihre Jäger dem Beispiele folgen und die ihnen anvertrauten Säcke mit Briefschaften vielleicht nach vielen Monaten wieder nach San Francisco zurückbringen würden. Der Gedanke kam daher nicht zur Ausführung. Die Riesenfische des Stillen Ozeans werden also voraussichtlich niemals störend in die Speichen des Weltverkehrsrades schwimmen.

Die stetige Zunahme des Postbetriebes hat allmählich eine Vermehrung der Postagenturen nötig gemacht. Seit Januar 1905 befindet sich in Yap eine Station der Deutsch-Niederländischen Telegraphen-Gesellschaft. Von den deutschen Postorten der Südsee genießt dieser Hafenplatz allein den Vorzug, dem Welttelegraphennetz angeschlossen zu sein. Außerdem sind 1909 in Yap und Angaur (Palau-Inseln) von der Deutschen Südsee-Phosphat-Aktiengesellschaft Funkentelegraphen-Stationen eingerichtet worden, die auch dem öffentlichen Verkehre dienen.

Kiautschou.

Als am 5. Januar 1898 der deutsche Reichsanzeiger die Nachricht brachte, daß China bereit sei, die Kiautschou-Bucht nebst den die Einfahrt begrenzenden Landzungen und den in und vor dieser Bucht liegenden Inseln für einen Zeitraum von 99 Jahren an Deutschland zu verpachten, schwammen die zur Einrichtung einer Postanstalt in dem Pachtgebiet erforderlichen Gegenstände schon auf hoher See. In Voraussetzung der Ereignisse waren sie einige Wochen vorher von dem Reichs-Postamte mit den Truppentransportdampfern „Darmstadt“ und „Crefeld“ abgesandt worden. Am 26. Januar, d. h. kurz nach Besetzung Kiautschous durch das Landungsdetachement des deutschen Kreuzergeschwaders, trat bereits in Tsintanfort eine Marinefeldpostanstalt in Tätigkeit, und zwar im sogenannten Mandarinensaale des Yamen, der anfangs auch als Lagerstätte für das Personal diente. Die Leitung der Anstalt übernahm vorübergehend der jetzige Ober-Postsekretär Pape in Berlin, der beim Postamt in Schanghai stationiert war. Schnell wurden nun Postverbindungen mit den Orten Kiautschou und Tsimo, wo gleichfalls deutsche Truppenteile lagen, eingerichtet. Mit einer Mischung von Neugierde und Unbehagen sahen bald darauf die um Tsintanfort wohnenden Chinesen, daß deutsche Postbeamte mit Hilfe zahlreicher Kulis in die fast grundlosen Wege nach Tsimo hohe Stangen setzten und an ihnen einen Draht besfegigten. Als dieser dann geheimnisvoll zu summen begann, wuchs ihr Erstaunen ins Ungemessene. Es dauerte einige Wochen, bevor die braven Zopfträger die Scheu vor dieser „singenden“ Telegraphenleitung verloren.

Inzwischen entwickelte sich in der Feldpostanstalt in Tsintanfort ein reger Verkehr. Am 5. Mai 1898, also kurz nach ihrer Einrichtung, wurde sie durch einen längeren Besuch des Prinzen Heinrich von Preußen ausgezeichnet. Der hohe Gast erkundigte sich bei dem Vorsteher eingehend über das in postalischer Beziehung im Schutzgebiete bereits Geschaffene und verabschiedete sich zum Schlusse in lebenswürdigster Weise. Im folgenden Jahre wiederholte er den Besuch; diesmal war er in Begleitung seiner

Gemahlin, die sich bei dieser Gelegenheit mit großem Interesse den Postbetrieb erklären ließ.

Vom Jahre 1899 ab hieß der Sitz der Postanstalt nicht mehr Tsintanfort, sondern Tsingtau, und einige Monate nach dieser Änderung erhielt die Postanstalt mit Rücksicht auf ihre wachsende Bedeutung die Bezeichnung Postamt. Ihr Personal bestand damals außer dem Vorsteher, dem jetzigen Oberpostinspektor Henniger in Bremen, aus zwei deutschen Beamten und fünf chinesischen Unterbeamten.

Von vornherein wurden die Postbeutel von und nach Deutschland über Schanghai geleitet. Zu ihrer Beförderung dienten anfangs auf der Strecke Tsingtau-Schanghai vom Chef des deutschen Kreuzergeschwaders gecharterte Dampfer. Im April 1898 übernahm dann die Reederei Jebsen die Verpflichtung, eine 14tägige Verbindung zwischen den beiden Orten zu schaffen, die sie vier Monate später zu einer achttägigen umwandelte. Seit März 1901 besorgen Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie die Postbeförderung auf der erwähnten Linie. Die Beutel mit Postkarten und mit Sendungen, die nach der Briefftaxe frankiert sind, nehmen jetzt in der Richtung von und nach Deutschland ihren Weg durch Sibirien — Beförderungsdauer Berlin—Tsingtau 15—18 Tage —, die übrigen Sendungen dagegen im allgemeinen durch den Suezkanal — Beförderungsdauer ungefähr 35 Tage.

Als die deutsche Post in Kiautschou Fuß faßte, sah es mit den Verkehrsverhältnissen in dessen Hinterland recht traurig aus. Eigentliche Wege gab es nicht, sondern nur einige jeder Pflege entbehrende Pfade, deren Benutzung für Menschen und Tiere gleich qualvoll war. Nach jedem Regenfalle stockte das ganze Beförderungswesen und während der Regenmonate hörte es überhaupt auf. Posteinrichtungen waren auch nicht vorhanden. Trotz ihres großen natürlichen Reichtums herrschte daher in der Provinz Schantung eine beispiellose Armut. Diese Verhältnisse besserten sich wesentlich, nachdem die deutsche Postanstalt in Tsingtau ihre Wirksamkeit begonnen hatte. Nun richtete nämlich die chinesische Regierung im Hinterlande mehrere Postagenturen ein, gleichzeitig einen Botendienst zwischen diesen und dem chinesischen Postamt in Tsingtau, Maßnahmen, die jedenfalls dem Bestreben entsprangen, einer Überziehung der Provinz Schantung mit deutschen Posteinrichtungen zuvorzukommen. Viel Umstände machte man allerdings nicht bei diesen Agenturen. Meistens wurden sie in Häusern von derselben Unansehnlichkeit wie gewöhnliche chinesische Wohnungen untergebracht. Munter piff in der Regel der Wind durch die mit Papier beklebten Fenster und suchte dem schlitzäugigen Postagenten beim Verteilen der Briefe zu helfen, wobei er, nach der Schilderung eines Augenzeugen, oft große Verwirrung anrichtete. Recht behende waren die chinesischen Fußboten. An einer Stange den Briefsack tragend, legten sie täglich durchschnittlich 50—60 Kilometer zurück, bei den schlechten Straßen eine achtungswerte Leistung.

Das chinesische Postamt in Tsingtau durfte sich nur mit den durch das Pachtgebiet gehenden Sendungen aus und nach dem Hinterlande befassen, während der Annahme- und Ausgabedienst Sache der deutschen Postanstalten war. Die wiederholten Versuche der bezopften Postleute, diese Abmachungen zu durchbrechen, scheiterten an der Wachsamkeit ihrer deutschen Kameraden.

Am 14. Juni 1899 wurde in Berlin von einer Vereinigung deutscher Bankinstitute, angesehenen deutscher Chinafirmen usw. die Schantung-Eisen-

bahngesellschaft gegründet. Zweck des Unternehmens war die Herstellung einer Eisenbahn von Tsingtau über Weihsien nach Tsinanfu — 395 km — mit einer Zweiglinie von Tschangtien nach dem Kohlengebiet von Poschan — 39 km. Wenige Wochen später begannen schon die Bauarbeiten, und zwar gleichzeitig in Tsingtau und Kiautschou (Stadt); den ersten Spatenstich tät Prinz Heinrich von Preußen. Dank der tatkräftigen Förderung des Werkes von allen beteiligten Kreisen konnte bereits am 8. April 1901 die Teilstrecke Tsingtau—Kiautschou dem Betrieb übergeben werden. Erstaunt musterten am Eröffnungstage die dem Bahnkörper entlang stehenden Chinesen den nagelneuen prächtigen Zug, insbesondere aber den die Spitze bildenden funkensprühenden Feuerwagen. Als dieser dann anzog und ihnen näher kam, rissen sie schreckensbleich vor dem schnaubenden Ungeheuer aus. Selbst die mit ihren vorsintflutlichen Karren gerade vorbeifahrenden Malesel liefen entsetzt davon. Lächelnd sah der chinesische Unterbeamte des deutschen Postamts in Tsingtau, der die am Schlusse des Zuges befindliche Bahnpost begleitete, seinen fliehenden bezopften und langohrigen Stammesgenossen nach. Er dünkte sich infolge täglicher Beschäftigung mit den so wunderbaren Telegraphen- und Fernsprechapparaten des Postamtes über solche Kindereien erhaben.

Im Juni 1904 war die Eisenbahnlinie bis Tsinanfu betriebsfähig. Nun stieg der Verkehr in der deutschen Bahnpost, die auch bis Tsinanfu durchgeführt wurde, gewaltig; an allen Haltestellen erhielt sie Briefe usw. in großen Mengen. Der chinesischen Regierung scheint die Ausdehnung des deutschen Postdienstes auf das Hinterland nach und nach unangenehm geworden zu sein, denn sie trat schließlich mit dem Wunsche hervor, auch selbst eine Bahnpost auf der Schantungbahn einzurichten. Seit dem 1. Januar 1907 ist daher eine solche gleichfalls auf der Strecke tätig, und seit 1910 nimmt die deutsche Bahnpost außerhalb des Pachtgebietes nur noch an gewissen Orten Sendungen entgegen.

Im Laufe der Jahre hat der Post- und Telegraphenbetrieb in Kiautschou fortgesetzt zugenommen. Er wird von mehreren Postanstalten, die zum Teil durch Telegraphenlinien verbunden sind, bewältigt. Der größte Teil der Arbeit entfällt auf das Postamt in Tsingtau, das jetzt in einem stattlichen Gebäude untergebracht ist. Durch ein engmaschiges Fernsprechnetzt erleichtert es die geschäftlichen und privaten Beziehungen der Tsingtauer. Im Gegensatz zu den Postanstalten in den deutschen Gebieten der Südsee, bei denen sämtliche Sendungen abgeholt werden müssen, besteht beim Postamt in Tsingtau auch ein Bestelldienst, den chinesische Briefträger versehen. Mit dem internationalen Telegraphennetz ist das Amt durch die Kabel Tsingtau—Schanghai und Tsingtau—Tschifu verbunden. Zurzeit sind bei ihm außer dem Vorsteher, Postdirektor Philipp, 8 deutsche Beamte, 2 deutsche Unterbeamte, 16 chinesische Hilfs- und 22 chinesische Unterbeamte tätig.

Die vorstehenden Ausführungen lassen erkennen, mit welcher Sorgfalt die Reichs-Postverwaltung von jeher bemüht gewesen ist, die Entwicklung des Verkehrs in den Schutzgebieten zu fördern. Welchen Erfolg diese Bestrebungen bis zum Jahre 1910 gehabt haben, ergibt sich, soweit die Kolonien in der Südsee¹⁾ und in China in Betracht kommen, aus der nachstehenden Gegenüberstellung.

¹⁾ Die Schilderung der Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens der deutschen Kolonien in Afrika ist einem späteren Artikel vorbehalten.

Es wurden bearbeitet									Bemerkungen
bei den deutschen Postanstalten ¹⁾ auf	im Jahre	gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen	Postanweisungen	Wertbriefe	Pakete	Zeitungsnummern	Telegramme	vermittelt Fernsprechverbindungen	
Samoa . . .	1902 1910	103 300 222 130	2 189 3 950	— —	672 1 680	26 009 29 500	— —	— 106 710	¹⁾ Der Telegraphen- und Fernsprechbetrieb ist, wo er besteht, mit dem Postbetrieb vereinigt.
Steigerung . .		118 830	1 761	—	1 008	3 491	—	106 710	
Deutsch-Neuguinea, Karolinen, Palau-Inseln, Marianen-, Marshall-Inseln .	1902 1910	50 300 294 840	522 9 520	— 60	674 5 180	15 532 154 120	— 1000	— 43 230	
Steigerung . .		204 540	8 998	60	4 506	138 588	1000	43 230	
Kiautschou . .	1902 1910	1 719 300 1 916 850	4 373 17 830	499 740	8 834 20 716	133 566 397 930	15 435 60 340	— 473 080	²⁾ Angaben fehlen.
Steigerung . .		197 550	13 457	241	11 876	264 364	44 905	—	

Die Dienststunden der Postanstalten in unseren überseeischen Besitzungen richten sich nach den örtlichen Verhältnissen. Nachts liegen die Ämter in der Regel in tiefer Ruhe. Wird aber vom Hafen das Eintreffen eines Dampfers mit Europapost gemeldet, so flammen in ihnen plötzlich die Lichter auf; Gestalten bewegen sich hinter den verhängten Fenstern hin und her, die hurtig alles zur großen „Briefschlacht“ vorbereiten. Sobald dann die umfangreichen Postsäcke anlangen, beginnt ein rastloses Treiben. Keiner von dem Personale denkt an Essen oder Trinken. Alle sind von dem einen Gedanken beseelt, das Verteilen der zahllosen gewöhnlichen und Buchen der eingeschriebenen Briefschaften, Postanweisungen usw. möglichst schnell zu bewirken. Wenn morgens sich die Schalter öffnen, kann daher das Publikum dank dieses Eifers darauf zählen, in seinen Abholungsfächern schon die Sendungen zu finden, die erst wenige Stunden vorher, mit Tausenden anderen vermischt, ihre lange Reise über das Weltmeer oder quer durch Sibirien beendeten.