

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1555. Priwe. 1912. "Deutsche Südsee-Dampferposten." [The German South Seas Steamship Post]. *Albert Friedemann's Philatelistische Berichte* 2, n° 13 (50), pp. 893–897.

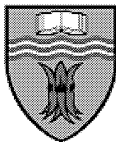
Article on the German ship mail in the South Seas. Discusses the shipping connections between HongKong and Sydney, as well as between Singapore and Sydney as run by the Norddeutscher Lloyd, the Micronesia route operated by the Jaluit Gesellschaft. A brief history of the short-lived service to Pohnpei and Saipan is given. The article illustrates the cancels used by the ship-based post offices.

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

Philatelistische Berichte

zwanglos nach Bedarf erscheinend, herausgegeben von

Albert Friedemann, Leipzig, Härtelstraße 23

Nummer 50
Nr. 13 des Bandes

Kostenlose Versendung an meine Geschäftsfreunde.
Abonnements werden auf keinen Fall angenommen!
* Probe-Nummer gegen Doppelkarte erhältlich. *

Juli 1912

3.

Nachdruck ohne besondere Erlaubnis verboten!

Deutsche Südsee-Dampferposten.

I.

Im Jahre 1885 war es Bismarck gelungen, die weitsichtigen Pläne des Generalpostmeisters v. Stephan zur Schaffung zunächst eines postalischen „Größer-Deutschlands“ in Ostasien und Australien beim Reichstage durchzusetzen und die Subventionen zu erlangen, die den Norddeutschen Lloyd in den Stand setzten sollten, Reichspostdampferlinien einzurichten.

Für die Südsee waren dies die „Australische Hauptlinie“ (Abb. 1) und die „Australische Zweiglinie“ (Abb. 2).



Abb. 1



Abb. 2

Die Australische Hauptlinie wurde am 14. Juli 1886 mit dem Dampfer „Salier“ eröffnet. Der Stempel — mit Unterscheidungszeichen a bis g — ist bis heute unverändert im Gebrauch und kommt daher auf allen Reichspostausgaben vor, dagegen ordnungsmäßig nicht auf Kolonialmarken, da die Linie: Aden—Colombo—Adelaide—Melbourne ohne Berührung deutschen Kolonialgebietes fährt.

Die Zweiglinie, Route Sydney—Tonga—Samoa und zurück, wurde am 7. September 1886 mit dem Dampfer „Lübeck“ als einzigem Schiff, sodaß nur das Kennzeichen a existiert, eröffnet, mangels Rentabilität ging sie in der ersten Hälfte des Jahres 1893 wieder ein. Vorkommen daher nur auf Reichspost 1880 und 1889 möglich.

Im Jahre 1884 hatte die Neuguineakompagnie durch Erwerbung von Kaiser Wilhelmsland den ersten Kolonialbesitz in der Südsee geschaffen. Die Verbindung mit der Außenwelt stellte sie durch Fahrten ihrer Dampfer nach Kooktown in Queensland her, wo sie die Post durch die dort endigende englische Dampferlinie erhielten. Frankierung war nur bis bezw. von Kooktown an zulässig. Das Porto

von da bis Neuguinea wurde vom Adressaten bar eingezogen.

Das Bestreben der Engländer, die Festsetzung der Deutschen in der Südsee auf jede Weise zu verhindern, führte dazu, daß der Ende 1888 nach Kooktown kommende Dampfer das Nest leer fand. Die Engländer hatten in den internationalen Verkehrsregeln Hohn sprechender Weise ohne Benachrichtigung der Kompagnie ihre Fahrten nach Kooktown eingestellt und die Dampfer in Sydney endigen lassen, um Post, Ausrüstungsgegenstände usw. nicht mehr nach Guinea gelangen zu lassen. Die Dampfer suchten nun seit April 1889 ihren Weg nach Soerabaja auf Java, wo sie Anschluß an niederländische Dampfer fanden. Ab 15. Oktober 1891 führen sie regelmäßig achtwöchentlich bis Singapore durch, wo deutscher Anschluß war.

Poststempel haben die Neuguineadampfer nicht geführt. Einzeln aufgelieferte Briefe sollen durch Tintenkreuz und Vermerk des Herkunftsorts in roter Tinte entwertet worden sein.

Allein die Kompagnie vermochte die Lasten des Dampferdienstes nicht lang zu tragen, zumal mehrere ihrer Dampfer den unbekannteren Gewässern auf Riffen scheiterten. In Würdigung der ganzen Sache wurde daher der Lloyd durch Vertrag vom Mai 1893 verpflichtet, statt der aufzugehobenen Linie Sydney—Samoa eine Reichspostlinie Singapore—Deutsch-Neuguinea zu halten. Diese wurde am 27. April 1893 durch die bisher dort in Fahrt gebliebene

„Lübeck“ eröffnet, und zwar als „Neuguinea-Zweiglinie“. (Abb. 3). Im Juli 1894 trat die größere „Stettin“ an Stelle der „Lübeck“. 1900 wurde die Linie bis Sydney verlängert. Die Stempel — Unterscheidungszeichen a und b — wurden Anfang 1900 (letzte mir



Abb. 3

bekannteste Abstempelung: 10. 1. 00 auf Neu-

guineakarte) zurückgezogen, sie können auf Reichspost 1889 und Neuguinea vorkommen.

Das Einziehen der Stempel hatte folgenden Grund:

Die höchst mangelhaften Verbindungen der im November 1899 in Besitz genommenen Marianen und Karolinen ließen die Schaffung einer direkten Verbindung dieser Kolonien mit der Außenwelt wünschenswert erscheinen; hatten doch z. B. die Marianen von der Besitzergreifung am 15. November 1899 bis Ende März 1900, abgesehen von der ersten Post, die das die Flaggenhissung vornehmende Kanonenboot Jaguar am 30. November nach Shanghai brachte, von wo sie mittels am 4. Dezember abgehenden englischen Postdampfers etwa am 10. Januar in Deutschland eintraf, nur zweimal — Mitte Januar und Anfang März — durch japanische koprasammelnde Segelschiffe Gelegenheit zur Postsendung nach Yokohama gehabt, die ein Vierteljahr nach Deutschland brachte.

Der Norddeutsche Lloyd erklärte sich auch bereit, auf seine Kosten eine zweite Linie nach Deutsch-Guinea, über Marianen und Karolinen laufend, zu schaffen. Ihn leitete dabei die Hoffnung, zugleich dadurch eine neue, Gewinn bringende Verbindung zwischen Ostasien und Australien herstellen zu können. Es wurde daher als Route Hongkong-Marianen-Ostkarolinen (Ponape)-Deutsch-Neuguinea-Sydney festgesetzt. Die Linie erhielt zur Unterscheidung von der bisherigen die Bezeichnung „Neuguinea-Zweiglinie (Hongkong)“ Stempel Abb. 4, die bisherige deswegen den Zusatz (Singapore) Abb. 5, womit der Stempel



Abb. 4



Abb. 5

Abb. 3 in Wegfall kam. Aber die neue, im Sommer 1900 mit Dampfer „München“ (Stempelzeichen a.) als einzigem Schiff eröffnete Linie, hatte kaum halbjährigen Bestand. Der durch das Anlaufen der Marianen geschaffene Umweg kostete nämlich soviel Zeit, daß die Linie gegenüber einer direkt von Ostasien nach Australien fahrenden japanischen Dampferlinie konkurrenzunfähig war und von keiner Seite Fracht erhielt. Schon im Herbst 1900 mußte sich daher der Lloyd entschließen, Saipan und Ponape fallen zu lassen, und die Linie auf den kürzeren Weg: Hongkong-Westkarolinen (Yap)-Neuguinea-Sydney zu leiten. Der Stempel, der bis dahin auf Guinea, Karolinen und Marianen vorkommen kann, kommt daher vom Herbst 1900 ab nur auf ersteren beiden vor.

Die Marianen blieben damit ganz ihrem Schicksal überlassen und wieder auf Segelschiffe nach Yokohama angewiesen, es wurde nur nach einiger Zeit erreicht, daß diese regelmäßig allmonatlich, statt wie bisher gelegentlich 6—8 mal jährlich, erschienen. Ponape erhielt, wie wir sehen werden, andere Verbindung.

Aber auch mit dem abgekürzten Wege hatte der Lloyd kein Glück: Die ihn das erste Mal befahren sollende, von Sydney am 25. 1. 1901 dazu abgegangene „München“ strandete schon am 3. Februar vor Yap. (Es ist bisher irrtümlich angenommen worden, diese Strandung sei die Ursache der Unterbrechung der Verbindung mit Saipan und des Nichterlangens von Marianenmarken gewesen, Saipan war aber damals schon vom Verkehr abgeschnitten.*) Es wurde zwar ein Ersatzdampfer eingestellt, aber im November 1901 die Linie, als gleichfalls unrentabel, gänzlich aufgegeben. Damit verschwindet der Stempel Abb. 4.

Die Marschall-Inseln erhielten ihre Post zunächst durch die Segelschiffe der Jaluit-Gesellschaft, die unregelmäßig bald

*) Die Besorgung von Marianenmarken für Herrn Direktor Pfaff war dem Zahlmeister der „München“ schon deshalb nicht möglich, weil Saipan seit Ende 1900 aus der Dampferroute ausgeschaltet war. Daß er auch keine Karolinenmarken besorgt hat, dürfte daran liegen, daß, während er in Yap war, größere Posten an Einzelpersonen nicht abgegeben werden konnten. Gegenüber von sonst ca. 20 Europäern und Japanern, und wohl dementsprechend bemessenem Markenbestand, befanden sich infolge der Strandung des Dampfers „München“ nicht nur dessen Besatzung auf Yap, und zwar drei Monate lang, sondern noch die, der aus Hongkong geholten Rettungsdampfer „Natuna“ und „Wonghoi“, des Regierungsdampfers „Stephan“ aus Neuguinea, und schließlich auch noch des gleichfalls zu Hilfe geeilten Kreuzers „Seeadler“. Es ist mir sehr wahrscheinlich, daß daher nur wirkliche Bedarfsmarken vom Postbeamten abgegeben worden sind.

Zu der Wortbemessung der München-Seepostabstempelung auf Marianen mochte ich noch folgendes bemerken:

Als die „München“ am 12. 9. 00 Saipan anlief, hatte der Postbeamte W. offenbar nicht genügend Zeit, um die mitgekommenen Privataufträge auf gestempelte Marianen erledigen zu können. Das ist erklärlich, da, abgesehen von den sich aus den Postankunft ergebenden Dienstgeschäften, die Saipan-Bewohner nach Wochen wieder ihre Post aus der Heimat erhielten und bestrebt waren, Antworten usw. noch mit demselben Dampfer abgehen zu lassen, denn die nächste Gelegenheit dazu wäre erst wieder in zwei Monaten gewesen. Daher konnte nur ein Teil der bestellten Marken flüchtig gestempelt und dem Zahlmeister zur Beförderung im Paket mitgegeben werden. Den Rest erhielt er in ungestempelten Bogen, um sie unterwegs mit dem Schiffstempel abzustempeln, da die Besteller ja „gebrauchte“ Marianen haben wollten. Dies tat er auch am 10. 10. 00, aber nicht ordnungsmäßig! denn das Schiff befand sich da bereits in australischen Küstengewässern (Ankunft in Sydney 12. 10. 00), es hätten somit nur Reichspostmarken verwendet werden dürfen!

Aber über diesen Marianen waltet, im Gegensatz zu dem sonstigen Unglück mit ihnen, ein gewisser Glücksstern. Man kann nämlich die Auskünfte des Reichspostamtes (Blatt 536) so auffassen, daß die Abstempelung dadurch gewissermaßen sanktioniert wird, obwohl der Zahlmeister am 10. 10. 00 von der im September in Berlin erlassenen Anordnung noch keine Kenntnis haben konnte!

Prive.

Hierzu mochte ich bemerken, daß die Entwertung 10 10. 00 verhältnismäßig selten ist; in ganzen Bogen wurde höchstens der Wert zu 3 Pfg. gestempelt, während vollständige Sätze 3—50 Pfg. auf ganzen Brief mit höchstens 60—100 Satz einzuschätzen sind, eher weniger!

Friedemann.

Sydney, bald San Francisco, Honolulu oder die Fidschiinseln besuchten und dort Anschluß erhielten. Vom April 1895 an wurde ein regelmäßiger Anschluß in Ponape an spanische Schiffe gewonnen, die die Post nach Manila brachten, wo sie auf Europadampfer übergangen. Dies hörte indessen 1898 mit dem spanisch-amerikanischen Kriege auf, die Verbindung wurde aber nach der Deutschwerdung der Karolinen 1899 alsbald wieder aufgenommen. Als nun der Lloyd Ende 1900 Saipan und Ponape fallen lassen mußte, wurde das Angebot der Jaluit-Gesellschaft, gegen eine kleine Subvention wenigstens letzteres wieder an den Dampferverkehr anzuschließen, angenommen. Mit dem 1. Januar 1901 eröffnete sie die Postdampferlinie Sydney—Jaluit—Yap, die von Jaluit aus Ponape—Yap—Palau—Ponape, und wieder nach Jaluit—Sydney zurücklief. Der Dampfer („Oceana“) führte den Ovalstempel „Sydney—Jaluit—Yap“ Abb. 6 ohne besonderes Kennzeichen, der danach auf Marshall- und Karolinenmarken vorkommen kann, aber recht selten sein dürfte, denn als der Lloyd Ende 1901 die Hongkong-Zweiglinie

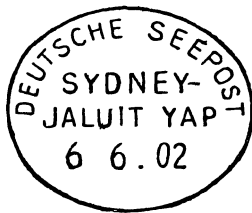


Abb. 6



Abb. 7

ganz eingehen ließ, verlängerte die Gesellschaft die Linie vom 9. Januar 1902 ab über Yap nach Hongkong und ließ sie zurück auch Deutsch-Neuguinea anlaufen. Zugleich wurde sie in Linie „Sydney-Hongkong“ umgetauft und erhielt den Stempel „Sydney—Hongkong“ Abb. 7, der allerdings auf Adlermarken nicht mehr vorkommen kann.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich Bedeutung, Zeitfolge und Gebrauchszeit der Seepoststempel während der Kurszeit der Adlermarken, eine Übersicht über die spätere Zeit folgt im zweiten Teil.

II.

Anfang 1902 bestanden sonach — abgesehen von der Australischen Hauptlinie — nur 2 Poststempel führende Dampferlinien, die Neuguineazweiglinie des Lloyd: Singapore-Neuguinea-Sydney (Stempel Abb. 5) und die Sydney-Hongkong-Linie der Jaluitgesellschaft (Stempel Abb. 7). Beide litten gleichmäßig unter der langen Reisedauer, bei der ersteren durch das Anlaufen fast sämtlicher Stationen in Neuguinea, bei der Jaluitlinie durch das Anlaufen von Ponape und Yap hinwärts, von Neuguinea auf der Rückreise, her-
vorgezogen.

Betrug doch die Fahrtdauer Sidney-Hong-

kong und zurück nicht weniger als 108 Tage, sodaß der Dampfer nur 3 Fahrten jährlich machen konnte und wohl die längste Dampferroute der Welt hatte.

Beide wurden daher von dem großen Überseeverkehr gemieden und dienten wesentlich nur dem Lokalverkehr für ihre einzelnen Anlegeplätze, womit sie nicht auf die Kosten kamen.

Der Lloyd ließ deswegen mit Genehmigung der Reichsbehörden zur Verkürzung der Fahrtdauer vom Jahre 1903 an Stephansort, Finschhafen und Potsdamhafen nicht mehr anlaufen und übertrug den Postdienst von und zwischen diesen Plätzen der Neuguineakompagnie. Der dazu verwandte Dampfer wurde damit autorisiertes Postschiff und berechtigt, Briefmarken (von Plätzen ohne Postagentur, oder von

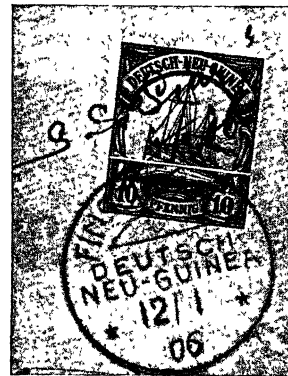


Abb. 8

Plätzen mit einer Agentur bei nach Postschluß eingelieferten Briefen) zu entwerfen. Dies ist der Ursprung der handschriftlichen Entwertung des Dampfers „Siar“ Abb. 8 und 9 (Vergl. Nr. 22 und 27 der Berichte), der diesen Anschlußdienst von Beginn an versah. Im Zusammenhange hiermit seien gleich die übrigen handschriftlichen Schiffsentwertungen der Südsee erwähnt: Wiesich aus vor-



Abb. 9

stehendem bereits ergibt, kann nicht jedes Schiff ohne weiteres ihm übergebene Briefschaften entwerfen, sondern nur dasjenige, dem die zuständige Behörde diesen Teil des Staatshoheits- bzw. Postrechts ausdrücklich zur Ausübung übertragen hat; und es stehen diesem Recht auch gewisse Verpflichtungen, z. B. die Übernahme der Haftpflicht im Rahmen des Postgesetzes, seitens der betreffenden Rheederei gegenüber. Aus diesem Grunde waren auch meines Wissens die übrigen Dampfer der Neuguineagesellschaft, wie „Sumatra“ und „Langeoog“, wengleich sie im Innendienst des Schutzgebiets zur Briefbeförderung benutzt wurden, zur eigenen Entwertung nicht in der Lage und es existieren solche Entwertungen auch nicht. Es sind daher auch die handschriftlichen Entwertungen

des Schoners „Diana“ auf Karolinenmarken (Nr. 25 der Berichte), wengleich die Postanstalten auf den Karolinen sie nicht beanstanden haben, solange als unbefugt anzusehen, bis ihr Verfertiger seine Berechtigung dazu nachgewiesen hat. Hierzu genügt aber das anscheinend vorhanden gewesene Einverständnis der dortigen Postagenten nicht, diese sind ebensowenig wie ein hiesiger Postbeamter in der Lage, ihre Dienstbefugnisse Dritten zu übertragen. Ganz abgesehen davon, daß offenbar nicht Verkehrs- sondern andere Bedürfnisse ihre Schaffung veranlaßt haben, wird der ernsthafte Sammler diese Stücke bei Seite lassen.

Ordnungsmäßige Entwertungen sind dagegen die der Motorschoner der Jaluitgesellschaft auf Marschallinseln, teils mit dem Schiffsnamen, teils dem Namen des Atolls, von dem die Briefschaften stammen, hergestellt (Abb. 10, 11, 12), wie die Veröffentlichung in Nr. 34 der



Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12

Berichte zweifelsfrei ergibt. Für die neuerliche, nur auf die Taschen der Sammler zielende Massenfabrikation derartiger Entwertungen gilt allerdings das Gleiche, wie von der Diana-Entwertung.

Doch zu den Dampfschiffstempeln zurück: Wie der Norddeutsche Lloyd durch Falllassen bisheriger Anlaufhäfen, so suchte auch die Jaluitgesellschaft alsbald der Rentabilität durch Verkürzung der Fahrtdauer aufzuhelfen. Von Anfang 1903 an wurde deswegen der Rückweg über Deutsch-Neuguinea aufgegeben, sodaß der Stempel Abb. 7 nur aus dem Jahre 1902 auf Neuguinea vorkommen kann. Dagegen wurde nunmehr hin und zurück Saipan angelaufen, sodaß die Route jetzt Hongkong-Jap-Saipan-Ponape-Jaluit-Sydney lief. Am 3. April 1903 erhielt Saipan dadurch zum ersten Male seit Dezember 1900 wieder Dampfverbindung, und kann von da an der Stempel auch auf Marianen erscheinen.

Dem Lloyd brachte die Verkürzung der Fahrzeit nicht das gehoffte Resultat, er erhielt daher 1904 die Erlaubnis, Singapore als Endpunkt überhaupt aufzugeben, statt dessen von Sidney-Neuguinea aus über Manila nach Hongkong, von da nach Yokohama, und ebenso zurück, zu fahren; hierdurch wurde der bislang weitergeführte Stempel „Neuguineazweiglinie-Singapore“ (Abb. 5) unbrauchbar und verschwindet.

Mit dieser neuen Linienführung war der alte Gedanke der Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Ostasien eziell

Japan, auf das es ankam — und Australien wieder aufgenommen worden. Nach ihren Endpunkten erhielt sie die Bezeichnung „Austral-Japanlinie“, sie begann ihre erste Fahrt auf der neuen Route Sidney-Neuguinea-Hongkong-Yokohama am 19. Oktober 1904, zunächst mit den Dampfern „Prinz Sigismund“ und „Prinz Waldemar“, zu denen 1905 infolge Vermehrung der Fahrten ein Dritter trat. Trotz der offiziellen Bezeichnung als Austral-Japanlinie erhielt sie aber nicht dementsprechende Poststempel, sondern es wurde hierfür die alte Bezeichnung Neuguineazweiglinie (Ohne Zusatz) unter Verwendung

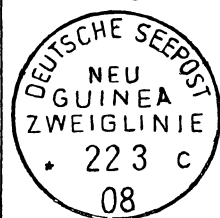


Abb. 13

neuer Stempel wieder aufgenommen, bis jetzt mit Unterscheidungszeichen a, b, c (Abb. 13). Diese Linienänderung des Lloyd hatte aber wieder eine weitere Stempeländerung zur Folge: Es führen jetzt ja beide Deutsche Südseelinien (immer von der Austral. Hauptlinie, die für die eigentliche Südsee nicht in Frage kommt, abgesehen), wenn auch auf ganz verschiedenen Wegen, die Strecke Sidney-Hongkong, sodaß der Stempel Sydney-Hongkong der Jaluitlinie (Abb. 7) die Herkunft der Briefschaften nicht zweifelsfrei wiedergab.

Seit Ende 1904 trat daher an seine Stelle ein Stempel mit der Inschrift „Jaluit-Linie“ (Abb. 14), den der am 9. Dezember 1904 nach Strandung des Dampfers „Oceana“ und zeitweiliger Fahrt eines gecharterten Ersatzdampfers neu eingestellte Dampfer „Germania“ führte.

Mit Vorstehendem ist die, soweit ich es übersehen kann, bisher vergeblich gestellte Frage in Nr. 20 der Berichte nach den Entwertungen der Austral-Japanlinie und des Dampfers „Germania“ beantwortet.

Mit den Jahren nahmen aber Besiedelung, Kokosanpflanzung und Plantagenbau in der deutschen Südsee einen immer erfreulicheren Aufschwung, sodaß die Dampfergesellschaften, deren Versuche, die junge Kolonisation durch Anlaufen ihrer Dampfer zu unterstützen, wie gezeigt, wiederholt zu pekuniären Mißerfolgen und Abstandnahme von den Versuchen geführt hatten, nunmehr von selbst wieder an die Ausdehnung ihrer Linien gehen konnten. So ließ zunächst der Lloyd die Dampfer der Austral-Japanlinie von 1908 auch Jap anlaufen, sodaß Stempel Abb. 13 jetzt auch auf Karolinen vorkommen kann.

Ihm folgte 1909 die Jaluitlinie, die das 1903, um Saipan anlaufen zu können, aufgegebene Neuguinea wieder anlief, sodaß desgleichen Stempel Abb. 14 jetzt auch auf Neuguinea, und damit allen Südseekolonien — außer



Abb. 14

Samoa, das seit 1893 noch auf fremde Schiffe für seine Post angewiesen ist — möglich ist.

Schließlich konnte der Lloyd die alte erste Verbindung Singapore-Neuguinea wieder aufnehmen; 1909 wurde der Vertrag mit der Neuguineagesellschaft, der deren Dampfer hier den Postdienst zwischen den Neuguineaorten übertragen hatte, gelöst, und eine Linie, die von Singapore ausgehend die wichtigeren Neuguineahäfen statt des „Siar“ anlief und in Simpsonhafen (jetzt Rabaul) Anschluß an die Austral-Japanlinie fand, geschaffen. Der sie befahrende Lloyd dampfer „Sandakan“ soll hinwärts den Seepoststempel mit der Inschrift „Singapore-Deutsch-Neuguinea“, zurück mit der Inschrift „Deutsch-Neuguinea-Singapore“ führen, er ist mir bislang noch nicht zu Gesicht gekommen. „Siar“ ist seitdem nicht mehr Postschiff und entwertungsberechtigt, wird aber, wie die anderen Dampfer der Gesellschaft, gelegentlich zur Postbeförderung nach und von den Postämtern und Stationen ohne solche benutzt. (Die Stellung solcher Schiffe im Postdienst ist am besten mit der der Straßenpostwagen zu vergleichen, die gleichfalls Briefschaften unterwegs aufnehmen und mit Kästen hierzu versehen sind, die aber nur der Beförderung zum Postamt dienen, während die Abstempelung der Postanstalt

vorbehalten ist; demgegenüber entsprechen den zur eigenen Entwertung berechtigten Schiffen etwa die Bahnpostwagen, die eigene Bahnpoststempel führen.)

Hiermit wären wir am Schluß der Entwicklung des Südsee-Postwesens angelangt, und der Leser wird nunmehr selbst zu entscheiden in der Lage sein, was an seinen Schiffsentwertungen ordnungsmäßig und sammelnswert ist, was nicht. (Es sei hierzu noch bemerkt, daß die Angabe in Friedemann's „Die Postfreimarken“ S. 101, der Stempel Sydney-Hongkong, Abb. 7, könne auf China vorkommen, irrtümlich ist. Dagegen könnte der Stempel Abb. 4 aus dem Jahre 1901, in dem Shanghai angelaufen wurde, auf China 1898 und 1901 vorhanden sein.)

Bei dem häufigen Wechsel der Stempel, wie der Routen — und mit diesen der zulässigen Marken — dem geringen Verkehr und dem Umstande, daß der Reisende meist den Stempel der Kolonie, und nicht eines Dampfers auf seinen Marken haben will, und sie daher an Land abstempeln läßt, werden viele der angeführten Abstempelungen für den Spezialsammler ebenso begehrte wie schwer zu erlangende Sammelobjekte sein.

Antsrichter Priwe.

Die deutschen Postdampfschiffsagenturen.

Als Bismarck 1885 die zuvor vom Reichstage abgelehnte Errichtung staatlich subventionierter Dampferlinien nach Asien und Australien durchgesetzt hatte, wurde zugleich die Schaffung deutscher Postanstalten an den für die kaufmännischen und politischen Interessen des Reichs wichtigsten Punkten des fernen Ostens in Angriff genommen. Zu dem Zweck wurde der den Betrieb der neuen Linien übernehmende Norddeutsche Lloyd im Subventionsvertrage verpflichtet, seine Räume und die an diesen Punkten befindlichen bzw. dahin zu entsendenden Agenten unentgeltlich zur nebenamtlichen Führung eines Postamts nach Art der einheimischen Postagenturen zur Verfügung zu stellen.

Als Sitze dieser Ämter wurde Shanghai, Apia und Tongatabu, der Dampferhafen der Tonga-Inseln, bestimmt; wegen ihrer engen Verbindung mit den Schiffsagenturen des Lloyd sollten sie, in Anlehnung an die österreichischen und russischen Vorbilder in der Levante, die Bezeichnung „Postdampfschiffsagenturen“ führen, womit sie aber keineswegs etwa als private Anstalten charakterisiert werden sollten, sie waren staatliche Postämter, wie jede andere Postagentur.

Die Ausrüstung, einschließlich der Briefstempel mit der angegebenen Bezeichnung wurde fertiggestellt und sollte mit dem ersten Dampfer der jeweiligen Linie nach Ostasien bzw. Australien hinausgehen. Aber die drei Poststempel hatten alsbald sehr verschiedene Schicksale.

In Shanghai bestand zwischen verschiedenen deutschen Handelshäusern ein lebhafter Konkurrenzkampf, eines von ihnen war der zur Übernahme der Postagentur ausersehene Lloydagent. Unter diesen Umständen ergaben sich große Bedenken, ob das Postamt, wenn es diesem übertragen wurde, statt eine Stütze des Deutschtums zu werden, nicht vielmehr im Gegenteil der Anlaß zu noch weitergehendem Zwiespalt und Streit unter den Deutschen sein werde. Da ferner bei dem lebhaften Handel Shanghais die Möglichkeit bestand, daß die Postgeschäfte sich sehr bald nebenamtlich überhaupt nicht würden führen lassen, entschloß sich die Postverwaltung in letzter Stunde, die Wahrnehmung des Postdienstes in Shanghai nicht der Lloydagentur, sondern einem zu entsendenden Postbeamten zu übertragen. Durch dieses Wegfallen der geplanten Personalunion zwischen Schiffs- und

Postagentur fiel gleichzeitig der Anlaß zur Bezeichnung „Postdampfschiffsagentur“ im wesentlichen fort. Es wurde daher für das Amt die sonst übliche Bezeichnung „Kais. D. Postagentur“ angenommen und schleunigst der entsprechende Stempel angefertigt. Beide Postbeamten und Stempel, konnten



Nr. I

Nicht in Gebrauch genommener Stempel, der nur versehentlich zur Entwertung benutzt worden sein kann.