

Die entlegenste Insel der Welt bekommt Post

Redakteure der "Watercraft Philately", übersetzt von Pierre Keller
Mitglied der Motivgruppe S.M.S. "NAVICULA" e.V

Tristan da Cunha ist die entlegenste und bewohnte Insel weltweit. Sie ist ca. 2'430 km von St. Helena und über 2'800 km von Afrika entfernt. Die Insel wurde 1506 vom Portugies. Navigator Tristao da Cunha entdeckt. 1816 wurde die Garnison von Britischen Marine Infanteristen besetzt. Nach der Demobilisierung entschied sich Corporal William Glass auf der Insel zu bleiben. Er wird als Gründer der heutigen Gesellschaft angesehen.

Die Post von und zu der Insel wurde sehr wichtig, da es die einzige Möglichkeit war mit der Außenwelt zu kommunizieren. Und das konnte Jahre dauern, da sie abhängig von vorbeifahrenden Schiffen, wie zum Beispiel Walfängern, waren. Schließlich, nach mehreren Anfragen, entschloss man sich einmal pro Jahr ein Britisches Kriegsschiff die Insel anlaufen zu lassen. Aber sogar dies hielt nicht an. Diese Markenausgabe zeigt Schiffe welche die Post zwischen 1904 und 1953 beförderten. Natürlich würden die meisten Schiffe die Tristan da Cunha anlaufen, diesen Dienst machen, und deshalb sind nicht alle Schiffe dieser Periode auf den Marken zu sehen.



Tristan da Cunha 2015, 1p
HMS Odin (Schrauben Sloop)

Bau: Marinewerft Sheerness, GB, für die Britische Marine. K 11.2.1901, St 30.11.01, iD 8.1.03, Displ. 1'070 t, 64 x 10.05 x 3.5m TG, Lpp 56.38m, 3-Zyl. 3-fach Exp. Dampfmaschine von der Marinewerft Devonport, 1'400 PS, Doppelwelle, 13.2 Kn, Aktion bei 10 Kn: 4'000 Meilen, ihr

Stahlrumpf war mit Holz verkleidet bis zu einer Höhe von 3' über der Wasserlinie, als Barkentine getakelt mit Quadratsegeln am Vordermast, Spanten und Segel wurden vor 1914 ausgebaut. Das Logbuch der Odin gibt an, dass Vorder- und Achtersegel noch 1920 benutzt wurden, Bes.150. Cadmus-Klasse Sloop.

HMS Odin verbrachte anfangs auf der Südatlantik Station. Am 23.1.04 lief sie die isolierte Insel Tristan da Cunha an. An Bord war William Hammond Tooke mit dem Angebot an die Insulaner: „Wenn alle Einwohner die Insel verlassen, würden die Regierungen von Großbritannien und der Kap Provinz ihnen die Passage bezahlen, ihre Tiere abkaufen und sie innerhalb 160 km im Umkreis von Kapstadt ansiedeln, ihnen 2 Acres (8'100 qm) Land vermieten und ihnen Geld als Kredit geben, um ihr Heim zu bauen. Sie würden nahe der Küste sein, um Fischfang zu betreiben, um die Einwohner von Kapstadt zu versorgen, und bräuchten sich in Zukunft nicht auf den jährlichen Besuch eines Kriegsschiffs zu verlassen.“

Nachdem sie alle Einwohner geimpft, eine Volkszählung (74 Pers.) durchgeführt und ein Kind getauft hatten, erhielten sie die Antwort der Einwohner: 3 Familien waren für den Vorschlag, 7 dagegen und 1 neutral. Das Angebot wurde zurückgezogen und das Schiff nahm nur einen Passagier, eine gewisse Frau Amy Mathilda Hagan, mit nach Kapstadt. Die Odin dampfte weiter zur Nightingale Insel und zur Inaccessible Insel, bevor sie nach Kapstadt zurückkehrte. 1909 wird die Odin zum Ausbildungsschiff für Freiwillige der Kap Marine. 1914 wurde sie in Muskat in Dienst gestellt zum Dienst auf der Ostindien Station.

Okt.14 schützten Odin, Espiegle und Dalhouse die Ölraffinerien auf der Insel Abadan am nördlichen Ende des Persischen Golfs. Am 7.10.14 überreichte die Türkische Regierung der Espiegle eine formelle Protestnote für das Nichtrespektieren der Türkischen Hoheitsgewässer im Shatt-al-Arab. Ein nicht einfacher Frieden konnte bis zum 31.10.14 bewahrt werden, als die Espiegle erfuhr, dass die Türkische Marine Odessa bombardiert und so den Krieg erklärt hatte.

Am 5.11.1914 erklärte Großbritannien offiziell dem Ottomanischen Kaiserreich den Krieg. Am Folgetag griff die Espiegle eine Schützengraben-Reihe gegenüber der Insel Abadan an. 21.11.14 umfuhren Espiegle und Odin eine Unterwasserbarriere im Shatt-al-Arab und dampften bis nach Basra. Eine Einheit landete und machte dem Aufruhr in der Stadt ein Ende. Die Odin und die Espiegle unterstützten Britische und Indische Truppen in Gefechten nahe Basra. Nach Basra werden die Gewässer des Shatt-al-Arab zu seicht, nur kleinste Schiffe können noch fahren. Die Marinebeteiligung an der Mesopotamischen Kampagne wurde von einer improvisierten Flotte aus Schleppern und Schaufelraddampfern übernommen. Odin diente weiter auf der Ostindien Station. 5.3.17 verfolgte sie nahe Aden den Deutschen Raider Iltis, der sich lieber versenkte, als genommen zu werden. 12.11.20 wurde die Odin in Bombay am gleichen Tag, wie die Clio verkauft.

Quelle: WP 5-6/16; Wikipedia.



Tristan da Cunha 2015, 2p
RMS Asturias (Passagierschiff)

Bau: Harland & Wolff, Belfast, Nordirland, für die Royal Mail Steam Packet Meat Transport Ltd. Belfast, Nordirland. Werft Nr. 507, St 7.7.1925, F 6.2.26, Gt 22'071, Nt 13'206, 199.94 x 23.92 x 12.37m TG, LPP

192.18m, 2 SCDA 8-Zyl. Burmeister & Wain Öl Maschinen vom Schiffsbauer, 15'000 shp, Doppelwelle, 16 Kn, 2 Schornsteine, der erste war nur eine Attrappe. Zu ihrer Zeit das größte Motorpassagierschiff der Welt, Passagiere: 432 1. Kl., 223 2.Kl., und 775 3.Kl. Bes. 254.

Sie wurde als Passagierschiff und Kühlfrachter gebaut und war das 2. Schiff der Royal Mail Linie, das den Namen Asturias trug. Schwesterschiff, war die Alcantara. Sie machte am 27.2.26 ihre Jungfernfahrt von Southampton zu den Häfen am La Plata Fluss. Am 15.2.27 machte sie Station auf Tristan da Cunha, sie war das erste Schiff nach einem Jahr, das dort ankam. Post und Versorgungsgüter wurden an Land gebracht mit einem wasserdichten Floss, das an Land gezogen wurde. Man nahm Post an Bord, die London am 14.3.27 erreichte.

1932 wurde die Asturias an die Royal Main Lines Ltd. Belfast übergeben.

1934 gab es Probleme mit Vibrationen bei Höchstgeschwindigkeit und ging zurück in die Bauwerft, um verlängert zu werden und neue Maschinen zu erhalten. Dabei wurden 2 Parsons Dampfturbinen mit Reduktionsgetriebe und Leistung von 20'000 shp eingebaut,

Geschwindigkeit nun 19 Kn. Sie wurde um 3.05m verlängert, die Schornsteine um 4.75m erhöht. Die Bruttotonnage wurde mit Gt 22'040 angegeben. Sie konnte 330 Passagiere in der 1.; 220 in der 2.;, und 768 in der 3.Klasse befördern.

Bis Sept.39 wechselte sie regelmäßige Linienfahrten mit Kreuzfahrten ab. Am 26.8. 39 wurde sie von der British.Regierung als bewaffneter Handelskreuzer angemietet. Vom 30.8.-16.9.39 wurde sie bei Harland & Wolf in Belfast umgebaut, vordere Schornstein Attrappe ausgebaut und als Bewaffnung bekam sie 8-6" und 2-3" HA Kanonen.

Für ein paar Wochen ging sie im Okt.39 zur Halifax Escortforce. Nov.39 bis Juni 40 war sie bei der Northern Patrol in Scapa Flow stationiert. Am 26.5.40 wurde sie in Gibraltar durch Feuer beschädigt und repariert. Juli 40 bis April 43 auf Südatlantik Station.

18.1.41 nahm sie den französischen Vichy treuen Dampfer Mendoza nordöstlich von Puerto Rico. Im gleichen Jahr wurde sie in Newport News überholt. Ihre Bewaffnung wurde mit moderne Kanonen und ein Feuerleitsystem wurde installiert. Der Hauptmast wurde ausgebaut, für ein Flugzeughangar und ein Katapult. Anfang 1942 kam sie in den Dienst zurück. Juni 43 eskortierte sie ein Schwimmdock, das die Britische Admiralität in Montevideo gekauft hatte und vom Holländischen Schlepper Rode Zee nach Freetown geschleppt wurde. Asturias stieß an der Küste Brasiliens zum Schleppkonvoi.

25.7.43 Zickzackfahrend wurde sie vom Italienischen U-Boot Cagni auf Position 06°52'N 20°45' W torpediert. An Bord starben 4 Mann im Maschinenraum als der überflutet wurde. Die Asturias verlor ihren Antrieb und 2 kleine Begleitschiffe blieben bei ihr. Der Schleppkonvoi fuhr weiter. 26.7.43 traf ein weiterer holländischer Schlepper, die Zwarte Zee, zu der Zeit der stärkste Schlepper weltweit, bei der Asturias ein und schleppte sie nach Freetown, wo sie am 1.8.43 auf den Strand gesetzt wurde. In den nächsten 2 Jahren wurde nichts gemacht, Febr.45 wurde der verrostete Rumpf von der Britischen Regierung gekauft, das Loch im Rumpf wurde mit Beton verschlossen. Die holländischen Schlepper Zwarte Zee und Thames schleppten sie ins Trockendock nach Gibraltar zur Reparatur. 3 Monate später schleppten die sie nach Belfast, um bei Harland & Wolf zum Truppentransporter umgebaut zu werden.

Die Fertigstellung verzögerte sich durch Feuer an Bord, aber Mitte 1946 war sie fertig zum Einsatz. Betrieben wurde sie von Royal Mail für das Britische Transport Ministerium. Die erste Fahrt mit Truppen an Bord machte sie am 12.10.46 von Southampton über das Kap der Guten Hoffnung nach Australien. Im Folgejahr machte sie 2 weitere Fahrten nach Australien. 1948 ist sie noch Truppentransporter

1949 wurde sie vom Britischen Transport Ministerium dem Auswanderer Transport nach Australien zugeteilt. Sie konnte 160 Passagiere in der 1. Klasse, 113 in der 3.Klasse und 1'134 in Schlafsälen befördern. 26.7.46 macht sie ihre Jungfernfahrt mit 1'340 Emigranten von Southampton nach Australien. Bei zweiter Fahrt nach Australien machte sie bei der Rückfahrt einen Stopp in Port Tanjung Priok, Indonesien, um Niederländis. Staatsbürger nach Rotterdam zu bringen. Sie machte als Emigrantenschiff 6 Stopps in Tanjung Priok bei ihren Rückfahrten zwischen 1947 und 51 um Niederländische Staatsbürger in ihre Heimat zu bringen. Sie wurde bis 53 im Emigrantentransport zwischen Großbritannien und Australien, dann wurde sie wieder als Truppentransporter eingesetzt. Dann transportierte sie 4 Jahre Britische Truppen zur koreanischen Kriegszone.

14.9.57 traf sie in Faslane, Schottland, bei Shipbreaking Industries zum Abwracken ein. 1957 während der Abwrackarbeiten wurde sie an die Rank Organization vermietet, um im Titanic-Film „A Night to Remember“ mit Kenneth Moore mitzuspielen. Ihre Backbordseite wurde benutzt um die Szene, wo die Titanic ihre Rettungsboote zu Wasser bringt, zu filmen, während die Abwracker ihrer Arbeit auf der Steuerbordseite nachgingen.

Quelle: WP 5-6/16; www.miramarship_index.org.nz; Osborne & Spong & Grover, Armed Merchant Cruisers 1878 – 1945.



Tristan da Cunha 2015, 5£
Pequena (Minensucher)

Foto auf der Marke ist vom Schiff dieser Klasse

Bau: Clare Shipbuilders Co. Meteghan, Neuschottland, Kanada, für die Britische Marine. A 30.1.1942, St 17.8.42, iD 5.5. 43, Displ. 225 t, 36 x 7 x 2.90m TG, Lpp 32m, ein

Fairbank – Morse Diesel, 375 PS, eine Welle, max.Fahrt: 12 Kn, Bew. 2-20mmFlak, 2-0.5“ MG, Bes.20.Dienst Nr. als MMS 242 (ID Nr. J472). Zur MMS (1)–Klasse gehörten 312 Küsten Minensucher die 1940 - 45 die für die Britische Marine aus Holz gebaut wurden, um keine Magnetminen anzuziehen. Die Schiffe trugen die Nummern MMS 1 bis 312 und MMS 001 bis 1090 und hatten den Spitz-namen Mickey Mouse.

Diesen Motor-Minensuchern fehlte es an der Kraft, Geschirr für das Aufspüren von Kontaktminen zu schleppen, waren sie doch brauchbar, um gegen Magnetminen eingesetzt zu werden. Spätere Modelle wurden mit akustischen Hammer am einfahrbaren A Gerüst über dem Bug ausgerüstet, um gegen Magnetminen eingesetzt zu werden. Nach dem Krieg hatten diese Minensucher keinen Zweck und wurden schnell verkauft. 3 Einheiten gingen die im Rahmen eines Mietvertrages an die Sowjetische Marine.

27.11.46 wird MMS 242 an unbekanntem Käufer verkauft und in Jero umbenannt und fuhr unter britischer Flagge, in London registriert (ON 181523) und wurde im Mittleren Osten eingesetzt. Zwischen 1948 und 1952 wurde sie eingesetzt, um zwischen Tristan da Cunha und Kapstadt Langusten und Post zu transportieren. Für diese lange Fahrt ist es ein kleines Schiff. 1948 etablierte sich die Langusten Fischerei. Dieses Schiff wurde für die Überwachung und später für den Transport der Fänge nach Südafrika eingesetzt. Sie transportierte Post zu und von der Insel und während der Überwachungsfahrten wurden illustrierte Umschläge produziert. Heute findet man Post von den meisten ihrer Fahrten. Bei einer der Rückfahrten von Tristan da Cunha verlor sie ihr Ruder ungefähr 600 Meilen vor Kapstadt und wurde vom 5.2. – 9.2.49 von der HMSAS Transvaal (K602) nach Kapstadt geschleppt. 1953 wurde ihre Britische Registrierung beendet, weiteres ist unbekannt.

Quelle: WP 5-6/16; www.en.wikipedia.org/wiki/MMS-class-minesweeper; www.uboat.net; www.shipbuildinghistory.com/history/canadaships/minewtwo.htm