

Marshall-Inseln

„Das ist nicht so einfach“ – Nauru und die bayerische Bahnpost

Dr. Hansjürgen Kiepe,

www.ag-deutsche-kolonien.de

Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen

In der Südsee, fast 800 km südlich der Marshall-Inseln; erhebt sich die Insel Nauru aus dem Meer, 21 km² groß mit einem 70 m hohen Berg in ihrer Mitte, ein angehobenes Atoll auf der Spitze eines erloschenen untermeerischen Vulkans, das vom deutschen Schutzgebiet der Marshall-Inseln aus verwaltet wurde. Den Reichtum der Insel bildete Phosphat. Durch eine chemische Reaktion hatte sich in Hunderttausenden von Jahren Vogelkot (Guano) mit dem Korallenkalk verbunden und in hochwertiges Calciumphosphat verwandelt. Die Lager wurden seit 1906 von der Pacific Phosphate Company Ltd. abgebaut und vor allem als Dünger für die Landwirtschaft nach Australien geliefert. Die Hamburger Jaluit-Gesellschaft mit ihrer Hauptniederlassung in Jaluit auf den Marshall-Inseln war an der britischen Gesellschaft beteiligt und erzielte hohe Einnahmen daraus.

Als die Reichspost im Jahr 1907 die Einrichtung einer Postagentur auf der Insel plante, hatte sie keine rechte Vorstellung von den aktuellen Verkehrsverhältnissen dort. So war zunächst nur dreimal jährlich die Beförderung der Post mit Dampfer „Germania“ der Jaluit-Linie über Sydney und dreimal über Hongkong vorgesehen, obwohl Dampfer der Phosphatgesellschaft Nauru von Sydney oder Melbourne aus häufig anliefen.

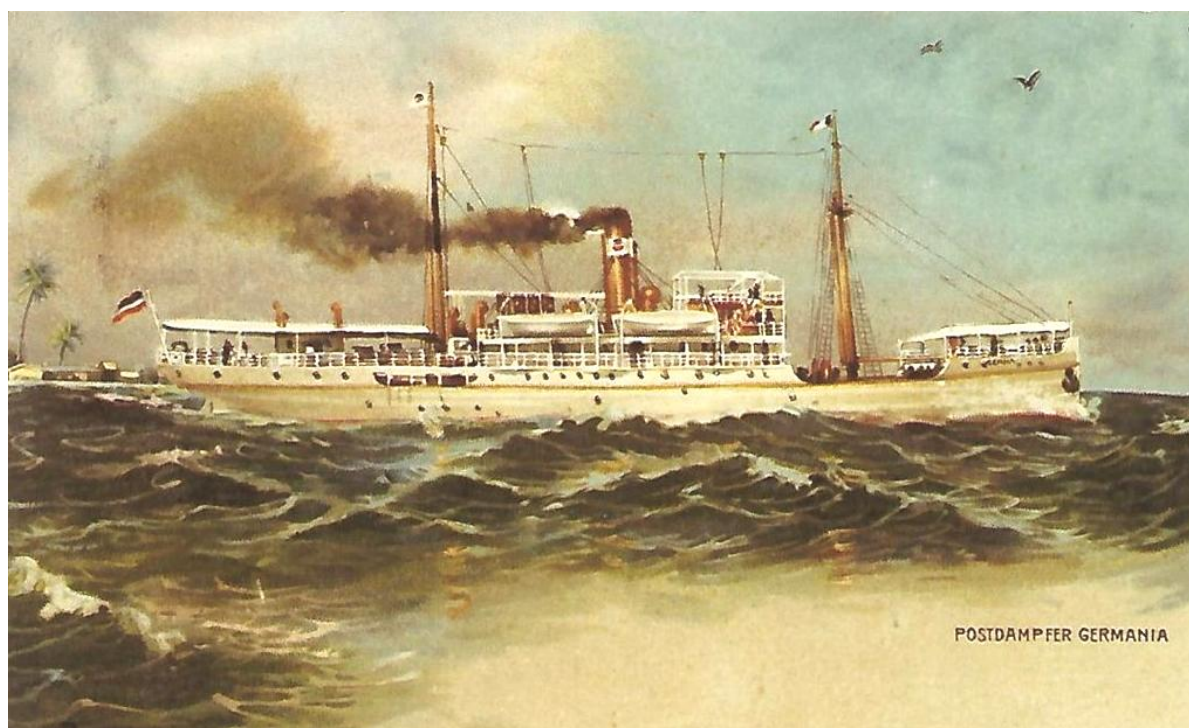


Abb. 1: Reichspostdampfer „Germania“ der Jaluit-Linie (Sydney-Jaluit-Hongkong)

Darüber informiert, beantragte das Reichpostamt am 28. Dezember 1907 beim General Post Office in Sydney zusätzlich die Beförderung von Briefkartenschlüssen zwischen Nauru und Sydney mit den Phosphatdampfern. Nachdem eine entsprechende Verfügung nach mehr als sechs Monaten am 12. Juli 1908 auch auf der Insel eingetroffen war, eröffnete der Polizeimeister Bernicke am 14. Juli 1908 die Postagentur Nauru.

Die australischen Phosphatdampfer beförderten anfänglich deutsche Post nur in Richtung von Nauru nach Sydney. Am 3. Dezember 1908 reichte deshalb der Regierungsarzt Dr. Adolf Müller, der zugleich den Stationsleiter vertrat, Beschwerde beim Reichspostamt ein. Ihr schloss sich am folgenden Tag der Postagent mit einem Schreiben an die OPD Bremen an (Akten Bremen, Band 1251, Bl. 58^r-59^r). Darin hieß es: „Seitens deutscher Ansiedler ist mehrfach mündlich Klage bei mir darüber geführt worden, daß die Dampfer der Pacific Phosphate Company nur die australische Post, nicht aber auch die deutsche nach hier befördern. Die deutsche Post kommt nur mit der „Germania“, was eine sechsmalige Postverbindung im Jahr bedeutet, wobei die über Hongkong des langen Zeitraums wegen kaum zu rechnen ist. Durch die Dampfer der Gesellschaft hat Nauru mindestens 50 Mal jährlich Verbindung mit Sydney. Da aber diese Dampfer bisher deutsche Post nicht befördert haben, ist es klar, daß die deutschen Ansiedler in ihrer eigenen Kolonie den Australiern gegenüber stark im Nachteil sind. Der Regierungsarzt Dr. Müller hat sich, wie er mir mitgeteilt hat, deswegen beschwerdeführend nach dort und auch an das Reichs-Postamt gewandt. Er wird nicht der einzige bleiben. (...)“

Die Kaiserl. Ober-Postdirektion bitte ich deshalb gehorsamst, veranlassen zu wollen, dass die sämtliche deutsche Post mit jeder Gelegenheit von Deutschland nach Australien und von dort mit den Dampfern der Pacific Phosphate Company nach hier befördert wird.

Augenscheinlich ist bisher die Post in Deutschland für die „Germania“ aufgesammelt worden, da das General Post Office in Sydney vereinzelte Briefe pp, die irgendwie dorthin gelangt waren, stets mit der nächsten Gelegenheit hierher gesandt hat.

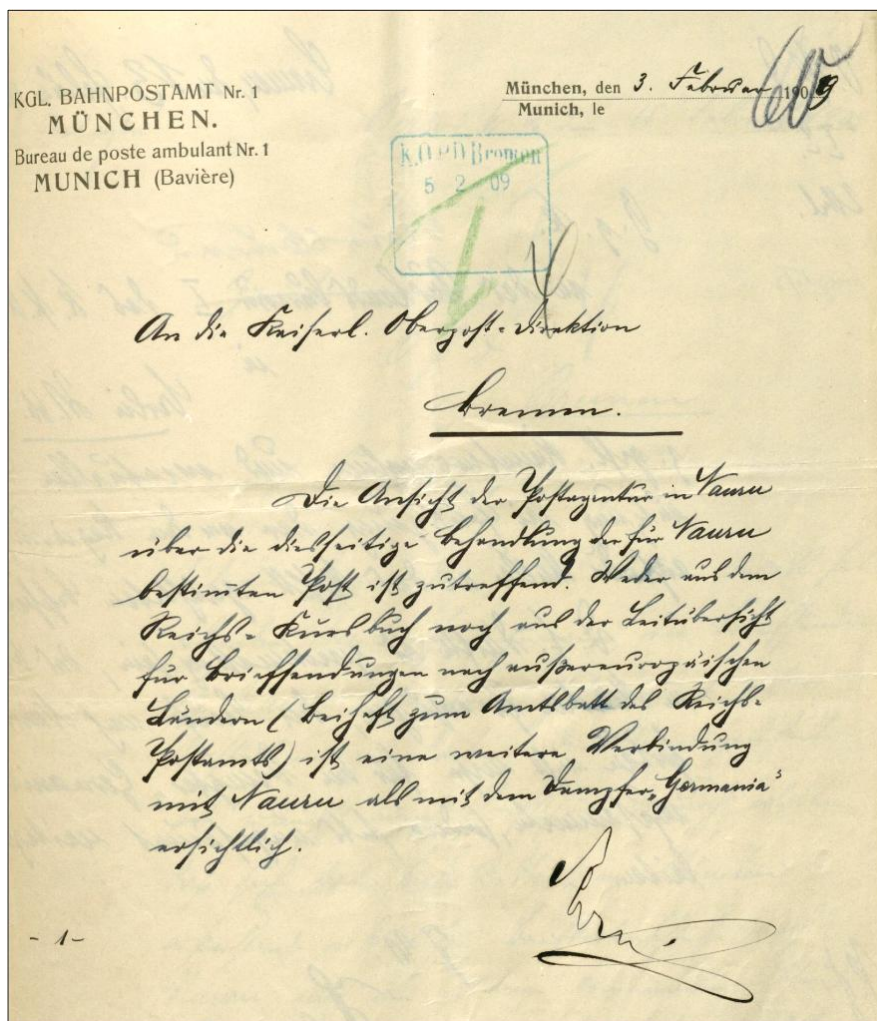


Abb. 2: Stellungnahme des Bahnpostamts München 1 an die OPD Bremen, 3.2.1909

Sollte meinem Antrage stattgegeben werden, bitte ich, in Erwägung zu ziehen, ob es unter den außerordentlich günstigen Verbindungsverhältnissen mit Sydney durch Dampfer der Gesellschaft, nicht zweckmäßig wäre, die Postverbindung mit der „Germania“ über Hongkong nach hier eingehen zu lassen, da Sendungen auf diesem Wege wenigstens 9 Monate unterwegs sind. Bernicke.“

Das Schreiben traf am 23. Januar 1909 in Bremen ein. Die OPD erkundigte sich daraufhin beim Bahnpostamt München 1, das für den Versand der Post aus Deutschland nach den italienischen Häfen zuständig war, und erhielt mit Datum vom 3. Februar 1909 eine ziemlich kurz angebundene Stellungnahme (Bl. 60^f, Abb. 2): *Die Ansicht der Postagentur in Nauru über die diesseitige Behandlung der für Nauru bestimmten Post ist zutreffend. Weder aus dem Reichs-Kursbuch noch aus der Leitübersicht für die Briefsendungen nach außereuropäischen Ländern (Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts) ist eine weitere Verbindung mit Nauru als mit dem Dampfer „Germania“ ersichtlich.“*

Anscheinend war es anfänglich versäumt worden, die Beförderung auch der Post aus Deutschland nach Nauru mit Hilfe der australischen Dampfer in den Leitmaterialien zu regeln. Insoweit befand sich das Bahnpostamt im Recht. Die Informationen für das Publikum im *Deutschen Kolonialblatt* sahen dementsprechend zum Beispiel von November 1908 bis Januar 1909 zwei Postabgänge nach Nauru vor, am 8. November 1908 und am 15. Januar jeweils über Neapel (Abb. 3). Der vom 8. November mit englischen Schiffen betraf den Anschluss an die „Germania“ in Sydney, der vom 15. Januar mit der Ostasiatischen Hauptlinie den Anschluss in Hongkong vom 12. Februar (Reise 25 der „Germania“, *Kolonial-Handels-Adressbuch* 1909, S. 232).

Nach	Die Abfahrt erfolgt		Ausshiffungshafen. Dauer der Überfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgeandt werden am:
	vom Ein- schiffungshafen	am :		
7. Marshall-Inseln.	Neapel (engl. Schiffe)	8. Nov.	Nauru 42, Saluit etwa 46 Tage	6. Nov. 10 ³⁰
	Brindisi (engl. Schiffe)	15. Nov.	Saluit etwa 54 Tage	13. Nov. 10 ³⁰
	Neapel (deutsche Schiffe)	15. Jan.	Saluit 56 Tage Nauru 65 Tage	13. Jan. 10 ³⁰

Abb. 3: Postdampfschiffsverbindungen von Deutschland nach Nauru (Deutsches Kolonialblatt Nr. 21/1908 vom 1. November 1908, S. 1082)

Die Oberpostdirektion Bremen leitete die Stellungnahme des Bahnpostamts München am 13. Februar an das Kursbüro des Reichspostamts mit dem Vorschlag weiter, „das BPA in München zu ersuchen, die Briefe nach Nauru nicht mehr für den Dampfer ‚Germania‘ anzusammeln, sondern stets ungesäumt weiterzuleiten.“ (Bl. 60^v) Unter der Abschrift des Vorschlags in den Bremer Akten hat ein Skeptiker mit Bleistift vermerkt: „Das ist nicht so einfach!“

Die Ahnung trotzt nicht. Denn am 15. Februar teilte das Kursbüro des Reichspostamts der OPD Bremen mit, dass sich die Bayern weigerten: „Die Angelegenheit hat zunächst einen Aufschub dadurch erhalten, dass sich das B.P.A. Nr. 1 in München außerstande erklärt hat, Briefkartenschlüsse nach Nauru mit den in Frage kommenden Absendungsgelegenheiten regelmäßig fertigen zu lassen.“ (Bl. 61^l)

Was nun? Einerseits war das Postwesen staatsrechtlich als einheitliche Staatsverkehrsanstalt für das gesamte Gebiet des Deutschen Reichs eingerichtet (§ 48 der Reichsverfassung) und die vom Kaiser bestellten Behörden hatten für „Einheit (...) im Betriebe des Dienstes“ zu sorgen (§ 50), andererseits hatte Bayern eine eigene Postverwaltung. Die dortigen Postanstalten unterstanden also nicht der Reichspost. Im vorliegenden Fall setzte sich das Reichspostamt über die Weigerung der bayerischen Bahnpost hinweg, indem der Staatssekretär die Kartenschlüsse anordnete und

am 27. März 1909 die australische Post um deren „Empfangnahme und Weiterbeförderung“ bat (Akten, Band 1251, ohne Blattzählung; Abb. 4): „Da die Dampfer der Pacific Phosphate Company, die von Sydney oder zuweilen auch von Melbourne nach Nauru (Marshall-Inseln) abgehen, eine günstige und häufige Postbeförderungsgelegenheit nach Nauru bieten, habe ich in Voraussetzung des dortseitigen Einverständnisses angeordnet, daß die Bahnpost München-Kufstein vom 10. April ab an jedem Sonnabend (ab Neapel oder Brindisi mit britischem Schiff) und vom 27. April ab an jedem 4. Dienstag (ab Neapel mit deutschem Schiff) einen Briefkartenschluß nach Nauru zur Leitung über Australien abfertigt. Der Kartenschluß wird in der Regel als Versteckpost in dem Kartenschluß für Melbourne zur Absendung gebracht, von wo er nach Sydney weiterzuleiten ist, sofern von da sich die nächste Schiffsgelegenheit mit dem Dampfer der Pacific Phosphate Company darbietet. (...)“

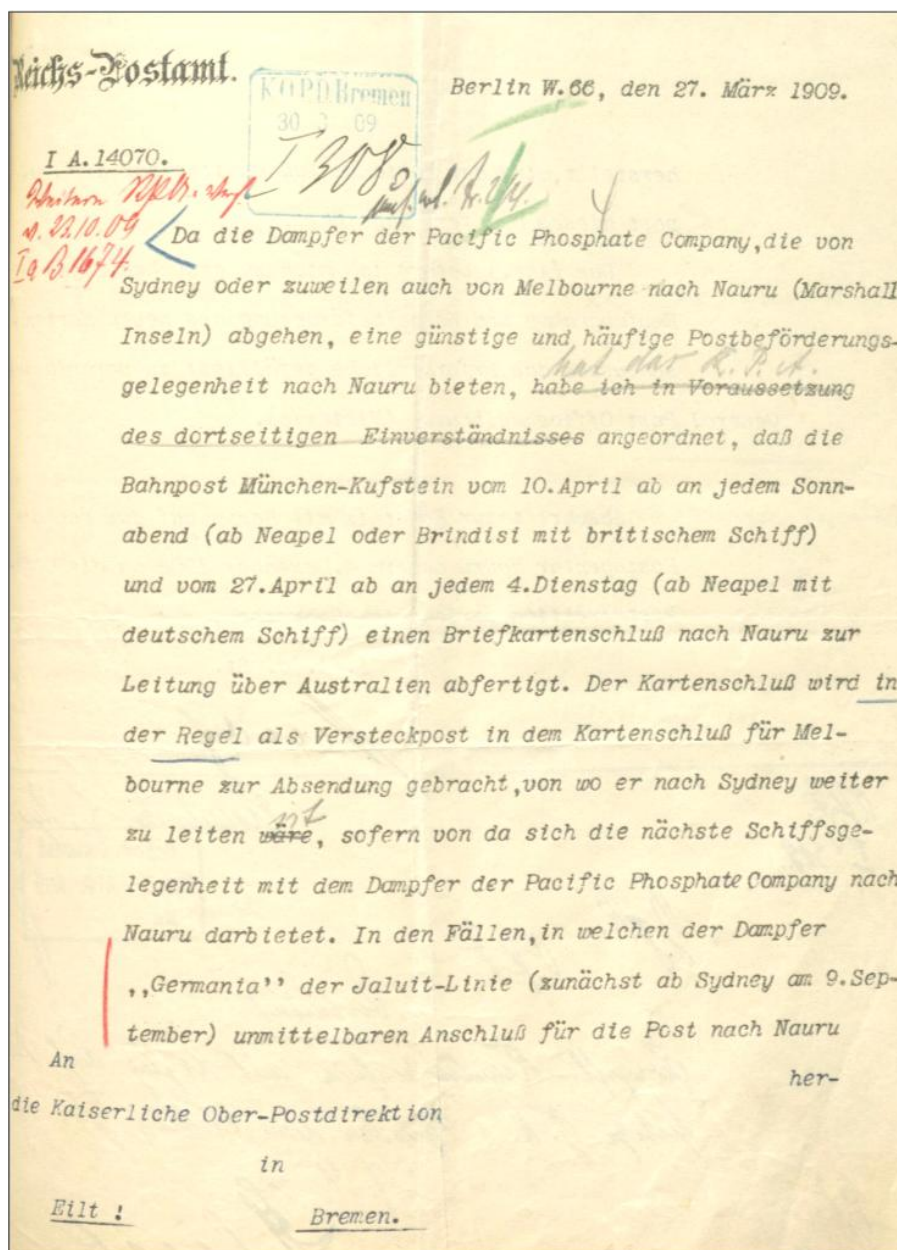


Abb. 4: Das Schreiben vom 27. März 1909, Abschrift für die OPD Bremen

Schon am 1. April 1909 zeigte das *Deutsche Kolonialblatt* dem Publikum die wöchentlichen Postabgänge für die neue Verbindung mit Nauru an (Abb. 5). Da die Phosphatdampfer nicht fahrplanmäßig verkehrten, musste für die Dauer der Überfahrt allerdings „unbestimmt“ eingesetzt werden.

Nach	Die Abfahrt erfolgt		Ausshiffungshafen. Dauer der Überfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgehandelt werden am:
	vom Ein- schiffungshafen	am:		
8. Marshall-Inseln. a) nach Saluit b) nach Nauru	Brindisi (engl. Schiffe)	4. Juni	Saluit 57 Tage	2. Juni 10 ³⁰
	Neapel (deutsche Schiffe)	28. April	Nauru unbestimmt	
	Neapel (engl. Schiffe)	11. 25. April		2. 9. 16. 23. 26. 30. April
	Brindisi (engl. Schiffe)	4. 18. April 2. Mai		

Abb. 5: Postdampfschiffsverbindungen von Deutschland nach Nauru (Deutsches Kolonialblatt Nr. 7/1909 vom 1. April 1909, S. 358)

Ab Dezember 1909 beschleunigte sich der Transport noch etwas, weil die Briefbeutel von den Überseedampfern schon in Adelaide angelandet und per Bahn nach Melbourne oder Sydney befördert wurden (Abb. 6). Dank der Phosphatdampfer konnte Nauru fast jede Woche mit Post aus Deutschland rechnen und war damit unter den deutschen Südseekolonien absolut privilegiert.

7. Marshall-Inseln. a) nach Saluit b) nach Nauru	Brindisi (engl. Schiffe)	12. 26. Dez.	Saluit 54 Tage	10. 24. Dez. 10 ⁴⁰
	Neapel (deutsche Schiffe)	8. Dez. 5. Jan.	Adelaide 27—30 Tage, dann weiter mit der Eisen- bahn nach Melbourne oder Sydney. Von dort mit Dampfer der Pacific Phos- phate Company oder mit Dampfer „Germania“ der Saluttlinie nach Nauru	
	Neapel (engl. Schiffe)	5. 19. Dez. 2. Jan.		
	Brindisi (engl. Schiffe)	12. 26. Dez. 9. Jan.		
Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten — nicht auch Druckfachen, Geschäftspapiere und Warenproben — über Sibirien—Schanghai geleitet.				

Abb. 6: Postdampfschiffsverbindungen von Deutschland nach Nauru (Deutsches Kolonialblatt Nr. 23/1909 vom 1. Dezember 1909, S. 1117)

Quellen

Akten der Postagentur Nauru, Staatsarchiv Bremen, Bestand 5,1 – Band 1251.
 Deutsches Kolonialblatt. Amtsblatt für die Schutzgebiete in Afrika und der Südsee. 19. Jg. 1908
 und 20. Jg. 1909. (Für Kopien daraus danke ich Joachim Gerhold.)
 Kolonial-Handels-Adressbuch. Hrsg. vom Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee. 13. Jg. 1909.

Der Artikel erschien: Rundschreiben Nr. 124 März 2022