

Beiträge zur deutschen Atollenpost im Marshall-Archipel

Dr. med. Laup:

Die handschriftlichen Entwertungen der deutschen Post
auf den Marshall-Inseln

Fritz Friedemann:

Zur Nomenklatur der Marshallinseln und andere Beiträge
zur Atollenpost,

Mit 2 Karten der Marshallinseln und 93 Abbildungen



Alle Rechte vorbehalten

Die handschriftlichen Entwertungen der deutschen Post auf den Marshall-Inseln

von

Dr. med. W. Laup

Nachdruck — auch auszugsweise — verboten

Die Marshall-Inseln, am 15. Oktober 1885 zum deutschen Schutzgebiete erklärt, liegen etwa zwischen dem 161. und 172. Grade östlicher Länge, dem Äquator und dem 15. Grade nördlicher Breite. Sie sind die höchsten Erhebungen von Korallenbauten, die in Form einzelner Inseln oder kranzförmig angeordneter Inseln (sogenannter Atolle) die Oberfläche der Südsee um nur 1 m überragen; höhere Erhebungen sind nur ganz vereinzelt. Zum Schutzgebiete gehörte ferner die Insel Nauru, ursprünglich ebenfalls Atoll, später durch den Ausbruch eines Vulkans verändert: auf einer durchschnittlich 35—40 m hohen Hochebene sind noch mehrere Erhebungen, darunter der Juac bis 70 m. Die Insel birgt reiche Phosphatlager. Sie liegt unter $\frac{1}{4}$ Grad südlicher Breite und etwa auf dem 167. Grade östlicher Länge.

Der deutsche Regierungssitz war auf der Insel Jabwor des Atolles Jaluit, eine Regierungstation auf Nauru.

Eine einheitliche Benennung der einzelnen Atolle und Inseln und Schreibweise der Namen war nicht durchgeführt. Im Schutzgebiete wurden durchweg die einheimischen Namen angewandt, weshalb sie auch hier angeführt werden sollen.

Die Marshall-Inseln zerfallen in zwei Gruppen. Zur östlichen oder den Radaks gehören die Atolle und Inseln (von Süden nach Norden) Mille, Arno, Majeru, Aurb, Maloelab, Erigub, Wotje, Ligieb, Ailuk, Mejit, Taka, Udjrik, Bikar. Weit nördlich liegt Taongi, in den Atlanten gewöhnlich als Gaspar Rico bezeichnet. Zur westlichen oder den Raliks gehören Ebon, Killi, Namorik, Jaluit, Ailinglablab, Jabwat, Namu, Lib, Kwadjelin, Lai, Ujaie, Wotho, Ailinginae, Rongelab, Rongerik und Bikini. Westlich von ihnen, schon nördlich der Ost-Karolinen, befinden sich noch die Atolle Ujelang (wofür auch der englische Name Providence gebräuchlich war) und Eniwetok.

Die Eingeborenen sind polynesischer Rasse, die Sprache auf den Gruppen zeigte ziemliche Verschiedenheiten. Die Fehden zwischen den Häuptlingen der einzelnen Atolle wurden später unterdrückt; die Abgabe alkoholischer Getränke war verboten; Land durfte von den Eingeborenen nur mit Zustimmung der Regierung verkauft werden; für jede ausfallende Kokospalme mußten drei neue gepflanzt werden; Krankheiten wurden von Regierungsärzten planmäßig bekämpft. Erfreulicherweise hob sich dadurch die Zahl der Eingeborenen. Sie waren gute Arbeiter, auch im allgemeinen friedlicher Natur. Die meisten Schwierigkeiten machten noch die Bewohner von Namorik.

Der Handel mit Kopra lag so gut wie ausschließlich in Händen der deutschen Jaluit-Gesellschaft, die ihre Hauptniederlassung ebenfalls auf Jaluit hatte. Außer in den Marshall-Inseln unterhielt sie noch Niederlassungen auf den Karolinen und den englischen Gilbert-Inseln. Ihre Schiffe von etwa 200 Tonnen Größe führten zugleich ein kleines Warenhaus aller möglichen für die Eingeborenen in Betracht kommenden Sachen mit. Nur selten kamen mal andere Handelsschiffe, zum Beispiel aus Australien. Daher trifft man manchmal einen Briefumschlag der „Burns Philp Line“ mit Marken der Marshall-Inseln.

Meyers Lexikon gibt aus dem Jahre 1908 außer 15000 Eingeborenen, 67 nicht eingeborenen Südsee-Insulanern, 13 Chinesen, 89 Mischlingen folgende Zahlen für Weiße an: auf Ailinglablab 1, Arno 3, Ebon 1, Jaluit 49, Ligieb 1, Majeru 4, Maloelab 1, Mejit 1, Mille 2, Namorik 2, Nauru 15, Ujelang 1. Bis zum Kriegsausbruch 1914 gab es nicht einen einzigen Japaner dort. Zwei, die früher einmal angeblich infolge Schiffbruchs sich auf Kwadjelin fanden, und elf, die auf Taongi unberechtigter Weise Vogeljagd ausübten, wurden vom Polizeimeister Krümling heruntergeholt. Nach der Besetzung der Inseln durch Japan wurden die von der deutschen Regierung im Interesse der Eingeborenen erlassenen Bestimmungen aufgehoben, und nach den neuesten Nachrichten geht die Anzahl der Eingeborenen zurück, während schon mehrere tausend Japaner dort sein sollen.

Alle Postagenten, auch Postmeister genannt, auf Jaluit waren vorher Kapitäne der Jaluit-Gesellschaft, die in Reichsdienste übertraten. Der erste war der Kapitän Reih er. Vor Ankunft der deutschen Marken am 29. März 1889 ließ er sich das Porto für die aufgeliieferten Briefe bar bezahlen und gab dann die Post bei passender Schiffsgelegenheit mit, und zwar zu allermeist spanischen Schiffen, die sie über Ponape—Manila beförderten. Dies blieb auch später der Hauptpostweg. Man findet aber auch Stücke, die über Sydney oder über San Francisco gelaufen sind. 1896 wurde Reih er von Kapitän Alfred Kn o t h abgelöst, der bis zum 31. Oktober 1899 im Amte blieb. Am 1. November 1899 übernahm Kapitän Carl D o m n i c k die Postgeschäfte bis zum 30. September 1904; er blieb hinterher auf Jaluit, besaß das Hotel Germania und betrieb Handel mit Kopra. Vom 1. Oktober 1904 bis zum Kriegsausbruch war Kapitän Julius Krü m l i n g Postagent und Hafenmeister auf Jaluit, auch Polizeimeister, Zollbeamter und Lotse im Gebiete der Marshall-Inseln.

Wie ging nun der Postverkehr zwischen den einzelnen Atollen oder von den Atollen nach Jaluit vor sich? Nach einer Mitteilung des Herrn Dr. Kochenburger in der Briefmarkenzeitung „Die Post“ wurden schon in den ersten Jahren des Bestehens der Agentur Briefe an Regierungs-personen (also nach Jaluit) ohne Marken abgesandt und von den kleinen Dampfern und Booten mitgenommen. Laut Mitteilung von Krü m l i n g haben die Kapitäne der Jaluit-Gesellschaft aus Gefälligkeit Briefe zwischen den Atollen unfrankiert besorgt, später auch etwa aufgeklebte Marken schon handschriftlich entwertet, bevor sie amtlich dazu berechtigt waren. Bisher ist allerdings kein einziger solcher Brief bekannt geworden. Mit Zunahme der Besiedelung durch weiße und halbweiße Händler und Missionare, sowie der schreibkundigen Eingeborenen (sie konnten das Schreiben bei der amerikanischen evangelischen oder der deutschen katholischen Mission erlernen) machte sich eine amtliche Regelung notwendig. Daher erließ der Kaiserliche Landeshauptmann die Verordnung vom 25. Juni 1902 betreffend die Beförderung von Postsendungen innerhalb und nach außerhalb des Schutzgebietes der Marshall-Inseln:

Auf Grund der Allerhöchsten Verordnung vom 15. Oktober 1886 wird hierdurch unter Aufhebung der Verordnung vom 29. März 1889, betreffend die Einrichtung einer Kaiserlichen Postagentur in Jaluit, wie folgt verordnet:

- § 1. Die Beförderung aller Postsendungen (eingeschriebener oder einfacher Briefe und Postkarten, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere) innerhalb und nach außerhalb des Schutzgebietes erfolgt ausschließlich durch die Kaiserliche Postagentur in Jaluit.
- § 2. Der Führer eines jeden Schiffes ist verpflichtet, Postsendungen der in § 1 bezeichneten Art an jedem von ihm innerhalb des Schutzgebietes angelaufenen Platze in Empfang zu nehmen und nach jedem von ihm berührten Platze zu befördern. Beim Eintreffen in Jaluit hat er ohne Verzug dieselben bei der Kaiserlichen Postagentur abzuliefern.
- § 3. Der Führer eines jeden Jaluit verlassenden Schiffes hat mindestens 24 Stunden vor Abfahrt der Kaiserlichen Postagentur von dem Zeitpunkte der Abreise unter Angabe der Anlaufplätze Anzeige zu erstatten.
- § 4. Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 600 Mark oder Gefängnis bis zu 2 Monaten bestraft.
- § 5. Diese Verordnung tritt mit dem heutigen Tage in Kraft.

Jaluit, den 25. Juni 1902.

Der Kaiserliche Landeshauptmann.
i. V.: v. Bunsen.

Zugleich wurde seitens der Kaiserlichen Postagentur wegen der Behandlung angenommener Briefsendungen die Anweisung herausgegeben:

Die aufgeliieferten Postsendungen sollen deutliche Aufschrift und richtige Frankierung aufweisen. Wenn möglich, ist der Aufgeber zur Beseitigung bemerkter Mängel aufzufordern.

Über jede Einschreibsendung wird dem Aufgeber ein Einlieferungsschein erteilt; er muß deutlich und ohne Änderung ausgestellt sein und von dem Kapitän oder dessen Stellvertreter unterschrieben werden. Formulare zu Einlieferungsscheinen sind so zu verwahren, daß sie nicht in die Hände von unbefugten Personen fallen.

Alle Briefsendungen sind mit dem Annahmedatum und mit dem Namen des Schiffes zu versehen, und zwar an besten auf der Freimarke. Zum Beispiel: Merkur 25. 6. 02. Sind mehrere Marken zur Frankatur verwendet worden, so können die weiteren mit Tinte durchstrichen werden.

Jaluit, den 25. Juni 1902.

Die Kaiserliche Postagentur.
Domnick.

Es fehlt auch heute nicht an Stimmen, welche die Rechtmäßigkeit dieser sogenannten „Atollenpost“ und ihrer handschriftlichen Entwertungen bestreiten und sie als eigenmächtige Einrichtung von seiten des Landeshauptmannes und des Postagenten erklären. Demgegenüber sei darauf hingewiesen, daß die „Atollenpost“ nur dem Bedürfnis entsprungen ist und insbesondere philatelistische Gründe bestimmt nicht mitsprechen. Die getroffene Einrichtung geht auf einen Vorschlag der

Kapitäne selber zurück, von denen kein einziger philatelistische Interessen hatte. Eine diesbezügliche Anfrage beim Reichspostamt in Berlin ergab, daß die Verordnung des Kaiserlichen Landeshauptmannes und die Anweisung des Postagenten nach Berlin eingeschickt sind, und weiter urteilt das Reichspostamt:

Ia 2990—0

Berlin W 66, 18. November 1927.

..... Da die Anweisung des Postagenten Domnick von dem damaligen Reichspostamt nicht geändert worden ist, muß die handschriftliche Entwertung als ordnungsmäßig angesehen werden.

Im Auftrag: Hübner.

Eine weitere Anfrage, aus welchen posttechnischen Gründen die handschriftliche Entwertung angeordnet sei, fand folgende Beantwortung:

Ia 2990—0

Berlin, den 29. November 1927.

Die handschriftliche Entwertung der Postwertzeichen auf den von den Schiffsführern der Jaluit-Gesellschaft angenommenen Postsendungen ist seinerzeit angeordnet worden, weil Briefstempel für die Schiffe nicht vorhanden waren. Von der Lieferung solcher Stempel ist von dem damaligen Reichspostamt — wahrscheinlich wegen des geringen Verkehrs — abgesehen worden.

Im Auftrag: Hübner.

Die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit dieser handschriftlichen Entwertungen steht daher außer jedem Zweifel!

Nach dem Wortlaute der Anweisung hätten wir in der ersten Zeit also nur den Schiffsnamen und das Datum zu erwarten. Das ist aber nicht streng innegehalten worden. Manchmal finden wir nur den Namen des Schiffes, z. B.: p. „Triton“ (Abb. 18 und 19), andererseits ist manchmal der Name des Atolls hinzugefügt, wie Majuro 5. 3. 03 Majuro Aeolus (Abb. 67), oder nur das Atoll genannt, wie Arno 15. 1. 03 (Abb. 23).

Weiter läßt die Anweisung des Postagenten den Schluß zu, daß Einschreibbriefe zwischen den Atollen ohne Anlaufen von Jaluit zugelassen wären. Ob solche unter Domnick befördert worden sind, weiß ich nicht, glaube es auch kaum. Zu Zeiten des Herrn Krümling sind jedenfalls keine ohne Anlaufen von Jaluit zugestellt! Wohl waren die Kapitäne zum Mitnehmen von Einschreibbriefen verpflichtet und zur handschriftlichen Entwertung berechtigt, können vielleicht auch mal wunschgemäß die Mitgabe eines solchen Briefes auf einem beliebigen provisorischen Zettel bescheinigt haben, das Einschreiben selber aber wurde erst auf der Postagentur in Jaluit vorgenommen, dort der R.-Zettel aufgeklebt, und die Haftpflicht der Post begann auch erst mit der Aufgabe des R.-Briefes auf der Agentur. Die Quittung über die Auflieferung auf dem postalischen Formulare wurde dann dem ursprünglichen Aufgeber mit der nächsten Schiffsgelegenheit zugestellt. Schließlich konnten Einschreibbriefe auch Krümling direkt zur Besorgung zugeschickt werden. Postsachen, die nur von einem Atoll zum anderen liefen, ohne Jaluit zu berühren, tragen daher nur die handschriftliche Entwertung, aber keinen Poststempel und keinen Einschreibzettel. Einschreibbriefe aus Nauru aus der Zeit vor dem 14. Juli 1908 konnten auch bei einer anlaufenden Seepost aufgegeben werden, wie ein R.-Brief an das Kaiserliche Bezirksamt Yap beweist, handschriftlich entwertet Nauru 20/2/07, Stempel Deutsche Seepost * Jaluit-Linie b 18/3 07, Eingangsstempel Yap * Karolinen * 14/4 07, R.-Zettel D. S. Linie Hongkong-Sydney. Handschriftlich entwertete R.-Briefe, in Nauru gestempelt und eingeschrieben, sind mir bisher nicht bekannt geworden.

Aus der Verordnung des Kaiserlichen Landeshauptmannes vom 16. Juni 1903:

Zwischen der Kaiserlichen Landeshauptmannschaft und dem unterzeichneten Vertreter der Jaluit-Gesellschaft ist behufs Ermöglichung der Übernahme der Haftpflicht seitens der Jaluit-Gesellschaft für durch ihre Schiffe innerhalb des Schutzgebietes beförderte Postsendungen vereinbart worden, daß auf den in Betracht kommenden Inseln zur Empfangnahme dieser Postsendungen je ein weißer Händler oder Pflanzer seitens der Kaiserlichen Landeshauptmannschaft ernächtigt werden soll.

Jaluit, den 16. Juni 1903.

Der Kaiserliche Landeshauptmann
Brandeis.

Für die Jaluit-Gesellschaft
E. Hüter.

geht hervor, aus welchem Grunde später Weiße (und Halbweiße) als Postbeauftragte auf einzelnen Atollen verpflichtet wurden. In welcher Weise diese Hilfspersonen bevollmächtigt wurden, ergibt sich aus folgender Abschrift einer Vollmacht für den früheren Schiffskapitän Felix G. Becker in Majeru:

Sie werden hiermit ermächtigt, die für Majeru bestimmten Postsendungen in Empfang zu nehmen. Für die Bestellung der Postsendungen an die Adressaten sind Sie haftbar.

Der Kaiserliche Landeshauptmann
Brandeis.

Bezüglich der Einsetzung dieser Postbeauftragten schreibt das Reichspostamt in demselben Briefe vom 29. November 1927:

Über die Ermächtigung anderer Personen als der Schiffsführer zur handschriftlichen Entwertung hat sich nichts feststellen lassen.

Da die Einsetzung der Postbeauftragten sich aber später als unnötig erwies, hat Krümling nach dem Fortzuge oder dem Tode eines der Postbeauftragten keinen neuen mehr verpflichtet.

Die in Jaluit eingehende Post wurde von einem eingeborenen Polizisten auf oder neben der Marke oder auf der Rückseite des Umschlages mit dem Stempel Jaluit versehen. Mir sind nur ganz wenige Stücke bekannt, die versehentlich ungestempelt geblieben sind (Abb. 8). Auch Nauru stempelte die Post nach Eingang des Stempels Nauru. Eine Zustellung der Briefschaften auf Jaluit fand nicht statt, sie mußten von der Agentur abgeholt werden. Bei ungenügender Frankierung wurde das Doppelte des fehlenden Portos als Strafpporto erhoben, was aber nicht mit Farbstift vermerkt wurde. Briefe aus Nauru, solange dort handschriftlich entwertet ist, zeigen häufig außerdem den Stempel einer dort anlaufenden Seepost (* Sydney—Hongkong a, * Jaluit-Linie b; aber den Stempel * Jaluit-Linie a habe ich noch nicht angetroffen). Eine philatelistische Postkarte aus Namorik trägt ebenfalls den Stempel Jaluit-Linie * b (Abb. 43).

Obwohl nach dem Datum der Verordnung 16. Juni 1903 erst von da ab Entwertungen der Postbeauftragten auf den Atollen zu erwarten wären, ist von L. Kaiser auf Nauru schon vorher entwertet worden, wahrscheinlich zur Entlastung der Kapitäne, denen die Empfangnahme und Entwertung der Briefe häufig eine lästige Störung bei ihrer eigentlichen Tätigkeit bedeutete. Solche „Vorläufer“ sind: Nauru 4/9/02, daneben Stempel Jaluit 12/9 02, und Nauru 12/4/03, darüber Deutsche Seepost * Sydney—Hongkong a (Abb. 44).

Beim Studium der Stücke, die der damalige Landeshauptmann Brandeis für Herrn Dr. Kochenburger mitgebracht hat, fand ich auf der Rückseite des Briefstückes Aeolus 20/5 08 (Abb. 5) die Notiz „Cap. Lemmin“; hinter Maloelab 28/5 03 p. Triton (Abb. 68) „Cap. Friedrichsen“; hinter Hercules 18.8.02 „Cap. Kessler?“ (Abb. 11). Als mir später noch die Stücke zugänglich wurden, die Krümling selber gerettet hat, war es für mich von besonderem Reiz festzustellen, ob und wie weit sich noch in zwölfter Stunde finden ließe, welche Namen von Schiffen und Atollen erscheinen können, und von wem die einzelnen Entwertungen herrühren. Diese Erforschung begegnet großen Schwierigkeiten. Die Jaluit-Gesellschaft hat nach Verlegung ihres Wirkungskreises in das östliche Niederländisch-Indien viele Bücher als für sie nunmehr wertlos verbrannt, besitzt auch keine Schriftstücke ihrer ehemaligen Kapitäne mehr, aus denen man ihre Handschrift kennen lernen könnte. Leider haben die Japaner das Tagebuch Krümlings von 1890 bis 1914, das uns über alle Schiffe und ihre Kapitäne Aufschluß geben könnte, samt den Briefen der Kapitäne an ihn verbrannt! Einwandfreies Material ist selten und in alle Winde zerstreut. Die meist schon auf der Agentur in Jaluit geöffneten Briefumschläge wurden dort achtlos auf den Boden geworfen, da niemand ein philatelistisches Interesse daran hatte, und abends von dem eingeborenen Polizisten zusammengefegt und verbrannt. Aus Unkenntnis ihres wahren Wertes sind auch sonst noch viele Stücke sicher in den Papierkorb gewandert. Es kann sich demnach hier auch nur um eine Studie handeln, die später noch mancher Ergänzung und Berichtigung bedarf.

Die Kapitäne der Jaluit-Gesellschaft wurden vom Postagenten ein für alle Mal verpflichtet. Kapitäne anderer Schiffe hatten auch nicht ohne weiteres die Berechtigung zur handschriftlichen Entwertung, sondern mußten sie erst vom Postagenten erhalten. Zur Erteilung derselben war Krümling vom Landeshauptmann ständig ermächtigt. Übrigens wurde es darin „nicht so genau genommen“, die Hauptsache war die ausreichende Frankierung.

Entwertungen, die nur den Namen der Schiffe tragen, dürften ausnahmslos von den Schiffsführern herrühren.

Entwertungen mit Namen von Atollen, auf denen kein Postbeauftragter gewesen ist, wie Kwadjelin (Abb. 31 u. 31 A), können nur von Schiffsführern stammen. Ebenso mit Namen der anderen Atolle vor Einsetzung der Postbeauftragten (Abb. 23) — Nauru macht eine Ausnahme — oder nach dem Fortzuge oder Tode des Postbeauftragten.

Entwertungen mit Namen der Atolle, auf denen Postbeauftragte waren, können sowohl deren Handschrift als auch die von Schiffsführern tragen, da es dem Aufgeber ja frei stand, wem er seinen Brief übergeben wollte. Manchmal waren die Postbeauftragten nicht anwesend oder hatten keine Marken mehr vorrätig. Beispiel für Entwertung durch einen Kapitän: Abb. 32.

Entwertungen, die den Namen von Schiffen und Atollen zeigen, dürften in der Mehrzahl von Kapitänen herrühren, ich habe solche aber auch mit Handschrift der Postbeauftragten gefunden (Abb. 71 bis 74).

Selten wurde mit Angabe des Datums allein entwertet (Abb. 54).

Selten wurde mit Abkürzung des Namens entwertet (Abb. 55) oder die Abkürzung des Namens hinzugefügt (Abb. 59). Gesehen: H. = Haake, Kr. = Krümling.

Häufig wurde nur mit Strichen entwertet (Abb. 56, 57, 58).

Zur Vornahme der Entwertung wurde alles mögliche verwendet: Bleistift, Blaustift, Tintenstift; violette, blauschwarze, am meisten aber schwarze Tinte.

So finden wir bei den Entwertungen:

- | | |
|----------------------|---|
| 1. Namen der Schiffe | } allein und in verschiedensten
Zusammensetzungen. |
| 2. Namen der Atolle | |
| 3. Striche | |
| 4. Datum | |
| 5. Namensabkürzungen | |

Beim Eintreffen der Post konnte Krümling natürlich nicht jede einzelne Handschrift auf ihre Rechtmäßigkeit prüfen, er mußte sich vielmehr auf die Feststellung beschränken, ob ausreichende Frankatur aufgeklebt war. Zudem können sich Handschriften im Laufe der Zeit ändern; aber auch sehr verschieden ausfallen, wie nach der Beschaffenheit von Tinte und Feder; ob sorgfältig oder flüchtig bis zur glatten Unleserlichkeit geschrieben wird; ob die Marke noch feucht vom Aufkleben (Abb. 47, 74) oder schon trocken geworden ist; selbstverständlich auch je nach dem körperlichen und geistigen Befinden des Schreibenden (macht die Entwertung Aeolus 27/1 08 Abb. 4 schon keinen schönen Eindruck, so zeigt eine andere vom selben Tage noch deutlicher die Folgen einer intensiven Kaisersgeburtstagsfeier).

Die **Namen folgender Schiffe** habe ich bisher als ordnungsmäßig bei Entwertungen gefunden. Falls nichts anderes bemerkt, gehörten sie der Jaluit-Gesellschaft. Nur im Gebiete der Marshall-Inseln hatten sie die Entwertungsbefugnis, nicht aber in den Karolinen und den englischen Gilbert-Inseln!

1. Motorschoner „Aeolus“. Ist am 26. August 1900 von San Francisco in Jaluit eingetroffen und hat in der Hauptsache in den Marshall-Inseln gefahren. Er wurde bei Kriegsausbruch nach Honolulu geschickt und ist am 20. Oktober 1914 von einem japanischen Kreuzer vor Honolulu versenkt worden.
2. Motorschoner „Diana“. Ist im Jahre 1898 in Amerika gebaut und segelte zunächst unter dem Namen „Queen of the Isles“. Das Schiff führte seinerzeit Kapitän Hitchfield. Er wurde später von der Jaluit-Gesellschaft übernommen und auf den Namen „Diana“ umgetauft. Strandete 1905 bei einem Orkan auf Ponape und erlitt schwere Havarie, wurde jedoch repariert. Er ist in der Nacht vom 30. zum 31. Dezember 1908 auf der Insel Losap der Ost-Karolinen gestrandet und ging verloren.
3. Segelschoner „Eanijen Rakijen“. Ist Ende 1907 in Jaluit eingetroffen. Wurde später an einen Häuptling verkauft. Die Regierung charterte ihn 1909 zu einer Rundfahrt durch sämtliche Inseln.
4. Motorschoner „Gazelle“. Wurde im Jahre 1907 gekauft und ist am 21. Januar 1909 bei der Insel Namu in den Karolinen gestrandet.
5. Motorschoner „Hercules“. Ist 1899 gebaut und hat mehrere Jahre in den Marshall- und Gilbert-Inseln gefahren. Zunächst in den Marshalls unter Kapitän Krümling, dann in den Gilbert-Inseln unter Kapitän Keßler, und zum Schluß unter Kapitän Othmer. Er ist am 15. Dezember 1905 in den Gilbert-Inseln gestrandet und verloren.
6. Segelschiff „Luisa D.“. Amerikanisches Segelschiff. Wurde 1902 von der Jaluit-Gesellschaft gechartert, um eins ihrer Schiffe zu ersetzen, das in San Francisco zur Reparatur lag. Hat nur einige Monate in den Marshall-Inseln gefahren.
7. Segelschoner „Mercur“. Ist 1896 gebaut und bis 1903 oder 1904 als Postschoner verwendet worden, zuerst zwischen Jaluit und Ponape, dann zwischen Jaluit und Sydney. Nach brieflicher Mitteilung Domnicks vom März 1908 an Dr. Kochenburger im Jahre 1903 an den Häuptling Litokua verkauft.
8. „Morning Star“. Gehörte der amerikanischen Missionsgesellschaft in Boston, die auf den Marshall-Inseln tätig war. Als es im Jahre 1905 eine Reise durch die Inseln machte, hat es von Krümling die Genehmigung erhalten, für diese eine Reise, Post für Jaluit mitzunehmen und handschriftlich zu entwerten.
9. Segelschoner „Neptun“. (I). 1896 oder 1897 nach den Marshall-Inseln gekommen. War zuerst jahrelang in den Gilbert-Inseln stationiert. Kam später nach den Marshall-Inseln und Karolinen, wo er in Ponape auf den Strand gesetzt wurde. Nach dem Briefe Domnicks an Dr. Kochenburger war das etwa 1906. Das Wrack wurde von dem Spanier Zarza gekauft und notdürftig repariert. An eine japanische Firma verkauft, sollte er nach Jokohama gebracht werden, ist aber dort nie angekommen.
10. Motorschoner „Neptun“. (II). Ist Ende 1909 in Jaluit eingetroffen. Hat bis Kriegsausbruch in den Gilbert-, später in den Marshall-Inseln gefahren. Das Schiff ist bei Kriegsausbruch nach San Francisco geschickt und dort dann beschlagnahmt worden.
11. Motorschoner „Triton“. Ist am 23. Februar 1903 zum ersten Mal in Jaluit eingetroffen. Hat später jahrelang in den Gilbert-Inseln gefahren. Das Schiff hat San Francisco am 18. April 1911 verlassen und ist in der Nacht vom 18. zum 19. April 1911 auf ein treibendes Wrack gestoßen und sofort gesunken. Die Mannschaft konnte gerettet werden.

Von den folgenden Schiffen kann es handschriftliche Entwertungen mit ihrem Namen geben, sind aber bisher unbekannt:

12. Schoner „Atlas“. Hat in den Marshall-Inseln gefahren.
13. Motorschoner „Hermes“. Ist im März 1914 in Jaluit angekommen.
14. Segelschoner „Orion“. Kleiner Segelschoner. Er ist in Hongkong gebaut und hat diesen Platz am 15. April 1910 verlassen. Bis 1913 in den Ost-Karolinen gewesen. Später hat er bis Kriegsausbruch in den Marshall-Inseln gefahren.

Noch nicht geklärt ist die Rechtmäßigkeit der handschriftlichen Entwertungen mit Namen vom

15. Segelschiff „Vilma“. Es war ein kleines Segelschiff von 12 bis 15 Tonnen, von Joachim de Brum auf dem Atoll Ligieb gebaut. Ich kenne einen Bedarfsbrief aus den Karolinen mit der dort nicht rechtmäßigen handschriftlichen Entwertung Natik Vilma 10. 7. 1909; sowie 3 philatelistische aus den Marshall-Inseln, 2 von Ligieb (Abb. 76) und 1 von Maloelab, alle vom April 1909. Das Schiff war nicht Eigentum der Jaluit-Gesellschaft, hatte auch keinen Kapitän, sondern wurde von einem Halbweißen geführt.

Auch nach dem Verkaufe von Schiffen an Häuptlinge können noch rechtmäßige Entwertungen mit ihrem Namen vorkommen, da die Jaluit-Gesellschaft des öfteren solche zu kürzeren Fahrten gechartert hat. So zeigt ein Bedarfsbrief die Entwertung: Ailinglab 30/4/08 p. „Mercur“.

Alle Zeitangaben ohne genaues Datum sind nur annähernd!

Obige Schiffsliste ist sicher nicht vollständig. Von einer Entwertung mit Bleistift ist nur lesbar: . . . ra Shoner. Um eine nochmalige Verwendung der Marke zu verhindern, hat Krümling mit Tinte Kr darüber geschrieben, wodurch der Schiffsname zum Teil unleserlich geworden ist.

Die Namen folgender Schiffsführer habe ich feststellen können, die ordnungsmäßig handschriftliche Entwertungen vorgenommen haben dürften:

1. Friedrichsen. Seit Juli 1904 im Dienste der Gesellschaft und etwa 1904 auch in Jaluit eingetroffen. Führt ab Ende September/Anfang Oktober 1904 den Triton. Später als Nachfolger des Kapitäns Lemmin den Aeolus, letztgenanntes Schiff auch wieder als Nachfolger des Kapitäns Haake. Bei der Versenkung des Aeolus war er der Kapitän desselben.
2. Paul Haake. War nur kurze Zeit auf den Marshall-Inseln. Führt ab Dezember 1912 bis Mitte 1913 den Aeolus, dann den Orion.
3. C. Jeschke. War zuerst Steuermann auf einem Motorschoner und ab 1906 Kapitän der Diana, die er am 31. Dezember 1908 verlor. Aus der nächsten Zeit stammen von ihm die Entwertungen mit Namen der Vilma. Bis 1913 führt er den Orion in den Ost-Karolinen. Soll noch leben.
4. O. Keßler. Etwa ab 1889 in der Südsee bis ungefähr Mitte 1905. Er führt den Hercules etwa 3 Jahre lang, meist in den Gilbert-Inseln.
5. Julius Krümling. Seit 1890 bis zum Kriegsausbruch in der Südsee. Führt während der in Betracht kommenden Zeit zuerst den Aeolus, dann den Triton. Als Postagent stempelte er natürlich mit dem Jaluit-Stempel. (JALUIT * MARSHALL INSELN *, neue Tages- und Monatsziffern.) Aber auch nach dem 1. Oktober 1904 gibt es ordnungsmäßige handschriftliche Entwertungen von ihm. Er machte später noch mehrere Fahrten in den Inseln, auch auf deutschen Kriegsschiffen. Bei der Rundfahrt der Eanijen Rakijen 1909 durch sämtliche Inseln war er der Kapitän derselben, wobei er auch die Post zu besorgen hatte. Im Jahre 1907 vertrat er für ungefähr 10 Monate den Regierungsbeamten Geppert auf Nauru, wo er ebenfalls entwertete. Sein Vertreter auf Jaluit während dieser Zeit war Kapitän Friedrichsen.
6. W. Lemmin. Ist Ende 1902 in Jaluit angekommen. Nachdem der Neptun (I) aus den Gilbert-Inseln nach den Marshalls zurückgekehrt war, soll er laut der schon mehrfach erwähnten Nachricht Donnicks ihn geführt haben. Später war er lange Jahre Kapitän des Aeolus, und zuletzt des Atlas. Bei Kriegsausbruch war er mit letzterem in San Francisco.
7. Othmer. Kam 1900 nach Jaluit. Von ihm ist nur bekannt, daß er $\frac{1}{2}$ bis 1 Jahr Kapitän des Hercules war und ihn am 15. Dezember 1905 in den Gilbert-Inseln verlor und etwa ab 1909 den Motorschoner Neptun (II) geführt haben soll.
8. Dr. Rife. War der Leiter der amerikanischen Mission auf den Marshall-Inseln und 1905 Führer des Morning Star. Nach Krümlings Erinnerung soll er die Entwertungen mit Namen dieses Schiffes vorgenommen haben. Eine Entwertung Mercur Aug 28 1906 zeigt dieselbe Handschrift, jedoch glaubt Krümling, daß die Missionsgesellschaft den Mercur damals gechartert hat, und Dr. Rife wieder die Postgerechtsame erhielt.
9. Schmidt. (I). Am 12. August 1904 engagiert. Hat seit 1906 die Gazelle geführt, als Kapitän derselben von Donnicks in seinem Briefe 1908 angeführt. 1907 wurde er nach San Francisco geschickt, um den Schoner Eanijen Rakijen zu holen. Ununterbrochen bis März 1911 als Kapitän gefahren. Von da ab verwaltete er eine Händlerstation der Gesellschaft auf Ebon. Soll noch leben.
10. Albert Schmidt. (II). Kam im März 1914 mit dem neu erbauten Hermes in Jaluit an. Nach dem Kriege in Deutschland gestorben.

11. Warners. Etwa seit 1900 in der Südsee. War lange Jahre Kapitän des Postschoners Mercur. Nach Domnicks brieflicher Mitteilung soll er auch den Hercules geführt haben (?). 1911 oder 1912 in den Karolinen ertrunken.
12. Der Name des Kapitänes der Luisa D ist unbekannt.

Alle Daten sind nur annähernd, soweit nicht genau angegeben.

Diese Liste weist sicher große Lücken auf. Krankheiten und Heiratururlaub können für kürzere oder längere Zeit Veränderungen nötig gemacht haben.

Stellen wir nun die **Namen der Schiffe und Kapitäne** zusammen, so können nach dem bisherigen Ergebnis die Entwertungen mit Namen der Schiffe herrühren:

1. Aeolus: Krümling, Lemmin, Friedrichsen, Haake, Friedrichsen. (Dr. Kochenburger erwähnt noch einen Kapitän „K“ am 28. 4. 07, es ließ sich aber nicht feststellen, wer damit gemeint sein kann.)
2. Diana: Jeschke.
3. Eanijen Rakijen: unbekannt. Bei der Rundfahrt 1909 durch sämtliche Inseln Krümling.
4. Gazelle: Schmidt I.
5. Hercules: Keßler (?), Warners (?), Othmer (?).
6. Luisa D.: unbekannt.
7. Mercur: Warners. 1906 Dr. Rife.
8. Morning Star: Dr. Rife.
9. Neptun (I): Nach seiner Rückkehr aus den Gilbert-Inseln laut Domnicks Mitteilung Lemmin, Sprengel (über den sonst nichts zu erfahren war), und zuletzt Schmidt I, der ihn in Ponape verlor.
10. Neptun (II): Othmer.
11. Triton: Krümling bis Ende September 1904, dann Friedrichsen.

Bei den bisher noch unbekanntem Entwertungen:

12. Atlas: Lemmin.
13. Hermes: Albert Schmidt (II).
14. Orion: Haake.

Und schließlich bei den in ihrer Rechtmäßigkeit noch fraglichen Entwertungen:

15. Vilma: Jeschke.

Wegen der **Namen der Atolle** sei bemerkt, daß sämtliche von Zeit zu Zeit besucht wurden. Auch die unbewohnten, da die Eingeborenen dort manchmal Kopra machten. Allerdings wurden einige Atolle in sehr kurzen, andere in nur sehr langen Zeitabständen besucht. Theoretisch können also alle Namen erscheinen. Diejenigen, die ich bisher noch nicht gesehen oder in der Literatur angegeben gefunden habe, sind nicht gesperrt gedruckt. Name der Postbeauftragten ist hinzugefügt.

Ailinginae: unbewohnt.

Ailinglablab: Fruchtbare Atoll. Beauftragter: Händler Martin Nielsson, Norweger.

Ailuk: kein Weißer.

Arno: Beauftragter: Händler Karl Hahn. Verheiratet mit einer Halbweißen aus der Familie Capelle, der in Gemeinschaft mit der Familie de Brum das Atoll Ligieb gehörte. Bei Kriegsausbruch gerade in Deutschland, ist er später nach den Marshall-Inseln zurückgekehrt.

Aurh: kein Weißer.

Bikar: kein Weißer.

Bikini: kein Weißer.

Ebon: Das schönste und fruchtbarste aller Atolle. Früher Sitz des Iroj (= König). Bei Errichtung des Kaiserlichen Kommissariats auf Jaluit verlegte der Iroj Kabua den Königssitz ebendahin. Beauftragter: Händler James Milne, ein Halbweißer.

Eniwetok: war früher ein volkreiches, fruchtbares Atoll. Durch einen Taifun menschenleer und schwer verwüstet. Wurde später planmäßig durch Anpflanzung von mehreren tausend Kokospalmen im Jahre wieder bepflanzt.

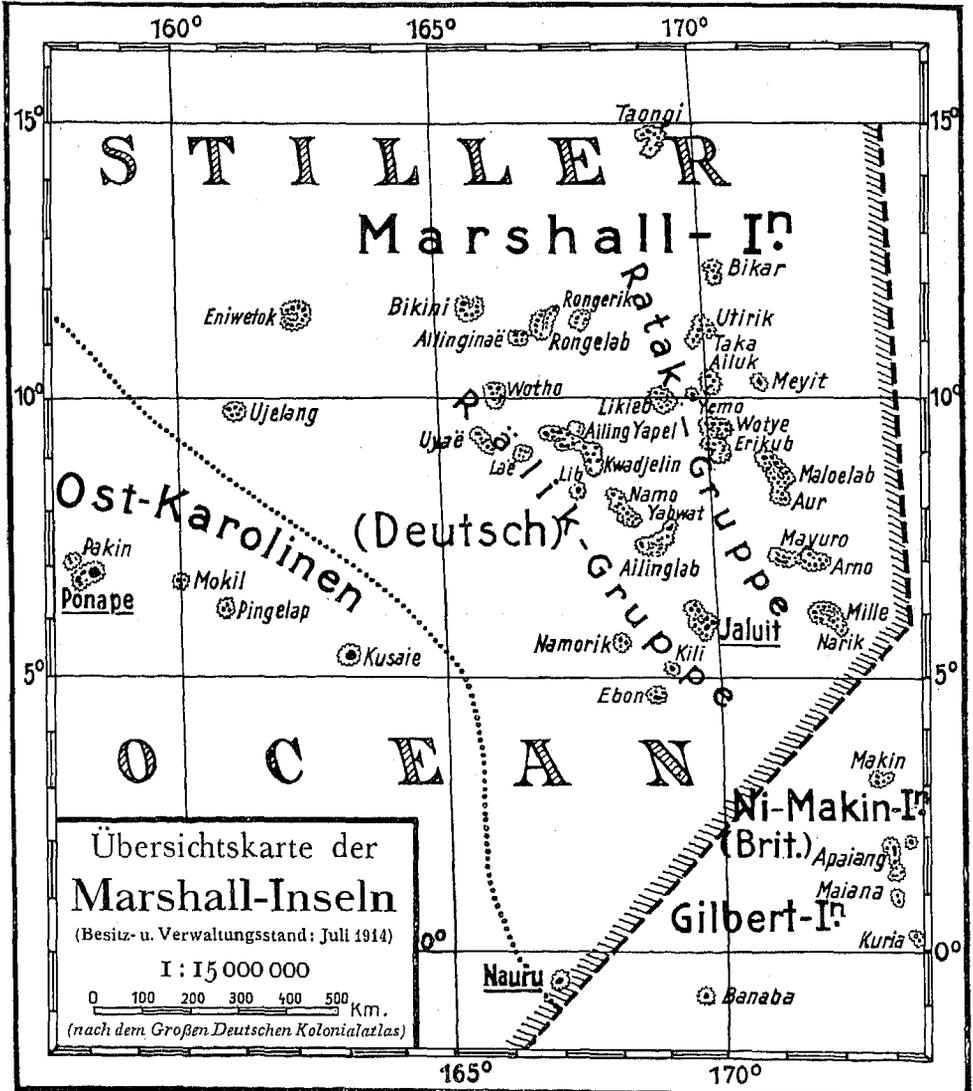
Erigub: kein Weißer.

Jabwat: kleine Insel, kein Weißer.

Jaluit: Sitz der Regierung, der Postagentur und der Hauptniederlassung der Jaluit-Gesellschaft auf der Insel Jabwor dieses Atolles. Eine der Inseln gehörte Domnick persönlich. Sitz des Iroj der Marshall-Insulaner; zuerst Kabua, nach seinem Tode sein einziger Bruder Lagojimi, der selbst kinderlos war. Da die einzige Tochter des Kabua keine Nachkommenschaft bekommen kann, stirbt mit Lagojimi nach dem herrschenden Mutterrechte das alte Königsgeschlecht aus. Ein Taifun richtete 1905 schwere Verwüstungen an. Wurden Briefe auf anderen Inseln des Atolles den Kapitänen übergeben, so kann der Name Jaluit auch handschriftlich erscheinen. Eine Bedarfs-postkarte aus Jabwor selbst, nach Postschluß dem Kapitän Jeschke übergeben, trägt die handschriftliche Entwertung: 2/5. 1908 Seepost „Diana“.

Killi: einzelne Insel in Privatbesitz, gehörte auch einmal Felix G. Becker. Wurde nur selten von Schiffen besucht. Der Beauftragte, Händler Wilhelm Evert, konnte überhaupt nicht schreiben

(manche der Händler waren von Walfischfängern entlaufene Matrosen). Wenn überhaupt, wird er also durch Striche entwertet haben. Hat auch Postsachen unentwertet auf der Agentur abgegeben, die dort selbstverständlich mit dem Poststempel entwertet wurden. Die Arbeiter hier waren von der Insel Pingelap der Karolinen. Evert war später nicht mehr auf Killi. Der letzte deutsche Besitzer Bock wohnte auf Jaluit. Dr. Kochenburger erwähnt einen mir unbekanntem Brief Killi 14. 3. 07, Eingang Jaluit 23/3 07; diese Entwertung dürfte demnach von einem Kapitän herrühren.



Kwadjelin: das größte aller Atolle. Kein Weißer.

Lai: einzelne Insel, kein Weißer.

Lib: einzelne Insel, kein Weißer.

Ligieb: Fruchtbare Atoll, dicht bevölkert. Gehörte den Familien Capelle und de Brum. Beauftragter: Pflanzler Joachim oder Jochen de Brum. Seine Familie stammte von einem portugiesischen Matrosen ab. Lebte dort noch bei Kriegsausbruch.

Majeru: ebenfalls fruchtbar. Beauftragter: Felix G. Becker. Hat in den 80er Jahren bei der Vorgängerin der Jaluit-Gesellschaft als Kapitän gefahren, wengleich er eine Kapitänsprüfung nie gemacht hatte. Im Jahre 1891 war er Pflanze auf Killi, kam einige Jahre später als Arbeiteraufseher nach Jaluit, wo er lange Jahre im Dienste der Gesellschaft tätig war. Er hatte eine Eingeborene zur Frau, seine Tochter Auguste heiratete C. Domnick. Becker und Domnick sind philatelistisch stark tätig gewesen. Sie besorgten die Abstempelungen für den Germania-Ring; stellten die nicht einwandfreien Halbierungen vom Dezember 1900 her, deren Anschriften nach Ponape häufig Beckers Handschrift tragen; auch nahmen sie die nachträglichen Abstempelungen im Jahre 1903 vor. Becker ist etwa 1912 gestorben.

Maloelab. Wurde auch häufiger besucht. Beauftragter: Händler Charles Hendersen, Skandinavien.

Mejit. Eine kleine Insel, die nur selten angelaufen wurde. Beauftragter: Händler Stephan Ashley, der später nach Maloelab kam.

Mille. Beauftragter: Händler James Smith, Engländer.

Namolik. Beauftragter: Händler Karl Zunk. Nicht sein richtiger, sondern ein nur angenommener Name. Ist schon vor dem Kriege gestorben.

Namu: kein Weißer.

Nauru: Große Insel. Beim Abbau der Phosphatlager waren bis 2000 Chinesen beschäftigt. Erster Postbeauftragter Bezirksamtsvorsteher L. Kaiser, der sich später nach Jaluit versetzen ließ. Außer ihm haben noch Geppert, der kurz nach seiner Rückkehr 1907 oder Anfang 1908 gestorben ist, und in seiner Vertretung Krümling hier handschriftlich entwertet. Es gibt aber mindestens noch eine Handschrift unbekanntem Namens (Abb. 49), die auch die Missionsbriefe vom 14/9 07 entwertet hat. Die Zunahme des Postverkehrs führte zur Einrichtung einer eigenen Postagentur am 14. Juli 1908.

Hier sei ausdrücklich bemerkt, daß auch nach Eintreffen des Poststempels Nauru dieser Name noch ordnungsmäßig handschriftlich vorkommen kann. Die Landungsverhältnisse auf Nauru waren sehr schwierig. Hatte die Postagentur die offizielle Post schon abgegeben und blieb das Schiff noch einige Zeit liegen, so konnten mit Booten oder Kanus noch Postsendungen an Bord gebracht werden. Diese wurden dann vom Kapitän entwertet, ebenso wie die Briefe, die ihm von der Besatzung seines Schiffes übergeben wurden. So kenne ich einen einwandfreien Bedarfsbrief an den damaligen Schiffszimmermann der Jaluit-Gesellschaft auf Jaluit, entwertet Nauru 3./10. 08 Diana, Handschrift Jeschke.

Providence, wie der Postbeauftragte Pflanze Eduard Schnuhr schreibt statt des Eingeborenenamens Ujelang. Schnuhr war vorher Stenograf, kaufte dann Ujelang und kapselte sich dort ein, da er mit Europa völlig abgeschlossen hatte. Schiffe liefen dort alle $\frac{1}{2}$ bis 2 Jahre an. Seine Arbeiter waren Pingelap-Leute. Er hat so gut wie nie einen Brief geschrieben, auch sein Atoll vielleicht nie verlassen — bis ihn wahrscheinlich die Japaner heruntergeholt haben.

Rongelab: kein Weißer.

Rongerik: kein Weißer.

Taka: kein Weißer.

Taongi: unbewohnt.

Ujaie: unbewohnt.

Ujelang: siehe unter Providence.

Wotje: kein Weißer.

Wotho: kein Weißer.

Ordnungsmäßig können nur Marken der Marshall-Inseln Schiffstypen vorkommen. Germania-Marken, handschriftlich entwertet, sind durchgeschliffene Stücke (Abb. 51, 71).

Die Beförderungsdauer der Briefe schwankt innerhalb weiter Grenzen. Zwei Bedarfsbriefe, Aeolus 17/1 13 und Aeolus 13/3 1913 H (Abb. 59), tragen beide den Eingangsstempel von Jaluit 10/2 14. Das ist die längste beobachtete Beförderungsdauer.

Schreibfehler kommen selbstverständlich vor. Eben verbessert in Ebon; Logieb statt Ligieb; Aelous statt Aeolus. Meist aber beim Datum. Ebon 2/2 09 verbessert in 6/2 09; Likieb 5. 2. 1907 verbessert in 5. 2. 1908; Arno Eanijen Rakijen 27. 5. 09 verbessert in 27. 3. 09. Etwas anderes ist es mit der Entwertung Ligieb 28/5 03 p. Triton und dabei unmöglichem Eingangsstempel Jaluit 23/2 03. Hier ist der Jaluit-Stempel falsch eingestellt. Wie das geschehen sein wird, gehört nicht hierher, sondern in eine Geschichte der Postagentur Jaluit. (Abb. 66.)

Außer Deutschen sind Skandinavien, Engländer und Amerikaner sowie englisch sprechende Halbweiße unter den Kapitänen und Postbeauftragten. Daraus ergeben sich die fremdsprachigen Monatsnamen und Abkürzungen wie May, July, 1 st, 15 th, 30 th.

Bei den handschriftlichen Entwertungen folgen einander im Werte:

Sorte I: Bedarfsstücke.

Bei der Geringfügigkeit des Verkehrs selten, auch aus den vorher angegebenen Gründen. Fast ausschließlich mit 5 oder 10 Pf.-Marken frankiert, nur ganz selten waren mal 20 Pf erforderlich. 3 Pf und die höheren Werte fast stets philatelistischen Wünschen entsprungen. Bedarfsbriefe tragen die Anschriften von Behörden, Missionaren und Handelshäusern, natürlich auch von Privatpersonen. Manchmal ist allerdings schwer herauszufinden, wer der Empfänger sein soll. Die erste Amtsbezeichnung „Kommissar“ der Marschall-, Brown- und Providence-Inseln, von den Eingeborenen in „Komja“ mundgerecht gemacht, blieb bei ihnen bestehen. Die Briefe an den Kommissar rühren meist von Eingeborenen her, die irgend ein Anliegen hatten, etwas zu berichten hatten, ihrer Ergebenheit Ausdruck geben oder auch nur sich in Erinnerung bringen wollten. Als Anschrift finden wir: Kommissar, Komissar, Kommssar, Kommiser, Komiser, Komisar, Komisnar, Komsar, Komja, Gomgar. Landeshauptmann = Landes hui timen. Manchmal findet man auch die Angaben: Lettar = Brief, ailin = Insel, Kaben = Kapitän.

Sorte II: Philatelistische Briefe.

Nachdem durch Friedemanns Veröffentlichungen in seinen Philatelistischen Berichten Nr. 1 vom April 1906 und Nr. 2 vom Juni 1906 zum ersten Male diese handschriftlichen Entwertungen der Sammlerwelt bekannt geworden waren, suchten Sammler und Händler natürlich sich solche zu verschaffen. Kann man die Entwertungen bis Ende 1906/Anfang 1907 als Bedarfsentwertungen ohne weiteres ansehen, so fängt 1907 die Herstellung philatelistischer Entwertungen an, bis 1908 und 1909 dann die Hochflut einsetzt.

Man kann von dieser Sorte II mehrere Arten unterscheiden:

- a) Sammler ließen sich Briefe von den zur Entwertung berechtigten Personen unmittelbar zuschicken, so daß die Entwertung und die Adresse dieselbe Handschrift aufweist.
- b) Sammler schickten Briefe, die sie handschriftlich oder mittels Gummistempels mit ihrer eigenen Adresse versehen hatten, den Berechtigten mit dem Wunsche der Entwertung zu, oder ließen sich die Entwertung durch Bekannte in der Südsee besorgen, deren Anschrift dann manchmal als zweite auf dem Umschlag erscheint.
- c) Sammler gingen Bekannte in der Südsee mit der Bitte um Beschaffung an. Letztere versahen Briefe mit der Adresse der Sammler und besorgten die Entwertung.
- d) Sammler schickten Briefe, die sie mit den Adressen von Bekannten in der Südsee versehen hatten, dorthin, und die Bekannten verschafften ihnen dann die Entwertung.

Die meist vorkommenden Adressen solcher philatelistischer Briefe sind: Bueß, Gumprecht, Kählke, Landgraf, Müller, Rademacher, Rückoldt, Sommerfeldt. Die Dahmann-Briefe (II d) zeigen die Adressen der Herren Peters und Hofmann auf Nauru, von Dahmann geschrieben. Mit Nennung dieser Namen soll aber keineswegs gesagt sein, daß alle diese Stücke nun auch echte Entwertungen darstellen!

- e) Zu diesen philatelistischen Briefen möchte ich noch die sogenannten Domnick-Briefe rechnen, wenn sie auch schon den Übergang zur nächsten Sorte darstellen. Sie sind in durchaus erträglicher Menge hergestellt. Ihre Daten sind:

Allinglablab 27. 5. 08, Eingang Jaluit 29. 5. 08. Die Entwertungen sind aber nicht vom Postbeauftragten Nielsson, sondern vom Kapitän Lemmin des Aeolus vorgenommen.

Arno 11. und 12. 6. 08, Eingang Jaluit 3. 7. 08. Handschrift des Postbeauftragten.

Ebon 10. 5. 08, Eingang Jaluit 29/5 08. Ferner Ebon 30. 11. und 1. 12. 08, Eingang Jaluit 5. 12. 08. Milne hat offenbar mit großer Liebe entwertet, bei 3 Marken auf dem Umschlage zeigt manchmal jede eine andere Entwertung.

Likieb 25. 5. 1908, Eingang Jaluit 3. 6. 08. Handschrift des Postbeauftragten.

Majeru 1. 6. 08, Eingang Jaluit 3. 7. 08. Handschrift des Postbeauftragten.

Providence 9. 9. 08, Eingang Jaluit 18. 9. 08. Handschrift des Postbeauftragten.

Aeolus 26. 5. 08, Eingang Jaluit 3. 6. 08. Handschrift des Kapitäns. Da der Aeolus bestimmt am 28. 5. 08 in Jaluit eingetroffen und die Post am 29. 5. abgegeben hat, geht bei diesen Stücken offenbar nicht alles in Ordnung. Der 3. 6. 08 ist der Tag der Gazelle-Post.

Schooner Gazelle 27., 29., 30., 31. 5. und 1. 6. 08, Eingang Jaluit 3. 6. 08. Handschrift des Kapitäns.

Selbstverständlich sind nicht überhaupt alle Briefe mit der Adresse des Herrn Domnick philatelistischen Ursprungs! Die Adressen dieser hier angeführten Domnick-Briefe zeigen 3 charakteristische Handschriften, von denen die eine aber die verstellte der Frau Auguste Domnick zu sein scheint.

Sorte III: Massenmache.

Schließlich kann man von einem Konsortium sprechen, bestehend aus Herrn Domnick, Frau Domnick, Kapitän Jeschke, einem Fräulein E. H. . . . und Lijokur (einem bekannten Eingeborenen),

die auf Bestellung von Händlern sehr große Mengen von Briefen und Postkarten frankierten, sie mit ihren eigenen Anschriften versehen und sich dann zugehen ließen. Und zwar von der Diana mit Namen der Atolle und des Schiffes durch Kapitän Jeschke und von der Eanijen Rakijen ebenso durch Kapitän Krümling. Die Entwertungen von der Diana sind aus dem Jahre 1908. Jeschke hat hierbei häufig mit roter Tinte geschrieben, die ich bei wirklichen Bedarfsbriefen nie angetroffen habe. Die Entwertungen der Eanijen Rakijen sind aus dem Jahre 1909.

Die Umschläge der Briefe an Herrn oder Frau Domnick, auch die Handschriften der Adressen sind genau dieselben wie bei den Domnick-Briefen Sorte IIe.

Sorte IV: nicht einwandfreie Entwertungen.

Es muß als sicher angesehen werden, daß Schiffsführer auf Jaluit selber Entwertungen mit Namen der Atolle hergestellt haben, auf denen diese Stücke demnach niemals gewesen sind.

Sorte V: Fälschungen.

Würden von Personen in Jaluit hergestellt, die zur Vornahme von Entwertungen überhaupt nicht berechtigt waren. Fälschungen tauchen bereits mit der Jahreszahl 1907 im Stempel Jaluit auf, ihre Zahl erreicht aber erst 1908—1909 den Höhepunkt.

Insbesondere muß jeder Brief, der als von Fräulein E. H. ... stammend (Empfängerin oder Absenderin, wenn auch nur an der Handschrift) zu erkennen ist, von vornherein mit dem größten Mißtrauen betrachtet werden!

Die allermeisten Stücke in Sammlungen sowohl wie bei den Händlern sind Sorte IIe, III, IV und V.

Außerordentlich wertvoll für die Beurteilung und die Bewertung ist die Erhaltung auf ganzem Briefe! Maloelab 18. 8. 08 Diana ist eine der häufigsten von Sorte III. Das hier (Abb. 69) abgebildete stammt aber von einem Bedarfsbriefe an eine Leipziger Firma. Wäre die Marke ausgeschnitten und damit der Empfänger nicht mehr zu ermitteln, müßte sie unweigerlich (falls nicht wie hier geschehen in Photographie vom Pachmann als Bedarfsstück festgehalten) als Sorte III bezeichnet werden. Von Arno Eanijen Rakijen 27. 3. 09 kenne ich zwei Bedarfsbriefe, auch wie oben schon erwähnt einen mit Nauru 3./10 08 Diana. Sind die Empfänger nicht zu erkennen, so müßten sie gleichfalls als Sorte III eingeschätzt werden, zumal sich auch der Umschlag in nichts von dem der Stücke Sorte III unterscheidet. Die Entscheidung kann manchmal sehr schwierig sein! Welche Sorte ist zum Beispiel das unter Nr. I abgebildete? Ich lese die Entwertung als: entwertet 5./II. Schimpf M.(arine) O.(ber) Z.(ahlmeister). Die Ordnungsmäßigkeit ist fraglich.

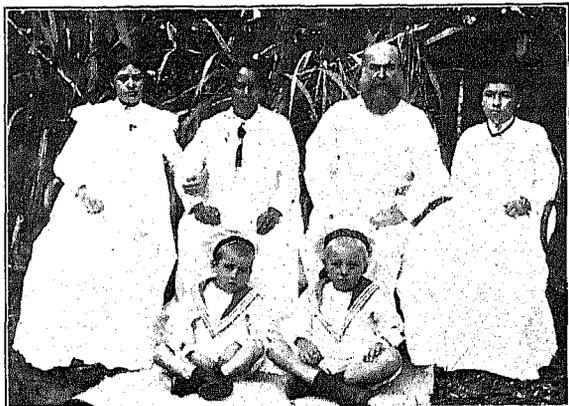
Die graphologische Prüfung der handschriftlichen Entwertungen ist schwierig, handelt es sich doch meist nur um einige wenige Buchstaben und Zahlen. Besonders schwierig ist die der Stücke aus den letzten Jahren. Und wer glauben sollte, daß der echte Jaluit-Stempel eine Gewähr für Echtheit bietet, befindet sich in einem großen Irrtum! Die sämtlichen Stücke der Sorte III, IV und V, sofern Ganzsachen, zeigen alle den echten Jaluit-Stempel. Ja, Stücke der Sorte V sind sogar, wenn auch nur von Jaluit aus, den regelrechten Postweg nach Deutschland gelaufen und tragen den Eingangsstempel einer deutschen Postanstalt!

Wie war das möglich? Im Gegensatz zu Domnick hat sich Krümling, wofür wir ihm dankbar sein wollen, allen Machenschaften — trotz verlockendster Angebote! — ferngehalten. Auch mit den Dobrowol-Briefen mit fehlenden Tages- und Monatszahlen aus dem Jahre 1908 hatte er nichts zu tun. Am Schlusse eines Posttages nahm er die Tages- und Monatszahl aus dem Stempel heraus, um am nächsten Posttage die benötigten Zahlen einzusetzen. Offenbar sind Stücke der Sorte IV und V unter die abzugebende ordnungsmäßige Post geschmuggelt und so mit gestempelt worden. Ferner ist es möglich, daß zumal wegen der abgesonderten Lage der Postagentur bei den primitiven Verhältnissen der Stempel doch unbefugten Personen leicht erreichbar war und die Abstempelungen hinter Krümlings Rücken gemacht sind.

Der gesamte Vorrat an Marken in Jaluit fiel den Japanern in die Hände, auch der Poststempel. Den gefangenen Deutschen lag viel daran, ihre Angehörigen in Deutschland über ihr Schicksal zu unterrichten. Auf den japanischen Kriegsschiffen waren aber keine Marken vorhanden. Daher wurden die deutschen Marshall-Marken von den japanischen Offizieren durch rote Abdrücke ihrer kleinen Siegel aus Bein in „japanische“ Postwerzeichen verwandelt und verkauft. Von den damit frankierten Briefen ist aber kein einziger angekommen. Der Stempel war nicht mehr wiederzufinden, eine philatelistische Postkarte trägt daher eine Entwertung mit dem Dienstsiegel der Postagentur.

Zu Informationszwecken wurde Krümling noch etwa ein halbes Jahr auf Jaluit von den Japanern zurückgehalten, wobei er einen militärischen „Ehren“posten vor dem Hause erhielt, und dann mußte auch er seine zweite Heimat verlassen.

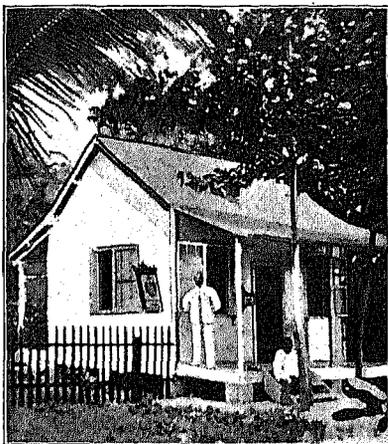




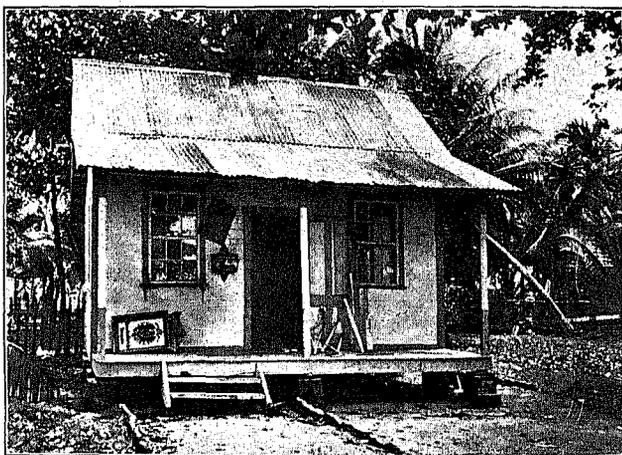
Felix G. Becker,
im Kreise seiner Familie (rechts von ihm seine Frau, zu
beiden Seiten seine Töchter, eine davon Frau A. Domnick).



Kapitän Julius Krümling und Frau,
offenbar eine Aufnahme aus der
Kriegszeit.



Postagentur in Jaluit 1900/1901.
Postagent Domnick vor dem Hause.



1914. Die Postagentur in Jaluit
nach dem ersten Besuch der Japaner, welche an erster Stelle
fragten, ob schon Neuseeländer oder Japaner dagewesen seien.
Die Japaner suchten in dem Gebäude nach einer drahtlosen
Station, die aber nicht vorhanden war.

Abbildungen

Es sind nur diejenigen Handschriften mit Namen angeführt, die sich meiner Ansicht nach fast sicher identifizieren lassen.



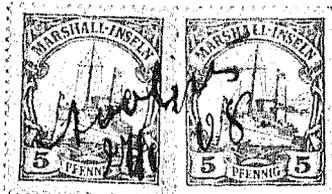
1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.)



8.



9.



10



11



12

1. Aeolus d. 20/1 05. Handschrift Kapitän Lemmin. Sorte I.
2. Aeolus 7/9 05. Handschrift Kapitän Lemmin. Sorte I. Eingang Jaluit 10/9 05. Brief an Kommissar Jebwor.
3. Aeolus 20/5 oder 20/3. Handschrift Kapitän Lemmin. Sorte I. Warum aus 1907, mir nicht bekannt, da der Brief mir nicht vorgelegen hat.
4. Aeolus 27/1 08. Handschrift Kapitän Lemmin. Sorte I. Eingang Jaluit 28/1 08. Brief: An Komja Jaluit.
5. Aeolus 20/5 08. Handschrift Kapitän Lemmin. Sorte I.
6. Aeolus 26/5 08. Handschrift Kapitän Lemmin. Sorte IIe (von Donnicks-Brief).
7. Aeolus 26/5 08. Handschrift Kapitän Lemmin. Sorte IIe. Eingang Jaluit 3/6 08. Persönliche Handschrift Donnicks: Herrn. C. Donnicks Jaluit.
8. Aeolus 2/11 10. Handschrift Kapitän Friedrichsen. Sorte I. Ohne Eingangsstempel Jaluit. Brief: Komja, Jaluit.
9. 9/3 Dian(a). Handschrift Kapitän Jeschke. Darüber Stempel Jaluit 20/3 07. Sorte I.
10. Schooner Gazelle 27/5 08. Handschrift Kapitän Schmidt I. Sorte IIe. Eingang Jaluit 3/6 08. Adresse: Fritz Donnicks Jaluit.
11. Hercules 18. 8. 02. Handschrift? Rückseitig: Cap. Keßler? Sorte I.
12. Luisa D July 15th 1902. Handschrift unbekannt. Sorte I.



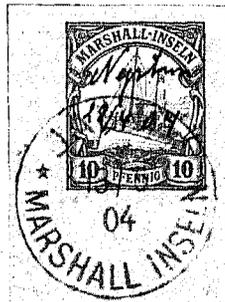
13.



14.



15.



16.



17.



18.



19.



20.



21.



22.



23.



24.

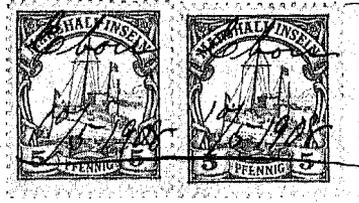
13. Mercur 25/4 03. Handschrift Kapitän Warners? Briefstück mit Namen Brandeis. Sorte I.
 14. M. Star 27/3 05. Handschrift Dr. Rife. Sorte I.
 15. Neptun, 26/4 04. Handschrift? Darüber Stempel Jaluit 13/5 04. Sorte I.
 16. Neptun 28/4 04. Handschrift? Darüber Stempel Jaluit 13/5 04. Sorte I.
 Die Abbildungen Nr. 15 und 16 sind vom Segelschoner Neptun (I).
 17. 12/4 12 Neptun. Handschrift? Sorte I. Eingang Jaluit 18/4 12. Brief an: Kommissnar Jaluit.
 Vom Motorschoner Neptun (II).
 18. p. „Triton“. Handschrift Kapitän Krümling. Sorte I.
 19. wie 18.
 20. Ailinglablab 27/5 08. Handschrift Kapitän Lemmin. Eingang Jaluit 29/5 08. Sorte IIe.
 Adresse: Herrn C. Domnick Jaluit. Von Domnick geschrieben.
 21. Ailinglablab 27/5 08. Handschrift Kapitän Lemmin. Sorte IIe.
 22. Ailinglablab 5/2 09. Handschrift Nielsson. Sorte IIb. Eingang Jaluit 6/2 09.
 23. Arno 15/1 03. Handschrift Kapitän Krümling vom Aeolus. Sorte I.
 24. Arno 11/6 08. Handschrift Hahn. Sorte IIe. Eingang Jaluit 3/7 08. Adresse: Frau Auguste
 Domnick Jaluit. Von ihr selbst geschrieben.



25.



26.



27.



28.



29.

(Abb. fehlt)



30.

31.



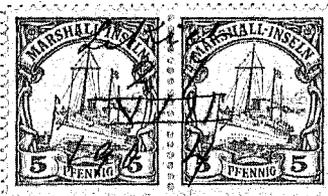
31 A.



32.



33.



34.



35.



36.

25. Ebon 29/1 06. Handschrift Milne. Sorte I. Stempel Jaluit unleserlich.
 26. Ebon 10/5 1908. 198 verbessert in 1908. Handschrift Milne. Sorte IIe. Eingang Jaluit 29/5 08. Adresse: Herrn Kapt. C. Domnick Jaluit, von ihm selbst geschrieben.
 27. Ebon 10/5 1908. Handschrift Milne. Sorte IIe. Nur noch als Briefstück vorhanden.
 28. Bleistiftstriche, darüber Jaluit, Handschrift Krümling. Entweder von Krümling auf einer seiner späteren Reisen entwertet, oder wahrscheinlicher zur Verhütung einer nochmaligen Verwendung auf der Postagentur darüber geschrieben. Sorte I. Eingang Jaluit 15/12 05. Brief: An Kommissar Jaluit.
 29. Jaluit. Handschrift Krümling. Wie 28. Brief: Kommissar Jebwor Jaluit.
 30. Killi (Abbildung fehlt).
 31. Kwadjelin 13/6 06. Handschrift? Sorte I.
 31 A. Kuajlen 3/5 1913. Stempel Jaluit unleserlich. Handschrift? (Eines wahrscheinlich englisch sprechenden Kapitäns.) Sorte IIb. Empfänger: H. W. . . . in Biesenthal.
 32. Ligieb 10/12 1905. Handschrift? (Die eines Kapitäns.) Sorte I. Eingang Jaluit 13/12 05. Brief: To the Landeshauptmann Jaluit.
 33. Likieb 12 II 1904. Eingang Jaluit 15/2 04. Sorte I. Handschrift de Brum.
 34. Likieb 27 VIII 1904. Eingang Jaluit 31/8 04. Handschrift de Brum. Sorte I.
 35. Majeru 4/4 04. Darüber Stempel Jaluit 13/5 04. Handschrift Becker. Sorte I.
 36. Majeru 6/4 05. Handschrift Becker. Sorte I.



37.



38.



39.



40a.



40b.



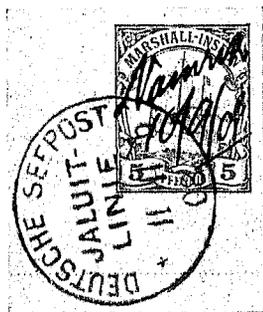
40c.

(Abb. fehlt)



41.

42.



43.



44.



45.

37. Majeru 9/8 05. Handschrift Becker. Sorte I.
 38. Majeru 13/12 05. Handschrift Becker. Sorte I. Eingang Jaluit 15/12 05. Eigenhändige Karte Beckers an: Herrn Krause Jaluit.
 39. Majeru 12 (?) /1 06. Handschrift Becker. Sorte I. Brief: Jaluit Marshall Is. Gomgar From Majro. Eingang Jaluit 16/1 06.
 40. Malonlap 16/8 07. Handschrift Hendersen. Durchgang Jaluit 21/8 07, Eingang Duisburg 21. 11. 07. Sorte IIb.
 41. Mejit (Abbildung fehlt).
 42. Mille 21/9 10. Handschrift Smith? Sorte I. Eingang Jaluit 17/10 10. Brief an: Commssar Jebwor, Jaluit. I. s.
 43. Namrik 10/9 08. Handschrift Zunk. Darüber Stempel D. S. Jaluit-Linie * b 11/11 08. Sorte IIb. Eingang Gelsenkirchen 30. 12. 08.
 44. Nauru 12/4 03. Handschrift Kaiser. Darüber D. S. Sydney-Hongkong * a 25/4 03. Sorte I.
 45. Nauru 11/4 05. Handschrift Geppert. Darüber Stempel Jaluit-Linie 11 (10?) 5 05. Sorte I.



46.



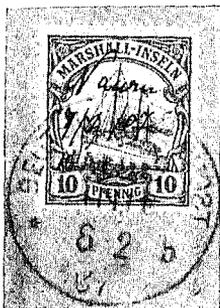
47.



48.



49.



50.



51.



52.



53.



54.



55.

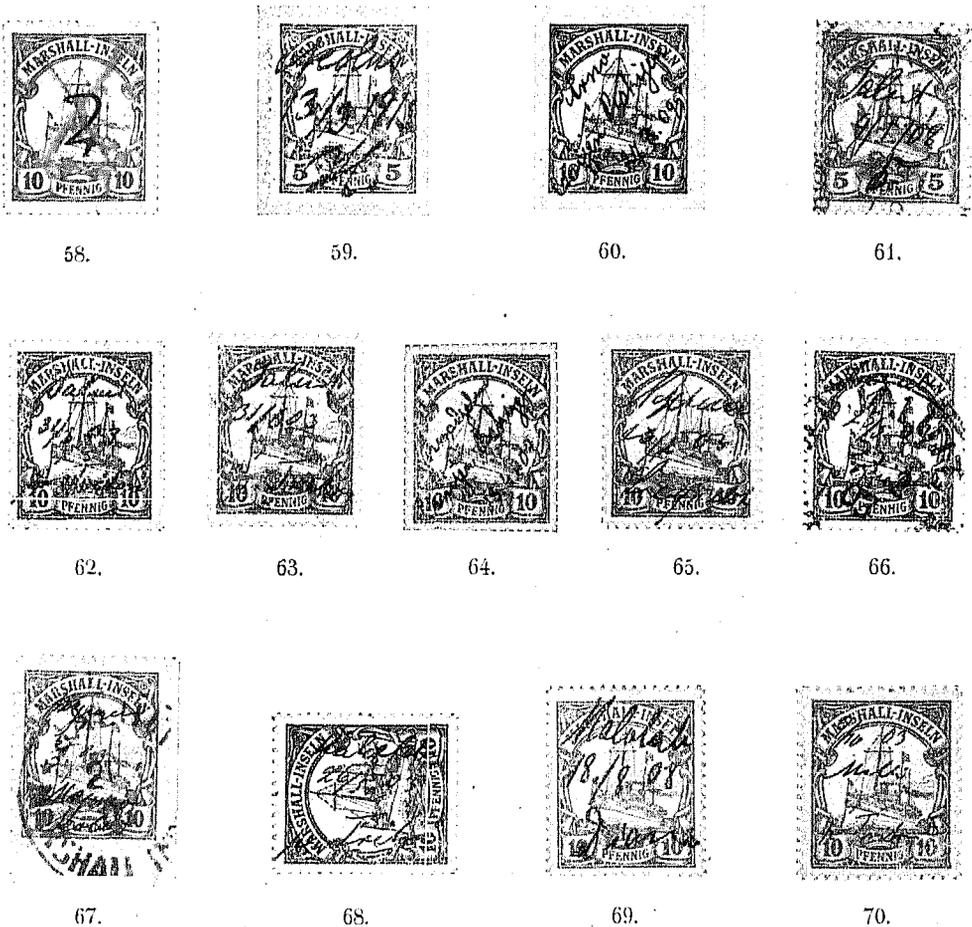


56.



57.

46. Nauru 24/6 05. Handschrift Geppert. Sorte I.
 47. dasselbe.
 48. Nauru 26/10 05. Handschrift Geppert. Darüber Stempel Jaluit 6/11 05. Sorte I. Eigenhändiger Brief Gepperts an Herrn Landeshauptmann Brandeis.
 49. Nauru 28/9 06. Handschrift unbekannt. Sorte I.
 50. Nauru 7/2 07. Handschrift Krümling. Sorte IIc. Darüber D. S. Jaluit-Linie * b 8/2 07.
 51. Nauru 28/5 07. Handschrift Krümling. Sorte I. Durchgeschlüpfte Germania-Marke. Eingang Jaluit 5/6 07. Eigenhändiger Brief Krümlings an Domnick.
 52. Nauru 21/7 07. Handschrift Krümling? Sorte I.
 53. Providence 28/6 09. Handschrift Schnuhr. Sorte IIb.
 54. Marz 20. Handschrift? Eingang Jaluit 27/8 08. Sorte I. Brief: Non Komjare Jaluit.
 55. Kr (=Krümling). Eingang Jaluit 15/12 05. Sorte I. Brief: An Kommssa Lettar in Jaluit.
 56. Tintenschnörkel. Handschrift unbestimmbar. Sorte I. Eingang Jaluit 3/11 05. Brief: An das Kaiserliche Reichsgericht in Jaluit.
 57. Tintenschnörkel. Handschrift unbestimmbar. Sorte I. Eingang Jaluit 3/11 05. Brief an: Komssar Jaluit Jebwar M. I.



58. Bleistiftkreuz und Tintenschnörkel. Eingang Jaluit 5/11 05. Sorte I. Brief: An Kommssar Lettar in Jaluit.
59. Aeolus 13/3 1913 H. Handschrift Kapitän Haake. Eingang Jaluit 10/2 14. Brief an Frau M. Krümling. Sorte I.
60. Arno Eanijen Rakijen 27. 3. 09 (verbessert aus 27. 5. 09). Handschrift Krümling. Eingang Jaluit 28/4 09. Bedarfsbrief an: Mr. H. Anderson, Jaluit. Sorte I.
61. Jaluit 9/1/08 Kr. Darüber Stempel Jaluit 29/1 08. Handschrift Krümling. Sorte II.
62. Jaluit 31/3 03 p. „Triton“. Handschrift Kap. Krümling. Sorte I.
63. Jaluit 31/8 03 p. „Triton“. Handschrift Kap. Krümling. Sorte I.
64. Kwadjelin. Eanijen Rakijen 13. 4. 09. Handschrift Kap. Krümling. Sorte III.
65. Neptun 26/2 03 Liegiebt. Handschrift? Sorte I.
66. Ligieb 28/5 03 p. Triton. Handschrift Kap. Krümling. Sorte I. Darüber Stempel Jaluit 23/2 03.
67. Majuro 5/3 03 Majuro Aeolus. Handschrift Kap. Krümling. Darüber Stempel Jaluit 20 oder 21/4 03. Sorte I.
68. Maloelab 26/5 03 p. „Triton“. Handschrift Kap. Krümling. Sorte I. Rückseitige Notiz: Cap. Friedrichsen. Unmöglich schon deswegen, da Fr. zu der Zeit noch gar nicht auf Jaluit eingetroffen war!
69. Malolab 18/8 08 Diana. Handschrift Kapitän Jeschke. Sorte I. (Von einem Brief nach Leipzig.)
70. 9/10 03 Milli p. „Triton“. Handschrift Kapitän Krümling. Sorte I.



71.



72.



73.



74.



75.



76.

71. Nauru x p Triton. Handschrift Geppert. Da jetzt nur noch Briefstück, ist nicht mehr festzustellen, warum aus 1903. Durchgeschlüpfte Germania-Marke. Sorte I.
72. Nauru 16/11/03 p Triton. Handschrift L. Kaiser. Daneben Eingangsstempel Jaluit 26/11 03. Briefstück mit Adresse: Landeshauptmann Brandeis, von Kaiser geschrieben. Sorte I.
73. Nauru 17/11/03 p. „Triton“ (auf 20 Pf.). Handschrift Kaiser. Sorte I. Daneben Stempel Jaluit 26/11 03.
74. Nauru 17/11/03 p. „Triton“ (auf 10 Pf.). Handschrift Kaiser, Eingang Jaluit 26/11 03. Eigenhändiger Brief Kaisers an Frau Landeshauptmann Brandeis. Sorte I.
75. Nauru 18/11 03 p. „Triton“. Handschrift Kapitän Krümling. Eingang Jaluit 26/11 03. Brief an Frau Landeshauptmann Brandeis. Sorte I.
76. Ligieb 27/4 09 „Vilma“. Handschrift Kapt. Jeschke. Stempel Jaluit 29/4 09. R.-Zettel Jaluit Nr. 379. Empfänger: Herr Wilh. K in Hamburg. Handschrift der Adresse: Kapt. Jeschke. Ohne Eingangsstempel Hamburg. Falls Rechtmäßigkeit vorliegt, Sorte IIa.

Keine rechtmäßige Entwertung:

I. entwertet 5./II. Schimpf M. O. Z. Eingang Ponape 7/2 09. Es bedarf noch der Aufklärung, ob deutsche Kriegsschiffe handschriftlich entwerten durften.

Zu Sorte IV und V:

Alle Stücke können hier natürlich nicht in Abbildungen gebracht werden. Die Besitzer glaubten, „erstklassige Seltenheiten“ zu haben und ließen sich von der Minderwertigkeit oder völligen Wertlosigkeit nicht überzeugen. Von einigen Fälschungen, wie der Nr. V, habe ich schon mehrere Stücke angetroffen.

- II. Maloelab 2/3 09. Handschrift eines Kapitäns, die auch in einem einwandfreien Bedarfsbriefstück Maloelab 23/8 06 vorliegt. Eingang Jaluit 8/3 09. Empfänger: Herr S. in Gelsenkirchen. Ich glaube nicht, daß der Brief auf Maloelab gewesen ist, also Sorte IV.
- III. Ailinglablab 21 12 07 (auch Ailinglab). Handschrift Fr. E. H auf Jaluit, auch Adressatin. Eingang Jaluit 23/12 07. Sorte V.
- IV. Kwadjelin 18. 12. 07. Handschrift Fr. E. H , auch Adressatin. Eingang Jaluit 23/12 07. Sorte V.
- V. Liekieb 8. III 07. Handschrift Fr. E. H , auch Adressatin. Eingang Jaluit 23/3 07. Sorte V.
- VI. Milli 24. 12. 1906. Handschrift Fr. E. H auf Jaluit. Stempel Jaluit 2/2 07, Eingang Pforzheim 22. 3. 07. Empfänger: C. B. in Pforzheim, seine Adresse von Fr. H. geschrieben. Sorte V.
- VII. Mille 4. 8. 09. Handschrift? Eingang Jaluit 27/9 09. Von Domnick für Herrn Dr. K. R. in Weimar besorgt. Sorte V.

VIII. Namirik 3/2 09. Handschrift dieselbe von Nr. VII. Eingang Jaluit 14/2 09. Sonst wie Nr. VII. Sorte V.

IX. Nauru 20/11/07. Handschrift FrI. E. H . . . , Fälschung der Handschrift Krümling. Eingang Jaluit 29/11 07. Eigene Adresse und Handschrift von FrI. E. H. Sorte V. Fälschungen dieser Art habe ich mit Daten vom 20. bis 23. 11. 07 gesehen, auch in der Handschrift 08 verbessert in 07; alle Eingang Jaluit vom selben Tage.

X. 17 1 08 Nauru. Handschrift FrI. E. H . . . , auch Adressatin. Eingang Jaluit. 29/1 08. Sorte V.



I.



II.



III.



IV.



V.



VI.



VII.



VIII.



IX.



X.

Literatur:

- Albert Friedemann**, „Philatelistische Berichte“ 1906, 1908 und . . . ff.
 „Die Postfreimarken der Deutschen Schutzgebiete“. Leipzig 1908.
 „Die Postwertzeichen und Entwertungen der Deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Ausland“. Leipzig 1921.
Dr. Kochenburger, „Philatelistenzeitung“, Göbnitz 1908, Nr. 8.
Konrad Starke, „Die Post“, 1908 und . . . ff.

Zur Nomenklatur der Marshall-Inseln und andere Beiträge zur Atollenpost

von

Fritz Friedemann

Nachdruck — auch auszugsweise — verboten!

Verfolgt man in den älteren Reisewerken die Entdeckungsgeschichte des Stillen Ozeans, so findet man auf den alten Kartenwerken für die einzelnen Inselgruppen und somit auch für die verschiedenen Atolle und Eilande der Marshall-Inseln neben einheimischen Namen mancherlei andere, den verschiedenen Sprachen der seefahrenden Nationen entnommene Bezeichnungen. Diese alten Namen haben sich auf verschiedenen amtlichen Seekarten, in den wissenschaftlichen Werken sowie auf den Karten des Großen Deutschen Kolonialatlas und schließlich auch noch im Sprachgebrauch mancher Bewohner oder fremder Besucher der Marshall-Inseln vereinzelt noch erhalten. Aber unter der eingeborenen farbigen Bevölkerung sowie unter der weißen Bewohnerschaft unserer ehemaligen Marshall-Inseln waren im allgemeinen nur die einheimischen Namen im Sprach- und Schriftverkehr üblich. Allerdings waren vielfach die einheimischen Namen dem Sprachgebrauch und dem Schrifttum der Weißen in Anlehnung an die Mundart und Rechtschreibung der jeweiligen Nationalität der Gebrauchenden nach Wortklang und Schreibweise entsprechend angepaßt. Somit bedingen eigentlich die alten Namen nur mehr ein historisches Interesse insofern, als sie die Erinnerung an weit zurückliegende Großtaten verschiedener seefahrender Nationen aus der Zeit der großen Forscher- und Entdeckungsreisen wachhalten. Daß die alten, auf den Seekarten bis zur Gegenwart festgehaltenen Namen aber auch noch in unseren Tagen noch lebendig sind und zur Zeit der Atollenpost vereinzelt noch gebraucht wurden, zeigt das Beispiel des Postbeauftragten Eduard Schnuhr auf Uyelang, der dafür den alten Namen „Providence“ bei seinen handschriftlichen Entwertungen gebrauchte.

Außerdem zeigen die einzelnen ins Schrifttum der Weißen umgesetzten einheimischen Inselnamen — von eigentlichen Schreibfehlern abgesehen — unter den handschriftlichen Entwertungen in der Schreibweise nicht unwesentliche Abweichungen, die keinesfalls unterlaufene Schreibfehler darstellen. So erscheint es im Hinblick auf das große, den handschriftlichen Entwertungen der Atollenposten innerhalb des Marshallarchipels entgegengebrachte Interesse geboten, einen Überblick über die historischen, amtlichen, allgemein gebräuchlichen, sowie die einheimischen Insel- und Atollennamen und, soweit dies möglich ist, auch deren Verdeutschung zu geben.

Wenn überhaupt die namentliche Bezeichnung irgendwelcher geographischen Räume für die Dauer einigermaßen eine Berechtigung hätte, dann wären es die von den ursprünglichen Besitzern, d. h. der eingeborenen Bevölkerung der jeweiligen Gebiete diesen beigelegten einheimischen Bezeichnungen. Das bekannte und vielfach herangezogene Beispiel der „Umtaufe“ des größten Stromes unseres ehemaligen „Deutsch-Neu-Guinea“ oder „Kaiser-Wilhelms-Land“ des „Sepik“ in „Kaiserin-Augusta-Fluß“ beleuchtet deutlich das Mißverhältnis so mancher etwas willkürlich aufgenommenen und später eingeführten geographischen Namen gegenüber der alten, in der einheimischen Bevölkerung wurzelnden, lebendigen und beständigen Bezeichnung. Die Willkür der von den Kolonialmächten vielfach vorgenommenen Benennungen wird im Falle der Marshall-Inseln noch verstärkt durch die ursprünglich in falscher, verdeutschter Schreibweise eingeführte Bezeichnung mit „Marschall-Inseln“. Erst die spätere, amtliche Verbesserung in „Marshall-Inseln“ gab den Namen des englischen Kapitäns Marshall in richtiger Schreibweise wieder und bescherte den Philatelisten zugleich die 2. Ausgabe von 1899.

Wenn auch mit Einführung des verbesserten Namens „Marshall-Inseln“ dem Kapitän Marshall, dem Entdecker wenigstens einiger wichtiger Inselgruppen unseres östlichsten Südseeschutzgebietes, alle Ehre wieder angetan wurde, so darf doch keineswegs übersehen werden, daß einzelne Inseln dieser Gruppe bereits vorher von anderen Seefahrern entdeckt und schon früher mit anderen Namen bedacht worden waren. Wenn man außerdem den mit viel größerer Berechtigung zu führenden einheimischen Namen für die Inselgruppe berücksichtigt, so wird man die Willkür, die

bei der Namensgebung auch dieses Stückchens Erdoberfläche mitgewaltet hat, keinesweges verkennen können. Namentlich der Marineoberstabsarzt und hervorragende Erforscher unserer Südseekolonien, Prof. Dr. Augustin Krämer¹⁾ trat tatkräftig für die Benennung der Marshall-Inseln mit der unter der eingeborenen Bevölkerung üblichen Bezeichnung ein.

Die Marshallinsulaner unterscheiden gleichfalls 2 verschiedene Inselbögen, denen sie nach ihrer planetarischen Lage verschiedene Namen beilegen. Sie kennen ihre Inselheimat nur unter dem Namen dieser beiden Gruppen: „Ratak — Rälük“. „Ratak“ („Radak“) bedeutet: „Inseln gegen Tagesanfang“ oder „der aufgehenden Sonne“, d. h. gegen Osten. „Rälük“: „Inseln gegen Tagesende“ oder „der untergehenden Sonne“, d. h. gegen Westen. Das zwischen den beiden Inselgruppen gelegene Meer wird „Löluübleh“ = „großer Teich“²⁾ genannt.

Daß die Entdeckung der verschiedenen Inseln unserer Gruppe nicht innerhalb eines kurzen Zeitraumes vor sich ging, sondern sich über mehrere Jahrhunderte erstreckte, wird einem umso eher verständlich, wenn man den Landumfang der vielen kleinen Inseln zusammengenommen ihrem Verbreitungsraum auf der Erd- bzw. Wasserfläche gegenüberstellt. An Flächeninhalt messen die Inseln und Eilande zusammen nicht mehr als etwa 415—420 qkm und sind dabei verstreut auf eine Meeresfläche, welche die Größe Deutschlands aus der Vorkriegszeit fast um das Doppelte übertrifft!

Auf Deutschlands Raum übertragen, würde dies etwa dem Verhältnis des Flächenraumes der freien Stadt Hamburg zum doppelten Flächenumfang des ehemaligen Deutschen Reiches entsprechen.

Die einheimische Bezeichnung „Ratak — Rälük“ umfaßt die Gesamtheit der Inselgruppe in ähnlicher Weise, wie dies einige ältere Bezeichnungen für einzelne Inselgruppen als Teilergebnis so mancher zu verschiedenen Zeiten unternommenen Entdeckungsfahrten tun.

Die Frage der Erstentdeckung der Marshall-Inseln oder selbst von bestimmbareren Teilen von ihnen läßt sich wegen der Schwierigkeit und teilweisen Unmöglichkeit der Lokalisierung der von den frühesten europäischen Südseefahrern des 16. Jahrhunderts in diesen Gegenden gesichteten Inseln nicht mehr restlos klären. Möglicherweise sichtete bereits Garcia de Loaysa 1526 San Bartolomé (?) (Taongi-Bogag oder Gaspar Rico), Alvaro de Saavedra scheint 1529 die südlichen Inselgruppen gefunden zu haben und soll Uyelang mit dem Namen „die Gärten“ = „los Jardines“ ausgezeichnet haben und vor Bikini geankert haben. Mendana passierte 1567 die Straße zwischen Uyelang und Bikini; Bikar und Utirik wurden 1767 von Wallis gefunden. An die Zeiten regeren spanischen Schiffsverkehrs zwischen Mexiko und den Philippinen erinnert möglicherweise die Bezeichnung: „Pescadores“, womit vielleicht Rongerik und Rongelab gemeint sein könnten.

Mit dem Ende des 16. Jahrhunderts wurde jedoch der Seeweg der spanischen Handelsschiffe zwischen Acapulco und Manila weiter nach Norden verlegt, so daß die Inselgruppen im Verlaufe von fast 1½ Jahrhundert von europäischen Fahrzeugen nur ganz selten aufgesucht wurden, und die bisherigen Entdeckungsergebnisse teilweise in Vergessenheit gerieten. Erst nach der Erringung der Vormachtstellung zur See durch England sollten kaufmännische Maßnahmen in Verbindung mit Zufälligkeiten zur Wiederauffindung und darauffolgenden baldigen völligen Entdeckung der Inseln führen. Die englischen Kapitäne **Marshall** und **Gilbert** waren von der ostindischen Handelskompagnie beauftragt, Sträflinge nach der Strafkolonie Port Jackson bei Sydney zu bringen und von da nach Kanton zu fahren, um hier Tee als Rückfracht zu laden. Auf ihrer Fahrt von Australien nach China (1788) schlugen sie einen Kurs ein, der sie zufällig nach Ostmikronesien brachte und zur Entdeckung der Gilbert-Inseln und verschiedener Inseln des Marshallarchipels (— von Mille bis Yemo —) führte.

Nach dem 1. Lord der Admiralität nannten die Entdecker die neugefundenen Inseln selbst „Lord Mulgrave-Inseln“. Wotye und Erikub wurden als „Chatham-Inseln“, Aur und Maloelab als „Calvert-Inseln“ zusammengefaßt. Durch weitere Zufälle wurden einzelne Gruppen der Inseln nacheinander von verschiedenen anderen Seefahrern, wie den Kapitänen Bond (1792), Dennet (1797), Bishop (1799) (— er nannte Erikub und Wotye: Junction Island —), Patterson (1809) und von Schiff „Ocean“ (1804) aufgefunden.

Die jetzt allgemein übliche Bezeichnung der „Ratak — Rälük“ als „Marshall-Inseln“ anstelle „Lord Mulgrave-Inseln“ war von dem 1. russischen Weltumsegler Adam Johann Ritter von Krusenstern vorgeschlagen und bald allgemein anerkannt worden. An seiner Weltumsegelung 1803—1806 nahm als Sekretär Otto von Kotzebue teil, der die Reihe bedeutender russischer, besser wohl deutsch-russischer oder -baltischer Forschungsreisender einleitet, die auch wesentlich zur Durchforschung und Entschleierung unseres Gebietes mit beitrugen. Noch heute weisen hier so manche russische Namen auf diese ergebnisreichen russischen Entdeckungsreisen, von denen die Kotzebueschen Reisen auf dem „Rurik“, davon die erste (1815—1818) in Begleitung Adalbert von Chamisso und von Eschscholtz, ferner auf der „Predprijatze“ (1824) an erster Stelle stehen. — Einige französische Namen erinnern an eine französische Expedition des Lieutenant Duperrey auf der „Coquille“ (1823), während 1829 und 1832 wieder ein Russe, Chromtschenko, unsere Kenntnis von einigen Ratakinseln und namentlich der mittleren Rälikinseln erweiterte.

¹⁾ A. Krämer, Hawaii, Ostmikronesien und Samoa. Stuttgart 1906. S. 209, 210.

²⁾ P. A. Erdland, Die Marshallinsulaner; Leben, Sitte, Sinn und Religion eines Südseevolkes. Münster 1901. Anthropol. Bibl. Bd. II, Heft 1, S. 4.

Die Einrichtung der amerikanischen Mission auf den Marshall-Inseln brachte dann im Laufe der Zeit manche Bereicherung unserer Kenntnisse, zu denen nicht zuletzt deutscherseits tatkräftige Pioniere und Kaufleute wie Franz Hensheim¹⁾ oder J. Kubary²⁾ u. a. wertvolle Beiträge beisteuerten. Die systematische Aufnahme der Inselgruppe setzt jedoch erst mit der intensiveren Tätigkeit deutscher Kriegsschiffe in der Südsee und natürlich mit der Besitzergreifung der Inselgruppe durch das Deutsche Reich ein. Unter den vielen Forschern, die unsere Kenntnisse der Erd- und Völkerkunde und sonstigen Verhältnisse auf unseren Marshall-Inseln vermehrt haben, seien hier nur die deutschen Ärzte E. Steinbach³⁾, A. Krämer⁴⁾ und nicht zuletzt die Hiltruper Missionare, an ihrer Spitze der um die Ethnographie der Marshallinsulaner hochverdiente P. A. Erdland⁵⁾ genannt.

Nach diesem knappen historischen Überblick wenden wir uns den einheimischen Bezeichnungen der einzelnen Inseln und Atolle zu. Für die Eingeborenen waren naturgemäß vielfach die hervorstechendsten Landschaftszüge der einzelnen Eilande maßgebend oder richtungweisend bei der Namengebung. So wurden die einzelnen selbständigen Inseln mit besonderen Namen belegt; die großen Atolle wurden häufig nach einem Haupteiland des Atollringes benannt, dessen einzelne Eilande oder feste Inselkerne selbstverständlich durch besondere Namen unterschieden werden. Daneben erhalten natürlich die für die Schifffahrt so wichtigen „Schnitte“ durch die äußere Riffformung der Atolle, die „Passagen“ nach den Lagunen, deren Eigenarten wieder den ganzen Atollennamen bestimmen können, eigene Namen. Wenn man daraufhin die Inselnamen mit dem Sprachschatz der Marshallinsulaner vergleicht⁶⁾, so erkennt man in den einheimischen Inselnamen neben Eigenschaftswörtern und Partikeln z. B. folgende Wortstämme wieder: „ailin“ = Insel, Atoll, „ene“ = (einzelne) Insel, „na“ = Stein, Steinhafen, „no“ = Düne, Welle, „wez“ = Riff, Koralle, „ar“ = Lagunenseite, „lo malo“ = Lagune, „wui“ = Regen, „ron“ = Höhle, Loch, „lae“ = glasige Streifen auf dem Meere, „tajä“ = inselreife Riffstrecke, „lan“ = Himmel, „ujilän“ = Segel, „ujalon“ = breite, ausgedehnte Insel, „bök“ = Sand, „bigen“ = freier, sandiger Platz, „in“ = Kokospalmen, „ebbe“ = Steinfläche, „eon“ = Fläche, „ää“ = Strom . . . usw.

Für die am Atollenpost-Verkehr teilnehmenden und sonstigen gelegentlich besuchten Inseln und Atolle ergibt sich nun folgende Zusammenstellung ihrer einheimischen und historischen Namen in dieser Reihenfolge: Einheimische, am meisten gebräuchliche und bei den handschriftlichen Entwertungen häufige Namen, abweichende Sprech- und Schreibweise dieser einheimischen Namen, Aussprache, Betonung und soweit dies möglich, Übertragung des Wortsinnes ins Deutsche, historische Namen. — Die Aussprache mit Betonung wurde mir von Dr. Laup nach persönlicher Rücksprache mit Kapitän Krümling freundlichst mitgeteilt.

A) RATAK-GRUPPE

(von Süd nach Nord)

Narik (Naurik, Narikerik) — Knoxinseln.

Mille (Milli, Mili, Meli) — Millä: Haupteiland des westlichen Atollringes. — Lord Mulgrave-Inseln.

Arno (Arnho, Arhno) Arno; „Ärnō“ = „stark bebrandeter Lagunenstrand“?) Daniel und Pedder.

Mayuro (Mayeru, Meyeru, Meyuro, Mejuro, Meyoro, Mediuoro, Medjurou, Madschero, Majuruk, Majoruk) gesprochen: Mädschëru, „Mejrū“ = „Doppelpassage“. Arrowsmith-Inseln. 1788 von Marshall und Gilbert entdeckt.

Aur (Aurh) „Aur“ = „Hütteneingang“ übertragen „eng“, Aur: Haupteiland am Südostkap des Atollringes. 1788 von Marshall entdeckt. — Ibbetson, Traversey J.

Maloelab (Maloelap, Molwonlap, Malonlab, Malolab, Malodap, Malangelab) Mälöeläb, „Malonlap“ = „ausgedehnte Lagune“; Loa: Eiland im Südwestteil des Atolls. Kawen, Kaben-Inseln. Kawen: Haupteinsel am Nordwestkap des Atolls. — Araktschjef-Inseln.

Erikub (Erigub, Eregub) Tschitschagoff-Inseln. 1788 von Marshall entdeckt.

Wotye (Wotje, Wotche, Wotya, Woche, Wodja, Wodje, Wojje, Oldia) Wotje, gesprochen: Wötchë. — Romanzoff-Inseln. 1788 von Marshall und Gilbert entdeckt. Graf Romanzoff trug wesentlich zur Finanzierung der Kotzebueschen Reisen auf dem „Rurik“ bei.

Ligiëb (Legieb, Likiëb, Ligiëp, Likiëf) Ligiëb. — Graf Heyden-Inseln. — Ligiëb: größtes Eiland am Ostkap des Atolls.

Yemo (Temo, Djemo, Jämo, Steepto). Einzelinsel mit Riffbildung an der Nordostseite. (Brandung!) 1788 von Marshall und Gilbert entdeckt.

¹⁾ Franz Hensheim, Die Marshallinseln. Mitt. Geogr. Ges. Hamburg 1885/1886. — vgl. auch: Carl Hager, Die Marshall-Inseln in Erd- und Völkerkunde, Handel und Mission, Leipzig 1886.

²⁾ J. Kubary, Die Ebongruppe, Journal Museum Godeffroy II. Heft 1.

³⁾ Dr. E. Steinbach, Die Marshallinseln und ihre Bewohner. Verhandl. der Gesellschaft f. Erdkunde zu Berlin. 22. Berlin 1895.

⁴⁾ A. Krämer, op. cit. und verschiedene andere Arbeiten.

⁵⁾ P. Erdland, Die Marshallinsulaner, op. cit. — und P. Erdland, Wörterbuch und Grammatik der Marshall-Sprache, Berlin 1906.

⁶⁾ vgl. hierzu: P. August Erdland, Wörterbuch und Grammatik der Marshall-Sprache. (Archiv für das Studium deutscher Kolonialsprachen, Bd. IV. Berlin 1906.)

⁷⁾ P. A. Erdland, Die Marshallinsulaner . . . op. cit. S. 4, 5.

- Ailuk** (Ailug, Ailu, Aluck, Eilug, Eilu) „ailuk“ = übertragen: „Stromkabelung“. — Tindal- und Wattsinseln, Krusenstern-Inseln.
- Meyit** (Medjit, Mejis, Mesid, Miadi) Médschit, Einzelinsel. — Neujahrsinsel. 1817 von Kotzebue entdeckt.
- Taka** (Tagai, Tegi, Takai) „Taká“ = „inselfreies Riff“. — Suworoff-Inseln. 1816 von Kotzebue entdeckt.
- Utirik** (Udirik, Uderik, Udjirik, Otirik, Wutrik, Wudrok) Ūtírík. — Kutusoff-Smolensky-Inseln. 1816 von Kotzebue entdeckt.
- Bikar** (Bigar, Bygar) „Bikar“ = „Flatterlagunenstrand“, übertragen „Vogelreiche“. — Dawson-Farnham-Inseln. Möglicherweise 1832 von einem amerikanischen Seefahrer entdeckt.
- Taongi, Bogag**, „Bokar“ = „sandiger Lagunenstrand“. — Gaspar Rico, Coenvalis-Smyth-Inseln, San Bartolomé (?), Sybillae, Peterel-Inseln. 1526 von dem Spanier Salazar entdeckt.

B) RÄLIK-GRUPPE

(von Nord nach Süd)

- Eniwetok** (Eniwätok, Enywetok, Enewädok) Eniwétöök, „Enewädok“ = „Land von West nach Ost“. 1794 von Buttler entdeckt. Brownsrange.
- Uyelang** (Ujilong, Udjelang, Ujelan) Ūjéláng, „Ujilan“ = „Himmelsmitte“. Providence, Morningstar, James-Kewley-Inseln. 1811 von dem englischen Schiff „Providence“ gesichtet, „Arrecifes“ der alten spanischen Seekarten des 16. Jahrhunderts.
- Bikini** (Bekini, Begini, Bigini, Biginni, Pikini) „Bikinni“ = „von Palmen bewehrte“. Eschscholtz-Inseln. 1825 von Kotzebue entdeckt. Eschscholtz nahm als Schiffsarzt, Naturforscher und Zoologe an den beiden Kotzebueschen (1815—1818 und 1823—1826) Entdeckungsreisen teil.
- Rongelap** (Rongelap, Ronglap, Ronlap) „Ronlap“ = „weiter Halbkreis“, „großes Loch“. Groß-Rong. Rongelab: Eiland in der Mitte des östlichen Atollringes. Rimsky-Korsacoff-Inseln. Wahrscheinlich 1767 zuerst von Wallis gesehen. „Rongelablab“ = „sehr weiter Kreis“, „sehr großes Loch“, größte Insel am Südostrand des Atolles.
- Rongerik** (Rongrik, Ronrik) „Roñrik“ = „enger Halbkreis“, Klein-Rong. Rongerik: Insel am Ostrand des Atollringes.
- Ailinginae**, „Ailin in aä“ = „Stromatoll“.
- Wotho** (Woto, Woddo, Wotto, Uato, Wodo, Wotho) Wóthō, Wotho: Hauptinsel am Nordostkap des Atolls. Kabahaia-Schanz-Inseln, Radogala (?). 1835 von Schanz entdeckt.
- Uyaë** (Ujæ, Wuyai, Udai, Ujai, Uyamilai, Milai) Ūdschái, „Uyää“ = „in der Strommitte Gelegene“. Katharine-Inseln, Margaret-Serpent-Islands. 1804 vom Schiff „Ocean“ entdeckt.
- Läë** (Lai, Rai, Lae) „Lae“ = „wellenloser Meerstreifen“, übertragen: „Spiegelsee“. Lää: Insel am Südostrand des hufeisenförmigen Atolls, Browns-Inseln. Wahrscheinlich 1804 zuerst vom Schiff „Ocean“ gesichtet. 1858 von Browns entdeckt.
- Kwadjelin** (Kwadjelin, Kwyalain, Kwoyelin, Kwojlein, Kwadelen, Kuajlen, Gwadjelin) Kwädjēlin: größte Atollinsel an der Südspitze. Mentschikoff-Dove-Inseln, Ocean-Islands. Wahrscheinlich zuerst 1804 vom Schiff „Ocean“ gesehen.
- Lib** (Lip, Lileb, Elb, Ellip) Einzelinsel. Princeß-Insel. 1797 von Dennet gefunden.
- Namo** (Namu, Nemu) Nāmū: größte Atollinsel im Norden. Musquillo Js., Roß-Inseln. 1792 von Bond entdeckt.
- Jahwat** (Yabuat, Yebat, Djawat, Japwat, Tebot) Einzelinsel.
- Ailinglab** (Ailinglap, Ailinglablab, Ailinglaplap) Äilingläbläb: ein verhältnismäßig kleines Eiland im Süden des Atolls. „Ailinglablab“ = „sehr großes Atoll“, „großes Land“. Oja, Odia, Elmore-, Lambert-, Chromtschenko-Inseln. 1797 von Dennet entdeckt.
- Yaluit** (Jaluit, Djaluut, Djalut, Sheludj, Telut, Jalut) Dschälüt gesprochen; Jaluit: langgestreckte Hauptinsel an der Südoststrecke des Atolls: „Jalut“ = (im Winkel der ganzen Lagune) „Gegenübergelegene“. Bonham, Banham, Elizabeth-Inseln, Isles de la Coquille. 1809 von Patterson entdeckt. Auf der Insel Yabwor (Jabwor, Yabor) Sitz der Postagentur.
- Killi** (Killi) Killi, Hunter-Insel, Hunter war Kapitän eines englischen Walfisch-Fängers.
- Namorik** (Namerik, Namurik, Namrik) Nāmōrik: südliche Hauptinsel des regelmäßigen Atolls. „Namorik“ = „enges Riffbecken“, Klein-Namo, Baring-Inseln. 1792 von Bond entdeckt.
- Ebon** (Abone) Ebon: Hauptinsel im Süden des kreisrunden Atolls. „ebbe-eon“ = „Steinfläche“, d. i. „nur durch eine Passage Durchbrochene“. Fourteen-Islands, Covell-Gruppe, Boston-Inseln. 1824 von Ray entdeckt.

Hierzu noch die westlichste Insel der Gilbert-Gruppe:

- Nauru** (Nawoda, Navoda, Onawero, Nau' uru) Naurū, „Anaero“ = „ich gehe an den Strand“. Shank-Insel. 1798 von Kapitän Hunter des englischen Walfängers „Fearn“ entdeckt und „Pleasant Island“ = „Anmutige Insel“ genannt, seit den 80er Jahren die Bezeichnung „Nauru“ üblich.

Für einzelne Inseln an verschiedenen Orten treten auch gleiche oder ähnliche Namen auf, die zu Verwechslungen Anlaß geben könnten und von denen hier nur aufgeführt seien:

Pinglab, Insel im westlichen Atollring von Jaluit — Pingelab: Insel der Ost-Karolinen.

Enüwertok, östliches Eiland auf Rongerik — Enüwetok (Atoll).

Wotye, Hauptinsel des Wotye-Atolls und kleines Eiland im Kwadjelin-Atoll, ferner Wotya, Odia, Hauptinsel des Ailinglab-Atolls und kleines Eiland im Uyaë-Atoll.

Kaben, Kawen: Insel im Maloelab-Atoll (Kaben), ferner südliche Insel des Wotho-Atolls.

Bei den vielen Mächenschaften unter den handschriftlichen Entwertungen der Atollenpost im Marshallarchipel, namentlich nach 1906, wird es immer schwierig bleiben, hier die „Spreu vom Weizen zu scheiden“. Diese Schwierigkeiten werden weiter dadurch erhöht, daß die kleinen Atollen-Fahrzeuge ihre Reisen nur bedarfsmäßig und nicht nach einem regelmäßigen Fahrplan machten. Ferner sind Aufzeichnungen und Fahrtberichte so gut wie gar nicht mehr vorhanden; teils sind sie als belanglos vernichtet worden, teils gingen sie sonst irgendwie verloren. Je weiter die Zeiten unserer kolonialen Tätigkeit in der Südsee zurücksinken, desto schwieriger wird es, hier bei den eigenartigen Verkehrsverhältnissen auch in philatelistischen Fragen noch nachzukommen. Auch langwieriges Literaturstudium vermag nur vereinzelt einiges Material auf diesem Gebiet zu Tage zu fördern. Für eine Reise des Schoners „**Triton**“ gelang es mir jedoch aus scheinbar unwesentlichen und abgelegenen Quellen¹⁾ einen knappen Reisebericht mit Fahrtzeiten, Fahrtstrecken und Aufhalten aufzustellen:

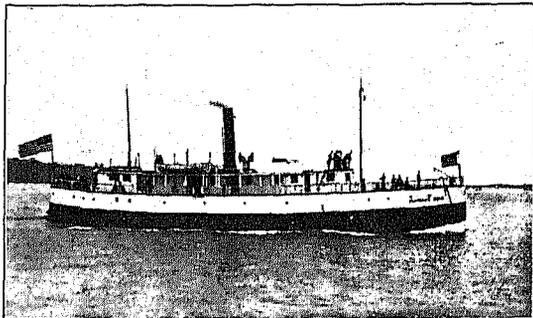
Ein Fahrtbericht des Schoners „Triton“ aus dem Jahre 1904:

11. Nov. 1904	Freitag	Jaluit	Vor Jaluit gelegen. Passagier P. L. an Bord gegangen.	
12. Nov. 1904	Sonnabend	Killi	Gegen 11 h vorm. vor Killi eingetroffen. hier bis gegen 5 h nachm. Tauschgeschäfte erledigt.	
13. Nov. 1904	Sonntag	Ebon	Mittag in Ebon-Atoll.	
14. Nov. 1904	Montag	Ebon	} Vor Ebon gelegen, Steuerkopra geladen.	
15. Nov. 1904	Dienstag	Ebon		
16. Nov. 1904	Mittwoch	Ebon		Von Ebon abgefahren.
17. Nov. 1904	Donnerstag			} Auf See in Fahrt.
18. Nov. 1904	Freitag			
19. Nov. 1904	Sonnabend			
20. Nov. 1904	Sonntag		Abend Land gemeldet.	
21. Nov. 1904	Montag	Nauru	Gegen 9 h vorm. im Boot über Riff in Nauru gelandet. „Triton“ durch Wind und Strömung mehrfach abgetrieben, erst am 2. XII. (1904) gelang es ihm, Nauru wieder zu erreichen; Passagier P. L. sofort wieder an Bord gegangen.	
2. Dez. 1904	Freitag	Nauru	Abfahrt. Nach vierwöchentlicher Abwesenheit wieder durch die Passage in	
8. Dez. 1904	Donnerstag	Jaluit	Lagune eingelaufen.	

Der Anteil der ausländischen Missionschiffe am Atollenverkehr. Die im Postwesen unserer ehemaligen Kolonien wohl einzig dastehende Tatsache, daß ein Ausländer, der Leiter der Bostoner Missionsgesellschaft in den Marshallinseln, Dr. Rife, zeitweise zur Entgegennahme und Beförderung deutscher Postsendungen und selbst zur Entwertung deutscher Kolonialmarken amtlich befugt war, rechtfertigt ein kurzes Eingehen auf den Anteil dieser Missionschiffe am Verkehr innerhalb unserer Marshallinseln. Bei der Abgeschlossenheit der einzelnen Inseln und bei dem ganz geringen Verkehr, bei dem manches Eiland nur gelegentlich in großen Zwischenräumen von mehreren Wochen und Monaten besucht wurde, war das Erscheinen eines jeden Schiffes für die Bewohnerschaft ein großes Ereignis. Es ist erklärlich, daß dann diese seltene Gelegenheit auch zur Nachrichtenübermittlung und zur Postmitgabe schon zu einer Zeit benutzt wurde, als die deutschen Fahrzeugführer zur Postmitnahme amtlich noch nicht verpflichtet waren. Daß in früheren Jahren auch die Missionschiffe hierzu mit verwendet wurden, ist wohl mit Recht anzunehmen, wengleich sich Belege dieser „Vorläufer“ der Atollenpost wohl schwerlich beibringen lassen. Wegen dieser — anfangs gefälligerweisen — Postmitnahme durch die Missionsfahrzeuge kommt diesen somit immerhin eine gewisse Bedeutung zu, die ja auch darin ihren Ausdruck fand, daß vereinzelt später der Führer des Missions Schiffes gleiche postalische Rechte und Pflichten wie die deutschen Schiffsführer in den Marshallinseln erhielt. — Die Haupttätigkeitsfelder der evangelischen Boston-Mission in der Südsee waren die Karolinen, die Gilbert- und Marshallinseln. Mit einem kleinen Missionssegler wurde 1852 auf den Karolinen, 1856 auf

¹⁾ Monatshefte (Missionsberichte) der Hiltruper Missionare vom Heiligsten Herzen Jesu . . . usw. Hiltrup. Jahrg. 1890 . . . ff.

den Marshallinseln die Tätigkeit begonnen. Bereits im Jahre 1856 wurde ein größeres Schiff, der „Morning Star“, eingestellt, das 10 Jahre in Dienst blieb.¹⁾ Das dritte Schiff des gleichen Namens strandete im Jahre 1884. Als Ersatz wurde hierfür der „Morning Star“ (IV), Dampfer und Segler zugleich, eingestellt. Für den Dienst in den Gilbertinseln stand viele Jahre ein besonderes Schiff, die „Hiram Bingham“, zur Verfügung; ein weiteres Fahrzeug, „R. W. Logan“, ging am 3. November 1898 in der Mortlockgruppe verloren. Auf den Missionsschiffen, z. B. um die Jahrhundertwende, auf dem „Morning Star“ (IV) oder, wenn dieser jeweils nach Honolulu oder San Francisco zurückgekehrt war, auf einem anderen Missionsfahrzeug, machte der Missionsleiter alljährlich eine große Rundfahrt durch das Missionsgebiet.²⁾ So benutzte Dr. Rife 1898 (26. Sept. bis 12. Nov.) die „Hiram Bingham“, 1899 (22. Sept. bis 21. Nov.) den „Morning Star“, Kapitän Garland, auf seiner Rundfahrt durch die Marshallinseln. Am 7. März 1900 wurde der „Morning Star“ (IV) in



Dampfer „Morning Star“ (V)

San Francisco außer Dienst gestellt. Die nächste Rundfahrt — ab Kusaie gerechnet — dauerte vom 15. November 1901 bis 10. Februar 1902; die folgende Fahrt nur 44 Tage, während Dr. Rife eine spätere Reise auf einem anderen Fahrzeug, der „Vine“, machte. Am 27. Oktober 1904 traf nach einer viermonatigen Reise von Boston durch den Suezkanal der neue Missionsdampfer, „Morning Star“ (V), Kapitän George F. Garland, vor Ponape ein. Am 6. Februar 1905 wurde dann die Rundfahrt (67 Tage) durch die Marshallinseln angetreten, auf der Dr. Rife zur Postmitnahme und Markenentwertung amtlich befugt war. Als jedoch der „Morning Star“ (V) im Juli 1905 nach dem Taifun zur Überholung nach Honolulu entsandt war, wo sich seine Schäden

doch größer als erwartet herausstellten, so daß schließlich auch der fünfte „Morning Star“ außer Dienst gestellt werden mußte, war Dr. Rife wieder auf andere Missionsfahrzeuge oder fremde Schiffe angewiesen. Die Annahme, daß im Jahre 1906 der „Mercur“ zur Rundfahrt — (Führer Dr. Rife als Kapitän, Reisedauer 3 Monate, ab Jaluit. 31. Mai 1906) — gechartert wurde, wird in einem Briefe des Dr. Rife³⁾ ausdrücklich bestätigt: „*The Tour was made in the „Mercur“, a schooner of about seventy tons, owned by Letokva, a high chief in the Marshalls, and chartered of him for this purpose . . .*“ — 1907 wurden 12 Inseln auf der „Hiram Bingham“ besucht, die auch 1908 benutzt wurde, aber am 4. Mai 1909 kenterte. Für die nächsten beiden Fahrten charterte Dr. Rife wieder ein kleines Segelschiff von einem eingeborenen Häuptling und zwar die „Iju Ran“, — („Iju“ = „Stern“, „Ran“ = „im, vom, gegen Osten“, also wieder „Morgenstern“) —, die später in einem Sturm auf ein Korallenriff lief. — Nach einer 17jährigen erfolgreichen Missionstätigkeit kehrte Dr. Rife im Laufe des Jahres 1912 in seine Heimat zurück. Sein Nachfolger wurde der Missionsleiter Maaß.

Es wird schwerlich gelingen, für alle am Atollenverkehr beteiligt gewesenen Schiffe Bewegungskarten aufzustellen. Immerhin ist es wichtig, auch hierauf erhöhte Aufmerksamkeit zu verwenden. Unter Berücksichtigung der Entwertungen hinsichtlich Handschrift, Atoll- und Schiffsnamen und Entwertungszeit in Verbindung mit dem Eingangstempel in Jaluit wird man doch zu brauchbaren Ergebnissen kommen. Alle derartigen sich auf die Schiffsbewegung im Atollenpost-Verkehr beziehenden Nachrichten sind, soweit sie auf wirklich einwandfreien Grundlagen beruhen, wie z. B. auch Mitteilungen über Reisen und dergl. auf einwandfreien Karten oder Briefen für die Überwachungsstelle von Wert.

¹⁾ Carl Hager, Die Marshallinseln. Leipzig 1886. S. 133—136.

²⁾ Vgl. hierzu: „The Missionary Herald“ . . . usw. und Annual Report of the American Board of Commissioners for Foreign Missions. Boston 1890—1914.

³⁾ The Missionary Herald, Bd. 103, S. 34, und Bd. 102, S. 566.

