

Die Blechdosenpost der Insel Niuafo'ou

1882 - welches ein Erfolgjahr für Mr. William Travers, der auf der Insel Niuafo'ou als Vertreter der australischen Firma Ostermann, Dervy & Co. in der Funktion eines Plantagenmanagers tätig war.



Abb. 1

Hatte er doch die Einrichtung eines Postwesens initiiert, der königlichen Regierung angetragen, was schließlich im gleichen Jahr noch in die Tat umgesetzt wurde.

Niuafo'ou, die am nördlichsten von rund 170 Tongainseln liegt, beherbergt

etwa 1300 Einwohner, die von Landwirtschaft und Fischerei leben oder auf anderen Inseln oder sogar im Ausland arbeiten. Hauptexportgüter sind Fisch, Bananen, Vanille und Kokosnüsse. Durch die Eigentümlichkeiten der Insel, sie ist ein ringförmiger, dicht bewaldeter Rand eines Vulkankraters (vgl. Markenbild Mi.-Nr. 3 bis 22, Tonga Mi.-Nr. 823 und Block 3 und Abb 1 - linke Seite), profitieren die Einwohner heutzutage auch vom Tourismus. Das Klima ist subtropisch mit Durchschnittstemperaturen von $+20 - 30^{\circ} \text{C}$. Die Insel wird von Steilküsten umsäumt, Sandstrände fehlen, auch ein ausgebauter Hafen ist nicht vorhanden. Der Meeresboden fällt bereits unweit der Ufer steil ab, so daß es für größere Seeschiffe keine sichere Ankermöglichkeit gibt. Schließlich ist der östlich der Insel liegende Tongagraben mit seinen bis zu 10880 m Tiefe ja auch die drittgrößte Meerestiefe auf der Erde überhaupt. Aber zurück zum Postwesen. All die geschilderten Besonderheiten dieser Insel erforderten auch ungewöhnliche Formen zum Betreiben eines Postwesens. Und dafür fand Travers eine Lösung: die Blechdosenpost. Die Postsendungen wurden in Blechdosen (etwa von Ölkannistern oder Schiffszwieback) verpackt und wasserdicht zugelötet. Vorbeifahrende Schiffe, die regelmäßig den Seeverkehr zwischen den grösseren pazifischen Inseln besorgten, stoppten in

sicherer Entfernung vom Ufer, verkündeten mit ihren Signalhörnern ihr Erscheinen und warfen die mitgeführten Blechdosen ins Meer. Dann starteten Schwimmer von der Insel, die ebenfalls Blechdosen bei sich führten mit der Abgangspost (vgl. Mi.-Nr. 85 sowie 299 - Abb. 2, u.a.). Diese brachten sie zu den Schiffen und sammelten dafür die ins Meer geworfenen Blechdosen mit der Eingangspost ein. Selbst nachts kam es auf diese Weise zur Postübergabe. Dabei schwamm dann ein Schwimmer mit einer Lampe und auf der Insel wurde ein Feuer entfacht als Orientierungshilfe für den Rückweg. Trotz der "Schwimmhilfen", jeder Schwimmer benutzte einen langen Holzstock unter dem Arm, war dieser "Postaustausch" ein heikles Unternehmen, besonders bei stürmischer See, oder auch wegen der um die Insel vorherrschenden starken Strömung - die Schwimmer waren teilweise bis zu 6 Stunden im Wasser, und nicht zuletzt weiß man, daß gerade im Pazifik die Haifische beheimatet sind. Gerade die letztere Gefahr war der Grund für die einstweilige Unterbrechung dieser Postbeförderung, weil nämlich



Abb. 2

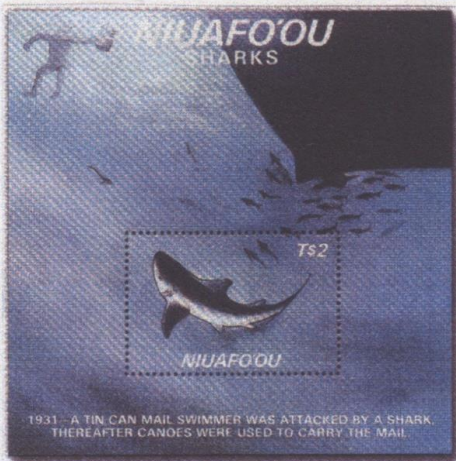


Abb. 3

im Jahre 1931 ein Schwimmer von einem Hai angegriffen worden war (vgl. Mi.-Nr. Block 5 - Abb. 3). Daraufhin wurde diese Art der Postbeförderung von der tongalesischen Königin untersagt und an ihrer Stelle mußten Auslegerkanus benutzt werden (vgl. Tonga Mi.-Nr. 820-22 und Block 2 - Abb. 4). Gleichzeitig wurde der auf allen Briefen angebrachte Stempel 'TIN CAN MAIL' in 'TIN CAN CANOE MAIL' geändert.

Jedoch war diese Methode sehr aufwendig und deshalb ungünstig, weil die Kanus von den Klippen ins Meer herabgelassen werden mußten bzw. wieder hochgehievt werden mußten. Noch eine andere Methode wurde ausprobiert, die Post von den Schiffen mit Raketen auf die Insel zu befördern (Mi.-Nr. 87 - Abb. 5). Aber auch dies war nicht praktisch, weil die Raketen durchaus auch über die Insel hinausflogen oder im undurchdringlichen Urwald landeten und



Abb. 4

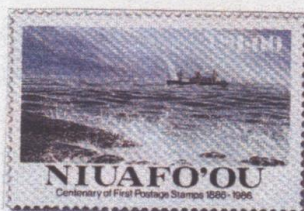


Abb. 5

und dort nicht wiedergefunden werden konnten, im übrigen der umgekehrte Vorgang Insel - Schiff mit Raketen schon gar nicht zu bewältigen war. So blieb die alte Methode des Schwimmers erhalten. Zu ihrer Ehrenrettung setzten sie auch durch, daß aus dem Zusatzstempel 'TIN CAN CANOE MAIL' das Wort CANOE

entfernt wurde. Abbildung 6 zeigt den Abschlag des aptierten Stempels.

Diese Art der Postbeförderung fand 1946 ein jähes Ende, als im September ein Vulkanausbruch dazu führte, daß alle Inselbewohner evakuiert werden mußten. Später, 1958, kehrten einige von ihnen auf die Insel zurück, erweckten auch die Blechdosenpost zu neuem Leben. Aber einige Jahre später war dann durch die Errichtung einer Landebahn für Flugzeuge diese kuriose Art der Postbeförderung endgültig hinfällig geworden. Postgeschichtlich gesehen ist die Blechdosenpost natürlich ein besonderes Kapitel.

Und weil das so ist, fehlte es auch nicht an geschäftstüchtigen Leuten, die diese Erscheinung zu ihrem Vorteil auszunutzen imstande waren. So zum Beispiel übernahmen schon Mitte der 30iger Jahre sogar Kreuzfahrtschiffe den Posttransport. Die Passagiere wurden zusätzlich animiert, die Blechdosenpost zu nutzen, um ei-



Abb. 6

nerseits den Eingeborenen bei ihrer Tätigkeit zuzuschauen, andererseits selbst einen solchen "echten" Beleg als Erinnerung an diese Reise zu erhalten. Ein anderes Beispiel geht auf 1982 zurück. Anlässlich der Feier 100 Jahre Blechdosenpost startete das Motorschiff "Frysna" eine Sonderfahrt, zu der massenweise Briefe aufgeliefert werden konnten. Säckeweise wurde von Händlern Post angefertigt, zum Hauptpostamt auf der Insel Nuku'alufa geflogen, an Bord der "Frysna" gebracht und traditionell in Niuafo'ou angelandet, mit Stempeln versehen, dabei ein spezieller Cachetstempel (Abb. 7) und an die Absender zurückgesandt.

Schließlich seien noch die Namen zweier Europäer erwähnt, die sich um die Ausschmückung der Blechdosenpost besonders hervortaten.

Ein Koprakaufmann namens Walter George Quensell war es, der zunächst einen Stempel 'TIN CAN MAIL' produzierte.

Dieser wurde ab den 30igern Jahren auf jedem beförderten Brief abgeschlagen. Später wurde dieser Stempel in mehreren Sprachen hergestellt und diese alle - in unterschiedlichen Farben - vorwiegend auf der Rückseite abgeschlagen. Und ein Engländer namens

Charles Stuart Ramsey verfaßte ein Buch, in dem er über sein Leben auf der Insel und als Schwimmer berichtete. Einen besseren Fürsprecher wird die Blechdosenpost wohl niemals erhalten. Wie auf oder besser an den Briefen in Abb. 1 und 6 zu erkennen ist,



Abb. 7



Abb. 8

sorgten aufgeweckte Händler für zahllose Belege, die keinesfalls dem tatsächlichen Bedarf entsprangen. Diese "gemachten" Briefe werden heutzutage mit 10,- bis 15,- Euro gehandelt. Zum Schluß bilden wir in Abb. 8 die letzte, noch erhalten gebliebene Blechdose zur Postbeförderung auf der Insel Niuafou'ou ab.

Dr.K.Knopke

Alle Abbildungen außer der Nr. 6 wurden dem Informationsblatt 'Postfrisch' vom Januar 2004 entnommen.



Notwendiger Nachtrag: Diese Abbildung soll zur Verdeutlichung unserer Auffassung über die Händlermassenproduktion von Blechdosenpostbelegen dienen. Es ist die Rückseite des Briefes aus Abbildung 6. Man erkennt deutlich nicht nur die farbigen (gleichlautenden) Zusatzstempel, wie im Text erwähnt, sondern auch den "empfängergleichen" Absenderstempel.