



# ISRAEL PHILATELIE

**Zeitschrift für Briefmarkenkunde von Israel, Osmanisches Reich und Palästina-Mandat,  
Westbank und Gazastreifen, Palästinensische Autonomieverwaltung und Judaica**

## Osmanische Post 1840–1917

Aus dem Spezialkatalog der ehemaligen Arbeitsgemeinschaft Israel im BDPH

Im Pakt von London (15. Juli 1840) sagten die damaligen Großmächte England, Frankreich, Österreich und Preußen dem Sultan in Istanbul ihre Unterstützung gegen Mehmet Ali, Pascha von Ägypten, zu, der Arabien, Kreta und Syrien einschließlich Palästina unterworfen hatte. Am 16. August 1840 verkündete er: „Was durch das Schwert erobert wurde, wird auch durch das Schwert verteidigt.“ Daraufhin antworteten die Engländer mit der Belagerung von Beirut zur See; die Stadt war damals der wichtigste Hafen im Libanon und wurde unter Suleiman Pascha von 11.000 Mann verteidigt.

Im September konnten die Städte Sidon, Tyrus und Haifa befreit werden. Beirut folgte dann im Oktober.

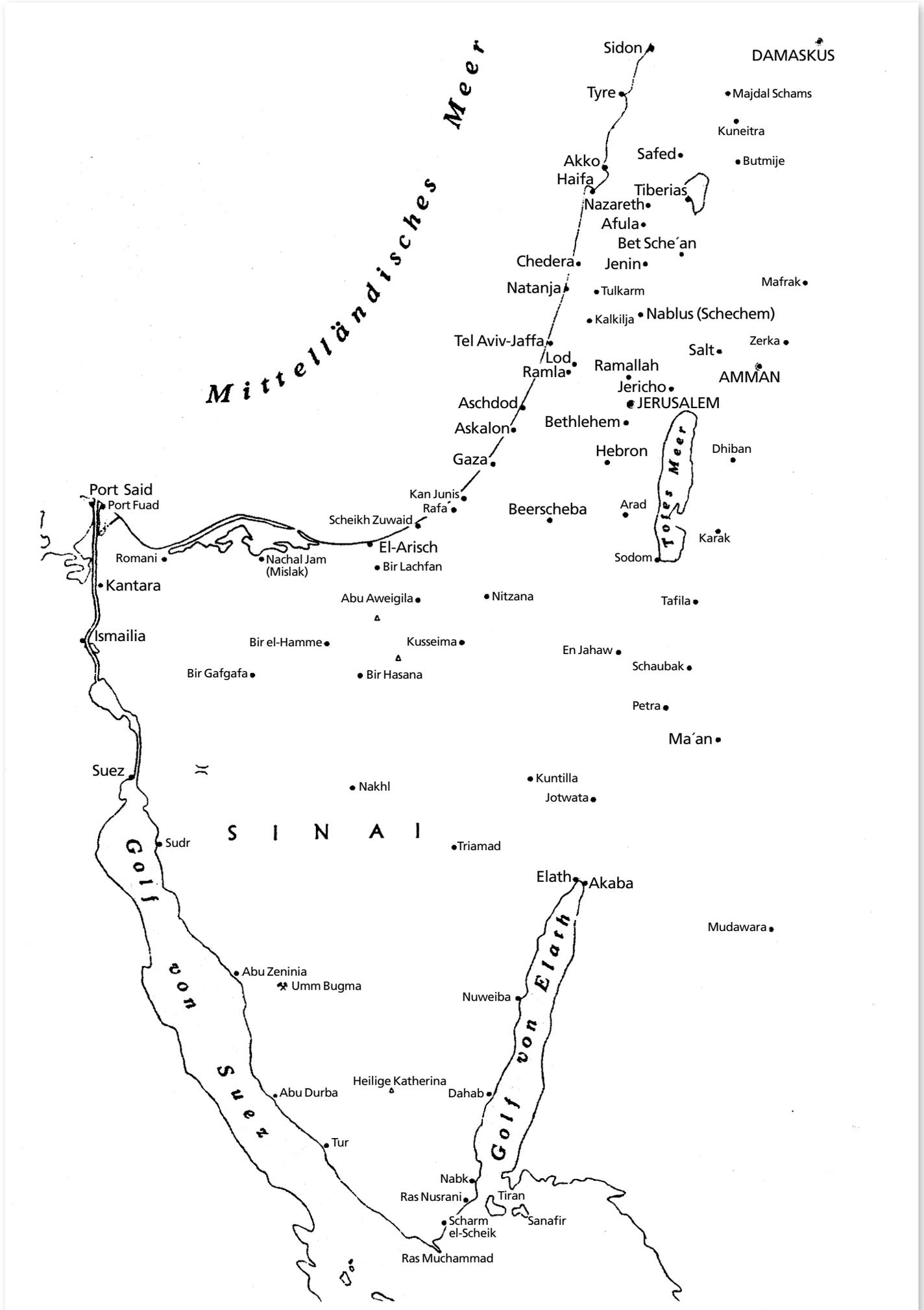
Wegen seiner außerordentlich starken Befestigung gelang es erst Anfang November, Akko zu nehmen.

Mehmet Ali verpflichtete sich im Vertrag vom 27. November 1840 schließlich zur Räumung Syriens und Palästinas. Das Osmanische Reich erhielt so die beiden Provinzen zurück. Die Grundvoraussetzung für den Aufbau eines funktionierenden Postdienstes unter Halbmond und Stern war somit gegeben.

1917/18 sollten es abermals die Engländer sein, die Palästina mit Hilfe ihrer überseeischen Kolonialtruppen und einiger europäischer Mächte eroberten und somit der Tätigkeit der osmanischen Post ein Ende setzten. Die wichtigsten Ereignisse in der nachstehenden Tabelle:

### Zeittafel

1840	Juli	Pakt von London
1841		Einrichtung der Postroute nach Beirut mit Weiterleitung nach Palästina
1863	Januar	Einführung der Briefmarke
1864	August	Erste Telegrafestation in Palästina
1865	April	Erste Poststation in Palästina
1868		Einsatz des ersten Poststempels in Palästina
1874		Gründung des Weltpostvereins
1880	April	Einführung des Ein-Piaster-Briefportos (25 centimes Briefftaxe)
1892	September	Eröffnung der Eisenbahnverbindung Jaffa – Jerusalem
1898	Oktober	Reise des deutschen Kaiserpaares nach Palästina
1908		Jungtürkische Revolution
1914	Oktober	Eintritt des Osmanischen Reiches in den Ersten Weltkrieg
	November	Beginn der Postzensur
1915	Januar	Vorstoß der Türken zum Suezkanal
1916		Beginn der Feldpost für die Deutsche Militärmission
1917	Januar	Einmarsch des ägyptischen Expeditionskorps (EEF) in Raffia
	November	Die Türken verlieren Gaza
	Dezember	Die Türken verlieren Jerusalem
1918	Februar	Ausgabe der ersten EEF-Briefmarken
	September	Ende der osmanischen Post in Palästina
	Oktober	Waffenstillstand



## Die zivile und militärische Verwaltung im Frieden

Eine ausführliche Darstellung der mehrfach umgestalteten verschiedenen Gebietskörperschaften würde über den Rahmen dieser Arbeit weit hinausgehen. Daher wird folgende vereinfachte Übersicht gegeben:

Dem Innenministerium in Istanbul untersteht das Wilajet BEIRUT mit den verschiedenen Sandschaks, Liwas oder Mutessarifliks. Ihnen sind die Qazas oder Kaimakamlis untergeordnet, die wieder den ihnen folgenden Mudiriyes oder Nahiyes vorgesetzt sind. Die zivile Verwaltung des Libanon und Palästinas, im geografischen Großraum Syrien gelegen:

Das Wilajet BEIRUT mit den Sandschaks:  
BEIRUT

TRIPOLI mit dem Qaza TRIPOLI  
LATTAKIA mit dem Qaza LATTAKIA  
AKKO mit den Qazas AKKO, HAIFA,  
NAZARETH, SAFED  
und TIBERIAS

NABLUS mit den Qazas NABLUS, BENI-SA'AB  
und DSCHENINE

DSCHEBEL LÜBNAN mit sieben Orten.

Das Mutessariflik JERUSALEM, direkt dem Innenministerium in Istanbul unterstellt, mit den Qazas GAZA, HEBRON, JAFFA, JERUSALEM, von 1914 an HAFIR, BERSCHEBA. Darüber hinaus gibt es eine Militärverwaltung, von der jedoch nur die Garnison JERUSALEM (vor 1914) von Bedeutung ist. Diese ist dem V. Armeekorps in Syrien mit dem Hauptquartier DAMASKUS unterstellt. In Jerusalem sind folgende Einheiten stationiert: 9. und 10. Infanterie-Division, 5. Kavallerie-Division, 13. Artillerie-Brigade und 17. bis 20. Landwehrdivision. Weitere Truppen stehen in AKKO, GAZA, JAFFA und NABLUS.

## Die osmanische Zeitrechnung

Die Zeitrechnung der Osmanen, die sich vom europäischen Kalender unterscheidet, kommt nicht nur auf jeder Art von Schriftstücken, sondern auch auf allen Poststempeln immer wieder zum Ausdruck. Es ist daher unerlässlich, dazu folgende Erläuterungen zu geben. Der von Sultan Selim III. im Jahr 1789 reformierte Kalender weicht sowohl von der mohammedanischen Zeitrechnung, die sonst allgemein in der arabischen Welt Anwendung findet, als auch von der europäischen erheblich ab.

Im März 1917 wurde die osmanische Zeitrechnung für den Tag und den Monat an die europäische angeglichen. Das Jahr beginnt nun am 1. Januar. Die bisherige osmanische Jahreszählung wird jedoch unverändert beibehalten.

## Die Schrift

*„Eines der wesentlichen Hindernisse für die Europäisierung der Türkei ist das für die türkische Schrift angenommene arabische Alphabet. Diese Schrift, deren größter Fehler im Mangel an deutlichen und unzweideutigen Zeichen für Selbstlaute besteht, ist sehr schwer zu erlernen, da jedes Wort seine eigene, meist willkürliche Orthographie hat, so dass man die Schrift ohne vollkommene Kenntnis der Sprache nicht verlässlich lesen kann. Außerdem eignet sich diese Schrift sehr schlecht zur Verwendung auf Plänen, Karten, Annoncen und Schildern, weil es ganz unmöglich ist, die hierbei oft vorkommenden fremdsprachigen Wörter, Namen und geographischen Bezeichnungen so zu schreiben, dass sie von jedermann gleichlautend und verlässlich gelesen werden können\*“). Trotz aller Mängel des arabischen Alphabets verbot die nationalistisch gesinnte jungtürkische Regierung im Jahr 1914 das Aushängen von mit lateinischen Lettern geschriebenen Firmmentafeln und überhaupt aller nichttürkischen öffentlichen Aufschriften. Seit dieser Zeit waren alle Firmmentafeln und öffentlichen Annoncen sowohl in Konstantinopel als auch in allen übrigen türkischen Städten mit weißer Farbe auf rotem Grund (türkische Nationalfarben) nur türkisch geschrieben, wodurch dem der türkischen Sprache und Schrift unkundigen Ausländer die Orientierung in den Städten vollständig unmöglich gemacht worden ist.“*

Vorstehende Ausführungen stammen von J. Pomiankowski, der im Erstem Weltkrieg in den Diensten der k.u.k. Monarchie in Istanbul tätig war. Seine damalige Aussage gilt heute für uns noch ebenso. Erschwerend für den philatelistischen Forscher ist die Tatsache, dass offenbar kein Türke der heutigen Generation mehr in der Lage zu sein scheint, die Schrift und Literatur seiner Väter zu entziffern oder gar zu lesen. Auch eine entsprechende Bitte zu Beginn dieser Arbeit an eine bekannte Universität mit turkologischer Abteilung führte zu keinem Ergebnis. Man sah sich dort außerstande dazu! Den Philatelisten bleibt da nur der Weg der Selbsthilfe. Häufig ist es vollkommen ausreichend, wenn man die Stempelinschriften verlässlich übertragen kann.

## Die Stempelformen

Die von der osmanischen Post verwendeten Stempel sind in ihrer Art und Form recht vielfältig. Die Wandlung des Stempelbildes vom starren kalligraphischen Kunstwerk ohne Tagesangabe über die Form mit beliebig austauschbaren Datentypen aus der Zeit der Jahrhundertwende bis zum modernen Tagesstempel mit durch

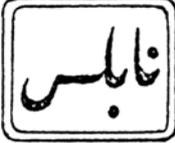
\*) Um diesem besonders militärisch schwerwiegenden Mangel abzuwehren, erfand Enver Pascha ein neues, dem arabischen nachgebildetes Alphabet, das auch für Selbstlaute ein eigenes, besonderes Zeichen vorsah. Dieses neue Alphabet, welches das genaue Niederschreiben und Lesen jedes Fremdwortes gestattete, wurde beim Druck der im Weltkrieg nötigen Karten der Türkei und der angrenzenden Länder verwendet.

Typenräder einstellbarem Datum ist sicher mit ein Grund für die postgeschichtlich interessierten Sammler, sich diesen Stempeln zuzuwenden.

Die nachfolgende Darstellung beschränkt sich auf die besonderen Eigenarten bei den häufigsten Stempelformen. Bewusst wurde auf die Typisierung mit Einteilung in mehrere Untertypen verzichtet, da dies die Übersicht sehr beeinträchtigen würde. Jeder Stempel, der in Palästina von der osmanischen Post verwendet wurde, erscheint in den folgenden Kapiteln als Illustration oder kann anhand der Stempelform eindeutig bezeichnet werden. Eine spezialisierte Typenaufsplitterung ist daher entbehrlich. Über die nachstehend beschriebenen Stempelformen hinaus gibt es weitere (einmalige) Formen. Die Zuordnung eines besonderen Kennbuchstabens erfolgt für sie aber nicht. Die Eigenart der verwendeten Stempelinstrumente gestattet erst von 1881 an die variable Einstellung des vollen Tagesdatums. Vor dieser Zeit enthalten die Negativ-Siegel-Stempel teilweise gar keinen auf die Verwendungszeit deutenden Hinweis. Die Charakteristika der Stempelform und Dateneinstellung wird nachfolgend bei jeder beschriebenen Form behandelt. Den Vorschriften entsprechend ist schwarz die häufigste vorkommende Stempelfarbe. Darüber hinaus ist jedoch zusätzlich die Verwendung von Blau und Violett bei gewissen Orten festzustellen. Gelegentlich kommt auch die Verwendung von grüner und roter Farbe vor.

### Die Vorläuferperiode

Das osmanische Postwesen in Palästina, einem kleinen Teil des großtürkischen Reiches, kann nur im Zusammenhang mit der von der Regierung in Istanbul ausgehenden, für das gesamte Land gleich bedeutsamen Entwicklung verstanden werden. Aufgrund der administrativen Abhängigkeit sowohl von der Reichshauptstadt als auch von der

	<p><b>Form A — seit 1841</b> Negativ-Siegel-Stempel mit Angabe des Verwendungsortes, des Status der Poststelle und teilweise mit Angabe des Indienststellungsjahres, meist in <i>diwani</i>-Schrift Die verschiedenen Textanordnungen lassen vermuten, daß die Stempel lokal hergestellt wurden. Sie sind aus Messing gefertigt. Die Graveure arbeiteten sehr schnell und billig in Buden auf offener Straße.</p>
	<p><b>Form B — seit 1865</b> Doppel-Rahmen-Stempel, teilweise mit abgerundeten Ecken, Ortsangabe in <i>ryqa</i>-Schrift, keine Datumangabe</p>
	<p><b>Form C — seit 1892</b> Positiv-Siegel-Stempel mit Angabe des Verwendungsortes und Status der Poststelle in <i>ryqa</i>-Schrift</p>
	<p><b>Form D — seit 1881</b> Zweikreisstempel, Ortsangabe nur französisch, Datumangabe dreizeilig nach europäischem Kalender, Einstellung durch Typenblöcke</p>
	<p><b>Form E — seit 1885</b> Zweikreisstempel, Ortsangabe türkisch (<i>nes-ch</i>-Schrift) und französisch, Datumangabe sechszeilig durch Typenblöcke: Zeile 1—3 nach osmanischem, Zeile 4—6 nach europäischem Kalender; leere und kopfstehende Zeilen kommen vor</p>
	<p><b>Form F — seit 1902</b> Datum-Brücken-Stempel, Ortsangabe türkisch (<i>nes-ch</i>-Schrift) und französisch, Datenziffern einzeln einstellbar, mit oder ohne Unterscheidungsziffer unter bzw. über Ortsangabe</p>
	<p><b>Form G — seit 1906</b> wie vor, jedoch türkische Ortsangabe in <i>diwani</i>-Schrift</p>
	<p><b>Form H — seit 1912</b> Datum-Brückenstempel, zweisprachig, Datum nur nach osmanischem Kalender mit Stunden-Angabe</p>

	<p><b>Form I — seit 1912</b>                  Datum-Brückenstempel, zweisprachig, mit oder ohne Unterscheidungsziffer unter oder über Ortsangabe, Datumangabe wie Form G</p>
	<p><b>Form K — seit 1912</b>                  Oktagon-Datum-Brückenstempel, zweisprachig, Datumangabe wie Form G</p>
	<p><b>Form L — seit 1914</b>                  Brückenstempel, Ortsangabe nur türkisch, Unterscheidungsziffer unten, Datumangabe nur nach osmanischem Kalender mit Stundenangabe</p>

- Afron Kara Hissar Sahib – Konia  
 – Nigde – Adana - Iskenderun – Antakia - Aleppo - Homs – Damaskus  
 - Dschebel Lübnan - Beirut nach Palästina führte. Durch private Geschäftsleute, die von der Oberpostdirektion Beirut die Linien nach Palästina und in andere Gebiete gepachtet hatten (*posta mültesimi*), erfolgte die weitere Postbestellung wöchentlich einmal. Die Oberpostdirektion Beirut unterstand dem Postministerium (*posta nesareti*) in Istanbul. Jährlich am 12. März (auch noch in der Zeit nach Einführung der Briefmarke) fanden im gesamten Reich die öffentlichen Ausschreibungen der Postlinien statt. Der Meistbietende wurde als Pächter eingesetzt und hatte dafür zu sorgen, dass die notwendigen Packpferde

Provinzverwaltung in Beirut ist der Aufbau und die Organisation des Postwesens mit diesen Zentren der Macht eng verbunden. Aus diesem Grund muss bei der Darstellung des Postwesens und seiner Entwicklung im Heiligen Land von den allgemein geltenden Gegebenheiten ausgegangen werden, ohne jedoch gleichzeitig auf Besonderheiten einzugehen, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit unserem geografischen Interessensgebiet stehen.

Durch kaiserlichen Erlass vom 21. Ramasan 1256 / 14.10.1840 wurde die Einrichtung mehrerer von Istanbul ausgehender Postlinien angeordnet, die von reitenden Eilboten (*tatar*) bedient wurden und deren sogenannter mittlerer Zweig (*orta kol*) über Ismir - Kütahia

gestellt und die von ihm erworbene Linie regelmäßig bedient wurde. Die Verwaltung in Beirut kommandierte die erforderliche Transportpolizei (*posta sabtije*) als Begleitung ab. Zu jeder Karawane gehörten zwei berittene und bewaffnete Polizisten.

Der wesentliche Teil des kaiserlichen Erlasses vom 21. Ramasan 1256 umfasst eine aus 44 Paragrafen bestehende Postordnung, die den organisatorischen Ablauf regelt.

**Die Eilboten**

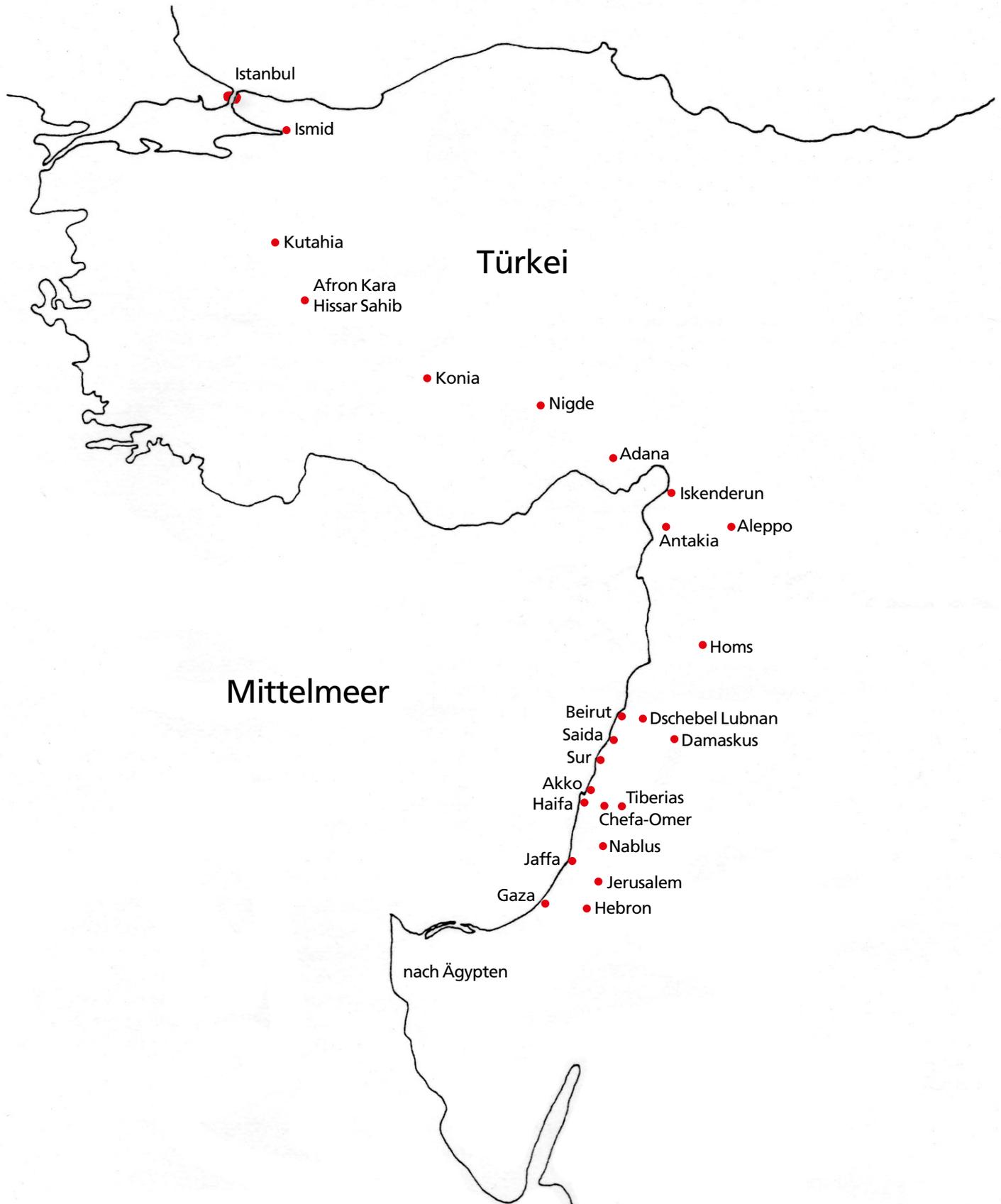
Die Eilboten waren in einer besonderen Zunft organisiert, die *tataren odschagi* genannt wurde. In ihr hatten sich die mit der Postbeförderung befassten Bediensteten zusammengeschlossen. Je nach dem Rang und ihren Aufgaben kannte man folgende Bezeichnungen bzw. Titel:

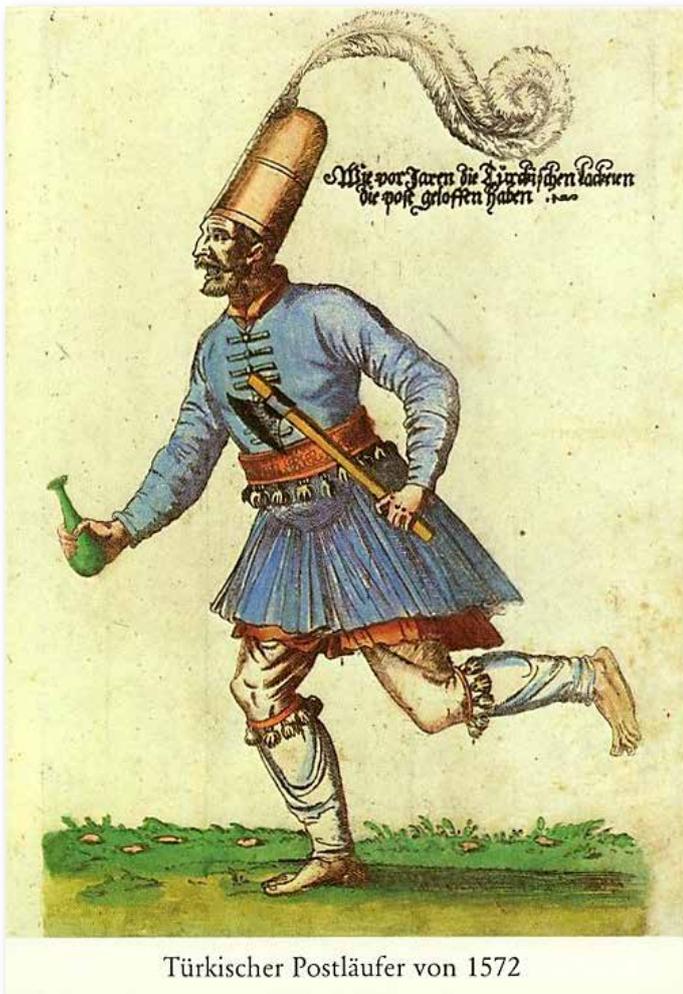
- Zubringerbote *ulak*
- Bote zu Fuß *sa'i*
- berittener Eilbote *tatar*



Regierungsgebäude und Residenz des quimaqam in Jaffa, am Markt (schuq); rechts der Freitreppe befindet sich der Eingang zum Telegrafenam, über dem Türsturz das Hinweisschild mit Tugra.

Der Zunft stand ein *odschak basch tatari* (Obermeister) vor. Als Bedienstete wurden nur besonders zuverlässige Personen mit gutem Leumund berufen, die alle Rechte eines kaiserlichen Beamten erhielten. Der oberste Dienstherr der Boten bei den Ministerien und bei hohen Würdenträgern wurde *wesir tatar agassi* genannt. Ferner gab es in der Verwaltung noch Bürovorsteher mit der Bezeichnung *tatar odabaschissi*. Jedem Generalgouverneur einer Provinz unterstanden etwa 50 *tataren*. Ihre Uniform





bestand aus einer schwarzen Fellmütze mit farbiger Kappe, einer roten Joppe, einer goldbestickten, gürtelartigen Bauchbinde, einer roten Pumphose, rotem Mantel und gelben Stiefeln.

Im Jahre 1841 wurde die bestehende Postlinie weitergeführt. Von Aleppo aus ging es über Horns, Beirut, Damaskus und Akko nach Jerusalem. Amtlichen Berichten zufolge wurde die Strecke von Istanbul bis Akko in 12 Tagen bewältigt.

Dr. Titus Tobler berichtet im Jahr 1853 in „Denkblätter aus Jerusalem“, dass im Frühjahr 1846 zwei Italiener namens Santelli und Micciarelli auf der Strecke von Jerusalem über Ramie, Jaffa, Haifa, Sur und Saida den Postdienst übernommen haben. Hierbei handelt es sich sicherlich nicht um eine Privatpostbeförderung, wie man bisher glaubte. Vielmehr dürften die beiden Italiener zu dieser Zeit die jährlich ausgeschriebene Postroute als Pächter übernommen haben. Von 1852 an wurde die Linie Saida, Sur, Akko, Haifa, Jaffa, Jerusalem wöchentlich einmal bedient. Die Boten brachen jeden Donnerstag in Jerusalem und Beirut auf, trafen sich in Akko mit dem aus der Gegenrichtung kommenden und erreichten ihr Ziel am Sonntag. Nablus wurde im Jahr 1856 in diese Route mit einbezogen. Im gleichen Jahr wurde auch der Liniendienst von Jerusalem über Hebron nach Gaza eingerichtet. Eine weitere Postverbindung ging von

Tiberias aus und führte über Nazareth, Chefa Omer nach Akko. Auch diese Post- und Relais-Stationen unterstanden der Postdirektion in Beirut.

Von 1867 an wurde die Linie Jerusalem-Jaffa wöchentlich zweimal bedient, und von 1884 an bestand tägliche Verbindung zwischen Nablus und Jaffa.

Über die Straßenverhältnisse der damaligen Zeit gibt es kaum Hinweise in der Literatur. Es wird lediglich eine im Jahr 1863 zwischen Beirut und Damaskus eröffnete neu angelegte Fahrstraße, auf der auch die Postlinie nach Palästina verlief, von Reisenden erwähnt, die zur Regierungszeit des Gouverneurs Rustem Pascha das Land besuchten. Von ihnen stammen folgende Zeilen, die uns einen kleinen Einblick in die damaligen Verhältnisse geben:

„Die Poststraße über den Libanon – Früher brauchte man, um von Der elAscha'ir nach Damaskus zu gelangen, gegen 6 Stunden; langsam trug das Pferd den Reiter über öde Bergrücken und trostlose Hochflächen. Jetzt hat man schon binnen einer Stunde von Der elAscha'ir die schöne Fahrstraße erreicht, welche Beirut mit Damaskus verbindet; bequem und schnell gelangt man auf ihrem ebenen und festen Boden an das nächste Ziel - nach Damaskus. Nämlich in Folge der Expedition der Franzosen nach dem Libanon im Jahr 1860 unternahm eine französische Gesellschaft, an deren Spitze sich Graf F. de Perthuis stellte, den Bau der Kunststraße über den Libanon, um Damaskus mit dem Weltverkehr sicher zu verbinden. Dieselbe wurde von den besten Ingenieurkräften angelegt und ist 112 km lang, in ihrer ganzen Ausdehnung macadamisiert (mit einem nach dem Straßenbauer MacAdam benannten Straßenbelag versehen) und so breit und eben, daß man es geradezu ein Vergnügen nennen muß, auf ihr zu reiten oder zu fahren. Von ihr aus eröffnen sich herrliche Ausblicke auf einige der großartigsten Landschaftsbilder des Libanon, doch liegt sie an einzelnen Punkten so hoch, daß sie bisweilen tagelang durch Schneemassen gesperrt ist. Der alte, gewundene und steinige Pfad hält im allgemeinen nahezu dieselbe Richtung ein wie die neue Straße, und wird immer noch von Eingeborenen benutzt, denen es an Mitteln oder an Lust mangelt, den Wegezoll zu zahlen, den die Gesellschaft für die Benutzung der Chaussee fordert. Der Kontrast zwischen Eseln oder Kamelen, die sich langsam auf dem rauhen Bergpfad einerschleppen, und der von starken, tüchtigen Rossen gezogenen Dilligence (Eil-Postwagen), die leicht auf der prächtigen Kunststraße dahin rollt, ist ganz geeignet, die Vorteile der Civilisation, soweit sie die Erleichterung des Fortkommens auf Reisen berührt, in helles Licht zu stellen. Von Chan Meitelun, wo der Abstieg vom Hermon in die Straße einmündet, gelangt man mit der Post in kaum anderthalb Stunden zu den Ufern des Barada, dessen segensreiche Wasser mitten in der Wüste ein frisches Grün hervorzubringen. Die Pferde vor dem Wagen spitzen munter die Ohren und beeilen ihren Lauf, leichter und rascher



sie nicht hindern, die Thiere in ununterbrochenem, scharfen Trab zu halten. Es ist nötig, die Plätze für diese Fahrgelegenheit zeitig zu bestellen, da letztere stark frequentiert wird. Dieselbe französische Gesellschaft besorgt auch auf derselben Straße mit Hunderten von Wagen den starken Frachtverkehr, weshalb die Kamele und andere Lastthiere hier mehr und mehr entbehrlich werden.“

Die aus Palästina stammenden und bei den dort nur als Relais-Stationen tätigen Poststellen aufgelieferten Sendungen wurden erst von den Ämtern Beirut oder Dschebel Lübnan (vermutlich in Staura, zwischen Libanon und Antilibanon gelegen) postalisch abgefertigt und gestempelt. Solche Belege sind nur an den Stempeln dieser beiden Postämter in Verbindung mit einem entsprechenden handschriftlichen Herkunftsvermerk erkennbar.

Mit wachsendem Postaufkommen und in Konkurrenz zu den bereits bestehenden Postdiensten verschiedener ausländischer Mächte wurden die Relais-Stationen anfangs zu Zweigstellen des Beirut Postamtes erhoben, die vermutlich in den ersten Jahren ihres Bestehens keine eigenen Stempel führten, später jedoch mit dem Negativ-Siegel-Stempel bzw. Doppelrahmenstempel



Ansichtskarte aus Jerusalem 1915 mit türkischem Zensurstempel (oben) und aus Nablus 1910.

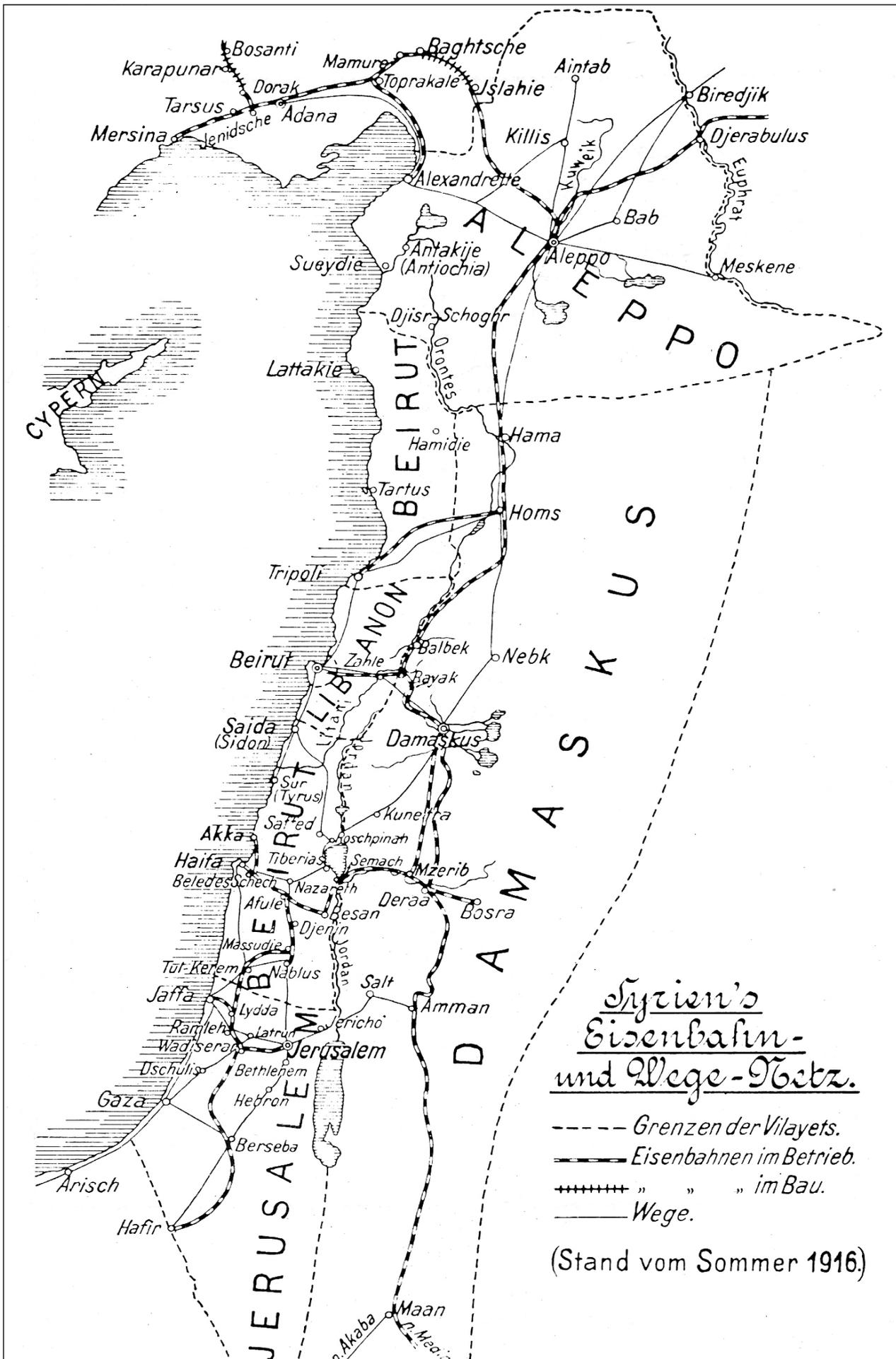
klingen die Lieder, die der Postillon in gedämpftem Ton fast ununterbrochen hat erschallen lassen. Es sei erwähnt, daß von Damaskus täglich eine Post und eine Diligence nach Beirut fährt und Personen erster Classe für 33 Franken und zweiter Classe für 26 Franken befördert. Trotz des durchweg bergigen Terrains und der sehr erheblichen Steigungen im Antilibanon und Libanon werden die Fahrten zwischen beiden Stationen in kaum 12 Stunden zurückgelegt. Allerdings ziehen jedesmal 6 kräftige Thiere, 3 Pferde und 3 Maulesel, am Wagen, welche auf den 11 Relais-Stationen jede Stunde gewechselt werden. Die Conducteure aber sind im Fahren so außerordentlich geschickt, daß die vielen Biegungen der Straße und die colossalen Bergabhänge neben derselben

ausgestattet wurden. Die verwendeten Negativ-Siegel mit der Statusangabe „*posta schubesi*“ (Postzweigstelle) verschwanden nach und nach mit der Einführung zweisprachiger Tagesstempel.

### Die Eisenbahn

Die äußerst schlechten Wegeverhältnisse in Palästina waren gegen Ende des 19. Jahrhunderts eines der Hindernisse für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Dies empfanden besonders die aus Europa eingewanderten Kolonisten als hemmend für den Absatz ihrer landwirtschaftlichen und handwerklichen Erzeugnisse.

Der Ausbau des Wegenetzes musste deshalb beschleunigt werden, und weil die örtlichen Behörden daran kein





Postkarte der türkischen Post aus Jerusalem (oben) und türkisches Postamt in Beirut.

eigenes Interesse hatten, überließ man die verkehrsmäßige Erschließung des Landes meistens privater Seite. Große Verdienste haben sich die deutschen Kolonisten von Saronia um den Straßenverkehr zwischen Jaffa und Jerusalem erworben.

Die osmanischen Behörden machten 1870 den ersten Versuch, eine regelmäßige Fahrpost zwischen beiden Orten einzurichten. Das Unternehmen kam aber bald ins Stocken. Einige Jahre später gründeten die Kolonisten von Saronia ein Transportunternehmen. Dieses Beispiel hat bei Juden und Arabern zahlreiche Nachahmungen gefunden. Anfang der achtziger Jahre pendelten so etwa 30 Wagen im Personenverkehr zwischen Jaffa und Jerusalem. Die Fahrt dauerte jeweils 11 Stun-

den. Der Stadtrat von Jerusalem, dem die bedeutenden Einnahmen an Wegegeldern zuflossen, hat deutsche Kolonisten beauftragt, die Straße in befahrbarem Zustand zu erhalten.

Weitere Verbindungen mit pferdebespannten Postwagen bestanden zwischen Jaffa und Ramie sowie zwischen Jerusalem und Betlehem.

### Die Privatbahn Jaffa – Jerusalem

Auch der Bau der ersten Eisenbahnverbindung zwischen Jaffa und Jerusalem ist auf die Initiative eines Privatmannes mit Namen Joseph Navon zurückzuführen. Im Jahre 1888 erhielt er vom Sultan eine auf 71 Jahre befristete Konzession, die er später aus finanziellen Gründen an einen französischen Konzern verkaufte. Diese Konzession untersagte der Bahngesellschaft die Beförderung von Sendungen der ausländischen Postanstalten. Die Bahnbetriebsgesellschaft mit dem Namen „Société du Chemin de Fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem et Prolongements“ konnte schließlich am 26. September 1892 die 87 km lange Strecke eröffnen. Später verkehrten täglich zwei Züge in beiden Richtungen (Quelle: Ruppin).

Die Fahrt dauerte 3½ Stunden, Haltepunkte waren in Jaffa, Led, Ramle, Sedsched, Der

Aban, Bittir und Jerusalem. Gegen Ende des Jahres 1914 wurde der gesamte öffentliche Verkehr wegen des drohenden Mangels an Feuerung und Schmiermitteln eingestellt, und die osmanische Regierung verstaatlichte die Linie. Zwecks weiteren Ausbaus des sogenannten „ägyptischen Abzweigs“ (Strecke von Afule in Richtung Süden) wurde der Gleiskörper von Jaffa bis Led abgebaut, um Material zu gewinnen.

### Das Bahnpostamt und seine Stempel

Der Grund für die Einrichtung des Bahnpostamtes, das dem Direktor der türkischen Post in Jerusalem, Amin Effendi (Elia Honig) unterstellt wurde, war, eine schnellere Abfertigung der Postabgänge zu erreichen. Spät

aufgelieferte Sendungen konnten nun unterwegs sortiert und bearbeitet werden. In den ersten Wochen kamen keine eigenen Stempel zur Verwendung. Sendungen aus dieser (ersten) stempellosen Periode sind daran zu erkennen, dass die Entwertung der Frankatur erst am Zielbahnhof (Jaffa) erfolgte, die Absenderangabe aber „Jerusalem“ lautet.

### Die Staatsbahn

Als Nebenlinie der Hedschasbahn wurde seit 1904 der Bau einer Zugverbindung von Haifa aus betrieben. Es folgte der Ausbau des Bahnnetzes in weiteren Abschnitten zur Erschließung des Südens und des Landesinneren. Durch die Ereignisse des Ersten Weltkriegs wurde diese Entwicklung beschleunigt. Die Finanzierung der Hedschasbahn-Strecken in Syrien, Palästina und West-Arabien erfolgte aus freiwilligen Spenden und durch Einnahmen mittels Steuermarken, die auch auf Postbegleitpapieren, entwertet durch Poststempel, verwendet wurden.

Nach Fertigstellung der Teilstrecken durch Oberingenieur Meißner Pascha wurde der Anschluss nach Damaskus hergestellt. Anfangs verkehrten die Züge dreimal wöchentlich, und zwar montags, mittwochs und samstags. Die Gegenzüge fuhren sonntags, dienstags und donnerstags. Ab 1913 gab es täglich einen Zug in beiden Richtungen.

### Die Poststationen im Sinai

Eine der Voraussetzungen für die von Dschemal Pascha geplante wirtschaftliche Entwicklung der Wüste und Kolonisierung der etwa 20.000 bis 30.000 auf Sinai lebenden Beduinen (Nomaden) war die ausreichende Versorgung der gesamten zur landwirtschaftlichen Nutzung und Viehhaltung geeigneten Gebiete mit Trink- und Nutzwasser. In türkischem Auftrag begann im März 1915 die erste deutsche Bohrexpedition mit ihrer Arbeit, die ab September 1915

durch eine Wüschelruten-Expedition unterstützt wurde. Beide zusammen bildeten so den Stamm des Wassererschließungsbataillons, dessen Aufgabe es war, bestehende Brunnen auszubauen, Staustufen zu errichten, Quellen zu fassen, Reservoirs anzulegen und weitere Wasservorräte zu erschließen. Im Jahre 1916 erfolgte dann eine Vereinigung des Bataillons mit dem Bohrsonderkommando unter Baurat Dr. Schumacher aus Haifa.

Nach und nach wurden die Etappenstraßen mit artesischen Brunnen, teilweise in Abständen von zwanzig Kilometern, versehen, deren Tiefe 40 bis 100 Meter



Musizierende Beduinen (oben) und Brief der türkischen Post aus Jerusalem mit Zensurstempel.

betrug. Die Wasserförderung erfolgte durch Motorpumpen. Sie speisten riesige Betonwannen, die zur Versorgung mehrerer Tausend Kamele reichten. Zum Schutz vor Überfällen durch englische Reitertruppen und vor feindlichen Beduinen waren alle Etappen- und Wasserversorgungsstationen von Schutzgräben und Stacheldrahtsperrungen umgeben, die von Tausenden von Zwangsverpflichteten, in Arbeiterbataillone zusammengefasst, angelegt wurden. Die alten Karawanenwege baute man zu teilweise sechs Meter breiten Straßen aus, auf denen Kraftfahrzeuge eine Stundengeschwindigkeit von bis zu 70 km erreichten. Es wurden Schmalspurbahnen verlegt und Telegrafleitungen gezogen.

Seit Frühjahr 1915 gehörte die gesamte Sinai-Halbinsel als neuer Regierungsbezirk zur Provinz Jerusalem und wurde von einem Landrat mit Sitz in Kala'at-en-Nachal (Festung Dattelpalme) verwaltet. Ein Jahr danach kamen ältere Freimarken in den Wertstufen zu 5, 10, 20 Para, 1 und 5 Piaster mit rotem und schwarzem Aufdruck TUR-U-SINA in Arabisch zur Ausgabe. Etwa gleichzeitig bereitete man eine aus sechs Werten bestehende Sonderserie vor, die bei der Wiener Staatsdruckerei am Rennweg 3 im Steindruck hergestellt wurde, aber wegen der Eroberung des Heiligen Landes durch England und seine Kolonialtruppen nicht mehr an die Postschalter gelangte.

### Darstellung der Feldpost

Zur postalischen Versorgung der Truppen im Felde, insbesondere in den menschenleeren Steppengebieten ohne jegliche Zivilisation, wurde ein besonderer Postdienst „*šachra postassi*“ (=Wüstenpost) geschaffen, der seiner Art nach dem als Feldpost bekannten Dienst entspricht. Amtliche Stellen sowie Truppenangehörige bis zum Feldwebel hatten für Inlandsendungen Portofreiheit. Höhere Dienstgrade mussten jedoch die volle Postgebühr entrichten. Dieser Feldpostdienst stand zu den normalen Portosätzen auch Zivilpersonen zur Verfügung.

Die Leitung aller Feldpostämter erfolgte von Istanbul aus durch eine Generalfeldpostdirektion, die die notwendigen Briefmarken von der zivilen Oberpostdirektion besorgte und an ihre Feldpostämter weiterleitete. Aus den verschiedensten Gründen (Kampfhandlungen, Unwetter) war die regelmäßige Versorgung mit Marken teilweise nicht gewährleistet und blieb manchmal auch ganz aus. In solchen Fällen half man sich kurzerhand beim nächsten zivilen Postamt mit Briefmarken aus oder gab vereinzelt eigene Provisorien (Gaza, Tul Karem, Beni Sa'ab) heraus. Die Feldpostämter waren auch mit eigenen Stempeln ausgestattet und den Divisionen, Armeekorps, Armeen, Heeresgruppen, Expeditionskorps, Festungs- und Etappenkommandanturen zugeordnet. Sie hatten ihren Sitz beim jeweiligen Stab.

Die Postverbindungen zu und von den Bataillonen und Kompanien besorgten vereidigte Beauftragte (*mütemed*); ihnen standen in weitläufigen Steppengebieten besondere Reitkamele (*hedschin*) zur Verfügung. Diese „Postläufer“ hatten weder Markenvorräte noch Stempel. Sie kassierten die Gelder für portopflichtige Sendungen und frankierten dann die Post beim nächstgelegenen Amt, das dann auch die aufgelierten Stücke stempelte.

Viele Feldpoststationen tauschten im Krieg aus Gründen der Tarnung mit anderen ihre Feldpoststempel aus, wie dies ja auch bei der Deutschen Feldpost im Jahre 1917 geschah. Verständlicherweise entstand so ein heilloses Durcheinander, was zu Fehlleitungen und vielen Verlusten an Sendungen führte.

Eine zuverlässige Aussage über den Herkunftsort eines Beleges ist allein anhand der Feldpostnummer im Aufgabe-Stempel nicht zu machen, weil

- 1) die Ämter je nach militärischer Lage ihren Standort wechselten,
- 2) eine Neuverteilung der Stempel erfolgte und
- 3) weitere Nummern fortlaufend an neue Formationen vergeben wurden.

Diese Praxis erschwerte uns heute die richtige Beurteilung von osmanischen Feldpoststücken außerordentlich. Die eindeutige Feststellung, ob ein Beleg aus unserem geografischen Interessengebiet stammt, ist also nur dann verlässlich zu treffen, wenn dazu neben dem Aufgabestempel auch die Absenderangabe daraufhin geprüft werden kann, ob die betreffende Einheit des Absenders zu dem jeweiligen Zeitpunkt auch tatsächlich in Palästina operierte. Kenntnisse der Truppenbewegungen der osmanischen Armee bis 1918 sind zur Belegbeurteilung daher unerlässlich (...)



Brief an den Major Welsch in 8. französischen Armeekorps in Jerusalem.