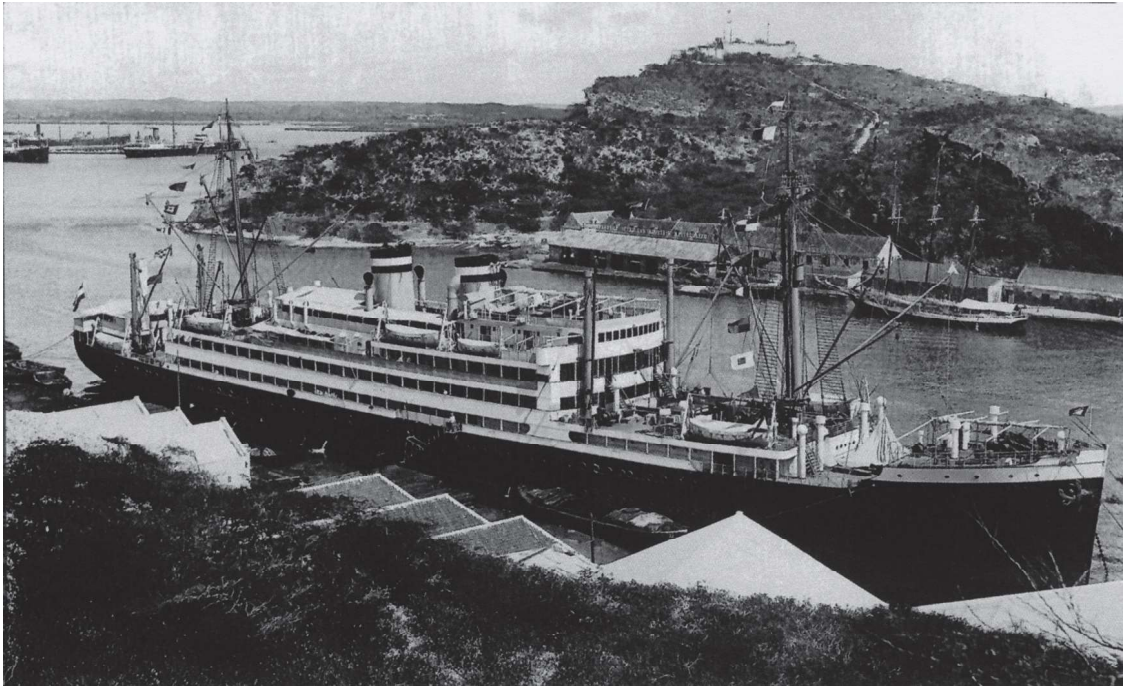


Die Behandlung der Post auf den Hapag-Passagiermotorschiffen CARIBIA, CORDILLERA, MAGDALENA (IBERIA) und ORINOCO auf der Linie von Hamburg nach Westindien von 1929-1939

Fortsetzung und Schluss des Berichtes im R. 160/Seiten 8506 ff

MS MAGDALENA



*MS MAGDALENA auf ihrer Jungferreise in Curaçao
(Foto: Sammlung Arnold Kludas)*

Das MAGDALENA wurde 1928 auf der Werft F. Schichau, Danzig, unter der Baunummer: 1199 erbaut.

Technische Daten: 9.779 BRT / 147,50 m lang / 18,54 m breit / 2 Schrauben / 15 Knoten / Passagiere: 123 (179) (I. Klasse) in 73 Kabinen, 102 in der II. Klasse in 32 Kabinen und 100 in der III. Klasse in 30 Kabinen / 175 Mann Besatzung.

Kiellegung als RIO MAGDALENA / 23.8.1928 Stapellauf / 14.12.1928 Ablieferung / 29.12.1928 Jungferreise Hamburg-Port Limon / 8.2.1934 weil die Schiffsleitung die Leuchtfeuer von Punt Kanon und Willemstad verwechselt und außerdem den Abstand zum Feuer von Klein-Curaçao überschätzt, läuft das Schiff in der morgendlichen Dunkelheit zu dicht unter Land. Als dann noch ein Ausweichmanöver nötig wird, gerät die MAGDALENA vor der Südspitze von Klein-Curaçao auf Grund und ist mit Maschinenmanövern nicht mehr abzubringen. Leichter und Schlepper werden aus Curaçao angefordert, und der Schlepper NEPTUNUS macht zwei erfolglose Abschleppversuche / 9.2.1934, die Passagiere werden mit der NEPTUNUS nach Curaçao gebracht, Post und Gepäck folgen mit einem Leichter, es

wird mit dem Löschen der Ladung in Leichter begonnen / 10.2.1934, das niederländische Kanonenboot JOHAN MAURITS VAN NASSAU und die ALEMANIA der Hapag beteiligen sich an Abschleppversuchen / 11.2.1934, auch die CORDILLERA der Hapag beteiligt sich an weiteren vergeblichen Abschleppversuchen. Jetzt wird die Bergungsfirma Killerig aus Jamaica eingeschaltet / Die Hamburger Bugsier-Reederei beordert ihren in Horta liegenden Bergungsschlepper SEEFALKE nach der Unglücksstelle, wo er am 20.2. eintrifft / 1.3.1934 Die Hilfe der SEEFALKE wird von der MAGDALENA angenommen / 28.5.1934 Nach schwierigen Vorbereitungen und weiteren vergeblichen Versuchen gelingt es, das schwerbeschädigte Schiff freizuschleppen / 16.6.1934 Nach einer Notreparatur in Caracasbay tritt die MAGDALENA in Begleitung der SEEFALKE die Heimreise nach Hamburg an / 3.7.1934 Festmachen bei Blohm & Voss in Hamburg, wo der Liner ein neues Vorschiff erhält und umgebaut wird / 28.1.1935 als IBERIA wieder in Dienst gestellt.



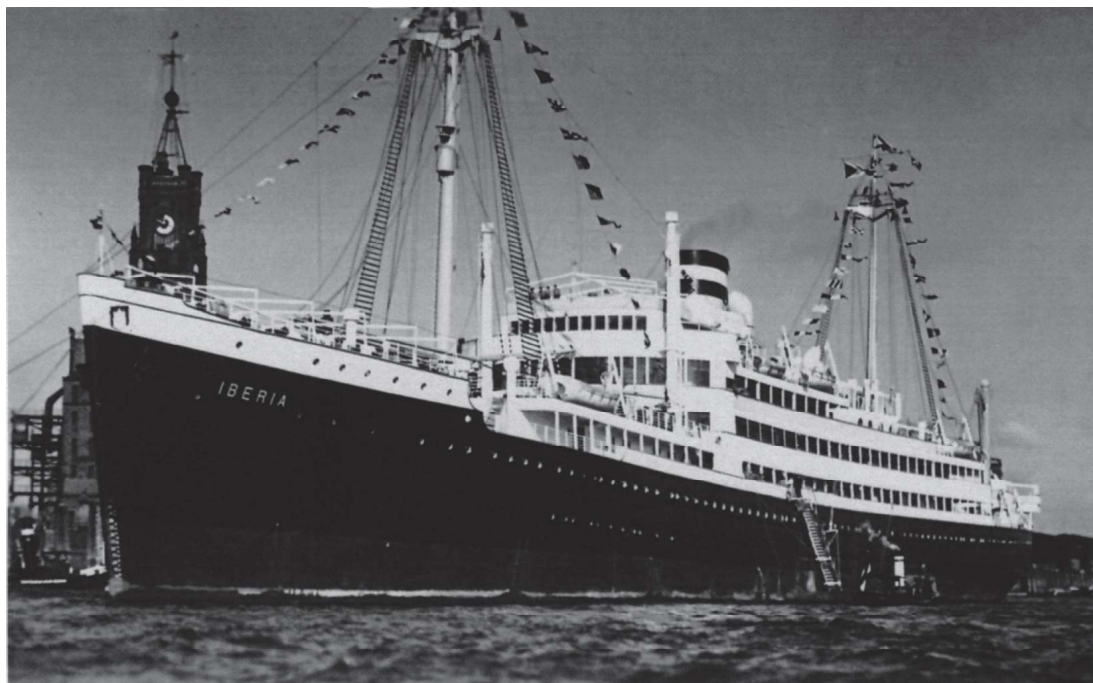
Brief nach Medellín, Columbien, aufgegeben an Bord des MS MAGDALENA, die deutsche Frankatur mit dem Rechteckstempel des Bordpostamtes entwertet am 10.MRZ.1929. Der Brief wurde in Trinidad, Jamaica, von Bord gegeben und dort mit dem roten Paquebot-Stempel gestempelt. Der Brief erreichte den Empfänger am 20.3.1929.

Hamburg-Amerika Linie
M. S. „Magdalena“
14. JAN. 1929

Rechteckstempel des MS MAGDALENA

Der Rechteckstempel des MS MAGDALENA ist bislang vom Januar 1929 bis 1932 nachgewiesen und kommt selten vor. Weitere Stempel lagen bislang nicht vor und wir würden uns über Nachmeldungen freuen.

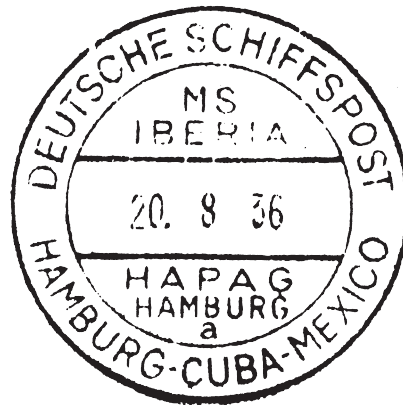
MS IBERIA (ex MAGDALENA)



MS IBERIA (ex MAGDALENA) im Hamburger Hafen

Nach der Reparatur und Umbau der ehemaligen MAGDALENA wurde das umgetaufte Schiff am 28.1.1935 als IBERIA wieder in Dienst gestellt. Jetzt 9.829 BRT / 153,85 m lang / Passagiere: 108 (158) in 63 Kabinen der I. Klasse, 80 in der II. Klasse in 28 Kabinen und 110 in 30 Kabinen in der III. Klasse / 2.2.1935 erste Reise nach dem Umbau / 17.6.1940 Wohnschiff der Kriegsmarine für U-Boot-Besatzungen in Gotenhafen / 30.1.1945 3.900 Flüchtlinge und Soldaten von Danzig nach Eckernförde evakuiert, danach als Wohnschiff in Kiel stationiert / 5.1945 britische Kriegsbeute / 21.6.1945 Wohn- und Klubschiff für britische Seeleute in Hamburg / 18.2.1946 als POBEDA (POBYEDA) für die Black Sea Shipping Co., Odessa / 15.4.1947 im Odessa-Batumi-Dienst / 8.1948 auf einer Reise New York-Batumi mit einer großen Zahl heimkehrender Armenier durch einen Brand schwer beschädigt, der zahlreiche Todesopfer fordert / 14.10.1950-12.5.1952 bei der Mathias-Thesen-

Werft in Wismar repariert. Nach Umbau Passagiere: 56 I., 130 II. und 218 in der III. Klasse, 600 Deckspassagiere / Ab 1955 zunehmend für Kreuzfahrten im Mittelmeer und im Schwarzen Meer, aber auch in der Ostsee eingesetzt / 1977 aufgelegt / 27.1.1978 zum Abwracken nach Gadani Beach, Pakistan, verkauft.

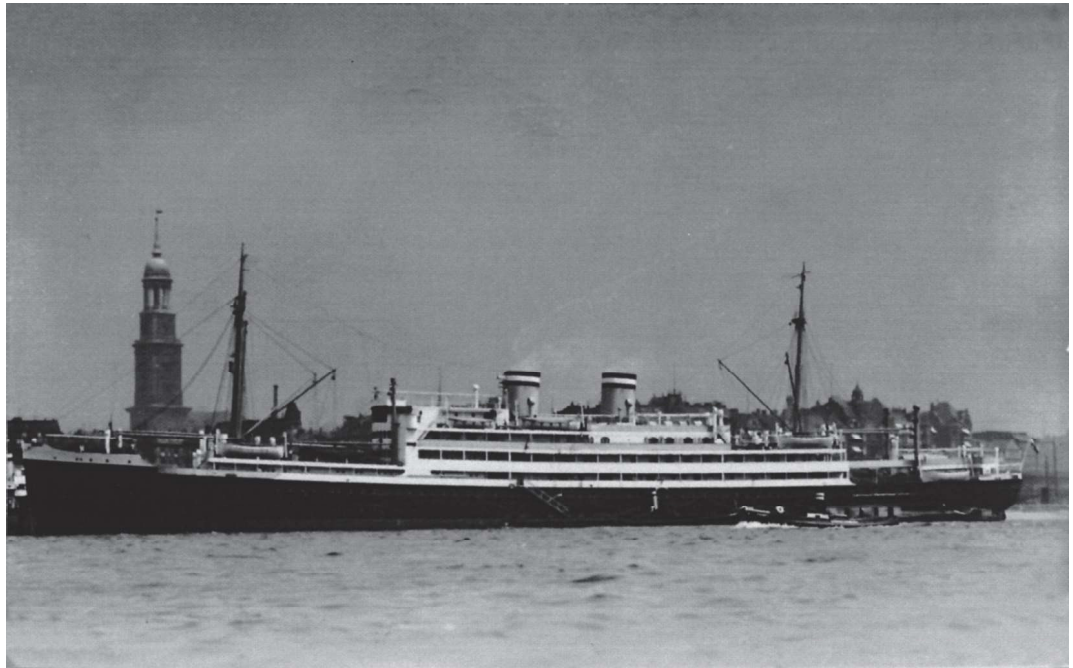


Stempel 147



Brief nach Needles, USA, frankiert mit einer 4 c-Freimarke von Cuba. Der Brief wurde dem MS IBERIA zur Beförderung übergeben. Das Bordpostamt entwertete die Frankatur mit seinem Schiffspoststempel „147“ am 16.3.1939 und stempelte zusätzlich den Wappenstempel „HAMBURG-AMERIKA LINIE / M.S.Iberia (falsches „I“)“ als Nachweis der Bordaufgabe. Die IBERIA verwendete den Schiffspoststempel „147“ vom 26.8.1936-2.9.1939 (siehe auch im Handbuch III/Seite 65/2002 für die Linie Hamburg-Mexico).

MS ORINOCO



MS ORINOCO im Hamburger Hafen (Hapag-Foto)

Das MS ORINOCO wurde 1928 auf der Werft des Bremer Vulkan, Vegesack, unter der Baunummer 668 erbaut.

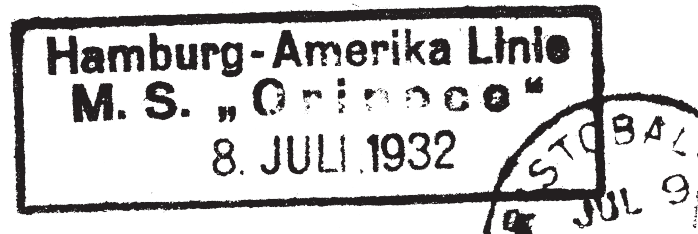
Technische Daten: 9.660 BRT / 147,50 m lang / 18,57 m breit / 2 Schrauben / 15 Knoten / Passagiere: 123 (181) I. Klasse in 73 Kabinen, 102 II. Klasse in 32 Kabinen / 106 III. Klasse in 30 Kabinen / 175 Mann Besatzung.

Kiellegung als RIO ORINOCO / 7.2.1928 Stapellauf / 15.4.1928 Ablieferung / 21.4.1928 Jungfernfahrt Hamburg-Port Limon / 18.7.-13.8.1929 große Nordlandkreuzfahrt ab Hamburg / 25.8.1939 in Tampico eingelaufen, nach Kriegsbeginn aufgelegt / 1.4.1941 von der mexikanischen Regierung beschlagnahmt / als PUEBLO, für die Cia. Mexicana de Nav., Tampico in Dienst / 1941 der US Maritime Commission zur Verfügung gestellt / 1942 in Charter an die US War Shipping Administration / 15.11.1942 als US Army-Transporter in Dienst / 02-05.1943 Reparaturen in San Francisco, dann im Pazifik eingesetzt / 12.1943-1.1945 Reparatur der Motorenanlage / 6.6.1946 an Mexiko zurückgegeben / 17.1.1947 umbenannt in OLYMPIA / 1947 nach Buenos Aires und als JUAN DE GARAY in Dienst / 1961 nach Panama verkauft / 31.3.1961 in Barcelona aufgelegt / 20.11.1962 zum Abwracken in Castellon.

Die Fahrten der IBERIA und der ORINOCO waren Rundreisen in die Karibik und Mexiko, ausgehend von Hamburg über Antwerpen, Southampton, Cherbourg, La Coruña, Vigo, Lissabon, Havanna (Kuba), Veracruz (Mexiko), Havanna, Lissabon,

Vigo, La Coruña, Southampton, Boulogne nach Hamburg. Eine Rundreise dauerte ca. 56 Tage.

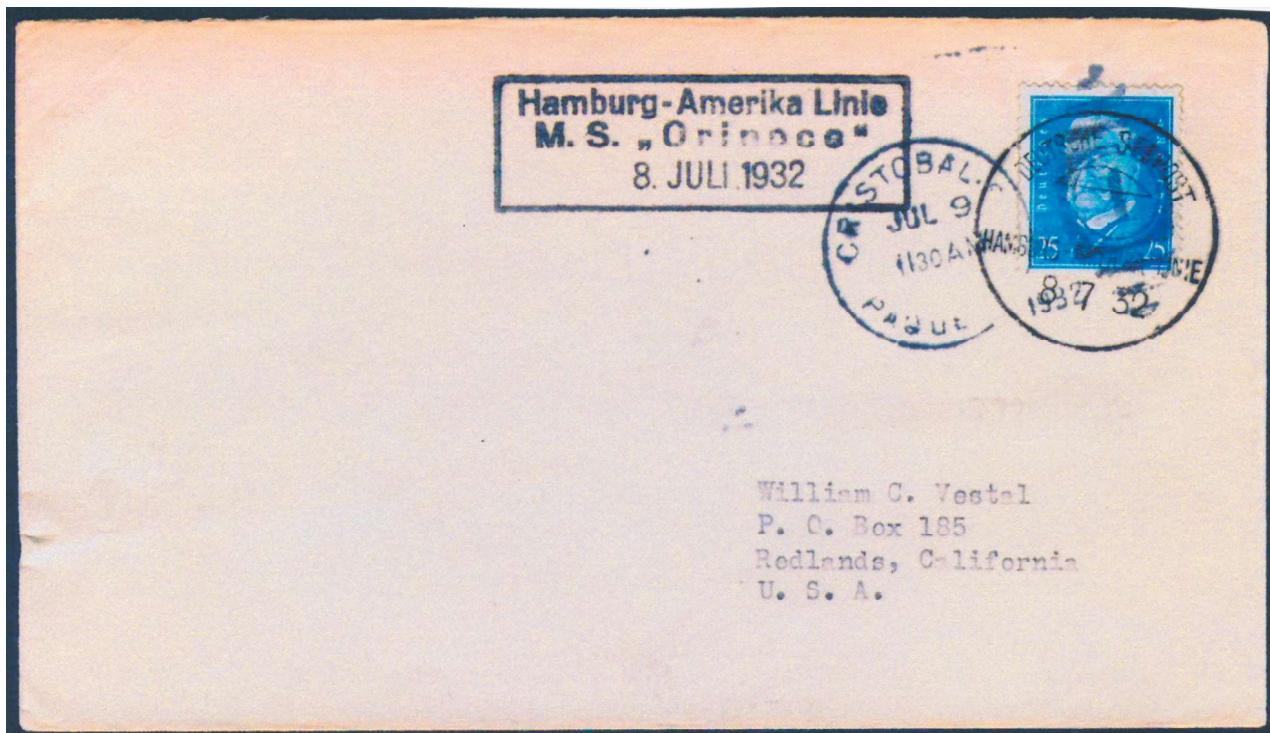
Das Bordpostamt des MS ORINOCO verwendete drei verschiedene Stempel, die nachfolgend abgebildet und beschrieben werden.



Rechteckstempel des MS ORINOCO



Brief nach Birmingham, aufgegeben beim Zahlmeister des MS ORINOCO, die deutsche Frankatur entwertet mit dem Rechteckstempel „Hamburg-Amerika Linie / M.S. „Orinoco“ / 21.OKT.1928“. Dieser Stempel ist vom Mai 1928 – 1933 nachgewiesen und kommt auch zusammen mit dem aptierten Seepoststempel der Hamburg-Amerika-Linie vor.

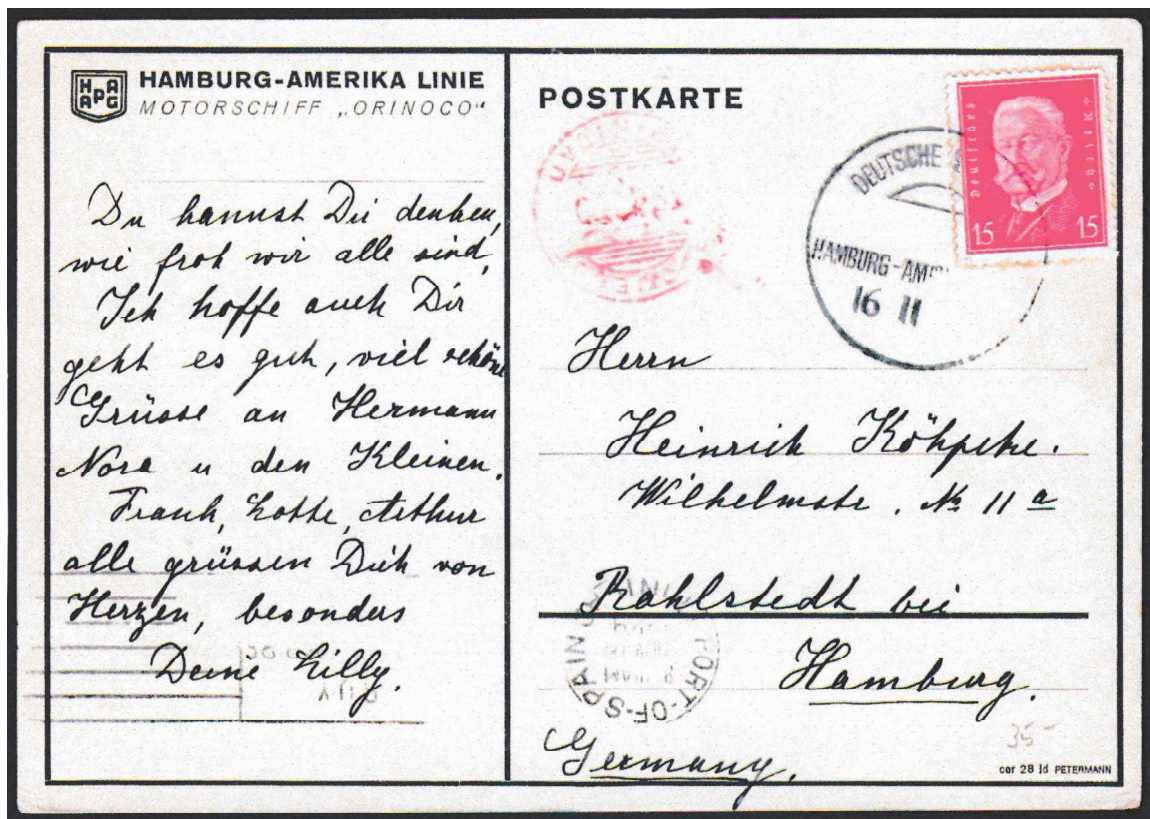


Brief nach Redlands, Californien, USA, die Frankatur entwertet mit dem aptierten Seepoststempel (Stempel 200 – Type II) der Hamburg-Amerika Linie am 8.7.1932, zusätzlich mit dem Rechteckstempel des Postbüros unter dem gleichen Tag gestempelt. Der Brief wurde am 9.7.1932 in Christobal von Bord gegeben, dokumentiert durch den Paquebotstempel des dortigen Postamtes. Der Brief zeigt schön die gleichzeitige Verwendung des Rechteckstempel vom MS ORINOCO und dem aptierten Einkreistempel.



Stempel 200 – Type II

Der aptierte Seepoststempel „200 – Type II“ konnte bislang von Anfang 1929 bis Ende 1935 nachgewiesen werden, bis 1933 auch gelegentlich zusammen mit dem Rechteckstempel. Der Stempel „200 – Type II“ wurde überflüssig durch den Normstempel „148“ für das Bordpostamt des MS ORINOCO am 18.9.1936.

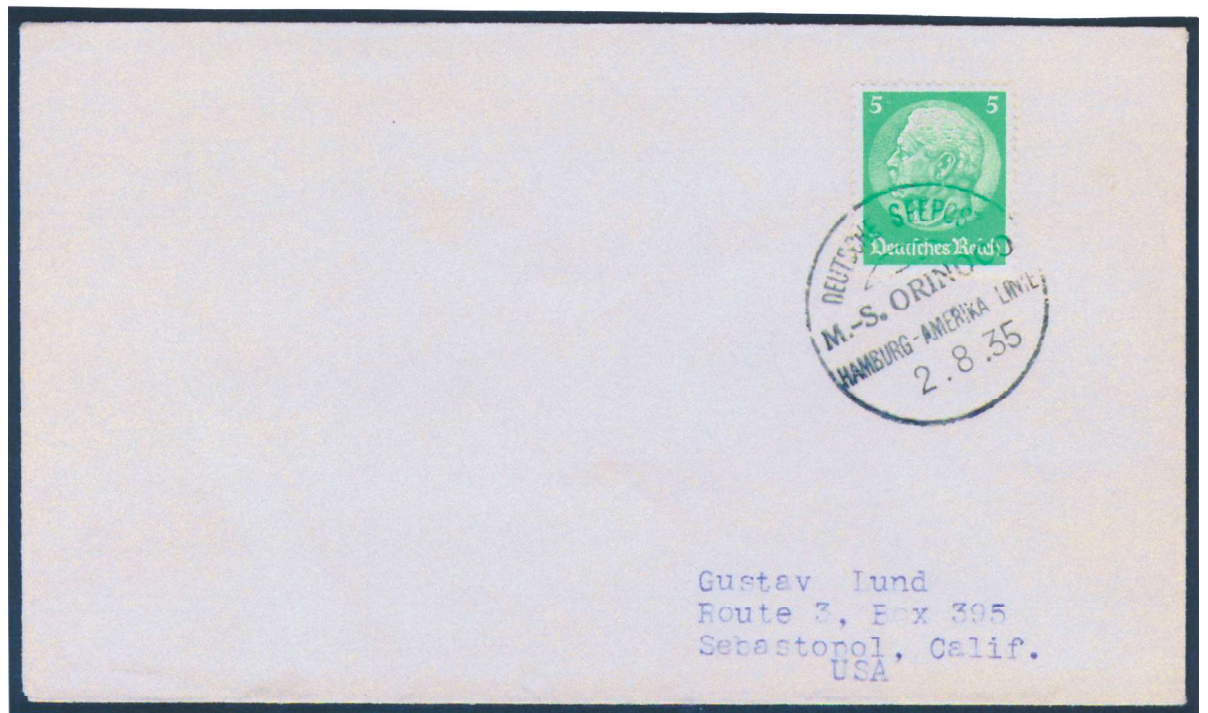


Postkarte nach Rahlstedt bei Hamburg, aufgegeben am 16.11.1929 beim Bordpostamt des ausreisenden MS ORINOCO auf einer Fahrt in die Karibik. Die deutsche Frankatur zu 15 Pfg. entwertet mit dem aptierten Seepoststempel „200 – Type II“. Die Karte wurde in Port of Spain von Bord gegeben, dokumentiert durch den Durchgangsstempel vom 18.11.1929. Ein sehr schöner Beleg mit dem Stempel „200 – Type II“.



Stempel 200 – Type II mit zusätzlichem Eindruck „M.-S. ORINOCO“

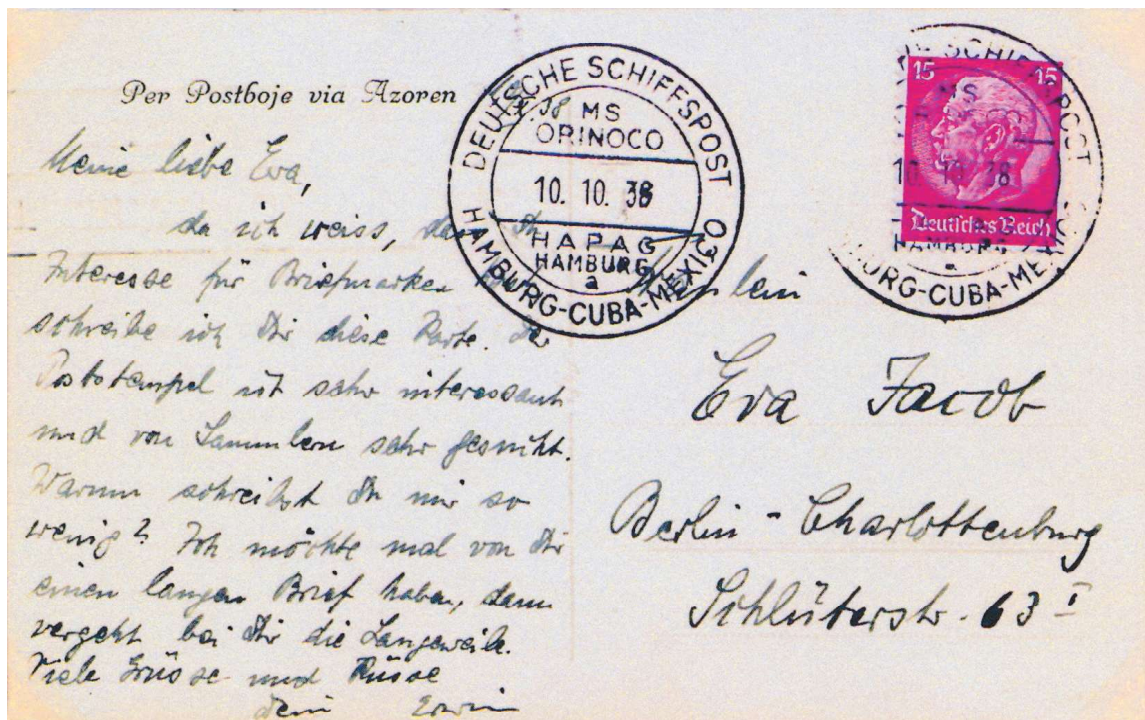
Von 1935 – 1936 integrierte der Zahlmeister in den aptierten Stempel „200 – Type II“ zusätzlich seinen Schiffsnamen „M.-S. ORINOCO“, wohl mit Bleiletttern der Borddruckerei. Die OPD Hamburg notierte in ihrem Stempel-Ablieferungsbuch Nr. 14 mit dieser Stempel-Kombination zwei Fahrten vom 18.5. - 4.10.1935 und 7.11.1935 – 17.9.1936. Es kommen aber auch frühere Verwendungen aus dem Januar 1935 vor. Bitte melden Sie mir Ihre Belege mit anderen Daten per Mail oder Kopie.



Zwei Belege, aufgegeben beim Bordpostamt des MS ORINOCO, jeweils gestempelt mit dem aptierten Seepoststempel Hamburg-Amerika Linie (200 – Type II) und dem Zusatz „M.-S. ORINOCO“ im Stempel. Oben: sehr schöne Postkarte vom 24.1.1935 und unten eine Drucksachenbrief an den US-Sammler Gustav Lund.



Stempel 148



Postkarte nach Berlin-Charlottenburg, aufgegeben beim Bordpostamt des MS ORINOCO, die Frankatur entwertet mit dem Schiffspost-Normstempel mit der Routenangabe HAMBURG-CUBA-MEXICO unter dem 10.10.1938. Die Karte wurde von der rückreisenden ORINOCO beim Passieren der Azoren mittels Postboje von Bord gegeben. Ein sehr schöner Beleg mit diesem Stempel „148“, der vom 18.9.1936 bis zum Kriegsausbruch 1939 verwendet wurde. (Siehe auch im Handbuch III – „Deutsche See- und Schiffspost 1886-1945“, Seiten Hamburg-Mexico 66 ff).



Brief nach Le Pouliquen, Frankreich, aufgegeben an Bord des MS ORINOCO. Die französische Frankatur wurde mit dem Schiffspoststempel „148“ unter dem 4.10.1938 entwertet. Beim Eingang in Le Pouliquen erhob die französische Post ein Nachporto in Höhe von 53 Centimes. Ein außergewöhnlicher Bedarfsbeleg mit den Schiffspoststempel „148“.

Damit ist meine Berichterstattung über die 4 (5) Hapag-Schiffe abgeschlossen und ich hoffe auf viele Nachmeldungen, damit wir noch weiter berichten können. Da es noch weitere Dampferverbindungen nach Mittelamerika gab, werden wir diese nach und nach in Einzelberichten vorstellen.

Friedrich Steinmeyer

Quellen:

Akten der OPD Hamburg
 Eigene Aufzeichnungen
 Belege aus den Sammlungen von
 A. Babochkin, Moskau
 Bernd Essler, Düren
 Heinz Evers, Bremen †
 Diverse Geschäftsberichte der Hapag
 „Die Geschichte der Hapag Schiffe“, Band I, II und III von Arnold Kludas