



Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.

Internationale Vereinigung von Postgeschichtlern und Philatelisten im BDPh.

Rundbrief Nr. 452

Dezember 2001



Deutsches Reich 1872, Kleiner Brustschild 1 Kr. in wertstufengleicher Mischfrankatur mit 1 Kr. großer Schild zusammen mit 3 Kr. und 9 Kr. auf Reco-Brief von Frankfurt nach Köln

Seit fast 90 Jahren Ihr Partner
für klassische Philatelie und Postgeschichte

Gegründet 1913

HEINRICH KÖHLER
Auktionshaus GmbH & Co. KG
Wilhelmstr. 48 · D-65183 Wiesbaden
Tel. 06 11-39381 · Fax 39384
<http://www.heinrich-koehler.de>
e-mail: auction@heinrich-koehler.de

HEINRICH KÖHLER

*Deutschlands
Ältestes Briefmarkenauktionshaus*



Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.

Inhaltsverzeichnis (DASV-Rundbrief Nr. 452, Dezember 2001)

Seite

Heinz Ohler	Grußwort des Präsidenten	255
Heinrich Conzelmann / Friedrich Meyer	Die Entwicklung der Schiffspost über Bremen bis in die ersten Jahre nach Abschluß des Postabkommens zwischen Bremen und den USA	257
Ingo von Garnier	Nach Frankreich über England	288
	DASV-Briefkasten	297
	DASV-Expertengremium	300
	Aus den Arbeitsgemeinschaften	302
	Fachpresse - Fachzeitschriften	303
	Buchbesprechungen	305
	Mitteilungen des DASV-Vorstandes	309

Beilage „Postgeschichte und Altbriefkunde“ - Heft 147 / Dezember 2001

Horst Diederichs

Das Postwesen im Innviertel zwischen 1779 und 1810

Anlage 1 zu dem Beitrag „Der Zerfall des kaiserlichen Reichspostregals in den Jahren 1792
bis 1806 etc.“

Liebe Freunde im
Deutschen Altbriefsammler-Verein,

unser Festabend anlässlich unseres 60. Jubiläums im Rahmen unseres Herbsttreffens 2001 war ausgesprochen gelungen. Der schöne Festsaal Esquire im Novotel in Sindelfingen war bis auf den letzten Platz mit profilierten Gästen und treuen DASV-Mitgliedern gefüllt. Und dieses Bild einer postgeschichtlich geprägten Herrengesellschaft wurde bestens von dem gut gekleideten, wohl gelaunten und hübsch anzusehenden Damenflor geschmückt. Da musste einfach blendende Stimmung aufkommen.

Bedauerlich nur, dass der am 6. Oktober beim Bundestag in Bad Dürkheim gewählte neue Präsident des Bundes Deutscher Philatelisten, Dieter Hartig, seine Teilnahme kurzfristig hatte absagen müssen. Anwesend waren aber die Vertreter der mit uns eng verbundenen und befreundeten Verbände und Vereine, wie z.B. Kurt Kimmel, Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Postgeschichte, Albert Fillinger, Präsident der Association Philatelique Mulhousienne, Dr. Hadmar Fresacher, Vorsitzender des Kärntner Philatelistenclubs, Professor Barrie Jay, in Vertretung von Rod Moreton, Präsident der Postal History Society, Wolfgang Bauer, Präsident des Berliner Philatelisten-Klubs von 1888 e.V. und Friedrich Nölke, der Rainer Lütgens, Präsident des Briefmarken-Clubs Hannover von 1886 e.V. vertrat.

Auch unser Mitglied August Wahn, Manager der Internationalen Briefmarkenbörse Sindelfingen, besuchte erstmals unseren DASV-Abend und führte gleich seinen designierten Nachfolger ab 2003, und unser neuestes Mitglied, Bernward Schubert, ein. Grußbotschaften erhielten wir aus dem Elsaß von Jean Pierre Bournique, Präsident der Association des Specialistes en Marque Postales et Obliteration d'Alsace-Lorraine, aus den USA von Harold E. Peter, Präsident der German Philatelic Society und aus Quickborn von Dieter Hüweler, 1. Vorsitzender des Verbandes Philatelistischer Arbeitsgemeinschaften. Sie alle wünschen dem Deutschen Altbriefsammler-Verein weiterhin viel Erfolg bei seiner hervorragenden Arbeit für die Postgeschichte.

Und Arbeit für den Vorstand des DASV in diesem Sinne wird es in Zukunft reichlich geben. August Wahn konfrontierte nämlich den DASV mit der Bitte, den postgeschichtlichen Teil der Internationalen Briefmarkenbörse Sindelfingen, d.h. die Internationale Postgeschichtliche Ausstellung (IPA) nebst dem postgeschichtlichen Symposium, in enger Zusammenarbeit mit Bernward Schubert ab 2003 zu organisieren. In unserer Vorstandssitzung am 27. Oktober wurde einstimmig beschlossen, dem Wunsche August Wahns zu entsprechen. Der Grund hierfür ist klar: die personelle Besetzung der postgeschichtlichen Tage von Sindelfingen - ob Aussteller, Gewinner von Posthörnern, Juroren oder Referenten im Symposium - erfolgte schon immer überwiegend durch DASVer. Eine komplette Übernahme der Organisation erscheint daher logisch und konsequent. 6 Vorstandsmitglieder haben sich spontan bereit erklärt, an diesem Projekt tatkräftig mitzuwirken. In einer ersten Sitzung noch am selben Tag wurden von diesem Komitee die Weichen für August Wahns 20. Jubiläum im kommenden Jahr gestellt. So kann heute bereits festgehalten werden, dass die Internationale Briefmarkenbörse Sindelfingen im Jahr 2002 mit einem postgeschichtlichen Symposium und einer postgeschichtlichen Jubiläumsausstellung aufwarten wird. Mehr denn je wird sich für uns Postgeschichtler im nächsten Jahr die Reise nach Sindelfingen lohnen. Nicht unerwähnt sollte in diesem Zusammenhang bleiben, dass sich die Arbeitsgemeinschaft Thurn und Taxis mit einem Salon „150 Jahre Thurn und Taxis Briefmarken“ in Sindelfingen präsentieren wird.

Mit diesen schönen Zielvorstellungen verabschiede ich mich für dieses Jahr von Ihnen allen, aber nicht bevor meine Frau und ich Ihnen eine gesegnete Advents- und Weihnachtszeit und für das Jahr 2002 gute Gesundheit, Zufriedenheit und weiterhin viel Freude an der Philatelie und Postgeschichte gewünscht haben.



Handwritten signature: J. Wahn

Vorankündigung

Das Frühjahrstreffen des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. findet im kommenden Jahr

vom **26. – 28. April 2001**
im Benediktinerkloster Neresheim

statt. Neresheim liegt östlich der A 7 zwischen Aalen und Heidenheim und ist über die Autobahnausfahrt **Aalen/Süd, Neresheim** leicht zu erreichen. Das Kloster, einst kultureller Mittelpunkt des Härtsfeldes, befindet sich auf einem Hügel über der Stadt und ist bereits aus der Ferne zu sehen. Kostenlose Parkplätze sind in reichlichem Maße vorhanden.

Die Abteikirche ist das letzte Werk Balthasar Neumanns und gehört zu den bedeutendsten Barockbauten Europas.

Das vorläufige Programm:

Freitag, 26.4.2002 19.30 Uhr Begrüßungsabend mit einem kalten Buffet, zu dem das Ehepaar Renate und Christian Springer einen beträchtlichen Zuschuß gespendet hat.

Das Einführungsreferat übernimmt unser Mitglied Erwin Probst aus Regensburg, denn schließlich war ja Neresheim seit dem Regensburger Reichsdeputationshauptschluß 1803 Taxisscher Besitz

Samstag, 27.4.2002

10.00 Uhr Mitgliederversammlung
12.30 Uhr Gemeinsames Mittagessen
14.30 Uhr Vortrag von Frau Renate Springer
15.30 Uhr Kaffeepause mit Teilchen (Gebäck)
16.30 Uhr Briefvorlagen (1 Stunde), Moderation: Dr. Klaus Meyer
19.00 Uhr Festabend im Restaurant - ab 22.00 Uhr im Klosterkeller mit „open end“

Sonntag, 28.4.2002 10.00 Uhr Hochamt in der Klosterkirche, anschließend Kirchenführung mit Festsaal. Ende gegen 12.30 Uhr. Wer dann noch im Kloster das Mittagessen einnehmen möchte, trägt sich in eine vorbereitete Liste ein.

Das **Damenprogramm** sieht vormittags den Besuch der Limensthermen (herrliches Schwimmbad) vor, dazu alternativ einen Altstadtbummel durch Aalen oder den Besuch des Römer-Museums.

Nachmittags Fahrt zum Fürstlich Oettingen-Wallerstein'schen Schloß in Wallerstein, Führung durch das Schloß und das Marstallmuseum in der historischen Reitschule. siehe auch Seite 320

Die Entwicklung der Schiffspost über Bremen bis in die ersten Jahre nach Abschluß des Postabkommens zwischen Bremen und den USA von 1847

Teil 1

Einleitung

Die bedeutende Rolle Bremens im 19. Jahrhundert für die Überseepost aus und nach den altdeutschen Staaten ist durch die Fülle des erhaltenen Briefmaterials und eine ganze Reihe von Veröffentlichungen dokumentiert.¹⁻⁵ Nach Abschluß des ersten Postabkommens eines europäischen Landes mit den USA im Jahre 1847 wurde das Stadtpostamt Bremen zur Drehscheibe für die Amerikapost. Die damit verbundenen Stempel und Stempelgruppen gehören zu den beliebtesten und interessantesten deutschen Transitstempeln. Eine Sonderstellung nehmen hierbei die durch Hannover eingeführten Transitstempel „AMERICA ÜBER BREMEN“ mit ihren verschiedenen Verrechnungsbeträgen ein, die lange Zeit fälschlicherweise dem bremischen Stadtpostamt zugeordnet wurden.⁶

Um so erstaunlicher ist es, daß gerade das Stadtpostamt Bremen für die Überseepost in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Meistens wurden Briefe aus Übersee, die durch Segelschiffe in die Hansestadt gelangten, den dort ansässigen fremden Postanstalten Thurn und Taxis und Preußen zur Weiterbeförderung übergeben, die ja eigene Postkurse zu den verschiedenen altdeutschen Staaten unterhielten. Da das Stadtpostamt solche innerdeutschen Verbindungen nicht hatte (Ausnahme: Hamburg und die dahinter liegenden Länder), konnte es von der Überseekorrespondenz kaum profitieren.

Gern hätte Bremen die Abgabe von Schiffsbriefen bei den fremden Postanstalten in Bremen durch Verordnung unterbunden – in Analogie zu Hamburg – oder deren private Beförderung auf oder durch bremisches Gebiet untersagt. Das Problem war aber, daß es entlang der Unterweser zu viele Möglichkeiten gab, eine solche Verfügung zu umgehen – insbesondere, wenn man berücksichtigt, daß Bremen vor 1847 keine eigenen Postverbindungen zu seinen beiden Hafenorten Bremerhaven und Vegesack unterhielt und beide Orte auch keine Posteinrichtungen besaßen. Da die notwendigen Postverbindungen durch hannoversches Gebiet geführt werden mußten, konnte die Lösung des Problems nur in Zusammenarbeit mit Hannover erfolgen. Aber Hannover zeigte wenig Interesse an dem bestehenden, für Hannover vorteilhaften Zustand etwas zu ändern.

Eine umfangreiche, postgeschichtliche Darstellung dazu findet man bei Piefke, „Geschichte der Bremischen Landespost“¹.

Erst durch den Beginn der Verhandlungen zwischen dem Bremer Senat und der amerikanischen Postverwaltung über eine Postdampferlinie zwischen Bremen und New York gelang es dem Bremer Senator Arnold Duckwitz durch eine geschickte Argumentation Bewegung in die festgefahrene Situation zu bringen. Im Jahre 1845 wurde ein Vertrag über den Bau einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover abgeschlossen und im Februar 1846 kam endlich ein Postvertrag mit Hannover zustande, der einerseits für den Bremer

Senat den Weg zum Abkommen mit den USA ebnete und Bremen gleichzeitig eine Verstaatlichung der seewärts eingehenden Schiffspost erlaubte. Auch Hannover hatte erhebliche Vorteile von diesem Abkommen, da es Bremen die Verpflichtung abnahm, alle seewärts einkommende Post an Hannover zu übergeben, wobei lediglich Briefe für Länder mit denen das Stadtpostamt in direktem Postwechsel stand, von dieser Regel ausgenommen waren (Holland, Hamburg und die dahinterliegenden Länder). Bremen hatte Hannover eine solche Zusage gemacht und mußte nun Konflikte mit Thurn und Taxis und Preußen befürchten, da beide Postverwaltungen bisher die Überseepost über Bremen auf ihren eigenen Kursen beförderten und eine Übergabe an Hannover diesen historischen Rechten widersprach.

Der vorliegende Artikel will nun den Übergang von den einfachen Schiffsbriefen, über deren Verstaatlichung bis zum Abkommen mit den USA von 1847 anhand von Briefmaterial und Quellen aus den Staatsarchiven von Hannover und Bremen näher beleuchten.

Insbesondere wird versucht, die Tragweite des Vertrages zwischen Bremen und Hannover von 1846 aufzuzeigen. So stellen Befürchtungen Bremens vor „Weiterungen“ mit Thurn und Taxis bzw. Preussen vor dem Hintergrund des Postvertrages mit Hannover einen zentralen Punkt dar, der sich auch in einer vom Stadtpostamt bemerkenswert zurückhaltend vorgenommenen Taxierung und Stempelung der an Hannover übergebenen Überseebriefe ab Mai 1847 auswirkte. Hierin liegt nun eine Erklärung für die lange Zeit falsche Zuordnung der „AMERICA ÜBER BREMEN“-Stempel zum Bremer Stadtpostamt.

Mit dieser Stempelgruppe werden die bis Bremen angefallenen Porti (Bremer Forderungen) zuerst in Gutegroschen (ggr), später auch in den Währungen der Empfängerländer des Deutsch-Österreichischen-Postvereins, auf den Briefen gekennzeichnet. Sie findet sich **nur** auf der von Bremen an Hannover übergebenen Übersee-Korrespondenz – ein erster Hinweis auf den hannoverschen Ursprung der Stempel.²⁻⁴

Da der bremisch – hannoversche Postvertrag von 1846 bremischerseits nur unvollständig bekanntgemacht wurde und Hannover keinen Anlaß hatte die Einzelheiten – besonders der Übergabemodalitäten der Korrespondenz – zu veröffentlichen, bekommen die verschiedenen hannoverschen Ausführungs-Circulare besondere Bedeutung. Das in diesem Zusammenhang 1987 erstmalig in der Arbeitsgemeinschaft Hannover diskutierte Circular 162 vom 12. Juli 1847 des Hannover Generalpost Directoriums klärt endgültig die Zuordnung dieser Stempelgruppe zum hannoverschen Postamt in Bremen.²

Der Artikel gliedert sich in drei Teile:

1. Die Jahre vor der Verstaatlichung der privaten Schiffsbriefe
2. Der Postvertrag zwischen Bremen und Hannover vom 28. Februar 1846 und die Verstaatlichung der Schiffsbriefe und
3. Das Abkommen zwischen dem Bremer Senat und der amerikanischen Postverwaltung in Washington vom Juni 1847 – die sogenannte „Bremen Mail“

Der innere Zusammenhang der drei Kapitel ergibt sich daraus, daß sowohl die Verstaatlichung der Schiffsbriefe als auch der Abschluß des Postabkommens zwischen Bremen und den USA von der Regelung der Postverhältnisse in Bremerhaven durch den Vertrag mit Hannover von 1846 abhängig waren. Das Interesse des Königreiches Hannover am Abschluß dieses Vertrages lag aber in der Aussicht auf diese direkte Postdampferlinie zwischen Bremerhaven und New York mit ihren großen wirtschaftlichen Vorteilen.

1. Die Jahre vor der Verstaatlichung der privaten Schiffsbriefe

Erst am 10.5.1847 trat, zusammen mit der Eröffnung eines gemeinschaftlich bremisch und hannoverschen Postbüros in Bremerhaven, eine Verordnung in Kraft, die die Behandlung der ein- und ausgehenden Schiffspost für das bremische Staatsgebiet regelte. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Bremen keinen Zugriff auf die per Segelschiff beförderte Korrespondenz. Die Schiffskapitäne, Reeder oder Forwarder konnten die Post nach Belieben bei den verschiedenen in Bremen ansässigen (d.h. auch fremden) Postanstalten aufgeben und ließen sich ihre Mühen, wie z.B. bei der direkten Zustellung an Bremer Adressaten, ohne fest vorgegebene Portosätze vergüten. Auf diese Weise entgingen dem Stadtpostamt Bremen Einnahmen in beträchtlicher Höhe. So lief die direkte Briefaufgabe beim Thurn und Taxis'schen Oberpostamt in Bremen, aber auch die Abgabe der Briefe bei den Postämtern der an der Unterweser gelegenen hannoverschen Postorte Geestendorf, Lehe und Lesum gänzlich am Stadtpostamt Bremen vorbei.

Bereits 1837 wurde dieses Problem erkannt, und vom Bremer Postsekretär Jahn der Entwurf einer entsprechenden Verordnung vorgelegt, der sich am Hamburger Vorbild orientierte. Hamburg hatte am 15.11.1832 entsprechende Vorschriften erlassen, die jede private Beförderung der Schiffsbriefe bei Strafe untersagte und die Porti und Beförderungsmodalitäten festlegten. Es wurde dazu ein Schiffs-Brief-Comtoir eingerichtet, das diese Briefe mit einem speziellen Stempel kennzeichnete (Schiffs Brief-Post Hamburg). Der Entwurf von Jahn wurde der Bremer Kaufmannschaft zur Beurteilung vorgelegt, die aber wenig Vorteile für sich in der Verordnung erkennen konnte und zudem Zweifel an ihrer Umsetzung anmeldete, solange ein Vertrag zwischen Bremen und Hannover fehlte, der die Postverhältnisse in Bremerhaven regelte.

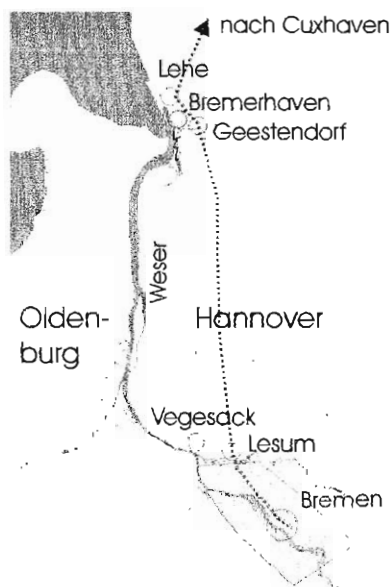


Abb.1: Postkarte der Unterweser

Die Karte zeigt das Gebiet Bremens (Umriss vereinfacht dargestellt) mit seinen Exklaven Vegesack und Bremerhaven (grau), sowie die hannoverschen Postorte Lehe, Geestendorf und Lesum. Links der Weser ist oldenburgisches Gebiet.

Die Karte in Abb.1 zeigt schematisch die Bremer Besitzverhältnisse (Bremen, Vegesack, Bremerhaven) und die Lage der hannoverschen Postorte an der Unterweser Lehe, Geestendorf und Lesum. Postverbindungen des Stadtpostamtes von Bremen nach Bremerhaven oder Vegesack fehlten zu dieser Zeit, ja beide Exklaven hatten nicht einmal eigene Postämter. Eine Verbindung konnte ohne eine Absprache mit Hannover auch nicht eingerichtet werden, da diese durch hannoversches Gebiet führen mußte. Eine Kontrolle der Schiffsbriefe hätte sich damit de facto auf das Stadtgebiet Bremens beschränkt und wäre ohne Wirkung geblieben. Die Kapitäne hatten die Möglichkeit, Post an jedem anderen

Postort der Unterweser abzugeben und hätten ihre Einnahmen bestimmt durch Wahl eines geeigneten Ortes – unter Umgehung Bremens – optimiert.

Mit dem zunehmenden Postverkehr mit den USA, bedingt durch die steigende Zahl von Auswanderern, wurde die Lösung dieses Problems immer dringender. In einer Beilage zur Weserzeitung Nr. 80 wurde ein Artikel vom 2. April 1844 abgedruckt mit dem Titel „Bestellung der in Bremen ankommenden Schiffsbriefe“ (siehe Anlage 1), der noch einmal eindringlich eine staatliche Regelung forderte. Einerseits wurden die teils „unverschämten“ Forderungen der überbringenden Dienstboten angeprangert, die bis zu 6 Grote und mehr Trinkgeld pro Brief bei der Zustellung im Stadtgebiet verlangten. Andererseits wurde aber auch die Bedeutung der pünktlichen und korrekten Zustellung der Überseekorrespondenz für den Bremer Handel hervorgehoben. Eine verzögerte Briefzustellung konnte einen bedeutenden Nachteil für den betroffenen Kaufmann bedeuten, da z.B. die Konkurrenz früher über neue Preise informiert war. Die unzuverlässige Verteilung der Briefe, teils durch Dienstboten die nicht einmal lesen konnten, war für den Autor daher nicht tolerierbar.

Die Abbildungen 2-6 und 9 zeigen derartige Schiffsbriefe, die beim Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen, verschiedenen an der Unterweser gelegenen hannoverschen Postorten und beim Preussischen Postamt in Bremen aufgegeben wurden. Alle zeigen Auslagen oder Vortaxierungen in unterschiedlicher Höhe, die zumindest als wesentlichen Anteil eine Vergütung für die Kapitäne oder Reeder beinhalten. Briefe mit postalischen Vermerken ins Stadtgebiet von Bremen sind vor der Verstaatlichung der Schiffsbriefe eher ungewöhnlich. Wie der Zeitungsartikel zeigt, wurden sie ja häufig direkt durch Dienstboten den Empfängern zugestellt.

Der Brief aus Abb.2 wurde in Tuscarawa County am 29.11.1839 geschrieben und ist nach Württemberg adressiert. Für die Beförderung innerhalb der USA wurden 50 c für einen Doppelbrief für eine Entfernung über 400 Meilen vorausbezahlt (Paid 50)⁷. Der Brief weist allerdings keinen Vermerk auf, über welchen US-Hafen er weitergeleitet wurde. Wie der entsprechende Segmentstempel des Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen zeigt, wurde er dort am 5. April 1840 abgegeben. Links oben ist ein Auslagevermerk (ausl 12) von 12 Kreuzern in Rotstift für die Seebeförderung. Thurn und Taxis berechnete 1 fl bis Württemberg (2 x 24 Xr + 12 Xr Auslage), 8 Xr württ. Porto und 2 Xr Botenlohn.

Sehr ähnliche ist der Brief in Abb. 3, allerdings mit einer geringeren Auslage von 10 Kreuzern – ebenfalls links oben in Rotstift notiert. Er stammt aus Baltimore (24.6.1841) und wurde am 29.7.1841 ebenfalls beim Thurn und Taxis Postamt in Bremen aufgegeben. Der Empfänger in Weikersheim bezahlte hier 59 Xr, wobei die Auslage von 10 Xr in den in blauer Tinte notierten 46 Xr (Mitte oben) enthalten ist.

Besonders schön dokumentieren die Briefe mit hannoverschen Landungsorten an der Unterweser (Lage siehe Abb.1) die Auslagen für die Seebeförderung: Der Betrag wird dort meist mit „x ggr de Amerika“ oder auch „Auslage de Amerika“ oder „Seebrief Auslage“ (Abb. 14, Kapitel 2) gekennzeichnet. Es handelt sich hierbei keinesfalls um eine Verrechnung mit der amerikanischen Postverwaltung – ein Postvertrag mit den USA hat zu dieser Zeit nicht bestanden – sondern um die Auslagen für die Beförderung per Privatschiff aus Amerika. Welcher Betrag an den Kapitän ausbezahlt wurde und welchen Anteil Hannover für sich verbuchte ist derzeit ungeklärt, da bisher keine entsprechenden hannoverschen Quellen aufgefunden wurden. Zu dieser Auslage kommt das Hannover Inlandsporto hinzu, die Summe wurde üblicherweise am linken Briefrand vermerkt.

Abb. 4 zeigt einen Brief aus Baltimore, geschrieben am 27.7.1844 und in Lesum am 20.9. (handschriftlicher Datumvermerk in schwarzer Tinte) der Post übergeben wo er mit 3 ½ ggr. de Amerika belastet wurde. Er ist ins Amt Stolzenau, Hannover, zwischen Bremen und

Abb.2: Brief aus Tuscarawa County, am 29.11.1839 geschrieben und nach Württemberg adressiert. Am 5. April 1840 wurde er dem Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen übergeben, das für die Seebeförderung eine Auslage von 12 Kreuzer (Xr) notiert (ausl 12 in Rotstift).

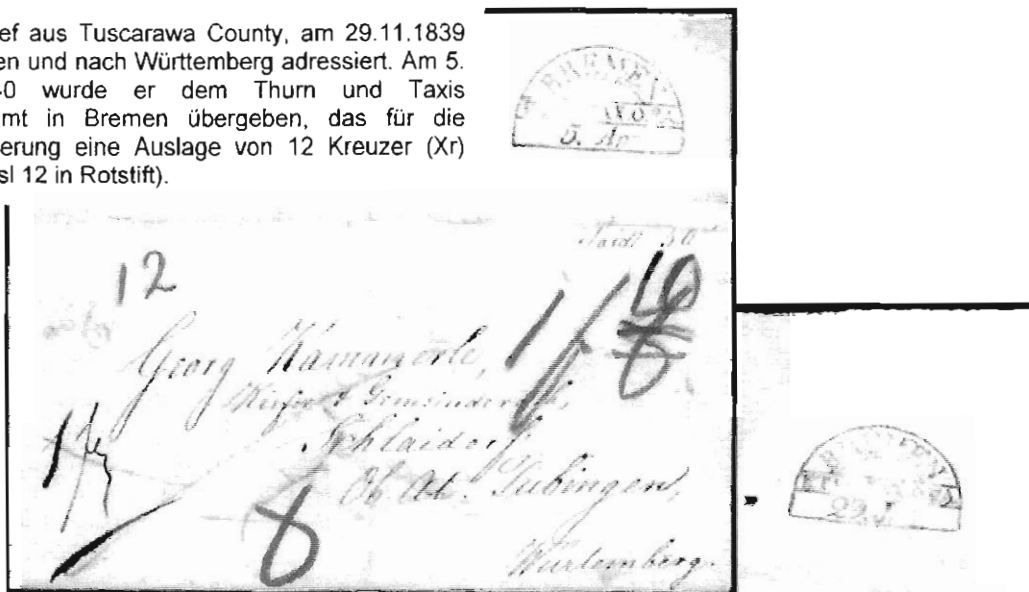


Abb.3: Sehr ähnliche Brief aus Baltimore (24.6.1841) ebenfalls über das Thurn und Taxis Postamt in Bremen (29.7.1841), mit einer geringeren Auslage von 10 Xr

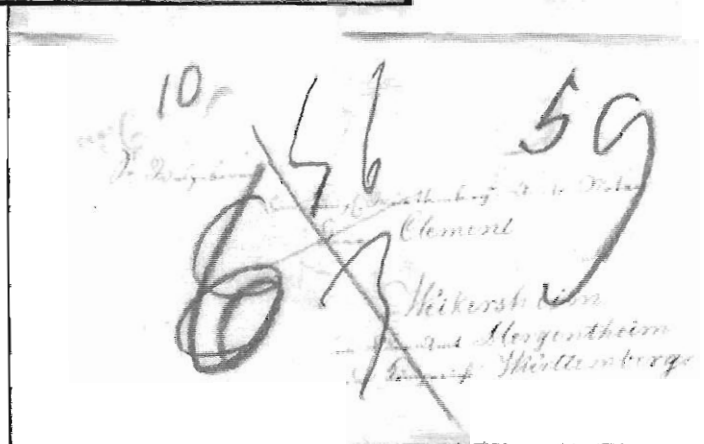


Abb. 4: Von Baltimore (27.7.1844) über Lesum (20.9.) ins Amt Stolzenau, Hannover. Zu „3 ½ de Ame(n)k(a)“ kommen 1 ½ ggr Inlandsporto, insgesamt 5 ggr vom Empfänger



Abb.5: Anlandung in Geestendorf (9.5.1842) auf einem Brief aus Pittsburgh (19.3.1842) nach Württemberg. Auslage „2 ½ ggr. de Amerika“ und inklusive 5 ggr Inlandsporto ergibt sich eine Hannover Portoforderung von 7 ½ ggr.

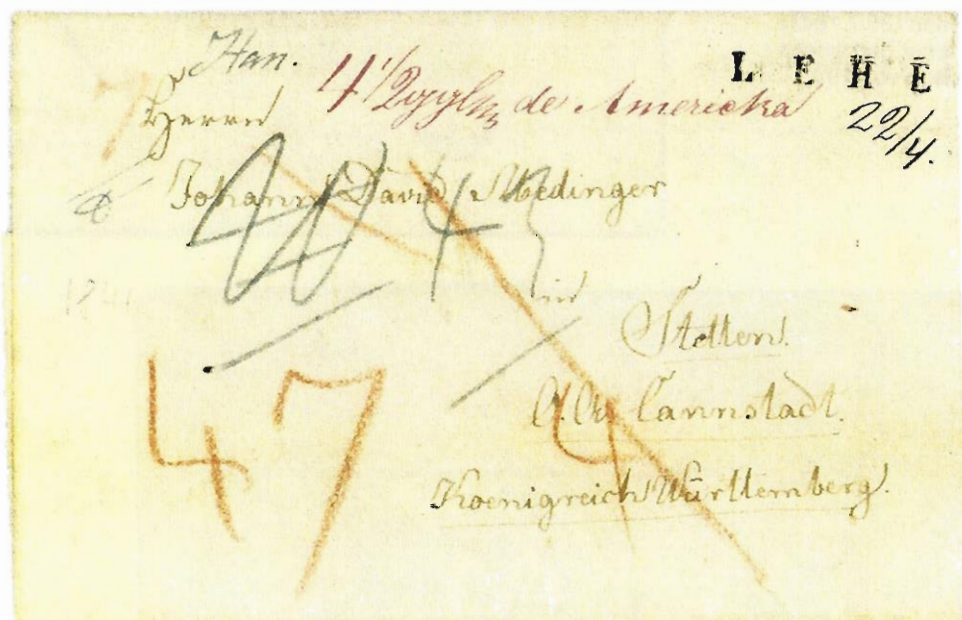


Abb.6: Brief aus Baltimore (22.2.1841) mit Aufgabe in Lehe am 22.4.1841 und nach Stetten in Württemberg adressiert. In Lehe wurde eine Auslage von „4 ½ ggr. de Amerika“ (violette Tinte) vermerkt (siehe Text).

Hannover gelegen adressiert. Nach Addition von 1 ½ ggr. Hannover Inlandsporto⁸ für mehr als 6 Meilen ergibt sich ein Gesamtporto von 5 ggr, links unten in Tinte notiert.

Ein entsprechender Brief mit Postaufgabe in Geestendorf am 9.5.1842 ist in Abb. 5 abgebildet. Er stammt aus Pittsburgh (19.3.1842) und geht nach Bruch in Württemberg. In

Geestendorf wurde eine Auslage von „2 ½ ggr. de Amerika“ und 1 ¼ Loth Gewicht “ in derselben violetten Tinte wie der Datumsvermerk beim Stempel Geestendorf vermerkt. Entsprechend der hannoverschen Gewichtsprogression wurde doppeltes Inlandsporto von 5 ggr berechnet, insgesamt 7 ½ ggr, die links am Briefrand in violetter Tinte notiert sind. Thurn und Taxis berechnet inklusive seines Transitportos 58 Xr, dazu kommen 6 Xr württembergisches Porto, so daß der Empfänger insgesamt 1fl4Xr bezahlte.

Der letzte Brief dieser Reihe (Abb. 6) wurde in Lehe aufgegeben (22.4.1841). Er wurde am 22.2.1841 in Baltimore geschrieben und ist nach Stetten, ebenfalls in Württemberg, adressiert. In Lehe wurde eine hohe Auslage von „4 ½ ggr. de Amerika“ notiert. Zu diesen 4 ½ ggr wurden 2 ½ ggr Hannover Inlandsporto addiert, insgesamt 7 ggr für Hannover, die links oben in Rotstift vermerkt wurden. Allerdings scheint diese hohe Portoforderung von Thurn und Taxis nicht akzeptiert worden zu sein oder das hannoversche Inlandsporto war irrtümlicherweise bereits in den 4 ½ ggr enthalten, denn ebenfalls links oben findet sich ein Korrekturvermerk in blauer Tinte „Han. 0“, die 0 unterhalb der 7. Nur die 4 ½ ggr wurden in 20 Xr umgerechnet. Inklusive Thurn und Taxis Transitporto und württembergisches Porto bezahlte der Empfänger 47 Xr.

Die unterschiedliche Höhe der Auslagen sind wahrscheinlich in unterschiedlichen Forderungen der Überbringer begründet, wie sie im Zeitungsartikel (Anlage 1) erwähnt sind. Allerdings wurden von den Verfassern bisher keine entsprechenden Dokumente gefunden (wir hoffen hier auf Hinweise unserer Leser), wie die Aufteilung zwischen der Vergütung an die Kapitäne und dem Betrag für die hannoversche Postverwaltung geregelt war. Mit Sicherheit hat Hannover einen Anteil erhalten (Analogie mit dem Stadtpostamt Bremen siehe unten).

Neben diesen Schiffsbriefen, die direkt von den Kapitänen oder den oben genannten Dienstboten bei den Postämtern aufgegeben wurden, wurden häufig Briefe über Beförderungs-Agenten (Forwarding Agents) den Postämtern zugeleitet. Besonders bei wichtiger Geschäftskorrespondenz wurden die Dienste dieser Agenten in Anspruch genommen, die für eine zuverlässige und schnelle Weiterleitung der Briefe sorgten. Korrespondierende Agenten in den USA sandten ganze Briefpakete an den entsprechenden Bremer Agenten, der dann die Weiterleitung an die richtige Postanstalt besorgte. Da in diesem Fall eventuell anfallende Kosten (häufig wurde diese Leistung auch unentgeltlich im Rahmen von Geschäftsbeziehungen zur Verfügung gestellt) für die Seebeförderung direkt zwischen Absender oder Empfänger und Beförderer abgerechnet wurden, fehlt auf diesen Briefen ein Auslagevermerk für die Schiffsbeförderung. Eine umfassende Darstellung der „Forwarding Agents“ inklusive einer, wenn auch unvollständigen Liste der Bremer Agenten findet sich in Kenneth Rowe, The Postal History of the Forwarding Agents.⁹

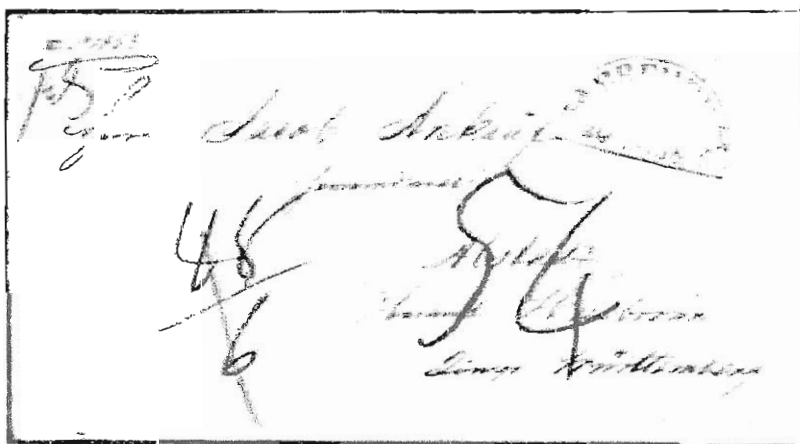


Abb.7: USA Brief vom Agenten H.C. Barkhausen u. Co., Bremen (rückseitiger handschriftlicher Vermerk) dem Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen am 20.5.1846 übergeben. Ein Auslagevermerk fehlt bei Forwarder Briefen.

Der Brief in Abb.7 wurde über den Forwarding Agenten H.C. Barkhausen u. Co., Bremen (rückseitiger handschriftlicher Vermerk) dem Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen am 20.5.1846 übergeben. Er stammt aus den USA und ist wieder nach Württemberg adressiert. Im Gegensatz zu den Briefen in Abb.2 oder 3 findet sich hier kein Auslagevermerk. Der Empfänger bezahlte 54 Xr = 2 x 24 Xr Thurn und Taxis + 6 Xr württembergisches Porto für die Beförderung ab Bremen.

Der Unterschied wird ebenfalls an zwei Briefen aus Amerika über das preussische Postamt in Bremen nach Herrnhut in Sachsen deutlich. Abb. 8 zeigt einen Brief aus St.Thomas vom 9.8.1844 über den Beförderungsagenten Gruner & Söhne in Bremen (handschriftlicher Vermerk vom 16.9.44). Dieser hatte den Brief augenscheinlich am 17.9. beim preussischen Postamt aufgegeben. Der Empfänger in Herrnhut mußte 55 Npf bis Leipzig und 26 NPf sächsisches Inlandsporto, insgesamt 81 NPf bezahlen. Dieser Betrag enthielt keinerlei Anteil für die Seebeförderung.

Einen völlig analogen Brief aus dem selben Jahr, der aber nicht durch die Hände eines Beförderungsagenten ging, zeigt Abb. 9. Es handelt sich um einen Schiffsbrief aus Havanna, Cuba vom 17.1.1844 mit handschriftlichem Vermerk „pr Henriette via Bremen“. Der Brief trägt wieder den Aufgabestempel des preussischen Postamtes, hier datiert vom 5. März. Vergleicht man die Taxierung beider Briefe, so fallen zwei zusätzliche Beträge auf: Rechts unten eine 6 und links oben eine 3, beide in Rotstift vermerkt. Das preussische Postamt in Bremen wurde in Personalunion durch das Stadtpostamt verwaltet¹⁰. Der Schiffsbrief ging damit de facto durch die Hände des Stadtpostamtes, das 6 Grote Seegebühr berechnete, die ihrerseits wieder Preussen mit 3 Sgr. in Rechnung gestellt wurden. In Leipzig wurde diese Vortaxierung nun zum Porto bis Leipzig zu insgesamt 121 NPf addiert. Der Brief wog über $\frac{3}{4}$ preuss. Loth (= 11,25 g), so daß 1 $\frac{1}{2}$ -faches preuss. Porto berechnet wurden. In Sachsen lag die Grenze für den einfachen Brief dagegen bei 2,5 Hektas (=12,5 g), wie der innersächsische Portoanteil von 26 NPf zeigt war er dort noch einfach. Der Empfänger bezahlte 147 (=121 + 26) NPf.

Im Gegensatz zu Hannover und Thurn und Taxis wurde die Seegebühr vom Stadtpostamt zu dieser Zeit nicht besonders als Auslage gekennzeichnet. Um die Taxierung zu begründen, wurde wahrscheinlich 1845 der große Rahmenstempel „Seebrief“ vom Stadtpostamt eingeführt (Knaur Salm Nr. 141⁶). Ein Brief mit diesem Stempel wird im Zusammenhang mit den anderen „Seebrief“-Stempeln im Kapitel 2 gezeigt (Abb. 12).

Bei Seebriefen mit einer Postaufgabe beim Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen oder den hannoverschen Postorten an der Unterweser werden Auslagen in unterschiedlicher Höhe beobachtet (Abb.2 – 6), die zumindest den Verdacht nahe legen, daß die Vergütungen an die Kapitäne in gewissem Rahmen variabel waren. Dagegen findet man bei den beim Stadtpostamt aufgegebenen Seebriefen eine einheitliche Taxierung von 6 Grote, die zumindest bis Anfang der 30iger Jahre des 19. Jahrhunderts belegt ist. Daß das Stadtpostamt tatsächlich Schiffsbriefe einheitlich taxiert und vergütet hat, geht aus einem Bericht an die „hochlöbliche Post Commission“ vom 20.6.1850 hervor. Dort heißt es:

„Vor Emanirung jener obrigkeitlicher Bekanntmachung (vom 5.5.1847) wurde eine Vergütung von 3 Groten pro Brief gegeben und von dem Stadt-Post-Amte 6 Groten von dem Adressaten wieder erhoben. Jetzt werden für Seebriefe, welche für Bremen bestimmt sind, ebenfalls sechs Groten, für die weitergehenden aber nur fünf Grote erhoben....“.

Bremen hat in der betrachteten Periode vor der Verstaatlichung der Seebriefe den Reedern oder Kapitänen 3 Grote pro Brief bezahlt und insgesamt 6 Grote den Empfängern in Bremen oder den nachfolgenden Postanstalten berechnet.

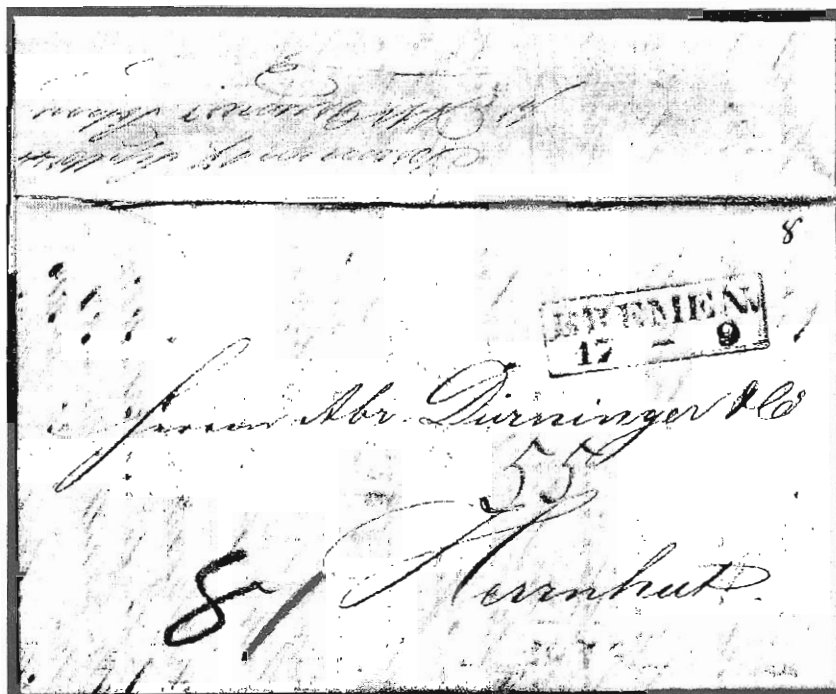


Abb. 8: Brief aus St. Thomas vom 9.8.1844 über den Beförderungsgenten Gruner & Söhne in Bremen (handschriftlicher Vermerk vom Sep. 16 44). Postaufgabe am 17.9. beim Preussischen Postamt. Der Empfänger in Herrnhut mußte 55 Npf bis Leipzig und 26 Npf Sächsisches Inlandspporto, insgesamt 81 Npf bezahlen ohne zusätzliche Auslage für die Seebeförderung.

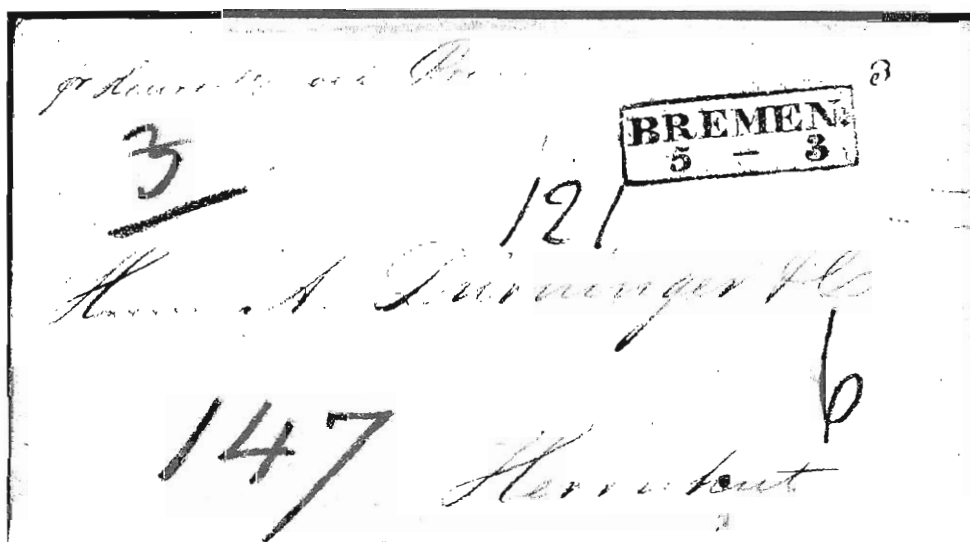


Abb.9: Schiffsbrief aus Havanna, Cuba vom 17.1.1844 mit handschriftlichen Vermerk „pr Henriette via Bremen“ an dieselbe Adresse. Vom Stadtpostamt werden 6 Grote (Rotstift rechts unten) Seegebühr erhoben und in 3 Sgr. umgerechnet, die zum Porto ab Bremen hinzukommen.

Briefe in die USA konnten ebenfalls über Bremen gesandt werden. Die Postanstalten in Bremen übernahmen die Weiterleitung an die nächste geeignete Schiff Gelegenheit ohne zusätzliche Kosten. Es mußte allerdings das deutsche Porto bis Bremen vorausbezahlt sein. So heißt es im Generale Nr. 60 von 1843/44 der Thurn und Taxis General-Post-Direction die Korrespondenz nach den USA über Bremen betreffend: *Die Frankierung der Briefe bis Bremen bleibt auch ferner Bedingung der Benutzung dieses Weges.*¹¹

Während wir eine recht große Zahl von Schiffsbriefen aus den USA über die verschiedenen Postanstalten in Bremen kennen, ist die aus dem deutschen Inland abgehende Post aus dieser Zeit doch erstaunlich selten. In Abb. 10 ist einer der wenigen Briefe gezeigt.

Der Brief wurde am 22.9.1846 in Netra (Thurn und Taxis) zur Post gegeben und mit 4 ½ Sgr. bis Bremen vorausbezahlt (frei Bremen 4 ½), was durch den FRANCO-Stempel von Netra bestätigt wurde. Die Weiterleitung an ein Segelschiff nach den USA wurde wahrscheinlich durch das Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen vorgenommen, wenngleich ein entsprechender Transitstempel fehlt. Das Schiff segelte direkt nach Philadelphia, was gleichzeitig der Wohnort des Empfängers war. Dort wurde der Brief als Schiffsbrief (Einzeiler SHIP in Blau) gekennzeichnet und dem Empfänger die Hafentaxe von 6 c berechnet, die 2 c Ship fee und das US Porto für die Zustellung am Landungsort beinhaltete. Der Taxstempel 6 im Oktogon in blauer Farbe ist typisch für Philadelphia.

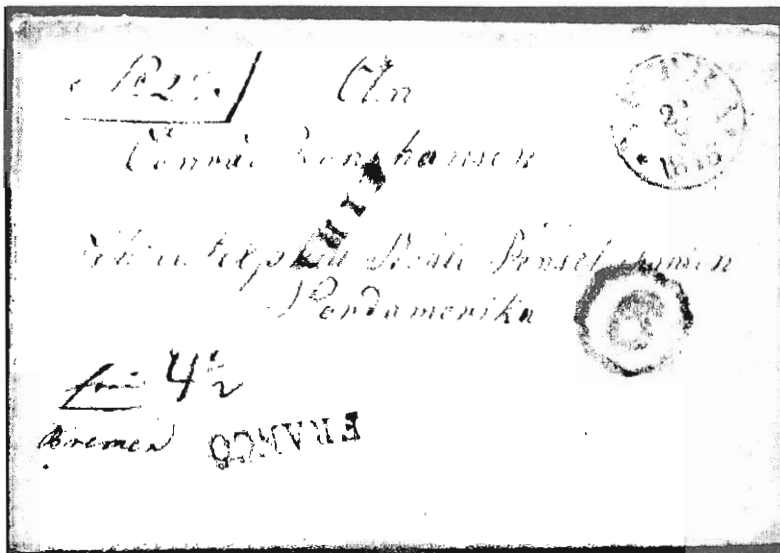


Abb.10: Brief aus Netra (22.9.1846) mit 4 ½ Sgr bis Bremen frankiert. In Philadelphia wurden 6c Ship Fee vom Empfänger erhoben.

Auf eine Parallele zwischen der Taxierung der amerikanischen Schiffsbriefe und der Bremer Taxierung sei hier noch hingewiesen. Der Bremer Grote und der US-Cent waren wertmäßig fast identisch, so daß die Hafentaxe von 6 Cent und die Bremer Taxierung der Seebriefe mit 6 Grote sich entsprachen. Die USA hatten die Taxierung von ankommenden Schiffsbriefen per Gesetz vom 2. März 1799⁷ folgendermaßen festgelegt: Erhoben wird eine ship fee von 2 Cent pro Brief, die zum US-Inlandsporto addiert wird, erfolgt die Zustellung am Landungsort des Schiffes werden 6 Cent erhoben. Möglicherweise hat sich Bremen von dieser Praxis inspirieren lassen.

Mit Ausnahme des Briefes in Abb. 9, den das preussische Postamt in Bremen und das Stadtpostamt in Personalunion bearbeiteten, wurden die oben gezeigten Schiffsbriefe aus den USA beim Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen, bzw. auf hannoverschem Gebiet aufgegeben. Daß die meisten Briefe bei den fremden Postanstalten aufgegeben wurden, ist verständlich, denn das Stadtpostamt Bremen hatte nur direkte Postverbindungen mit Oldenburg, Holland und Hamburg und den hinterliegenden Staaten und war ansonsten auf die Kurse angewiesen, die die fremden Postanstalten zwischen Bremen und den deutschen Staaten unterhielten.

Ohne eine Verordnung, die auch durch entsprechende Strafen durchgesetzt werden konnte, bestand keinerlei Veranlassung die Seebriefe beim Stadtpostamt aufzugeben - die Post wurde daher direkt bei der für die Weiterbeförderung zuständigen fremden Postanstalt aufgegeben. Das Stadtpostamt konnte damit von der Überseepost nur wenig profitieren.

2. Der Postvertrag zwischen Bremen und Hannover vom 28. Februar 1846 und die Verstaatlichung der Schiffsbriefe

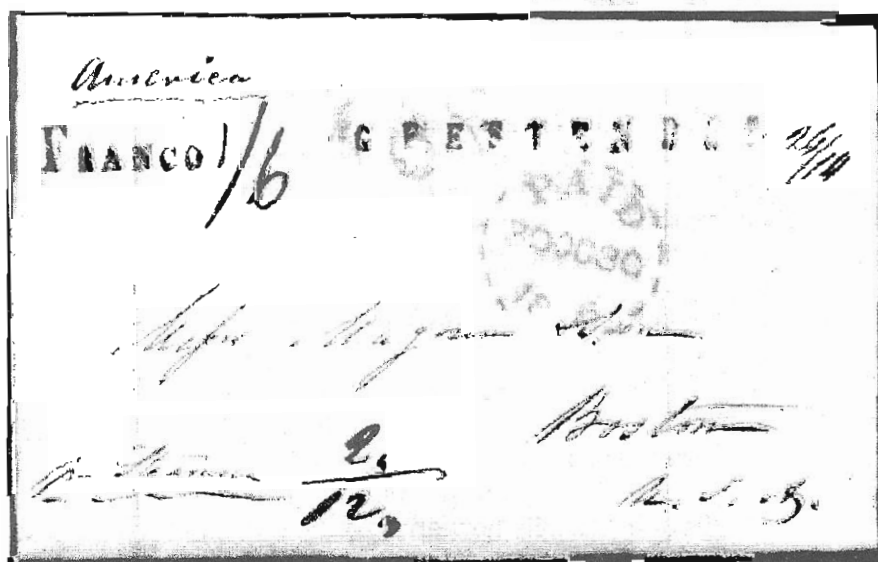
Um eine sinnvolle staatliche Kontrolle seitens Bremens über die Schiffsbriefe durchzusetzen, mußte zuerst ein Vertrag mit Hannover über die Postverhältnisse in Bremerhaven abgeschlossen werden. Das Gebiet von Bremerhaven hatte Bremen von Hannover nach mehrjährigen Verhandlungen erworben und nach Ratifizierung des Staatsvertrages im April 1827 wurde Bremerhaven gegründet. Mit dem Bau des Hafens wurde sofort begonnen - die Regelung der Postverhältnisse in Bremerhaven wurde allerdings auf einen späteren, unbestimmten Zeitpunkt verschoben.

Bremerhaven war auf dem Landwege nur über hannoversches Gebiet erreichbar und Bremen war für die Postverbindung nach oder von Bremerhaven auf die wöchentlich zweimalige Verbindung angewiesen, die Hannover von Bremen über Lesum nach Geestendorf unterhielt (siehe Abb.1). Bremerhaven selbst hatte nicht einmal ein Postamt, so daß die Post mittels privaten Boten zwischen Bremerhaven und dem hannoverschen Postkontor in Geestendorf befördert werden mußte, das für die Post nach oder aus Bremerhaven benutzt wurde.

Ein ungewöhnlicher Brief aus Bremerhaven der dies belegt, und der zudem in die USA adressiert ist, wird in Abb.11 gezeigt. Die Destination USA ist hier insofern bemerkenswert, als bereits ein Jahr später Bremerhaven eine zentrale Rolle für die Postverbindungen der deutschen Staaten mit den USA einnahm.

Der Brief wurde am 22.10.1846 in Bremerhaven geschrieben und per Boten dem hannoverschen Postbüro in Geestendorf überbracht. Dort wurde er am 24.10. aufgegeben (hannoverscher Einzeiler mit handschriftlichen Datum) und mit 14 ggr bis zur amerikanischen Küste vorausbezahlt. Das Porto berechnet sich nach dem Vertrag Hannover-England vom 8.7.1845. Die 14 ggr setzen sich aus 2 ggr Hannover Inlandsporto, 4 ggr Porto bis England und 8 ggr Seepporto zusammen, davon wurden 1Sh6d (=12 ggr) an England vergütet. Am 4.11.1846 wurde der Brief von Liverpool mit dem Cunard Dampfer Acadia¹² nach Boston gebracht (Ankunft 17.11.). Da der Empfänger direkt in Boston ansässig war, wurden ihm 6 c kombinierte Ship-fee und Inlandsporto berechnet (Stempel SHIP 6 in Rot von Boston, oben

Abb.11: Brief aus Bremerhaven nach Boston, geschrieben am 22.10.1846 vor Eröffnung des dortigen Postbüros und daher in Geestendorf am 24.10. der Post übergeben. Der Brief wurde nach dem Postvertrag Hannover - England von 1845 mit 14 ggr für die Beförderung per British Steamer bis zur US-Küste bezahlt. Vom Empfänger 6 Cents Ship Fee.



Mitte, etwas schwach). Ein Postvertrag zwischen England und den USA bestand zu dieser Zeit noch nicht, so daß das US-Inlandsporto nicht vorausbezahlt werden konnte.

Im November 1845 hatte der Bremer Senator Arnold Duckwitz im Auftrag des Senats die Verhandlungen mit Hannover über eine Postkonvention über Bremerhaven aufgenommen. Anlaß waren die Verhandlungen mit den USA über die Errichtung einer Dampferlinie nach Bremerhaven, die die Regelung der Postverhältnisse in Bremerhaven voraussetzte. In einem Brief vom 4.11.1845 schrieb Duckwitz an den hannoverschen Minister des Auswärtigen, von Falcke und schilderte ihm sehr ausführlich die guten Aussichten zur Erlangung einer Postdampferlinie zwischen New York und Bremerhaven und die sich daraus ergebenden Vorteile – auch für Hannover. Er sprach darin auch den notwendigen Beitrag Hannovers zum Gelingen des Projekts an, nämlich z.B. den Wegfall hannoverscher Handelszölle auf amerikanische Waren und die Verständigung mit Bremen über die Postverhältnisse in Bremerhaven. Nach wenigen Tagen ging die Antwort ein, daß Hannover alles tun werde, um die Dampferlinie „heran zu ziehen“. Duckwitz reiste im Dezember 1845 nach Hannover, um die wichtigen Fragen zu besprechen. Hannover ernannte den Oberfinanzrath Witte zum Commissar für die Verhandlungen mit Bremen über einen Postvertrag bezüglich Bremerhavens. Die Verhandlungen zwischen Duckwitz und Witte führten dann am 28.2.1846 zum Abschluß des entsprechenden Vertrags zwischen Bremen und Hannover.¹³

Darin wurde vereinbart, ein gemeinschaftliches Postamt in Bremerhaven einzurichten, das aus zwei Postspeditionskontoren, einem bremischen unter einem bremischen Beamten und einem hannoverschen unter einem hannoverschen Beamten bestand. Die zwei wesentlichen Paragraphen die Überseekorrespondenz betreffend lauten wie folgt (vollständiger Vertragstext siehe Anlage 2):

§5 Die Krone Hannover erklärt sich damit einverstanden, daß die auf dem Seewege zu Bremerhaven für Bremen ankommende Correspondenz, und umgekehrt, die von Bremen aus nach überseeischen Ländern bestimmte Correspondenz, durch das bremische Post Speditions Comtoir an das Stadt-Post-Amt zu Bremen und umgekehrt, in verschlossenen Briefbeuteln auf dem Landweg durch das königlich hannoversche Gebiet jederzeit frei und ungehindert solle befördert werden dürfen, und zwar, entweder mittelst der auf diesem Wege bestehenden königlich hannoverschen Posten gegen eine Transitporto-Vergütung von einem Thaler Courant für jeden Briefbeutel, oder auf bremische Kosten und ohne Transitporto Vergütung an Hannover durch Estafetten, Expresse und auf jede sonstige Weise. Eine gleiche Beförderungsweise stattnemig sein, wenn die Briefbeutel mit überseeischer Correspondenz nicht in Bremen, sondern an einem Hannoverschen Uferplatz zwischen Bremerhaven und Vegesack gelandet werden oder von einem solchen Platze ab an das Seeschiff zu bringen.

§6 Die freie Hansestadt Bremen verpflichtet sich dagegen, alle auf oben angegebene Weise aus überseeischen Ländern über Bremerhaven oder einen anderen Weser-Uferplatz oder ganz zu Wasser nach Bremen an das Stadt-Postamt daselbst gelangenden, über Bremen hinaus bestimmten Briefe, welche nicht mittelst der eigenen Briefpakete des Stadtpostamts, nach dem Oldenburgischen, nach Hamburg oder nach Holland und den hinterliegenden Staaten weiterzubefördern sind, dem Königlich Hannoverschen Postamte in Bremen, gegen das auf den Briefen haftende Porto bis Bremen, zur Weitersendung überliefern zu lassen. Wenn dergleichen Briefe schon in Bremerhaven von dem dortigen bremischen Postspeditions-Comtoir den königlich hannoverschen Posten übergeben werden, so erfolgt die Vergütung des auf den Briefen haftenden Portos bis Bremerhaven durch das hannoversche Postspeditions-Comtoir daselbst.

Bremen verfügte nun über die notwendigen Postverbindungen zwischen Bremen und seinen Hafenorten Vegesack und Bremerhaven. Ein ganz wesentlicher Punkt des Vertrages war, daß auch hannoversche „Uferplätze“ im Unterweserbereich in den Vertrag einbezogen

waren. Bremen hatte sich das Recht gesichert, Schiffsbriefe auch von hannoverschem Gebiet (z.B. Postorte) entlang der Unterweser nach Bremen zu befördern bzw. gegen die vereinbarte Transitgebühr von einem Thaler für den Briefbeutel befördern zu lassen. Damit konnte eine Verstaatlichung der Seebriefe bremischer Seits durchgesetzt werden. Mit der Eröffnung der Postbüros in Bremerhaven und Vegesack am 10.5.1847 trat eine „Obrigkeittliche Bekanntmachung“ in Kraft, die detaillierte Vorschriften zur Beförderung von Seebriefen enthielt. Gleichzeitig wurde der Vertrag mit Hannover vom 28.2.1846 für die Behandlung der Überseebriefe wirksam, der bis zu diesem Zeitpunkt für die Briefbeförderung noch keine Rolle gespielt hatte. Die „Obrigkeittliche Bekanntmachung“, mit der auch die Eröffnung der Postbüros in Bremerhaven und Vegesack angekündigt wurde, ist im Anhang komplett wiedergeben, im folgenden eine Kurzfassung:

- Alle auf Bremischen Gebiet (Bremen, Vegesack und Bremerhaven) ankommenden Briefe (Ausnahme Frachtbriefe §5) müssen an das Stadtpostamt zur Verteilung (für Bremen) oder Weiterbeförderung abgeliefert werden.
- Das Stadtpostamt sorgt für die Beförderung nach Übersee
- Alle von Bremen, Vegesack und Bremerhaven sowie alle bremischen von der Weser abgehenden Schiffe sind zur Mitnahme der ihnen von der Postbehörde übergebenen Briefe verpflichtet.
- Jede Zuwiderhandlung ist bei Strafe von 5 bis 25 Thalern untersagt.
- Das (in §8) Verbot erstreckt sich auch auf alle bremischen Schiffe, die an einem beliebigen Weserort ankommen (hannoversche Postorte!)
- Die Vergütung für die Schiffe beträgt 2 Grote pro Brief und für Briefpakete wird ein billigeres Verhältnis festgesetzt
- Das für ankommende Schiffsbriefe von den Empfängern an die Bremische Postbehörde zu zahlende Porto ist ohne weitere Vergütung für die Bestellung bis auf Weiteres bis zum Gewichte von vier Loth auf 6 Grote und für solche von größerem Gewichte auf 12 Grote bestimmt

Bremen hatte damit die private Beförderung von Schiffsbriefen in seinem Staatsgebiet unter Strafe gestellt und die Vergütungen für die Beförderung eindeutig geregelt. Die willkürlichen Trinkgelder für die Zustellung in Bremen und die vorher gültige Praxis des Stadtpostamtes 3 Grote für Schiffsbriefe zu bezahlen, wurden durch eine Vergütung von 2 Grote pro Brief ersetzt. Daneben hat Bremen aber auch versucht die Postaufgabe der Schiffsbriefe an allen nicht bremischen Orten an der Unterweser an sich zu ziehen (§10). Alle Schiffe unter Bremer Flagge mußten ihre Briefe an das Stadtpostamt in Bremen bzw. Bremerhaven oder Vegesack übergeben, selbst wenn die Anlandung der Briefe an einem anderen Uferplatz der Unterweser erfolgte. Auf den ersten Blick sieht diese Beschränkung auf Bremer Schiffe wie eine wesentliche Einschränkung der Wirksamkeit der Verordnung aus, aber es war in der Tat so, daß die Bremer Schiffe den Handel nach Übersee dominierten. In derselben Weserzeitung Nr. 80 von 1844 in der die Verstaatlichung der Seebriefe gefordert wurde, findet sich eine Statistik der in Bremen aus den USA einlaufenden bzw. abgehenden Schiffe: Im Jahr 1843 segelten mehr als 70 % unter bremischer Flagge. Zudem wurde diese Übergabepflicht (bei Anlandung an nicht bremischen Orten) auch auf fremde Schiffe ausgedehnt (§11), wenn diese ins bremisches Staatsgebiet adressiert waren.

Dem Empfänger in Bremen wurden für Schiffsbriefe 6 Grote berechnet, davon waren 2 Grote für die Schiffsbeförderung. Welcher Betrag den ausländischen Postanstalten bei Briefen im Transit durch Bremen in Rechnung gestellt werden sollte, geht aus der Verordnung nicht hervor. Allerdings ist aus einem Briefwechsel zwischen Duckwitz und dem Hannoverschen General Post Directorium ersichtlich, daß ursprünglich auch 6 Grote von Hannover verlangt wurden. Auf eine Anfrage seitens Hannover vom 22. Mai 1847 über eine mögliche

Ermäßigung des Portos von Schiffsbriefen, schreibt der Bremer Senator Duckwitz am 27. Mai 1847:

*.....Sie läßt indessen den dortseits hervorgehobenen Gründen volle Gerechtigkeit widerfahren, und trägt kein Bedenken dem ausgesprochenen Wunsche dahin zu willfahren, daß **fortan für die den königlichen (hannoverschen) Posten übergebenen Schiffsbriefen bis zum Gewichte von 4 Loth das diesseitige Porto von 6 Groten auf 5 Groten herabgesetzt werde.***

Ab 27. Mai 1847 wird damit das Porto für Schiffsbriefe im Transit durch Bremen von 6 auf 5 Grote ermäßigt (Beispiele für 6 Grote Briefe: Abb. 9 und 12). Dies ist die typische Taxierung, die wir von den Segelschiffsbriefen nach der Verstaatlichung kennen, die über Bremen hinaus gehen.

Der Vertrag mit Hannover vom 28.2.1846 barg hinsichtlich der Seebriefe erheblichen Konfliktstoff mit den anderen fremden Postanstalten in Bremen. Durch die vertraglich vereinbarte Übergabe der eingehenden Überseekorrespondenz von Bremen an Hannover wurde Thurn und Taxis und Preussen umgangen. Vor dem 10. Mai 1847, dem Beginn der Vertragsumsetzung, wurden die Schiffsbriefe diesen fremden Postanstalten zur Weiterbeförderung auf ihren Postkursen anvertraut, nun wurden sie vom Stadtpostamt in Bremen zunächst an Hannover ausgeliefert, was ein zusätzliches Transitporto zur Folge hatte (z.B. 1 1/3 ggr für den einfachen Brief nach Thurn und Taxis oder Preussen, siehe Kapitel 3). Daß Thurn u Taxis bzw. Preussen dies nicht ohne Widerspruch hinnehmen würde, war zu erwarten. Um Vorsorge zu treffen, wurde bereits bei Abschluß des Postvertrages mit Hannover vom 28.2.46 ein Separat-Artikel zum §6 (Übergabe der Überseepost an Hannover) des Vertrages aufgenommen, der die Post von Bremen nach und über Preußen betrifft (Anlage 2).

Der Bremer Senat vertrat darin die Ansicht, daß zwar die im Stadtbereich Bremens aufgegebenen Briefe für die preussischen Kurse an das preussische Postamt in Bremen übergeben werden mußten, daß man aber die Post aus Bremerhaven und hier speziell die dort aus Übersee eingehenden Briefe, entsprechend dem Vertrag von 1846 an Hannover übergeben durfte. Diese Überseepost (Schiffsbriefe, aber auch die Briefe, die mit der Postdampferlinie aus den USA in Bremerhaven ankamen) sollte allerdings erst in Bremen an Hannover übergeben werden. Hier sah der Senat einen möglichen Konflikt mit Preussen. Für den Fall ernstlicher Schwierigkeiten wurde daher in diesem Separat-Artikel vereinbart, daß man die Post bereits in Bremerhaven an Hannover übergeben könne – allerdings zu den selben Konditionen wie bei Übergabe in Bremen und ohne Nachteile für Bremen.

Wie wichtig dieses Problem der Postübergabe für Bremen war, geht aus einem Briefwechsel zwischen dem Senator Duckwitz und dem hannoverschen Generalpostdirektor Rudloff hervor. Dieser Briefwechsel erklärt zudem die Behandlung der Überseebriefe – insbesondere auch die Einführung des Stempels „Amerika über Bremen“ – durch Bremen und Hannover und nimmt Bezug auf den eben angesprochenen Separat Artikel. Er ist daher im folgenden vollständig wiedergegeben:

Brief von Duckwitz an Rudloff vom 15.ten Mai 1847:

*Euer Hochwohlgeboren,
Wollen wir erlauben das offizielle heutige Schreiben der hiesigen Postcommission durch einige vertrauliche aber nicht minder offizielle Zeilen zu begleiten. Euer Hochwohlgeboren werden sich erinnern, daß bei dem Abschlusse der Postconvention vom 28 Febr. D.J. in einem Separat Artikel darauf aufmerksam gemacht ist, daß die in Bremen auf die Post gegebenen Briefe nach den Preußischen Coursen dem königlich Preußischen Postamt*

anheim fallen, und daß das Fürstlich Thurn und Taxische Postamt, auf die für seine Course in Bremen zur Post gegebenen Briefe Anspruch machen kann, **daß daher die jene Course betreffenden seewärts kommenden Briefe, um sie den königlichen Posten überliefern zu können angesehen werden sollen, als wenn sie nicht bei dem Stadtpostamte in Bremen aufgeliefert seien**, wie solches denn ja auch wirklich nicht der Fall ist. **Diese Briefe erhalten daher bei der Abgabe an das königliche Oberpostamt hierselbst keinen bremischen Stempel, sondern nur die Bezeichnung „Schiffsbriefe“**. Da jene Briefe durch die königlichen Posten am Ende an die Preußischen und Taxisschen Posten übergeben werden, möge ich mir ergebenst erlauben anheim zu geben, insofern es nicht schon angeordnet sein sollte, zur **Vermeidung von Weiterungen mit gedachten Postverwaltungen, zu verfügen, daß nicht der Poststempel Bremen, sondern etwa Geestendorf oder Lesum auf diesen Schiffsbriefen als auch demnächst auf die der königlichen Post zu übergebenden Dampfschiffsbriefe gedruckt werde**. Auf die letzteren würde bremischerseits unbedenklich Bremerhaven gesetzt werden können.

Zudem ich diese Bemerkung ganz ergebenst zu gefälliger Berücksichtigung anheim gebe, benutze ich mit Vergnügen diese Gelegenheit zur Erneuerung der Versicherung meiner ganz besonderen Hochachtung.

Bremen 15ten May 1847

A. Duckwitz

Darauf antwortet Rudloff am 18. Mai 1847:

Euer Hochwohlgeboren,
berufe ich mich auf das gefällige vertrauliche Schreiben vom 15ten d. M. zu erwidern, wie das **königliche Postamt alldort (Bremen) und das königliche Comtoir des Postamts zu Bremerhafen** unlängst angewiesen sind, die von den Postbüros der freien Stadt Bremen zur Überlieferung kommenden **Briefe aus Amerika und anderen transatlantischen Ländern auf der Vorderseite mit einem Stempel: Amerika über Bremen, und auf der Rückseite mit dem Ortsstempel zu bedrucken**.

Eine Abänderung dieser Vorschrift halte ich nicht für erforderlich. Obseiten der königlich Preußischen Postverwaltung sind Weiterungen deshalb, daß die fragliche Correspondenz den Preußischen Postanstalten durch das königliche Postamt in Bremen zugeht, nicht zu befürchten, indem das königlich Preußische General Postamt, auf eine vor längerer Zeit schon demselben wegen besagter Correspondenz, auf den Grund des Staats Vertrags vom 28 Febr 1846 gemachte Mitteilung in den letzten Tagen eine, auf die anzunehmende Taxe bezügliche Anfrage hierher hat gelangen lassen, welche dann auch nach Maßgabe des Schreibens der hochlöblichen Postkommission vom 15ten d.M. vorläufig beantwortet worden ist.

Etwaige Weiterungen obseiten der Fürstlich Thurn u. Taxischen Postverwaltung aber dürfte dortiger wie hiesiger Seits leicht entgegen zu treten sein.

Ich benutze diese Veranlassung, um Euer Hochwohlgeboren die Versicherung der besonderen Hochachtung zu erneuern.

Hannover, den 18ten Mai 1847

Gez. Rudloff

Aus dem Brief von Rudloff an Duckwitz geht nun eindeutig hervor, daß er kurz zuvor angeordnet hatte, Briefe aus Amerika oder anderen transatlantischen Ländern mit dem Stempel **„AMERIKA ÜBER BREMEN“** zu kennzeichnen und zwar sowohl beim hannoverschen Postamt in Bremen als auch beim königlichen Comtoir des Postamtes zu Bremerhaven. Im Circular No.162 vom 12.6.1847 des Königlich Hannoverschen General-Post-Directoriums wird die Stempelung mit „AMERIKA ÜBER BREMEN“ durch die hannoverschen Postämter in Bremen bzw. Bremerhaven ebenfalls amtlich dokumentiert. Es heißt dort in §7:

„Es werden fortan, mittelst einer regelmäßigen Post-Dampfschiffahrt zwischen New York und der Weser, sowie mit Privatschiffen, welche in der Weser einlaufen, Briefe aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und anderen transatlantischen Ländern eingehen, welche bei dem Königlichen Post-Amte in Bremen oder bei der Königlichen Post-Spedition in Bremerhaven mit einem Stempel: Amerika über Bremen bedruckt sind.“

Durch die Entdeckung dieser Quelle konnte die Verwendung dieser Stempel bereits 1987/88 Hannover zugeordnet werden.²

Die oben zitierten Quellen, geben nun ein recht komplettes Bild über den Weg zur Verstaatlichung der Seebriefe und das Konfliktpotential das der Vertrag mit Hannover in den Augen Bremens im Verhältnis zu Thurn und Taxis und Preußen barg. Hierin liegt nun - wie im Brief von Duckwitz explizit dokumentiert - zumindest ein Grund für die zurückhaltende Kennzeichnung (Stempelung) der eingehenden Überseepost durch das Stadtpostamt in Bremen und als Folge auch eine Erklärung für die frühere, falsche Zuordnung⁶ des Stempels „America über Bremen“ zum Stadtpostamt:

Im Vertrag zwischen Bremen und Hannover von 1846 wurde vereinbart, daß alle seewärts ankommende Korrespondenz, unabhängig davon ob sie in Bremerhaven, Vegesack oder Bremen dem Stadtpostamt übergeben wurde und sofern sie nicht für die bremischen Postkurse bestimmt war, an Hannover weitergeleitet werden mußte. Das Stadtpostamt konnte damit die seewärts ankommenden Briefe nicht mehr an das Preußische oder Thurn und Taxische Postamt übergeben, obwohl beide Postanstalten auf die Beförderung auf ihren eigenen Kursen Anspruch hatten¹⁴.

Während das Problem der Postübergabe in Bremen durch den Separat-Artikel für die Überseepost aus Bremerhaven für den Fall einer Intervention eine prinzipielle, wenn auch unerwünschte Lösung hatte, konnte man diesen Artikel für Schiffsbriefe, die direkt beim Stadtpostamt in Bremen abgegeben worden waren, natürlich nicht heranziehen.

Bremen wollte daher generell den Übergabe- bzw. Landungsort Bremen den nachfolgenden Postanstalten verheimlichen, um eventuellen „Weiterungen“ aus dem Weg zu gehen. Der Vorschlag an Hannover den tatsächlichen Übergabeort Bremen in der Stempelung ins hannoversche Geestendorf oder Lesum zu verlegen, zeigt doch eine deutliche Furcht vor Konsequenzen, mutet aber auch etwas grotesk an. Längerfristig hätten sich die Postverwaltungen von Preussen und Thurn und Taxis durch diesen Trick wohl auch nicht täuschen lassen.

Rudloff war die Problematik ebenfalls bewußt, relativierte in seinem Schreiben aber diese Bedenken und hielt an seiner ursprünglichen Anordnung fest, die Briefe mit dem hannoverschen Ortsstempel von Bremen zu versehen. Das Stadtpostamt in **Bremen verzichtete aber auf allen seewärts einkommenden Briefen, die an Hannover übergeben wurden, auf den Abschlag eines Ortsstempels. Dies trifft auch für die Briefe aus den USA per Ocean Line zu, die interessanterweise weder vom Stadtpostamt noch vom hannoverschen Postamt (von Ausnahmen abgesehen) in Bremen oder Bremerhaven einen Ortsstempel bekamen.**

Das Stadtpostamt verwendet aber zur Kennzeichnung der mit privaten Schiffen ankommenden Briefe den Stempel „Seebrief“. Dieser Stempel ist im Schreiben von Duckwitz vom 15.5.1847 wahrscheinlich gemeint, wenn er dort erwähnt, daß diese Briefe die Bezeichnung Schiffsbriefe erhalten. Die Stempel von Bremen, Bremerhaven und Vegesack zeigen geringe Typenunterschiede, wobei bei der Postaufgabe in Bremerhaven und Vegesack ein Ortseingangsstempel abgeschlagen wurde.

Nachfolgend nun einige Beispiele für verschiedene Schiffsbriefe, die eine Kennzeichnung mit den Seebriefstempeln zeigen und die Umsetzung der Verordnung vom 10.5.1847 verdeutlichen:

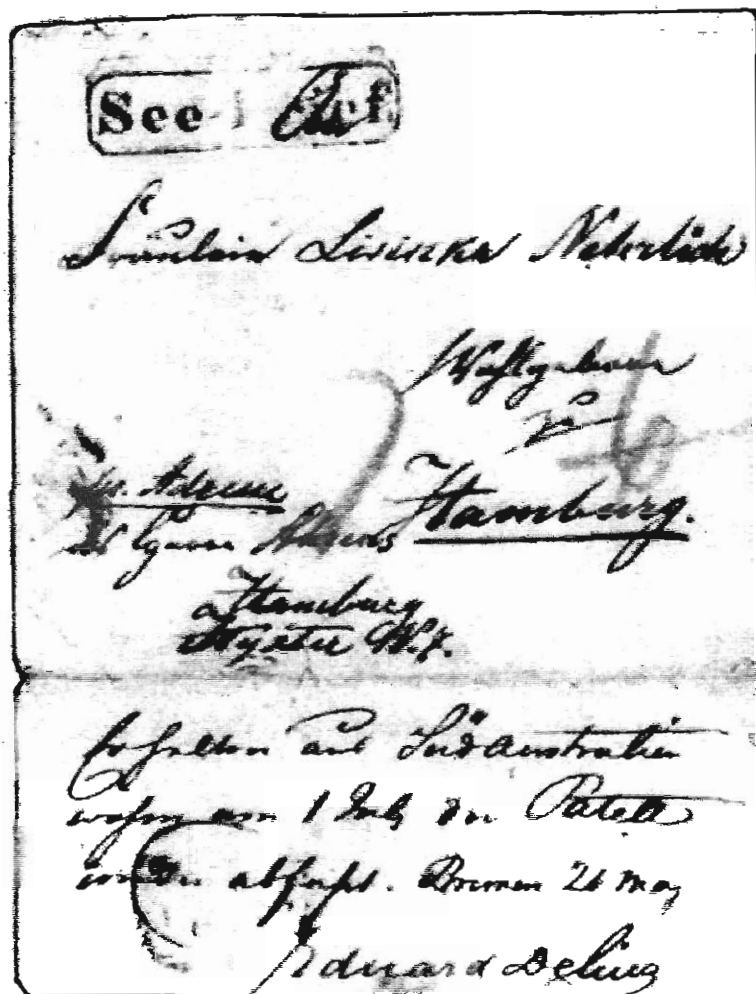


Abb.12: Brief aus Südastralien nach Hamburg mit dem großen Seebriefstempel des Stadtpostamtes in Bremen. In Bremen wahrscheinlich am 21. Mai 1846 aufgegeben. Porto 7 Hamburger Schillinge = 3 Schillinge bis Hamburg + 6 Grote (= 4 Schillinge) Seegebühr

Der erste Brief (Abb.12) stammt noch aus der Zeit unmittelbar vor der Verstaatlichung der Schiffsbriefe. Er zeigt den großen Seebriefstempel des Stadtpostamtes in Bremen, der wahrscheinlich 1845 zur Kennzeichnung der Seegebühr eingeführt wurde. Aus dem rückseitigen Vermerk geht das Herkunftsland Südastralien hervor: „Erhalten aus Südastralien wohin am 1. Juli der Patell wieder abfährt, Bremen 21. May Eduard Delius“. Wahrscheinlich sollte damit dem Empfänger in Hamburg die Schiffsgellegenheit zur Antwort mitgeteilt werden. Leider ist der Brief ohne Inhalt und nicht datiert, der rückseitig schwach abgeschlagene Ankunftsstempel des Stadtpostamtes Hamburg weist (Ovalstempel mit Datum) als letzte Ziffer des Datums wohl eine 6 auf, so daß der Brief wahrscheinlich am 21.5.1846 in Bremen aufgegeben wurde. Wie der Brief aus Abb. 9 zeigt stand im März 1844 der Stempel noch nicht zur Verfügung. Interessant ist, daß bei beiden Briefen (Abb.9,12) die 6 (Grote Seegebühr) sehr ähnlich ausgeführt und wahrscheinlich von derselben Hand geschrieben wurde. Die 6 Grote wurden in 4 Hamburger Schillinge umgerechnet, so daß der Empfänger, inklusive 3 Schillinge für die Strecke Bremen – Hamburg, 7 Schillinge bezahlen mußte.

Der Brief (Hülle) aus Abb.13 wurde mit einem Privatschiff bis Bremen befördert. Er trägt rückseitig den Vermerk „befördert durch Carl Rack, Bremen 23 Oct 1847“. Anhand des Absendersiegels Consul Brauns, Baltimore läßt sich seine Herkunft bestimmen. Dies ist nun gerade einer jener Briefe bei denen Bremen den Separat-Artikel nicht hätte anwenden können und den Landungsort (in der Stempelung) am liebsten in hannoversches Gebiet verlegt hätte, um Schwierigkeiten mit Thurn und Taxis zu vermeiden. Das Stadtpostamt Bremen hatte daher keinen Ortsstempel abgeschlagen, den Brief aber mit 5 Grote (Rötel rechts) für Schiffsbriefe taxiert und zur Begründung die im Schreiben vom 15.5.1847

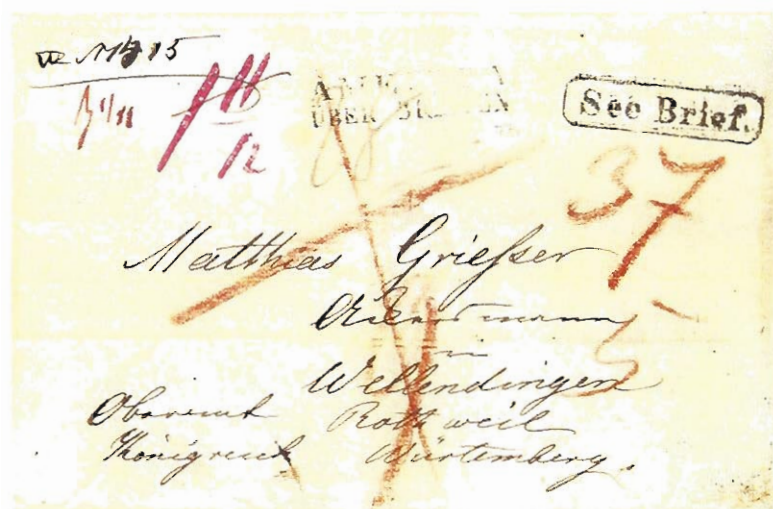


Abb.13:
Seebrief-Stempel des Stadt-
postamtes auf Briefhülle aus
Baltimore nach Wellendingen in
Württemberg.

Rückseitig: „befördert durch Carl
Rack, Bremen 23 Oct 1847“ und
der Stempel des Hannover-
Postamtes in Bremen vom
26.10.

Die Seegebühr von 5 Grote wird
von Hannover mit $1\frac{11}{12}$ ggr
berechnet. Hannover Forderung
inklusive $1\frac{1}{3}$ ggr Transitporto:
 $3\frac{1}{4}$ ggr, vom Empfänger 37 Xr.



Abb.15: Anlandung in Bremerhaven (rückseitig Schlüsselstempel vom 11.7.) und dem zugehörigen Seebrief-Stempel (andere Type). Ohne Stempel „America über Bremen“, da Holland Briefe nicht an Hannover übergeben wurden. Die 5 Grote Seegebühr wurden in 15 holländische Cents umgerechnet. Hinzu kamen 40 Cents bis Doesburg, insgesamt 55 Cents vom Empfänger. Der Brief ist undatiert stammt aber aus der Periode April 1848 bis Dezember 1851.

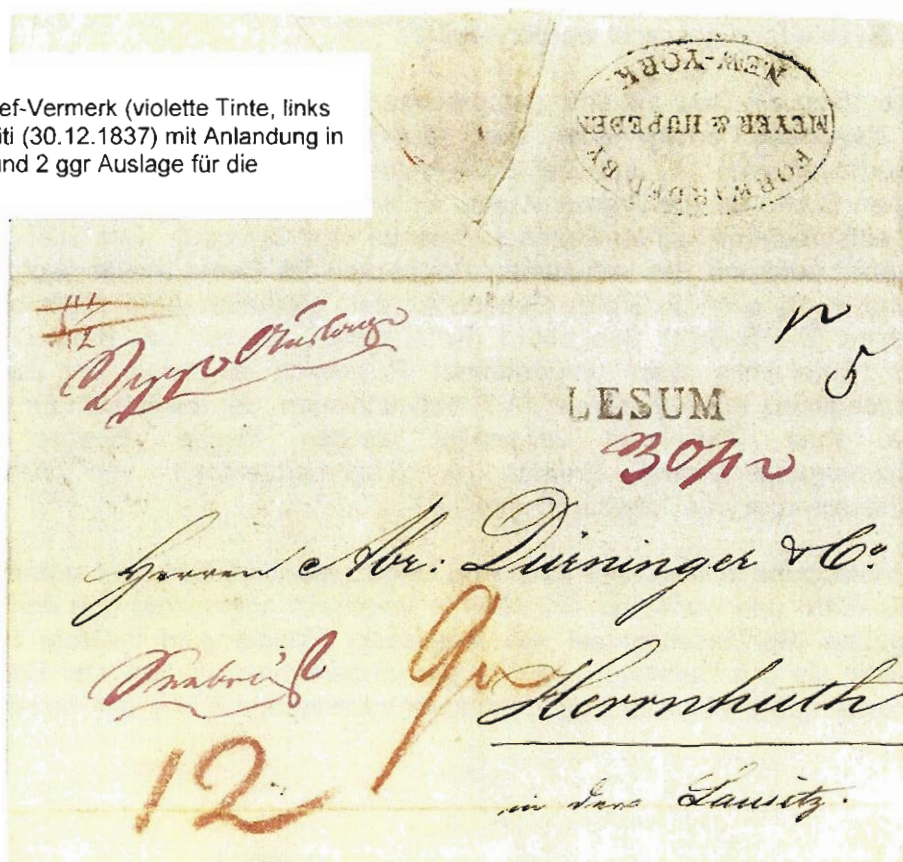


Abb.16:

Der Vegesacker Seebrief-Stempel
auf Brief aus New Orleans
(15.12.1848) nach Gherde in
Hannover. Zu den 5 Grote
= $1\frac{11}{12}$ ggr Seegebühr kommen
2 ggr Hannover Inlandsporto
hinzu, insgesamt $3\frac{11}{12}$ ggr vom
Empfänger.

erwähnte Kennzeichnung mit dem Rahmenstempel „Seebrief“ vorgenommen. Im Gegensatz zum vorhergehenden Brief kommt hier bereits die ermäßigte Seegebühr von 5 Grote (ab 27.5.1847) für Transitbriefe zur Anwendung. Der Brief trägt rückseitig den Stempel des Hannover-Postamtes in Bremen vom 26.10. und vorderseitig den Stempel „AMERICA ÜBER BREMEN“ in Schwarz, genau wie es im Schreiben von Rudloff vom 18.5. angekündigt war. Damit verbunden war die Umrechnung der 5 Grote in $1\frac{11}{12}$ ggr., in violetter Tinte vorgesetzt. Nach Addition von $1\frac{1}{3}$ ggr. Hannover Transitporto ergab sich eine Forderung von $3\frac{1}{4}$ ggr an Thurn und Taxis, links ebenfalls in violetter Tinte aber anderer Handschrift notiert. Dem Empfänger in Württemberg wurden 37 Kreuzer berechnet.

Abb. 14:
Handschriftlicher Seebrief-Vermerk (violette Tinte, links unten) auf Brief aus Haiti (30.12.1837) mit Anlandung in Lesum am 30.12.1837 und 2 ggr Auslage für die Seebeförderung.



Wäre es nach dem Willen Bremens gegangen, hätte der Brief aus Abb.13 wohl ausgesehen wie der in Abb. 14, denn nach dem Briefwechsel Duckwitz – Rudloff wollte Bremen die Anlandung im Stadtgebiet den nachfolgenden Postanstalten verheimlichen und hatte Hannover vorgeschlagen, den Ortsstempel Lesum oder Geestendorf zu verwenden. Der Brief zeigt vorderseitig den Ortsstempel des hannoverschen Weserortes Lesum und den Vermerk „Seebrief“, links unten in violetter Tinte. Allerdings stammt er aus der Zeit vor der Verstaatlichung der Seebriefe und wurde in der Tat in Lesum am 30.12.1837 (handschriftlicher Zusatz, ebenfalls in violetter Tinte) abgegeben – hat also das Bremer Stadtpostamt nicht durchlaufen. Nach der Aktennotiz auf der Briefhülle stammt er aus Haiti und wurde dort am 9.8.1837 Richtung New York abgesandt. Die Weiterleitung übernahm der Forwarding Agent Meyer und Hupeden, New York per Segelschiff. Besonders schön ist hier die Benutzung des Wortes Seebrief zur Kennzeichnung – der Vorwegnahme des späteren Stempels des Bremer Stadtpostamts. In Verbindung mit diesem Vermerk ist die Forderung von 2 Ggr. Auslage zu sehen, die die in Kapitel 1 bereits diskutierte Vergütung für den Kapitän oder Überbringer einschloß. Rechts oben ist eine 5 in schwarzer Tinte, links oben eine $1\frac{11}{12}$ in violetter Tinte vermerkt. Es könnte sein, daß dem Kapitän eines Schiffes unter Bremer Flagge 5 Grote vergütet wurden, die dann in $1\frac{11}{12}$ ggr umgerechnet und auf

2 ggr Auslage gerundet wurden. Die Umrechnung entspricht genau der Umrechnung der 5 Grote Seegebühr in ggr in Abb. 13. Einen ähnlichen Vermerk von 6 gr in schwarzer Tinte findet sich auch auf dem Brief in Abb. 5, dort erfolgt die Umrechnung in 2 ½ ggr. Die Annahme, daß es sich um die Vergütung an den Kapitän handeln könnte, ist allerdings spekulativ, insbesondere erscheint dann der Hannover Anteil sehr gering.

Nach dem 10.5.1847 sollten derartige Briefe über die Hannover Postämter praktisch nicht mehr vorkommen, da alle Bremer Schiffe (und damit nahezu alle) ihre Post direkt dem Bremer Stadtpostamt oder seinen Postbüros zuleiten mußten (§ 10) und zudem z.B. bei Anlandung in Bremerhaven die Post direkt dort abgegeben werden konnte und nicht mehr nach Geestendorf gebracht werden mußte.

In Abb.15 ist ein Brief mit dem entsprechenden Seebriefstempel von Bremerhaven gezeigt. Die Zuordnung erfolgt über den rückseitig abgeschlagenen Schlüsselstempel von Bremerhaven vom 11. Juli. Der Brief ist nach Holland adressiert und ist einer der recht seltenen Briefe für die Bremer Kurse. Er wurde damit nicht an Hannover übergeben und zeigt entsprechend keinen Stempel „America über Bremen“. Der Brief ist nicht datiert, läßt sich aber aufgrund des erhobenen Portos von 55 Cents (holländisch) = 40 c Bremen - Holland + 15 c (= 5 Grote) Seegebühr dem Zeitraum April 1848 bis Dezember 1851 zuordnen. Die 5 Grote Seegebühr (Rötel rechts) wurden von Bremen in 15 holländische Cents (Rötel links oben) umgerechnet. Rückseitig ist zudem der Zweikreisstempel des Stadtpostamtes in Bremen vom 11.7. abgeschlagen, der bei Briefen für die direkten Bremer Kurse ohne Vorbehalte verwendet werden konnte. Ebenso findet sich der Grenzübergangsstempel Bremen A (Hammerstempel) von Arnheim¹⁵ und der Ankunftsstempel von Doesborgh vom 13.7.

Die Briefabgabe in Vegesack ist in Abb.16 dokumentiert. Der Brief stammt aus New Orleans (15.12.1848) und wurde am 8.2.1849 in Vegesack angelandet und dort dem Stadtpostamt übergeben (Schlüsselstempel von Vegesack). Wieder sind 5 Grote Seegebühr in Rötel vermerkt, die von Hannover in 1 11/12 ggr umgerechnet wurden. Der Empfänger in Gherde, Hannover mußte inklusive 2 ggr. Hannover Inlandsporto 3 11/12 ggr. bezahlen.

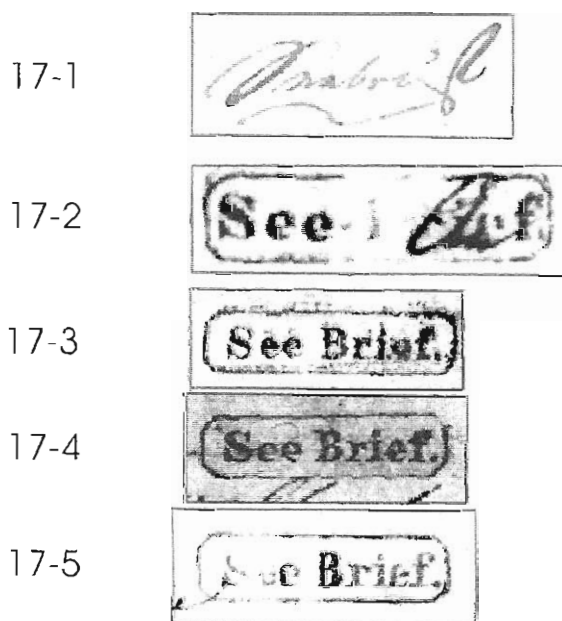


Abb.17:
Verschiedene Seebrief-Kennzeichnungen
(17-1) Handschriftlicher Seebrief-Vermerk von Lesum 1837; (17-2) großer Seebrief-Stempel von Bremen (45,5 x 11 mm²), etwa von 1845 bis 1847 für Schiffsbriefe vor der Verstaatlichung in Gebrauch; wahrscheinlich ab 10.5.1847 wurden die drei kleinen Seebrief-Stempel verwendet in Bremen (17-3; 32,5 x 8 mm²), in Vegesack (17-4) und in Bremerhaven (17-5; 32,5 x 9 mm²). Der Vegesacker Stempel unterscheidet sich im Abstand zwischen S und e, der Bremerhavener in der Rahmengröße vom Bremer-Stempel.

Detailabbildungen der verschiedenen Seebriefstempel und des handschriftlichen Seebriefvermerks sind in Abb. 17 gezeigt. Deutlich größer als die anderen Seebriefstempel

ist die erste Type, die wohl in den ca. zwei Jahren vor der Verstaatlichung der Schiffspost in Bremen verwendet wurde (alle, der allerdings wenigen Briefe mit diesem Stempel stammen aus diesem Zeitraum, sofern sie datierbar sind). Die drei kleinen Stempel zeigen dagegen nur geringe Unterschiede. Der Bremerhavener Seebriefstempel hat eine ca. 1 mm größere Rahmenhöhe, der Stempel von Vegesack zeigt eine andere Form des S und einen anderen Abstand zwischen S und e. Allerdings kann aufgrund der geringen Zahl von Vegesacker Seebriefen nicht mit letzter Sicherheit gesagt werden, ob es sich tatsächlich um eine andere Type handelt. Es muß noch darauf hingewiesen werden, daß in Abb. 17 nur Seebriefstempel der oben gezeigten, frühen Briefe abgebildet wurden. Spätere Typen wurden nicht berücksichtigt.

Der große Seebriefstempel (Abb. 17-2) wird nach dem 10.5.1847 nicht mehr beobachtet. Wahrscheinlich wurde für die Verstaatlichung der Schiffsbriefe in Bremen einschließlich Vegesack und Bremerhaven eine Serie von neuen, kleineren Stempeln (Abb.17-3 bis 5) beschafft. Wie der oben abgedruckte Briefwechsel zwischen Duckwitz und Rudloff zeigt, wollte Bremen für Schiffsbriefe den Aufgabort Bremen den nachfolgenden Postanstalten verheimlichen. Man kann sich daher gut vorstellen, daß der bekannte, große Seebriefstempel von Bremen durch eine kleinere Type ersetzt wurde, die sich nicht mehr so deutlich von den in Vegesack oder Bremerhaven verwendeten Typen unterschied.

Anmerkungen und Quellenhinweise

1. Eine ausführliche Darstellung der postgeschichtlichen Zusammenhänge, die auch als Basis des vorliegenden Artikels diente, findet sich in Christian Piefke, „Geschichte der Bremischen Landespost“, Bremer Schlüsselverlag Hans Kasten 1947, S.100ff
2. Friedrich A. Meyer, Vorträge auf Tagungen der Arbeitsgemeinschaft Hannover in Coppenbrügge und Steinhude 1987 und 1988.
3. James van der Linden, Transatlantische Postverbindungen USA –Europa, Postgeschichte und Altbriefkunde, Hft 91, 1988, Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammlerverein e.V. als Beilage zu Rundbrief Nr.397
4. Gerhard Fischer, Bremen, „Post über Bremen nach Amerika“, Rundbrief Nr. 432 des Deutschen Altbriefsammlervereins e.V. S. 219, 1996
5. Richard F. Winter, Wolfgang Diesner, „The beginning period of Bremen line Mail Service New Insight into the Bremen Postal Arrangement – 1847“, The Chronicle, U.S. Philatelic Classics Society, Vol.43, No1, Whole No.149, 1991, S.52
6. K. Knauer, A. Salm, Bremen-Stempel-Handbuch, Verlag G. Amm, Nürnberg 1967 bzw. Nachtrag von 1971
7. Postage Rates 1789-1930, Abstract of Laws, United States Post Office Department, United States Government Printing Office, Washington: 1930, Reprint der Virginia Postal History Society, Richmond Virginia, 1982
8. Eine Übersicht über die Hannover Postgebühren (Tarif vom 1.7.1834) findet sich in den Rundbriefen der Arbeitsgemeinschaft Hannover, Nr.47. 1998, S.24
9. Kenneth Rowe, The Postal History of the Forwarding Agents, Leonard H. Hartmann, Philatelic Bibliopole, Louisville, Ky, USA 1984
10. Christian Piefke, „Geschichte der Bremischen Landespost“, Bremer Schlüsselverlag 1947, S.86: Am 27.12.1823 erließ die Postkommission im Auftrage des Senats eine öffentliche Bekanntmachung, wonach infolge eines zwischen Bremen und Preußen geschlossenen Postvertrags „das Königlich Preußische Postgeschäft in Bremen vom 1. Januar 1824 an von den Beamten des Stadtpostamtes verwaltet werden solle“
11. Im Generale Nr. 92 vom 12.5.1847 der Thurn und Taxis General-Post-Direction wird die Änderung durch die Verstaatlichung der Seebriefe in Bremen beschrieben. Es heißt dort: *Nach einer zu Bremen erschienenen obrigkeitlichen Bekanntmachung (5.5.1847) muß von jetzt an für die über Bremen durch Kauffahrtsschiffe zu versendenden überseeischen Briefe (nach Amerika u.), außer dem Franco bis Bremen, auch noch das Bremische Franco von Bremen bis Bremerhaven mit 1 Sgr. oder 4 kr. Pr. Stück (ohne Rücksicht auf das Gewicht) bei der Aufgabe erhoben werden, welcher Betrag als Weiterfranco nach Bremen zu vergüten ist.* Dieses bremische Inlandsporto wird allerdings bereits am 22.9.1847 zurückgenommen. Mit dem Generale Nr.24 vom 22.9.1847 wird für die über Bremen nach Übersee mit Kauffahrtsschiffen versandte Korrespondenz der alte Zustand wieder hergestellt und es muß nur das Porto bis Bremen vorausbezahlt werden.
12. Die Abfahrtsdaten der Schiffe stammen aus Walter Hubbard, Richard F. Winter, „North Atlantic Mail Sailings“, U.S. Philatelic Classics Society, 1988
13. Arnold Duckwitz, „Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben“, Bremen, Schünemann Verlag 1877
14. Eine Analyse über die rechtliche Situation der Thurn und Taxis'schen Postkurse nach Bremen findet sich in einem Bericht von Postdirektor Bartsch an die Postkommission vom 31.Oktober 1845
15. James Van der Linden, Postvertragsstempel-Katalog, Soluphil, Luxemburg, 1993, Stempel-Nr. 695

Bestellung der in Bremen ankommenden Schiffs-Briefe.

Bei dem Beginn der diesjährigen überseeischen Schifffahrt ist es wohl an der Zeit einmal eine hier bestehende Usance zur Sprache zu bringen, deren in einem hohen Grade grosse Mängel, von der ~~überwiegenden~~ Mehrzahl unserer Gasse seit Jahren getadelt werden, und wenn auch schon zum öftern angeregt, doch noch keine Abänderung gefunden haben: „wir meinen die ~~Verhinderung~~ der ankommenden Schiffsbriefe durch die Dienstboten der Rheder.“ — Bremen liefert beinahe täglich den stichlichen Beweis, wie es allen Beziehungen abzu streicht, jede mögliche Verbesserung zu dem Betriebe des Handels auch in seinem innern Verkehr einzuführen; um so mehr muß es befremden, wie die erwähnte Bestellung der Schiffsbriefe noch immer nicht abgeändert worden ist. Dass vor 20 und mehr Jahren, als noch eine so geringe Correspondenz zwischen Westindien, den Vereinigten Staaten und andern überseeischen Ländern stattfand, die Rheder die wenigen mit den einlaufenden Schiffen ankommenden Briefe durch ihre Dienstboten unversandt und man diesen einige Grote Trinkgeld für den Weg gab, wollen wir nicht tadeln, allein wie hat sich dies seitdem geändert, wie manches Schiff kommt herein, dessen Briefbeutel hunderte von Briefen enthält, die noch immer Dienstboten zum Umherbringen anvertraut werden, während es doch durchaus in der Ordnung wäre, dieselben der Post zur Bestellung zu übergeben. Aus dem Gebrauch, die Ueberbringung der Schiffsbriefe durch 4, 6 gr. und wohl noch mehr Trinkgeld für einen jeden zu honoriren, machen die Dienstboten bereits ein Recht, und fordern, wenn man nicht gleich mit der Vergütung bei der Hand ist, ohne weiteres 6 gr. ⁷/₈ pro Brief, woran uns noch vor kurzem Beispiele vorgekommen sind. Doch wir wollen auf diese wenigen Grote Trinkgeld (oder Porto) weniger Rücksicht nehmen, sondern nur auf die grossen Nachteile, die diese Beförderung mit sich bringt und haben kann, aufmerksam machen, aus der zurechenbaren Hoffnung schmeichelnd, Bremen's Rheder werden nicht länger unsehen, die Hand zu einer verbesserten und zweckmässigeren Einrichtung zu bieten. Zählen wir nur einige der Hauptnachteile auf, so bestehen solche in folgenden:

1) werden die Schiffsbriefe durch die Dienstboten-Beförderung unregelmässig und nicht gleichzeitig umgebracht; einige Adressen kommen sofort nach Ankunft der Briefbeutel in deren Besitz, andere erst 12, 18, ja 24 Stunden später.

2) wird durch diese Einrichtung gar nicht berücksichtigt, welche Wichtigkeit eine prompte, gleichzeitige Besorgung dieser Briefe, sei es durch darin enthaltene Wechsel, Assurance-Orders oder andere Aufträge, hat. Schreiber dieses sind Fälle bekannt, dass sich Briefe mit ansehnlichen Remissen mehrere Tage im Armkoffer eines Dienstmädchens herumgetrieben, bis es demselben gerade passte, den etwas weiten Weg zum Empfänger zurückzulegen; dann

3) ist es gar nichts ungewöhnliches, dass namentlich die weiblichen Dienstboten, denen die Briefe zur Besorgung anvertraut werden, nicht einmal lesen können. Schreiber dieses hat oft denselben die Briefe nach den Adressen zurecht gelegt; wie leicht kann auf diese Weise sich Jemand Briefe zueignen, die ihm gar nicht zukommen und den rechten Empfänger dadurch in grossen Nachtheil bringen.

Der Mangel giebt es noch viele andere, die wir nicht weiter aufzählen wollen. Eine Abhilfe ist sehr leicht einzuführen, und ist es wahrlich zur Ehre von Bremen's Rhedern an der Zeit, dass gerade sie sich vereinigen, eine zweckmässige Einrichtung ins Leben treten zu lassen; unsere Stadtpost, welche unter einer so unwichtigen Verwaltung alles anbietet, unserer correspondirenden Kaufmannschaft eine jede Erleichterung und Verbesserung zu verschaffen, wird gern bereit sein, dabei mitzuwirken.

Auf unsere Anfrage, wie es damit in unserer Schwesterstadt Hamburg gehalten werde, erhielten wir nachstehende Aufklärung:

In Folge einer Versammlung der Kaufmannschaft ist die Commerz-Behörde authorisirt und hat demnach befohlen, dass die Briefbeutel aller ankommenden Schiffe sofort an die Stadtpost ausgeliefert werden müssen. Die Stadtpost berechnet für einen Brief bis 6 Loth 4 β , und steigt dieser Satz von 6 zu 6 Loth, bei Zeitungen und Packeten ist 10 Loth angenommen, und ist auch die Steigerung dabei von 10 zu 10 Loth. Für diese Einnahme ist die Postbehörde verpflichtet, hier nun auf verschiedenen Stationen der Elbe Jollen zu halten, damit die Briefbeutel sofort nach hier geschafft werden, wenn auch die Schiffe durch ungünstige Winde verhindert sind, unsern Hafen zu erreichen. Bei abgehenden Schiffen ist ganz derselbe Modus und müssen die Briefe auf die Stadtpost geliefert werden. Frei sind nur die Briefe an und von der Rhederei, indessen nehmen auch wohl die Schiffsmähler Briefe an, auf denen Connoissement über mit dem abgehenden Schiffe verladene Waaren bemerkt steht. Eine Vergütung für Ausbändigung des Briefbeutels an die Stadtpost wird von dieser, der Rhederei oder dem Capitaine nicht gemacht. Die hiesige Einrichtung hat sehr viel Gutes, die Briefe werden jetzt ordentlich, schnell und gleichzeitig besorgt, und das empfindet das handelnde Publicum sehr wohlthätig.

Einsender glaubt sich damit begnügen zu können, die Angelegenheit wie vorstehend zur Sprache gebracht zu haben. Wie und auf welche zweckmässige Weise eine bessere, promptere und sicherere Einrichtung für unser Publicum einzuführen, stellt derselbe ganz den Beratungen unserer Rheder und den Vertretern der Interessen unserer Börse anheim. Nur lasse man die Aussicht fahren, weil es so wie bisher seit langen Jahren gewesen, könne es auch noch ferner so bleiben!

Bremen, den 2. April. 1844.

Anlage 2

Vertrag zwischen Bremen und Hannover vom 28.2.1846

Nachdem im Artikel X des zwischen der Krone Hannover und der freien Hansestadt Bremen am 11ten Januar 1827 geschlossenen Staatsvertrages der Abschluß einer besonderen Convention über die zwischen Bremen und Bremerhaven zu errichtende Postcommunication vorbehalten ist, so haben zur Ausführung dieser Bestimmung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Hannover

Allerhöchst Ihren Ober-Finanzrath Friedrich Ernst Witte, Ritter gg

Und

Der Senat der freien Hansestadt Bremen

deren Senator Arnold Duckwitz

welche unter Vorbehalt der Ratification über folgende Punkte übereingekommen sind.

§1 Die Krone Hannover und die freie Hansestadt Bremen vereinigen sich zu der Errichtung eines gemeinschaftlichen Postamts in Bremerhaven.

Dasselbe soll aus zwei Postspeditions-Comtoirs, einem hannoverschen unter einem hannoverschen Beamten und einem bremischen unter einem bremischen beamten, bestehen. Die Unterbedienten des Postamts können beiden Comtoiren gemeinschaftlich angehören und werden bremischer Seits bestellt und auf das beiderseitige Interesse verpflichtet, auch gemeinschaftlich besoldet, oder sie werden, wenn der eine oder der andere Theil es wünscht, obseits jedes Comtoirs besonders unterhalten.

Das Posthaus, vor welchem die Wappenschilder beider Staaten neben einander, mit der Inschrift: "Postamt" in der Mitte unter beiden Schildern, aufzuhängen sind, wird bremischer Seits hergestellt und unterhalten. Für die darin behuf des hannoverschen Comtoirs zu überweisende Räume an Dienst Localen und Officianten Wohnungen wird Hannoverscher Seits eine angemessene Miete gezahlt.

Der Beamte und die etwaigen Unterbedienten des Hannoverschen Comtoirs stehen, in allen dienstlichen Beziehungen, unter den königlich Hannoverschen oberen Post und Staats Behörden. Im Übrigen sind die Unterbedienten, Dienstvergehen ausgenommen, den Stadt-Bremischen Gesetzen und Behörden unterworfen, während der jenem Comtoir vorstehende Beamte, in Ansetzung der Civil und Criminal Jurisdiction unter dem nächsten Königlich Hannoverschen Amte steht, welches zur Vollziehung seiner Verfügungen die Behörden der freien Hansestadt Bremen requiriert. Den von letzterer angeordneten Maßregeln der Land und Sicherheits Polizei hat der erwähnte Beamte Folge zu leisten. Derselbe und die Unterbedienten genießen, so lange sie im Königlich Hannoverschen Unterthanen-Verbunde bleiben, für sich und ihre Familien eine Befreiung von persönlichen Leistungen und von der unter dem Namen „Schoß" bestehenden Vermögensteuer oder von anderen directen Abgaben, welche etwa noch künftig auf das Vermögen der Bremischen Staatsgenossen gelegt werden möchten. Auch unterliegt der Nachlaß der erwähnten Officianten keiner Erbschafts-Abgabe. Dagegen dürfen dieselben kein bürgerliches Gewerbe treiben.

Bei den, den Dienst des Post Amts im Allgemeinen betreffenden Bekanntmachungen und sonstigen Erlassen unterzeichnet sich derselbe als „Königlich Hannoversches Postamt und Postamt der freien Hansestadt Bremen".

Betreffen solche Erlasse nur den Dienst des einen oder anderen Postcomtoirs so werden dieselben von jedem gesondert unterzeichnet.

§2 Die Wirksamkeit des Postamts wird zwischen den beiden Postspeditions-Comtoirs in folgender Weise getheilt:

1. Das Hannoversche Comtoir colligiert und versendet, für hannoversche Rechnung die Briefe nach dem Königreich Hannover, so wie denjenigen fremden Staaten, mit deren Postanstalten das Stadtpostamt zu Bremen nicht in direktem Verkehr (Kartenwechsel) für die Correspondenz dieser und hinterliegender Staaten sich befindet.

Dasselbe empfängt und distribuiert für hannoversche Rechnung die Briefe aus dem Königreich Hannover, so wie aus denjenigen fremden Staaten, aus welchen die Correspondenz zu Bremen, nicht bei dem Stadt-Postamte eingeht.

Außerdem besorgt dieses Comtoir auch für Hannoversche Rechnung auf dem Landwege die Expedition der Güter- und Personenposten.

2. Das Bremische Comtoir colligiert und versendet für Bremische Rechnung die Briefe nach und von Bremen, so wie denjenigen fremden Staaten, mit deren Postanstalten das Stadt-Postamt zu Bremen in directem Verkehr (Kartenechsel) für die Correspondenz dieser und hinterliegender Staaten sich befindet, nämlich den Postanstalten des Herzogthums Oldenburg und das Königreich der Niederlande und dem Stadt-Postamte zu Hamburg.

Dasselbe empfängt und distribuiert für Bremische Rechnung die Briefe aus Bremen und dessen Gebiete, so wie aus denjenigen fremden Staaten, aus welchen die Correspondenz zu Bremen bei dem Stadt-Postamte eingeht.

Das Bremische Comtoir vermittelt außerdem den nach und von Bremerhaven dirigirten Briefverkehr mit überseeischen Ländern.

§3 Bei der solchergestalt geschiedenen Wirksamkeit der beiden Postspeditions Comtoirs finden, in Ansehung des hannoverschen Comtoirs, der Portotarif des benachbarten Postbüros Geestendorf und im allgemeinen die jeweiligen hannoverschen Tax- und sonstigen Dienst Vorschriften Anwendung; für das bremische Comtoir werden die bezüglichen Anordnungen von dem Senate der freien Hansestadt Bremen getroffen.

§4 Das Hannoversche Comtoir befördert und empfängt die für dasselbe gehörenden Postsendungen mittelst der landeinwärts, für Rechnung der Königlich Hannoverschen Post-Administration, zu unterhaltenden Posten.

Das Bremische Comtoir benutzt für seinen Correspondenz-Verkehr die auf der Weser vorhandenen Communications-Mittel und zugleich die, auf dem Landwege zwischen Bremerhaven und Bremen Hannoverscherseits unterhaltenen Posten, für die auf letzterem Wege versandten Briefpakete des Bremischen Comtoirs an das Stadt-Postamt zu Bremen und von demselben zahlt Bremen an Hannover ein Transitporto von Einem Gutengroschen Courant vom Lothe brutto; Zeitungspakete werden, wenn sie unversiegelt sind, unentgeltlich befördert.

Damit die solchergestalt Bremischer Seits zu benutzenden Hannoverschen Posten zwischen Bremerhaven und Bremen diesem Zwecke bestmöglich entsprechen, soll die Einrichtung oder Abänderung des Ganzes derselben nach vorgängiger Verständigung beiderseitigen Postverwaltungen erfolgen, wobei Hannoverscher Seits auf die Bedürfnisse des Bremischen Handelsstandes stets die thunlichste Rücksicht genommen werden wird.

Sollte behuf dieser Posten demnächst ein Relais in Bremerhaven erforderlich sein, so wird solches Hannoverscher Seits eingerichtet werden, und soll von demselben dann der Extrapost dies wahrgenommen werden.

§5 Die Krone Hannover erklärt sich damit einverstanden, daß die auf dem Seewege zu Bremerhaven für Bremen ankommende Correspondenz, und umgekehrt, die von Bremen aus nach überseeischen Ländern bestimmte Correspondenz, durch das bremische Post Speditions Comtoir an das Stadt-Post-Amt zu Bremen und umgekehrt, in verschlossenen Briefbeuteln auf dem Landweg durch das königlich hannoversche Gebiet jederzeit frei und ungehindert solle befördert werden dürfen, und zwar, entweder mittelst der auf diesem Wege bestehenden königlich hannoverschen Posten gegen eine Transitporto-Vergütung von einem Thaler Courant für jeden Briefbeutel, oder auf bremische Kosten und ohne Transitporto Vergütung an Hannover durch Estafetten, Expresse und auf jede sonstige Weise.

Eine gleiche Beförderungsweise stattnehmig sein, wenn die Briefbeutel mit überseeischer Correspondenz nicht in Bremen, sondern an einem Hannoverschen Uferplatz zwischen Bremerhaven und Vegesack gelandet werden oder von einem solchen Platze ab an das Seeschiff zu bringen sind.

§6 Die freie Hansestadt Bremen verpflichtet sich dagegen, alle auf oben angegebene Weise aus überseeischen Ländern über Bremerhaven oder einen anderen Weser-Uferplatz oder ganz zu Wasser nach Bremen an das Stadt-Postamt daselbst gelangenden, über Bremen hinaus bestimmten Briefe, welche nicht mittelst der eigenen Briefpackete des Stadtpostamts, nach dem Oldenburgschen, nach Hamburg oder nach Holland und den hinterliegenden Staaten weiterzubefördern sind, dem Königlich Hannoverschen Postamte in Bremen, gegen das auf den Briefen haftende Porto bis Bremen, zur Weitersendung überliefern zu lassen. Wenn dergleichen Briefe schon in Bremerhaven von dem dortigen bremischen Postspeditions-Comtoir den königlich hannoverschen Posten übergeben werden, so erfolgt die Vergütung des auf den Briefen haftenden Portos bis Bremerhaven durch das hannoversche Postspeditions-Comtoir daselbst.

§7 Für den Fall, daß zwischen Bremen und England ein postmäßiger Briefverkehr, neben der über Cuxhafen bestehenden Verbindung, mittelst einer directen Dampfschiffahrt von und nach der Weser zu Stande kommen sollte, erklären die hohen Contrahenten schon jetzt, daß es nicht ihre Absicht sei, rücksichtlich eines solchen Post Courses an den Grundsätzen, auf welchen ihr Vertrags Verhältniß wegen der englischen Post beruht, etwa zu ändern. Es würde demnach die vertragsmäßige Bestimmung, nach welcher demjenigen der beiden Contrahenten, welcher die Kosten des Transports der Englischen Post vom Landungsplatze des See Dampfschiffs bis Bremen und umgekehrt trägt, $\frac{3}{4}$, dem deren aber $\frac{1}{4}$ des Brutto-Ertrages zu Gute kommen, auch beim Eintritte des vorerwähnten Falles Anwendung finden. Übrigens würde es auch in diesem Falle Bremen gestattet sein, die solchergestalt auf der Weser aus England ankommenden Briefschaften an einem Hannoverschen Uferplatze zwischen Bremerhaven und Vegesack landen und von da ab auf seine Kosten durch Expresse oder Estafetten an das Stadt Postamt in Bremen befördern zu lassen, in welchem Falle Hannover dann, dem Obigen gemäß, $\frac{1}{4}$ des Brutto Ertrages an Porto zu beziehen haben würde.

§8 Die Krone Hannover gestattet der freien Hansestadt Bremen, behuf einer Local-Postverbindung zwischen Bremen und Vegesack den freien, ungehinderten und unentgeltlichen Transit Bremischer Posten über das Hannoversche Gebiet und namentlich über den Stationsort Lesum.

§9 Die zur Ausführung gegenwärtiger Übereinkunft erforderlichen Verabredungen werden den beiderseitigen Post-Behörden überlassen.

§10 Die Ratifications-Urkunden der gegenwärtigen Übereinkunft werden sobald als möglich spätestens aber innerhalb vier Wochen nach geschehener Unterzeichnung gegen einander ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde ist die vorstehende Übereinkunft in doppelter Ausfertigung von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschrieben und untersiegelt

So geschehen Hannover den 28ten Februar 1846

Friedrich Ernst Witte Arnold Duckwitz

Separat Vereinbarung

Zum §6 des Haupt Vertrages zwischen der Krone Hannover und der freien Hansestadt Bremen vom 28ten Februar 1846, in Betreff der Postverhältnisse zu Bremerhaven.

In dem §6 der zwischen der Krone Preußen und der freien Hansestadt Bremen bestehenden Postconvention ist folgende Bestimmung getroffen:

„Alle Briefe welche für den Preußischen Staat für Rußland, Polen und Mecklenburg-Strelitz aus Bremen abgesendet werden, sollen nunmehr in Folge dieses Vertrages und ohne das Postregal der Stadt zu dem ausschließlichen Postcourse nach und über Hamburg

in Zweifel zu setzen, durch das preußische Postamt daselbst ausschließlich ihre Abfertigung und Beförderung erhalten, gleichviel, ob sie über Minden oder über Hamburg geleitet werden.“

Der Senat der freien Hansestadt Bremen ist der Ansicht, daß in Folge dieser Bestimmung nur die nach Mecklenburg-Strelitz, Preußen, Polen und Rußland bestimmten Briefe, deren Absendungsort Bremen ist, nicht aber diejenigen, welche von einem anderen Orte abgesendet sind und nur durch Bremen transitieren, dem königlich Preussischen Postamte in Bremen zur Weiterbeförderung abzuliefern sind, so daß hiernach die erwähnte Bestimmung der von der freien Hansestadt Bremen der Krone Hannover im §6 der heute zwischen beiden geschlossenen Postkonvention gegebenen Zusicherung nicht entgegensteht. Diese Ansicht wird auch vom Senate der freien Hansestadt Bremen der Krone Preußen gegenüber festgehalten werden, wenn letztere etwa auf die Beförderung der nach den vorhin genannten Staaten bestimmten Seebriefe Anspruch machen sollte und die Krone Hannover erklärt sich Ihrerseits bereit, den Senat in der Geltendmachung dieser Ansicht nachdrücklich zu unterstützen. Indeß wünscht derselbe nicht, über diesen Punkt in ernstliche und unangenehme Conflicte zu kommen. Er behält sich daher vor, wenn es ihm früher oder später zweckmäßig scheinen sollte, die nach Mecklenburg-Strelitz, Preußen, Polen, und Rußland bestimmten Seebriefe in Bremerhaven dem dortigen Königlich Hannoverschen Post-Speditions Comtoir zur Weiterbeförderung zu übergeben. Für solchen Fall soll es gleichwohl, wie hiermit königlich hannoverscher Seits ausdrücklich zugestanden wird, in Ansehung des von Hannover an Bremen zu vergütenden Portos ganz so gehalten werden, als ob die gedachten Briefe erst in Bremen den königlich Hannoverschen Postbehörden für Rechnung der letzten übergeben würden.

Dessen zur Urkunde ist die vorstehende Separat-Vereinbarung, welche gleiche Gültigkeit mit dem Hauptvertrage haben soll in doppelter Ausfertigung von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschrieben und untersiegelt.

So geschehen Hannover den 28ten Februar 1846

Friedrich Ernst Witte Arnold Duckwitz

Beschluß Protokoll

Geschehen Hannover den 28ten Februar 1846

Bei Unterzeichnung der zwischen der Hannoverschen Regierung und der freien Hansestadt Bremen am heutigen Tage vereinbarten Postconvention vereinigten sich die Unterzeichneten dahin, nachfolgende Bemerkung in gegenwärtiges Schlußprotokoll niederzulegen.

Zu §2 sub2. Unter der bei dem Stadtpostamte zu Bremen eingehenden Correspondenz ist auch diejenige verstanden, welche durch das königlich Preussische und Fürstlich Thurn und Taxische Postamt bei dem Stadtpostamte eingeht. In letzterer Beziehung ertheilte der königl hannoversche Commissar Namens seiner hohen Regierung die Ausdrückliche Zusicherung, dieselbe wolle bei den Postbehörden dieser fremden Staaten nicht darauf drängen, daß letztere die für Bremerhaven bestimmte Correspondenz den Hannoverschen Posten zuführen- und werde somit einer Auslieferung dieser Correspondenz an das Stadtpostamt zu Bremen nicht hinderlich sein.

Die Unterzeichneten geben sich hierbei gegenseitig die Zusicherung, daß ihre hohen Committenten, im Fall der Ratification der Convention, auch die in dem gegenwärtigen Protokoll enthaltene Verabredung, ohne weitere förmliche Ratification derselben, als genehmigt ansehen und der Convention gleich aufrecht erhalten und befolgen würden.

Witte Duckwitz

Übrigheitliche Bekanntmachung.



Der Senat bringt hiermit zur öffentlichen Kunde, daß zufolge Rath- und Bürgerschlusses eine regelmäßige Postverbindung zwischen Bremen und dessen Hafenplätzen eingerichtet ist, und daß zu diesem Behufe in Bremen das Stadtpostamt, in Vegesack und Bremerhaven aber die dort errichteten Postbüreaus bestimmt sind.

1847.
Mai 5.
Bekanntmachung
wegen
der Postverbindung
zwischen
Bremen, Vegesack
und
Bremerhaven,
sowie in Betreff
der
Schiffsbriefe.

Diese verschiedenen Büreaus werden zu dem Ende am Montage den 10. Mai d. J. eröffnet, und ist von da an jede anderweitige gewerbliche Beförderung von Briefen und Briefspacketen zwischen Bremen und Vegesack sowie zwischen Bremen und Bremerhaven durch Privatpersonen bei einer Strafe von fünf Thaler, welche im Wiederholungsfalle gesteigert wird, und den Umständen nach selbst bei Gefängnißstrafe untersagt.

Acta f. d. 14. 6. 2. 6. 1.
1848. 1/11. *HN*

Das Nähere über die Auslieferung der Briefe, die Portosätze u. s. w. wird von den Postbehörden zur öffentlichen Kunde gebracht werden.

Zugleich mit dieser Posteinrichtung ist beschlossen, daß künftig nach dem Beispiel anderer Staaten auch die mittelst der Kaufahrtsschiffe bewerkstelligte überseeische Correspondenz (die sogenannten Schiffsbriefe) sich künftig möglichst an dem hiesigen Stadtpostamte concentriren und demselben, soviel die von einkommenden Schiffen mitgebrachten Briefe und Briefspackete betrifft, ausschließlich anheimfallen.

Der Senat bringt demnach die folgenden Bestimmungen zur öffentlichen Kunde:

§. 1.

Alle hieselbst mit Schiffsgelegenheit ankommende Briefe und Briefspackete, sie mögen nun für Bremen oder auswärtige Plätze bestimmt sein, müssen, mit Ausnahme der im §. 5 näher bezeichneten, unter den im §. 9 angegebenen Bestimmungen an das hiesige Stadtpostamt zur Distribution oder zur Weiterbeförderung abgeliefert werden.

§. 2.

Auch die von hier nach überseeischen Plätzen in gleicher Weise abzusendenden Briefe und Briefspackete nimmt das gedachte Postamt an und sorgt für deren Beförderung.

§. 3.

Hinsichtlich der seewärts von Vegesack oder Bremerhaven abgehenden und dort ankommenden Briefe gilt hinsichtlich des Colligirens und Distribuirens dasselbe von den dortigen Postanstalten.

§. 4.

Alle von Bremen, Vegesack und Bremerhaven sowie alle Bremische von der Weser abgehende, als in Ladung liegend angekündigte, Schiffe sind zur Mitnahme der ihnen von gedachten Postbehörden übergebenen Briefe und Briefpakete verpflichtet.

§. 5.

Diejenigen ankommenden Briefe, welche an den Eigenthümer des Schiffs, den dirigirenden Rheber, den Schiffscorrespondenten oder die Ladungsempfänger gerichtet und dem Schiffer zu persönlicher Bestellung anvertraut sind, kann derselbe direct an diese Personen abliefern.

§. 6.

Hinsichtlich der Distribution der angekommenen Schiffsbriefe, namentlich der Beschleunigung ihres Ausbringens, wird in derselben Weise wie bei den mit der Post angekommenen verfahren.

§. 7.

Die Absendung der nach §. 2 den Bremischen Postbehörden überlieferten Briefe und Briefpakete geschieht mit der ersten vorkommenden directen oder den Bestimmungsort wahrscheinlich am schnellsten erreichenden Schiffsgelegenheit, unter Beilegung gehöriger Correspondenzettel in versiegelten Beuteln oder Packeten, welche an das Postamt des Bestimmungsorts, wo das aber unthunlich ist, an dortige Consular-Agenten oder andere zuverlässige Personen mit der Empfehlung zur schnellsten Beförderung adressirt werden.

Briefe, deren Beförderung mit einem bestimmten Schiffe aufgegeben ist, müssen mit demselben abgesandt werden.

§. 8.

Außer den genannten Postbehörden ist allen andern Personen das Abholen und Distribuiren der mit Schiffsgelegenheit angekommenen Briefe und Briefpakete, das Erlassen darauf sich beziehender Bekanntmachungen sowie überhaupt jede eine

Umgehung der vorstehenden Anordnungen befassende Handlung
bei einer Strafe von 5 bis 25 Thalern untersagt.

§. 9.

Der Capitain und die Mannschaft der seewärts einkommenden Schiffe sind mit Ausnahme der im §. 5 erwähnten Fälle verpflichtet, die mitgebrachten Briefe und Briefpakete sofort nach ihrer Ankunft in einem Bremischen Hafenplaze an das dortige Bremische Postbureau abzuliefern.

Doch ist es dem Capitain, wenn er, ohne sich aufzuhalten, unmittelbar nach seiner Ankunft auf der Weser für seine Person sich nach Bremen begiebt, gestattet, dieselben mit sich herauszunehmen, da er sie dann aber ungesäumt nach seiner Ankunft an das hiesige Stadtpostamt abzuliefern hat.

§. 10.

Das im §. 8 enthaltene Verbot erstreckt sich auch auf alle an irgend einem Plaze der Unterweser seewärts einkommende Bremische Schiffe in Betreff der für das Bremische Staatsgebiet bestimmten oder von den Bremischen Postanstalten weiter zu befördernden Briefe und Briefpakete.

§. 11.

Auch die von fremden, in einem nicht Bremischen Weserplaze ankommenden Seeschiffen mitgebrachten Briefe und Briefpakete darf innerhalb des Bremischen Staatsgebiets außer den genannten Postbehörden Niemand unter den im §. 8 angedroheten Strafen distribuiren, desfallige Bekanntmachungen erlassen oder sonst zur Umgehung der Bremischen Postanstalten behülflich sein.

§. 12.

Für die laut §§. 2. 3 an die Bremischen Postanstalten zur Beförderung aufgelieferten Gegenstände beträgt das hiesige Porto 2 Grote per Stück.

§. 13.

Die Schiffsmäkler sind verbunden, von dem Abgange eines jeden ihrer Besorgung anvertrauten, nach außereuropäischen Plätzen in Ladung liegenden Schiffs und dessen Bestimmungsplaze das Stadtpostamt möglichst zeitig in Kenntniß zu setzen.

§. 14.

Die Vergütung von Seiten der Postbehörde an die Schiffe für die Briefe, welche sie bringen, ist auf 2 Grote per Stück und diejenige für Briefpackete nach einem billigen Verhältniß festgesetzt.

§. 15.

Das für ankommende Schiffsbriefe von den Empfängern an die Bremische Postbehörde zu zahlende Porto ist ohne weitere Vergütung für die Bestellung bis auf Weiteres bis zum Gewichte von vier Loth auf 6 Grote und für solche von größerem Gewichte auf 12 Grote bestimmt.

§. 16.

Wegen der Zeitungen und sonstiger unter Kreuzband versandten Drucksachen werden die Bestimmungen vorbehalten.

Auch die vorstehenden Bestimmungen treten, wie hiermit verordnet wird, mit dem erwähnten 10. Mai in Kraft und werden von da an streng gehandhabt werden.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 30. April und publicirt am 5. Mai 1847.

Fortsetzung in
RB Nr. 453 / März 2002

Nach Frankreich über England - 1870/71

Vor sechs Jahren, im Rundbrief Nr. 428, zeigte uns Herr Professor Wigand Bruns eine interessante Briefhülle aus Paris vom 6. August 1870 an den Preußischen König, die damals Anlaß für eine Diskussion war, ob denn der Postaustausch während des Krieges zwischen den feindlichen Ländern nicht eingestellt oder doch stark reduziert worden ist. Der Feldpostordre Nr. 1 vom 16. Juli 1870¹ ist eine Zusammenstellung beigefügt, die ergibt, „nach welchen Grundsätzen bei eintretendem Ausbruch von Feindseligkeiten rücksichtlich der postalischen Beziehungen zu fremden, im feindlichen Bereich befindlichen Gebieten ... zu verfahren ist.“ Darin heißt es: „Die Briefkartenschlüsse Norddeutscher Postanstalten und Eisenbahn-Postbüreaus auf die Postanstalten und Eisenbahn-Postbüreaus des feindlichen Bereichs werden vorläufig ferner gefertigt. ... Die Kartenschlüsse werden auf dem schnellsten, eine sichere Beförderung ermöglichenden Wege spedirt. Kann die Spedition nicht mehr mit den directen Posten resp. Eisenbahn-Posttransporten erfolgen, weil diese aufgehoben sind, so sind die Kartenschlüsse auf dem möglichst geringen Umwege in der Richtung auf neutrales Gebiet zu leiten, damit die Postanstalt daselbst die Weiterbeförderung vermittelt. ... Die Kartenschlüsse, welche von Postanstalten des feindlichen Bereichs auf Norddeutsche Postanstalten abgesandt werden, sind in geordneter Weise zu behandeln.“

„Während des gesamten Krieges² erfolgte der Postaustausch zwischen Frankreich - soweit es nicht besetzt war - und den deutschen Staaten entsprechend den Bestimmungen der bis zum 15. bzw. 24. Mai 1872 geltenden Postverträge, anfangs auch noch über die Landesgrenzen von Baden, Bayern und Preußen. Nach der deutschen Besetzung von Lothringen und großer Teile des Elsaß wurde gem. Anordnung des Administreur délégué (der Exilregierung in Tours) die Post nach Baden und Bayern (Württemberg?) über die Schweiz geleitet. Im übrigen erfolgte der Postaustausch über Belgien, jedoch ab Ende Januar nun allgemein (ausgenommen die Départements Nord und Pas-de-Calais) über die Schweiz.“³

Neben den beiden Wegen über Belgien und die Schweiz gab es ab 9. Oktober 1870 den zusätzlichen Leitweg über Großbritannien. Bevor ich zu diesem eigentlichen Thema komme, drei markante Belege zur Einstimmung mit ungewöhnlichen postalischen Zusätzen. Der erste - vom 1. Okt. 1870 - war nach Paris gerichtet, das seit dem 19. September militärisch eingeschlossen war. Ein Einschreibbrief aus Oldenburg mit einem 12 x 5 cm großen aufgeklebten Zettel.

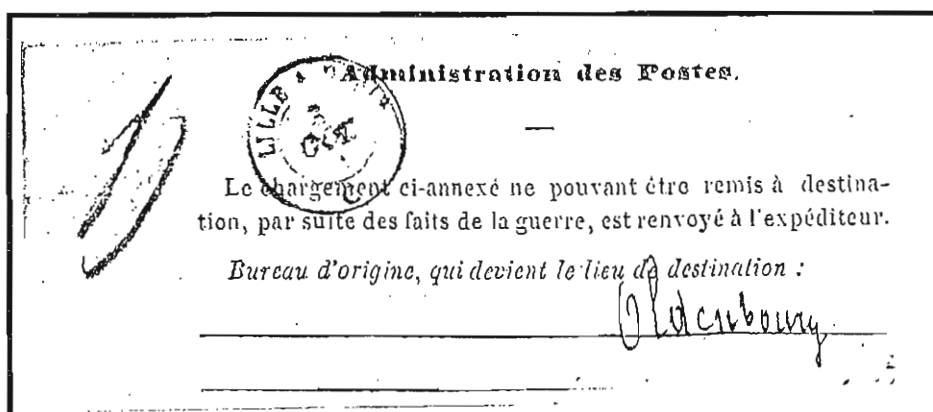


Abb. 1: Übersetzung: Das hier angeheftete Einschreiben, welches infolge der Kriegereignisse nicht an den Bestimmungsort weitergeleitet werden konnte, wird an den Absender zurückgeschickt. Herkunfts-Postamt, das nunmehr Zustellamt wird: (handschriftlich) Oldenburg
Zusätzlich der Nachtzugstempel LILLE A PARIS C 3 OCT.

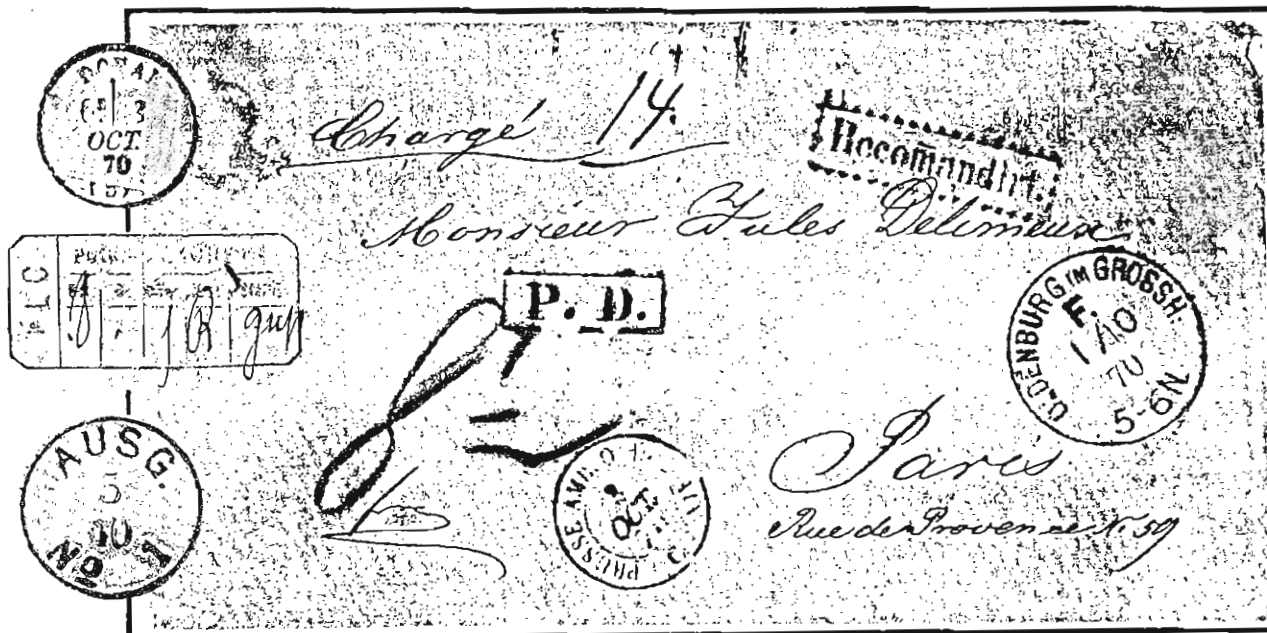


Abb. 2: Der mit „8½“ Groschen (rote Taxierung) barbezahlte Einschreibbrief trägt den neuen F-Stempel (rot) von Oldenburg im Grossh. vom 1. 10. 70 und in schwarz „PRUSSE AMB. QUIÉVRAIN C 3 OCT. 70“. 4½ Gr. Porto + 4 Gr. Reco-Gebühr. Der Brief kam bis ins franz. Douai, ca 175 km nördl. Paris, wo man ihn am gleichen Tag retournierte. Am 5. Okt. traf er in Oldenburg wieder ein.⁴

Ein Großteil der Post, die während der Kriegsmonate nach Frankreich lief, stammte von den ca 400 000 französischen Kriegsgefangenen in Deutschland. In den vier Weseler Lagern befanden sich etwa 20.000 Gefangene.⁵ Auf dem Postamt Wesel hat man sich als Hinweis für die beiden Leitwege je einen Stempel „via Belgien“ und „via Schweiz“ anfertigen lassen, die man in dieser Art von keiner anderen Stadt kennt.

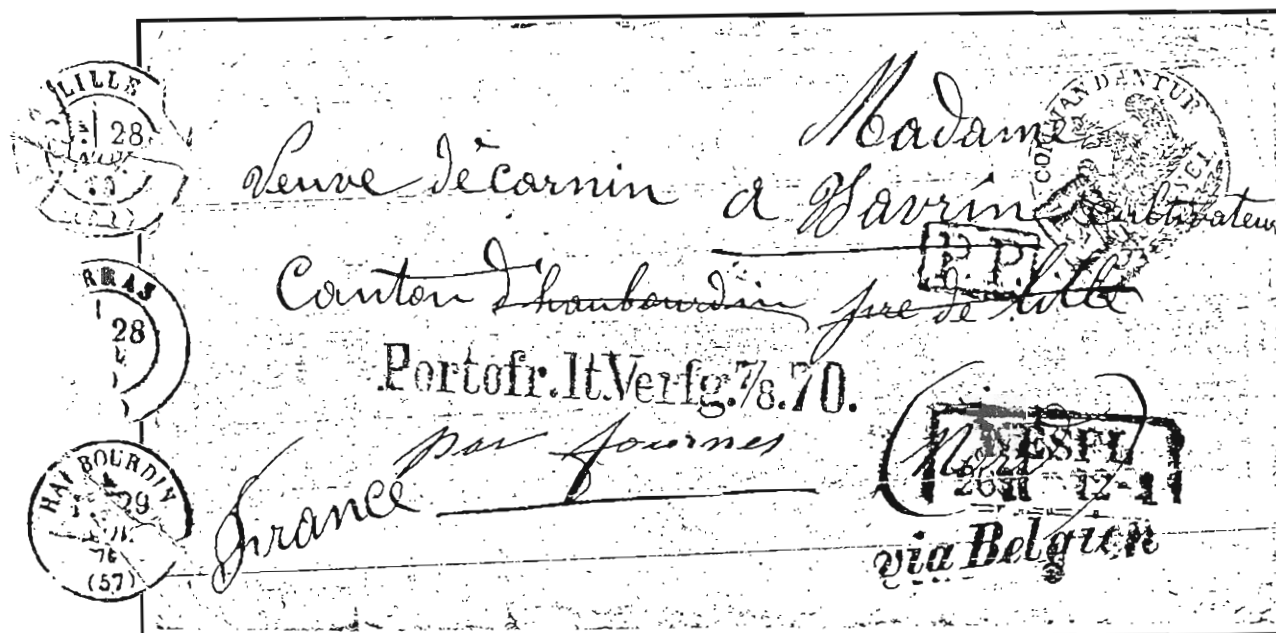


Abb. 3: Die Stempel „WESEL“ und „via Belgien“ zeigen die gleiche Stempelfarbe.

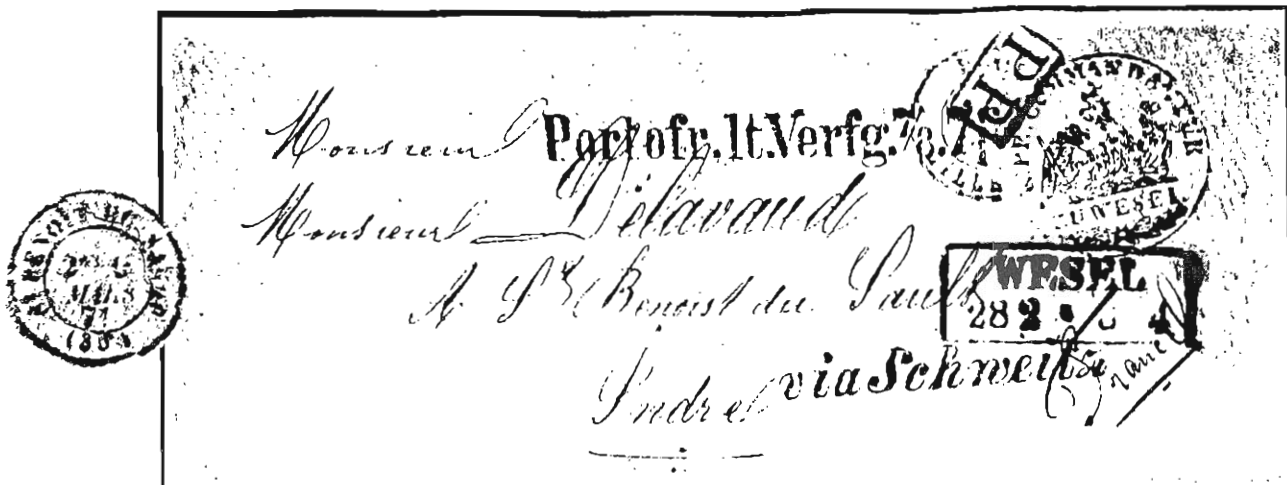


Abb. 4: Einer von drei bekannten Briefen mit dem Leitstempel „via Schweitz“. Trotz dieses Hinweises wurde der Brief über Belgien befördert, trägt er doch den klar erkennbaren Grenzeingangsstempel „PRUSSE LILLE“. Aus einem dieser Briefe (vom 2. Nov. 1870 / übersetzt):
Seit neuestem ist es nicht mehr erlaubt, mehr als einen Brief pro Monat zu schreiben. Die Verkehrsbehinderung (l'encombrement) der Briefe sei der Grund, wie man uns sagte.

via Schweitz

Am 9. Oktober 1870 erläßt Generalpostmeister von Stephan zwei Verfügungen, die in den Tageszeitungen und am 13. Oktober in den Feldpostordres veröffentlicht werden. Während die Vfg Nr. 178 „Spedition der Correspondenz nach Frankreich“ überall gleichen Wortlaut trägt, ist der Text von Vfg Nr. 177 „Correspondenzverkehr mit Paris“ leicht abgeändert. In der Kölnischen Volkszeitung vom 12. Okt. und der FPO Nr. 59 Teil 5 heißt es: „In Folge der militairischen Operationen vor Paris werden von jetzt recommandirte Briefe nach Paris nicht mehr zur Postbeförderung angenommen. Gewöhnliche Briefe, Drucksachen und Waarenproben nach Paris könnten zur Zeit zwar noch auf dem Wege über Belgien den französischen Posten überliefert werden. Indeß ist für jetzt aller Wahrscheinlichkeit nach nicht darauf zu rechnen, daß die Briefe etc. nach Paris gelangen.“

AS 177. Correspondenzverkehr mit Paris.

Berlin, den 9. October 1870.

In Folge der Einschließung von Paris dürfen von jetzt ab recommandirte Briefe nach Paris nicht mehr angenommen werden.

Gewöhnliche Briefe, Drucksachen und Waarenproben nach Paris sind zwar zur Beförderung anzunehmen, der Absender ist jedoch, sofern die Einlieferung am Schalter erfolgt, darauf aufmerksam zu machen, daß auf die richtige Ankunft des Briefes u. in Paris aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zu rechnen sei.

AS 178. Spedition der Correspondenz nach Frankreich.

Berlin, den 9. October 1870.

Auf ausdrückliches Verlangen der Absender können während des Krieges Briefe nach Frankreich, insbesondere nach den an der Westküste Frankreichs belegenen Hafenstädten, auch auf dem Wege über England befördert werden.

Es steht dem Absender frei, die Briefe unfrankirt oder bis zum Bestimmungsort frankirt abzusenden. Das Gesamtporto für frankirte Briefe nach Frankreich via England beträgt 4½ Groschen bezw. 15 Kreuzer, wovon 2½ Groschen pro Loth incl., 1½ Groschen dagegen pro ½ Loth incl. zu berechnen sind.

Verfügung Nr. 178 eröffnete einen dritten Leitweg nach Frankreich, den Weg über England, besonders gedacht für die Orte an der Westküste. Das Franko für einen Brief bis 10 g ($\frac{6}{10}$ Loth) betrug aus der „Rheinprovinz“ sowie aus dem früheren Thurn und Taxisschen Postbezirk $3\frac{1}{2}$ Groschen (12 Kreuzer), aus dem übrigen Norddeutschland $4\frac{1}{2}$ Groschen. Der neue Tarif mit $4\frac{1}{4}$ Gr. galt für einen Brief bis $\frac{1}{2}$ Loth (8,3 g). Aus den Angaben der Vfg 178 leitete sich folgende Staffel ab:

bis $\frac{1}{2}$ Loth	4 $\frac{1}{4}$ Gr.	
bis 1 Loth	6 Gr.	
bis $1\frac{1}{2}$ Loth	10 $\frac{1}{4}$ Gr.	
bis 2 Loth	12 Gr.	
bis $2\frac{1}{2}$ Loth	16 $\frac{1}{4}$ Gr.	usw.

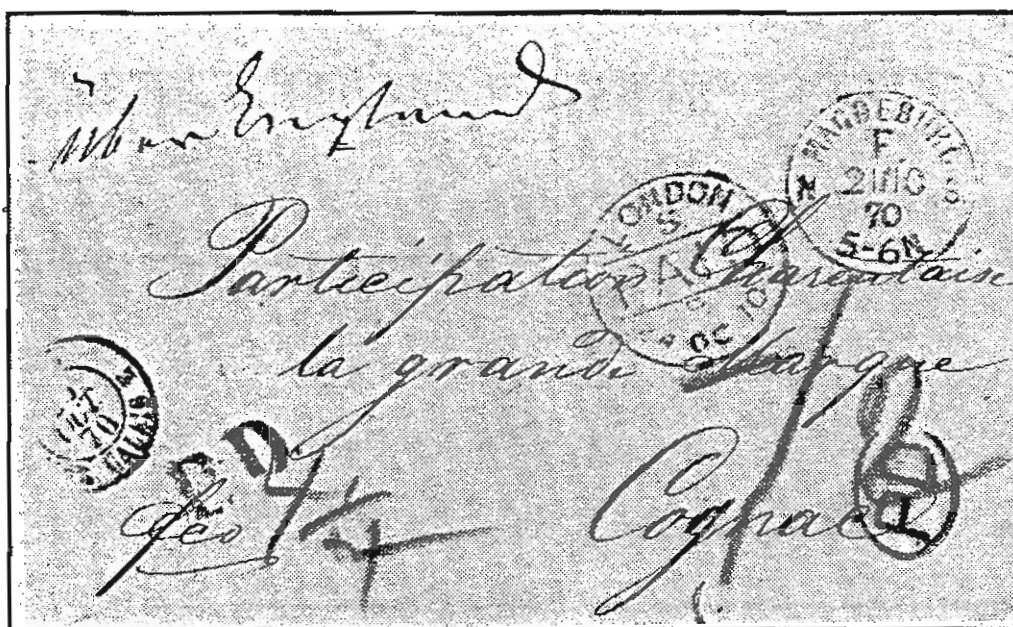


Abb. 5: Barfrankierter Brief aus Magdeburg nach Cognac mit dem Leitvermerk über England; deutlich zu sehen die Taxatur „4 $\frac{1}{4}$ “ Gr. Mit rotem F-Stempel bestätigt. Deutlich die Durchgangsstempel von London und „ANGL. AMB. CALAIS“. Die zweite Taxatur „-1/2“ bedeutete: 2 pence zustehendes Weiterfranko für Frankreich.

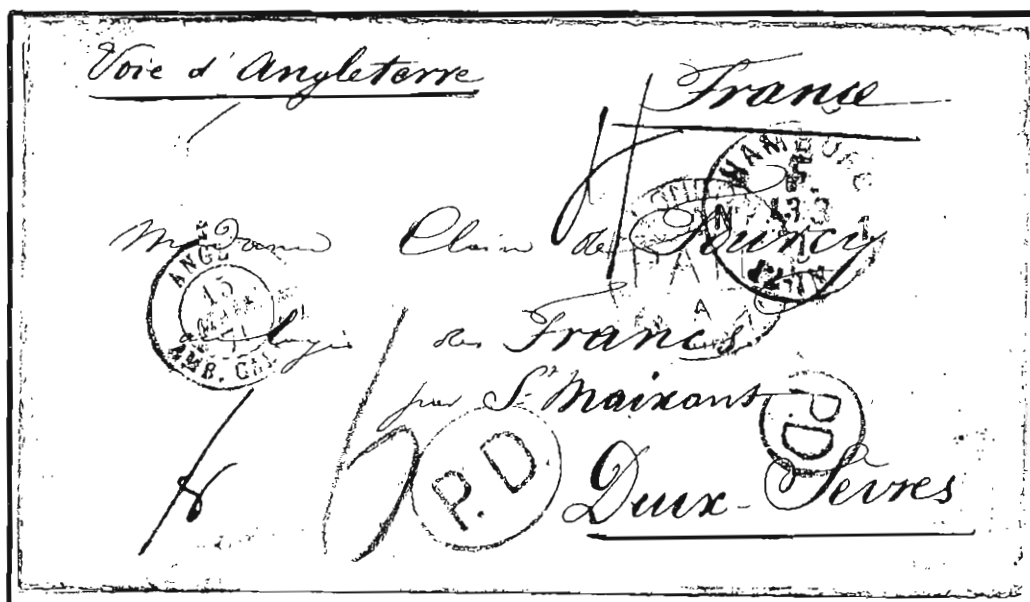


Abb. 6: Brief der 2. Gewichtsstufe, barfrankiert mit „6“ Gr.; hs „4“ Pence für Frankreich.

Beim Brief Abb. 6 von Hamburg nach Deux-Sevres fällt das späte Datum auf: 13. März 1871. Der Waffenstillstand war längst geschlossen (28. Januar), der Postaustausch mit Frankreich funktionierte ohne Störungen. Warum über England? Der Grund lag wohl in der Portoersparnis. Eine Streichung dieses Leitweges hat es nicht gegeben. Warum auch. Der Brief über 10 g bis 16,7 g von Hamburg nach Frankreich auf den üblichen Wegen hätte 9 Gr. gekostet: 3 Groschen Ersparnis haben sich gelohnt. Als Vergleich: Das Gehalt eines Büroangestellten betrug damals etwa 20 Groschen pro Tag!

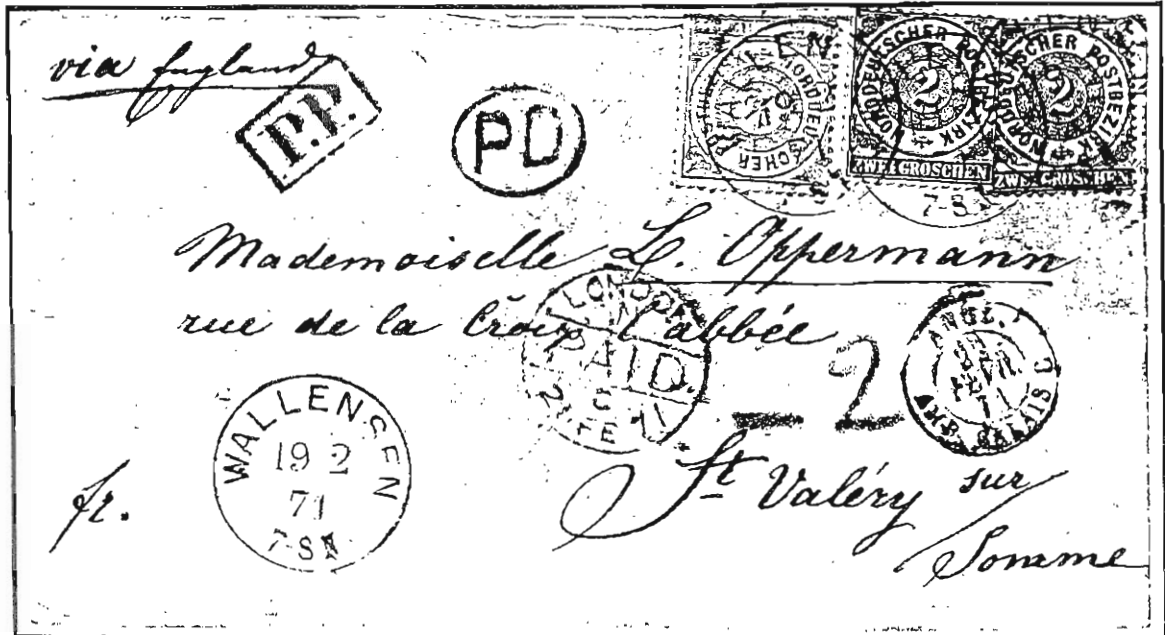


Abb. 7: Aus dem neuen Postort Wallensen in der preuß. Provinz Hannover ein Brief *via England* mit allen Merkmalen: Stempel LONDON PAID nach 2 Tagen, am drauffolgenden Tag ANGL. AMB. CALAIS sowie „-2“ als Wf-Vermerk. Statt 4¼ hat der Absender in alter Gewohnheit 4½ Gr. geklebt. Auffällig überall die zwei „PD“-Stempel, beim Eingang England und beim Eingang Frankreich gesetzt.



Abb. 8: 3½ Groschen auf einem Brief an einen deutschen Gefangenen (!) im Lager Lourdes/Dép. Hautes Pyrénées (prisonnier de guerre). In Grumbach / OPD Trier war tarifgerecht frankiert worden. Im Januar 1871 wurde jedoch in Nordfrankreich gekämpft, der Postaustausch der Sendungen aus Deutschland von Belgien nach Frankreich war gestört. Die belgische Bahnpost übergab den Brief in Ostende/Dover an die englische Post.

Obwohl der Brief statt mit $4\frac{1}{4}$ nur mit $3\frac{1}{2}$ Gr. frankiert war, wurde mit dem Stempel LONDON PAID am 10. Jan. und zweimal mit „PD“ ausreichende Frankatur bestätigt. Die Zeitspanne von 3 Tagen lag wohl daran, daß man in Belgien gewartet hat, ob sich nicht doch ein Postaustausch mit FR ergeben würde. Zurück über Calais kam der Brief am 11. Jan. auf die französische Bahn und 3 Tage später am 14. Jan. in Lourdes an. Auffällig der fehlende Weiterfrankovermerk. Galt in Frankreich Portofreiheit für deutsche Kriegsgefangene?

Bei Abb. 8 handelt es sich um einen von drei registrierten Briefen an deutsche Kriegsgefangene. Um die Seltenheit solcher Belege zu verstehen, muß man berücksichtigen, daß in Frankreich etwa 10.000 deutsche Soldaten, in Deutschland aber etwa 400.000 französische Soldaten gefangen saßen. Einer der drei Belege trägt sogar Kreuzer-Frankatur.

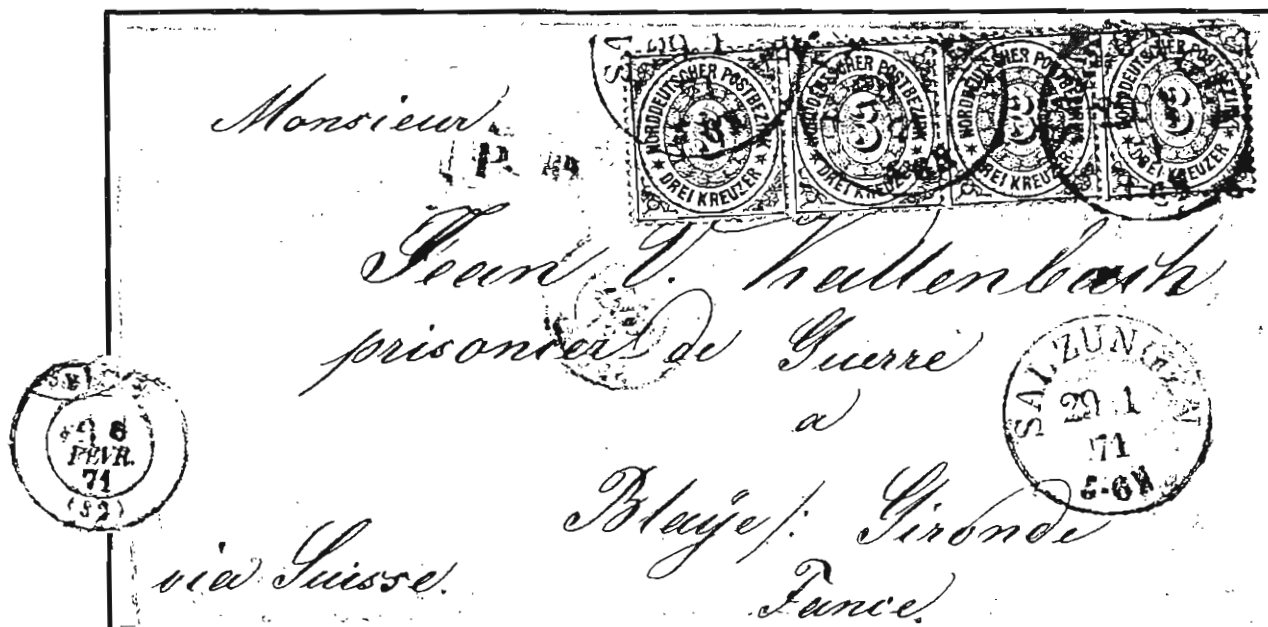


Abb. 9: Aus dem thüringischen Salzungen ein Brief vom 29. 1. 71 tarifgerecht mit 12 Kreuzer über die Schweiz nach Blaye / Gironde; „PD“ und franz. Eingangsstempel vom 31. Jan. (gestempelt in ?) Ankunft in Blaye am 6. Febr.

Obwohl es unzählige Briefe französischer Kriegsgefangener gibt, via England sind sie so gut wie unbekannt. Vor drei Jahren tauchte ein Trauerbrief aus dem westpreußischen Lager bei Neufahrwasser auf vom 31. Jan. 1871. Auch wenn er nicht den vorgeschriebenen Vermerk „frei lt. Vfg. vom 7. 8. 1870“ trägt, handelt es sich um einen Gefangenenbrief, erkennbar am Siegelabdruck der Kön. Pr. Commandantur des Lagers zu Weichselmünde.

Abb. 10



Gerichtet nach Saumur/Dép. Maine et Loire wurde der Brief erst nach Mondmarin im Dép. Loir(e) & Cher, danach nach Romorantin im gleichen Département weitergeleitet. Rückseitig sind mehrere Stempel sichtbar, u.a. auch aus London vom 3. Febr. und der Ank.Stpl Romorantin vom 19. Febr. Vorderseitig sehen wir den uns bekannten Stempel „ANGL. AMB. CALAIS“, jetzt mit Buchstabe „F“.

Zwei „Auslandsbriefe“, die normalerweise über die französische Eisenbahn befördert worden wären, sollen den Abschluß dieses spannenden Sammelgebietes bilden.

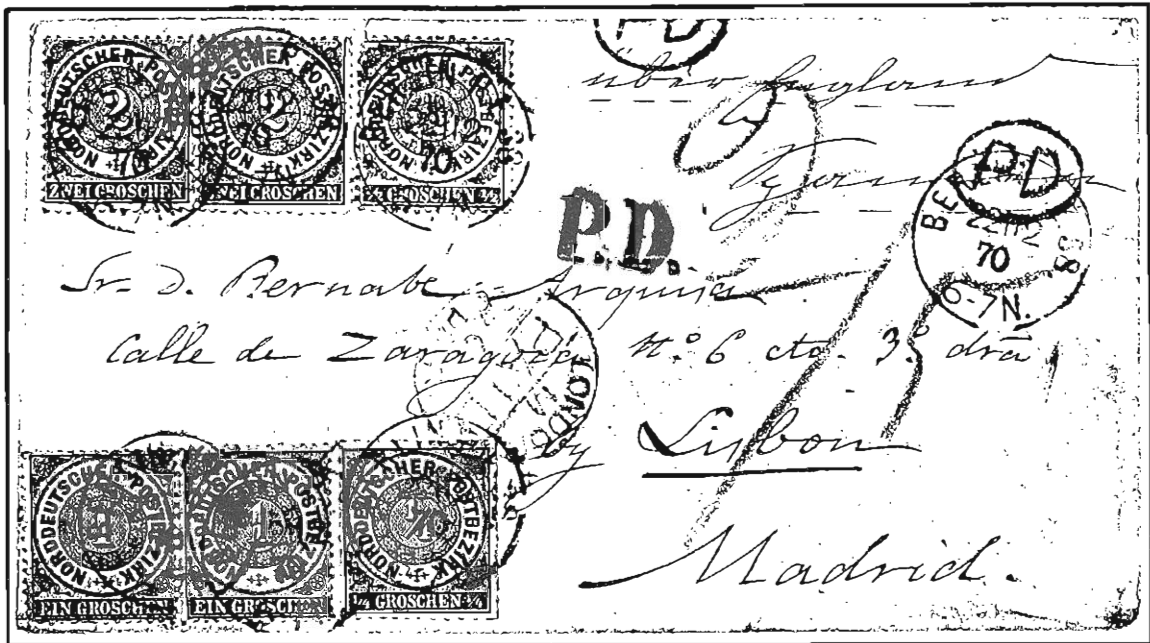


Abb. 11: Ein Brief, frankiert mit 6 $\frac{1}{4}$ Gr., aus Berlin mit den Vermerken „über England Spanien“ sowie „by Lisbon“ nach Madrid! Aufgegeben in Berlin am 22. 12. 1870 erhielt der Brief in England den Frankaturbestätigungsstempel „LONDON PAID“ vom 26. Dez. sowie 2 verschiedene „PD“-Stempel. Die in rot notierten Zahlen „2 / 5“ sind Weiterfrankovermerke.

Hierzu schreibt Herr Dr. Joachim Schaaf/Darmstadt: „Der Stempel GB/1F60 (auf Beleg 10) dokumentiert die Verrechnungsweise - noch nach dem Postvertrag von 1853 - zwischen GB und F, in diesem Fall für GB 1F 60c pro 30 Gramm'. Der Austausch wurde also gewichtsmäßig abgerechnet, und der Stempel hat nichts mit der Rate für den speziellen Brief zu tun. Diese ergibt sich aus der französischen Taxe von 10 decimes. Zu dieser habe ich folgende Berechnung angestellt: In Frankreich galt die $\frac{1}{4}$ Unzen-Progression (7,5 Gramm). Da in England die $\frac{1}{2}$ Unzen-Progression galt, einigte man sich zum 1. 7. 70 auf einen Kompromiß: Das Porto von GB nach Frankreich betrug ab da 3d pro $\frac{1}{3}$ Unze (vorher 4d pro $\frac{1}{4}$ Unze). Nun ist der in Deutschland frankierte Betrag 4 $\frac{1}{4}$ Groschen, davon (lt. Vfg. 178/1870) 2 $\frac{1}{2}$ Gr. pro Loth, 1 $\frac{3}{4}$ Gr. (das sind ungefähr 2d) pro $\frac{1}{2}$ Loth (das sind ca 7,5 Gramm). Daraus schließe ich, daß die 1 $\frac{3}{4}$ Groschen = 2d = 2 decimes der französische Anteil war, während die 2 $\frac{1}{2}$ Gr. (= 3d) für die Sendung vom NDP nach GB galten (das war ja der übliche Tarif seit 1. 7. 1870). Also (jetzt in englischer Währung) 3d + 2d = 5d; unbezahlt doppelt sind 10d oder 10 decimes in Frankreich mit großer „10“ taxiert. Ich werde bei einem Freund in England nachfragen, ob er eine (GB-)Verfügung kennt, die die Behandlung solcher Briefe definiert.⁶ Vor allem auch, daß solche Wfr.-Vermerke („2“ oder „4“) draufkommen, wobei „- / 2“ die übliche englische Schreibweise ist für „0 Schilling 2 Pence“, freilich aber wohl für den Betrag, der Frankreich zustand. Erkenntnis: Für solche Briefe ist man in GB offenbar bei der französischen Skala von 7,5 Gramm geblieben. Aber daß die Franzosen 2 decimes wollten, muß ja irgendwo festgehalten sein.

Im Vergleich mit dem England-Frankreich-Brief (Abb. 5) ergibt sich damit schon eine interessante Logik:

- a) GB-FR: $4\frac{1}{4}$ Gr. = $2\frac{1}{2}$ + $1\frac{3}{4}$ Gr. = 3d + 2d Sterling
 b) GB-SP: $6\frac{3}{4}$ Gr. = $2\frac{1}{2}$ + $4\frac{1}{4}$ Gr. = 3d + 5d Sterling (alles gerundet nach der Regel
 5 Gr. = 6d oder 1 Gr. = 1,2d)

Die 3d sind in beiden Fällen die Gebühr bis England (einschließlich). Der Rest ist das Porto von England (ohne Inland!) ins Zielland, in beiden Fällen also das Auslandsporto minus 1d (Inland). Ein Brief nach Frankreich hätte 3d gekostet (ich rede immer von der niedrigsten Gewichtsstufe; diese war freilich unterschiedlich abhängig von der Route), bleiben 2d für Frankreich. Die Taxatur „-/2“ bedeutet also meiner Meinung nach „Nichts für Britain, 2d gesamt“ (die dann nach Frankreich gingen). Der Brief nach Spanien hätte 6d gekostet, bleiben 5d übrig. Aber hier wurde der Brief laut Angabe über Portugal befördert, d.h. mit britischem Dampfer bis zum portug. Hafen; dafür blieb natürlich ein Teil des Geldes für England. Und siehe: Auf dem Brief (Abb. 11) ist taxiert „2/5“, heißt also nach meiner Theorie: 2d bleibt bei Britain für den Dampfer, 5d gesamt, bleiben also 3d an Portugal für die Weiterbeförderung.“

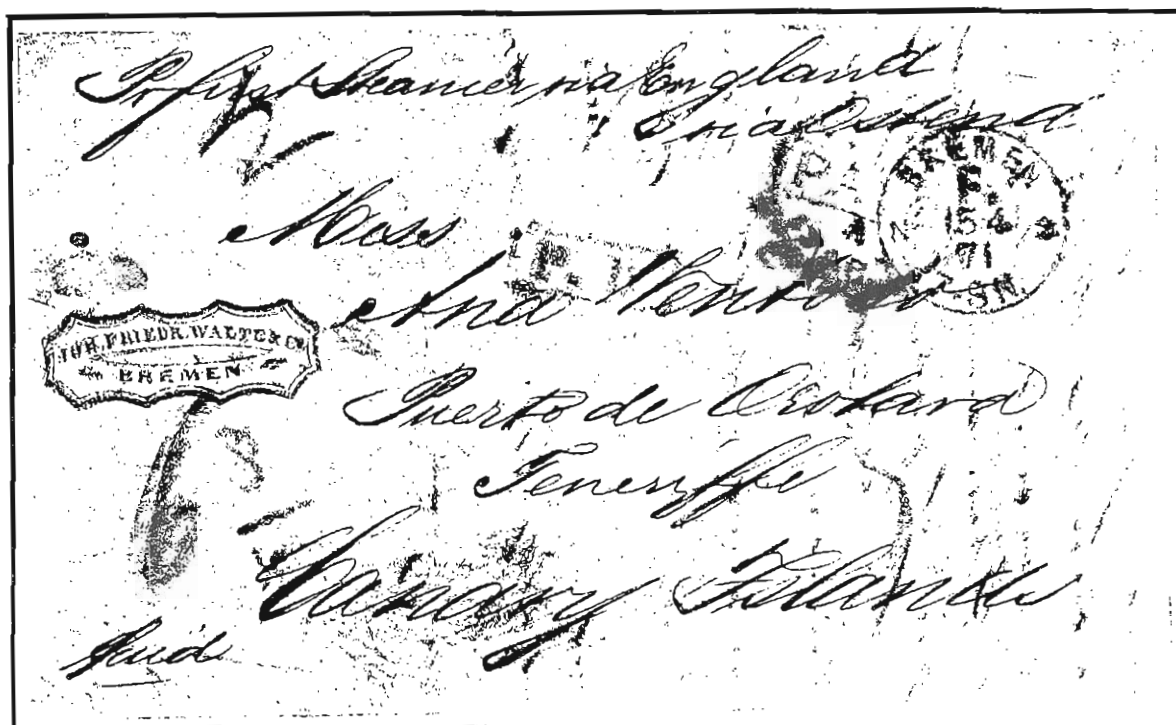


Abb. 12: Barfrankierter Brief von Bremen, 15. 4. 71 (!) nach Teneriffa / Kanarische Inseln mit gleicher Taxatur von „6¾“ (Groschen) wie die Frankatur des Spanienbriefes. Vermerk „Pr first Steamer via England via Ostend“. Rechts ist eine rote „5“ erkennbar.

Mein herzlicher Dank geht an Herrn Dr. Schaaf für die Hilfe bei der Taxaturen-Interpretation sowie an nachfolgende Sammler, die mir Kopien ihrer Belege zur Verfügung gestellt haben: Siegfried Bulang (8), Peter Feuser (11), Gerhard Fischer (12), Harald Hacker (6), Ulrich Harriers (7), Dr. Jan Mazánek (9), Roland Meiners (5), Augustin Oppenberg (3), Raymond Pittier und Wolfgang Wirth (4 + 10). Die Belege sind erstmals veröffentlicht und besprochen in den Rundbriefen der Arbeitsgemeinschaft Nord-deutscher Postbezirk Nr. 25, s.4 / 26, s.39 / 32, s.55 / 36, s.9 / 45, s.92 / 46, s.72 / 47, s.67 / 48, s.67 + 93 / 49, s.93 und 57, s.57.

¹ Zur Erläuterung des Datums sei die Dramatik der Julitage 1870 kurz skizziert (nach Eberhard Kolb „Der Kriegausbruch 1870“, Göttingen, 1970)

12. 7. Fürst Karl Anton von Hohenzollern-Sigmaringen verzichtet für seinen Sohn auf die spanische Thronkandidatur

13. 7. König Wilhelm I. lehnt in Bad Ems die Garantieforderung gegenüber dem französischen Botschafter Graf Benedetti ab

-
13. 7. Bismarcks gekürztes Telegramm betr. des Vorganges in Bad Ems geht an die Botschafter und an die internationale Presse
14. 7. Beschluß des französischen Ministerrates zur Mobilmachung
16. 7. Kriegserklärung im französischen Parlament
16. 7. Mobilmachung für das norddeutsche Bundesheer
19. 7. Die französische Kriegserklärung wird formell in Berlin überreicht
- ca 22. 7. Beginn des deutschen Militäraufmarsches
- ² zitiert nach Friedrich Spalink „Doppelpporto und Doppelfrankierung 1870 bis 1872, Handbuch und Katalog“, Lohmar, 1999, Nr. 46 der Schriftenreihe der Arge NDP, Seite 13
- ³ gem. Ordre de Service vom 28. Jan. 1871 des Directeur général des Télégraphes et des Postes der Exilregierung Stenackers in Bordeaux
- ⁴ Ursprünglich war der Beleg in der Slg Raymond Pittier/Olten. Kürzlich konnte der Brief zusammen mit einem ähnlichen Stück in der Slg J.H.Levett/GB in Brüssel auf der BELGICA 2001 (3989-96) bewundert werden.
- ⁵ Forschungen von Wolfgang Wirth/Freiburg i.Br., der bis Aug. 1998 insgesamt 19 Kriegsgefangenenbriefe aus den Lagern Wesel registriert hatte, von denen drei den Stempel „via Schweiz“ und nur einer den Stempel „via Belgien“ trägt. Diese postalischen Leitstempel sind noch nicht im Werk von James van der Linden erfaßt. Daß sie postalische Stempel sind, und nicht etwa aus einem der Lager selbst stammen (wie der Stempel „Portofr. lt. Verfg. 7/8.70), beweist jeweils die gleiche Farbe wie der Aufgabestempel „WESEL“.
- ⁶ Aus England kam die Nachricht, daß ja nur das General Post Office in London über diese Regelungen Bescheid wissen mußte, daß sie also nicht (extern) veröffentlicht worden sind, sondern höchsten intern für den GPO-Betrieb. Damit sinken die Chancen, dafür in England eine offizielle Quelle zu finden. Höchstens in den Post Office Archives.



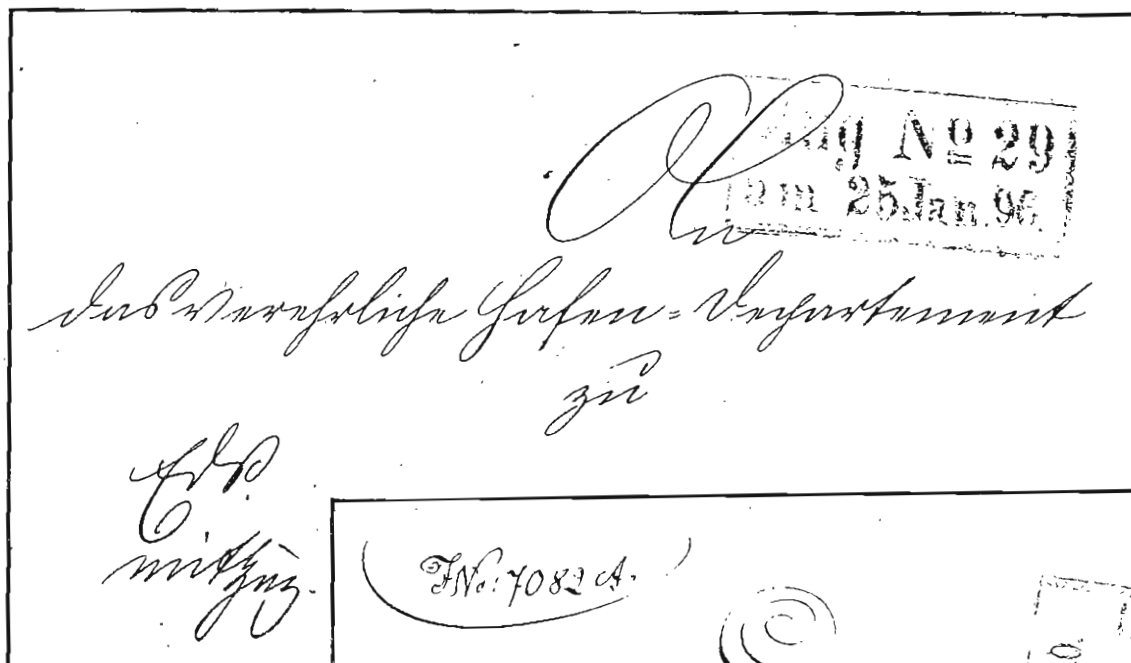
DASV-Briefkasten

Mitteilung Nr. 294 – 452 – 2001 von Gotwin Zenker, Wien,
zur Mitteilung Nr. 000 – 448 – 2000 von Ralf Koegel, Bergisch Gladbach

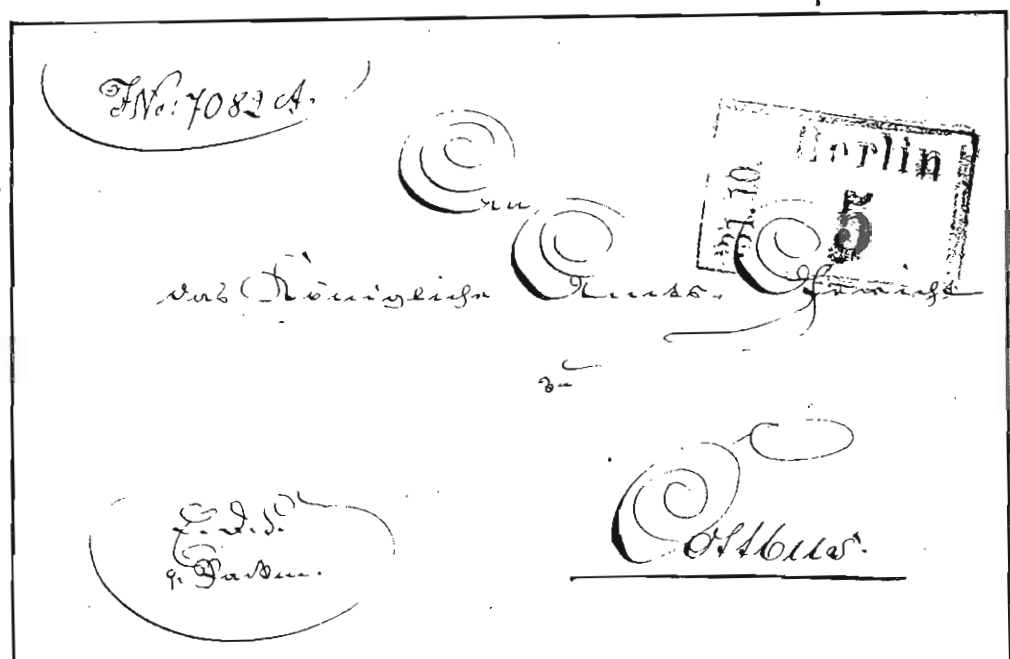
Zu Ihrer „Mitteilung Nr. 000 darf ich Ihnen zwei Kopien aus meiner Sammlung zur Verfügung stellen, aus denen Sie ersehen können, dass es Beförderung mit dem Zug unter der Angabe

„per Packmeister“, „mit Zug“, „per Station“

üblich war, vor allem in der Zeit nach 1880, als die Eisenbahnlinien nicht dem Entschädigungskonto unterstanden, vermutlich schon in Staats-Eigentum übergegangen waren.



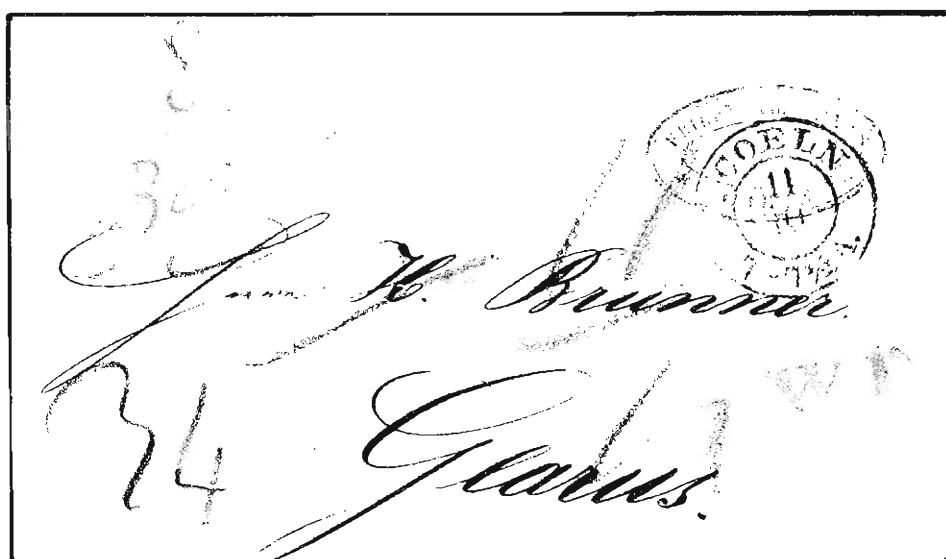
„mit Zug“
1896



„per Packmeister“
ca. 1876

Coeln 11 10 7-71/2 A., 1847, Zweikreisstempel der Preußischen Post auf einem Portobrief nach Glams/Schweiz. Das preußische Porto (Austauschpostamt ab 1.7.1844 ausschliesslich Heidelberg für die westliche Richtung) betrug für einen einfachen Brief bis $\frac{3}{4}$ Loth ab 1846 3 Sgr. (Postvertrag zwischen Preußen und Baden vom 1.10.1834), wie mit Rotstift taxiert. Dieser Betrag wurde gestrichen und von der Badischen Postverwaltung in 11 Kreuzer /Zähler des Gebührenbruchs) umgerechnet. Der Nenner des Gebührenbruchs weist die badische Transitgebühr mit 12 Kreuzern auf, in Rotstift notiert. Insgesamt wurden vom Empfänger einschliesslich des Schweizer Portos 34 Kreuzer verlangt. Ferner trägt der Brief den grünen badischen Zeilenstempel WP (westliches Preußen), abgeschlagen vom Austauschpostamt Heidelberg.

Warum wurde ein zweiter Gebührenbruch - 28/32 - in roter Tinte notiert und welche Bedeutung hat dieser? Anhaltspunkte für ein höheres Gewicht des Briefes sind nicht vorhanden.



Dietmar Kaarz legt die Kopie des unten abgebildeten Streifbandes mit dem Stempel 130 Dissen vor und schreibt dazu:

„Das vom Bürgermeister Dr. Hertel in Dissen an den Friedensrichter in Osnabrück gerichtete Schreiben wurde „unter Streifband“ befördert. Der Departement-Stempel „130 DISSEN“ ist auf dem Brief abgeschlagen, von dessen Inhalt nur der obere Teil des Kopfbogens vorhanden ist.

Das Streifband ist mit 3 Decimen taxiert. Die Entfernung zwischen Dissen und Osnabrück entspricht der 1. Progression (bis 50 km) und kostete bei einem Gewicht bis 6 g 2 Decimen. Eine Gewichtsangabe fehlt auf dem Streifband. Das Nachwiegen ergab ein Gewicht von 10 g, so dass hier die 2. Gewichtsprogression anzuwenden war, die 3 Decimen kostete.

Es ergibt sich folgende Frage:

1. Gab es bei der Kaiserlich französischen Post eine durch Tarif festgelegte Streifbandbeförderung?
2. Wer kennt vergleichbare Belege?



DASV-Mitglied Norbert Schwuchow aus Sindelfingen legte in Kopie den abgebildeten Brief vor und stellte dazu folgende Fragen:

- Der Brief wurde am 18. März 1680 geschrieben und freigemacht bis Frankfurt am Mayn. Warum erfolgte dies nicht bis Speyer, dem Zielort? Beide Städte waren damals Reichsstädte.
- In der oberen Zeile steht ein weiteres Datum, 11. April 1680. War es das Ankunftsdatum in Frankfurt?
- Ein drittes Datum erscheint unten links, 19. April 1680. Dies könnte die Ankunft in Speyer sein, oder? Die Schnörkelschrift daneben stammt der Farbe nach vom Absender.
- Nachträglich wurde eingesetzt: 2 ½ (Währung - siehe Pfeil). Handelt es sich hierbei um die Francogebühr von Frankfurt nach Speyer?
- Was bedeutet der Vermerk links neben der Briefanschrift?

Best 311 April 1600.
 Am Eusebii, Ktys und
 hochgelehrten Herrn, Herrn
 Friderico Plönners Jll. d.
 und bey dem hochw. R.
 Spritzen, Cammergericht
 Advocato. Mff. Jll.
 Franco, bis zu
 freundtlich als Spritzen
 Magn.

April 19 April
Ann 1630

Ideal. Und Sittlich Prinzipien
 muß ich doch befordern, daß
 die attestata revocirnd, und die
 edicten für uns postst verlangend
 möge, damit in vergangen
 göttlicher obhut verbleibe.
 Meinem hochgeachteten Herrn Vort.

18. März 1680.

Briefsteller.

Joachim Büll aus Berlin, Mitglied des DASV-Expertengremiums für „Kurbrandenburgische Post und preußische Postgeschichte“, antwortete wie folgt:

„Bei der Klärung der von Ihnen aufgeführten Fragen bin ich gern behilflich, wobei es sich um meine Vermutungen handelt.

- Dieser Brief wurde wahrscheinlich bis Duderstadt mit der Kurfürstlichen brandenburgischen Post befördert, hier der Thurn und Taxisschen Post übergeben und über Frankfurt/Main nach Speyer befördert. Entsprechend der Postverträge mussten die Briefe wahrscheinlich bis Frankfurt frankiert werden.
- Das Datum „11. April“ halte ich für das Ankunftsdatum des Gerichtsbriefes in Speyer.
- Ein weiteres Datum vom „19. April 1680“ gibt wahrscheinlich das Absendedatum des Antwortschreibens an. Der linksseitige Vermerk ist sicherlich das Namenskürzel des Gerichtsschreibers aus Speyer.
- Bei dem Vermerk „2 ½“ handelt es sich wahrscheinlich um 2 ½ Kreuzer, die Beförderungsgebühr von Frankfurt/Main nach Speyer, die der Empfänger entrichten musste.
- Bei diesem Vermerk handelt es sich wahrscheinlich um einen Gerichtsregistraturvermerk.

DASV im Internet:

www.dasv-postgeschichte.de

Besuchen Sie uns!

Arge Bayern e. V.

Albert J. Vogel, Postfach 1545, 97805 Lohr a. Main

Rundbrief 8 / 2001

Neueste Forschungsergebnisse über die Kgl. Bayer. Bahnpost, Streckenbeschreibungen: Bärnau - Wiesau, Bayreuth - Hollfeld, Bayreuth - Irrrenlohe, Bayreuth - Kulmbach, Bayreuth - Neuenmarkt, Bayreuth - Weiden - Neukirchen, Bayreuth - Nürnberg, Bayreuth - Schnabelwaid, Bayreuth - Schwandorf, Bayreuth - Thurnau, Bayreuth - Warmensteinach, Bayrischzell - Holzkirchen, Bayrischzell - München, Bayrischzell - Schliersee, Bebra - Nürnberg, Beilngries - Neumarkt, Berchtesgaden - Freilassing, Berchtesgaden - Salzburg, Berchtesgaden - Schellenberg, Bergzabern - Karlsruhe, Bergzabern - Maximiliansau, Bergzabern - Winden, Bereck - Neuenmarkt, Beuerberg - München, Bichl - München / Paketkarten - Frankaturen in der Pfennigzeit (Bayern 1.1.1876 - 30.6.1920) / Dr. Josef Götz, königlicher Advokat in Landshut / Amtliche Postvorschuss-Sendungen in Bayern / Der DÖPV Vertrag und seine Entwicklung zum revidierten Postvereinsvertrag von 1852 / Beilage: Die bayerischen Gemeinderaths-Karten

Arge für Postgeschichte und Philatelie im ehemaligen Herzogthum Nassau e. V.

Prof. Claus Leven, Zuckerberg 2, 65510 Idstein

Rundbrief 81 / August 2001

200 Jahre Post in Eltville / Die Ortsaufgabestempel von Eltville-neueste Daten / Ein bisher nicht erkannter Stempel von Limburg (HN 12) / Interessante Neuerwerbungen von Mitgliedern

Arge Deutsche Ostgebiete e. V.

Hans-Georg Klemm, Sudetenstr. 11, 91080 Uttenreuth

Rundbrief 171 / September 2001

Fragen, Antworten, Meldungen in 21 Kurzbeiträgen / Plankammer des Preußischen Statistischen Landesamtes: Die von Preußen abgetretenen Gebiete (Nach dem Friedensvertrag vom 28.Juni 1919) / Abstimmungsgebiet Marienwerder - Plattenfehler (V) / Die Post im Kreis Tilsit-Ranit, Eine Zusammenstellung der Poststempel von 1817 - 1945 (Fortsetzung aus RB 170) / Ein paar Belege aus dem oberschlesischen Kohlrevier / Vergilbt... / Literaturbestand der Arge Deutsche Ostgebiete

Preussen-Studien / Bundesarbeitsgemeinschaft Preussen e.V.

Friedhelm Stautz, Wachtbergstr.4, 53340 Meckenheim

Rundbrief 87 / September 2001

Packkammer-Zahlenstempel / Neues zum Plattenfehler „Heller Strich über Krone“, Mi.-Nr.14 / Auch in Preussen: Zurechtgestutzte Ganzsachen / Hamburg-Brief nach Grenoble - Antwort zur Anfrage aus RB. 84 / Bisher unbekannter Zahlenstempel „1“ im Kreis / Bisher unbekannter Preussischer Postaufgabestempel von Schiedlagwitz / Weitere Land-Briefkasten-Stempel / Aachener Packkammer-Stempel - eine Vielzahl von Typen / Das Preussische Postamt in Lübeck / Briefbeförderung durch Kreisboten - 1837 / Packkammerzahlenstempel, Verwendungsort Magdeburg / Die ½ Silbergroschen-Frankaturen von Preussen / Nachverwendete Preussische Postaufgabestempel / Chausseegeld, Nachtrag / Kuriose Fälschungen

Verein für Postgeschichte in Sachsen-Anhalt e.V.

Dr. Alfred Stollberg, Sudenburger Wuhne 12, 39112 Magdeburg

Heft Nr.42/43 3 und 4 / 2001

Zur Postgeschichte der Stadt und des Altkreises Oschersleben

Forschungsgemeinschaft Sachsen e. V.

Stefan Kolditz, Straße der Einheit 53, 09423 Gelenau

Rundbrief 60 / August 2001

Erfahrungen mit philatelistischen Auktionen im Internet / Der interessante Brief / Interessanter Beleg mit nachverwendetem Briefsammelstempel / Belege über Lieferungen von Postamtssiegeln und Briefaufgabestempeln / Auktionstelegramm

Arge für Postgeschichte und Philatelie von Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck e.V.

Wilhelm Steinhagen, Holtkoppel 3, 24354 Kosel

Rundbrief 233 / Oktober 2001

Ergänzung zum Artikel über: Ungültige Frankierungen infolge „frei“, „franco“ oder „bezahlt“-Vermerk auf Inlandsbriefen: eine Besonderheit der dänischen Postverwaltung / Brief 2000 - Die High-Tech-Offensive der Deutschen Post AG / Geheim, geheimer, Deutsche Post (AG) - Kaum noch Informationen in den Stempeln / Zwischen Front und Heimat - Luftgau-Postamt Hamburg 1 / Texte und Gestaltung von Flugpost-/Luftpoststempeln 1920-1936 in Hamburg / Ist der Werbestempel Bochmann Hamburg 559 selten? / Die Überlandposten mit Umarbeitung des BPA 17 Hamburg / Abseits der Postwege, Postbeförderung mit dem Motorrettungsboot „Matthäus Müller“ / Neue vorausentwertete Ganzsachen in Deutschland / Schiffspoststempel auf Schiffen aus S-H, Lübeck und Hamburg

Arge Thurn und Taxis e.V.

Werner Schäfer, Postfach 149, 64570 Büttelborn

Rundbrief 83 / September 2001

Falscher „Hanauer“! / Die Entwicklung des Postwesens im Gebiet des ehemaligen Hochstifts Fulda von den Anfängen bis zum Ende der Thurn und Taxis-Post (45 Seiten)

Fachpresse - Fachzeitschriften

Bearbeitung: Frank Kilian, Weinböhla

Post- und Telekommunikationsgeschichte

Dt. Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte e.V., Schaumainkai 53, 60596 Frankfurt

Heft 2001 / Regionalbereich West

Themen u.a.: Post eines Kriegsgefangenen aus Sibirien / Mainzer Postgeschichte 1792-1814 / Er war kein Opportunist - Postamtsvorsteher Friedrich Wiegmann / Koblenzer Posthalter 1761 bis 1923 / Die Geschichte des Trierer Postkraftfahrdienstes / Die ersten Postmeister und die letzten Amtsvorsteher der Staatspost in Minden (Westfalen) / Fundsachen / Wissenswertes, Kurioses und Lustiges aus der 500-jährigen Geschichte der Post

Heft 2001 / Regionalbereich Südwest

Themen u.a.: Die Post in Waibstadt / Der >Dillegraf< im Pfälzerwald / Der Postkraftwagen als Schrittmacher des beginnenden Massentourismus / Vom Klosterboten zum Strichkode - zur Geschichte der Post in Alpirsbach / Die Postgeschichte der Gemeinde Miesenbach in der Pfalz / Das Post- und Telegrafienwesen im Großherzogtum Baden 1872-1896 / Die amtlichen Aufgabestempel der Post in der Gemeinde St. Georgen im Schwarzwald / Reform der Posttarife in der vereinigten Markgrafschaft Baden im Jahr 1812 / Die Einrichtung des Telefondienstes in Württemberg bis Anfang des 20. Jahrhunderts / Nach- und Rücksendungen und nachträgliches Entwerten von Postwertzeichen bei der Deutschen Reichspost, der Deutschen Bundespost, der Dt. Post der DDR sowie der Dt. Post AG - eine Betrachtung anhand entsprechender Postbelege

Postgeschichte / Internationale Fachzeitschrift für Brief und Stempelsammler

Hans R. Schwarzenbach, Postfach 174, CH-8024 Zürich 1

Nummer 87 / September 2001

Strubel - Faszination (Teil 2) / Ein erklärungsbedürftiger Nachnahmebrief / ROSACCO = Rorschach ? / Der Postverkehr Schweiz - Frankreich 1940-1945 / Schweizer Marken 1935 in Frankreich nicht akzeptiert / Taxzahlenstempel von Bern / Unfrankierte Retourbriefe / Der Stecklikrieg

Postal History Journal

Postal History Society, APS AFFILIATE NO. 44, 8207 Daren Court, Pikesville MD 21208-2211, U.S.A.

Number 120 / October 2001

Postal Network Design, 1830s / The U.S. Post Office Department & The World's Columbian Exposition 1893 / From Mail Operator to Contract Mail Carrier: The Pacific Steam Navigation Company on the West Coast of South America, 1840-1865 (Part One) / Spencer: Honolulu Forwarder & Hilo Consul / More New Order in the Baltic 1939-1945

The Collectors Club Philatelist

The Collectors Club, 22 East 35th St., New York, New York 10016-3806

Volume 80 Number 3 / May-June 2001

The French Colonial Allegorical Group Type as Used in Saint Pierre & Miquelon / An Update on United States Special Delivery First Day Covers & Earliest Date of Use / At the Clubhouse / Cover Story: The Ordinary Cover? / Monaco - a Prince Albert I Variety / The President who was a Stamp Collector

Bollettino Prefilatelico e Storico Postale

Bollettino Prefilatelico e Storico Postale, Casella Postale 325, I-35100 Padova

Nummer 116

Canale di Suez: per quaranta giorni la Compagnia del Canale di Suez ha avuto nel 1868 i suoi francobolli! / Le grandi vie di comunicazione: Il Canale di Suez / Alpenvorland 1943-1945 / Le Collettorie della Venezia Giulia (1895-1920) / 1919: 3 episodi di rapporti postali tra Italia e Francia nell'Adriatico orientale / Biblioteca Storico Postale

Der

Rundsendedienst

des Deutschen Albriefsammler-Vereins e.V. ist jederzeit an der Einlieferung von
interessantem philatelistisch/postgeschichtlichen Material interessiert.

Informationen durch

Ute-Maria Brunnert

Heinrich-Wiebe-Str. 31, 37162 Uslar, Telefon 05571 / 4700



Verein für Kölner Postgeschichte e.V. Köln

Katalog der Kölner Poststempel und Privatpost-Anstalten

Der Verein für Kölner Postgeschichte hat aus Anlass seines zehnjährigen Bestehens mit grossem finanziellen Aufwand und Engagement der Mitglieder eine Zusammenstellung aller bisher vom Verein als Einzelausgaben und von Autoren aus dem Kreis der Mitglieder herausgegebenen Kataloge der Kölner Poststempel in einer Gesamtausgabe veröffentlicht. Es ist dies eine umfassende Darstellung der in Köln und allen eingemeindeten Vororten verwendeten Poststempel aus den Zeiten der Vorphilatelie von Thurn und Taxis, der französischen Besetzung der Preussen-Zeit, der Zeit der Deutschen Reichspost bis in die aktuelle Neuzeit.

Der gesamte Katalog wird in Form einer Lose-Blatt-Sammlung im Format DIN A5 in einem Ordner vorgelegt, der so leicht durch Ergänzungen jederzeit vervollständigt werden kann. Alle Angaben wurden auf den neuesten Stand gebracht. Es werden in insgesamt 10 Kapiteln die gesamten in Köln verwendeten Poststempel seit 1756 abgebildet und beschrieben. Es handelt sich um Zeilen-Stempel, Kreis-Stempel, Rechteck-Stempel, Hufeisen-Stempel, die Stempel der Reichspost bis 1945, die Serien-, Sonder- und Werbe-Stempel, die Bahnpost-Stempel der Bahnpostämter im Bereich Köln, Deutz und Mülheim am Rhein. Weitere Informationen über die einzelnen Postämter in Köln und den Vororten und zahlreiche Landkarten, Streckenkarten der Bahnpost u. ä. ergänzen die einzelnen Kapitel. Ein besonderer Teil ist den in Köln bis zum Jahre 1900 tätigen Privatpostanstalten gewidmet. In zahlreichen und zum Teil farbigen Abbildungen werden die von den einzelnen Privatpost-Anstalten herausgegebenen Briefmarken, Postkarten und Briefumschläge dargestellt.

siehe auch Seite 320

Der DASV hat ein Rezensionsexemplar erhalten. Herzlichen Dank!

Ingo von Garnier / Karlheinz Nickels

Katalog der NDP-Stempel - 3. Auflage

Durch eine Fülle an Ergänzungen - neu entdeckte Stempel, neue Frühdaten und Präzisierung von Stempelformen - war es sinnvoll, eine dritte überarbeitete Auflage dieses Kataloges herauszubringen. Der Katalog umfasst alle Ortsaufgabestempel, die in der Zeit vom 1. Januar 1868 bis zum 31. Dezember 1871 erstmals in Dienst gestellt worden sind.

Das Werk ist unterteilt nach den ehemaligen altdeutschen Gebieten und darin jeweils nach den neu eröffneten Postanstalten (ca. 450) und den Stempeln an den bestehenden Postanstalten (ca. 500). Ein alphabetisches Ortsregister erleichtert die Benutzung des Werkes. Praktisch ist dieser Katalog die Fortsetzung des Buches von Peter Feuser „Nachverwendete Altdeutschland-Stempel“. Seit der 1. Auflage 1991 haben insgesamt 97 Sammler - sie sind namentlich aufgeführt - Stempeldaten zu diesem Katalog vorgelegt.

Gegenüber der 2. Auflage (1995) sind nicht nur weitere, bisher unbekannte Stempel aufgenommen worden, es wurden viele Daten, aber auch - bei seltenen Stempeln - Preise korrigiert. Für einige neue Postanstalten wurden damals unrentable Ämter geschlossen; diese sind jeweils mit aufgeführt. Bei den Bahnhofsstempel wurde geprüft, ob sie nicht möglicherweise zur Bahnpost zu rechnen sind (1875 ohne Postamtsziffer!). Aufgelockert wird der Katalog durch Abbildungen neuer, aussagekräftiger Belege.

siehe auch Seite 320

Der DASV hat ein Rezensionsexemplar erhalten. Herzlichen Dank!

Die Post im Rheinland -

Recht und Verwaltung in der Franzosenzeit (1792 – 1815)

In diesem Buch geht es im wesentlichen um die Zeit der französischen Besatzung in der linksrheinischen preußischen Rheinprovinz zwischen Kleve, Aachen, Köln, Koblenz, Mainz, Worms, Kreuznach und Speyer. Dieses Gebiet wurde 1792 bis 1794 von den Franzosen erobert. Im Jahr 1814 verlor Napoleon das Rheinland, noch ehe er bei Waterloo sein Waterloo erlebte. Im Ersten Pariser Frieden wurde Frankreich wieder in die Grenzen von 1792 zurückgeführt.

Es werden geschildert die damaligen Posten in Deutschland und Frankreich. Ein wichtiger Unterschied ist, dass es in Frankreich eine lange Tradition der privaten Organisationsform gab, die aber zur Zeit der Französischen Revolution erst einmal zu Ende gegangen war. Im besetzten Rheinland wechselte das System von deutsch nach französisch und wieder zurück, in Teilen Rhein Hessens und in der Pfalz sogar mehrfach.

Es werden die historischen und juristischen Aspekte dieses Geschehens beschrieben. Das Buch bringt eine Fülle von Quellenangaben aus den Archiven in Regensburg, Düsseldorf, Koblenz, Berlin und Paris und bietet Hintergrundwissen für Postgeschichtler.

siehe S. 320

Renate Springer - AJP

Post-Handbuch 1870 (Nachdruck)

Der vor einigen Monaten entdeckte Band, seit mehreren Jahrzehnten gesucht, wurde für Freunde der Postgeschichte als preiswertes Heft nachgedruckt. Der vollständige Titel lautet „Post-Handbuch zum Gebrauch für Correspondenten, insbesondere für Geschäftsleute, Beamte etc., enthaltend die wichtigsten Bestimmungen über die Benutzung der Posten des Norddeutschen Bundes zur Versendung von Postgegenständen etc. nebst Portotarifen.“ Das Buch wurde nach amtlichen Materialien bearbeitet, ausgegeben im Juli 1870, Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofdruckerei (R. v. Decker).

Aus dem Inhalt: Beschaffenheit von Drucksachen, Einschreibsendungen, Postanweisungen, Vorschuß-Sendungen, Paketen, Wertsendungen usw.; Porto-Taxe aller Sendungsarten nach deutschen Orten und in alle europäischen und überseeischen Länder; Tarife zur Berechnung des Porto für Pakete und Wertsendungen speziell in die bedeutendsten ausländischen Orte (ausführliche Tabellen); Frankierungsvermerke, Expressbestellungen, Laufzettel, Kreditieren von Porto-Beträgen, Nachsendung von Postgegenständen usw.

Für das korrekte Beschreiben von Belegen aus der Zeit des Norddeutschen Bundes und der ersten Jahre des Deutschen Reiches mit den originalen Termini der damaligen Zeit ist dieser Band eine vorzügliche Hilfe. Sammler dieser Zeit, postgeschichtlich Interessierte, aber auch besonders Heimatsammler werden von diesem Handbuch profitieren.

siehe S. 320

Der DASV hat ein Rezensionsexemplar erhalten . Herzlichen Dank!

1. Symposium zur Postgeschichte Lettlands

Anlässlich ihres 50-jährigen Jubiläums veranstaltete die Forschungsgemeinschaft Lettland im BDPH. in den Räumen des wiederaufgebauten Schwarzhäupterhauses zu Riga das "1. Symposium zur Postgeschichte Lettlands", zu dem Gäste aus Australien, Deutschland, Lettland, den Niederlanden, Schweden und den USA angereist waren. Die in lettischer oder deutscher Sprache gehaltenen Vorträge sowie der sich daran anschliessende Meinungsaustausch wurde simultan in die jeweils andere Sprache übersetzt, wodurch erstmalig eine breite Diskussion über die Postgeschichte dieses baltischen Gebietes auf internationaler Basis ermöglicht wurde.

Frau Dr. Parsla Petersone vom Historischen Staatsarchiv Lettlands referierte über „Riga als bedeutender Knotenpunkt im schwedischen Post- und Verkehrssystem des 17. Jahrhunderts“ und erläuterte dabei zahlreiche neue Forschungsergebnisse aus den Archiven in Stockholm, Berlin und Riga, die die herausragende Bedeutung der nun 800 Jahre alten Hansestadt für die europäischen Kommunikationswege deutlich machen.

Heinz Lukaschewitz (Plauen) berichtete über „Die Auswirkungen der bolschewistischen Besetzung 1918 – 1920 auf die Postgeschichte Lettlands“ mit vielen Details über diese bewegte Zeit, deren postalische Dokumente noch heute Überraschungen zu bieten vermögen.

Daran anschliessend erläuterte Arvis Kenins (Riga) „Bekannte und unbekannte Seiten der lettischen Feldpost 1919 – 1921“ anhand erst kürzlich entdeckter Dokumente in lettischen Archiven und regte die interessierten Zuhörer zu zahlreichen Fragen an.

Abschliessend wies Harry v. Hofmann (Hamburg) in seinem mit grosser Aufmerksamkeit verfolgten Referat „Lettland in den Monaten vor dem Generalpostkommissariat OSTLAND“ auf erst jetzt entdeckte Dokumente hin, die viele der bisherigen Auffassungen zur Postgeschichte des Jahres 1941 in einem völlig anderen Licht erscheinen lassen.

Zum Abschluss des von Harry v. Hofmann geleiteten und vom Bund Deutscher Philatelisten e.V. unterstützten eintägigen Symposiums erhielten die Teilnehmer eine Broschüre, in der die gehaltenen Vorträge sowohl in deutscher wie auch in lettischer Sprache wiedergegeben sind.

siehe auch Seite 320

Der DASV hat ein Rezensionsexemplar erhalten. Herzlichen Dank!

Jürgen Naab, Vallenda

Entfernungsermittlung für die Portobestimmung

Die Datenbank enthält die nahezu 9.000 Postorte Deutschlands und Österreichs, Stand 1868. Offenkundige Fehler der angegebenen Quelle (Post- und Telegraphen-Handbuch 1868) wurden - soweit möglich - beseitigt. Des weiteren hilft die Datenbank bei entsprechender Auswertung, Orte, die auf einem Beleg nur fragmentarisch zu lesen sind, über Filter herauszufinden.

Das Programm ist auf Wunsch auch mit länderspezifischen Merkmalen der Entfernungsermittlung erhältlich (hier bitte die Angabe des Landes, z.B. „Bayern“).

Die notwendigen Systemvoraussetzungen sind ein PC mindestens 486er und als Software EXCEL 97 oder höher.

Ca. 9.000 Postorte aus Deutschland und Österreich
mit Angabe von Bahn- und Telegraphenstation
Entfernungsangaben in Meilen und Kilometern
Auf Wunsch mit länderspezifischen Merkmalen

Zur Zeit verfügbar

Baden
Bayern
Mecklenburg-Schwerin
Norddeutscher Postbezirk
Preußen
Sachsen
Thurn und Taxis
Württemberg

in Vorbereitung

Bergedorf
Bremen
Hamburg
Hannover
Helgoland
Lübeck
Mecklenburg-Strelitz
Oldenburg
Schleswig-Holstein

Auf einem mitgelieferten Informationsblatt werden beispielhaft die Methoden zur Entfernungsermittlung und die Errechnung der Entfernung dargestellt.

Die Weitergabe des Programms durch kopieren ist nicht erlaubt. Um dies weitgehend zu vermeiden, ist der Verkaufspreis im Verhältnis zur gebotenen Leistung moderat angesetzt. Der Verkaufspreis beinhaltet auch den update für neuere Versionen.

siehe auch Seite 320

Der DASV hat ein Belegexemplar erhalten. Herzlichen Dank!

Hans Uli Frey (†) / Dr. Berthold Weiner

Die Schiffspost auf dem Bodensee

Die Arbeitsgemeinschaft SCHIFFSPOST im BDPH. e.V. hat das neue Handbuch und Katalog „Die Schiffspost auf dem Bodensee“ in seiner dritten, völlig neu bearbeiteten Auflage Ende September 2001 herausgegeben.

Das neue Handbuch, bearbeitet von Hans Uli Frey (†) und Dr. Berthold Weiner, basiert auf den Forschungen von Gerhard Jung in der ersten und Theo Lechner in der zweiten Auflage. Dr. Weiner hat die umfangreiche Forschungsarbeit nach dem Tod von Herrn Frey für die Arbeitsgemeinschaft SCHIFFSPOST im BDPH. e.V. fertiggestellt.

Das vorliegende Handbuch ist wesentlich zu den Vorgängerausgaben ausgeweitet worden. So sind die klassischen Postbeförderungen mit besonders schönen farbigen Belegabbildungen beschrieben. Weiter werden die unterschiedlichen Postwege, eine Aufstellung der Bodenseeschiffe, die möglichen Frankaturen, die Nebentempel der verschiedenen Dampfschiffahrtsgesellschaften, Gebührentabellen, alle Stempel der Bodenseeschiffspost mit Bewertungen in EURO (€), die österreichisch-deutsche Bodenseeflotte im Ersten Weltkrieg, die Stempel der Bodenseeflotte, Besetzung nach dem Zweiten Weltkrieg, die Schiffspost auf dem Bodensee nach dem Zweiten Weltkrieg, Postraketen-Versuchsflüge auf dem Bodensee, Bodenseeschiffspost auf Zepelinbelegen, Bodenseeschiffspost auf Flugpostbelegen, Schiffs-, Bord- und Cachetstempel ausführlich beschrieben. Ein umfangreiches Quellenverzeichnis rundet das Handbuch ab. Die farbigen Abbildungen zu allen Themen machen es zu einem Muß für jede philatelistische Bibliothek.

Der DASV hat ein Rezensionsexemplar erhalten. Herzlichen Dank!

Heinrich Bernhards

Zur Entwicklung des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg, vornehmlich der jüngeren Linie Calenberg-Celle,

Inaugural-Dissertation (Nachdruck)

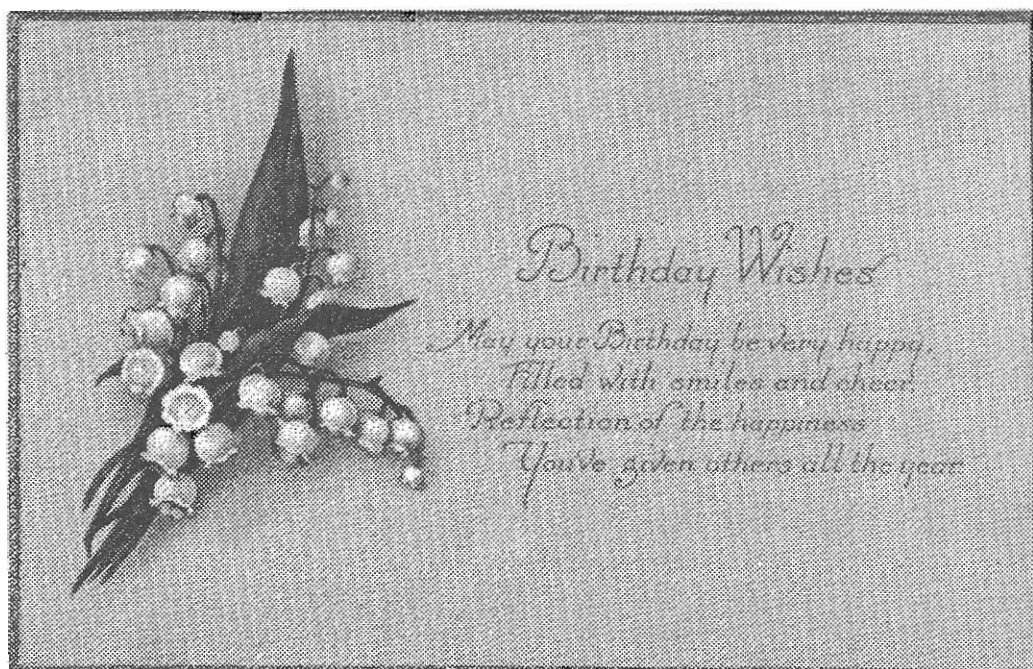
Die Arbeitsgemeinschaft HANNOVER im Briefmarken-Club Hannover von 1886 e.V. hat sich entschlossen, diese im Jahre 1911 veröffentlichte Dissertation nachzudrucken. Sie bildet die Grundlage für die Postgeschichte des Churfürstentums und späteren Königreiches Hannover und hat sich als wertvolles Hilfsmittel bei der Durcharbeitung der hannoverschen Postgeschichte erwiesen.

Ein Verzeichnis der benutzten Quellen und ein Literaturverzeichnis, aus denen weitere Hinweise gewonnen werden können, ergänzen das Buch. siehe auch Seite 320

Der DASV hat ein Rezensionsexemplar erhalten. Herzlichen Dank!

DASV im Internet ? Wo??

Na hier! Unter www.dasv-postgeschichte.de



Herzliche Glückwünsche zum Geburtstag!

Achterberg, Wolfgang, CH – Genf
Anderson, Dr. Hans-Joachim, Kiel
Bohnert, Carl, Evessen
Broekmans, Hugo, B – Tongeren
Büchel, Prof. Dr. Karl H., Burscheid
Emrich, Gottfried, Northeim
Fischer, Klaus, Coburg
Gerlach, Hugo, Apolda
Gollmer, Walter, Wolfen
Hanfland, Dr. Rudolf, Landstuhl
Kleine-Eickhoff, Paul, Regensburg
Kornhardt, Walter, Hannover
Linneweber, Klaus, Hattingen
Muys, Cornelis, NL – Den Haag
Piller, Richard, Lissendorf
Probst, Erwin, Regensburg
Schlotter, Hans, Bad Oeynhausen
Seguy, Pierre, Saarwellingen
Sinek, Hans, Israel – Haifa
Strecker, Heinz, Frankfurt / Main
Uebensee, Heinz, Weißensee

zum 80. Geburtstag am 31.12.1921
zum 70. Geburtstag am 02.10.1931
zum 80. Geburtstag am 01.11.1921
zum 70. Geburtstag am 07.12.1931
zum 70. Geburtstag am 10.12.1931
zum 81. Geburtstag am 01.11.1920
zum 80. Geburtstag am 18.11.1921
zum 88. Geburtstag am 18.10.1913
zum 81. Geburtstag am 12.10.1920
zum 85. Geburtstag am 02.12.1916
zum 91. Geburtstag am 15.12.1910
zum 91. Geburtstag am 04.11.1910
zum 70. Geburtstag am 23.10.1931
zum 82. Geburtstag am 15.11.1919
zum 82. Geburtstag am 25.12.1919
zum 72. Geburtstag am 19.12.1929
zum 86. Geburtstag am 12.11.1915
zum 80. Geburtstag am 05.11.1921
zum 82. Geburtstag am 29.11.1919
zum 87. Geburtstag am 02.11.1914
zum 75. Geburtstag am 27.12.1926



Neue DASV-Mitglieder

Kolb, Uwe
Schutternstr. 2
79112 Freiburg
Tel. 07665 / 51953
e-mail: gukolb @ t-online.de

1816/2001 - Antiquar - 05.11.1950
S.: Baden, Transit, Schiffspost, Hamburg, Thurn und Taxis

Ritter, Dominique
Route de Soral 1 A
CH - 1232 Confignon
Tel.

1817/2001 - - 17.07.1966
S.: Vorphilatelie Geneve und Savoien,
Kriegsgefangenen-Post 1. und 2. Weltkrieg
Zensur, KZ-Post

Tschernatsch, Heimo
Hochwiesenweg 16 a
A - 8753 Fohnsdorf
Tel. 03573 / 5316

1818/2001 - Schulleiter - 23.02.1945
S.: Heimatsammlung Bezirk Judenburg/Österreich; Postkarten Österreich 1869 - 1900; von der Vielfalt ungewöhnlicher Verwendungsformen

Schubert, Bernward
Uferstraße 22
71642 Ludwigsburg
Tel./Fax 07141 / 55830

1819/2001 - Sanitärtechniker - 09.09.1953
S.: Rußland (Zaren-Zeit)

e-mail: 0714155830 @ t-online.de

Drexler, Hans
Memelstr. 7
89231 Neu-Ulm
Tel. 0731 / 81946

1820/2001 - Rentner - 21.05.1932
S.: Desinfizierte Post

Schüle, Ulrich
Kelterstr. 5
72658 Bempflingen
Tel. 07123 / 60584

1821/2001 - Kfm. Angestellter - 10.07.1962
S.:

Schröppel, Martin
Am Keller 9
86735 Aufhausen
Tel. 09089 / 1537

1822/2001 - Koch - 27.10.1971
S.: Schnörkelbriefe vor 1800 - LK. Nördlingen, Donauwörth, Aalen, Dillingen/D., Heidenheim/Brenz

FG Sachsen
c/o Dietrich Bolte
Bahnhofstr. 16
37170 Uslar
Tel. 05571 / 924771

1823/2001 -

Sotra, Boban
Kralja Milutina 61 / II
Belgrad (Serbien)
Tel. 0038 11 643 583
361 6099

1824/2002 - Ingenieur
S.:

Wiersma, Hotze
Wilgenlaan 15
NL - 9103 SB Dokkum
Tel.

1825/2002 - Lehrer - 04.11.1945
S.: Postgeschichte von Friesland

Rohlf, Rolf
Sürstedt 6
27243 Beckeln
Tel. 04244 / 436

1826/2002 - Landwirt - 13.06.1940
S.:

Bitte, melden Sie jede Anschriftenänderung umgehend an den Sekretär des DASV, denn jede Nachforschung kostet Zeit und Geld!

Adressenänderungen

Winkler, Hartmut	nun:	Neue Steige 71 72138 Kirchenzellingsfurt Tel: 07121 / 678593
Waardhuizen, Ronald J. van	nun:	Bredabaan 405 B – 2930 Brasschaat Tel.: 03 / 651 44 64 – Fax 03 / 653.01.11 e-mail: Ronny @ van Waardhuisen.com
Stein, Erich	nun:	Ippendorfer Allee 25 a 53127 Bonn Tel.
Hacker, Harald	nun:	Trierer Str. 97 A 56072 Koblenz Tel.

Die langjährigen DASV-Mitglieder **Albert Oehmke** aus Berlin (seit 1954) und **Willi Schneider** aus Nümbrecht (seit 1968) sind dem DASV abhanden gekommen.

Wer kann Auskunft geben ?

GABRA IV – 75 Jahre Schweizer Ganzsachen-Sammler-Verein

Vom 21. – 23. September fand im schweizerischen Burgdorf die IV. GABRA statt, eine Ausstellung für Ganzsachen und Briefe, die vom Schweizerischen Ganzsachen-Sammler-Verein aus Anlass seines 75jährigen Bestehens veranstaltet wurde. Dem Organisationskomitee stand DASV-Mitglied Georges Schild aus Bern als Präsident vor. Nach den Worten des OK-Präsidenten sollte die GABRA IV eine Ausstellung ohne Wettbewerb sein, eine Ausstellung der reinen Freude am Sammeln und Ausstellen.

Der vorbildlich gestaltete und gedruckte Katalog im Format DIN A4 umfasst insgesamt 144 Seiten. Davon enthalten 112 Seiten mehrere postgeschichtliche Beiträge, die sich ausführlich mit interessanten Themen aus der Schweizer Postgeschichte befassen. Die Aufsätze sind mit vorzüglichen Farbabbildungen ausgestattet. Unter den Autoren ist auch auch DASV-Mitglied Robert Fürbeth aus Gilching zu finden.

Unter den 72 Ausstellern aus mehreren europäischen Ländern befanden sich auch die DASV-Mitglieder Robert Fürbeth (Gilching), Louis Vuille (Yverdon), Claude Montandon (Pratteln), Georges Schild (Bern), Martin Eichele (Basel), Arnim Knapp (Friedrichsdorf), René Simmermacher (Basel) und Kurt Kimmel (Massagno).

Beachtlich ist, dass sich neben dem Verband Schweizerischer Philatelisten auch eine grössere Anzahl privater Sponsoren um die finanzielle Unterstützung der Veranstaltung verdient gemacht haben.

Informationen über den SGSSV erteilt gern dessen Präsident Georges Schild, Rainmatt-Str. 3, 3011 Bern (Fax 031 381 47 50).

HEIDE-POSTA 2002

Rang 2-Ausstellung

23. – 25. August 2002

Heidmark-Halle Fallingbostel

Laudatio für Hermann Hader zur Verleihung der DASV-Plakette 2001

Wer kennt ihn nicht, unseren Hermann Hader ? Manch einer wird sich noch mit Vergnügen an den gelungenen Heurigen-Abend während der WIPA 2000 erinnern, den dieser sympathische Mensch für den DASV organisiert hat.

Viel weiter zurück liegt das DASV-Treffen in Wien/Gumpoldskirchen 1975, an das sich etwas weniger Leute erinnern werden. Auch da war der Geehrte maßgebend beteiligt und u.a. für das leibliche Wohl zuständig. Der Briefmarkensteher Prof. Wimmer entwarf zu diesem Anlaß eine Plakette.

Das eine oder andere Mitglied hat sicher die „Alte Schmiede“ einmal besucht, verbunden mit einer philatelistischen Plauderei, und viele werden auch bei anderen Gelegenheiten um die Meinung unseres Freundes nachgesucht haben.

Er ist einziger österreichischer Vertreter im IPHF (International Postal History Fellowship), wo er regelmäßig Vorträge über postgeschichtliche Themen hält.

Hohe und höchste Auszeichnungen erwarb er auf vielen Ausstellungen, sowohl in traditioneller Philatelie, z.B. Österreichs Ausgabe 1883, wie auch in der Postgeschichte. Zu Recht stolz ist er auf seine Teilnahme an den drei WIPA-Ausstellungen 1965, 1981 und 2000. Die berühmte erste, 1933, hat er auslassen müssen, da er noch nicht auf unserem Planeten weilte.

Er ist Ehrenvorsitzender der VINDOBONA, eines der ältesten (1881) Vereine Europas. Im Jubiläumsbuch (2000) schrieb er einen längeren Artikel über den Austausch Österreich – Großbritannien über Aachen.

Er war noch eines der jüngsten Mitglieder der legendären „Landstraße“ und des 1969 aufgelösten, österreichischen „SAVO“, und hat somit u.a. Herrn Kumpf-Mikuli noch gekannt. Im DASV fand er ein Jahr später eine neue Heimat, während der Frühjahrstreffen 1970 in Enns. Weniger bekannt dürfte sein, dass er neuerdings Prüfer im österreichischen Verband ist, zuständig für Gebühren und Tarife der Korrespondenz von und nach Österreich, von der Vorphilatelie bis zum Abschluss des Weltpostvertrages.

Wir dürfen uns glücklich schätzen, Hermann Hader unter uns, in unserem Verein zu haben, für den er viel getan hat und sicher noch tun wird.

Weißensee, 28. April 2001

Michael Amplatz

Leo De Clercq in der „Roll“

Aus England erreicht uns die frohe Kunde, dass DASV-Mitglied Leo De Clercq aus Belgien von der Royal Philatelic Society, London, eingeladen wurde, die „Roll of Distinguished Philatelists“ zu unterzeichnen. Der feierliche Akt der Unterzeichnung fand am 21. Juli im britischen Hereford statt. Der Kandidat wurde nach traditioneller Weise vorgestellt von Patrick Pearson.

Weitere Informationen, insbesondere verwertbare Abbildungen, liegen leider nicht vor.

Leo De Clercq ist Mitglied des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. seit 1977. Seine Verdienste um die Postgeschichte honorierte der DASV im Jahre 1993 mit der SAVO-Plakette.

Toller DASV-Abend

- gelungener Einstand eines neuen Mitgliedes

Die 8. Auflage des „Abends des DASV“ am 6. November im Rahmen des BCH-Veranstaltungsprogramms gestaltete sich zu dem erwarteten Höhepunkt der diesjährigen Herbstsaison des BCH. Mit dieser seit 1994 jährlich wiederkehrenden Veranstaltung soll die enge Verbundenheit des Briefmarken-Clubs Hannover von 1886 e.V., selbst Mitglied des DASV, und vielen seiner Mitglieder mit dem Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V. unterstrichen werden, einer Verbundenheit, die sich in mehreren Bereichen ausdrückt.

Außerdem soll den DASV-Mitgliedern in Niedersachsen eine Gelegenheit zu einem kurzen Treffen gegeben werden. Diese kamen denn auch aus Bad Laer, Sarstedt, Hildesheim, Hameln, Uslar, Gronau, Garbsen, Seelze, Burgwedel und Soest sowie aus den hannoverschen Vororten und der Stadt Hannover selbst.

Als Referent für diesen besonderen Abend konnte Rolf Rohlf, einer der profiliertesten deutschen Postgeschichtler der Gegenwart, gewonnen werden. Das von ihm vorgetragene Thema lautete „Der Briefpostverkehr der altdeutschen Staaten und Österreichs auf der Route via Triest und Alexandrien nach Destinationen östlich von Suez“. Auf diesem anspruchsvollen Sammelgebiet hatte Rolf Rohlf durch eigene intensive Forschungen und eine empirisch-statistische Analyse die Bedeutung der englischen Zusatzfrankaturen auf Briefen in die zu behandelnden Destinationen ab 1864 erklärt.

Club-Präsident Rainer Lütgens, selbst DASV, konnte 51 wissbegierige Damen und Herren begrüßen, von denen die meisten auf eine Doppelmitgliedschaft BCH / DASV verweisen können.

Die besondere Bedeutung dieses Abends wurde durch die Anwesenheit des DASV-Präsidenten Heinz Ohler aus Heidenheim in Württemberg unterstrichen, der - man wird es ahnen - auch BCH-Mitglied ist. Abgerundet wurde die Präsenz des DASV durch den DASV-Ehrenpräsidenten Ulrich Brunnert (BCH) aus Uslar und zwei weitere DASV-Vorstandsmitglieder, die ebenfalls dem BCH angehören.

Zur Person des Vortragenden:

Rolf Rohlf aus dem niedersächsischen Beckeln ist Club-Mitglied seit 1983, zweimaliger Träger des BCH-Literaturpreises (1986 und 2000) sowie Träger der HANNOVER-Medaille in Bronze. Auf dem 40. Bundestag und 87. Deutschen Philatelistentag 1986 in Hannover hielt er den Festvortrag über die „HANNOVER-Halbierungen“. Anlässlich eines Festabends, den der Club zu Ehren von Hans Grobe am 12. Dezember 1990 ausrichtete, berichtete er über „Die provisorische Darstellung

des Weiterfranco-Anteiles auf den ersten voll mit Marken freigemachten Auslandsbriefen des Königreiches Hannover“. Mit diesen Tätigkeitsnachweisen soll Rohlf's postgeschichtliche Kompetenz eindeutig justiert werden.

Der diesjährige „Abend des DASV“ war nichts für postgeschichtliche „Weicheier“. In einem wahren Trommelfeuer wurden die Zuhörer eingedeckt mit Bildern, Zahlen und Fakten. Geschlagene zwei Stunden dauerte der Beschuss, aber niemand gab auf. Das mag ein Indiz dafür sein, dass die vorgetragene Materie ebenso spannend und fesselnd war wie ein Krimi von Altmeister Edgar Wallace - aber bei eingefleischten Postgeschichtlern ist das nun mal so.

Rohlf betonte mehrfach, dass nicht alle Aspekte der behandelten Tarife aus unterschiedlichen Gründen in letzter Konsequenz ausgedeutet und geklärt werden können.

Zwar blieben einige Thesen des Vortragenden aus dem Kreis der Zuhörer nicht unwidersprochen oder wurden ergänzt, aber das war bei dem hochkarätig besetzten Auditorium, das zu Zwischenfragen ausdrücklich aufgefordert worden war, auch nicht anders zu erwarten. Letztendlich ist es ja auch Sinn solcher Sitzungen, postgeschichtliche Erkenntnisse auszutauschen und - wenn notwendig und möglich - zu korrigieren.

Zum Abschluss seines Vortrages legte Rolf Rohlf eine schriftliche Fassung seiner Ausführungen vor, deren Stückzahl jedoch nicht für alle Anwesenden ausreichte. Der Verfasser hatte offensichtlich die Frequenz seines Vortrages unterschätzt. Gegen Rückporto von DM 3,- können Interessenten ein weiteres Exemplar anfordern.

Herzlicher, lang anhaltender Beifall honorierte den Vortragenden, dem zum Abschluß sowohl vom BCH als auch vom DASV je ein Porzellanteller mit postgeschichtlichen Motiven überreicht wurde. DASV-Präsident Heinz Ohler sprach abschließende Dankesworte.

Zu Beginn des Abends bestanden 79 Doppelmitgliedschaften BCH / DASV. Die Sitzung endete damit, dass BCH-Mitglied Rolf Rohlf seinen Beitritt zum DASV erklärte, womit sein Vortrag gewissermaßen zur „Antrittsvorlesung“ avancierte und der Vortragende das 80. BCH-Mitglied im DASV ist.

Aus Sicht des DASV ist zu wünschen, dass auch in anderen großen Städten wie Berlin, Hamburg, München, Frankfurt, Stuttgart oder Köln ähnliche Veranstaltungen eingerichtet werden könnten, die beiden - veranstaltendem Verein und DASV - nützlich sein können.

frö

Bundesverdienstkreuz für Michael Adler



Dem früheren Präsidenten des Bundes Deutscher Philatelisten e.V., Michael Adler, der auf dem diesjährigen Bundestag in Bad Dürkheim nicht mehr für dieses Amt kandidiert hatte, wurde eine aussergewöhnliche Ehrung zuteil. Bundespräsident Johannes Rau verlieh Adler am 16. Mai dieses Jahres „für seine besonderen Verdienste um die Philatelie“ das Bundesverdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland.

Adler freute sich sehr über diese hohe Auszeichnung, blieb dabei aber ganz bescheiden. Vor der Überreichung äußerte er sich gegenüber der Redaktion der Verbandszeitschrift *philatelie* wörtlich: „Im BDPh sind die Mitglieder zwar Individualisten, aber im Bundesvorstand, in den Landesverbänden und Vereinen sind wir keine Einzelkämpfer. Ohne engagierte Mitarbeiter kann selbst der beste Vorstand nur wenig ausrichten.“

Ich gebe deshalb die Ehre, die mir zuteil geworden ist, an all jene weiter, die mir in den langen Jahren ihre Unterstützung, Mitarbeit und Loyalität gewährt haben. Ich bin nur der Erste unter Vielen und nur gemeinsam haben wir das erreicht, für was ich ausgezeichnet worden bin.“

Der Vorstand des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. gratuliert seinem Mitglied Michael Adler sehr herzlich zu dieser hohen Auszeichnung.

philatelie Nr. 293/September 2001

Hohe Ehrung für Albert Fillinger

Der langjährige Präsident der Association Philatélique Mulhousienne und Vertreter Frankreichs in der Interessengemeinschaft Regio, Albert Fillinger aus Mulhouse im Elsass, ist durch ein Dekret des Staatspräsidenten der Republik Frankreich zum Officier des Ordre National du Mérite ernannt worden.

Damit wurden die Verdienste eines Mannes gewürdigt, der seit mehr als 40 Jahren die internationale Zusammenarbeit der Philatelisten im Dreiländereck Frankreich – Schweiz – Deutschland maßgeblich mitgeprägt hat. Albert Fillinger war mehrfach als Juror anlässlich der Postgeschichtlichen Tage Sindelfingen im Einsatz, zuletzt im Jahre 2000.

Der Vorstand des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. gratuliert seinem Korrespondierenden Mitglied Albert Fillinger sehr herzlich zu dieser außergewöhnlichen Auszeichnung.

philatelie Nr. 293/September 2001

Neuer Bundesprüfer

Auf der Jahrestagung 2001 des Bundes Philatelistischer Prüfer e.V. (BPP) in Frankfurt wurden nach einem harten Auswahl- und Qualifizierungsverfahren elf neue Verbandsprüfer bestellt. Darunter befindet sich auch DASV-Mitglied Jürgen Vogel aus Neufahrn, der künftig die bayerischen Briefmarkenausgaben von 1876 bis 1911 prüfen wird.

Jürgen Vogel ist den europäischen Postgeschichtlern bekannt geworden durch seine Referate anlässlich der Postgeschichtlichen Tage in Sindelfingen, wo er auch in diesem Jahr gemeinsam mit Dr. Joachim Helbig (DASV) zum Thema „Methoden und Techniken der postgeschichtlichen Forschung heute“ referierte.

philatelie Nr. 293/September 2001

Köhler-Preis 2001 für H. W. Sieger

Konsul Hermann Walter Sieger, DASV-Mitglied seit 1986, wurde während der Jahrestagung 2001 des Bundes Philatelistischer Prüfer am 16./17. Juni in seiner Eigenschaft als Mitglied des Bundes mit dem Köhler-Preis 2001 ausgezeichnet.

Diese Auszeichnung wurde von Volker Parthen als Inhaber des Auktionshauses Heinrich Köhler für besondere Leistungen auf dem Gebiet des Prüfwesens gestiftet. Der Preis wurde von der Witwe des Stifters, Claudia Parthen, überreicht.

H. W. Sieger prüft seit 1955 Flugpostbriefe 1918 - 1939 und Zeppelinpost.

Der Vorstand des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. gratuliert sehr herzlich zu dieser bedeutenden Auszeichnung!

philatelie Nr. 293/September 2001

Dr. Mackey verstorben

Der Deutsche Altbriefsammler-Verein e.V. trauert um sein Ehrenmitglied Dr. John P. Mackey aus Blackrock in Irland. Neben seinen irischen Interessengebieten besaß Dr. Mackey eine große Sammlung von Sachen und schrieb sogar ein Buch über „Saxon-Post“, wofür er als fremdsprachiger Ausländer große Anerkennung verdient.

Als Heimatforscher erkundete Dr. Mackey die Postgeschichte seines County Clare, veröffentlichte auch hier seine Kenntnisse und besaß eine schöne Ausstellungssammlung von diesem Gebiet.

Er war Unterzeichner der „Roll of Distinguished Philatelists“ in Dublin.

Der DASV wird sein Andenken in Ehren halten. Unsere herzliche Anteilnahme gilt seiner Familie.

Joachim Schaaf

Ein Blick über die Grenzen –

was tut sich im deutschsprachigen Ausland?

Zum 21. Male organisierte der Kärntner Philatelistenclub unter der Leitung von DASV-Mitglied Dr. Hadmar Fresacher sein postgeschichtliches Symposium in St. Paul/Kärnten. Von Freitag Nachmittag (5.10.) bis Sonntag Mittag trafen sich ca. 50 Sammler (neuer Rekord), teilweise mit ihren Ehefrauen, für welche ein Damenprogramm zusammengestellt worden war, und begannen sogleich mit Tausch, sprich Kauf und Verkauf, in mir neuen Größenordnungen (fast ausschließlich klassisches österreichisches Material).

Das Wetter war durchwachsen, die Kost ausgezeichnet, wie auch die allgemeine Stimmung.

Folgende Referate wurden locker vorgetragen (kein Vorlesen vom Rednerpult, sehr lebhaft kommentare zu den projizierten Dokumenten):

Dr. Wolfgang Weigel, Österreich:
Klassisches Dänemark

Michael Amplatz, Belgien:
Vorphilatelie Südtirol

Pal Lippai, Ungarn:
Mischfrankaturen in der ungarischen Reichshälfte bzw. in Ungarn

Pierpaolo Rupena, Italien:
Klassische Abstempelungen vom Küstenland (ohne Triest).

Die vier Redner kamen aus vier verschiedenen Ländern. In je 5 Rahmen zeigten P. Rupena „Abstempelungen von Triest“ und Michael Amplatz „Vorphilatelie von Südtirol“.

Man kann nur wünschen, dass dieses Symposium sich weiterhin dieses regen Zuspruchs erfreut und den Teilnehmern weiterhin soviel bringt, fachlich wie auch menschlich.

Michael Amplatz

DASV im Internet:

www.dasv-postgeschichte.de

Besuchen Sie uns!



Internationale Postgeschichtliche Tage Sindelfingen 2001

Jury: Kurt Kimmel-Lampart, CH – Massagno (Präsident)
Albert Fillinger, F – Mulhouse Bert M. Goofers, NL – Venlo
Harry v. Hofmann, Hamburg Leonhard H. J. Janssen, B – Bocholt
Rolf-Dieter Jaretzky, Braunschweig Dr. Thomas Mathà, I – Andrian

Gruppe 1: Vorphilatelistische Sammlungen, Stempelsammlungen

Ralf Hugemann Hirrlingen	Einführung und Entwicklung der Thurn und Taxis- Poststempel	Silbernes Posthorn
Dr. Hadmar Fresacher A – Klagenfurt	Farbige Abstempelungen des Kronlandes Kärnten zwischen 1850 und 1900	Bronzenes Posthorn
Günter Smura Carlsberg	Königreich Bayern 1816 – 1849	Kandidat
Dietrich Bolte Uslar	Die Kurfürstlich Sächsische Post bis zum Jahre 1806	Kandidat

Gruppe 2: Postgeschichtliche Heimatsammlungen, Sammlungen über die Entwicklung von Postdiensten, Posttarifen und Postrouten im nationalen Bereich

Hans-Heinz Voigt Göttingen	Recommandierte Briefe und Postscheine der altdeut- schen Staaten 1806 – 1867	Goldenes Posthorn
-------------------------------	---	-------------------

Gruppe 3: Sonstige postgeschichtliche Sammlungen, Sammlungen über die Entwicklung von Postdiensten, Posttarifen und Postrouten im internationalen Bereich

Annim Knapp Friedrichsdorf	Briefpostentwicklung des Churfürstentums und des Königreiches Sachsen mit der Schweiz und deren Transitpost nach Italien	Goldenes Posthorn
Klaus Weis Stutensee	Großherzogtum Baden - Vorschriften für den Post- verkehr 1851 – 1871	Kandidat

Gruppe 4: Literatur

Peter Feuser Stuttgart	Deutsche Vorphilatelie - Spezialkatalog und Hand- buch	Silbernes Posthorn
Andreas Grünewald Fröndenberg	Die Helvetische Republik 1798 – 1803	Bronzenes Posthorn

PHILANIPPON '01

Weltausstellung Tokio

1. – 7. August 2001

Jury

Kur Kimmel-Lampart, CH – Massagno

FIP Championship-Class

Saverio Imperato I – Bobliasco	Postal Relations of the old Italian States and Italy with America	
Saverio Imperato Bobliasco	The Roman States	Groß-Gold
Saverio Imperato Bobliasco	Postal Relations of the old Italian States and Italy with the Mediterranean Countries and Orient	Groß-Gold
Kees Adema USA – New Preston	Early Postal Markings of the Netherlands	Groß-Gold
Ranko Talovic CH – Utzensdorf	Die Vorphilatelie im Fürstentum Serbien bis 1866	Gold
Richard Schäfer CH – Schönried	Study of the Swiss Pen Cancellations during the Classic Period 1843 – 1862	Gold
Ulrich Heiniger CH – Aarburg	Privat-Ganzsachen der Schweiz	Groß-Vermeil

HAFNIA '01

Weltausstellung Kopenhagen

16. – 21. Oktober 2001

Jury:

Paolo Vollmeier, CH – Castagnola

Kommissare:

James Van der Linden, B – Baelen
Aloys Fürstenberg, Neuwied
Bert M. Goofers, NL – Venlo

Grand Prix Thematic

Dr. Wolf Hess
Ratingen

Gegen die Tuberkulose

Traditionelle Philatelie

Rolf P. Salinger Kassel	Switzerland: The Cantonal and First Federal Issues	Gold
Paul H. Jensen N – Oslo	Cook Islands & Niue 1845 – 1918	Gold

Saverio Imperato I – Boblisaco	Sardinia	Groß-Vermeil
Harry v. Hofmann Hamburg	Lettland 1918 – 1940	Vermeil
Dr. Walter Möbs Ratingen	Die Nothilfemarken der Deutschen Reichs- post 1933 – 1940	Vermeil

Thematische Philatelie

Ingrid und Dieter Hübeler Quickborn	Die Elbe - ein Lebenslauf	Vermeil
--	---------------------------	---------

Literatur

Richard Schäfer CH – Schönrried	Swiss postal history of the old federation	Gold
Harry v. Hofmann Hamburg	Lettland-Handbuch	Groß-Vermeil
Rolf Rohlf Beckeln	Die Ungarn-Halbierungen	Vermeil
Rene Hillesum NL – Gouda	Sheraton & Peel Postal History Auction	Bronze

Offene Klasse

Kurt Kimmel-Lampart CH - Massagno	Meine Reise durchs Urnerland	Silber
--------------------------------------	------------------------------	--------

Ein bemerkenswertes Jahr!

Das erste Jahr des neuen Jahrtausends war das „Jahr des Jüngsten“ im DASV, Andreas Grünewald aus Fröndenberg, gerademal 28 Jahre alt.

Seine beinahe unglaubliche Erfolgsstory begann damit, dass sein Buch „Die Helvetische Republik 1798 – 1803“ im Literaturwettbewerb der FIP-Weltausstellung BELGICA 2001 im Juni bei sensationellen 93 Punkten mit einer Goldmedaille ausgezeichnet wurde. Seine gleichzeitig gezeigte Sammlung zu diesem Thema erhielt eine Groß-Vermeil-Medaille.

Wenige Wochen später - im Juli - wurde das Buch auf der Rang 1-Ausstellung in Schwalbach als „Bestes Exponat seiner Gruppe“ mit Groß-Gold und Ehrenpreis dekoriert.

Der Höhepunkt folgte im Oktober während des 55. Bundes- und 102. Philatelistentages in Bad Dürkheim. Dort wurde Andreas Grünewald vom Kuratorium des Hermann-Sieger-Literaturpreises die Auszeichnung für das Jahr 2001 zuerkannt. Der Preis ist mit einem Geldbetrag von DM 7.000,- dotiert! Diesem Geldregen folgte ein Bronzenes Posthorn in Sindelfingen.

Wie gesagt - es war ein bemerkenswertes Jahr!

fnö

DASV-Herbsttreffen 2002 in Tirol

Die Mitglieder des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. haben sich zu ihrem Herbsttreffen des Jahres 2002 in Gailan/Eppan im schönen Tirol verabredet. Unser Mitglied vor Ort, Dr. Thomas Mathà, hat das Treffen für die Zeit vom 3. - 6. Oktober im Hotel Runggghof arrangiert. Dieser Termin schliesst einen deutschen Feiertag ein und erlaubt deshalb einen Kurzurlaub.

Aus dem Hausprospekt:

„Die Küche ist die Visitenkarte des Hauses. Die typischen Südtiroler Spezialitäten herrschen vor. Italienische Leckerbissen bereichern das Angebot.“

Die Zimmer sind groß und gemütlich eingerichtet und verfügen über jeden Komfort.

Der weitläufige Garten, begrenzt von Rebhängen und Mischwald, bietet Bewegungsfreiheit und stille Winkel weitab von Lärm und Verkehr.“

Konditionen stehen noch nicht fest. Nähere Einzelheiten werden in den nächsten DASV-Rundbriefen mitgeteilt.

fnö



Der Deutsche Altbriefsammler-Verein e.V. pflegt die Traditionen des SAVO, des Internationalen Vereins der Sammler vorphilatelischer Briefe und Postdokumente in Wien
- 1933

1969 -

DASV im Internet

www.dasv-postgeschichte.de

Präsident

Heinz Ohler
Albrecht-Dürer-Str. 64
89520 Heidenheim
Tel. / Fax 07321 – 616 32
e-mail: heinz.ohler@postgeschichte.de

Vizepräsident

Manfred Dreyer
Stadtstieg 12 a
37083 Göttingen
Telefon 0551 – 79 25 89 (P) / Fax 0551 – 79 74 600
Mobiltelefon 0171 – 22 47 499
e-mail: manfred.dreyer@postgeschichte.de

Sekretär

Dieter Hutterer
Postfach 4112
97409 Schweinfurt
Telefon 09721 – 18 63 32 / Fax 09721 – 25 639
Mobiltelefon 0171 – 83 40 645
e-mail: dieter.hutterer@postgeschichte.de

Schriftleiter
Anzeigenakquisition

Friedrich Nölke
Werner-von-Siemens-Str. 4
30974 Wennigsen
Telefon / Fax 05103 – 8105
Mobiltelefon 0177 – 21 78 959

Stellvertretender Schriftleiter

Michael Amplatz
Am Berg 18
B – 4700 Eupen
Telefon 0032 / 87 55 22 97
e-mail: m.amplatz@belgacom.net

Schatzmeister

Heinz Ohler / Adresse siehe oben

Stellvertretender Schatzmeister

Arnim Knapp
Alt-Seulberg 94
61381 Friedrichsdorf
Telefon 06172 – 78 559 / Fax 06172 - 78 532
Internet: arnim_knapp@gillette.com

Rundsendeleiterin

Ute-Maria Brunnert
Heinrich-Wiebe-Str. 31
37170 Uslar
Telefon 05571 – 4700 / Fax 05571 – 4800

Bibliothekar

Dietrich Bolte
Bahnhofstr. 16
37170 Uslar
Telefon 05571 / 92 47 71 - Fax 05571 / 914 959 (privat)
Internet: bolte-uslar@t-online.de

Veröffentlicht unter ISSN 0723 – 4813

Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Alle Rechte vorbehalten, auch die der foto-mechanischen Wiedergabe und der Übersetzung.

Bankkonto:

Postbank Stuttgart, Konto-Nr. 4778 – 709 (BLZ 600 100 70)