



Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.

Internationale Vereinigung von Postgeschichtlern und Philatelisten im BDPh.

Rundbrief Nr. 453

März 2002



Deutsches Reich: Ganzsachenumschlag 3 Kr. mit Zusatzfrankatur Mi.-Nr. 11 (Paar und Einzelmarke) und 8 von Pforzheim nach Chile. Ein Los der 314. Heinrich-Köhler-Auktion, Zuschlag EUR 7.600,- (Schätzpreis EUR 3.700,-)

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



Heinz Ohler	Grußwort des Präsidenten	5	
Dr. Thomas Mathá	Die Rolle des Kirchenstaates im Rahmen der Postverbindungen zwischen Süditalien einerseits und Norditalien und Nordeuropa andererseits	7	
Heinrich Conzelmann / Friedrich Meyer	Die Entwicklung der Schiffspost über Bremen bis in die ersten Jahre nach Abschluß des Postabkommens zwischen Bremen und den USA	21	
Horst Schenk	Die alten Monatsbezeichnungen	38	
Karsten Wildschütz	Das DASV-Expertengremium	41	
	Soldatenbriefe - eigene Angelegenheit des Empfängers		
	DASV-Briefkasten		46
	Aus den Arbeitsgemeinschaften		49
	Fachpresse - Fachzeitschriften		51
	Buchhinweis		52
	Mitteilungen des DASV-Vorstandes	53	

Beilage „Postgeschichte und Altbriefkunde“ - Heft 148 / März 2002

Heinrich Mimberg

Thurn und Taxis -

Die Postscheine der Lehenspost in der großherzoglich-hessischen Provinz Oberhessen

Liebe Freunde im Deutschen Altbriefsammler-Verein!

Für die zahlreichen Grußbotschaften und guten Wünsche zum Wechsel in das Jahr des Euro seitens unserer Mitglieder möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Möge auch Ihnen im vor uns liegenden Jahr beste Gesundheit, Wohlergehen und viel Freude bei Ihrer Forschungs- und Sammlertätigkeit beschieden sein. Für unseren DASV erhoffe ich mir weiterhin gute Erfolge, insbesondere bei der Werbung von neuen Mitgliedern, zum Wohle unserer Gemeinschaft. Sehen Sie mir bitte meine Hartnäckigkeit nach, wenn ich Sie erneut um Ihre besondere Mitarbeit auf diesem wichtigen Sektor ersuche.

Mein erster Dank im Jahr 2002 gilt unserem neuen Mitglied Michael Lenke, Dannenberg, der seit einigen Monaten die Aktualisierung und Pflege unserer Internetseiten übernommen hat. Hier zu Ihrer Bequemlichkeit noch einmal unsere Domain:

www.dasv-postgeschichte.de

Ich gehe davon aus, dass Sie - falls mit einem Computer ausgestattet - sich regelmäßig den „Brief des Monats“ betrachten. Wir versuchen, durch postgeschichtlich reizvolle Dokumente Ihre Aufmerksamkeit zu wecken und ständigen Kontakt mit Ihnen zu pflegen. Sollten Sie, liebe DASVer, über interessante Belege verfügen, die sich als „Brief des Monats“ eignen, so dürfen Sie sich gerne damit an mich wenden. Benötigt wird eine gute Farbkopie des Briefes und eine korrekte Beschreibung. Natürlich darf der Beleg auch Fragen aufwerfen. Wer immer dieselben dann beantworten kann, wendet sich damit an unseren Leiter des Expertengremiums, Herrn Amplatz.

Die vergangenen 4 Monate waren für den DASV-Vorstand von reger Aktivität geprägt. Verantwortlich zeichnet dafür in erster Linie unser selbst auferlegtes Engagement bei den Postgeschichtlichen Tagen in Sindelfingen. Denn jetzt gilt es, sich darüber Gedanken zu machen und Pläne zu schmieden, wie es in Zukunft mit dieser für alle Postgeschichtler so wichtigen Veranstaltung weiter gehen soll. Solcherlei geschieht nicht im stillen Kämmerlein, sondern wird auf Sitzungen diskutiert und erarbeitet. Ihre Ideen und Vorschläge, liebe Mitglieder, werden gerne bei mir aufgenommen und vom Vorstand ob ihrer Umsetzbarkeit in Erwägung gezogen. Gerne leiten wir dann das Ergebnis an Herrn Schubert, den Nachfolger von Herrn Wahn, weiter. Denn er entscheidet letztendlich, was in Sindelfingen durchgeführt wird.

Eine weitere Herausforderung, der wir uns mit Freude stellen, wurde an uns vom Verein Bremer Briefmarken-Sammler e.V. herangetragen. Unsere Bremer Freunde veranstalten in Bremen vom 28.2. bis 2.3.2003 eine „Bilaterale Briefmarken-Ausstellung Deutschland – Frankreich“ im Rang 1. Der DASV wird gebeten, in Kooperation mit dem Berliner Philatelisten-Klub von 1888 e.V. dort am Freitag einen postgeschichtlichen Abend als Rahmenprogramm zu organisieren. Nur zu gern knüpfen wir an die alte Tradition gemeinsamer postgeschichtlicher Veranstaltungen mit unseren Berliner Freunden an. Den postgeschichtlichen Vortrag hat spontan der Präsident des Berliner Philatelisten-Klub von 1888, unser Mitglied Herr Wolfgang Bauer, übernommen. Sein zu der bilateralen Veranstaltung passendes Thema lautet: „Die Postbeziehungen zwischen Frankreich und Griechenland 1861 – 1875“. Ich mache bewusst schon heute auf diese Veranstaltung aufmerksam, damit möglichst viele DASVer ihre Präsenz in Bremen - sei es als Aussteller oder als Besucher - planen und vorbereiten können. Einen gesonderten Werbespot mit den Einzelheiten zu dieser Veranstaltung finden Sie weiter hinten in diesem Rundbrief.

Bereits Ende des nächsten Monats findet unsere diesjährige Mitgliederversammlung im Kloster Neresheim statt. Gerne blicke ich diesem Ereignis entgegen, werden wir doch einmal mehr anregende Stunden im vertrauten Kreise von DASV-Mitgliedern erleben mit guten Gesprächen, mit postgeschichtlichen Vorträgen von Frau Renate Springer und Herrn Oberarchivrat i. R. Erwin Probst, mit einer von unserem Mitglied Herrn Karl Bauer, Regensburg, gestalteten postgeschichtlichen Ausstellung und mit interessanten Diskussionen über Briefvorlagen von Mitgliedern. Hinsichtlich der Vorlagen (maximal 3 je Mitglied) bitte ich Sie, eine deutliche Kopie samt Ihrer Fragestellung bis zum 10. April an mich zu übersenden, damit eine sinnvolle Programmplanung vorgenommen werden kann. Dieses Verfahren hat sich in den letzten Jahren bestens bewährt.

An dieser Stelle möchte ich auch das reizvolle Kulturprogramm für unsere Damen und unseren Ehrenpräsidenten Ulrich Brunnert nicht unerwähnt lassen.

Nun hoffe ich sehr, dass die besondere Atmosphäre des Benediktiner-Klosters nebst dessen herrlicher Umgebung möglichst vielen von Ihnen Anreiz sein wird, die Reise nach Neresheim anzutreten.

Auf ein Wiedersehen dort mit Ihnen freut sich



DASV-
Herbsttreffen 2002
3. – 6. Oktober



Serafino Hotel Penegal
ca. 30 km von Eppan entfernt - 1.737 m hoch

siehe Seite 62

Die Rolle des Kirchenstaates im Rahmen der Postverbindungen zwischen Süditalien einerseits und Norditalien und Europa andererseits

Untersucht man die postgeschichtlichen Verhältnisse und Beziehungen des Kirchenstaates mit dem Ausland, so wird man ziemlich bald auf die Tatsache stossen, wie bedeutend die Vermittlerrolle ausländischer Verwaltungen für die Beförderungen von Post von Rom in andere Länder war. Was für sämtliche anderen europäischen Staaten galt, war natürlich auch für den Kirchenstaat massgebend: Ohne feste vertragliche Beziehungen auf dem Postsektor, ohne bi- oder gar multilaterale Konventionen (das wichtigste Beispiel für den Kirchenstaat ist wohl der Italienisch-Österreichische Postverein) war der Briefpostverkehr ins Ausland eine sehr teure, komplizierte und langsame Angelegenheit. Dies sind nicht gerade ideale Voraussetzungen für eine Dienstleistungsinfrastruktur, welche für die wirtschaftliche Entwicklung im Rahmen der Handelsbeziehungen eines Landes wesentlich war.

Das Faszinierende an der Postgeschichte des Kirchenstaates liegt gerade in den komplizierten geopolitischen und historischen Verhältnissen, welche besonders während und nach den Unabhängigkeitskriegen des Risorgimento zu vielschichtigen Situationen führten. Dies implizierte das nicht leichte Problem, für die eigene Auslandspost neue Wege und Transitmöglichkeiten zu suchen, da ja nach den beiden Kriegen von 1859 und 1860/61 die Postverbindungen über den Italienisch-Österreichischen Postverein nicht mehr verfügbar waren und vorher mit dem enormen Posteinheitsgebiet und relativ moderaten Gebühren sehr günstige Verhältnisse bestanden hatten.

Nun muss man sich aber auch die Frage stellen, welches die Rolle des Kirchenstaates selbst als Vermittler der Post zwischen Süditalien (dem Königreich beider Sizilien) und den nördlichen italienischen Staaten (Lombardei-Venetien, Toskana, Parma, Modena, Sardinien) sowie den Ländern Mittel- und Nordeuropas war.

Die Bedeutung der päpstlichen Postverwaltung stieg natürlich nach der Schliessung der ausländischen Postbüros in Rom, welche vorher fast ausschliesslich den Austausch der Post ihrer Länder von und nach Süditalien besorgt hatten.

Vertragliche Bedingungen und Tarife

1. Die „Konvention“ mit dem Königreich beider Sizilien

Juristisch betrachtet handelt es sich nicht um einen Staatsvertrag im völkerrechtlichen Sinne, sondern um eine „ministerielle Vereinbarung“ (*accordo ministeriale* im Originalwortlaut) zwischen Neapel und Rom als Folge von verschiedenen Treffen und Abmachungen zwischen den obersten Beamten der beiden Postverwaltungen. VOLLMEIER/MANCINI (Storia postale del Regno di Napoli dalle origin all'introduzione del Francobollo, Castagnola, 1996) sprechen in diesem Zusammenhang von einer Pseudokonvention und zweifeln, ob die beiden Regierungen tatsächlich das Inkrafttreten dieser Vereinbarung gestattet haben mögen. Betrachtet man die Archivstudien von GALLENGA (Strade, corrieri e poste di Papi dal medioevo al 1870, Prato, Istituto di Studi Storici Postali, 1988, Quaderno n. 10, S. 285 f.) im Archivio Segreto Vaticano, erscheint mir jedoch, dass diese Verordnung („Regolamento“ heisst es in diesen Quellen) der endgültige rechtliche Bezugspunkt nach den verschiedenen diplomati-

schen Verhandlungen und dem Austausch der entsprechenden Vertragsentwürfe war. Nachdem also ursprünglich sehr wohl von einem Staatsvertrag im engeren Sinne die Rede war, einigte man sich letztendlich auf die Ratifizierung eines „Regolamento per il nuovo sistema die corrispondenza fra le due Generali Amministrazioni di Posta di Sua Santità e die Sua Maestà il Re delle Due Sicilie“, unterzeichnet am 10. Oktober 1816.

Man vereinbarte folgendes:

- Den gegenseitigen Austausch der Korrespondenz an den jeweiligen Grenzen: Kirchenstaat > Königreich Neapel, Königreich Sizilien, Ionische Inseln, Malta und vice-versa (Art. 1)
- Zu Lasten der jeweiligen Postverwaltung war die entsprechende Beförderung im Inland; der Kirchenstaat übergab die Briefpakete der Postdirektion in **Fondi**, das Königreich beider Sizilien jener von **Terracina**. Die Übergabe aus und in die beiden Postgebiete erfolgte gebührenfrei (Art. 2, 3).
- Briefe aus dem Königreich beider Sizilien, einschliesslich Ionische Inseln und Malta, nach Italien gerichtet, konnten ohne zusätzliche Gebühr an der Kirchenstaatsgrenze übergeben werden (Art. 4).
- Für Briefe aus Spanien in das Königreich beider Sizilien vergütete Neapel der Kirchenstaatsverwaltung 1,40 Scudi je Unze (Art. 5)
- Briefe aus Deutschland in das Königreich beider Sizilien waren vom Kirchenstaat zu denselben Bedingungen wie jene aus Österreich zu behandeln (Art. 6).
- Briefe aus Frankreich ins Königreich Neapel hatten lediglich die französische Aufgabegebühr zu entrichten (Art. 8) und vice-versa Briefe aus Neapel, Sizilien und den Ionischen Inseln nach Frankreich bezahlten nur die „Gebühr von Neapel“ (Art. 9).
- Die Beförderung der Korrespondenzen erfolgte zweimal wöchentlich in geschlossenen Paketen und durch Kuriere, welche von den jeweiligen Verwaltungen zu bezahlen waren (Art. 13, 14).

Man sieht sofort, dass diese Vereinbarung eindeutig zu Lasten des Kirchenstaates war, während sie für das Königreich beider Sizilien sehr vorteilhaft ausgehandelt war. GALLENGA (ibidem, S. 289) ist der Meinung, dass der Kirchenstaat diese Belastungen deshalb akzeptiert haben mag, da er einerseits kaum Erfahrungswerte im Abschluss solcher Verträge hatte und es andererseits besonders eilig hatte, mit Neapel ein Abkommen durchzubringen (vermutlich, um zu verhindern, dass erneut ausländische Postbüros in Rom eröffnet würden).

Nach zwei Jahren (6.3.1818) folgte eine Zusatzvereinbarung hinsichtlich Franko- und Einschreibebriefen.

Die Gebühr für vorausbezahlte Briefe setzte sich aus zwei Teilen zusammen:

- die Aufgabegebühr (diritto d'immissione) zugunsten der aufgebenden Verwaltung.
- die Briefgebühr (porto di lettera) zugunsten der empfangenden Verwaltung;

Nach Artikel 3 der Zusatzvereinbarung wurde auf der Rückseite des Briefes die Briefgebühr, nicht aber die Aufgabegebühr vermerkt.

Die Einschreibebriefe hingegen hatten neben der Aufgabegebühr „zusätzlich das Doppelte der entsprechenden Gebühr“ zu entrichten. Letzterer Gebührenanteil stand ausschliesslich der empfangenden Verwaltung zu.

2. Der Postvertrag mit Österreich von 1828

Der Kirchenstaatstransit war auch Gegenstand des wichtigen Postvertrages mit Österreich (diese Vereinbarung bezog sich auf das „provisorische Abkommen“ von 1815), abgeschlossen am 19.8.1823, in Kraft seit 1.1.1824. Im Art. 6 wird bestimmt:

- die Österreichische Post übergibt jener des Kirchenstaates jedwede Korrespondenz, welche aus dem eigenen Staat stammt und in den Kirchenstaat und nach Neapel und darüber hinaus gerichtet ist, ohne eine Bezahlung dafür zu erhalten.
- für alle Briefe aus dem Königreich Neapel und darüber hinaus bezahlt die Österreichische Post dem Kirchenstaat 20 bajocchi per Unze.

Im Spezialvertrag zwischen Österreich und dem Kirchenstaat zum Beitritt des letzteren zum IÖPV vom 30.3.1852 (in Kraft seit 1.10.1852) wurde die völlige Abschaffung jedweder Transitgebühren für die Beförderung der Korrespondenzen im Postvereinsgebiet verfügt (Art. 15).

3. Der Postvertrag mit der Toskana von 1824

Eine weitere wichtige Quelle für die Vermittlerrolle des Kirchenstaates zwischen Nord und Süd war die Vereinbarung mit dem Großherzogtum Toskana, in Kraft seit 1.4.1824.

- Der Kirchenstaat beförderte kostenlos die Briefe aus dem Königreich Neapel und die toskanische Post im Gegenzug jene aus den sardischen Staaten.
- Briefe aus den sardischen Staaten und darüber hinaus ins Königreich Neapel und darüber hinaus sowie jene aus anderen ausländischen Staaten nach Rom wurden dem Kirchenstaat, unbeschadet der bereits vorhandenen Gebühren, mit 11 bajocchi je 30 g als Toskanatransit berechnet.
- Die Toskana bezahlte für den Kirchenstaatstransit der Briefe aus Neapel nach Sardinien und Frankreich und darüber hinaus 8 bajocchi.

Es sei daran erinnert, dass durch das Großherzogtum Toskana im späteren Postvertrag mit dem Königreich Sardinien vom 31.12.1838, in Kraft seit 1.1.1839, der sardische Transit für Auslandsbriefe und Briefe in den Kirchenstaat und das Königreich beider Sizilien festgelegt wurde.

4. Postverträge zwischen Staaten ohne die unmittelbare Beteiligung des Kirchenstaates

Bei der Überprüfung anderer Postverträge zwischen den altitalienischen Staaten erkennt man, dass der Kirchenstaatstransit nicht nur direkt (also unter unmittelbarer Beteiligung Roms), sondern auch indirekt geregelt worden ist, so im Postvertrag Sardinien – Toskana von 1838 (Abkommen vom 31.12.1838, in Kraft seit 1.1.1839). Auch die Toskana war ein Transitstaat zwischen Nord und Süd und übernahm die Briefpakete, welche aus dem Kirchenstaat kamen. So vereinbarte man im Art. 1, dass die Briefpakete sowohl aus dem als auch ins Ausland im gegenseitigen Transitschluss zu übergeben seien.

- Die Toskana zahlte Sardinien eine Transitgebühr von 1,40 Lire für 30 g Briefe und 5 Centesimi Drucksachen (pro Bogen).
- Sardinien bezahlte der Toskana 65 centesimi für 30 g Briefe und 3 Centesimi für Drucksachen (pro Bogen).

Im Art. 10 geht es um den Kirchenstaatstransit: Sardinien zahlte der Toskana die Gebühr von 8 bajocchi oder 43 Centesimi, welche die Toskana dem Kirchenstaat für 30 g Briefe im Transit gutschrieb.

Transitstempel

Transito per lo Stato Pontificio

Der bekannteste Transitstempel ist der Kursivstempel auf 2 Zeilen „Transito / per lo Stato

Pontificio“, im Postamt von Rom verwendet (VAN DER LINDEN Nr. 2822). GALLENGA (I bolli di Roma dalle origini al 20 settembre 1870, Italphil, 1980, S. 64) nennt als erstes Verwendungsdatum Jahresbeginn 1850 auf Briefen aus dem Ausland nach Neapel oder aus Neapel ins Ausland über den Kirchenstaat. Dabei ist jedoch Neapel extensiv zu interpretieren, da aufgrund des Reglements von 1816 auch die übrigen Gebiete eingeschlossen waren: von und nach dem Königreich beider Sizilien, Ionische Inseln und Malta.

Schliesslich bemerkt GALLENGA, dass anfänglich der Stempel auf der Vorderseite, dann aber fast ausschliesslich auf der Rückseite angebracht wurde. Die Stempelfarbe ist immer Schwarz.

Nach dem Beitritt des Kirchenstaates zum IÖPV wird seine Verwendung seltener, nachdem ja der Transit in der Konvention ausdrücklich vorgesehen war und bei Frankobeträgen in den Kirchenstaat bis zur neapolitanischen Grenze bezahlt war. Daher ergab sich auch nicht mehr die absolute Notwendigkeit, die Briefe zu markieren, welche ja schon bis zur Grenze bezahlt waren, während vorher Gebühren (nicht nur Transit) gegenzurechnen waren.

Für die Post aus dem oder in das Ausland wurden auch andere Stempel verwendet. Es sind jedoch keine richtigen Transitstempel des Kirchenstaates. So kennen wir die ovalen Stempel von Viterbo, Perugia und Bologna mit der Abkürzung SEOF (Stati Esteri Oltre Frontiera), welche für einlangende Briefe aus dem Ausland verwendet wurden (VAN DER LINDEN Nr. 127, 128, 129), oder auch die verschiedenen Stempel von Ferrara, welche für die Briefe aus Österreich oder Lombardei-Venetien verwendet worden sind (VAN DER LINDEN Nr. 2413 ff.). Die österreichischen Kastenstempel mit P, V oder R / Stato Pontificio (für die Post aus dem Kirchenstaat über die Leitwege Padova, Venezia oder Rovigo, VAN DER LINDEN Nr. 2376, 2465, 2962) finden sich jedoch auf Transitpost aus dem Königreich beider Sizilien über den Kirchenstaat nach Lombardei-Venetien, Österreich oder Deutschland.



Abb. 1: Parma // Neapel: von Parma nach Neapel 5.11.1851, gebührenfrei auf parmensischem Gebiet, in Neapel Gebühr von 28 grana (Gebühr für Briefe zu 2 Bögen). Auf der Rückseite der Stempel *Transito / per lo Stato Pontificio*, auf der Vorderseite der neapolitanische Eingangsstempel in rot AGDP (*Amministrazione Generale delle Poste*).

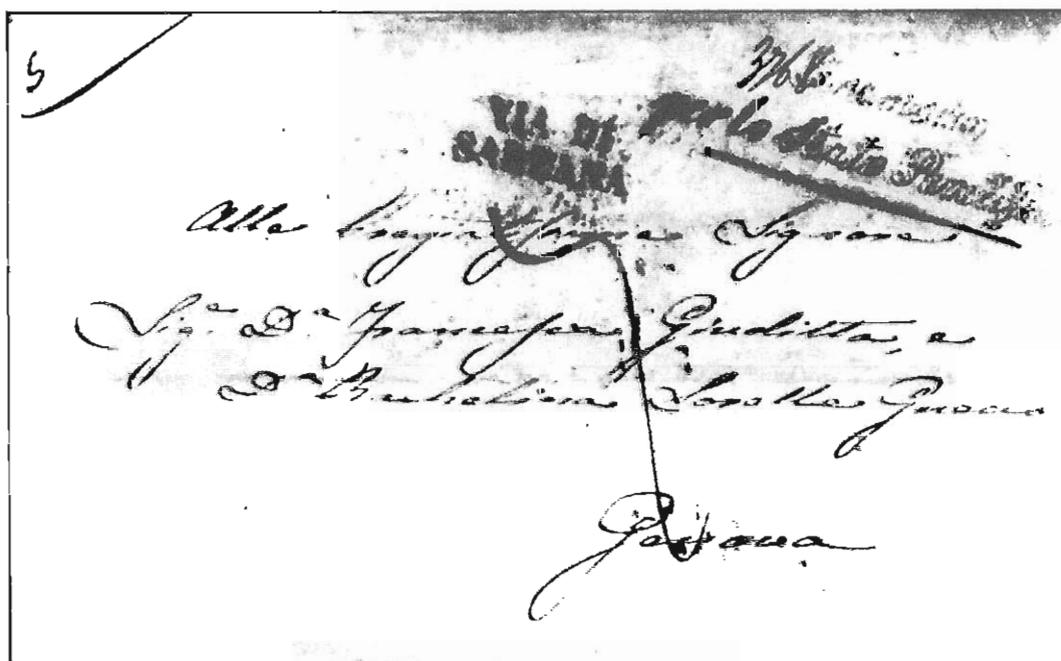


Abb. 2: Sizilien // Sardinien: von Palermo nach Genua 5.8.1851, Teilfranko in Sizilien von 20 grana, davon 5 grana an die sizilianische Post für die weitere Beförderung. Der Stempel *Transito / per lo Stato Pontificio* befindet sich auf der Vorderseite. Mit 20 grana war der Brief bis zur Grenze des Kirchenstaates bezahlt, anschließend wurde er von Rom über die Toskana weitergeleitet und erhielt den Leitstempel VIA DI SARZANA. Vom Empfänger wurden 70 Centesimi eingehoben, davon 20 sardische Inlandsgebühr und 50 Centesimi für den Kirchenstaats- und Toskanatransit.

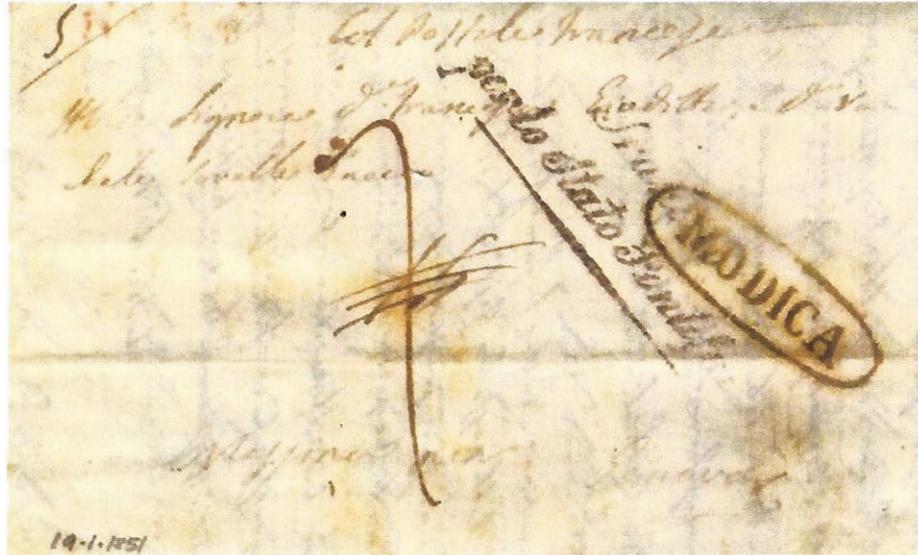


Abb. 3. Sizilien // Sardinien: von Modica nach Genua 19.1.1851. Handschriftlicher Vermerk „Col Postale Francese“, was auf die Beförderung mit französischen Postschiffen schliessen lässt, jedoch nur von Messina bis auf das Festland erfolgte (nicht etwa bis Genua!). In Sizilien wurden 15 grana gezahlt (Rückseite), 5 grana jedoch zusätzlich porto berechnet (Vermerk Vorderseite links oben), die neapolitanische Post berechnete für die weitere Beförderung 15 grana (in der Mitte, durchgestrichen). Der Stempel *Transito / per lo Pontificio* befindet sich auf der Vorderseite. Vom Empfänger wurden 70 Centesimi eingehoben, davon 20 sardische Inlandsgebühr und 50 Centesimi für den Kirchenstaats- und Toskanatransit.



Abb. 4: Sardinien // Ionische Inseln (Korfu): von Genua nach Korfu 27.12.1849, Teilfranko 80 centesimi auf der Rückseite (der Portofreiheitsstempel „R.[egie] Poste / Ammiragliato“ bedeutete nicht, dass die sardische Post nicht verrechnet!). Der Absender gab als Leitweg *via d'Ancona* an. Der Brief transitierte also entweder Lombardei-Venetien oder - was wahrscheinlicher ist - die Toskana und erreichte Bologna, wo er der Desinfektion unterzogen wurde (PROVINCIA DI BOLGONA / DESINFETTATA). Weiterbefördert nach Ancona und von dort mit den Schiffen des Österreichischen Lloyd. Gebührenvermerk links oben: 12 + 12 Kreuzer C.M., 12 Kr. C.M. für den nicht vorausbezahlten Transit ab sardischer Grenze (sicher einschliesslich Kirchenstaatstransit) sowie 12 Kreuzer für den Österreichischen Lloyd. In Korfu bezahlte der Empfänger 10 pence (entsprechen den 24 Kreuzern) + 3 pence ionische Inlandsgebühr = 1 Shilling 1 pence.

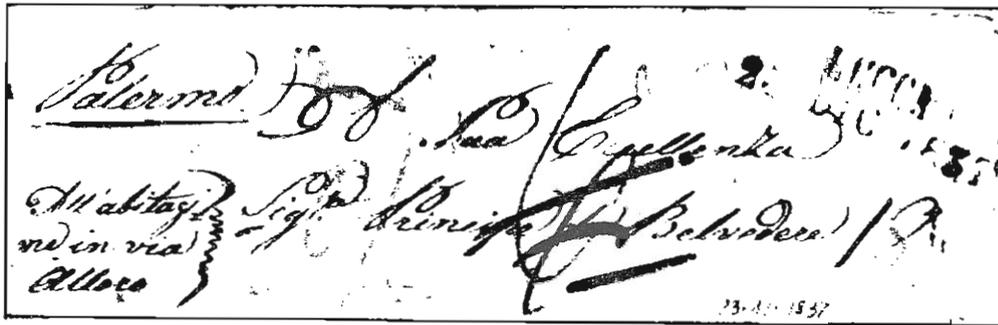


Abb. 5: Toskana // Sizilien: von Lucca nach Palermo 23.12.1837. Transit durch den Kirchenstaat, und zwar ALBANO 28.12.1837 und ROM 29.12.1837. Die toskanische Gebühr wurde auf dem Brief nicht vermerkt, die Taxe „6“ bedeutet 6 bajocchi (bezahlen die Briefe im Kirchenstaat aus der Toskana kommend). Weiter nach Neapel (1.1.1838), wo ursprünglich 10 grana (neapol.) vermerkt wurden. In Palermo hatte der Empfänger die Gesamtgebühr von 19 grana (neapol.) zu entrichten. Roter Kontrollstempel MSGA (Marchese Sangiacinto Amministratore) in Palermo. Transitstempel rückseitig (Einzeiler Albano und Rundstempel Rom).

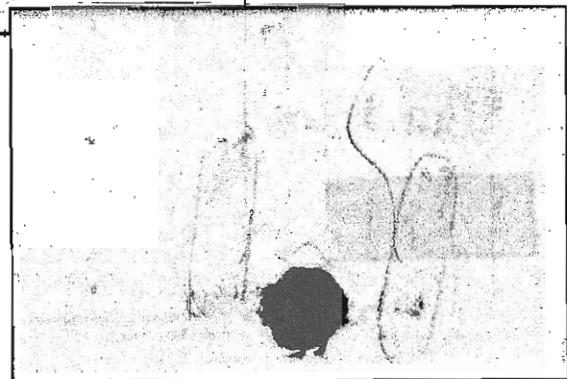
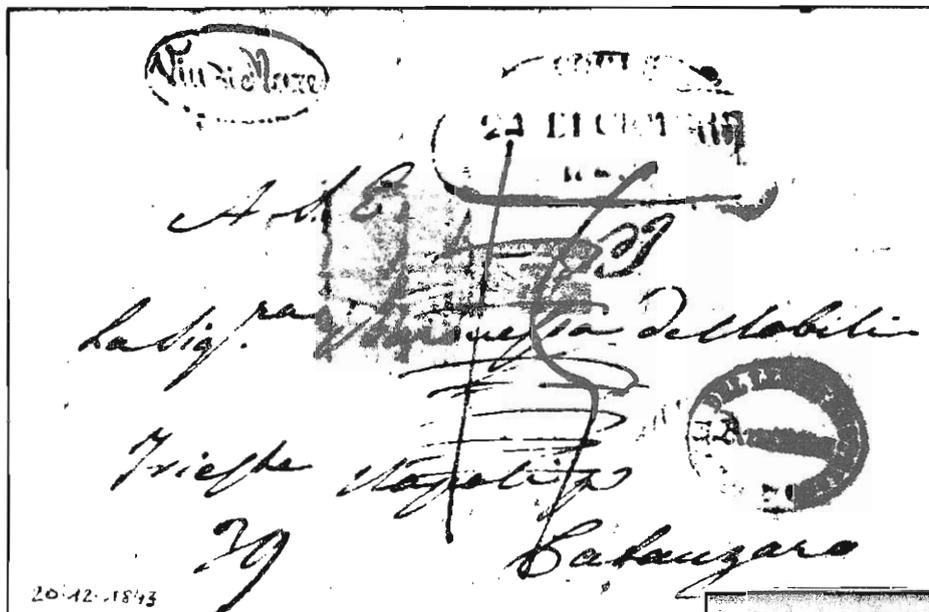


Abb. 6: Ionische Inseln (Korfu) // Neapel: von Korfu nach Catanzaro 20.12.1843, mit dem Österreichischen Lloyd. Der Absender hatte den Leitweg über Triest und Neapel angegeben. Vorne der Vermerk 3 pence für die Inlandsgebühr, in derselben rot-braunen Tinte rückseitig der Vermerk „20“, also 20 Kreuzer, was der Lloydgebühr zuzüglich der „impostazione pontifica“ (Aufgabegebühr des Kirchenstaats) entsprach. Der Brief erreichte Ancona (Desinfektionsstempel rückseitig) mit dem Lloydschiff („Agenzia del Lloyd Austriaco / Ancona“ sowie „Via di Mare“), und wurde dort der Kirchenstaatspost übergeben. Der Lloydagent in Ancona übergab also den Brief und bezahlte 5 bajocchi Aufgabegebühr (und schien also beinahe als Forwarder zu handeln). Diese Gebühr wurde als Frankobetrag auf der Rückseite vermerkt und durch den roten Stempel „Imp.e“ (Impostazione) bestätigt. Die Gesamtgebühr für die Kirchenstaatsgebühr betrug 15 bajocchi (5 + 10). Ankunft in Napoli am 1.1.1844, in Catanzaro wurde eine Gesamtgebühr von 39 grana eingehoben.

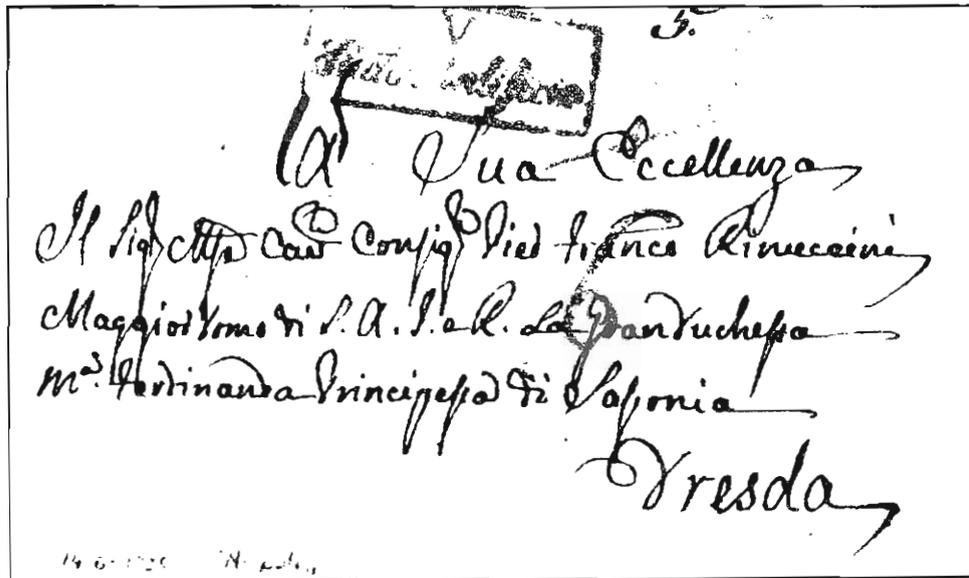


Abb. 7: Neapel // Sachsen: von Neapel nach Dresden 14.6.1825, Gebührenvermerk 15 grana (5 grana Inlandsgebühr und 10 grana für den Kirchenstaattransit). Transit durch den Kirchenstaat und dann weiter über Österreich. Roter Instradierungsstempel „V / Stato Pontificio“ (Leitweg Venedig). Österreichische Gebühr 16 Kreuzer, vom Empfänger 6 Silbergroschen eingehoben.

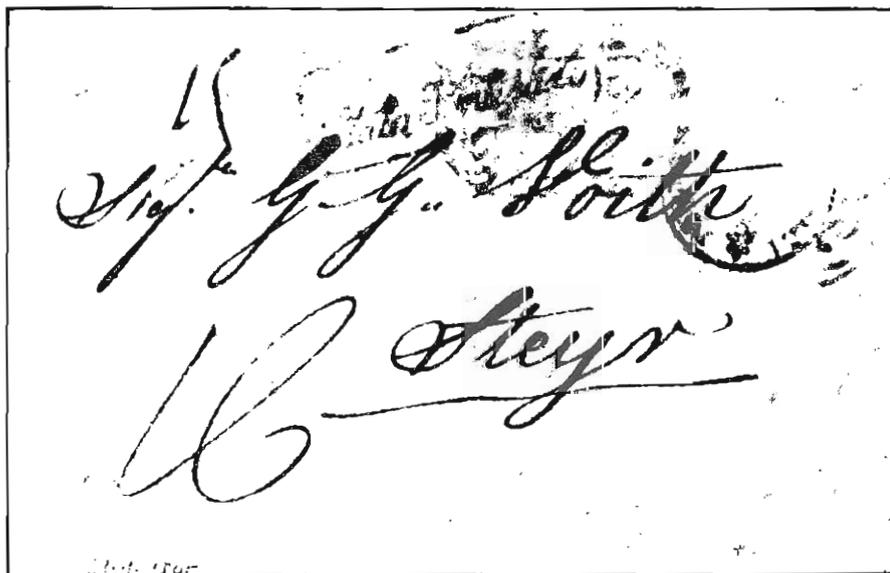


Abb. 8: Neapel // Österreich: von Neapel nach Steyr 21.1.1845, Gebührenvermerk 15 grana (5 grana Inlandsgebühr und 10 grana für den Kirchenstaat. Grüner Instradierungsstempel „V / Stato Pontificio“ (Leitweg Venedig). Österreichische Gebühr 16 Kreuzer.



Abb. 9: Sizilien // Sachsen: von Messina nach Herrnhut 31.3.1844, aufgegeben in Neapel, Gebührenvermerk 15 grana (fast unleserliche Tinte links oben). Transit durch den Kirchenstaat und Österreich. Taxe 12 Kreuzer, mit Rötel nochmals wiederholt „T 12“, und schliesslich mit 63 Pfennigen belastet.

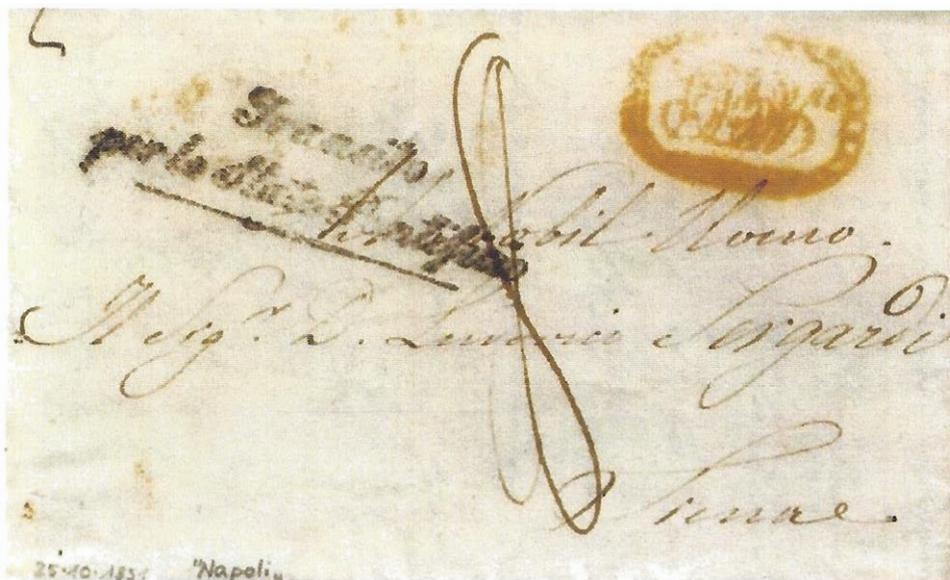


Abb. 10. Neapel // Toskana: von Neapel nach Seine 25.10.1851. Beim Empfänger wurden 8 crazie eingehoben, was der toskanischen Inlandsgebühr einschliesslich der anteiligen römischen Transittaxe entsprach.



Abb. 11: **Toskana // Neapel**: von Florenz nach Neapel 7.9.1851. Die toskanische Gebühr geht nicht hervor, wurde aber fast sicher vorausbezahlt (einschliesslich Kirchenstaattransit), Gewichtsvermerk links oben 3 denari. Der Empfänger bezahlte lediglich die Inlandsgebühr von 5 grana.

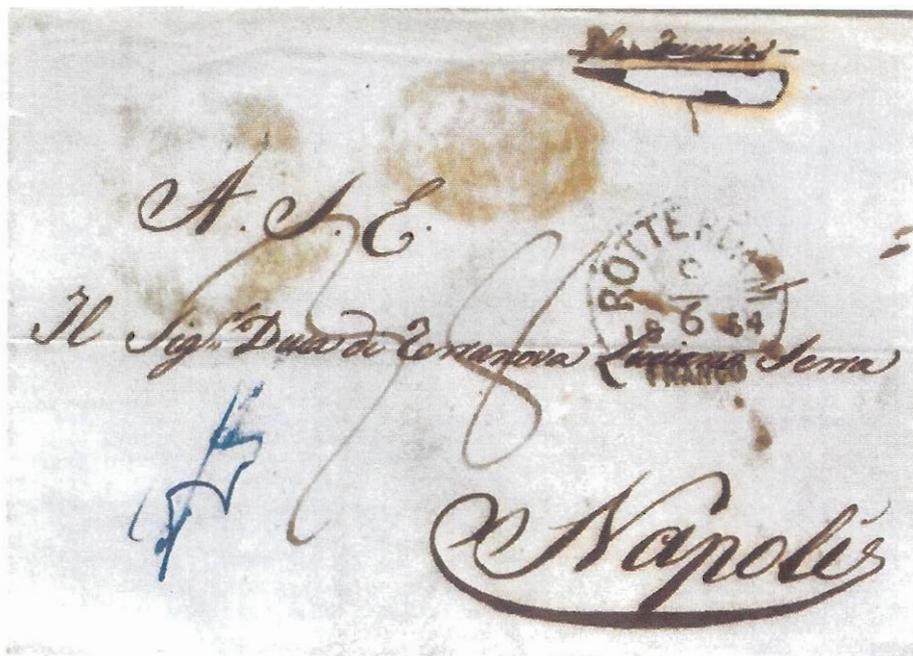
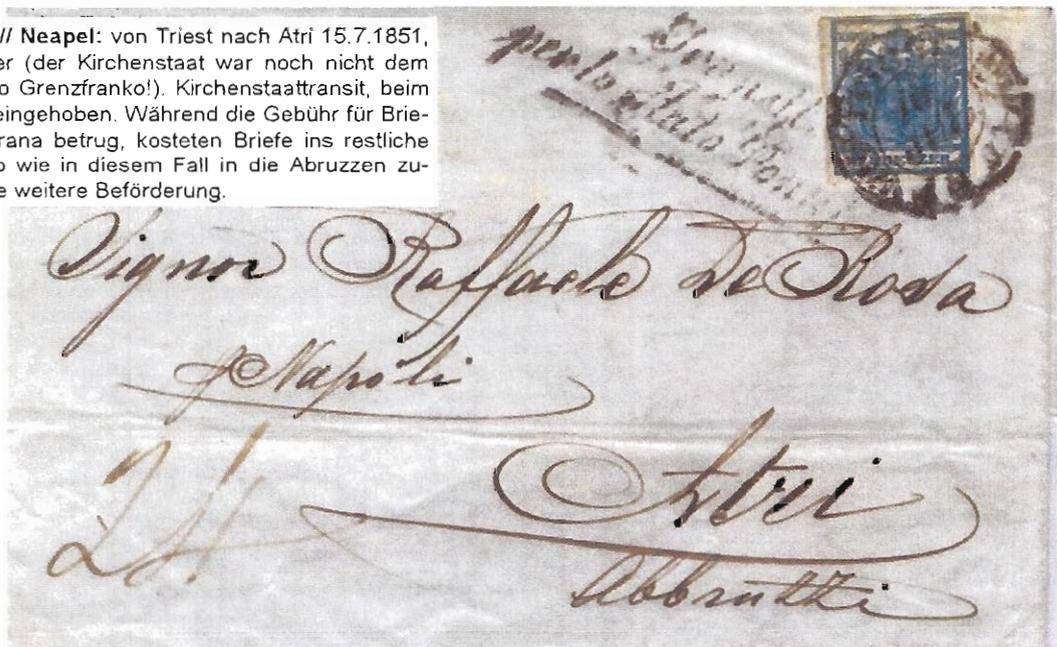


Abb. 12: **Niederlande // Neapel**: von Rotterdam nach Neapel 8.6.1854, der Absender hatte „via Francia“ angegeben, was jedoch nicht der Fall gewesen sein dürfte. Rückseitig Bahnpoststempel Minden – Deutz sowie der „Transito per lo Stato Pontificio“. In Neapel 38 grana eingehoben.



Abb. 13: Österreich // Neapel: von Wien nach Neapel 3.6. 1857, Transito per lo Stato Pontificio rückseitig, vorn angegeben „p.to C.mi 60“ (60 Centesimi bezahlt), beim Empfänger 21 grana eingehoben.

Abb. 14: Österreich // Neapel: von Triest nach Atri 15.7.1851, frankiert mit 9 Kreuzer (der Kirchenstaat war noch nicht dem IOPV beigetreten, also Grenzfranko!). Kirchenstaatstransit, beim Empfänger 24 grana eingehoben. Während die Gebühr für Briefe nach Neapel 21 grana betrug, kosteten Briefe ins restliche Staatsgebiet mehr, so wie in diesem Fall in die Abruzzen zusätzlich 3 grana für die weitere Beförderung.



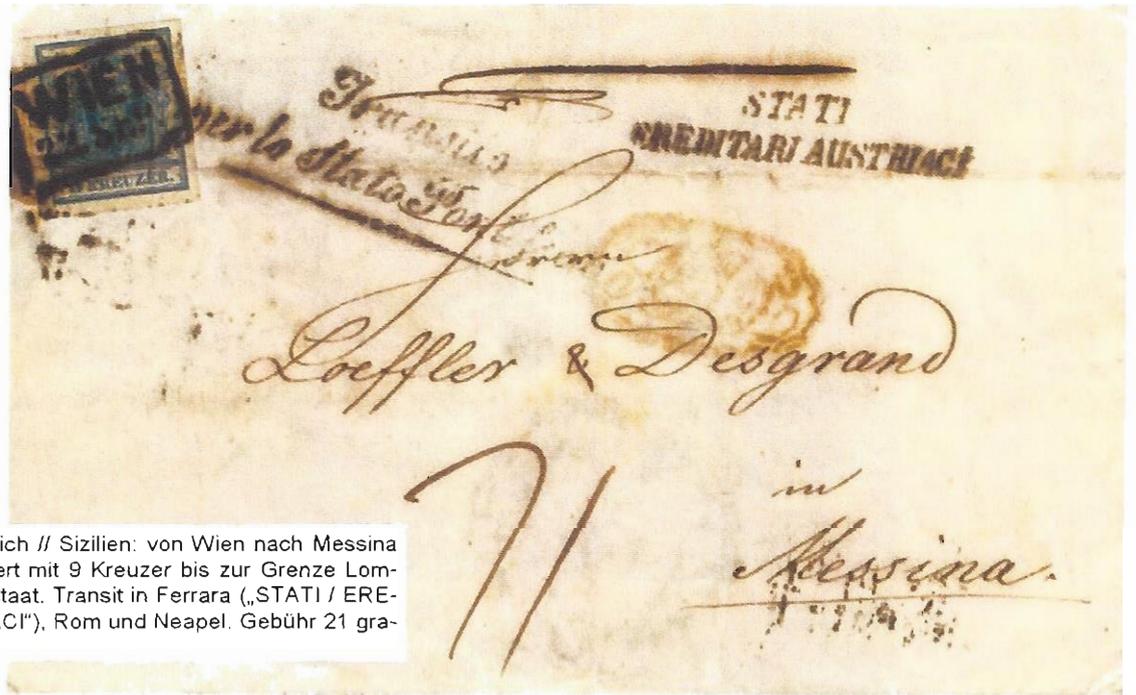


Abb. 15: Österreich // Sizilien: von Wien nach Messina 22.9.1851, frankiert mit 9 Kreuzer bis zur Grenze Lombardei – Kirchenstaat. Transit in Ferrara („STATI / EREDITARI AUSTRIACI“), Rom und Neapel. Gebühr 21 grana.



Abb. 16: Österreich // Neapel: von Triest nach Neapel 31.5.1854, frankiert mit 9 Kreuzer, also aufgrund des IÖPV franko bis zur neapolitanischen Grenze. Der Stempel „Transito per lo Stato Pontificio“ rückseitig, wo auch die Transitgebühren vermerkt wurden, wahrscheinlich immer auf dem obersten Brief eines Pakets. Dort steht „Paesi Austriaci“ (Österreichische Länder) 3.64 – 13.26, was den Gebühren in scudi und grana entsprechen könnte (Vermutung) und jedenfalls mit derselben dunkelbraunen Tinte wie die Taxe von 21 grana geschrieben.

<<< Brieffrückseite





Abb. 17: Lombardei-Venetien // Neapel: Brief von Venedig nach Neapel 4.1.1857, frankiert mit 30 Centesimi bis zur neapolitanischen Grenze. Briefe aus Lombardei-Venetien bezahlten eine geringere Gebühr als jene aus Österreich, so wie in diesem Fall 10 grana anstatt 21.



Abb. 18: Lombardei-Venetien // Neapel: Brief von Venedig nach Lanciano, Abbruzzo, 21.8.1853, frankiert mit 45 Centesimi bis zur Postvereinsgrenze. Während Briefe aus Lombardei-Venetien nach Neapel mit 10 grana belastet wurden, zahlten Korrespondenzen in das restliche Staatsgebiet des Königreiches Neapel eine zusätzliche Gebühr für den weiteren Versand ab Neapel, wie hier nach Lanciano 13 grana.

Klosterhospiz Neresheim - Besinnung • Bildung • Begegnung

Ort des DASV-Frühjahrstreffens 2002



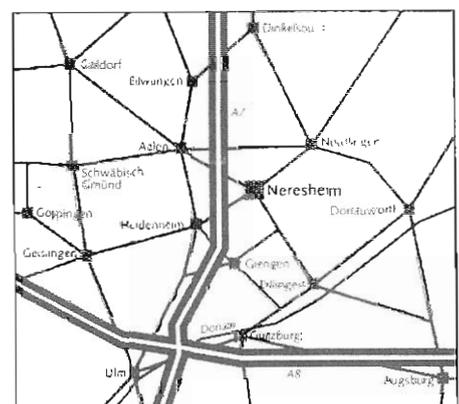
Die Geschichte des Klosters reicht bis in das 11. Jahrhundert zurück. Es wurde 1095 von Graf Hartmann I. und Gräfin Adelheid von Dillingen-Kyburg zunächst als Chorherrenstift gegründet und zu Beginn des 12. Jahrhunderts in ein Benediktinerkloster umgewandelt.

Im Laufe der folgenden Jahrhunderte wurde die Klosteranlage mehrfach durch Kriege und Feuersbrünste zerstört. Das heutige Bauensemble entstand in den Jahren 1694 bis 1792. Sein architektonischer Glanzpunkt ist die barocke Abteikirche nach den Plänen des Würzburger Barockbaumeister Balthasar Neumann mit den eindrucksvollen Kuppelfresken von Martin Knoller.

Mit gediegener Gastlichkeit und ansprechendem Ambiente empfängt das Klosterhospiz Neresheim die Tagungsteilnehmer. Die geschmackvoll renovierten Räumlichkeiten unterschiedlicher Größe bieten den richtigen Rahmen für besondere Ereignisse und Veranstaltungen, für wohlthuende Geselligkeit, aber auch individuelle Ruhe und Entspannung.

Neben der Klostergaststätte mit ihren 120 Sitzplätzen und dem rustikalen Klosterkeller sind weitere Speiseräume für Tagungsgruppen und geschlossenen Gesellschaften vorhanden. Küche und Keller des Klosterhospizes bewirten mit schmackhaften Erzeugnissen aus der klostereigenen Landwirtschaft, Metzgerei und Bäckerei. Eine Auswahl dieser kulinarischen Erzeugnisse können in der Klostergaststätte auch käuflich erworben werden.

Nur einige Autominuten sind es von der Autobahn A 7 (Abfahrt Aalen-Oberkochen bzw. Heidenheim) bis die Abtei auf dem Ulrichsberg hoch über dem Egautal ins Blickfeld gerät.



Zimmerbestellungen ausschließlich über DASV-Präsident Heinz Ohler, Albrecht-Dürer-Str. 64, 89520 Heidenheim, Telefon/Fax 07321 / 61632

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

Teil 2

3. Das Abkommen zwischen dem Bremer Senat und der amerikanischen Postverwaltung in Washington vom Juni 1847 – die sogenannte „Bremen Mail“

Die Verstaatlichung der Seebriefe und der Postvertrag mit den USA von 1847 hängen eng miteinander zusammen. Für beides war der Abschluß des Postvertrages zwischen Bremen und Hannover von 1846 Voraussetzung und die Perspektive, die die Eröffnung einer Postdampferlinie New York-Bremen bot, brachte den Durchbruch bei den Verhandlungen mit Hannover. Auch die Behandlung der Briefe durch das Stadtpostamt ist in beiden Fällen durch den Postvertrag mit Hannover bestimmt, da im Vertrag nicht zwischen Briefen, die mit Vertragsschiff oder Privatschiff auf bremisches Gebiet gelangten, unterschieden wurde, sondern nur von Briefen aus überseeischen Ländern die Rede ist.

Die Idee eine direkte Dampfschiffsverbindung zwischen Bremen und den USA einzurichten, bestand bereits 1840. So finden wir in den Akten des Staatsarchivs einen „Prospect zur Gründung einer regelmäßigen Dampfschiffahrt zwischen Bremen und Nordamerika inklusive der Kostenkalkulation unter Berücksichtigung des Portos von Briefen“¹⁶. Aber erst 1844 wurden von amerikanischer Seite konkrete Schritte eingeleitet, um eine amerikanische Konkurrenzlinie zur britischen Cunard Linie nach Europa einzurichten. Der Vorschlag des Bremer Senators Arnold Duckwitz an den US Consul in Bremen, Colonel A. Dudley Mann, brachte Bremen als Mitbewerber für den Zielhafen einer Dampferlinie von New York nach Europa ins Rennen. Consul Mann war wohl sehr wohlwollend gegenüber Bremen eingestellt und wurde von Duckwitz zudem durch eine geschickte Argumentation davon überzeugt, daß Bremerhaven der richtige Bestimmungshafen für eine amerikanische Dampferlinie nach Europa sei. Im Januar 1845 wurde Bremen von den USA aufgefordert konkrete Vorschläge zu machen¹⁷. Bedingt durch einen Wechsel im Amt des US-Päsidenten wurde Mann kurze Zeit später nach Washington zurückberufen, konnte aber in den USA weiter wesentliche Überzeugungsarbeit für Bremen leisten. Daß sich Bremen gegenüber anderen europäischen Hafenstädten durchsetzen konnte, war möglicherweise auch in den langen guten Handels- und politischen Beziehungen zwischen Bremen und den USA begründet. In Bremen war schon 1796 eines der ersten US-Konsulate auf europäischem Boden eingerichtet worden¹⁸.

Angesichts der 1845 noch völlig ungeklärten Postverhältnisse in Bremerhaven und den vielen weiteren offenen Fragen (z.B. die Postverhältnisse mit den übrigen deutschen Staaten, handelspolitische Gesichtspunkte, unzureichende Hafenanlagen in Bremerhaven betreffend), war es von Duckwitz gewagt, Bremerhaven als Zielhafen einer Postdampferlinie vorzuschlagen. Aber es gelang ihm, alle Hindernisse aus dem Weg zu räumen und er erreichte darüber hinaus, daß die Einrichtung einer Postdampferlinie nach Bremen in Konkurrenz zum europäischen Ausland von den deutschen Staaten zu einer nationalen Sache erhoben wurde – was in der damaligen Zeit durchaus bemerkenswert war¹⁹. Zur Umsetzung der in Aussicht stehenden Übereinkunft zwischen Bremen und den USA wurde

eigens eine amerikanische Postdampferlinie, die Ocean Steam Navigation Company (Ocean Line), gegründet, wobei als deutscher Beitrag erhebliches Aktienkapital gemeinsam von den verschiedenen deutschen Staaten aufgebracht wurde. Am 1.6.1847 lief der Dampfer Washington zu seiner Jungfernfahrt nach Bremerhaven aus und am 21.3.1848 wurde ein zweites Schiff „Hermann“ in Dienst gestellt.

Das ausgearbeitete, aber noch nicht unterschriebene Abkommen, wurde von Selah R. Hobbie, dem First Assistant Postmaster General, bei dieser ersten Reise der „Washington“ nach Bremen gebracht, in Bremen mit dem Senator Duckwitz abschließend verhandelt und am 26. Juni 1847 unterzeichnet. Das Postabkommen zwischen Bremen und den USA wies Bremen die Rolle einer amerikanischen Postagentur zu, die auf Provisionsbasis bezahlt wurde. Hier eine kurze Zusammenfassung des Abkommens¹, vollständig ist es im Anhang wiedergegeben:

- Das Postdepartement zu Washington bestellt den Postmeister in Bremen zum alleinigen und ausschließlichen Agenten für die Empfangnahme und die Beförderung der Posten der zwischen New York und Bremerhaven verkehrenden Postdampfer.
- Bei der Ankunft der Dampfer auf der Weser werden die Briefbeutel durch den Kapitän dem bremischen Postbeamten in Bremerhaven ausgeliefert.
- Die nach Amerika bestimmten Posten werden nur durch Vermittlung des bremischen Stadtpostamtes befördert, wo auch alle Briefbeutel für den Postdampfer zu schließen sind.
- Der bremische Postmeister vermittelt den gesamten amerikanischen Briefverkehr, soweit er über Bremen geht, und rechnet mit dem Generalpostmeister über die Postgefälle ab. Als Vermittlungsgebühr erhält Bremen 20% des in Deutschland bezahlten Frankos und Portos.

Die Höhe des US-Inlands- und Seepostos basierte im wesentlichen auf einem Beschluß des US-Congresses vom 3. März 1845, in dem das Seeposto zwischen jedem amerikanischen Hafen und jedem europäischen Hafen mit einer Entfernung von nicht weniger als 3000 Meilen für amerikanische Vertragsschiffe auf 24 Cents festgesetzt wurde²⁰. Das Briefporto für den einfachen Brief bis ½ Unze bzw. 1 Loth setzte sich damit aus einem Seeposto von 24 Cents, dem amerikanischen Inlandsporto von 0 c (New York), 5 c (Entfernung von New York unter 300 Meilen) und 10 c (Entfernung von New York über 300 Meilen) sowie dem variablen deutschen Porto zusammen.

Für die Abrechnung Bremens mit den USA wurde 1 US-Cent mit einem Bremer Grote Gold gleichgesetzt. Anfangs berechnete Bremen noch ein Transitporto von 2 Grote für die Strecke Bremerhaven – Bremen, das vertragswidrig war und daher auf die Ablehnung des amerikanischen Generalpostmeisters stieß und nach dem Empfang eines Protestschreibens ab Mai 1848 entfiel. **Briefe konnten sowohl unbezahlt als auch Franko bis zum Bestimmungsort versandt werden. Auch eine Teilfrankatur bis Bremen oder New York (sowohl auf Briefen aus wie in die USA) wurde anerkannt.** Dies waren ungewöhnliche Möglichkeiten von Teilfrankaturen, die wir von anderen Postverträgen der USA mit europäischen Ländern nicht kennen.

Eine Besonderheit wurde auf Wunsch des Hamburger Stadtpostamts hinsichtlich der Briefbeförderung nach Hamburg in §5 des Vertrages vereinbart: Briefe, die direkt ins Stadtgebiet Hamburg adressiert waren, wurden in einem geschlossenen Beutel direkt von New York über Bremerhaven nach Hamburg befördert (oder in umgekehrter Richtung). Dies hatte keinen Einfluß auf die an Bremen zu entrichtenden Vergütungen, bedeutete aber einen Zeitgewinn für Post nach Hamburg, da Bremen diese Briefe nicht bearbeiten mußte. Bremen

erhielt von den USA eine entsprechende Briefkarte, mußte sich aber auf die amerikanischen Angaben und die Rückmeldung aus Hamburg verlassen.

Am 19. Juni 1847 traf die erste Post aus den USA mit dem Dampfer Washington in Bremen ein. Obwohl das Abkommen zwischen den USA und Bremen noch nicht unterzeichnet war, seine schriftliche Ausarbeitung wurde von Selah R. Hobbie ja erst bei dieser Reise der Washington nach Bremen gebracht, wurden diese Briefe bereits nach dem Postabkommen behandelt^{5,21}. Für die Weiterleitung und Abrechnung wurden - analog zu den Seebriefen - die im Vertrag mit Hannover von 1846 festgelegten Grundsätze herangezogen. Die Post wurde - mit Ausnahme der Briefe nach den Staaten mit denen Bremen in direktem Kartenschluß stand - Hannover übergeben und Hannover berechnete seinerseits ein Transitporto von $1 \frac{1}{3}$ ggr an Thurn u Taxis und Preußen, bzw. 2 ggr an Sachsen. Interessant ist, daß die Hannover Transitgebühren bereits im Vertrag Hannover-England von 1845 festgeschrieben und für die Amerika-Post übernommen wurden.

Für die Umrechnung des US-Portoanteils von Grote in ggr galt: $1 \text{ ggr} = 2 \frac{2}{3} \text{ Grote}$. Die daraus resultierenden Portobeträge wurden im Circular Nr. 1707 des hannoverschen General Post Directoriums vom 6.10.1847 veröffentlicht, jedoch wurde auch diese Umrechnung bereits bei der Ankunft der ersten Post aus Amerika angewandt.

Daß die im vorigen Kapitel diskutierten Befürchtungen Bremens im Verhältnis zu Thurn und Taxis und Preussen nicht grundlos waren, ergibt sich aus einem Protestschreiben der Thurn und Taxis'schen General Postdirection an die Bremer Senats-Comission (12.8.1847) nach der Übergabe dieser ersten Vertragspost aus den USA an Thurn und Taxis durch Hannover. Die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung äußerte sich sehr verwundert über die Übergabe an Hannover und drängte darauf, daß die Post aus den USA in Zukunft wieder dem Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen übergeben werde:

.... „Da die besagte Correspondenz bei der Beförderung durch die Königlich Hannoverschen Posten bedeutend vertheuert wird und überhaupt die aus Amerika in Bremen anlangenden Briefe nach dem diesseitigen Postbezirke und den betreffenden rückliegenden Ländern von jeher und bis in die neueste Zeit dem hiesigen OberPostamte in Bremen angeliefert wurde“...

Das Antwortschreiben Bremens ist ebenfalls außerordentlich interessant, da es auch die Taxierung der Briefe und die Abrechnung Bremens mit Hannover erläutert. Im Anhang sind daher beide Schreiben vollständig wiedergegeben:

Bremen verteidigte und begründete in diesem Schreiben die Übergabe der Post an Hannover. Zudem wurde versucht die Vorteile hervorzuheben, die sich für Thurn und Taxis bei Post in Richtung USA ergeben. Diese konnte ja vom Thurn und Taxis Ober-Postamt in Bremen direkt dem Stadtpostamt übergeben werden, ohne daß ein hannoversches Transitporto für die Beförderung nach Bremerhaven durch hannoversches Gebiet anfiel. Man hoffte so mit Thurn und Taxis ins Reine zu kommen, ließ jedoch keinen Zweifel daran, daß an der bestehenden Konvention mit Hannover nichts zu ändern sei.

Interessant ist, daß in den Regulations vom 18.9.1847 zum Vertrag mit den USA für das innerdeutsche Porto – wenn auch unter Vorbehalt - bereits weitgehend vereinheitlichte Portosätze festgelegt wurden (die USA drängten auf ein möglichst einheitliches deutsches Porto), Bremen die Verhandlungen mit den deutschen Staaten über diese Portosätze zu diesem Zeitpunkt aber keineswegs abgeschlossen, bzw. teilweise – unter den Randbedingungen des Vertrages mit Hannover vom 28.2.1846 - noch nicht einmal begonnen hatte. So wurde für Briefe in Länder die durch Thurn und Taxis bedient wurden (z.B. Württemberg, Hessen Darmstadt etc.) ein einheitliches Porto von 12 Cents (= 5 Sgr. oder 18 Xr) angegeben, aber erst ein Jahr später ging Thurn und Taxis auf diese einheitliche Rate

ein. Bremen (sprich Duckwitz) hatte hier den amerikanischen Wünschen entsprochen, ohne sich durch Verhandlungen mit den deutschen Staaten abzusichern. Es hatte zurecht damit gerechnet, daß durch die Vorteile der Dampferlinie die geschaffenen Fakten von den deutschen Staaten rasch akzeptiert würden - der Mut zum Risiko wurde belohnt.

Die Auswirkung der beiden Postverträge mit den USA einerseits und Hannover andererseits, wird nun an einer Reihe von Briefen aus der Frühzeit des Abkommens mit den USA gezeigt:

In Abb. 18 ist ein früher Brief aus Georgetown (20.9.1847) ins Königreich Hannover abgebildet. Der Brief wurde mit der 2. Fahrt der „Washington“ am 23.9.1847 von New York nach Bremen befördert. Der Absender bezahlte 10 c doppeltes Inlandsporto bis New York, dort wurde er mit doppeltem Seepporto von 48 c (blaue Tinte) taxiert, die vereinbarungsgemäß 48 Grote entsprachen. Bis zur Fahrt der „Hermann“ am 21. März 1848 von New York nach Bremen (Ankunft am 13. April) wurden von Bremen für die Strecke Bremerhaven nach Bremen noch 2 Grote für den einfachen Brief, hier also 4 Grote berechnet, so daß Bremen insgesamt 52 Grote (Rötel, das Doppelte des oben im Brief an Thurn und Taxis erwähnten Betrags für den einfachen Brief) von Hannover forderte. Hannover rechnete diesen Betrag in 19 ½ ggr um und kennzeichnet den Brief mit dem Stempel „AMERICA über BREMEN“. Der Empfänger bezahlte 21 ½ ggr, die 2 ggr Hannover-Inlandsporto einschlossen.

Nach dem Wegfall des Bremer Inlandsportos von 2 Grote ab Mai 1848, entsprechen die amerikanischen Forderungen in Cents exakt den Bremer Forderungen in Grote. Ab diesem Zeitpunkt verzichtet Bremen auf eine eigene Taxierung der Briefe. Da auch kein Ortsstempel des Stadtpostamtes abgeschlagen wurde, gibt es keinen Hinweis mehr, daß der Brief durch die Hände des Stadtpostamtes ging. Abb. 19 zeigt einen typischen Brief mit amerikanischer Portoforderung von 24 c (großer Taxstempel in Schwarz von New York) aus Cincinnati (15.8.1848) nach Marbach in Württemberg. Der Absender hatte 10 c Inlandsporto bezahlt, so daß die USA nur das Seepporto von 24 c forderten. Hannover berechnete die 24 c = 24 Grote zu 9 ggr mit „AMERICA über BREMEN“ (Schwarz) und addierte 1 ⅓ ggr Transitporto zu einer Forderung von 10 ⅓ ggr (roter Taxstempel) umgerechnet 46 Xr an Thurn und Taxis.

Thurn und Taxis addierte seinerseits 18 Xr (=12 c), so daß der Empfänger 1fl 4Xr bezahlen mußte. Das gesamte deutsche Porto betrug 18 Xr + 1 ⅓ ggr. = ca. 16 c. Mit dem Thurn und Taxis Generale Nr.19 vom 4. August 1848 wurde das deutsche Porto für Briefe ins Thurn und Taxis'sche Gebiet auf 12 c ermäßigt. Allerdings gab es für kurze Zeit noch Probleme bei der Umsetzung, so daß bei diesem Brief letztmalig ein höheres deutsches Porto als 12 c für Briefe ins Thurn und Taxis'sche Postgebiet berechnet wurde. Danach betrug das Gesamtporto für einen Brief mit 24 c Seepporto nur noch 57 Xr. und entsprach dann den in den Regulations zum Vertrag mit den USA bereits ein Jahr früher festgesetzten 12 c.

Dies ist in Abb. 20 anhand eines teilfrankierten Briefes von New York nach Stuttgart gezeigt. Der Brief wurde am 20.9.1848, mit dem Dampfer „Washington“ von New York nach Bremen befördert. Dies war die, dem Brief aus Abb. 19 folgende, Überfahrt von New York. Der Absender hatte das Seepporto von 24 c vorausbezahlt. New York stempelte daher „PAID PART“, d.h. bis Bremen bezahlt. Hannover forderte sein Transitporto von 1 ⅓ ggr (roter Taxstempel). Dagegen erhielt Bremen keinerlei Vergütung, da seine Provision von 20% sich aus dem in Deutschland bezahlten US-Porto-Anteil berechnete (See- und US-Inlandsporto, Art. 6 des Vertrages mit den USA), der aber bereits in den USA vollständig bezahlt war. Thurn und Taxis rechnete 1 ⅓ ggr in 6 Xr um und addierte 8 Xr Transit- und 4 Xr württembergisches Porto (Zahlenkolonne in Briefmitte). Insgesamt mußte der Empfänger 18 Xr bezahlen, was 12 c entsprach.

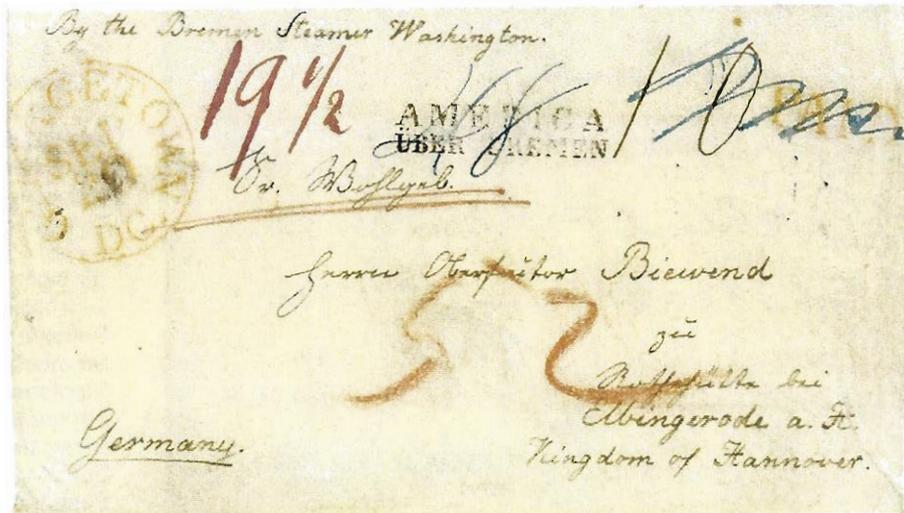


Abb.18: Brief mit der 2.Fahrt der Washington am 23.9.1847 ab New York nach Bremen. Der Absender in Georgetown (20.9.1847) bezahlte 10 c doppeltes US-Inlandsporto. Portoforderungen: New York: doppeltes Seeporto 48 c (blaue Tinte), Bremen: + 4 Grote bis Bremen = 52 Grote (Rotstift), Hannover: berechnet 52 Grote zu 19 ½ ggr (violette Tinte) neben „America über Bremen“. Der Empfänger im Königreich Hannover bezahlte 21 1/2 qgr.

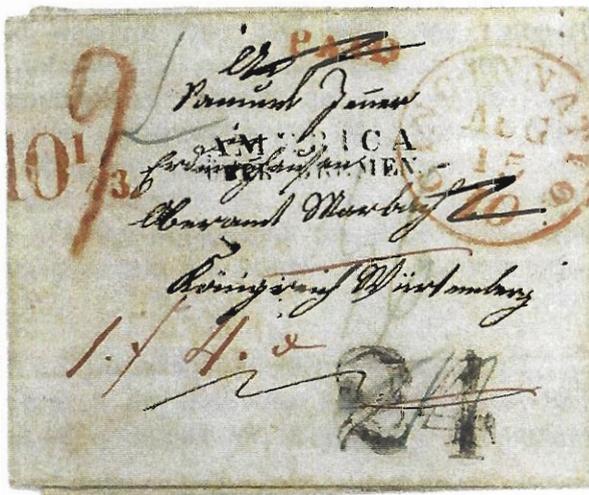


Abb.19: Von Cincinnati, Ohio (15.8.1848) nach Württemberg. Nach Wegfall des Bremer Inlandsportos von 2 Grote werden 24 c Seeporto in 9 ggr umgerechnet, inklusive Hannover Transitporto 10 1/3 ggr. Hinzu kommen 18 Xr an Thurn und Taxis, insgesamt 1fl4Xr. Der Brief wurde mit „Hermann“ am 21.8. von New York befördert - Briefe nach Thurn und Taxis erhalten bei dieser Fahrt letztmalig ein höheres deutsches Porto als 12 c (16 c = 1 1/3 ggr + 18Xr)



Abb.20: Bis Bremen vorausbezahlter Brief aus New York (19.9.1848) nach Stuttgart. Dies war die der Abb.19 direkt folgende Fahrt (Washington, Abfahrt 20.9.) nach Bremen. Hannover forderte 1 1/3 ggr Transitporto. der Empfänger bezahlte nur noch 18 Xr = 12 c.



Abb.21:
Teilfrankatur von 3 ½ Sgr bis Bremen auf Brief aus Reichensachsen (16.7.1849) nach Wheeling, Ohio. Die Teilfrankatur wurde durch die Stempel „Franco bis Bremen“ vom Thurn und Taxis Postamt und „Paid to Bremen“ vom Stadtpostamt gekennzeichnet. New York berechnet dem Empfänger 34 c = 24 c Seeporto + 10 c US-Porto.

Eine Besonderheit des Vertrages mit Hannover von 1846 läßt sich an den beiden teilfrankierten Briefen der Abb. 20 und Abb. 21 zeigen. Briefe aus den USA wurden über Hannover geleitet, während Briefe in die USA direkt von den fremden Postanstalten in Bremen dem Stadtpostamt übergeben werden konnten. Der unterschiedliche Weg hatte dann in einigen Fällen ein geringeres deutsches Porto zur Folge. So wurde bei Briefen aus den USA in das von Thurn und Taxis betreute Gebiet (wie in Abb. 20) ein deutsches Porto von 12 c (=5 Sgr.=18 Xr) erhoben, in umgekehrter Richtung kamen maximal 12 c zur Anwendung. Wenn das Porto bis Bremen aber geringer war, wurde nur dieses geringere Porto berechnet²².

Einen Brief dieser Art in die USA zeigt Abb. 21. Er stammt aus Reichensachsen (16.7.1849) und ist nach Wheeling, Ohio adressiert. Der Absender hatte den Brief mit 3 ½ Sgr bis Bremen freigemacht, also mit 1 ½ Sgr weniger als in umgekehrter Richtung berechnet wurden.

Die Teilfrankatur wurde in Bremen mit den zwei Rahmenstempeln „FRANCO bis BREMEN“ und „Paid to Bremen“ bestätigt. Der „Franco bis Bremen“- Stempel findet sich nur auf Briefen aus oder durch Thurn und Taxis, so daß dieser dem Thurn und Taxis Oberpostamt in Bremen zugeordnet werden kann, während der Rahmenstempel „Paid to Bremen“ vom Stadtpostamt verwendet wurde, da dieser auch auf Briefen aus anderen Ländern, mit denen Bremen in direktem Paketwechsel stand, vorkommt. Die gleichzeitige Verwendung auf einem Brief ist äußerst ungewöhnlich – später wird auf Teilfrankobriefen in die USA über das Thurn und Taxis Oberpostamt nur noch der Stempel „FRANCO bis BREMEN“ beobachtet. Für die Strecke ab Bremen berechnete New York dem Empfänger in Wheeling, Ohio 34 c = 24 c Seeporto + 10 c Inlandsporto für eine Entfernung von mehr als 300 Meilen von New York. Im Gegensatz zu Briefen aus den USA, die keinen Bremer Ortsstempel zeigen, wird bei Briefen nach Amerika, rückseitig der Stempel des Stadtpostamtes abgeschlagen, hier vom 21.7. Der Brief wurde am 15.8.1849 mit „Washington“ von Bremerhaven nach New York befördert.

Die USA Briefe für die Stadtpostkurse nach bzw. über Hamburg oder Holland wurden nicht an Hannover ausgeliefert und es fehlt folglich der Stempel „AMERICA über BREMEN“ analog zu den Seebriefen (Abb.15). Auch wurde – wie oben erläutert - meist kein Ortsstempel des Stadtpostamtes abgeschlagen, so daß diese Briefe nur an ihrer Taxierung,



Abb.22: Aus San Francisco, Cal. (18.6.1850) nach Hamburg. 40 c US-Porto von der Westküste + 24 c Seeporto = 64 c bis Bremen vorausbezahlt (Paid Part). Der Brief wurde nach Art.5 des Vertrages mit den USA im geschlossenen Beutel von New York nach Hamburg befördert. Der Empfänger bezahlte 3 Hamburger Schillinge für die Beförderung ab Bremen.

einer handschriftlichen Leitwegangabe oder u.U. an anderen Transitstempeln zu erkennen sind²³. Der Brief in Abb. 22 gehört ebenfalls in diese Kategorie, weist aber zwei weitere Besonderheiten auf. Zum einen geht er direkt ins Stadtgebiet von Hamburg, gehört damit zu den Briefen die nach Art. 5 des Vertrages zwischen den USA und Bremen im geschlossenen Beutel direkt nach Hamburg geleitet wurden. Zum anderen stammt er aus Kalifornien, das zu dieser Zeit noch kein Staat der USA war.

Der Brief wurde am 18. Juni 1850 in San Francisco, Cal. aufgegeben und mit 64 c vorausbezahlt (PAID (rot), 64). Diese 64 c setzten sich aus dem Seeporto von 24 c und einem amerikanischen Porto von 40 c für die Beförderung des Briefes von der Westküste über Panama nach New York zusammen. Im Vertrag zwischen Bremen und den USA wird dieses 40 c Porto nicht erwähnt, obwohl es per Gesetz vom 3.3.1847 für US-Briefe nach oder aus den US-Territorien an der Pazifikküste eingeführt wurde⁷. Faktisch wurde es wie das 5 c und 10 c Inlandsporto behandelt und einfach zum Seeporto addiert. Da das Postaufkommen aus Kalifornien zu dieser Zeit nicht groß war und bereits am 1.7.1851 eine Portoermäßigung des US-Anteils inklusive Seeporto für die Bremen Mail auf 20 c erfolgte, die auch für die Westküste galt, sind Briefe mit der 64 c Rate selten.

Der Brief erreichte am 25.7.1850 New York (roter K1 rückseitig) wo der Stempel „PAID PART“ in Schwarz abgeschlagen wurde, um zu kennzeichnen, daß der Brief bis Bremen bezahlt war. Am 20.8. wurde er mit „Hermann“ nach Bremerhaven befördert. Nach seiner Ankunft in Bremerhaven am 6.9. wurde er nun nicht vom Stadtpostamt bearbeitet, sondern - wie bereits erwähnt - im geschlossenen Beutel nach Hamburg weitergeleitet. Bereits am nächsten Tag, dem 7.9. (Hamburg StPA rückseitig) konnte der Brief in Hamburg zugestellt werden - die schnelle Zustellung war ja der Grund für die Aufnahme des Art.5.

Für die Beförderung ab Bremen mußte der Empfänger in Hamburg noch 3 Hamburger Schillinge bezahlen, die in Rotstift in Hamburg vermerkt wurden.

Zusammenfassung

Anhand der genannten Quellen und des Briefmaterials wurde versucht, die Entwicklung des Stadtpostamtes Bremen in den 40'er Jahren des 19. Jahrhunderts aufzuzeigen - von einer kleinen Postverwaltung ohne eigene Postverbindungen zu seinen Exklaven Bremerhaven und Vegesack zu einer bedeutenden Drehscheibe für die Amerika-Post. Dabei wurden die komplizierten Verhältnisse des Bremer Stadtpostamtes zu den anderen fremden Postanstalten in Bremen ausführlich diskutiert. Eine Schlüsselrolle hatte damals der Bremer Senator Arnold Duckwitz gespielt, dessen diplomatische Verhandlungsführung mit den USA einerseits und Hannover andererseits der Hansestadt und ihrem Stadtpostamt den Weg zu einer großartigen Entwicklung ebnete. Bei den Verhandlungen mit den USA hatte er bereits Zusagen hinsichtlich eines einheitlichen deutschen Portos gemacht, die nicht mit den deutschen Staaten abgesprochen waren, aber die Erfolgsaussichten auf Abschluß des Vertrages verbesserten. Mit der Aussicht auf die Unterzeichnung eines solchen Abkommens konnte er andererseits Hannover überzeugen, endlich die Postverhältnisse bezüglich Bremerhaven und Vegesack vertraglich zu regeln.

Vor dem 10.5.1847, dem Tag der Umsetzung der „Obrigkeitlichen Bekanntmachung“ des Bremer Senats vom 5. Mai 1847, konnten Seebriefe bei den verschiedenen Postanstalten in Bremen, sowie an den hannoverschen Postorten an der Unterweser aufgegeben oder sogar durch Boten im Stadtgebiet Bremens direkt überbracht werden. Bremen hatte keinen gesetzlichen Zugriff auf diese Briefe.

Die Kosten für die Seebeförderung, die auch eine Vergütung für die Kapitäne einschloß, wurde durch verschiedene Auslagenvermerke auf den Briefen dokumentiert (Abb. 2 - 6 , 9, 14). Das Stadtpostamt vergütete 3 Grote pro Brief und verlangte vom Adressaten oder der nachfolgenden Postanstalt 6 Grote. Bei Briefen im Transit wurden diese jedoch bisher meist direkt bei der fremden Postanstalt aufgegeben, welche die für die Weiterbeförderung nötigen Kurse bediente, so daß Bremen nur in geringem Maße von den Überseebriefen profitieren konnte.

Neben diesen „Seebriefen“ stehen die Überseekorrespondenzen, die durch Vermittlung von Beförderungsagenten oder Forwardern (Abb. 7 – 8) an die verschiedenen bremischen Postanstalten gelangten. Diese weisen keine Auslagen für die Seebeförderung auf, da die Abrechnung direkt zwischen Auftraggeber und Forwarder erfolgte.

Die Einigung mit Hannover 1846 über die Postverhältnisse in Bremerhaven und Vegesack war die Voraussetzung der Verstaatlichung der Seebriefe durch den Bremer Senat, da die gesamte Unterweser für Bremen ansonsten nicht kontrollierbar gewesen wäre. Bremerhaven hatte bis 1847 kein Postamt, so daß die aus Bremerhaven abgehende Post im hannoverschen Geestendorf aufgeben (Abb. 11) wurde. Dazu gehören auch die in Bremerhaven eingehenden Schiffsbriefe.

Die Vereinbarung mit Hannover sah vor, daß Bremen seine Post ungehindert zwischen seinen Exklaven Bremerhaven und Vegesack und Bremen transportieren konnte. Als Gegenleistung war mit Hannover vereinbart worden, daß alle Post aus Übersee, die nicht für die Stadtpost-Kurse bestimmt war, an Hannover zu übergeben sei. Dieser Punkt des Vertrages barg erheblichen Konfliktstoff mit den anderen Postanstalten in Bremen, die historisch gewachsene Rechte hatten, diese Post auf ihren eigenen Kursen zu befördern. Wie aus verschiedenen Quellen hervorgeht, waren die Sorgen des Bremer Senats nicht unbegründet und es traten bei der Umsetzung der Abmachung mit Hannover nach Abschluß des Vertrages 1847 entsprechende Schwierigkeiten und Auseinandersetzungen mit Thurn und Taxis auf. Vorbeugend hatte das Stadtpostamt die eingehende Überseepost auch **nicht**

mit Ortsstempeln des Stadtpostamtes gekennzeichnet – der Senat bezog die Position, daß Posteingänge in Bremerhaven nicht den historischen Rechten in der Hansestadt selbst unterliegen würden. Hier liegt eine weitere Erklärung für die lange Zeit falsche Zuordnung des Stempels „AMERICA ÜBER BREMEN“ zum Stadtpostamt Bremen.

In der Bekanntmachung des Bremer Senats vom 5. Mai 1847 wurde für eingehende Seebriefe eine Vergütung von 2 Grote für die Kapitäne festgelegt, nachdem bis zu diesem Zeitpunkt 3 Grote vergütet worden waren. Da eine Aufgabe der Schiffspost bei den fremden Postanstalten nun unter Strafe gestellt war, konnte man die Vergütung reduzieren. Den nachfolgenden Postanstalten wurden zunächst vom Stadtpostamt 6 Grote berechnet, aber auf hannoverschen Wunsch wurde diese Seegebühr am 27. Mai 1847 auf 5 Grote herabgesetzt. Bremen führte für die mit Privatschiffen eingehende Korrespondenz ab ca. 1845 den Stempel „Seebrief“ ein. Zunächst wurde er beim Stadtpostamt in Bremen in einer großen Type (Abb.12) abgeschlagen. Wahrscheinlich mit der Eröffnung der Postbüros in Vegesack und Bremerhaven wird eine Serie von kleineren Stempeln verwendet, die auch den großen Seebriefstempel von Bremen ablöst. Diese Seebriefstempel von Bremen, Bremerhaven und Vegesack weisen nur leichte Typenunterschiede auf (Abb. 13, 15, 16, 17). Die Ablösung des großen Seebriefstempels hatte wohl den Sinn, den Aufgabort Bremen den nachfolgenden Postanstalten nicht anhand dieses Stempels offenkundig zu machen.

Alle Überseebriefe, die vertragsgemäß vom Stadtpostamt an Hannover übergeben wurden, erhielten vom hannoverschen Postamt in Bremen oder dem hannoverschen Postbüro in Bremerhaven bei der Bearbeitung zur Weiterleitung den Stempel „AMERICA ÜBER BREMEN“. Bisher ist nicht bekannt, bei welchen Briefen der Stempel in Bremerhaven oder erst in Bremen aufgesetzt wurde. Mit diesem Stempel zusammen (ab Mai 1849 teilweise im Stempel integriert) werden von Hannover die bremischen Forderungen an Hannover von Grote in Gutegroschen umgerechnet. Bei Briefen auf Stadtpost-Kursen in Bestimmungsländer wie Hamburg oder Holland fehlt folglich der Stempel „AMERICA ÜBER BREMEN“ (Abb.15, 22).

Am 19. Juni 1847 traf die „Washington“ der Ocean Line erstmalig aus New York kommend in Bremerhaven ein. Sie brachte die erste Post auf diesem neuen Wege und obwohl das Abkommen noch nicht unterzeichnet war, wurden bereits diese Briefe nach den Bestimmungen des zukünftigen Abkommens mit den USA behandelt. Bis Mai 1848 wurde vom Stadtpostamt noch ein internes Transitporto von 2 Grote für den Weg von Bremerhaven nach Bremen verrechnet (Abb. 18), das dem Vertrag widersprach und auf Grund eines amerikanischen Protestes zurückgenommen wurde. Im März 1848 wurde in den USA die Abmachung mit Bremen als „Agreement“ veröffentlicht und alle amerikanischen Postämter auf diesen Weg hingewiesen. Erstmals konnten zwischen den USA und allen deutschen Staaten Briefe zu günstigen Tarifen **frei oder auch unfrei bis zu den Bestimmungsorten ausgetauscht werden und es gab weiterhin die Möglichkeit die Korrespondenz bis zu den Hafenplätzen Bremen oder New York zu bezahlen**. Die Verrechnung erfolgte zwischen den Austauschpostämtern Stadtpost Bremen und New York.

Die Tarife wurden in den Folgejahren mehrfach wesentlich ermäßigt und das Postaufkommen stieg trotz britischer und preußischer Konkurrenz erheblich. Trotz vieler Schwierigkeiten vor allem in den ersten Jahren, war die BREMEN MAIL für die Hansestadt, für das Königreich Hannover und das gesamte deutsche Hinterland ein großer Fortschritt und wirtschaftlicher Erfolg.

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. Karl Knauer, Arthur Salm Bremen-Stempel-Handbuch, Verlag Georg 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 Hans Kasten 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 Kauffahrtschiffe 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 Kauffahrtschiffen versandte Korrespondenz der alte Zustand wieder hergestellt und es muß nur das Porto bis Bremen vorausbezahlt werden. Eine Seegebühr wird nicht erhoben.
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 Vorgänge Nov 45
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
16. Carl Keutgen, Bremen den 31. October 1840
17. Arnold Duckwitz, „Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben“, Bremen, Schünemann Verlag 1877 S. 62
18. Siehe: Arno Armgort, Bremen Bremerhaven New York 1683 –1960, Geschichte der Auswanderung über die Bremischen Häfen, Bremen: Steintor, 1991
19. Arnold Duckwitz, „Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben“, Bremen, Schünemann Verlag 1877 S.70
20. George E. Hargest, „History of Letter Post Communication Between the United States and Europe 1845 – 1875, Quarterman Publication, Inc. Lawrence Mass. 1975, S.8
21. Die Abrechnung der ersten Amerika Post ist in einem Brief von Duckwitz an die Fürstlich Thurn und Taxische Generalpost-Direction vom 18.8.1847 erläutert, als Antwort auf ein Thurn und Taxis'sches Protestschreiben, siehe Anhang. Eine sehr ausführliche Diskussion des Beginns der Bremen-Mail anhand von Briefmaterial wurde von Richard F. Winter und Wolfgang Diesner in Ref.5 gegeben.
22. Thurn und Taxis Generale, Nr.19 v. J. 1848/49, es heißt dort: „in denjenigen Fällen, in welchen das tarifmäßige diesseitige (=deutsches) Porto bis Bremen weniger ausmacht, als der unter a) erwähnte Durchschnittsportosatz (gemeint sind hier die 5 Sgr. oder 18 Xr.) ist nur ersteres zu erheben.“
23. Zwei frühe Briefe per Bremen Mail nach den Niederlanden (Stadtpostkurs) sind in der Köhler Auktion 256, Los 37 und 43 gezeigt.

Die Quellen aus dem Staatsarchiv Bremen stammen aus den Akten 2-R14a7g14 und 2-R14b2b10.

Archival - Abschrift

Das Original ist im Original
1847 2/4



Arrangement between the Post Office Department of the United States and the Post Office Department of the Hanseatic Republic of Bremen respecting the receipt, delivery, and distribution of the mails of the United States at Bremen their despatch to other places in Europe and elsewhere and the accounting for and paying over the United States postage.

1.
The Post Office Department at Washington appoints the Post Master of Bremen its sole and exclusive agent for the receiving and the forwarding of the mails by the steam-packets to run between New York and Bremen-Haven on their arrival on the Weser, from and on their leaving the Weser for the United States.

2.
On the arrival of the steamers on the Weser the mail-bags are to be delivered by the Captains or the agents of the said steamers without the least delay to the Bremen Post Office at Bremen-Haven and are to be forwarded thence directly in a proper and safe way to the Post Office at Bremen. The letters, news-papers and parcels, destined for Bremen, are to be assorted and delivered there as soon as possible, and those for the other points and places are to be re-mailed and forwarded in the best and the most expeditious manner.

Original. Abschrift der Convention, mit dem Postministerium des Kaiserreichs von Amerika am 2ten Novbr. 1847. Bremen, den 11ten Sept.

3.

During the season that will admit of it, a steam-boat will be kept in readiness at Bremen-Haven to take the mails on the arrival of the United States mail-steam-packet immediately to the town of Bremen - and during the portion of the year when navigation in the Weser is interrupted or in the case of the mail-steam-packet arriving by night, couriers will be provided by the Bremen post-master to take the mail-bags to Bremen with the utmost despatch and the time of transmission from Bremen-Haven to Bremen not exceeding five hours.

4.

The like despatch is stipulated in regard to the mails from Bremen to the United States steam-packets on their departure from Bremen-Haven, and in order to avoid any interference or collision, no letters or mailable matters are to be delivered from on board the said steamers or are to be received by them except through the agency of the Bremen-town-post-office. The mail-bags are to be closed at the post-office at Bremen and all letters for the steamers are to be delivered there.

5.

The Bremen Post Office Department agrees, that a separate bag may be exchanged with the Hamburg Post Office to contain only the Hamburg mail-matter and to pass through the hands of the Bremen mail-agent at Bremen-Haven and under

his control accompanied with the proper cards of contents and amount of United States postage. This bag is to contain no matter for any other points, than Hamburg, and no matter unless delivered up at the post-office of Hamburg and not received from any other post-office. The manner of despatching the Hamburg letter-bag is left to be settled by the Post Office Departments of Hamburg and Bremen.

6.

The Bremen Post Master is to take charge of the receiving, forwarding and despatching of the mails, accounting to the Post Master General of the United States for the United States postage, received by the Post Master of Bremen.

And the Post Master of Bremen shall account for all United States postage as well inland in the United States as steamer-postage on letters and other mailable matter sent from the United States to any place or post-office in Europe or elsewhere through said Bremen post-office, and will collect the charged postage on all such matter as well as on matter delivered at Bremen, and pay over the same to the Post Master General of the United States, except upon the dead and undelivered matter, which is to be reported, and will also keep account of all matter mailed at Bremen for the United States, as well that received from other places or Post Offices in Europe or elsewhere, as that which is received from Bremen, and duly render said accounts and pay over all balances quarter-yearly. And the compensation to be made and rendered by the Post Master General of the United States for

said service and for all services to be performed under this agreement shall be a commission of twenty per cent. to be cast on the amount of postage collected and credited to the Post Master General of the United States by the Post-Master of Bremen - and the United States mail-matter shall be subjected to no other charge for conveyance to the Bremen Post Office, than the steamer-postage aforesaid accruing to the United States.

7.
The Post Office Department of the Hanseatic Republic of Bremen declares itself responsible for the Bremen Post-Master in behalf of all services to be performed by him under this agreement and engages further to have care of such arrangements with the Post Office Departments of other European States, that will allow the United States mail-matter, whether postage is pre-paid or unpaid, to pass through Bremen, and will permit mail-matter for the United States to come through to the place of said agency. And the said Post Office Department of the Hanseatic Republic of Bremen further engages to take care of the collection of all United States postage chargeable and not pre-paid on letters going out of the United States through said agency, that is the collection thereof at the place of destination and payment over to said agency and then the payment thereof by the said agency to the Post Master General of the United States, excepting only the dead and undelivered matter.

Done and signed at Washington the 29th

day of March and at Bremen the 26th day of June
1847.

guz. J. Johnson
P.M. Genl. of the
U.S.



The Post Office Department
of the Republic of Bremen

guz. A. Duckwitz



für die Transp. d. Briefe

L. W. Wittenberg
Aufsicht.



Anlage 5

Brief der Fürstlich Thurn und Taxis'schen General Post-Direction an Bremen vom 12. Aug. 1847

Hochlöbliche Senats-Commission!

Beförderung Überseeischer Correspondenz nach und aus dem fürstlich Thurn und Taxisschen Postgebiet über Bremen betreffend

Den mit dem königlich Hannöverschen Postamte zu Hannover im Paketschluß stehenden diesseitigen Postämtern sind in der letzten Hälfte des Monats Juni d.J. in den Paketschlüssen von Hannover eine große Anzahl Briefe aus Amerika nach dem diesseitigen Postbezirk, sowie nach Baden, Bayern und der Schweiz, zugegangen welche mit dem Stempel Bremen versehen, und theils mit 3 ¼ ggr. theils mit 11 ggr. 1 pf Auslageporto pr einfachem Brief belegt waren. Eingezogene Erkundigungen zufolge waren diese Briefe an das löbliche Stadtpostamt in Bremen gelangt und wurden solche von letzterem dem dasigen Hannoverschen Postamte zur Weiterbeförderung zugestellt. Da die besagte Correspondenz bei der Beförderung durch die Königlich Hannoverschen Posten bedeutend vertheuert wird und überhaupt die aus Amerika in Bremen anlangenden Briefe nach dem diesseitigen Postbezirke und den betreffenden rückliegenden Ländern von jeher und bis in die neueste Zeit dem hiesigen OberPostamte in Bremen angeliefert wurden, so erlauben wir uns die hochlöbliche Senats Commission ganz ergebenst zu ersuchen, das dortige löbliche Stadtpostamt geneigtest zur fernerer Auslieferung der gedachten Amerikanischen Briefe an das diesseitige Oberpostamt veranlassen und uns von der getroffenen Verfügung gefälligst benachrichtigen zu wollen.

Zugleich bemerken wir in Bezug auf das von Eurer Hochlöblichen Senats-Commission unterm 15. Mai an das vorgenannte Oberpostamt gerichtete Schreiben, in Betreff der Briefbeförderung nach und aus Amerika, daß wir gern bereit sind, den Weg über Bremen zur Correspondenzbeförderung nach Amerika künftig in dem Maße mehr benutzen zu lassen, als Hochdieselbe sich bewegen finden wird, die Postverbindung zwischen dem diesseitigen Postbezirk und Amerika zu erleichtern.

Wir verharren mit vollkommenster Verehrung

Frankfurt den 12. Aug. 1847

Fürstlich Thurn U Taxis General Post-Direction.

Antwort von Duckwitz vom 18.8.1847

Auf das geschätzte Schreiben der fürstlich Thurn und Taxisschen General Post Direction vom 12ten diesen Monats sich die Unterzeichnete ergebenst zu erwidern, daß es mit der fraglichen Beförderung der amerikanischen Briefe seine vollkommene Richtigkeit hat. Bis vor Kurzem besaß Bremen nach der Seeseite außer der Englischen Communions Post über Cuxhaven keine Posten, daher fand alle postalische Correspondenz außer der eben gedachten in dieser Richtung, selbst mit dem bremischen Hafenorte Bremerhaven durch die königlich Hannoversche Post statt. Alle seewärts über das rechte Weserufer abgesandten und ankommenden Posten sammt deren Beförderung nach und von dem Inlande, gehörten daher der Hannoverschen Post an. Mittlerweile ist zwischen der Krone Hannover und der freien Hansestadt Bremen, die zur Zeit der Acquisition von Bremerhaven nicht zum Einverständnis gelangte Postconvention über die Correspondenz zwischen Bremen und seinen Hafenorten und über diese seewärts hinaus zum Abschluß gekommen, nach welcher alle nicht mit bremischen Postcoursen landeinwärts zu versendenden Briefe, sowohl die in

Bremerhaven aufgeliefert, als die seewärts ankommenden an die königlich hannoversche Posten zur Weiterbeförderung abgeliefert werden, während die nach Bremerhaven und über Bremerhaven seewärts hinaus bestimmten Briefe durch das fürstlich Thurn und Taxissche und das königlich Preußische Postamt in Bremen an das hiesige Stadtpostamt zur Weitersendung zu übergeben sind.

Es ist daher für die mit dem Dampfschiff Washington angekommenen Briefe den königlich hannoverschen Posten das Dampfschiffsporto für den einfachen Brief mit 24 Groten, das Bremische Porto mit 2 Groten, also zusammen 26 Groten Gold berechnet, welches in Courant, unter Beifügung von $1 \frac{1}{3}$ ggr Hannoverschem Transitportos mit 11 ggr 1pf auskommen dürfte. Für die mit Segelschiff gekommenen Briefe, ist das Schiffsporto und Bremische Porto mit 5 Groten Gold der Hannoverschen Post berechnet, welches wiederum, unter Beifügung von $1 \frac{1}{3}$ ggr Hannoverschem Transitportos mit $3 \frac{1}{4}$ ggr zutrifft.

Die fürstliche General Post Direction wird nicht verkennen, daß es unmöglich ist das bremische Porto noch niedriger zu stellen, so wie daß nicht minder diesseits an der bestehenden Convention nichts zu ändern ist, die im übrigen für die fürstlichen Posten vorteilhafter sein dürfte, als das frühere Verhältnis, nach welchem auch die abgehenden Seebriefe von der Hannoverschen Post für die ganze Strecke durch das Hannoversche Gebiet reclamirt werden konnten, sobald an der unteren Weser die Correspondenz postalisch gemacht würde, während doch jetzt die abgehenden Briefe durch die Fürstlichen Posten bis Bremen transportiert werden können.

Die Unterzeichnete benutzt mit Vergnügen diese Gelegenheit die Fürstliche General Postdirection ihrerausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bremen 18 August 1847

Die Commission des Senats für das Postwesen der freien Hansestadt
Bremen

Gez. A. Duckwitz

An die Fürstlich Thurn und Taxissche Generalpost-Direction

DASV im Internet: www.dasv-postgeschichte.de

Schon da gewesen?

Die alten Monatsbezeichnungen

In alten Briefen, auf Postscheinen und in Akten findet man neben den Monatsbezeichnungen, die den heutigen sehr ähnlich und daher ohne weiteres verständlich sind, auch Angaben wie 7^{bris}, 7^{bre} oder 7^{ber} usw., je nachdem, welche Sprache der Schreiber für die Datumsangabe wählte: Latein, Französisch oder Deutsch. Wer noch etwas vom Lateinunterricht behalten hat, erinnert sich: lateinisch „septem“ heisst sieben, 7^{bris} = septembris = September, lateinisch „octo“ heisst acht, 8^{bris} ist also Oktober, lateinisch „novem“ heisst neun, 9^{bris} ist November und lateinisch „decem“ heisst zehn, X^{bris} ist also Dezember. Dabei sind die verschiedenen Endungen „bris“ die lateinische, „bre“ die französische und „ber“ die deutsche Schreibweise.

Während „7“, „8“, auch „⁰⁰“) und „9“ immer mit arabischen Zeichen geschrieben werden, ist die „10“ in aller Regel in der römischen Form „X“ zu finden.

Diese unlogischen Bezeichnungen wurden bereits von Julius Cäsar bei seiner (Julianischen) Kalenderreform aus dem alten römischen Kalender, der nur 10 Monate hatte, für die Monate neun bis zwölf übernommen. Bei dieser Reform wurden am Anfang des Jahres zwei Monate hinzugefügt und bei allen späteren wurden die Namen beibehalten. So nennen wir noch heute den September, d.h. der Siebente, den neunten Monat, den Oktober, d.h. der Achte, den zehnten Monat, den November, d.h. der Neunte, den elften Monat und den Dezember, d.h. der Zehnte, den zwölften Monat.

Ein anderer, wesentlich komplizierterer Fall tritt in der Zeit von 1793 bis Ende 1805 auf. In der französischen Revolution wurde der so genannte „Revolutions- oder auch republikanische Kalender“ eingeführt, der z.T. auch im deutschsprachigen Raum verwendet wurde und so findet man entsprechende Datumsangaben auch in hiesigen Dokumenten und Briefen. Er wurde durch Konventionsdekret vom 6. Oktober 1793 (15. Vendémiaire II) allgemein eingeführt, begann jedoch schon an der Tag- und Nachtgleiche des 22. September 1792. Dieser Kalender teilte das Jahr in zwölf Monate zu je 30 Tagen. An jedem fünften Tag*) gab es am 5., 10., 15., 20., 25. Und 30. Tag einen Ruhetag (unserem Sonntag entsprechend). Am Ende jeden Jahres wurden fünf, in den alle vier Jahre vorgesehenen Schaltjahren sogar sechs Tage angefügt**).

Am 31. Dezember 1805 galt wieder der Gregorianische Kalender, den wir noch heute benutzen. Die Jahre und Monate dieses Kalenders stimmen mit denen des Revolutionskalenders nicht überein, so dass sich je nach Jahr Verschiebungen ergeben. Aus nachstehenden Tabellen ***) lassen sich die Daten des Revolutions-Kalenders in Daten unseres Kalenders umrechnen.

Wenn man das Datum des Revolutions-Kalenders in das Datum unseres Kalenders umrechnen will, sucht man zunächst in Tabelle 1 links das Revolutionsjahr und in dieser Zeile am Kreuzungspunkt mit der Spalte des gesuchten Revolutions-Monats das Datum nach dem heutigen Kalenders, das dem Beginn des betreffenden Revolutions-Monats entspricht. Mit diesem Datum geht man nun in Tabelle 2. Hier sind links die Tage des Revolutions-Kalenders zu finden. In der Zeile des betreffenden Tages geht man nach rechts bis zum Kreuzungspunkt mit der Spalte, in der der in Tabelle 1 gefundene Monat und Tag steht. Dort findet man den Tag nach heutigem Kalender (im Dezember evtl. nach dem 31.12. neues Jahr).

- Beispiele:
1. 18. Nivôse Revolutionsjahr III: Aus Tabelle 1 unter Nivôse bei Jahr III das Datum 21.12.1794. In Tabelle 2 findet man unter Dezember in Spalte 21. Revolutionstag 18 (im folgenden Monat und Jahr) den 7. Januar 1795.
 2. 12. Prairial Revolutions-Jahr VII: Aus Tabelle 1 20.5.1799. In Tabelle 2 bei Revolutionstag 12 und bei Mai in Spalte 20 den 31. Mai 1799.
 3. 28. Prairial VII = 16. Juni 1799

- *) Nach anderen Quellen nur jeder 10. Tag ein Ruhetag.
- **) Sie hiessen „jours complémentaires“ oder „jours sansculottides“, waren Festtage mit den Bezeichnungen „Fête du travail“ (Fest der Arbeit), „Fête de l'opinion“ (Fest des Genius), „Fête des récompenses“ (Fest der Belohnung) und „Fête de la Révolution“ (Fest der Revolution).
- ***) Die Tabelle wurde zusammengestellt nach den Angabenin Richard Klimpert: „Lexikon der Münzen, Masse, Gewichte, Zählarten und Zeitgrössen aller Länder der Erde“, Ausgabe 1895, „Neue Propyläen Weltgeschichte“, Ausgabe 1943 und DASV-Rundbrief Nr. 322 vom Februar 1974.
- ****) Schaltjahr in unserem Gregorianischen Kalender, Februar mit 29 Tagen (siehe Tabelle 1, 4. Spalte von oben).

Tabelle 1:
Beginn der französischen Revolutions-Monate nach unserem Kalender

Französische Revolutions-Monate													
Französische Revolutions-Jahre	1. - 30. Vendémiaire = Weinmonat	1. - 30. Brumaire = Nebelmonat	1. - 30. Frimaire = Reifmonat	1. - 30. Nivôse = Schneemonat	1. - 30. Pluviôse = Regenmonat	1. - 30. Ventôse = Windmonat	1. - 30. Germinal = Keimmonat	1. - 30. Floréal = Blütenmonat	1. - 30. Prairial = Wiesenmonat	1. - 30. Messidor = Erntemonat	1. - 30. Thermidor = Hitze-monat	1. - 30. Fructidor = Fruchtmonat	Schalt-tage am Jahres-ende
I	22.09. 1792	22.10. 1792	21.11. 1792	21.12. 1792	20.01. 1793	19.02. 1793	21.03. 1793	20.04. 1793	20.05. 1793	19.06. 1793	19.07. 1793	18.08. 1793	5
II = 2 ième	22.09. 1793	22.10. 1793	21.11. 1793	21.12. 1793	20.01. 1794	19.02. 1794	21.03. 1794	20.04. 1794	20.05. 1794	19.06. 1794	19.07. 1794	18.08. 1794	5
III = 3 ième	22.09. 1794	22.10. 1794	21.11. 1794	21.12. 1794	20.01. 1795	19.02. 1795	21.03. 1795	20.04. 1795	20.05. 1795	19.06. 1795	19.07. 1795	18.08. 1795	5
IV = 4 ième	22.09. 1795	22.10. 1795	21.11. 1795	21.12. 1795	20.01. 1796	19.02. 1796 ****)	20.03. 1796	19.04. 1796	19.05. 1796	18.06. 1796	18.07. 1796	17.08. 1796	6
V = 5 ième	22.09. 1796	22.10. 1796	21.11. 1796	21.12. 1796	20.01. 1797	19.02. 1797	21.03. 1797	20.04. 1797	20.05. 1797	19.06. 1797	19.07. 1797	18.08. 1797	5
VI = 6 ième	22.09. 1797	22.10. 1797	21.11. 1797	21.12. 1797	20.01. 1798	19.02. 1798	21.03. 1798	20.04. 1798	20.05. 1798	19.06. 1798	19.07. 1798	18.08. 1798	5
VII = 7 ième	22.09. 1798	22.10. 1798	21.11. 1798	21.12. 1798	20.01. 1799	19.02. 1799	21.03. 1799	20.04. 1799	20.05. 1799	19.06. 1799	19.07. 1799	18.08. 1799	5
VIII = 8 ième	22.09. 1799	22.10. 1799	21.11. 1799	21.12. 1799	20.01. 1800	19.02. 1800	21.03. 1800	20.04. 1800	20.05. 1800	19.06. 1800	19.07. 1800	18.08. 1800	6
IX = 9 ième	23.09. 1800	23.10. 1800	22.11. 1800	22.12. 1800	21.01. 1801	20.02. 1801	22.03. 1801	21.04. 1801	21.05. 1801	20.06. 1801	20.07. 1801	19.08. 1801	5
X = 10 ième	23.09. 1801	23.10. 1801	22.11. 1801	22.12. 1801	21.01. 1802	20.02. 1802	22.03. 1802	21.04. 1802	21.05. 1802	20.06. 1802	20.07. 1802	19.08. 1802	5
XI = 11 ième	23.09. 1802	23.10. 1802	22.11. 1802	22.12. 1802	21.01. 1803	20.02. 1803	22.03. 1803	21.04. 1803	21.05. 1803	20.06. 1803	20.07. 1803	19.08. 1803	5
XII = 12 ième	23.09. 1803	23.10. 1803	22.11. 1803	22.12. 1803	21.01. 1804	20.02. 1804 ****)	21.03. 1804	20.04. 1804	20.05. 1804	19.06. 1804	19.07. 1804	18.08. 1804	6
XIII = 13 ième	23.09. 1804	23.10. 1804	22.11. 1804	22.12. 1804	21.01. 1805	20.02. 1805	22.03. 1805	21.04. 1805	21.05. 1805	20.06. 1805	20.07. 1805	19.08. 1805	5
XIV = 14 ième	23.09. 1805	23.10. 1805	22.11. 1805	22.12. 1805									

Tabelle 2:

Ermittlung des Tages nach unserem Kalender für ein Datum des Revolutions-Kalenders

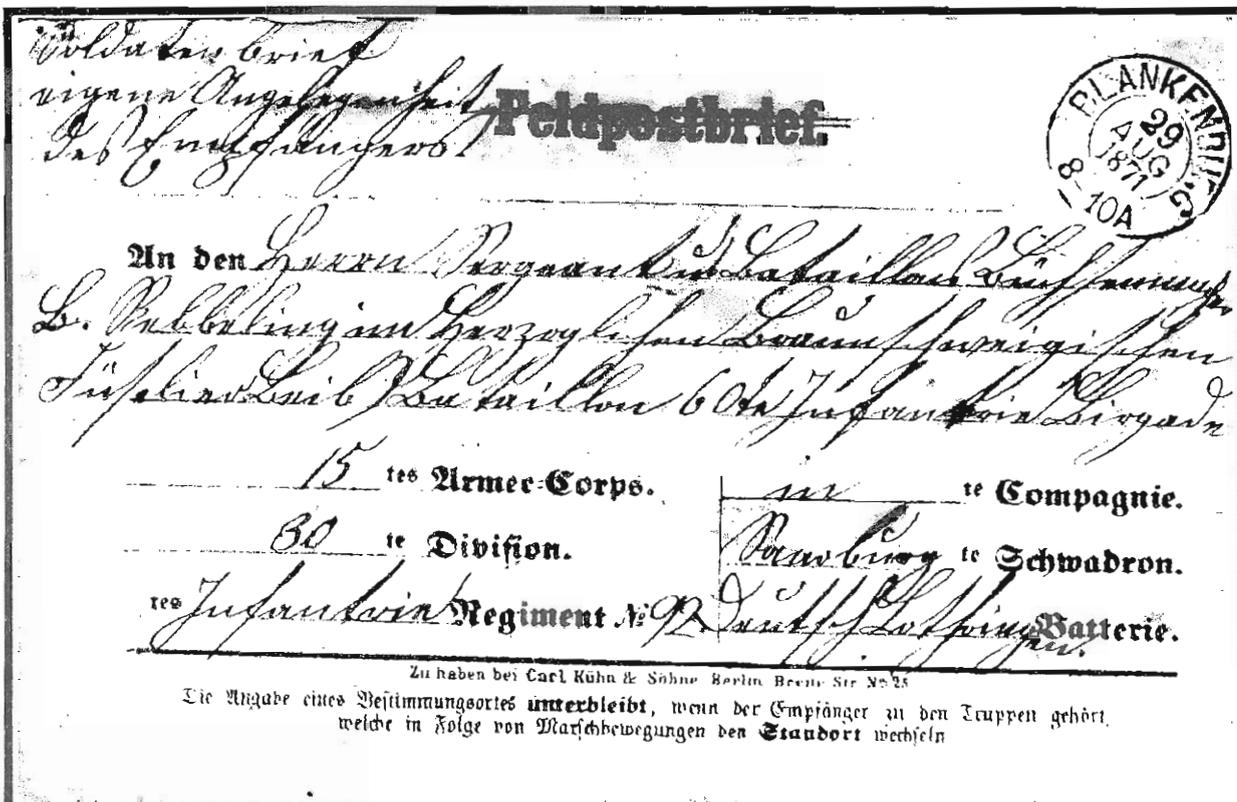
Tage des Revolutions kalenders	In Tabelle 1 gefundenes Datum:													
	Februar		Januar, März, Mai, Juli, August, Oktober und Dezember (evtl. nach dem 31.12. neues Jahr !)							April, Juni, September und November				
	28 Tage	29 Tage												
1.	19.	20.	20.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	18.	19.	20.	21.	22.
2.	20.	21.	21.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	19.	20.	19.	22.	23.
3.	21.	22.	22.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	20.	21.	20.	23.	24.
4.	22.	23.	23.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	21.	22.	23.	24.	25.
5.	23.	24.	24.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	22.	23.	24.	25.	26.
6.	24.	25.	25.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	23.	24.	25.	26.	27.
7.	25.	26.	26.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	24.	25.	26.	27.	28.
8.	26.	27.	27.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	25.	26.	27.	28.	29.
9.	27.	28.	28.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	26.	27.	28.	29.	30.
10.	28.		29.	27.	28.	29.	30.	31.		27.	28.	29.	30.	
11.				28.	29.	30.	31.			28.	29.	30.		
12.				29.	30.	31.				29.	30.			
13.				30.	31.					30.				
14.				31.										
	Folgender Monat													
10.		1.						1.						1.
11.	1.	2.	1.					1.	2.				1.	2.
12.	2.	3.	2.				1.	2.	3.			1.	2.	3.
13.	3.	4.	3.			1.	2.	3.	4.			1.	2.	3.
14.	4.	5.	4.		1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
15.	5.	6.	5.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	2.	3.	4.	5.	6.
16.	6.	7.	6.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	3.	4.	5.	6.	7.
17.	7.	8.	7.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	4.	5.	6.	7.	8.
18.	8.	9.	8.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	5.	6.	7.	8.	9.
19.	9.	10.	9.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	6.	7.	8.	9.	10.
20.	10.	11.	10.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	7.	8.	9.	10.	11.
21.	11.	12.	11.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	8.	9.	10.	11.	12.
22.	12.	13.	12.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	9.	10.	11.	12.	13.
23.	13.	14.	13.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	10.	11.	12.	13.	14.
24.	14.	15.	14.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	11.	12.	13.	14.	15.
25.	15.	16.	15.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	12.	13.	14.	15.	16.
26.	16.	17.	16.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	13.	14.	15.	16.	17.
27.	17.	18.	17.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	14.	15.	16.	17.	18.
28.	18.	19.	18.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	15.	16.	17.	18.	19.
29.	19.	20.	19.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	16.	17.	18.	19.	20.
30.	20.	21.	20.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	17.	18.	19.	20.	21.



Karsten Wildschütz, Recklinghausen

SOLDATENBRIEFE – Eigene Angelegenheit des Empfängers / 1871 nach dem Ende des deutsch-französischen Krieges

Ich habe in verschiedenen älteren Ausgaben dieses Rundbriefes Angaben zu diesem Portofreiheitsvermerk gemacht, der den portofreien oder -ermässigten Postversand an Soldaten regelte. Dabei wurde auch erwähnt, dass diese Regelung in Friedenszeiten galt und während eines Krieges durch eine entsprechende „Feldpost“-Einrichtung ersetzt worden ist. Nach dem jeweiligen Ende eines Krieges wurde dann regelmässig wieder auf die Friedensregelung zurückgegriffen. Das war auch nach dem Ende des deutsch-französischen Krieges von 1870/1871 so. Allerdings lässt sich in den „Feldpost-Ordres“ eine Besonderheit finden, zu ich nun auch einen passenden Belege gefunden habe, den ich Ihnen nicht vorenthalten möchte.



Es handelt sich um einen Briefumschlag, der als „Feldpostbrief“ für Sendungen aus der Heimat an die Truppe vorgesehen war. Diese Art der Umschläge wurde bereits in der Feldpostordre Nr. 12 vom 22. Juli 1870 erwähnt und sollte sicherstellen, dass durch die sorgfältige Adressierung eine möglichst reibungslose Beförderung sichergestellt war:

Feldpost-Ordre No. 12. Berlin, den 22. Juli 1870

1. Verkauf von Couverts zu Feldpostbriefen durch die Postanstalten
Die lithographische Anstalt von Carl Kühn u. Söhne hierselbst lässt zu Feldpostbriefen an die mobilen Militärs und Militärbeamten Couverts anfertigen, welche sowohl zu

gewöhnlichen als mit Geld beschwerten Briefen benutzt werden können. Auf den Couverts sind ebenso wie bei den Feldpost-Correspondenzkarten zu Sendungen an die mobile Armee durch Vordruck diejenigen Angaben angedeutet, deren es Behufs der pünktlichen Beförderung im Feldpostbetrieb bedarf.

In Berücksichtigung der Zweckmäßigkeit dieser Couverts soll der Verkauf derselben auch von den Postanstalten übernommen werden. ...

Dieses „Couvert“ wurde in Blankenburg (ehem. Herzogtum Braunschweig) am 29. August 1871 abgestempelt und trägt die folgende Adresse:

An den Herrn Sergeant u. Bataillons Büchsenmacher B. Rebbeling im Herzoglichen Braunschweigischen Füsilier Leib Bataillon 60te Infanterie-Brigade / 15.tes Armee-Corps / 30.te Division /tes Infanterie Regiment No. 92 / in Saarburg / Deutsch Lothringen

Das aussergewöhnliche und auffallende bei diesem Brief ist, das das vorgedruckte Wort „Feldpostbrief“ durchgestrichen wurde und der Absender daneben den Portofreiheitsvermerk „Soldatenbriefe eigene Angelegenheit des Empfängers“ geschrieben hat. Der Grund dafür findet sich in der Regimentsgeschichte der Einheit des Empfängers und in den Feldpost-Ordres. Das in der Anschrift erwähnte 15. Armeekorps wurde im Frühjahr 1871 im Elsaß und in Deutsch-Lothringen neu formiert. Dazu wurden andere frei gewordene militärische Einheiten abgezogen (siehe Feldpostordre Nr. 140 vom 22 April 1871). Das Infanterie-Regiment Nr. 92 führte seit 1867 den Namen „Herzoglich Braunschweigisches Infanterie-Regiment Nr. 92“ und wurde 1886 umbenannt in „Königlich Preussisches Braunschweigisches Infanterie-Regiment Nr. 92“ Wie der Name schon sagt, setzte es sich vorwiegend aus Braunschweigern zusammen. Die Stammtruppen rekrutierten sich ehemals aus des „Herzogs Schwarzer Schar“. Vor der Einbeziehung in das 15. Armeekorps war es während des deutsch-französischen Krieges in der 2. Armee und kämpfte zuletzt im Januar bei Chauffour, Longne, Chassille und Laval.

Der Einsatz in „Deutsch-Lothringen“ wurde festgelegt in den

Direktiven, betreffend die Ausführung des Präliminar - und Waffenstillstands-Vertrages vom 26. Februar 1871

- 1. Die auf Französischem Gebiet und in den neu erworbenen Deutschen Landesteilen stehenden Landwehr-Batallione, Reserve-Jäger-Batallione, Reserve-Kavallerie-Regimenter, Reserve-Batterien und die Ersatz-Batallione derjenigen Regimenter, welche nicht zur dauernden Besetzung der neuen Provinzen bestimmt sind, sollen sobald als möglich nach der Heimath zurückbefördert werden.*
- 2. Zur dauernden Garnisonirung im Elsaß etc. sind bestimmt:*

...
Braunschweigisches Infanterie-Regiment Nr. 92

...
Die hiernach designirten Infanterie-Regimenter werden aus ihren bisherigen Kommando-Verbänden ausscheiden und sind daher schleunigst per Bahn zur Ablösung der jetzigen Okkupations-Truppen nach dem Elsaß etc. zu befördern.

Die Demobilmachung des Braunschweigischen Infanterie-Regimentes Nr. 92, also die endgültige Loslösung aus den „Kampfverbänden“, wurde durch die Beilage Nr. 3 zu der Feldpostordre Nr. 161 vom 15. Juni 1871 bekanntgegeben.

Über die Demobilmachung des 15. Armeekorps, dem das Regiment unseres Adressaten angehörte, können wir in der Feldpostordre Nr. 165 lesen und dort wird auch Bezug genommen auf die Besonderheit des vorgestellten Briefes: es war kein Feldpostbrief mehr.

Feldpost-Ordre No. 165. Berlin, den 22. Juni 1871

- 1. Regulierung des Portofreiheits-Verhältnisses für Sendungen der im Elsaß und in Lothringen verbleibenden immobilen Truppen*

Nachdem das 15. Armee-Corps demobil gemacht ist, erlischt die den Truppen dieses Armeekorps während des mobilen Zustandes nach den §§ 20 und 23 der Dienstordnung für die Feldpostanstalten bewilligte Portofreiheit.

Das Portofreiheitsverhältniß der im Elsaß und in Lothringen verbleibenden immobilen Truppen regelt sich wie folgt:

In Betreff der Sendungen aus dem Norddeutschen Postbezirke treten die im § 24 der Zusammenstellung der Bestimmungen über den Posttarif innerhalb des Gebietes des Norddeutschen Bundes, sowie über die Portovergünstigungen für Militärpersonen sub Nr. 1. und 2. aufgeführten Portovergünstigungen in Wirksamkeit.

Es sind sonach die Briefe aus dem Norddeutschen Postgebiete an die Soldaten bis zum Feldwebel oder Wachtmeister einschließlich aufwärts portofrei zu befördern und es beträgt das Porto für die an die Soldaten gerichteten Postanweisungen über Beträge bis 5 Thlr. einschließlich 1 Sgr. bzw. 2 Xr., ohne Unterschied der Entfernung. Das General-Postamt ist mit den Süddeutschen Postverwaltungen in Verbindung getreten, damit den betreffenden Truppen dieselben Portovergünstigungen auch für die gleichartigen Sendungen aus Süddeutschland gewährt werden. Weitere Bestimmung über die Behandlung dieser Sendungen bleibt daher einstweilen noch vorbehalten.

Die den Soldaten etc. im Umfange des Norddeutschen Postgebietes für Pakete ohne Werthsangabe gewährte Portovergünstigung kann auf Pakete, welche im Norddeutschen Postbezirke, sowie in Baden, Bayern und Württemberg an Soldaten im Elsaß und in Lothringen zur Aufgabe gelangen, für jetzt nicht ausgedehnt werden.

So lange indeß ein besonderer Beförderungsdienst für Feldpost-Päckereien an die in Frankreich zurückbleibenden, zur Occupations-Armee gehörigen Deutschen Truppen besteht, sollen auch für die im Elsaß und in Lothringen in Garnison stehenden immobilen Truppen Privatpäckereien unter den für die Feldpost-Päckereien vorgeschriebenen Bedingungen zur Postbeförderung zugelassen werden.

Für den internen Verkehr von Elsaß und Lothringen genießen die immobilen Truppen nicht allein hinsichtlich der Briefe und Postanweisungen, sondern auch hinsichtlich der Pakete ohne Werthsangabe bis zum Gewicht von 6 Pfund einschließlich die den Soldaten im Norddeutschen Postgebiete für Sendungen in ihren Privatangelegenheiten zugestandenen Portovergünstigungen. Für dergleichen Pakete ohne Werthsangabe an Soldaten etc. in Elsaß und in Lothringen, welche bei einer Postanstalt im Elsaß oder in Lothringen abgeliefert werden, beträgt das Porto 25 Cts.

Hinsichtlich der äußeren Beschaffenheit der qu. Sendungen etc. sind die im § 24 a..a.O. enthaltenen bezüglichlichen Vorschriften maßgebend.

Diese Vorschriften wurden nur einige Tage später durch eine weitere Feldpostordre bestätigt und ergänzt, die nun endgültig die Hintergründe für das Aussehen dieses Briefumschlages preisgibt.

Feldpost-Ordre No. 167. Berlin, den 28. Juni 1871

1. Den Postverkehr der im Elsaß und in Lothringen in Garnison stehenden Truppen betreffend.

Nachstehende Bekanntmachung ist durch die Zeitungen veröffentlicht worden:

Bekanntmachung

Nachdem die im Elsaß und in Lothringen stehenden Norddeutschen Truppen des 15. Armee-Corps demobil gemacht sind, hat die denselben für ihre Postsendungen auf Grund der Dienst-Ordnung für die Feldpost-Anstalten bisher gewährte Portofreiheit aufgehört. Dagegen werden in analoger Verwendung der für Norddeutschland bestehenden Vorschriften über die Portovergünstigungen der Truppen in Friedenszeiten befördert, und zwar an die in Reih' und Glied stehenden Soldaten bis zum Feldwebel oder Wachtmeister einschließlich aufwärts:

- a) *gewöhnliche Briefe bis zum Gewichte von 4 Loth einschließlich, portofrei*
 b) *Postanweisungen über Beträge bis 5 Thlr. einschließlich gegen ein bei der Einlieferung zu entrichtendes Porto bis 1 Sgr. bzw. 3 Xr. oder 10 Cts., portofrei*

Packete ohne Werthangabe bis zum Gewichte von 6 Pfd. einschließlich, sofern dieselben bei einer Postanstalt im Elsaß oder in Lothringen zur Post geliefert sind, gegen ein ermäßigtes Porto von 25 Cts. für jedes Stück.

Zur Erlangung dieser Portovergünstigungen müssen die Briefe, bezw. die Postanweisungen oder Begleitbriefe mit dem Vermerke: „Soldatenbrief, eigene Angelegenheit des Empfängers“ versehen sein.

Alle Sendungen von Soldaten etc., sowie diejenigen an Soldaten gerichteten Sendungen, welche nicht zu einer der unter a. bis c. vorstehend aufgeführten Kategorie gehören, unterliegen der vollen Portozahlung. Auch kommen die Portovergünstigungen zu a. b. und c. nicht in Anwendung, wenn die Sendungen an beurlaubte Militärs oder an einjährige Freiwillige gerichtet sind.

Zur weiteren Erleichterung des Verkehrs mit den im Elsaß und in Lothringen stehenden nicht mobilen Truppen wird nachgegeben, daß, so lange ein Beförderungsdienst für Feldpost-Privatpäckereien an die in Frankreich zurückbleibenden, zur Occupations-Armee gehörigen Deutschen Truppen besteht, mit diesen Transporten auch Privatpäckereien aus Norddeutschland für die ersterwähnten immobilen Truppen unter den für die Feldpost-Privatpäckereien vorgeschriebenen Bedingungen befördert werden.

Da die demobil gemachten Truppen des 15. Armee-Corps im Elsaß und in Lothringen feste Friedensgarnisonen bezogen haben, die betreffenden Postsendungen daher nicht mehr auf die Postsammelstellen, sondern behufs größerer Beschleunigung direct nach jenen Garnisonsorten zu leiten sind, so ist es erforderlich, daß von jetzt ab auf den Adressen aller, an immobile Truppen im Elsaß und in Lothringen gerichteten Postsendungen der Bestimmungsort genau bezeichnet werden.

General-Postamt.

Im Anschluß hieran werden die Postanstalten veranlaßt, alle, für immobile Truppen im Elsaß und in Lothringen bestimmten Sendungen, mit alleinigem Ausschluß der Feldpost-Privatpäckereien, nicht mehr auf die Postsammelstellen, sondern in gewöhnlicher Weise direct auf die Postanstalt des Bestimmungsortes zu leiten. Zu diesem Zweck ist thunlichts darauf zu achten, daß auf den betreffenden Sendungen der Bestimmungsort vom Absender deutlich angegeben werde. Wenn jedoch in einzelnen Fällen der Absender außer Stande sein sollte, den Garnisonsort des Adressaten zu bezeichnen, oder, wenn die Sendungen der gedachten Art ohne Angabe des Bestimmungsortes im Briefkasten vorgefunden werden, so darf bis auf Weiteres die Annahme bezw. Beförderung solcher Sendungen nicht beanstandet werden, vielmehr sind dieselben alsdann der nächst erreichbaren Sammelstelle zur Weiterspediton zuzuführen.

Privatpäckereien der Truppen im Elsaß und in Lothringen sind bei der Annahme und Absendung ebenso wie alle übrigen Feldpost-Privatpäckereien zu behandeln.

Aus den vorstehenden Angaben lässt sich also ablesen, dass der Absender dieses Briefes in allen Punkten korrekt gehandelt hat: Die Sendung konnte nicht mehr als „Feldpostbrief“ befördert werden, aber die Portofreiheit mit dem entsprechenden Vermerk konnte nach wie vor in Anspruch genommen werden. Ausserdem wurde ordnungsgemäss der Bestimmungsort in der Anschrift angegeben, der bei einer Feldpostsendung nicht hätte erscheinen dürfen. Das vorgedruckte Formular eines „Feldpostbriefes“ konnte unbeanstandet noch verwendet werden. Diese Umschläge konnten auch noch bei den Ortspostanstalten gekauft werden. Sie wurden erst im Mai 1872 eingezogen, wie wir in der Feldpostordre Nr. 197 nachlesen können:

Feldpost-Ordre No. 197.

Berlin, den 2. Mai 1872

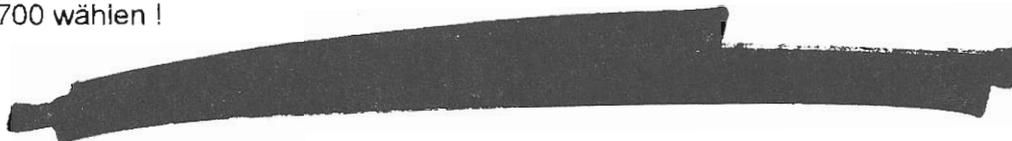
1. Einziehung der bei den Postanstalten noch befindlichen Feldpost-Couverts und Feldpost-Correspondenzkarten.

Die im Jahre 1870 hergestellten Feldpost-Couverts und Feldpost-Correspondenzkarten, welche zu brieflichen Mittheilungen an die mobilen Truppen bestimmt waren, sind gegenwärtig nicht mehr verwendbar, weil sie weder einen Vordruck für den Bestimmungsort tragen, noch einen zur Niederschreibung desselben geeigneten Raum gewähren, die Angabe des Bestimmungsortes aber bei den an die Truppen der Occupations-Armee in Frankreich gerichteten Sendungen jetzt erforderlich ist (vergleiche Feldpost-Ordre Nr. 188). Mit Rücksicht hierauf sollen die Feldpost-Couverts und Feldpost-Correspondenzkarten der gedachten Art nunmehr eingezogen werden.

Die Orts-Postanstalten werden daher veranlaßt, die bei ihnen noch vorrätigen Feldpost-Couverts und Feldpost-Correspondenzkarten an die vorgesetzten Kaiserlichen Ober-Postdirectionen einzusenden.

Übrigens:

Der interessante Beleg, der diesem Beitrag zugrunde liegt, wurde vom Verfasser in einer Rundsendung des DASV gefunden. Noch Fragen ? Dann bitte 05571 / 4700 wählen !



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



Mitteilung Nr. 297 zum DASV-Expertengremium aus RB Nr. 452, S. 300/301
von Friedrich Pietz, Nürnberg

Bei den Ausführungen zu dem besprochenen Brief komme ich zu etwas anderen Ergebnissen wie Herr Büll.

Der Brief aus Stolp lief über den Kurfürstlich brandenburgischen Postkurs Stolp – Berlin bis Duderstadt und vom dortigen kombinierten Grenzpostamt über Kaiserliche Reichsposten zum Kaiserlichen Reichsoberpostamt Frankfurt. Lt. Königlich Preußischer Posttaxe waren Briefe über Frankfurt hinaus Richtung Heidelberg, Straßburg „Franco Frankfurt“ mit 6 Groschen zu bezahlen. Diese sind meines Erachtens rückseitig unterhalb des Namens G. Puttkammer vermerkt. Ein Gesamtfranko bis Speyer war lt. Posttaxe nicht möglich. In Frankfurt erfolgte gemäss dortiger „Brief-Tax-Ordnung“ Taxierung bis Speyer mit 2 ½ Batzen (nicht Kreuzer), welche auf der Briefvorderseite vermerkt wurden für den Doppelbrief. Diesen Betrag musste der Empfänger, Speyerischer Cammergerichts Advocat Friderico Plönnieg, entrichten. Lt. Brief-Tax-Ordnung waren Briefe u.a. nach Worms, Mannheim, Rheinhausen und auch Speyer „franco nach Belieben“ möglich. So kostete der Brief nach Worms und Mannheim einfach 1 ½, doppelt 2, Unze 2 ½ Batzen; nach Speyer und Rheinhausen 2 – 2 ½ und 3 Batzen. Alle mir vorliegenden „Brief-Tax-Ordnungen“ von Frankfurt/Main des 17./18. Jahrhunderts sind in Batzen-Währung.

Die Anmerkung vom Fragesteller Herrn Schwuchow auf S. 300 „Beide Städte waren damals Reichsstädte“ ist für mich unverständlich. Reichsstädte hatten mit Brieftaxen nichts zu tun. Taxierungen richteten sich nach Brief- bzw. Fahrposttaxen, welche die Kaiserlichen Reichsposten bzw. Landesposten vertraglich aushandelten und nach Genehmigung in Taxordnungen veröffentlicht wurden.

Antwort auf Anfrage 295 – 452 – 2001 von Karl Huber, Lindenberg

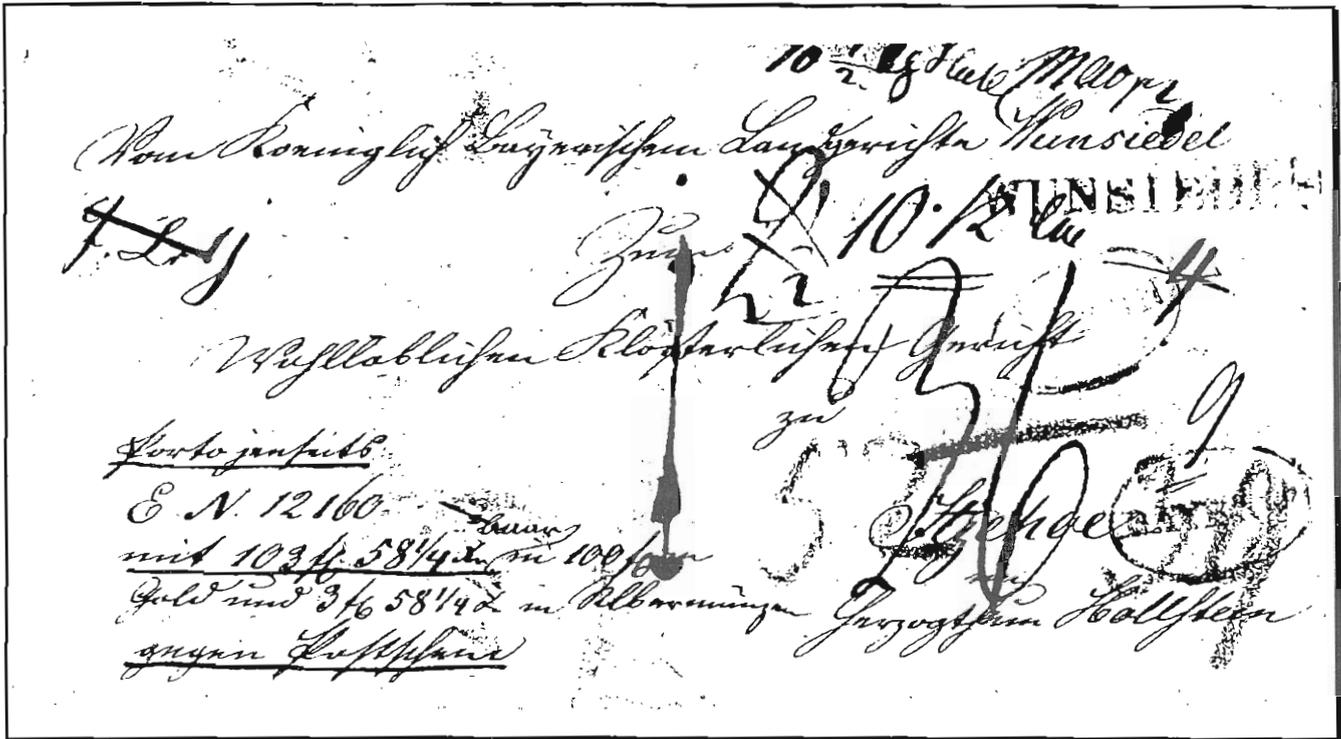
Der Brief lief nicht nach Glams, sondern nach Glarus im gleichnamigen Kanton. Der zweite Gebührenbruch beinhaltet die Schweizer Portotaxen. Bis zum Austritt aus Baden lasteten insgesamt 23 Kr. auf diesem Portobrief. Ich gehe davon aus, dass es zu dieser Zeit zwischen Heidelberg und Zürich einen direkten Briefpaketschluss gab, worüber ich jedoch keine Unterlagen habe. Zürich setzte 5 Kr. von der badischen Grenze bis Zürich an. Zwischen Zürich und Glarus lief ab 1840 ein täglicher Postwagenkurs. Die Kantonalpostverwaltung von Glarus musste für diese Beförderung 4 Kr. entrichten und taxierte ihre Kantonalbriefe mit 2 Kr.. Insgesamt lastete somit ein Gesamtporto von 34 Kr. auf diesem Brief.

Anfrage 298 – 453 – 2002 von Karl Huber, Lindenberg

In meiner Sammlung befindet sich der abgebildete Wertbrief vom 5.6.1839, abgesandt vom Königl. Bayerischen Landgericht Wunsiedel an das Klösterliche Gericht Itzehoe. Links unten befinden sich die Vermerke „porto jenseits“ sowie „mit 100 fl. Gold und 3 fl. 58 ¼ Kr in Silbermünzen“.

Der Vermerk „porto jenseits“ dürfte wohl bedeuten, dass der Brief innerhalb Bayerns portofrei befördert wurde. Für die Strecke Hof – Hamburg wurden 39 Sgr. (in roter Tinte) angesetzt. Dies entspräche dem preußischen Goldtarif von 50 – 100 Thaler und einer Entfernung von 60 Meilen.

Da Itzehoe zu jener Zeit dem dänischen König unterstand, wurde in Hamburg der Brief vom preußischen Postamt dem Königl. Dänischen Ober-Postamt übergeben (rückseitig entsprechende Stempel).

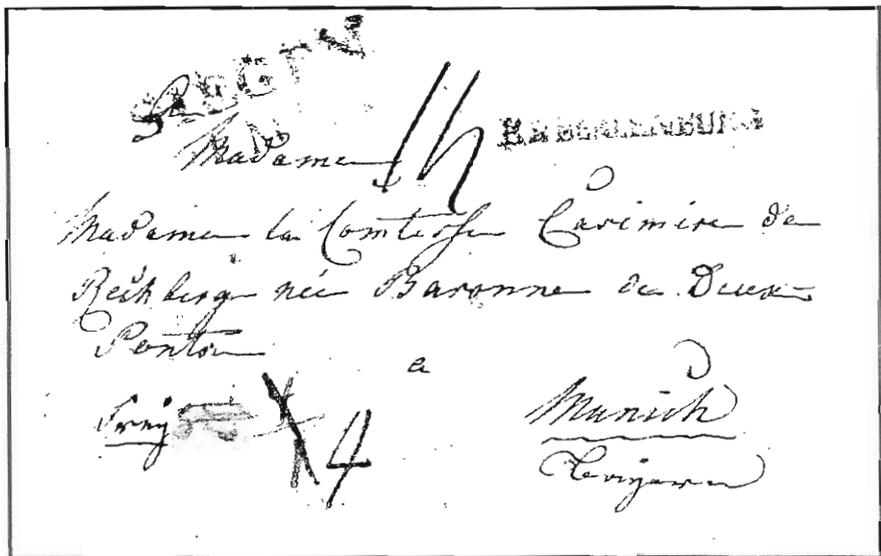


Leider sind mir die in Röteln angeschriebenen Taxzahlen „39“ und „52“ unklar. Vermutlich handelt es sich um die Umrechnung in die dänischen Währung zuzüglich der dänischen Portotaxe.

Eventuell wurde jedoch auch in Halle (rückseitiger Stempel) die „36“ in „39“ ausgebessert? Vielleicht können die Experten oder Leser der DASV-Rundbriefe weiterhelfen.

Anfrage 299 – 453 – 2002 von Dr. Joachim Helbig, Aschheim

Dr. Helbig legt die Kopie eines Briefes vor und schreibt dazu:
 „Brief von Berleburg, 20 März 1819 nach München



Soviel glaube ich zu wissen:

Berleburg war zu diesem Zeitpunkt ein Postwärteramt im ehemaligen Wittgensteinschen Territorium, am 1.8.1816 zu Preussen gekommen. Deshalb ist auch der Stempel des zuständigen Immediatpostamtes von Siegen abgeschlagen.

Was ich nicht verstehe, sind die Taxen. Angeblich musste das Postwärteramt seine Post bis zum Immediatpostamt vorausfrankieren. Der Vermerk „frei“ deutet wohl darauf hin, dass der Brief vollständig frankiert ist, auch wenn Bayern dies nicht anerkannt und mit 14 kr. ab der Grenze (Aschaffenburg) Porto verlangt hat.

1. Frage also: Ist der Brief bis Aschaffenburg frankiert, wie sind die Taxen dann zu verstehen?
2. Ist der Brief vollständig frankiert, wie sieht dann die Rechnung aus?

Die Rückseite ist übrigens völlig leer.“

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

Arge Brustschilde und Nachverwendete Altdeutschland-Stempel e.V.

Peter Beutin, Am Dorfteich 11, 18059 Rostock

Rundbrief 131 / Januar 2002

Tarife im grenznahen Bereich / Postverbindungen Deutschland Japan 1872-1875 / Nachverwendete Altdeutschlandstempel Nachtrag 15 zum Feuser-Handbuch

Arge Norddeutscher Postbezirk e.V.

Heinrich Lahrmann, Ratiborweg 26, 22043 Hamburg

Rundbrief 58 (III / 2001)

Wertgleiche 2-Gr.-Marken durchstochen und gezähnt auf Briefen / Halbierte Marken / Ganzsachen mit Firmen-Prägeeindruck / Änderten sich auch die Fahrpostgebühren zum 1. Jan. 1868? / Eine 1-Gr.-Frankatur in den Landzustellbezirk von Schlossvippach / Schweres Streifband mit Dienstmarken / Paketbegleitbriefe mit Dienstmarken, Dienstmarken-Einschreibebriefe (Tabellen) / Die neun bayrischen Postorte die zu Preußen kamen / Königshütte-Stadt / Wann entfiel der Stempel-Zweitabschlag? / Der große Vorphila-Stempel GREVESMÜHLEN / Bahnhof Gera - ein Bahnpost-Briefannahmestempel / Ausschluß von Bahnhof-Stempeln aus dem Kreis der möglichen Bahnpost-Stempel / Kriegsgefangenenlager-Franchisestempel / Die französischen Eisenbahnen im deutschen Kriegsbetrieb 1870/71 / Frankierte Briefe an französische Kriegsgefangene / Grünes Kreuz und Rotes Kreuz / Forwarded-Briefe mit Okkupationsmarken / Nach den USA via Stettin (mit dem Baltischen Lloyd) / Post austausch mit den Niederlanden / Mischfrankatur Rußland/NDP / Nach Chile - verschiedene Leitwege/verschiedene Porti / C.130b Die Abholungserklärung / Österreichische Aufgabs-Recepisse / Insinuationsdokumente: Vorausfrankatur für die Rücksendung / Auffälligkeiten bei Paketaufgabebzetteln (die Frachtkartennummer) / Falschstempel und Verfälschungen / Umschläge mit Abbildungen / Briefe von Hoffmann von Fallersleben

Arge Deutsche Ostgebiete e. V.

Hans-Georg Klemm, Sudetenstr. 11, 91080 Uttenreuth

Rundbrief 172 / Dezember 2001

Fragen, Antworten, Meldungen in 28 Kurzbeiträgen / Post=Course um 1818 in Preußen / Abstimmungsgebiet Marienwerder - Plattenfehler (VI) / Die Füchse sagen „Gute Nacht“ - Der Truppenübungsplatz Arys und seine Post / "(9a)"-Stempel von Oberschlesien / Ergänzung 2001 zum Gesamt-Inhaltsverzeichnis

Preussen-Studien / Bundesarbeitsgemeinschaft Preussen e.V.

Friedhelm Stautz, Wachtbergstr.4, 53340 Meckenheim

Rundbrief 88 / Dezember 2001

Von einem preussischen Postbediensteten, der sehr korrekt war und sich trotzdem irrte / Autograf „Feldmarschall Graf Wrangel“ auf Privatbrief / Weiterer Packkammer-Stempel von Aachen / Spätverwendungen von preussischen Freimarken / Bisher nicht erfasste preussische Aufgabestempel und Land-Briefkasten-Stempel / Rückzahlung von Bestellgeld? / Angeblicher Doppeldruck des Wertstempels bei einer preussischen Ganzsache / Nachtrag zu nachverwendete preussische Postaufgabestempel / Neues zum Plattenfehler „Heller Strich über Krone“ Michel-Nr.14 / Zum Artikel „Zahlenstempel der Packkammer von Danzig“ / Dekorative Philatelie - Ein besonderes Randgebiet unserer Sammelleidenschaft / Die Situation der Postbeamten unter Taxiz

Forschungsgemeinschaft Sachsen e. V.

Stefan Kolditz, Straße der Einheit 53, 09423 Gelenau

Rundbrief 61 / Dezember 2001

Stadtbriefsammmlungen / Besonderheiten der Wappenausgabe, Mi.Nr. 14-19 / Gestellung von Pferden und Wagen / Berichtigung zum Sachsenbrevier / Der besondere Brief / Sachsenstempel auf den Dienstmarken des NDP / Besondere Stempel auf den ersten sächs. Marken / Fortsetzung zur Spezialsammlung „Stempelrechnungen“ von Fam. Springer / Jean de Sperati, der König der Fälscher (Teil 1) / Aktuelles Mitgliederverzeichnis

Bremen-Philatelie - das Magazin für bremische Postgeschichte (Arge Bremen)

Reinhard Uhde, Carl-Friedrich-Gauß-Str. 12, 28357 Bremen

Ausgabe 11/Dezember 2001

Post in die Niederlande war am Bahnhof billiger / Die „St.P.“-Stempel auf Bremer Vorphilatelia-Belegen / Die Bremer Sonder- und Werbestempel 1962 – 1973 / Kriegsschiffbau und Reichsmarine in Bremen 1933 – 1945 / Protokoll über die 2. Ordentliche Mitgliederversammlung

Arge Schiffspost e.V.

Friedrich Steinmeyer, Große Fuhren 35, 27308 Kirchlinteln

Rundschreiben Nr. 107 / Dezember 2001

Die Postfach-Nummern der Volksmarine der DDR 1960 – 1964 / Die Briefstempel der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg / Puddefjord – Oste: Im Dienst von drei Marinen / R-Briefe vom Segelschulschiff GORCH FOCK / Katalog der Schiffspoststempel an Bord von Dampfern der Italienischen Handelsmarine / Deutsch-Neuguinea: Erreichte die Post an Bord des RPD „Princess Alice“ noch ihr Ziel? / Schiffspost von den Frachtschiffen der Ernst Russ-Linie, Hamburg / Fjordfahrten des Vergnügungsdampfers „OCEANA“ der Hamburg-Amerika-Linie aus Genua? / Aktuelle Meldungen und Notizen / Literaturhinweise

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

Wilhelm Steinhagen, Holtkoppel 3, 24354 Kosel

Rundbrief 234 / Dezember 2001

Ein Paket von Schönberg nach ...Schönberg / Ungültige Frankierungen mit Schleswig - Holstein Nr. 3-25 in den Herzogtümern und dem Bergedorfer Postbezirk 1864 -1867 / Der interessante Brief, Süderbrarup nach Gelting / „Blau“ ist nicht immer blau / Die Stempel " via Kiel " / Die Stempel des Lübeck-Hamburgischen Postamtes Bergedorf / Der zeitweilige Dienstsitz des Hamburger Stadtpostamtes nach dem Hamburger Brand von 1842 / Ein früher Einschreibbrief aus Hamburg / Zu den Bereichen Paketdienst/CIS-Absender-Stempel/Kontrolle der Ein- und Ausfuhr / Unser Briefkasten: Briefsammelungsstelle Tomashuse ? - Hamburger Fußpoststempel - Aptierter 3-Ring 170 / Ueber den Zwecks und die Einrichtung der Postagenturen / Die PAg und PHSt im Bereich der Hansestadt Lübeck bis 1976, Teil III / Mitgliederverzeichnis - Stand: 30.9.2001

Fachpresse - Fachzeitschriften

Bearbeitung: Frank Kiljan, Weinböhl

Post- und Telekommunikationsgeschichte

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

Heft 2 / 2001

Themen u.a.: Die Diskussion um die Errichtung der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post / Entwicklung der Marktforschung ab 1976 bei der Deutschen Bundespost, dargestellt an wichtigen Vorhaben / Der Maler von Berlin und Postmaler Otto Antoine (1865-1951) / Staatlich gesteuertes Hobby - Philatelie in der ehemaligen DDR / Das Rheinlandkabel, ein Wegbereiter der Fernkabeltechnik / Inhaltsverzeichnis 2000

Postgeschichte / Internationale Fachzeitschrift für Brief und Stempelsammler

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

Nummer 88 / Dezember 2001

Das Ordrebuch des Oberpostamtes Innsbruck 1807-1814

Postal History Journal

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

Number 121 / February 2002

La Balisa / The Advance Free Mail Fraud / New York Post Roads: The Topology of a Postal History / The Pacific Steam Navigation Co. as Mail Operator (Part Two) /

The Collectors Club Philatelist

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

Volume 80 Number 4 / July-August 2001

The Red Triangle / A Personal Odyssey - The 45c French Colonial Allegorical Group Type on Cover / Cover Story: 1840 Pre-philatelic letter from Ottoman Bosnia via the Austrian Empire to Serbia / At the Clubhouse (Tunisian First and Second Issues) / The Plating of the Serbia 1868 1 Para Newspaper Stamp

Volume 80 Number 5 / September- October 2001

The 90 c 1869 Issue - A Defect in the Transfer Roll / After the World Trade Center Attack: Switzerland's GABRIA IV / Seventy-year Collection of Argentinian Philatelic Publication Given to British Library / How to Develop a Philatelic Database / At the Clubhouse (Haitian Postal History, 1763-1881) / The Four Freedoms / Must Postal History Be POSTAL?

Bollettino Prefilatelico e Storico Postale

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

Nummer 117

500 anni della posta in Slovenia / Cento anni fa: Dall'intervento militare in Cina agli uffici postali italiani di Pechino e Tien-Tsin (1900-1922) - parte prima: la Posta Militare / Storia Postale Pontificia: norme, collegamenti e tariffe per l'interno dal 1816 al 1852 - parte seconda / Le Collettorie della Venezia Giulia (1895-1920) / Documenti di storia postale siciliana: L'officina di posta di Fiumefreddo / Biblioteca Storico Postale

Der

Rundsendedienst

des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. bietet interessantes und preiswertes
Material aller Sammelgebiete

Informationen durch

Ute-Maria Brunnert,

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



Wigand Bruns

Altdeutschland Fahrpostbriefe

1824 – 1874 - herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Umfang: DIN A4, Umschlag vierfarbig, Inhalt 214 Seiten, davon 50 Seiten im Digital-Vierfarbdruck oder Farbzeichnung, 186 Briefbeispiele, überwiegend in natürlicher Grösse, mit Erläuterungen

Aus dem Inhalt:

- I. **Grundlagen**, mit Entstehung und Entwicklung der Fahrpost, Gebühren und Tarife in Preussen, Wertsendungen, Postvorschuss, Barzahlungsbriefe u.a.
- II. **Packkammerstempel**, mit Aufgabe-, Ausgabe- und Nebentempeln in Preussen, Fahrpoststempel anderer Postverwaltungen, 100 Stempelabbildungen M = 1 : 1
- III. **Paketbegleitbriefe in Preussen**, mit Paketaufgabezetteln, NDP-„Ablösern“, Wertpaketbegleitbriefen, Leitzetteln, Wiedergabe von Amtsblättern zur Einführung
- IV. **Paketbegleitbriefe der anderen Postverwaltungen Altdeutschlands**, Einführung und Änderung der Paketaufgabezettel, Typenlisten und Briefabbildungen zu allen Postverwaltungen, Feldpost-Paketsendungen 1848 – 1874
- V. **Anmerkungen und Beispiele zur grenzüberschreitenden Fahrpost**, Deutsch-Österreichischer Postverein, Fahrpostbeziehungen mit den europäischen Staaten, Franco-Zettel.

Hauptinhalt ist die erstmalige Katalogisierung der Paketaufgabezettel Altdeutschlands, dazu alle Typenlisten in Farbe, mit Bewertungsrichtlinien im Vorwort. Registriert und ausgewertet wurden nahezu 6.000 Belege in Originalen und Kopien. Siehe auch Seite 62

Eine Rezension wird in DASV-RB Nr. 454 / Juni 2002 erscheinen

DASV im Internet ? Wo??

Na hier! Unter www.dasv-postgeschichte.de



Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag!

Klaus Buermann, Bayreuth
Ernst M. Cohn, Dothan-USA
Hans M. Drescher, Offenburg
Dr. Helmut Eichhorn, Kirchheim-Teck
Hermann Fischer, Schweinfurt
Herbert Getzlaff, Sottrum
Ralf-Peter Hagedorn, Waldbrunn
Alois Hauner, Landshut
Horst Jehke, Bielefeld
Gottfried Kaufmann, Siegburg
Fred Muche, Frankfurt
Anton Pfaffenzeller, Ampfing
Hans F. Reisch, Kufstein-A
Friedrich Spalink, Langenhagen
Klaus Stoelger, Wiesbaden
Heinz Treumann, Herne

zum 94. Geburtstag am 07.03.2002
zum 82. Geburtstag am 31.03.2002
zum 70. Geburtstag am 31.03.2002
zum 70. Geburtstag am 07.02.2002
zum 82. Geburtstag am 05.02.2002
zum 97. Geburtstag am 09.03.2002
zum 70. Geburtstag am 08.03.2002
zum 94. Geburtstag am 07.03.2002
zum 90. Geburtstag am 31.01.2002
zum 81. Geburtstag am 01.03.2002
zum 70. Geburtstag am 29.02.2002
zum 82. Geburtstag am 04.02.2002
zum 95. Geburtstag am 22.03.2002
zum 83. Geburtstag am 11.03.2002
zum 81. Geburtstag am 19.01.2002
zum 81. Geburtstag am 24.01.2002



Berliner Philatelisten-Klub 1827/2002
von 1888 e.V.
c/o Hans-Joachim Holz
Kirschallee 128 C
14469 Potsdam

Läge, Dr. Damian 1828/2002 - Wissensch. Mitarbeiter - 29.09.1961
Buchzelgstr. 21 S.:
CH – 8053 Zürich
Tel. 0041 - 1 - 422 16 43

Franz, Erich 1829 / 2002 - Ev. Pastor/Journalist - 17.09.1946
Brandriede 12 S.: Bund, Posthornfrankaturen, Stempel Berliner Vororte,
30419 Hannover Briefe Berlin, DAP, Deutsche Kolonien
Tel. 0511 / 78 509 48 FG Berlin, FG Deutsche Bundespost
Fax 0511 / 78 10 17
e-mail: efgfranz @ aol.com

Hoffmann, Karl F. W. 1830/2002 - Dipl.-Ing. - 29.06.1939
Katzenfurter Str. 4 S.: Zug- und Tragpferde, Die AEG und ihre Töchter, Ver- und
35630 Ehringshausen Entsorgungsunternehmen, 500 Jahre Deutsche Schreibschrift
Tel. 06441 / 71 000 FIP-Gruppe Elektrizität, FG Post- und Absenderfreistempel, Poststempelgilde
Fax 06441 / 92 18 26

Skarupke, Erich 1831/2002 - Lehrer/Studienrat - 16.10.10.1942
Am Lemmchen 8 S.: Baden, Bayern, Thurn & Taxis, Alt-Österreich
55120 Mainz Arge Neues Handbuch
Tel. 06131 / 68 44 01

Verstorben:

Rudolf Burgfeld, Leipzig

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

DASV im Internet

www.dasv-postgeschichte.de

Guter Rat kostet nichts - bei uns jedenfalls !



Einladung zur Mitgliederversammlung 2002

Hiermit lädt der Vorstand des Deutschen Altbrieftsammler-Vereins e.V. alle Mitglieder fristgerecht und herzlich zur Mitgliederversammlung ein.

Ort: Klosterhospiz der Abtei Neresheim, 73450 Neresheim, Telefon 07326 / 85 201,
Fax 07326 /85202

Zeit: Sonnabend, 27. April 2002, 10 Uhr

Tagesordnung

1. Begrüßung und Eröffnung
Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2001
2. Berichte des Vorstandes
 - a) des Präsidenten
 - b) des Vizepräsidenten
 - c) des Sekretärs
 - d) des Schriftleiters
 - e) des Bibliothekars
 - f) der Rundsendeleiterin
 - g) des Schatzmeisters
3. Berichte der Kassenprüfer
 - a) Schatzmeister
 - b) Rundsendedienst
4. Entlastungen
 - a) des Schatzmeisters
 - b) der Rundsendeleiterin
 - c) des übrigen Vorstandes
5. Beschlussfassung über die Beiträge und die Aufnahmegebühr für 2003
6. Ehrungen
7. Festlegung von Tagungsorten
 - a) Herbsttreffen 2002
 - b) Frühjahr 2003
 - c) Herbst 2003
8. Anträge
9. Verschiedenes

Schriftliche Anträge zur Tagesordnung richten Sie bitte bis zum 12. April 2002 an den Präsidenten Heinz Ohler, Albrecht-Dürer-Str. 64. 89520 Heidenheim



DASV-Frühjahrstreffen 2002

Gesamtprogramm

Freitag,
26. April 2002

19.30 Uhr
Begrüßungsabend im „Klosterkeller“
Vortrag von Oberarchivrat i. R. Erwin Probst zum Thema
„Neresheim - Thurn und Taxis - Württemberg“ (45 Minuten)

Sonnabend,
27. April 2002

9.00 Uhr - Damenprogramm
Busausflug ab Klosterparkplatz nach Aalen über die Limesthermen,
das Limesmuseum zur Altstadt.
Rückfahrt von der Altstadt um 11.15 Uhr über das Limesmuseum und
die Limesthermen nach Neresheim.
Rückankunft am Klosterparkplatz 12.15 Uhr

10.00 Uhr
Mitgliederversammlung des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V.
im Hiebersaal

12.30 Uhr
Gemeinsames Mittagessen im Kloster-Restaurant

14.00 Uhr - Damenprogramm
Busausflug ab Klosterparkplatz nach Wallerstein
15 bis 16 Uhr Schlossführung, danach Rückfahrt zum Kloster Neres-
heim, Ankunft gegen 17 Uhr.

14.30 Uhr
Postgeschichtlicher Vortrag von Frau Renate Springer im Hiebersaal
(45 Minuten)

15.30 Uhr
Kaffeetafel mit süßen Teilchen (Gebäck)

16.30 Uhr
Einstündiges postgeschichtliches Kolloquium - Vorstellung und
Besprechung postgeschichtlicher Belege durch DASV-Mitglieder im
Hiebersaal

19.00 Uhr
Festabend im Restaurant des Klosters
Ab 22.00 Uhr Selbstbedienung im Klosterkeller (open end)

Sonntag,
28. April

10.00 Uhr
Hochamt in der Klosterkirche, anschließend Führung durch die Kirche
und den Festsaal. Ende gegen 12.30 Uhr. Wer im Kloster das
Mittagessen einnehmen möchte, trägt sich bitte am Sonnabend in die
vorbereitete Liste ein.

Siehe auch Seite 62

Heinz Frost, Horst Liskien, Horst Müller

Die Stempel der deutschen Privatpostanstalten 1873 – 1945, Teil 2: Hagen bis Zwickau

Seit langer Zeit besteht das Bedürfnis, die Stempel der deutschen Privatpostanstalten zusammenfassend darzustellen. Eine erste derartige Arbeit ist in Band 1 des Handbuches von Carl Schmidt enthalten. Hier sind die Stempel allerdings nur beschrieben und nicht abgebildet. Außerdem wurden sie bestimmten Markenausgaben zugeordnet, was nicht immer richtig ist.

Im Jahre 1992 ergriff Heinz Frost die Initiative, ein „Stempel-Handbuch der deutschen Privatpost“ zu erstellen und der Anfang wurde in der Zeitschrift Privatpost Nr. 41 - März 1993 - mit Stuttgart gemacht. Dabei verwertete er seine Sammlung, dann die Sammlung des Berliner Postmuseums (ehem. Schlaikjer) und die im Besitz der Arge befindlichen Kopien der ehem. Glasewald-Sammlung aus. Hinzu kamen bekannte Sammlungen zahlreicher weiterer Sammler. Die redaktionelle Überarbeitung mit Einarbeitung weiterer Stempelabbildungen erfolgte durch Horst Müller. Horst Liskien bemühte sich darum, die zum Teil mäßige Qualität der Stempelabbildungen mit Computerhilfe zu verbessern und hat dafür zahlreiche Vorlagen von vielen Sammlern gesammelt und dabei weitere Stempel gefunden. Im Laufe der Jahre sind dann nach und nach alle Orte bearbeitet worden. Natürlich waren an der Arbeit weit mehr Mitglieder der Arge Privatpost-Merkur beteiligt als die drei Autoren. Diese sind im Buch namentlich aufgeführt.

Der erste Band mit den Orten Aachen bis Güstrow konnte im April 2001 mit einem Umfang von 88 Seiten und gut 400 Abbildungen vorgelegt werden. Jetzt wird die Arbeit mit dem zweiten Band, der einen größeren Umfang aufweist, abgeschlossen. Auch hier erfolgen alle Stempelabbildungen in Originalgröße.

Siehe auch Seite 62

Hermann G. Neubauer

Carl Schmidt 1866 – 1945 / eine Biografie

Carl Schmidt, geboren am 21.12.1866 in St. Petersburg, war wohl der bedeutendste Kenner der russischen Semstwo-Ausgaben und der deutschen Privatpost-Ausgaben. Dies ist der Grund, weshalb diese Biografie in der Privatpost-Schriftenreihe veröffentlicht wurde.

Im russischen Zarenreich hatte es Carl Schmidt als Architekt zu großem Ansehen und Wohlstand gebracht. Nach der Oktoberrevolution 1917 siedelte Schmidt mit seiner Familie nach Deutschland über. Seine großen Sammlungen waren von den Bolschewiki konfisziert und mußten zurückbleiben. Nur einige der größten Seltenheiten konnte er in den Strümpfen der Kinder verborgen heraus schmuggeln.

Seine für die Deutsche Privatpost wichtigste Veröffentlichung ist das zweibändige Handbuch der Deutschen Privatpost-Wertzeichen. Der erste Band erschien im Jahre 1939 und behandelte die Marken und deren Entwertungen, Probedrucke, Neudrucke, Fälschungen, sowie die entsprechenden Tarife. Der zweite Band - Ganzsachen und Formulare - erschien 1943 mitten im zweiten Weltkrieg, als zivile Druckerzeugnisse eigentlich gar nicht mehr hergestellt werden durften. Diese Arbeiten sind für die Deutsche Privatpost immer noch maßgebend.

Seine große Sammlung russischer Landschaftsmarken (Semstwo) stiftete Schmidt 1933 dem Reichspostmuseum. Als Dank dafür wurde eine Büste angefertigt und im Lichthof des Museums aufgestellt. Diese Büste ist noch vorhanden. Anlässlich der Privatpost-Ausstellung im Mai 2000 im neueröffneten Museum für Kommunikation wurde auch diese Büste wieder gezeigt.

Siehe auch Seite 62

Die Arbeit spiegelt ein Stück Zeitgeschichte in schwerer Zeit wieder.

Der DASV hat je ein Rezensionsexemplar erhalten. Herzlichen Dank!

DASV im Internet:

www.dasv-postgeschichte.de

Besuchen Sie uns!

Ein Blick über die Grenze:

I.P.H.F.-Meeting in Greensboro/USA vom 8. – 10. November 2001

Oft taucht die Frage auf: Was ist die I.P.H.F? Es bedeutet International Postal History Fellowship und dabei handelt es sich um einen Zusammenschluss von 10 guten Freunden, die alle Postgeschichte auf höchstem Niveau betreiben. Der Kreis hat sich 1978 nach einem Rundschreiben mit Einladung zu einer ersten Versammlung von James Van der Linden an 7 kompetente Postgeschichtler gebildet. Es gibt weder Präsidenten noch Kassierer, aber zwei Regeln:

- Der Kreis soll 10 Mitglieder nicht überschreiten
- Jährlich wird ein Treffen organisiert, wozu noch Gäste eingeladen werden. Jeder hält einen Vortrag und teilt darüber ein hand-out aus, Aus diesem Wissen dürfen alle schöpfen.

Von den jetzigen 10 Mitgliedern J. Bohn/USA, W. Bruns/Deutschland, Leo De Clercq/Belgien, Fred Goatcher/Großbritannien, Hermann Hader/Österreich, Cornelis Muys/Niederlande, Hansuli Sieber/Schweiz, James Van der Linden/Belgien, Paolo Vollmeier/Schweiz und R. Winter/USA sind alle europäischen Mitglieder auch Mitglieder im Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.. „Dauergäste“ sind zur Zeit Manfred Jacques/Deutschland, Bert Goofers/Niederlande, Klaus Schöpfer/Österreich und Michael Amplatz/Belgien, ebenfalls alle DASV-Mitglieder.

Das letzte Treffen hatte Transatlantik-Spezialist R. Winter in vorbildlicher Weise in seinem Heimatort organisiert und dazu die Creme der amerikanischen Postgeschichte als Gäste eingeladen, so dass es für uns Europäer ein Meeting mit vielen, für uns neuen Aspekten der Postgeschichte wurde, höchst interessant und sehr anstrengend - 21 Vorträge an drei Tagen. Gemeinsame Mahlzeiten erlaubten die wünschenswerten, persönlichen Kontakte. Es fehlten unsere Freunde Fred Goatcher, Wigand Bruns und Hansuli Sieber, sowie die Gäste Manfred Jacques und Thomas Mathá.

Liste der Vorträge:

Bohn:	Accountaney Markings Associated with the 1857 Franco-British Postal Convention, Part II: The French (FR) Markings
Amplatz:	Austrian-Italien Postal Union (in German)
De Clercq:	One of the Earliest Postal Routes for International Mail Through Flanders
Van der Linden:	Overview of Postal Accountings on Letters in Europe for Period 1817 – 1845
Winter:	American Ship Rates and Markings
Wierenga:	United States Incoming Steamship Mail: The Panama and Nicaragua Routes
Muys:	Postal Relations between GB and Hamburg 1750 – 1853
Schöpfer:	Austrian Lloyd Lines from Triest to the Italien Peninsula
De Clercq:	Bring more Attraction to Postal History Exhibit
Vollmeier:	Rates and Routes for Republic of Venice, from and to Foreign Countries
Adema:	The World's Earliest Postage Dues and a Forger's Tale
Kouri:	Cuban Entry and Transit Markings before UPU
Walske:	Incoming Blockade Run Mail via Charleston and Wilmington During the American Civil War
Hader:	Update on Austria – USA and Vice-Versa Including the Levant (in German)
Geraci:	US Offices in Japan 1868 - 1875
Goofers:	Mail Between the Netherlands and France and Beyond 1813 / 1815 to 1852
Skinner:	New Orleans and the Civil War
Frajola:	Private Mail Service in Western America
Tilles:	To Prevent Postal Reuse
Cohn:	Applied Postal History (Spotting Fakes and Forgeries)
Winter:	Us – Belgium Mail before 1860

Es galt, Schwierigkeiten zu überwinden: Konkurs der SABENA am Tag des Abflugs, Flugzeugabsturz in New York einen Tag vor der Rückreise, Taschendiebe im Brüsseler Bahnhof und der ungünstige Dollarkurs. Das Wetter war herrlich, wenn auch die Herbstfärbung der Wälder leider schon vorüber war. Richard Winter gebührt unser Dank.

Das nächste Treffen ist in St. Niklas/Belgien bei Leo De Clercq, wo übrigens schon viele derartige Treffen stattfanden.

Michael Amplatz

Bilaterale in Bremen

Bilateral geht es vom 28.2. - 2.3.2003 in Bremen zu. In dieser Zeit veranstaltet der Bund Deutscher Philatelisten e.V. in Bremen die Bilaterale Briefmarkenausstellung Deutschland – Frankreich im Rang 1.

Es wird die 2. Bilaterale Ausstellung in Bremen nach 1982 sein, die vom Verein Bremer Briefmarken-Sammler e.V. ausgerichtet wird. Veranstaltungsorte sind die Räumlichkeiten der Bremischen Bürgerschaft und die Untere Rathaushalle, in denen ca. 400 qm Philatelie pur von deutschen und französischen Sammlern geboten werden.

Der BREMEN 2003 wurde der Status einer Rang 1-Ausstellung verliehen. Im Gegensatz zu früheren bilateralen Ausstellungen, die als Einladungsausstellung konzipiert waren, steht die BREMEN 2003 allen qualifizierten Ausstellern offen. Den zugelassenen Ausstellern winkt deshalb die Möglichkeit, sich für internationale Wettbewerbsausstellungen zu qualifizieren.

Ende Februar ist das Bulletin Nr. 1 mit den Ausstellungsbedingungen erschienen, das bei der unten genannten Kontaktadresse abgefordert werden kann.

Vorgesehen sind ein umfangreiches Rahmenprogramm für Aussteller und Gäste sowie Tagungen von BDPH-Arbeitsgemeinschaften.

Der Deutsche Altbriefsammler-Verein e.V. und der Berliner Philatelisten-Klub von 1888 e.V. werden an eine frühere Tradition anknüpfen und einen gemeinsamen postgeschichtlichen Abend innerhalb des Rahmenprogramms veranstalten. Der Präsident des Berliner Klubs, Wolfgang Bauer, wird den Vortrag des Abends mit dem Thema „Die Postbeziehungen zwischen Frankreich und Griechenland 1861 - 1875“ halten.

Der Vorstand des DASV wird seine jährliche Vorstandssitzung im Jahre 2003 ebenfalls im Rahmen dieser Veranstaltung durchführen. Außerdem ist die Einrichtung eines Informationsstandes geplant.

In die organisatorischen Vorarbeiten sind auch einige DASV-Mitglieder eingebunden.

Kontaktadresse:

Hans-Hermann Paetow, Züricher Str. 110,
28325 Bremen,
e-mail: HHPaetow @ AOL.Com

fnö

Korrektur

Im DASV-Rundbrief Nr. 452 vom Dezember 2001 meldete die Schriftleitung auf Seite 318, dass DASV-Mitglied Andreas Grünwald während des 55. Bundestages des Bundes Deutscher Philatelisten e.V. der Hermann-Sieger-Literatur-Preis verliehen worden sei. Fälschlicherweise wurde berichtet, dass diese Auszeichnung mit einem Geldbetrag von DM 7.000,-- ausgestattet sei. Letzteres ist nicht der Fall. Der Schriftleiter hat eine Fehlinformation erhalten und bedauert diese Falschmeldung.

Friedrich Nölke

www.dasv-postgeschichte.de

eine erstklassige Adresse !



Liebe Teilnehmer am DASV-Rundsendedienst!

Zunächst möchte ich Ihnen alles Gute und Schöne für das Jahr 2002 wünschen, sodann aber auch an dieser Stelle allen Sammlerfreunden, die am Rundsendedienst teilnehmen, ein herzliches Dankeschön für die netten Worte, Grüße und Frankaturen auf den Karten und Briefen an meine Adresse aussprechen. Es ist immer eine Freude für mich, wenn Sie etwas für Ihre Sammlungen passendes in unseren Rundsendungen finden können. Die richtigen Belege an daran interessierte Sammler zu senden, ist nicht immer leicht. Haben Sie bitte ein Nachsehen mit meinem Sortiment, wenn es nicht wie von Ihnen gewünscht klappt. Auch ich kann immer nur das versenden, was eingeliefert wurde.

Einige Teilnehmer führen Klage ob der Tatsache, dass sie manchmal zwei oder drei Rundsendungen innerhalb weniger Tage bekommen, und dann sind sie wieder längere Zeit ohne eine Auswahl. Dieser Umstand ist so alt, wie wir den Rundsendedienst versehen, aber leider können wir wenig daran ändern, weil die Behaltdauer bei den Entnehmern von uns nicht einzuplanen ist. Aus diversen Gründen wie Geschäfts- und Urlaubsreisen, Krankheit oder plötzlichem großen Arbeitsanfall und dergleichen mehr kommt es immer wieder zu Verzögerungen im Umlauf. Wenn Teilnehmer zwei oder mehr Sammelgebiete wünschen, kann es gleichfalls passieren, dass mehrere Sendungen in kurzer Folge bei ihm eintreffen. Wir geben uns Mühe, diese Dinge bestens zu steuern, aber wie sagt schon Schiller in der Glocke: „Mit des Geschickes Mächten ist kein ew'ger Bund zu flechten, und das Unglück schreit schnell.“

In der letzten Zeit häufen sich Klagen über Einlieferungen an unbrauchbaren, billigen Belegen. Darum hier unsere Bitte, keine Belege unter 2 Euro (€) einliefern, es sei denn, es sind Briefe oder Karten der Gebiete Feldpost, Infla oder Kolonien. Bei diesen Belegen geht es oft nur um die Stempel und die Zeit ihrer Verwendung, die eben auch auf billigen Belegen vorkommen. Alle anderen Taschen mit billigen Belegen werden wir zurückweisen.

Mit der Umstellung von DM auf Euro (€) ist viel Arbeit im Bereich der Buchführung auf uns zugekommen. Es muss oft lange gerechnet werden, bis wir die erfolgten Überweisungen richtig im Journal verbuchen können und fast alle Beträge haben zwei Stellen hinter dem Komma. Eine Reihe von Entnehmern teilen ihre Entnahme durch

zwei und überweisen das Resultat in Euro (€). Leider stimmt diese Rechnung nicht, da der Umrechnungsfaktor 1.95583 ist. Wenn also z.B. für 150,- DM entnommen wurde, sind 76,69 Euro (€) zu zahlen und nicht 150,- DM durch 2 = 75,- €. Die Differenz beträgt 1,69 € = 3,30 DM. Bei kleineren Entnahmen sind es oft nur einige Cent, Beträge um eine DM, die wir ja schlecht mittels Postkarte oder Telefon einfordern können, da sie uns neben der Arbeit selbst schon 1,- DM Porto kosten.

Wie Sie sicher schon auf den neuen Entnahmekarten gesehen haben, steht dort der Betrag für die Versicherung mit 3,- Euro (€) vermerkt. Dieses ist die erste Erhöhung, seit vor 5 Jahren unsere Rundsendungen privat versichert wurden. Nach Aussage unserer Versicherung ist mit einer Erhöhung der Prämien auf ca. 4,- Euro (€) zu rechnen, was bedeuten würde, dass wir einen noch höheren Euro-Betrag einziehen müssten.

Auf jeden Fall aber ist die Versicherung unserer Rundsendungen durch die Württemberger Versicherung wesentlich billiger als bei der Post. Bei der Post gibt es nur zwei Versicherungsstufen - Wert bis 5.000,- DM = 2.556,46 Euro (€) und bis 50.000,- DM = 25.564,59 Euro (€). Wir könnten nur in der zweiten Stufe versichern, da der Wert unserer Sendungen immer über 2.556,46 Euro (€) liegt. Diese zweite Stufe aber kostet 12,27 Euro (€) = 24,- DM, also mehr als das Vierfache von dem, was wir einfordern.

Bitte nicht mehr die alte 5,- DM-Versicherung in 2,56 Euro (€) umzurechnen, was für uns eine grosse Mehrarbeit beim Buchen im Journal bedeutet. Das gleiche gilt für die Cent-Beträge bei der Umrechnung der Entnahmebeträge von DM in Euro (€). Wir bitten Sie freundlichst, die Gesamtentnahmen auf volle Euro-Beträge, zumindest auf 50 Cent hinter dem Komma, aufzurunden. Wenn die letzten Taschen mit DM-Auszeichnungen durchgelaufen sind, erledigt sich dieses von selber.

Mit freundlichen Grüßen verbleibe ich in der Verbundenheit unseres Rundsendedienstes im Deutschen Altbriefsammler-Verein,

Ihre Rundsendeleiterin
Ute-Maria Brunnert.



Der Deutsche Altbriefsammler-Verein e.V. pflegt die Traditionen des SAVO, des Internationalen Vereins der Sammler von philatelistischen Briefen und Postdokumenten 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 Stadstieg 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 fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung.

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