



**Internationale Vereinigung
für Postgeschichte**

Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.

Rundbrief Nr. 498

Oktober 2013

Philatelie für Genießer !

Das sensationelle Jubiläumsangebot der

355. / 356. Heinrich Köhler-Auktion vom 8. bis 12. Oktober 2013

Deutsche Markenbriefe ins Ausland bis 1875 · Die Sammlung Silvain Wyler (Teil II)
Bayern Quadratausgaben im Postverkehr 1849 - 62 · Die Sammlung Walter Hußnätter
"Bayern - Der schwarze Einser" · Die Sammlung Gerschau
Preussen Nummern- und Ortsstempel · Die Sammlung "Niederrhein"
Deutsche Kolonien, Besetzung Erster und Zweiter Weltkrieg
"International Airmail" · Die J. J. Hollenkamp Sammlung
"Außenseiter – Spitzenreiter" · Aus der Sammlung Dr. Heinz Jaeger
Großes Angebot "Alle Welt" · Briefmarken & Postgeschichte
Altdeutsche Staaten, dabei Spezialsammlung "Die Festungen des Deutschen Bundes"

Ansbach



Bayern - Mi. I II a, zwei Dreierstreifen auf Brief. Ein Stück aus der Gerschau-Sammlung.

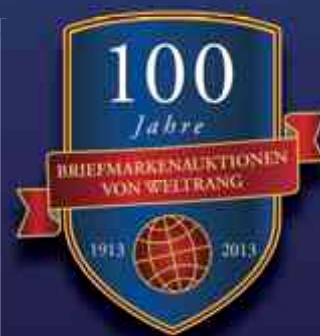
Provenienz: Sammlung Hägi (63. Corinphila 1980)

Jetzt Kataloge anfordern !

Online- und PDF-Kataloge sowie Registrierung zum
Online-Live-Bietsystem auf www.heinrich-koehler.de



HEINRICH KÖHLER Auktionshaus GmbH & Co. KG
Wilhelmstr. 48 · 65183 Wiesbaden
Tel. (06 11) 3 93 81 · Fax (06 11) 3 93 84
www.heinrich-koehler.de · info@heinrich-koehler.de





Deutscher Altbrieftsammler-Verein e.V.

Inhaltsverzeichnis DASV-Rundbrief Nr. 498 / Oktober 2013

Seite

Klaus Weis	Was ich Ihnen mitteilen möchte . . .	203
Dr. Gerald Heschl	80 Jahre SAVO-Gründung	207
Heinrich Mimberg	Die Anfangsjahre des neuen SAVO / DASV	211
Georg Mehrrens	St. Thomas – Drehkreuz der deutschen Reedereien (Vorgetragen zum Postgeschichtlichen Symposium in Sindelfingen 2012)	215
Erling Berger	Von Holland nach Preußen und zurück über Hamburg, 1825 – 1838	247
Hans-Jürgen Neumann	Marken und Stempel	250
Detlef Friedewald	Preußische Feldpost aus Holstein und des Observationskorps in Nordwestbrandenburg in den Jahren 1851 und 1852	268
Horst Diederichs	Das Postwesen im Fürstentum Lippe-Detmold unter Thurn und Taxisscher Regie (1.10.1845-30.6.1867)	278
Heinrich Mimberg	Freuden und Leiden der Heimatsammler	292
	Aus den Arbeitsgemeinschaften	299
	Mitteilungen des DASV-Vorstandes	303

Schriftenreihe Postgeschichte und Altbriefkunde – Heft 190 / Oktober 2013

Horst Diederichs

Die Boten und Fuhrleute im Dienste der Brief, Fahr-
und Extrapost zwischen 1692 und 1867

Teil 2

Was ich Ihnen mitteilen möchte . . .

Liebe Freunde der Postgeschichte,

„alle Jahre wieder“ und doch nie langweilig. So könnte man getrost die traditionell am letzten Wochenende im Oktober stattfindenden postgeschichtlichen Tage in Sindelfingen bezeichnen. Die im Rahmen der „**31. Internationalen Briefmarken-Börse Sindelfingen**“ veranstaltete „**Postgeschichte live**“ hat sich seit vielen Jahren als „Mekka der Postgeschichte“ etabliert. Sie zählt zu den wichtigsten Veranstaltungen dieser Art im europäischen Raum und zeichnet sich nicht nur durch den Ausstellungswettbewerb um die „Internationalen deutschen Meisterschaften der Postgeschichte“ und das mit internationalen Referenten besetzte Symposium am Freitagnachmittag aus ...



Hier treffen sich **von Donnerstag, 24.10. bis Samstag, 26.10.2013** viele der wichtigsten Philatelisten und Postgeschichtler Europas – eine Chance für jedermann zur persönlichen Begegnung mit den Größen, deren Namen und Fotos man aus diversen Publikationen, der Fachpresse oder dem Internet kennt. Neben der „Postgeschichte live“ bietet die Briefmarkenbörse alles, was das Herz eines Philatelisten begehrt: Handel und Auktionshäuser, Arbeitsgemeinschaften, Postverwaltungen, einen Salon und das „Forum für Sammler“ mit weiteren Vorträgen.

Die „Postgeschichte live“ hat sich schon seit geraumer Zeit zur heimischen Plattform des DASV entwickelt. Besuchen Sie uns doch an unserem einladend gestalteten DASV-Stand im Obergeschoss der Messehalle beim „Forum für Sammler“ und plaudern Sie bei einem Gläschen Sekt oder Mineralwasser mit uns über die Belange unseres Vereines.

Neben dem hochkarätigen Ausstellungswettbewerb um die begehrten Posthörner möchte ich Ihnen auch in diesem Jahr wieder das Symposium der „Postgeschichte live“ am **Freitag, 25.10.2013, von 13.00 bis 16.30 Uhr** im Forum Mauritius im Obergeschoss der Messehalle ganz besonders ans Herz legen, welches unter meiner Leitung steht. Mit James VAN DER LINDEN aus Belgien und Werner SCHINDLER aus Österreich warten hier zwei prominente „postgeschichtliche Schwergewichte“ mit ihren Vorträgen auf. Mit Martin GASSER ist es gelungen, wieder einmal einen Schweizer Referenten „anzuwerben“, welcher mit seinem Vortrag ein auf umfangreichen Eigenrecherchen basierendes Spezialthema zu den innerschweizerischen Postrouten behandeln und das Feld der Referenten komplettieren wird. Nähere Informationen hierzu im weiteren Rundbrief . . .

Das Jubiläum der SAVO ist Motivation genug, dass der Österreichische Philatelistenklub Vindobona mit Obmann Günther STELLWAG erstmals offiziell bei der „Postgeschichte live“ in Sindelfingen vertreten sein wird. Unsere Freunde vom Kärntner Philatelistenklub mit ihrem Obmann Dr. Hadmar FRESACHER und die Schweizerische Vereinigung für Postgeschichte mit ihrem Präsidenten Dr. Claude MONTANDON werden auf meine Einladung hin ebenfalls die Abendveranstaltungen des DASV bereichern:

Am **Donnerstag, 24.10.2013, um 19.00 Uhr** findet die erste Abendveranstaltung des DASV im Hotel Mercure (Raum Odeon) – in geschlossener Gesellschaft – statt. Dieser Abend steht unter dem Motto „**80. Geburtstag der SAVO**“. Hierzu werden Dr. Gerald HESCHL und Heinrich MIMBERG einen gemeinsamen Vortrag zur „Frühgeschichte der SAVO“ halten.

Auf der Grundlage eines regional ausgerichteten Kalt-Warm-Buffets werden in geselliger Runde sicherlich angeregte Gespräche entstehen, zumal sich zahlreiche DASV-Mitglieder bei den eingeladenen Vereinigungen befinden und persönlich präsent sein werden. In Anbetracht der begrenzten Platzzahl empfehle ich interessierten Teilnehmern aus den Reihen des DASV dringend eine frühzeitige Reservierung direkt bei mir (Tel. 07244 / 558550 oder per Mail an praesident@dasv-postgeschichte.de).

Am **Freitag, 25.10.2013, um 19.30 Uhr** (Einlass ab 19.00 Uhr) startet der „**Deutsch-Österreichisch-Schweizerische Festabend des DASV**“, welcher wie im vergangenen Jahr einen trilateralen Ansatz hat und traditionell im großen Restaurant in der zweiten Etage des Hotels Mercure stattfinden wird. Es handelt sich hierbei um den offiziellen Festabend der „Postgeschichte live“, der für alle interessierten Philatelisten und Postgeschichtler offen ist. Diese Veranstaltung mit einem internationalen Kalt-Warm-Buffet ist seit Jahren sehr gut besucht, weshalb ich Ihnen auch hier eine frühzeitige Reservierung bei Frau Schröder vom Hotel Mercure (Tel. 07031 / 6196-129) unbedingt ans Herz legen möchte.

Informationen zu weiteren DASV-Veranstaltungen:

Auf Einladung unserer italienischen Schwestervereinigung „Associazione Italiana Di Storia Postale“ (AISP) wird derzeit in Vorbereitung, mit zehn Ausstellungsexponaten aus den Reihen des DASV an einem postgeschichtlichen Vergleichswettbewerb mit der AISP anlässlich der Briefmarkenmesse „**Milanofil**“ **vom 21. bis 23. März 2014 in Mailand** teilzunehmen. Als Kommissare werden sich die DASV-Mitglieder Arnim KNAPP und Friedrich MEYER um die hochwertigen Ausstellungssammlungen kümmern. Das genaue (Rahmen-)Programm stand bei Redaktionsschluss zwar noch nicht fest, doch die bisherigen Ankündigungen klingen äußerst vielversprechend. Interessenten an einem gemeinsamen Aufenthalt in Mailand sollten sich ab sofort direkt bei mir melden.

Das von unserem Mitglied Dieter FULLRICH mit Unterstützung der Eheleute SCHWANKE (vom gleichnamigen Auktionshaus) organisierte **Frühjahrestreffen in Hamburg** wird am verlängerten Wochenende von Donnerstag bis Sonntag, **24. bis 27. April 2014** stattfinden. Wir freuen uns auf eine interessante Veranstaltung, bei welcher der „touristische Aspekt“ in keinem Fall zu kurz kommen soll. Ansprechpartner für Interessenten an dieser Veranstaltung ist unser stellvertretender Schriftleiter Rudolf BUSCHHAUS.

Aufruf zur Mithilfe beim DASV-Archiv:

Leider Gottes sind Informationen über die Vereinsgeschichte im Fundus des DASV nicht in einem wünschenswerten Maße vorhanden. Unser Schriftleiter Heinrich MIMBERG hat sich dankenswerterweise der Sache angenommen und bemüht sich derzeit intensiv um geeignetes Material. Vor dem Hintergrund des 75-jährigen Vereinsjubiläums in 2016 bitte ich Sie um Überlassung sachdienlicher Dokumente, Fotos o.ä. an Heinrich MIMBERG. Setzen Sie sich bitte mit unserem Schriftleiter in Verbindung. Man wird einen Weg finden ...

Weingarten, im August 2013

Auf Wiedersehen in Sindelfingen, Ihr

Klaus Weis
Präsident des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V.



Offizielles Programm des DASV zur „Postgeschichte live“ Sindelfingen 2013

Donnerstag, 24. Oktober 2013

16.00 Uhr **1. Führung durch die Wettbewerbsausstellung der „Postgeschichte live“**
– den „Internationalen Deutschen Meisterschaften der Postgeschichte“.

Treffpunkt am DASV-Stand im Obergeschoss der Messehalle beim „Forum für Sammler“, Ansprechpartner Friedrich MEYER (DASV).

19.00 Uhr **„80. Geburtstag der SAVO“** – gemeinsamer Abend des DASV mit dem Österreichischen Philatelistenklub Vindobona, dem Kärntner Philatelistenklub und der Schweizerischen Vereinigung für Postgeschichte.

Geschlossene Gesellschaft, regionales Kalt-Warm-Buffer, anschließend gemeinsamer Vortrag Dr. Gerald HESCHL und Heinrich MIMBERG zur „Frühgeschichte der SAVO“.

Hotel Mercure (Raum Odeon), Ansprechpartner Klaus WEIS (DASV).

Freitag, 25. Oktober 2013

10.30 Uhr **2. Führung durch die Wettbewerbsausstellung der „Postgeschichte live“**
– den „Internationalen Deutschen Meisterschaften der Postgeschichte“.

Treffpunkt am DASV-Stand im Obergeschoss der Messehalle beim „Forum für Sammler“, Ansprechpartner Friedrich MEYER (DASV).

13.00 – Symposium der „Postgeschichte live“ mit internationalen Referenten:

- 16.30 Uhr**
- Werner SCHINDLER (A) *„Die Österreichische Post im Osmanischen Reich – Briefe erzählen Geschichte(n)“*
 - Martin GASSER (CH) *„Die Postroutenstempel der Schweiz“*
 - James VAN DER LINDEN (B) *„Portoverrechnungen Frankreichs mit den europäischen Vertragsländern 1817–1849“*

Messehalle Obergeschoss „Forum Mauritius“, Ansprechpartner Klaus WEIS (DASV).

19.30 Uhr **„Deutsch-Österreichisch-Schweizerischer Festabend des DASV“**

Offizieller Festabend des DASV im Rahmen der Postgeschichte live mit einem internationalen Kalt-Warm-Buffer, Einlass ab 19.00 Uhr.

Hotel Mercure (großes Restaurant zweite Etage), Ansprechpartner Frau Schröder vom Hotel Mercure (Tel. 07031 / 6196-129)

Samstag, 26. Oktober 2013

11.30 Uhr Verleihung der „Posthörner“ zur Wettbewerbsausstellung der „Postgeschichte live“, im Anschluss Verleihung des DASV-Literatur-Sonderpreises.

Messehalle Obergeschoss „Forum für Sammler“.

Weitere Informationen vor Ort am DASV-Stand im Obergeschoss der Messehalle beim „Forum für Sammler“ . . .



Offizielles Programm des DASV zur „Postgeschichte live“ Sindelfingen 2013

Einladungen zum:

1.) Jubiläumsabend 80 Jahre SAVO mit zwei Kurzvorträgen

(Historischer Rückblick)

am **Donnerstag, den 24. Oktober 2013, 19.30 Uhr**, (Einlass 19.00 Uhr)
im **Hotel Mercure**, 71065 Sindelfingen, Schwertstr. 65

Buffet für den

SAVO-Abend:

*Hausgemachter Wurstsalat mit Zwiebeln – Pumpernickel mit Quark und Schnittlauch – Landjäger und Bergkäse
Rinderkraftbrühe mit Maultäschle*

Salatbuffet „Mercure“ Diverse Blatt- und Rohkostsalate mit dreierlei Dressings, verschiedene Brotsorten unseres Bäckers und Butter

*Schweinerückensteaks an Weinhändlersauce mit Champignons und Speck
Gebratenes Forellenfilet auf Lauchgemüse mit Rieslingsauce – Krautschupfnudeln
– Frisches Marktgemüse – Spätzle und Bratkartoffeln*

*Dampfnudeln mit Zwetschgenkompott – Rote Grütze mit Vanillesoße –
Schwarzwälder Kuchen*

Die Kosten für das „Schwäbische Regional-Buffer liegen bei 25,50 €, bezahlbar mit der Abendzeche.

2.) Gemeinsamen Festabend des DASV mit Austria und Vindobona

am **Freitag, den 25. Oktober 2013, um 19.30 Uhr**, (Einlass ab 19.00 Uhr)
im **Hotel Mercure**, 71065 Sindelfingen, Schwertstr. 65

Buffet für DASV-

Festabend:

*Mediterrane Antipasti – Rosa gebratenes Roastbeef mit Grüner Soße –
Hausgebeizter Lachs mit verschiedenen Marinaden – Hummus mit Gemüsestreifen*

*Salatbuffet – Auswahl an Rohkost-, Blattsalaten mit verschiedenen Dressings –
Kürbiscremesuppe*

*Geschmorte Lammkeule – Lachsfilet in der Kräuterkruste mit gebackenem Fenchel
– Frittierte Aubergine mit Tomatensoße und Parmesankäse – Gemüseauswahl –
Kartoffelgratin und Kräuterrisotto*

Limettenmousse auf Beerenkompott – Crème Brûlée – Tiramisu

Die Kosten für das kalt / warme Buffet liegen bei 28.– €, bezahlbar mit der Abendzeche. In Anbetracht der begrenzten Teilnehmerzahl sind **telefonische Reservierungen** an Frau SCHRÖDER vom Hotel Mercure in Sindelfingen (Tel. 07031 / 6196-129) **bis spätestens zum 20. Oktober 2013** erwünscht.

Klaus Weis

Präsident des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V.

80 Jahre SAVO-Gründung

„Der Schritt vom Philatelisten zum Vorphilatelisten ist nur ein kleiner“



Baron Kumpf-Mikuli

Der SAVO gilt als Vorläufer des heutigen DASV. In Wien gegründet, war er bis zum Ausbruch des II. Weltkrieges der elitäre Verein für Sammler vorphilatelistischer Belege. Schon die Namen der Gründungsmitglieder sind Musik in den Ohren von Vorphila- und Klassiksammlern. Das „Who is who“ der Philatelie der Zwischenkriegszeit – nicht nur des deutschsprachigen Bereichs – hat sich hier getroffen. Im Juli 2013 ist es exakt 80 Jahre her, dass der SAVO gegründet wurde. Trotz seiner kurzen Bestandszeit gilt er heute noch als legendär. Denn trotz einer Neugründung 1945 konnte er nicht mehr zu seinem alten Glanz zurückfinden. 1969 wurde er aufgelöst. Die Tradition des SAVO inklusive des Rechts zur Verleihung der SAVO-Plakette ging an den DASV über.



Ing. E. Müller

Anton Kumpf-Mikuli, Ludwig Kalmus, Franz See, Philipp de Frank aus Paris, Heinrich Starost aus Rothenburg an der Oder und andere trafen bei der WIPA 1933 in Wien zusammen und beschlossen den „Zusammenschluss aller jener Sammler, die sich für vorphilatelistische Briefe interessieren“.

Dies war die Geburtsstunde des SAVO, des „Internationalen Vereines der Sammler vorphilatelistischer Briefe und Postdokumente“. Zum Präsidenten wurde bereits in der ersten Sitzung Anton Kumpf-Mikuli gewählt, zum Vizepräsidenten Edwin Müller, Ludwig Kalmus wurde Sekretär. Gleichzeitig wurden Vertreter für die verschiedensten Länder ernannt, so Heinrich Starost und Wilhelm Schulz (Stettin) für Deutschland, James Frederic Carter und Adolph Lang für Großbritannien oder Oskar Conti und Renzo Gallo für Italien.



Paul Orth

Besonders ambitioniert liest sich der Vereinszweck in den Satzungen: „Der Verein hat den Zweck, das Studium und das Sammeln vorphilatelistischer Briefe und Postdokumente zu fördern, einen Meinungsaustausch darüber zu vermitteln, eine Zeitschrift herauszugeben, einen Weltkatalog vorphilatelistischer Poststempel zu verfassen, eine Prüfungsstelle und einen Rundsendedienst einzurichten.“ Vieles davon ist uns heute im DASV erhalten geblieben – auch wenn er sich längst von der strengen reinen Vorphilatelie verabschiedet hat. Nur der Erstellung des Weltkataloges ist leider der Weltkrieg dazwischengekommen.



Rudolf Friedl

Die Aufnahme in den SAVO, der sich seiner elitären Stellung durchaus bewusst war, gestaltete sich erstaunlich formlos: Wer das 21. Lebensjahr vollendet hatte und sich mit den Vereinszielen identifizierte, konnte dazu gehen. In der Realität dürften es aber nur wenige „normale“ Sammler gewagt haben, sich diesem honorigen Kreis anzuschließen.

Erstaunlich ist auch das Ziel der Errichtung einer Prüfungsstelle. In der Geschäftsordnung wird diese ausführlich behandelt. „Jedes Mitglied

hat das Recht, sein Material der Vereinsleitung zur Prüfung vorzulegen.“ Die Prüfungen waren für Mitglieder kostenlos. Lediglich für Atteste hatte man einen kleinen Betrag an den Verein(!) zu zahlen. Die Prüfung beinhaltete „die Echtheit des Stückes, der Poststempel, deren Entzifferung, Aufklärung über andere Postvermerke, kurz alles, was die Analyse eines Briefes erfordert“. Eine Haftung für die Prüfung wurde nicht übernommen.



Links: Von Ludwig Kalmus liegt leider keine Abbildung vor, daher können wir nur den Titel seines Buches darstellen.



Rechts: Der Titel von Kumpf-Mikulis Werk DIE POSTSTEMPEL

Interessant aus heutiger Sicht ist die ausdrückliche Erwähnung einer „Stempelkartei“ in der Geschäftsordnung. Sie sollte der Herausgabe des „Weltkataloges vorphilatelistischer Stempel“ dienen. Man appellierte an die Ehre der Mitglieder: „Es ist Ehrenpflicht eines jeden Mitgliedes, an dem großen Werk mitzuarbeiten und alle von der Vereinsleitung gewünschten Auskünfte über seine Sammlung zu geben sowie ihre Stücke über Aufforderung vorzulegen.“ Diese Stempelkartei wäre wohl auch heute noch eine Fundgrube von immenser Bedeutung!

Viel Beachtung fand auch die Zeitschrift, die schlicht SAVO hieß. In der ersten Ausgabe dieser Zeitschrift stellte der neu gewählte SAVO-Präsident Kumpf-Mikuli das Vereinsprogramm vor. Vorausahnend schrieb er: „Die Zeiten sind schwer und die Zukunft für uns alle ist dunkler denn je.“ Als probates Mittel empfiehlt der Grand Seigneur der Vorphilatelie: „Es gibt kein besseres Mittel, dem trüben Alltag zu entrinnen, als die Beschäftigung mit der Vergangenheit“. „Das haben“, so Kumpf-Mikuli weiter, „viele Leute erkannt und deshalb wird es, ohne Rücksicht auf Zeiten und Umstände, stets eine große Sammlergemeinde geben, die sich nach ihren eigenen Gesetzen das Dasein schöner gestalten will, als jene Menschen, die für derartige ‚Narreteien‘ nichts übrig haben.“

„Der Schritt vom Philatelisten zum Vorphilatelisten ist nur ein kleiner“, wirbt Kumpf-Mikuli für sein Steckpferd. In erster Linie denkt man bei Kumpf-Mikuli oder Edwin Müller an Abstempelungen. Aber in der Beschreibung der Ziele des Vereins geht er einen Schritt weiter: „Unser Blick soll nicht nur an dem Poststempel haften bleiben, denn wir sammeln ja nicht vorphilatelistische Stempel, sondern vorphilatelistische Briefe... Die Analyse eines Briefes soll Aufklärung geben über die Poststempel... aber auch über die anderen Stempel, das Porto, den Postweg, den Siegel, das Briefpapier und sein Wasserzeichen u. dgl. m. Und welcher wirkliche Sammler würde über die Bedeutung der Adresse, der Handschrift und des Briefinhaltes interesselos hinwegsehen? Das ist dann Post-, das ist Kulturgeschichte, die aus dem Studium des Briefes entsteht, dem Forscher und Entdecker alle Wege offen lassend.“

Und Kumpf-Mikuli schwärmt: „Dieses Sammelgebiet ist so voller Reize, dass, wer es erfasst hat, von ihm dauernd erfasst bleibt.“ Wer müsste ihm da nicht zustimmen?



DAS VORPHILATELISTISCHE BLATT
LA REVUE PRÉPHILATELIQUE
THE PREPHILATELIC REVIEW

Herausgegeben vom Internationalen Verein der Sammler
vorphilatelischer Briefe und Postdokumente in Wien.
Alle Rechte vorbehalten.

UNSER PROGRAMM.

Schon lange lag er in der Luft: der Zusammenschluss aller jener Sammler, die sich für vorphilatelische Briefe interessieren. Ein kleiner Anstoß genügte, um eine sichere Basis zu schaffen für eine Vereinigung, die, so wollen wir es hoffen und können es erwarten, ein festes Band um viele gleichgesinnte Sammler schliessen wird.

Die Zeiten sind schwer und die Zukunft für uns alle ist dunkler als je. Damit ist aber kein Grund gegeben, sich kleinmütig vom Schicksal treiben zu lassen und jede Schaffensfreude auszuschalten. Im Gegenteil, es gibt kein besseres Mittel dem trüben Alltag zu entinnen, die Sorgen der Gegenwart zu vergessen, als die Beschäftigung mit der Vergangenheit. Das Geruhsame längst entschwundener Zeiten fesselt den Geist, regt die Phantasie an und lenkt in wohltuender Weise ab von dem Treiben und der Hast des täglichen Lebens. Das haben viele Leute erkannt und deshalb wird es, ohne Rücksicht auf Zeiten und Umstände, stets eine grosse Sammlergemeinde geben, die sich nach ihren eigenen Gesetzen das Dasein schöner gestalten will, als jene Menschen, die für derartige "Narreteien" nichts übrig haben.

Die "Weltphilatelie" ist eine Macht! Darüber besteht nur bei jenen ein Zweifel, die keinen Einblick haben. Aus diesen ungezählten Sammlern wollen auch wir einen Teil zu uns herüberziehen; sie sollen nicht nur das Fundament, sondern auch die erhaltende Kraft bilden, damit unsere Vereinigung über Grenzen und Länder hinweg leben und gedeihen kann.

Der Schritt vom "Philatelisten" zum "Vorphilatelisten" ist nur ein kleiner. Wer sich für Poststempel interessiert, und das geschieht immer mehr und mehr, gehört in unsere Reihen. Wenn man offenen Auges die philatelistische Literatur der letzten Jahre verfolgt, wird man finden, dass die Stempel-

Abgebildet ist die erste Seite des ersten SAVO-Rundbriefes

In Bezug auf die künftigen Mitglieder des SAVO lässt Kumpf-Mikuli auch keinen Zweifel, denn für den Verein kommen nur „ernste Sammler in Betracht; denn Oberflächliche und Mitläufer, wie sie in großer Zahl bei den Briefmarkensammlern vorkommen, werden immer unseren Bestrebungen verständnislos gegenüberstehen.“

Im Rückblick ist die Konfrontation zwischen Vorphilatelisten und Philatelisten (= Briefmarkensammlern) sehr interessant. So schreibt Kumpf-Mikuli: „Wir wollen niemanden von seinen Briefmarken weglocken, niemandem die Liebe zu den Markenabstempelungen – wir sind doch selbst Poststempelsammler – vergällen, nein, wir möchten ihm nur einen Weg

zeigen, den er schon längst hätte beschreiten sollen, wenn er als wahrer Philatelist sein Gebiet vollständig haben und beherrschen will. Sollte der eine oder andere im Laufe der Zeit finden, dass sich seine Zuneigung zur Marke gelockert hat..., dann kann er sicher sein, als echter SAVO, d.h. **S**ammler **V**orphilatelistischer Briefe, der sich nur mit ihnen befasst, durch die neue Liebe reichlichst und dauernd entschädigt zu werden.“

Zu den echten SAVO der ersten Stunde zählten insgesamt 39 Sammler aus den verschiedensten europäischen Ländern. Bedenkt man, welche Vereinigung einstiger Gegner des I. Weltkrieges hier am Vorabend des II. Weltkrieges zusammenfanden, zeigt sich die erstaunliche völkerverbindende Rolle der Philatelie. Zum Teil sind diese Mitglieder der ersten Stunde heute nicht nur ein Begriff, sondern schon Legenden der europäischen Postgeschichte. Sie seien ehrenhalber hier entsprechend ihrer Mitglieds-Nummer so aufgeführt, wie sie am 25. September 1933 gewählt und in der SAVO-Zeitschrift vom 1. Oktober veröffentlicht wurden:

- 1 Anton Kumpf-Mikuli, Major a. D., Wien
- 2 Ing. Edwin Müller, Fachschriftsteller, Wien
- 3 stud. med. Ludwig Kalmus, Wien
- 4 Dr. phil. Max Kleb, Ministerialrat, Wien
- 5 Dr. jur. Ferdinand Wallner, Wien
- 6 Ing. Luigi Tomazzoni, Oberbaurat d. R., Wien
- 7 Dr. med. Richard Heiner, Facharzt, Wien
- 8 Mjr. a. D. Wilhelm Pitka, Briefmarkenhändler, Wien
- 9 Heinrich Starost, Sägewerksbesitzer, Rothenburg a. d. Oder
- 10 Włodzimierz von Rachmanow, Warschau
- 11 Włodzimierz von Polanski, Leiter des poln. Postmuseums, Warschau
- 12 Renzo Gallo, Grundbesitzer, Turin
- 13 Karl Friedrich Eucken, Major a. D., Aurich
- 14 Rudolf Zcscak, Bukarest
- 15 Philipp de Frank, Paris
- 16 Franz See, Hauptbuchhalter, Sofia
- 17 Jakob Sessler, Prokurist, Nürnberg
- 18 Karl-Friedrich Thalmann, Buchhändler, Potsdam
- 19 Paul Orth, Major a. D., Düsseldorf
- 20 Oskar Conti, Versicherungsbeamter, Triest
- 21 Frederic James Carter, kgl. Marineoffizier a. D., Dawlish
- 22 Ing. Eigil Rathje, Schiffsbautechniker, Kopenhagen
- 23 Dr. med. Josef Mazurek, Kurarzt, Karlsbad
- 24 Marc Henrioud, Sekretär des Weltpostvereinsbureaus, Bern
- 25 W. E. Harryman, Bankbeamter, Purley
- 26 Wilhelm Schulz, Hauptmann a. D., Stettin
- 27 L. Boulon, Fabrikant, Paris
- 28 Dominique Hornung, Strassburg
- 29 Adolph Lang, London
- 30 KR Hermann Vielguth, Direktor, Wien
- 31 KR Rudolf Friedl, Briefmarkenhändler, Wien
- 32 Georg Wittich, Lederhändler, Erfurt
- 33 Cäsar Asmus, Importeur, Hamburg
- 34 Hans Mäurer, Bankbeamter, Greiz
- 35 Dr. jur. Josef Wurst, Notar, Wien
- 36 Charles Weismann, Patentanwalt, Paris
- 37 Paul Wolf, Briefmarkenhändler, Wien
- 38 Obstl. a. D. Ing. M. D. Radda, Briefmarkenhändler, Wien
- 39 Hans Westphal, preuss. Vermessungsingenieur, Berlin

Die Anfangsjahre des neuen SAVO / DASV



Gerhard Sempf,
1941-1945

(Von Herrn Stolterfoth,
1946-1950, liegt leider
keine Abbildung vor.)



Dr. Hopf, 1950-1955



Hermann Deninger,
1955-1967



Prof. Dr. Hans A.
Weidlich, ab 1967

Zum 20-jährigen Bestehen des alten SAVO im Jahr 1953 wurde vom damaligen Schriftführer, Gerhard Sempf, eine Zusammenfassung der Vereinsgeschichte im DASV-Rundbrief publiziert. Wir begehen im Oktober 2013 in Sindelfingen das 80-jährige Gründungsjubiläum des ehemaligen „SAVO“. Von den älteren DASV-Mitgliedern dürften nicht mehr viele diese Zeiten miterlebt haben, zur Erinnerung drucken wir die Zusammenfassung von Gerhard Sempf:

Liebe Vereinskameraden!

Es erscheint mir nicht unwichtig, unseren Mitgliedern einmal den Weg aufzuzeigen, den der Verein von seinen ersten Anfängen bis zu seinem 100. Rundbrief gegangen ist. Nur noch wenige Mitglieder sind es, die die ersten Anfänge miterlebten und es muss unsere Aufgabe sein, die Entstehung und weitere Entwicklung nicht in einer nebelhaften Vergangenheit versinken zu lassen.

Gelegentlich der WIPA wurde am 7. Juli 1933 im Konzertsaal des Militärkasinos in Wien der „Internationale Verein der Sammler vorphilatelistischer Briefe und Postdokumente“, abgekürzt „SAVO“, gegründet. Zu seinem Präsidenten wurde der Major a.D. Kumpf-Mikuli, Wien, gewählt. Tauschobmann wurde der Ministerialrat Dr. Kleb, Wien. Es wurde beschlossen, eine Vereinszeitschrift herauszugeben und einen Rundsendeverkehr einzurichten. Ältere Mitglieder werden sich gern der vorzüglichen Zeitschrift „SAVO“, die von Herrn Major a.D. Kumpf-Mikuli bearbeitet wurde, erinnern und sie immer wieder gern zur Hand nehmen. Sie war inhaltlich und drucktechnisch hervorragend. Die erste Nummer erschien im Oktober 1933. Die Zahl der Mitglieder betrug bei der Gründung 37. Mit Ende des Jahres 1933 waren es 61, darunter unsere heutigen Mitglieder W. v. Rachmanow, New York; R. Zoscsak, Bukarest; F. See, Wien; E. Rathje, Kopenhagen; J. Wurst, Wien; Bela von Terfi, Budapest; Kappes; Dr. Heinsen; Simon, Newark; Prof. Dr. Dick; Sempf; Dr. Hopf; Volkmann; Zinkgraf; ferner die verstorbenen Mitglieder Thalmann; Orth, Schulz; Wittich; Mäurer; Kriege und Geldmacher.

Es erschienen folgende „SAVO“ Nummern:

1933: Nr. 1-3, 1934: Nr. 4-15, 1935: Nr. 16-27, 1936: Nr. 28-39, 1937: Nr. 40-51, 1938: Nr. 52-57

Im Juni 1938 erschien die letzte Ausgabe. Durch den Einmarsch der deutschen Wehrmacht und den Anschluß Österreichs an Deutschland entstand für den internationalen „SAVO“ eine schwierige politische Lage, die durch finanzielle Schwierigkeiten zudem noch vergrößert wurde. In der 5. Hauptversammlung am 15. 3. 1939 wurde mit dem 31. 3. 1939 die Auflösung des Vereins beschlossen. Die Mitgliederzahl lag bei der Auflösung bei 63. Bestehen bleibt der SAVO-Plakettenfonds mit dem Liquidierungsüberschuss unter Vorsitz des bisherigen Vereinsvorsitzenden Major Kumpf-Mikuli.

Die Plakette wurde dreimal verliehen:

- 1935 an G. Sempff, Königsberg (Preußen)*
- 1937 an Bela v. Terfi, Budapest*
- 1938 an Eigil Rathje, Kopenhagen.*

Die vorbildliche Arbeit dieses SAVO war nicht umsonst. Sie schaffte die Plattform auf der weiter gearbeitet werden konnte. Unser Sammelgebiet war viel zu gesund und zu große innere Werte um sang- und klanglos zu verschwinden.

Es folgte nun ein Interregnum, ausgefüllt mit Tasten und Suchen nach Möglichkeiten, einen neuen Verein aufzubauen. Ging beim ersten SAVO die Initiative von Wien aus, so war es jetzt Königsberg/Pr. Ich wurde damals von verschiedenen Seiten aufgefordert, den Verein neu zu gründen. In Berlin, gelegentlich einer Briefmarkenausstellung, lernte ich Herrn Deninger kennen. Der Gleichklang unserer Liebe zur Vorphilatelie führte uns zusammen. Mit ihm und seiner tatkräftigen Hilfe gründete ich im September 1941 den „SAVO-Vereinigung der Altbriebsammler“. Die Bezeichnung „SAVO“ wurde aus traditionellen Gründen hinzugenommen. Vorsitzender wurde G. Sempff, Königsberg/Pr., wissenschaftlicher Leiter und Pressewart, Major Kumpf-Mikuli, nach seinem Ausscheiden, Dr. Hopf, Nürnberg; stellv. Vorsitzender Deninger, Frankfurt; Schriftführer Schulz, Stettin; Kassenwart Wittich, Erfurt; Tauschobmann Dr. Kleb, Wien. Schon die Zusammensetzung des Vorstandes zeigt die Bindungen zum früheren SAVO. Die Gründungsmitgliederzahl betrug 32.

Die Rundbriefe 1 bis 13 wurden von Major Kumpf-Mikuli, Wien; herausgegeben. Im November 1942 übernahm Hermann Deninger die Schriftleitung der Rundbriefe. Der letzte Rundbrief erschien im Januar 1945.

Das vom Wiener „SAVO“ übernommene Plaketten-Kapital verlieh folgende SAVO-Plaketten:

- 1939 an Kumpf-Mikuli, Wien*
- 1940 an Dr. Kleb, Wien*
- 1941 an Hauptmann Schulz, Stolp*
- 1943 an W.v.Rachmanov, Warschau*
- 1944 an H. Deninger, Frankfurt/Main*

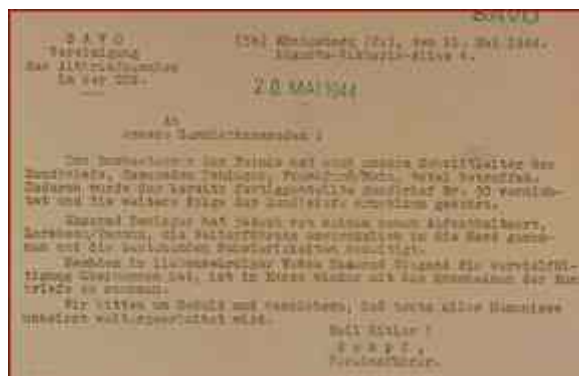
Der totale Zusammenbruch durch das Kriegsende mit seinen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen und die Bestimmungen der Besatzungsmächte bedeuteten das Ende des Vereins. 1 Ehrenmitglied, 114 ordentliche und 6 korrespondierende Mitglieder war die Endstärke des Vereins.

Zum zweiten Male begann eine vereinslose Zeit. Nach meiner Flucht aus Königsberg/Pr. und Stettin im Oktober 1945 suchte und fand ich wieder Verbindung mit Herrn Deninger, und sofort begannen Besprechungen und Bemühungen um eine Wiedergründung. Zunächst mußten die Mitglieder wieder gesammelt werden. Das war nicht leicht. Viele sind auf der Flucht verschollen, andere gerieten in Gefangenschaft. Die ausländischen Mitglieder waren nicht erreichbar. Doch allmählich konnte ein Teil der früheren Mitglieder festgestellt werden. Am 10. 3. 1946 schrieb Hermann Deninger an 40 wieder festgestellte Mitglieder. Im Juni an 20 Mitglieder und im Dezember an noch weitere 7. Daneben liefen die Bemühungen zur Bildung eines Vorstandes, besonders um einen Vorsitzenden. In meiner damaligen wirtschaftlichen Lage als Vertriebener und politisch Belasteter konnte ich den Vorsitz nicht wieder übernehmen. Da sprang Herr Konsul Stolterfoth, Lübeck in die Bresche und übernahm den Vorsitz. Den Zeitverhältnissen entsprechend wurde der Verein in „Deutscher Altbriebsammler-Verein“ umbenannt. Der erste Rundbrief ging in Fortsetzung der bisherigen, als Nr. 38, Ende April 1947 heraus. Am 5. 6. 1947 wurde die Zulassung des Vereins von den britischen Besatzungsstellen genehmigt. Mit altbewährter Tatkraft ging es nun an den

Wiederaufbau. Übernommen wurden 75 ordentliche und korrespondierende Mitglieder. Die wichtigsten Vorstandsämter wurden folgendermaßen verteilt:

Vorsitzender	Herr Konsul Stolterfoth,
Stellvertreter und Rundbriefe	Herr Deninger
Schriftführer und Tauschobmann	Herr Sempf,
Kasse	Herr Wittich und nach seinem Tode Herr Hillmer.

Auf der Generalversammlung am 20.8.1950 legte Herr Stolterfoth wegen seines hohen Alters sein Amt als Vorsitzender nieder. Er wurde einstimmig zum Ehrenvorsitzenden gewählt. Zum Nachfolger wurde Herr Dr. Hopf, Nürnberg, gewählt.



Diese Karte befand sich in einer von Joachim Frey, Frankfurt zusammengestellten Sammlung, glücklicherweise hatte er von den einzelnen Stücken Dias für einen Vortrag anfertigen lassen, die seit einigen Jahren im Bestand des Schriftleiters beheimatet sind.

Der weite Weg zum heutigen Wirken

Der alte SAVO hatte anfangs etwa 40 Mitglieder. Von den ersten Rundbriefen haben nur wenige Exemplare den Zweiten Weltkrieg überstanden. Mit Genehmigung von Herrn Baron Kumpf-Mikuli wurden vom damaligen DASV-Schriftleiter Werner Münzberg, ab 1962 die alten Rundbriefe des SAVO neu erstellt und in farbiger Ausführung nachgedruckt.

Zum 30-jährigen Bestehen des Deutschen Altbriefsammler-Vereins (1971) wurde die weitere Vereinsgeschichte vom DASV-Präsidenten Prof. Weidlich beschrieben:

„1933 hatte Kumpf-Mikuli in Wien den „Internationalen Verein der Sammler vorphilatelistischer Briefe und Dokumente SAVO“ ins Leben gerufen, dem auch die deutschen Altbriefsammler angehörten. Die Mitglieder kamen aus vielen Ländern und ihre Interessen richteten sich auf die ganze Welt. Nationale, politische oder rassische Grenzen waren mit den Gedanken des alten SAVO unvereinbar. So konnte es nicht ausbleiben, daß nach der Machtübernahme in Österreich seine Tage gezählt waren: Am 15. März 1939 mußte der Verein seine Auflösung beschließen. Die Pflege der Altbriefkunde konnte nur im engen Rahmen der damaligen Politik fortgeführt werden.“

Hermann Deninger gebührt der Verdienst, Verbindungen unter den früheren SAVO-Mitgliedern aufrechterhalten und zu neuen Altbriefsammlern gefunden zu haben. Am 1. Juli 1941, mitten im Krieg, kam es zur Gründung eines neuen Vereins „SAVO, Vereinigung der Altbriefsammler“. Vereinsführer war Gerhard Sempf, sein Stellvertreter Hermann Deninger. Kumpf-Mikuli übernahm die wissenschaftliche Leitung und die Herausgabe der Rundbriefe. Die erste Mitgliederliste umfaßte 46 Namen, davon 31 aus dem früheren SAVO. Die Arbeit des neuen SAVO stand im Zeichen des Krieges und der damit verbundenen Schwierigkeiten.



Hermann Deninger und Pierre Seguy – Besprechung mit Pfeife, Weißwurst und Bier

Trotzdem erschienen 37 Rundbriefe, die auch manches Mitglied im Militärdienst erreichten und die Verbundenheit nicht abreißen ließen. Schwere Erschütterungen im Vereinsleben blieben nicht aus.

Meinungsverschiedenheiten, die im damaligen „Führerprinzip“ ihren Ursprung hatten, führten im Jahr 1943 zum Ausscheiden von Kumpf-Mikuli. Die Herausgabe der Rundbriefe wurde von Hermann Deninger übernommen und bis März 1945 aufrechterhalten. Am 10. März 1946 versandte Deninger ein erstes Nachkriegs-Rundschreiben um

nach den Überlebenden der Katastrophe zu suchen. 41 Personen meldeten sich und so konnte 1947 der Verein unter Kontrolle der Besatzungsmächte wieder ins Leben gerufen werden. Der Verein erhielt nun den Namen:

„Deutscher Altbriefsammler-Verein“

Zum 75-jährigen Bestehen des DASV im Jahr 2016 wollen wir die Vereinsgeschichte dokumentieren. Zu diesem Vorhaben suchen wir noch Berichte von Zeitzeugen und dazu noch weitere Unterlagen und Beiträge. Bis zur Veröffentlichung vergeht zwar noch einige Zeit, aber dennoch senden Sie schon jetzt Unterlagen dazu an den Schriftleiter des DASV. Wir würden uns über Ihre Beiträge freuen.

Die Anschrift lautet:

DASV Schriftleitung, Heinrich Mimberg,
Postfach 940115, 60459 Frankfurt am Main
oder per Mail: H.Mimberg@t-online.de



www.postgeschichte-kemser.de

Philatelie und Postgeschichte weltweit

Georg Kemser
Am Langacker 8
83661 Lenggries
Tel.: 08042 98544

info@postgeschichte-kemser.de



ST. THOMAS – DREHKREUZ DER DEUTSCHEN REEDEREIEN

G. Mehrrens

I) TEIL I

EINIGE ANMERKUNGEN ZUR ENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SCHIFFFAHRT IN DIE KARIBIK UND NACH ZENTRALAMERIKA SOWIE ZUR HISTORISCHEN ENTWICKLUNG DES „FREIHAFENS“ ST. THOMAS

a.) Erste deutsche Schiffe im Verkehr nach Amerika und der Beginn des deutschen Handels mit Importen aus Amerika

In der Zeit als Amerika entdeckt wurde und die europäischen Mächte Kolonien erwarben, bestand „Deutschland“ als ein Kaiserreich, das neben Österreich in verschiedene kleinere oder größere Staaten aufgeteilt war. Dieses „Deutschland“ befasste sich mehr mit innerdeutscher bzw. europäischer Politik, als mit den Entwicklungen in der Welt. Die Tage einer starken Hanse waren vorbei und die hanseatischen Stadtrepubliken Lübeck, Bremen und Hamburg hatten ihren großen Einfluss unter den seefahrenden Staaten eingebüßt. Dieser Umstand war ein Grund für die Nichtteilnahme Deutschlands am Rennen um Kolonien in Amerika, dass die verschiedenen europäischen Staaten im Wesentlichen vom 16. Bis 18. Jahrhundert veranstalteten.

Erste deutsche Schiffe segelten 1625 von Bremen in die Karibik. Unglücklicherweise ist nur wenig über diese frühen Unternehmungen bekannt. Nach einem 12 Jahre währenden Waffenstillstand war 1621 der Achtzigjährige Krieg zwischen Spanien und den Niederlanden erneut aufgenommen worden. Spanien begann einen Kaperkrieg gegen die niederländische Schifffahrt. Die spanischen Schiffe operierten dabei von Dünkirchen aus, das zu dieser Zeit zu den Spanischen Niederlanden gehörte. Da die „neutrale Schifffahrt“ nicht gestört wurde, registrierten niederländische Reeder ihre Schiffe in Bremen. Diese Schiffe wurden unter bremischer Flagge auch im Verkehr nach Amerika eingesetzt. (Aus Unterlagen im Bremer Staatsarchiv geht hervor, dass Jacob Kettwig aus Bremen 1641 auf einem niederländischen Schiff fahrend, von Spaniern gefangen genommen wurde⁽¹⁾.) Noch 1625 hatten zwei holländische Reeder beim Rat der Hansestadt die bremische Flagge für ihre Schiffe erbeten⁽¹⁾.

In der frühen Zeit der Kolonisation Amerikas liefen die hanseatischen Kauffahrteischiffe spanische bzw. portugiesische Häfen an, um Kolonialwaren an Bord zu nehmen. Nachdem Holland, Frankreich und Großbritannien ebenfalls Kolonien in Amerika besaßen, wurden auch amerikanische Produkte aus den Häfen dieser Staaten nach Deutschland importiert. Zum Ende des 16. und im Anfang des 17. Jahrhunderts übte die Administration von Lissabon Zwang auf die hanseatischen Reeder bzw. auf die Schiffsleitung hanseatischer Schiffe in der Form aus, dass die Schiffe in Lissabon keine Ladeerlaubnis erhielten. Um aber eine Erlaubnis zum Laden importierter amerikanischer Produkte zu bekommen, mussten die Schiffe dem Zwang der Behörden entsprechen und zuerst eine Fahrt nach Südamerika für portugiesische Interessen durchführen (fast immer Truppentransporte). Für die Rückreise versprach die portugiesische Administration Ladungen zu vorteilhaften Bedingungen – zumeist Zucker aus Bahia, Pernambuco, oder Rio. In vielen dieser Fälle zeigen Berichte, dass die portugiesische Verwaltung sich nicht an Ihre Versprechungen hielt. Ähnliche Fälle ereigneten sich auch in spanischen Häfen. Daraufhin kehrten einige hanseatische Schiffe nicht mehr in iberische Häfen zurück, sondern versagelten nach deutschen Häfen (Emden, Hamburg und Lübeck). Als Grund für die „kräftige Kursabweichung“ reklamierte die Leitung der betreffenden Schiffe widrige Wetterbedingungen, die ein Anlaufen portugiesischer oder spanischer Häfen unmöglich gemacht hätten. Diese Fahrten sind es, die als erste direkte Fahrten mit kolonialen Produkten von Brasilien nach deutschen Häfen angesehen werden können. So trafen z.B. zwischen 1590 und 1602 zwanzig Schiffe allein in Hamburg ein⁽²⁾.

Hamburger Reeder sandten ihre Schiffe schon frühzeitig nach Britischen Kolonien. Dabei war das gute Einvernehmen zwischen Hamburg und Großbritannien sicherlich eine Voraussetzung für diese Fahrten. 1647 liefen drei Schiffe nach Barbados aus (seit 1627 Britisch). 1663 versagelte Kapitän Eduard Wicherdt von der Weser mit einer Ladung diverser Gebrauchsgüter ebenfalls nach Barbados (via London?). Die Reise war von dem Bremer Handelshaus Goetke Hüneken finanziert (gemäß Akten des Elsflether Zolls vom 6. Mai 1663) Das Anlaufen von nicht britischen Schiffen und der Handel mit britischen Kolonien war seit dem 1. Dez. 1651 durch ein Gesetz untersagt - bekannt unter dem Namen „Cromwell's Navigation Act“. Daher ergeben sich Fragen bezüglich einer direkten Fahrt im Jahre 1663 von der Weser nach Barbados.

Nachdem Frankreich Kolonien in Amerika erworben hatte, liefen Hamburger Handelsschiffe die Häfen dieser

(1) Bremen Archives, Akten: 2-R.11.ee.2.e.2.

(2) K. H. Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, Seite 120 & 121

Kolonien an. Die Reise eines Lübecker Schiffes nach Guinea und von dort (mit Sklaven) nach Martinique ist archivarisch für die Jahre 1657/8 belegt⁽³⁾. Nachdem Frankreich seine Kolonien für fremde Staaten blockiert hatte, protestierte die Freie und Hansestadt Hamburg 1670 und 1700 erfolglos gegen die Maßnahme. Schließlich verabschiedete Frankreich im Oktober 1727 in Fontainebleau ein Gesetz (genannt „*Exclusif*“), mit welchem fremden Schiffen untersagt wurde sich den Küsten der Kolonien mehr als eine Meile zu nähern⁽⁴⁾.

Erste Versuche deutscher Staaten sich an dem lukrativen Kolonialhandel zu beteiligen und eine Kolonie zu besitzen wurden von Brandenburg (später Preußen) unternommen. Dänische Kolonisten hatten ab 1672 St. Thomas besiedelt. 1685 schloss Kurbrandenburg ein Abkommen mit der „*Danish West Indian-Guinea Company*“, wonach ein Teil von St. Thomas an Kurbrandenburg „verpachtet“ wurde. Vier Jahre später „besetzte“ Kurbrandenburg die zwischen St. Thomas und Puerto Rico gelegene Insel Vieques (Spanisch: Isla de Vieques – Deutsch: Krabbeninsel). Die Unternehmung eine Kolonie aufzubauen wurde 1715 wieder aufgegeben. Dies war der erste und einzige Versuch eines deutschen Staates in der Karibik eine Kolonie zu besiedeln. Er war erfolglos und endete schnell.

1744 starb Carl Edzard, letzter Fürst aus dem Hause Cirksena. Darauf fiel das Fürstentum Ostfriesland an Preußen (König Friedrich II), das damit über den Nordseehafen Emden verfügte. (Die preußischen Ostseehäfen waren zu weit entfernt von den Handelsrouten auf dem Atlantik. Außerdem war der von Dänemark am Eingang zur Ostsee in Helsingør erhobene „Sundzoll“ ein mächtiges Hindernis, um von der Ostsee aus erfolgreich Handel mit Amerika betreiben zu können.) Im 18. Jahrhundert war neben den Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck auch Preußen als deutsche Staaten an der internationalen Handels-schiffahrt beteiligt. Etwas später folgten dann mit Hannover und Oldenburg zwei weitere deutsche Staaten.

b) Die Entwicklung im Seeverkehr und-handel im 17. Und 18. Jahrhundert

In diesem Abschnitt wird in aller Kürze das komplexe Thema der Handelsschiffahrt abgehandelt. Im 18. Jahrhundert war die „neutrale“ Schiffahrt speziell auf dem Atlantik und in der Karibik dramatischen Veränderungen ausgesetzt. England dominierte die Meere. Nachdem Spanien und die Niederlande als Konkurrenten ausgeschieden waren, verblieb Frankreich als einziger nennenswerter Wettbewerber um die Vorherrschaft auf den Meeren. Der „Code of conduct“ (wie mit der neutralen Schiffahrt im Kriege zu verfahren war)⁽⁵⁾ trug dabei zu einer entscheidenden Zäsur in der folgenden Auseinandersetzung beider Staaten auf dem Atlantik und in den amerikanischen Gewässern bei. Während Frankreich den Standpunkt vertrat das von alters her übliche Prinzip „*Freies Schiff – Freie Ladung*“ sollte auch in der Auseinandersetzung mit England Gültigkeit behalten, wandte England ein geändertes Recht „*Unfreie Ladung – Unfreies Schiff*“ an⁽⁶⁾.

Früher hatte England aus politischen Gründen im „Anglo-Niederländischen Friedensvertrag“ vom 1. Dezember 1674 (respektive in der Ergänzung zu dem Vertrag vom Dezember 1675) das Prinzip „*Freies Schiff – Freie Ladung*“ akzeptiert. Der gleiche Rechtsgrundsatz war auch Bestandteil des „Anglo-Französischen Friedensvertrags“ vom 24. Februar 1677⁽⁷⁾. Auch andere Staaten hatten in ihren Friedensverträgen vergleichbare Grundsätze mit der Bedeutung „*Freies Schiff – Freie Ladung*“ aufgenommen. Als Beispiel mag der Vertrag zwischen Frankreich und Dänemark von 1742 gelten⁽⁸⁾. Es ist aber festzuhalten: nachdem es zur stärksten Macht auf den Meeren geworden war, hat England dieses Prinzip nie favorisiert.

In Kriegszeiten unterschied England bei dem Aufbringen von Schiffen zwischen jenen Staaten denen gegenüber vertraglich Konzessionen gemacht worden waren und Staaten mit denen keine Vereinbarungen bestanden. Gegenüber diesen fand das „neue“ Prinzip „*Unfreie Ladung – Unfreies Schiff*“ Anwendung.

Während des Krieges Englands mit Spanien und Frankreich von 1744 beförderten Schiffe der Niederlande, Dänemarks, Schwedens, Preußens und der Hansestädte Waren für die britischen Gegner. Daraufhin brachten

(3) D. Schäfer, veröffentlichte Rede zum Gedenken an B. Hagedorn – Bezugnahme auf eine Studie von B. Hagedorn an Schäfer dat. Lübeck, 15.2.14 (Hans. Gesch'bil. 20, 1914 (Auch - K. H. Schwebel, Kaufleute in der Karibik, S. 127)

(4) K. H. Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, p. 57

(5) Seit dem Mittelalter war die katalanische Norm „*Consolat del Mar*“ anfangs im Mittelmeer später jedoch allgemein akzeptierter Grundsatz in europäischen Gewässern. Kapitel 273 dieses Kodex lautet (freie Übersetzung): „*Wenn das Schiff Freunden („Neutrale“ waren gemeint) gehört, kann der Kaperer den Kapitän zwingen, die Ladung herauszugeben, welche dem Feind gehört. Wenn das Schiff dem Feinde gehört und die Ladungen an Bord gehören Freunden, können die Eigentümer – falls sie sich an Bord befinden – das Schiff freikaufen. Falls der „neutrale“ Besitzer der Ladung dies nicht möchte, kann der Kaperer das Schiff mit einer Mannschaft besetzen und es nach seinem Heimathafen senden.*“ Das „*Consolat de Mar*“ schützte in gewisser Weise die Interessen des Ladungsbesitzers. Die „*Prise*“ (das gekaperte Schiff) gewann erst später in den Kriegen der europäischen Staaten an Bedeutung. – Quellen: J. A. Engelbrecht, *Corpus juris nautici* – oder – Sammlung aller Seerechte der bekannten Nationen alter und neuer Zeit (1790), - Vol. 1 - sowie Internet, Hugo Grotius (1583 – 1645 – bekannt u. a. wegen seiner Abhandlungen über das internationale Seerecht (mit der Bestimmung des Schutzes von neutralen Besitzes als grundsätzliches Prinzip internationalen Rechts.)

(6) England hatte in der Tat die Klausel „Free ship – Free cargo“ für holländische Schiffe in europäischen Gewässern akzeptiert. Fahrten über den Atlantik zwischen den Niederlanden und den holländischen Kolonien in Westindien wurden toleriert.

(7) J. Dumont, *Corps Universel Diplomatique*, VII. T. 1, p. 282 und folgende sowie Seite 327

(8) F. A. G Wenck, *Codex juris gentium recentissimi*, Vol 1, p. 591 (Text in Französisch und Deutsch))

englische Kriegsschiffe und englische Freibeuter nicht nur französische und spanische Kauffahrteischiffe auf sondern Schiffe der neutralen Staaten wurden ebenfalls auf See angehalten und durchsucht. Wenn die Schiffe nach britischem Dafürhalten „unfreie Güter“ beförderten, wurden die Schiffe nach einem englischen Hafen verbracht und dort arretiert. Über 30 Schiffe unter deutscher Flagge – davon 18 preußische – waren unter denen, die arretiert worden waren.

Das Arretieren der preußischen Schiffe hatte einen Disput zwischen beiden Staaten zur Folge. Die britische Regierung war nicht bereit Preußen einen bevorzugten Status (wie der Niederländischen Schifffahrt) einzuräumen. Daraufhin blockierte Preußen – auf Anweisung von König Friedrich II. – Zinszahlungen für ein Darlehen, welches England Kaiser Karl VI. für Schlesien eingeräumt hatte. Preußen konnte die Zahlungen blockieren, da es 1742 Schlesien erobert hatte. König Friedrich II. wies seine Regierung an, das Äquivalent des Wertes der Schiffe und Ladung einzubehalten. Schließlich gab England in dieser Angelegenheit nach und man einigte sich auf eine Pauschalsumme. Im Anschluss wurde 1756 die Anglo-Preußische Konvention von Westminster gezeichnet. Einer der Gründe für die Einigung war sicherlich das wachsende Interesse Englands, Preußen als Partner in dem sich ankündigenden Krieg (Siebenjähriger Krieg 1756-1763) zu gewinnen⁽⁹⁾.

Bei der offensichtlichen britischen Überlegenheit zur See sah Frankreich die Probleme voraus, die es für die Kommunikation und Versorgung seiner Kolonien im Kriegsfall geben würde. Als Konsequenz wurde das „*Exclusif*“-Gesetz außer Kraft gesetzt. Damit öffnete Frankreich die Häfen seiner Kolonien für den internationalen Schiffsverkehr und Handel. Das Privileg der nationalen Schifffahrt und des Handels war damit aufgehoben. Frankreich hoffte mit dieser Maßnahme, das hauptsächlich holländische aber auch dänische, hanseatische und schwedische Schiffe die Versorgung der Kolonien und die Exporte befördern würden.

Als der Krieg begann, erklärten die Niederlande zur großen Überraschung Großbritanniens ihre Neutralität⁽¹⁰⁾. Die Maßnahme stand im Widerspruch zu dem Abkommen welches beide Staaten 1674 geschlossen hatten. England sah in der Neutralitätserklärung der Niederlande einen Vertragsbruch und beantwortete diesen mit einer Deklaration, die als „*Rule of 1756*“ bekannt wurde. Darin wurde festgestellt, dass England nicht bereit war die „merkantilistische Handelspolitik“ Frankreichs mit der Öffnung seiner Kolonien zu akzeptieren. Das britische Gesetz erklärte Dritte, die Frankreich unterstützten, zu „*enemies par adoption*“⁽¹¹⁾.

Als Konsequenz brachten englische Kriegsschiffe und Freibeuter niederländische Schiffe auf. Ende 1760 hatten die britischen Seestreitkräfte die holländische Inselkolonie St. Eustatius blockiert. Die Insel war in jener Zeit das Handelszentrum in der Karibik und entsprechend Hauptumschlagsplatz des französischen Kolonialhandels. Gleichzeitig wurde über St. Eustatius ein nicht unerheblicher Schleichhandel mit den britischen Kolonien in Nordamerika sowie mit den spanischen Kolonien abgewickelt. Schleichhandel und Schmuggel hatten St. Eustatius reich gemacht, so dass die kleine Insel auch als „Golden Rock“ benannt wurde. Die Blockade und die folgende Eroberung durch englische Streitkräfte waren ein ernster Schlag gegen die Handel treibenden Firmen der Kolonie. Viele Unternehmen gingen in den Konkurs. Andere Firmen suchten nach alternativen Handelsplätzen, wobei sich ein Teil für St. Thomas entschied. Die dänische Kolonie hatte eine ausgezeichnete Lage und die dortige Regierung war nicht so strikt und repressiv wie die Verwaltung in britischen und spanischen Kolonien.

Wie die Niederlande hatten auch Dänemark mit Frankreich ein Handels- und Schifffahrtsabkommen mit der Klausel „*Freies Schiff – Freie Ladung*“ vereinbart. Die dänische Regierung sah offenbar das Schicksal von St. Eustatius voraus. Der dänische Außenminister Graf Bernstorff konnte die französische Regierung für seine Überzeugung gewinnen, dass es im Interesse beider Staaten läge, wenn Dänemark trotz anderer Vereinbarungen im Kriegsfall neutral bliebe. Auf diese Weise könne Dänemark besser Verbindungen mit Kauffahrteischiffen nach den französischen Kolonien unterhalten. Gleichzeitig bemühte sich Graf Bernstorff in London um Zugeständnisse hinsichtlich des Prinzips „*Freies Schiff – Freie Ladung*“ für dänische Schiffe. Die Bemühungen waren vergeblich und England arretierte während des Krieges ebenfalls dänische Handelsschiffe. Aber trotz der negativen Resultate konnte die dänische Regierung in dieser Zeit eine Vorstellung der neuen Möglichkeiten gewinnen, die St. Thomas als Handels- und Schifffahrtszentrum in Amerika bieten könne.

England hatte in dieser Zeit erkennen müssen, dass die „neutrale“ Schifffahrt einen steigenden Anteil der Ladungstransporte für die britischen Gegner bewältigte. Hauptsächlich niederländischen und dänischen Schiffen gelang es während des Krieges auf eingeschränkter Basis, Versorgung und Exporte nach und von den französischen Kolonien in der Karibik aufrecht zu erhalten. Der Siebenjährige Krieg ging für Frankreich

(9) A. Trendelenburg, *Friedrich des Grossen Verdienst um das Völkerrecht im Seekrieg* – S. 248-272

Die Quellen 7 – 9 werden ebenfalls durch K. H. Schwebel K. H. – in Kaufleute in der Karibik – S. 15-19

(10) A. C. Carter, *The Dutch as neutrals in the Seven Years' war*. In: *The international and comparative law quarterly* No. 12, London, 1963, S. 818-834

(11) C. Bergbohm, *Die Bewaffnete Neutralität 1780-1783* – S. 33

(12) A. Müller, *Emdens Seeschifffahrt und Seehandel von der Besitzergreifung Ostfrieslands durch Preußen 1744-1899*, S. 109 und folgende

verloren. Im Friedensvertrag von Paris gingen die französischen Kolonien in Nordamerika verloren, Frankreich behielt jedoch Kolonien in der Karibik.

Dem Siebenjährigen Krieg folgte in Kontinentaleuropa eine Depression. Als ungefähr eine Dekade später Unruhen in den britischen Kolonien in Nordamerika ausbrachen, war das Interesse der „neutralen“ Staaten geweckt. Diese – inklusive der deutschen Hanse Städte – sahen in den Handelsmöglichkeiten mit den aufständischen Kolonisten Möglichkeiten, ihre wirtschaftlich schwierige Situation zu verbessern.

Frankreich isolierte England (the United Kingdom), in dem es Verträge mit Spanien und den Niederlanden schloss. Als Frankreich daraufhin begann, öffentlich die Aufständischen zu unterstützen, erklärte England 1778 Frankreich den Krieg. Großbritannien hatte eine Zeitlang die Verlässlichkeit der Niederlande geprüft. Zweifel waren hinsichtlich der Vertragstreue der Niederlande aufgetreten. Im Anglo-Niederländischen Vertrag von 1674/8 hatten sich beide Staaten gegenseitige Unterstützung im Kriegsfall versichert. Sehr bald stellte die englische Regierung das „doppelte Spiel“ der Niederlande fest. Als Konsequenz erklärte das Vereinigte Königreich im Dezember 1780 ebenfalls den Niederlanden den Krieg.

Sehr prompt registrierten darauf holländische Reeder ihre Schiffe in Emden, Bremen und Oostende. 1781 waren 471 Schiffe in Emden registriert und mit entsprechenden Dokumenten versehen worden. In den zurückliegenden Jahren waren in Emden jeweils nur 25 bis 35 Schiffe jährlich registriert worden⁽¹²⁾. Ebenfalls in Bremen zog die Zahl der Registrierungen in diesen Jahren stark an.

Nach der Kriegserklärung an Frankreich wandten sich die „neutralen“ Staaten (Dänemark, Norwegen, Schweden, Russland, Preußen, die Hansestädte, die österreichischen Niederlande und Portugal) an England und ersuchten darum, dass das Vereinigte Königreich ihre Neutralität sowie das Prinzip „*Freies Schiff – Freie Ladung*“ anerkennen möge. Der Vorstoß wurde abgelehnt und die britische Regierung antwortete mit einer Note vom 19. Oktober 1778. Die besagte, dass mit einer Frist von einem Monat die Schiffe der „neutralen“ Staaten auf See angehalten würden. Sollte es sich herausstellen, dass Güter für den Feind an Bord befänden, würde das Schiff arretiert und die Ladung konfisziert. Fristgerecht begannen daraufhin britische Kriegsschiffe und Freibeuter die „neutrale“ Schifffahrt auf dem Meer zu kontrollieren.

In der Erwartung von Krieg reagierten Dänemark, Schweden und Russland 1780 mit einem Abkommen über den Schutz der „neutralen“ Schifffahrt auf die britische Verfügung. In dieser Deklaration vom 28. Februar 1780 erklärten die drei unterzeichnenden Staaten ihre strikte Neutralität. Andere Staaten wurden aufgefordert, dem Abkommen der „bewaffneten Neutralität“ („*armed neutrality*“) beizutreten. Preußen schloss sich als erster Staat an und unterzeichnete das entsprechende Abkommen am 8./19. Mai in St. Petersburg. Die Österreichischen Niederlande am 28. September/9. Oktober und Österreich am 19./30. Oktober 1781 traten dem Abkommen ebenfalls bei. Portugal, das über besondere (freundliche) Beziehungen mit England verfügte, unterzeichnete am 13./24. Juli 1782. Schließlich folgte das Königreich beider Sizilien am 10./21. Februar 1782⁽¹³⁾. Das Großherzogtum Oldenburg, nachdem es seine Unabhängigkeit von der Dänemark erreicht hatte, erhielt für den Schutz seiner Schifffahrt die Zusage der Nordischen Staaten^(14/15). Gegenüber dieser starken Allianz akzeptierte England schließlich die Forderungen der „bewaffnete Neutralität“.

In der Aufstellung der Unterzeichner fehlen die hanseatischen Städte. Nach intensiven Gesprächen waren die Städte zu dem Entschluss gekommen, dem Vertrag nicht beizutreten. Man meinte dadurch eine bessere Verhandlungsposition bei den zu erwartenden Friedensverhandlungen einnehmen zu können. Insbesondere hoffte man auf Vorteile in der nachfolgenden Friedenszeit. Die zögernde Position war erfolgreich und zahlte sich für die Schifffahrt der Hansestädte durch wohlwollende Behandlung aller Parteien aus.

Dänemark versuchte – ohne Erfolg – während der Napoleonischen Kriege 1801 eine zweite „bewaffnete Neutralität“ zu initiieren. Dabei wollte Dänemark auch die „jungen“ Vereinigten Staaten von Amerika für das Projekt zu gewinnen. Die USA lehnten jedoch eine Beteiligung ab, obwohl die US-Regierung wegen der Kaper gegen die US-Flagge durch britische Kriegsschiffe und Freibeuter sehr aufgebracht war. Insbesondere in der Karibik aber auch auf dem Atlantik erlitt die US-Schifffahrt bedeutende Verluste⁽¹⁶⁾.

c. St. Thomas wird Freihafen und löst St. Eustatius als Schifffahrts- und Handelszentrum in der Karibik ab

Am 1. Februar 1781 (einige Unterlagen nennen den 3. Februar) eroberten britische Streitkräfte unter *Admiral George Brydges Rodney* und *General John Vaughan* St. Eustatius. Dieser zweite Schlag innerhalb von 20

(12) A. Müller, *Emdens Seeschifffahrt und Seehandel von der Besitzergreifung Ostfrieslands durch Preußen 1744-1899*, S. 109 und folgende

(13) G. F. von Martens, *Recueil des principaux traités d'Alliance, de Paix, de Trêve, de Neutralité, etc.* – Band 2, S. 171 und folgende

(14) G. F. von Martens, *Recueil des principaux traités d'Alliance, de Paix, de Trêve, de Neutralité, etc.* – Band 2, S. 208 und folgende, S. 274 und folgende

(15) C. Bergbohm, *Die Bewaffnete Neutralität 1780-1783* – S. 33

(16) C. Bergbohm, *Die Bewaffnete Neutralität 1780-1783* – S. 253 und S. F. Bemis, *The United States and the abortive Armed Neutrality of 1794*, in: *The American Historical Review* 24, 1918/19, S. 26-47

Jahren gegen das Handelszentrum St. Eustatius bedeutete für die Inselkolonie das Ende einer florierenden Epoche. Die Händler und Handelsunternehmen sahen die Zukunft von St. Eustatius als zu risikoreich an. Viele verließen in einer „zweiten Welle“ St. Eustatius. Der wesentliche Teil der Handelsfirmen/Unternehmer siedelte sich in der folgenden Zeit auf St. Thomas an.

In den frühen Jahren des aufstrebenden Handelsplatzes, hatten Händler anderer Nationen die holländische Staatsbürgerschaft angenommen, um Ihre Geschäfte uneingeschränkt betreiben zu können. Der Oberbefehlshaber der britischen Eroberer, *Admiral Rodney*, verfuhr besonders streng mit den britischen Händlern, die die Niederländische Staatsbürgerschaft angenommen hatten(17).

Nach der Besetzung ließ der Admiral alle Güter an Land und an Bord der vor der Insel vor Anker liegenden Schiffe konfiszieren. Ein Schiffskonvoi, der die Insel vor der Eroberung mit Richtung Europa verlassen hatte, wurde von der britischen Armada verfolgt und zurückgeholt. Zusammen mit den nach der Eroberung der Insel eintreffenden Schiffen, beschlagnahmten die Eroberer über 150 Großsegler. Desweiteren veranlasste der Oberbefehlshaber bei den Handelsunternehmen die Beschlagnahmung aller in den Handelsfirmen befindlichen Geldsummen. Wie zu erwarten führte diese Maßnahme zu einer Reihe von Konkursen(17).

Ein Schreiben des *Admiral Rodneys* vom 4. Februar 1781 an den *State Secretary of the Home Department* reflektiert treffend seine wie auch die in England vorherrschenden Empfindungen:

„... my happiness is having been the instrument of my country in bringing this nest of villains to condign punishment. They deserve scourging, and they shall be scourged.“(20) (Freie Übersetzung: „... ich bin glücklich, dass ich als Instrument meines Landes, dieses Schurkennest einer angemessenen Bestrafung zuführen kann. Sie verdienen ausgepeitscht zu werden, und sie sollen ausgepeitscht werden.“

Seiner Ehefrau, *Lady Rodney*, schrieb der Admiral am 23. April, dass er am 30. April St. Eustatius wieder verlassen wurde, und er führte weiter aus:

„... instead of the greatest emporium on earth, a mere desert, and only known by report; yet, this rock of only six miles in length, and three in breadth, has done England more harm than all the arms of her most potent enemies, and alone supported the infamous American rebellion.“ (17) (Freie Übersetzung: „... statt des größten Warenhauses auf der Erde, (ist es) eine bloße Wüste, nur durch Berichte bekannt, jedoch, dieser Felsen hat nur eine Länge von sechs Meilen und eine Breite von drei Meilen, und hat (trotzdem) England mehr Schaden zugeführt als alle Waffen unserer mächtigsten Feinde, und unterstützte allein die niederträchtige Amerikanische Rebellion“

Admiral Rodney setzte (Feb./März 1781) ein Tribunal ein, dass die konfiszierten Güter und Gelder zu Kriegsbeute erklärte und sprach sie der englischen Krone zu. Die beschlagnahmten Güter wurden verauktioniert. Ein nennenswerter Teil erzielte sehr geringe Preise. Käufer waren Kaufleute aus St. Thomas bzw. solche, die mit diesen Waren nach St. Thomas, dem schwedischen St. Barthelemy oder mit Schiffen unter „weißer Flagge“ (Parlamentärflagge = „flag of truce“) nach französischen Kolonien abreisten.

Eine Episode am Rande: Die konfiszierten Gelder waren nicht rechtzeitig nach England transferiert worden. Als St. Eustatius (und die Inseln Saba und St. Martin) im November 1781 von dem französischen *General Marquis de Bouillé* und dem *Admiral Comte de Grasse* zurückerobert wurde, fiel den Eroberern die durch Admiral Rodney beschlagnahmten Gelder als Beute zu(18).

Wie bereits geschildert hatten 1761 erste Kaufleute St. Eustatius verlassen, um sich auf St. Thomas anzusiedeln. Offensichtlich hatten die Neuankömmlinge eine Vorstellung von den Möglichkeiten, die St. Thomas für Handel und Schifffahrt sowie für die regionale und internationale Kommunikation bot. Nachdem 1754 die *Danish-West-India Company* aufgelöst worden war, hatte die Dänische Krone die Kontrolle der Kolonie übernommen. Fortan war es allen dänischen Bürgern gestattet, Handel auf den Inseln zu betreiben. Die Vergangenheit hatte gezeigt, dass sich St. Thomas nicht für Plantagenwirtschaft eignete. Stattdessen bot sich die Insel mit ihrem gut geschützten und geräumigen Naturhafen als idealer Handelsplatz an. Außerdem war die Insel geografisch ideal für den Handel zwischen Europa und dem amerikanischen Kontinent gelegen.

Diese Fakten und möglichen Einkünfte, die St. Thomas bot, haben sicherlich die Entscheidung der Dänischen Regierung beeinflusst, die bis dahin geübte merkantilistische Politik zu überdenken. Mit der „*Forordning XVII*“ vom 9. April 1764 öffnete *König Frederik V.* St. Thomas (und St. Jan) für den Handel mit den europäischen Kolonien in Amerika für Schiffe aller Nationen(19). Dieser erste Schritt hin zu einem „Freihafen“ auf St. Thomas verursachte einige Komplikationen und Auseinandersetzungen u. a. mit *Jan de Windt*, dem Chef der niederländischen Verwaltung von St. Eustatius. Am 18. September 1767 schrieb er der *West-Indische Compagnie in Middelburg* wie günstig das (mit St. Eustatius) konkurrierende St. Thomas für spanische und französische Schiffe im Verkehr mit Santo Domingo (und Haiti) gelegen sei. Er befürchtete, dass (sogar) holländische Schiffe St. Thomas anlaufen müssten, da die spanischen Händler bar zahlten und

(17) G. B. Mundy, *The life and correspondence of the late Admiral Lord Rodney*, London 1830, Bd. 2, S. 13 und 97

(18) J. de Hullu, *St. Eustatius, St. Martin en Saba op het laatst van de 18de eeuw*, in: *De West Indische Gids* 1, 1919, S. 385-393

(19) K. H. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, S. 50

französische Händler Zucker direkt nach St. Thomas bringen könnten(20).

Bedeutende Fortschritte hinsichtlich der Entwicklung von St. Thomas zu einem Freihafen waren erreicht, als *König Christian VII.*, Nachfolger von *König Frederik V.*, eine neue „*Forordning*“ am 5. Mai 1767 unterzeichnete. Danach waren die Häfen von St. Thomas und St. Jan ohne Handelsbeschränkungen für Schiffe aller Nationen geöffnet. Höhere Zolltarife(21) waren die einzigen Auflagen für die Schiffe fremder Nationen.

Nach einer Dekade widerrief die dänische Regierung – für einen kurzen Zeitabschnitt von 1677 – 1782 – die Verordnung. Während dieser fünf Jahre konnten im Verkehr mit Europa Güter aus bzw. nach Dänisch Westindien nur mit dänischen Schiffen und über dänische Häfen befördert werden. 1778 wurde sogar die *Königliche Westindien Handelsgesellschaft (West Indian Trading Company)* erneut gegründet. Heftige Proteste der Handelsunternehmen auf St. Thomas veranlassten den dänischen König, grundsätzlich auch die Beförderung der Im- und Exporte über die Elbehäfen Altona und Glückstadt sowie über Christiansand in Norwegen zu gestatten(21). Wichtiger jedoch war, dass die neue vom 4. November 1782 die Restriktionen der Verfügung („*Ordinance*“) von 1777 aufhob. Damit war es wieder Schiffen aller Nationen gestattet die dänisch Westindischen Häfen von St. Thomas und St. Jan anzulaufen(22).

Für die Deutsche Schifffahrt war diese Verordnung der Start zum Anlaufen von St. Thomas. Deutsche Nachrichtenblätter veröffentlichten die Mitteilung und berichteten über erste Fahrten deutscher Schiffe(23). Bekanntlich tolerierte England in dieser Zeit widerwillig die „Bewaffnete Neutralität“ („*armed neutrality*“). Die Hansestädte begrüßten die günstige Entwicklung für ihre Schifffahrt und ihren Handel. Insbesondere hamburgische Handelshäuser entwickelten Geschäftsbeziehungen mit St. Thomas. Hierbei war der nahe „dänische“ Hafen Altonas von großem Vorteil. Daneben waren in den 80er Jahren des 18. Jahrhunderts ebenfalls Handelsverbindungen mit französischen und spanischen Kolonien in der Karibik möglich. Zeitweilig hatten auch Frankreich und Spanien Häfen in Ihren Kolonien für internationalen Schiffsverkehr geöffnet.

Die dänische Kontrolle der Einhaltung ihrer Vorschriften waren nicht sehr strikt, und deutsche Schiffe liefen auch deutsche Häfen an – statt der vorgegebenen Elbhäfen von Altona und Glückstadt. Statistiken zeigen, dass Bremen und Hamburg nach der Öffnung von St. Thomas regelmäßig angelaufen wurden(24). Das „*Register of the Council of the Admiralty, St. Thomas*“ belegt die große Anzahl von Fahrten zwischen St. Thomas und den Elbhäfen Altona und Hamburg(25).

1806 endete der bis dahin blühenden Handel. Das Napoleonische Frankreich hatte die deutsche Nordseeküste inklusive der Hansestädte besetzt. Nachdem die französischen Streitkräfte Bremen (1813) und Hamburg (1814) verlassen hatten, gab es Bemühungen der Handelshäuser die Geschäftsbeziehungen mit Dänisch Westindien wieder zu beleben. Erste Abfahrten wurden 1814 durchgeführt. Nach immerhin sieben Jahren napoleonischer Besetzung konnte sich der Handel jedoch erst nach dem Ende des Anglo-Amerikanischen Krieges (nach der Schlacht von New Orleans – Januar 1815) kontinuierlich entwickeln, ohne durch die Kaper der Kriegsschiffe oder Freibeuter gehindert zu werden. Es dauerte trotz des herrschenden Friedens einige Zeit bis die Im- und Exporte wieder das Volumen von vor 1806 erreichen konnten. Ein Grund für die schleppende Entwicklung war auch die Dominanz der britischen Handelshäuser auf St. Thomas. Berichte in den Bremer Archiven (Handelskammer und Staatsarchiv) führen den starken britischen Anteil am Handel auf die lange Besetzungszeit (allein die zweite britische Besetzung dauerte vom 2. Dezember 1807 bis April 1815) zurück. Während der britischen Besetzung war der Handel auf Großbritannien und seine Kolonien beschränkt. In der Zeit hatte sich bereits die später stürmische Entwicklung der Wirtschaft auf St. Thomas abgezeichnet. Viele britische Unternehmen waren davon angezogen worden, die danach das geschäftliche Leben auf St. Thomas beherrschten. Aber auch Hamburger Unternehmen konnten relativ zügig an „Vorkriegsstandarts“ anknüpfen. Hierbei war wiederum Hamburgs Nähe zum dänischen Hafen Altona von großem Nutzen. Bremer Unternehmen benötigten eine Dekade bevor sechs bis acht Fahrten jährlich durchgeführt werden konnten.

Ab Ende der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts verzeichnete der deutsche Handel große Zuwächse. Hamburger und Bremer Unternehmen siedelten sich auf St. Thomas an. Ab 1860 nahm dann das deutsche Element eine führende Stellung in der Geschäftswelt von St. Thomas ein.

(20) Algemeen Rijksarchief, The Hague, 1. Division – *Suriname en de Nederlandse Antillen – St. Eustatius – West-Indische Compagnie* – Nr. 1193 (1766/70)

(21) K. H. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, S. 51

(22) *Hamburgische Adreß-Comtoir-Nachrichten*, of 10th Februar 1783 – Siehe auch: K. H. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, S. 52

(23) Victor Ludwig Klopstock, Bruder des berühmten deutschen Poeten gründete die „*Hamburgische Adreß-Comtoir-Nachrichten*“, ein Nachrichtenblatt. Am 11. Oktober 1781 erschien der folgende Text: „... unsere Insel nach der Einnahme von St. Eustaz zu einem beträchtlichen Handelsorte in Westindien hinan geschwungen. Der Zusammenfluss von Handelsleuten in dieser dänischen Insel aus allen Welttheilen ist nunmehr so stark, dass ein Haus, welches ehemals 500 Thaler galt, jetzt gerne um 5000 Gulden Bezahlt wird. Manchem trägt die bloße Hausmiete nun mehr denn 1800 Thaler.“ Die Erwähnung von Gulden kann sicherlich als Zeichen für die Anwesenheit ehemaliger Händler aus St. Eustatius gewertet werden. (Außerdem: es muss wohl die Nähe zu Altona gewesen sein, die das Hamburger Blatt von „unserer Insel“ sprechen lässt.

(24) Staatsarchiv Bremen, Schlachtebücher 1782-1806

(25) K. H. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, S. 337

d.) Postverkehr mit Deutschland

In einer Anzahl von sehr informativen Büchern wird das deutsche Element im 18. Jahrhundert auf St. Thomas als sehr gering bzw. als unbedeutend bezeichnet. Auch wird wenig über einen deutschen Schiffsverkehr und über Tätigkeiten deutscher Handelsunternehmen berichtet. Der größte Teil des erhalten gebliebenen Schriftverkehrs besteht aus Briefen, die von britischen oder amerikanischen Händlern mit Partnerfirmen in ihren Heimatländern ausgetauscht wurden. Außerdem ist es grundsätzlich schwierig einen deutschen Ursprung nachzuweisen, wenn im Geschäftsleben auf St. Thomas engagierte Personen einen Eid auf die Dänische Krone ablegen mussten, um ungehindert in der dänischen Kolonie Geschäfte betreiben zu können. Für Historiker sollte es deshalb interessant sein, anhand von Archivunterlagen einmal eine Analyse der Herkunft von Unternehmern sowie die ihrer Geschäftsabschlüsse zu analysieren. Dabei sollten insbesondere die Geschäftsverbindungen mit den Unternehmen Aufschluss über die Erst-Nationalität geben. Die bisher bekannten Briefe werden von John L. DuBois in seinem ausgezeichneten Buch „*Danish West Indies Mails 1754-1917 – Volume 1 Postal History*“, auf Seite 11 wird gesagt: „*From the Colonial Period, 1754-1807, letters are rare in philatelic hands, with only some 47 recorded*“. ausgewertet und zugeordnet. Auf Seite 11 wird berichtet, dass aus der Zeit von 1754 – 1807, der sogenannten „*Colonial Period*“, nur 47 Briefe in Privatbesitz bekannt seien. Daraus kann auf einen geringen Umfang des erhalten gebliebenen Schriftverkehrs geschlossen werden. Der größte Anteil setzt sich aus Briefen in die USA, nach Großbritannien und nach Frankreich zusammen. Außerdem sind als Destinationen Dänemark, Deutsche Staaten, Madeira, Martinique und Tortola bekannt.

Die Hansestädte waren für den Überseehandel mit Amerika und der Karibik prädestiniert. Sie verfügten mit ihren Handels- und Schifffahrtsunternehmen über große Kenntnisse und Erfahrungen sowie über entsprechende Verbindungen mit Geschäftspartnern in Übersee. Häufig waren dies im Falle der Vereinigten Staaten und Dänisch Westindiens sogar Familienmitglieder.

Eine sehr interessante Aussage St. Thomas und die Kommunikation zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten befindet sich in den Archivunterlagen. Danach empfahl der Bremer Postmeister *Gerhard Heymann* (1785 – 1810 zuständig für das Postwesen des Bremer Stadtpostamtes) in den späten 80er Jahren des 18. Jahrhunderts Bremer Kaufleuten, ihren Schriftverkehr mit den Vereinigten Staaten über St. Thomas abzuwickeln. (Vor seiner Ernennung zum Bremer Postmeister, war Gerhard Heymann partner in dem alten bremischen Handelshaus *Hermann Heymans Söhne*. Die Firma war im Überseehandel mit den USA und Dänisch Westindien engagiert.) Als Postmeister war Heymann über die regelmäßigen Abfahrten von Bremen nach den USA informiert. Trotzdem empfahl er den Briefversand über St. Thomas. Das ist m. E. ein Beleg für die häufigen Abfahrten Bremer Schiffe nach St. Thomas sowie für die Verlässlichkeit der Weiterleitung von St. Thomas mit den zahlreichen Abfahrten nach den USA.

Einige Statistikzahlen für 1799 vermitteln einen Eindruck von dem geschäftigen Bremer Hafenbetrieb nach Amerika. In diesem Jahr erreichten Bremen 72 Schiffe aus den USA und der Karibik. 62 davon kamen aus den USA (zum Teil mit Ladung aus St. Thomas) und 10 Schiffe brachten Ladung aus der Karibik.

Um 1780 waren die Fahrten über den Atlantik und in der Karibik keine Vergnügungsreisen. *Kapitän Dierk Moris*, Kapitän der „*Der Prins Henrik*“, z. B. legte am 21. September einen „Seeprotest“ vor dem Bremer Gericht ab. Daraus geht hervor, dass die „*Der Prins Henrik*“ am 7. Juli 1782 St. Thomas verließ mit einer Ladung Kaffee, Tabak, Baumwolle und Stückgütern bestimmt für Bremen. Nach der Abfahrt von St. Thomas hatten schon zwei britische Fregatten die Bremer Sloop passieren lassen, als ein US-amerikanischer Freibeuter das Schiff am 21. Juli aufbrachte. *Kapitän Moris* sowie der Postsack wurden an Bord des Freibeuters geholt. Nachdem die Schiffspapiere und Ladungsmanifeste kontrolliert worden waren, durfte Kapitän Moris wieder auf sein Schiff zurückkehren. Nach einigen Diskussionen wurde dann auch der Bremer Postsack zurückgegeben. Nachdem die „*Der Prins Henrik*“ auf der Rückreise zusätzlich noch schwere Seen zu bewältigen hatte, traf die Sloop am 30. August 1782 auf der Weser ein. (Der Seeprotest enthält noch eine weitere Fußnote: Kapitän Moris beklagte die große Anzahl von Mäusen an Bord. Trotz dreier Katzen hätte die Mäuseplage nicht eingedämmt werden können. (27))

Bei der aufgezeigten Entwicklung sollte bedacht werden, dass die deutschen Staaten bis zum Ende des 18. Jahrhunderts von dem Amerikahandel ausgeschlossen war. Waren aus Amerika konnten nur in den Staaten mit Kolonien erworben werden. Erst die Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten und die Öffnung von Freihäfen in der Karibik ermöglichten den direkten Handel. Bremer und auch Hamburger Unternehmen nutzten die Chancen und reisten selbst oder sandten einen Vertreter ihres Unternehmens, meistens die Junioren, nach Amerika. Insgesamt lag die Zahl der in dieser frühen Zeit nach Amerika Reisenden im dreistelligen Bereich. Der größte Teil stammte aus den Hansestädten, aber auch aus den europäischen Verkehrsknotenpunkten Deutschlands wie z. B. aus Leipzig, Köln Frankfurt und Berlin versuchten einige Kaufleute in den USA bzw. in der Karibik ihr Glück.

Durch die nicht geringen Auswanderung und Firmengründungen deutscher Geschäftsleute in den Vereinigten Staaten, St. Thomas und in Teilen Zentral und Südamerikas wurden zum großen Teil langjährige

Geschäftsbeziehungen geschaffen. Nach den Napoleonischen Kriegen dauerte es einige Jahre bis der Amerikahandel das Niveau vor der Besetzung wieder erreicht hatte. In der ersten Hälfte entwickelte sich St. Thomas zum bedeutendsten „Entrepôt Hafen“ (Transitlager) der westlichen Welt. Bei diesem Geschäftsmodell nahmen die Handelsunternehmen europäische oder amerikanische Importe auf Lager. Die Firmen auf St. Thomas agierten als Agenten für den Exporteur und verkauften die Güter in unterschiedlichen Mengen ab Lager. Dieses Geschäftsmodell barg kaum Risiken für die als Agenten des z. B. deutschen Exporteurs. Es bedurfte fähiger Verkäufer, um mit der relativ risikolosen Tätigkeit sehr erfolgreich zu sein. Viele Deutsche wurden in den Jahren von 1830 bis 1860 angeworben, nach St. Thomas ausgesandt oder sie wanderten nach Dänisch Westindien aus, „um ihr Glück zu machen“. Um 1860 nahmen „deutsche“ Unternehmen dann die führende Position im Geschäftsleben auf St. Thomas ein.

Briefe, die den Kapitänen der Schiffe mitgegeben wurden, bildeten die Verbindung über den Atlantik. Der in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sich rasant entwickelnde Handel erforderte schnelle und sichere Kommunikationsverbindungen. Nachdem Großbritannien einen subventionierten Linienverkehr mit Postdampfern (*Royal Steam Navigation Co.*) eingerichtet hatte, konnten auch deutsche Unternehmen diese Verbindung durch einen Postversand über London nutzen. Damit verfügte die britische Post über ein Monopol. Sehr hohe Tarife für den Postverkehr war die Konsequenz. Erste Konkurrenz bot ab 1865 eine Französische Post Linie (*Compagnie Général Maritime*). Eine wirkliche Reduktion der hohen Kommunikationskosten trat erst ein, nachdem der *Norddeutsche Lloyd (NDL)* und die *Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft (HAPAG)* 1870 Liniendienste mit Postdampfern eingerichtet hatten.

TEIL II

Einige Anmerkungen zur Entwicklung deutscher Postlinien im Verkehr nach Zentralamerika

Einführung

Deutsche Handelshäuser drängten bei vielen Anlässen die Reedereien *NDL* und *HAP AG* Liniendienste zum Transport ihrer Ladungen und zur Beförderung der Korrespondenzen einzurichten. Da bisher alle wichtige Kommunikation über England abgewickelt wurde, hatten deutsche Unternehmen Nachteile durch den zusätzlichen Zeitaufwand zu verschmerzen. Bei Fluktuationen der Preise am Produktenmarkt konnte sich der Zeitverlust schon einmal schmerzhaft auswirken. In Hamburg hatten die Handelshäuser *J. C. Godeffroy & Söhne*, *A. H. Wappäus*, *A. J. Schön & Co.*, *L. Behrens & Söhne* und andere profunde Interessen in Dänisch Westindien, Kolumbien, Curacao, und Venezuela. In Bremen waren dies primär die Firmen *H. H. Meyer & Co.* sowie *D. H. Wätjen*, die einen Kontrakt für die Einrichtung einer Eisenbahnverbindung zwischen Barranquilla und dem Hafen von Savanilla. *A. H. Wappäus* betrieb eine große Segelschiffsreederei und war insbesondere in Venezuela engagiert. Die Bremer Firma *D. H. Wätjen* war im Wesentlichen als Rederei bekannt aber auch der Handel mit Amerika war für das Unternehmen von Bedeutung. Mitte des 19. Jahrhunderts war *D. H. Wätjen* sogar die größte Rederei weltweit. *Adolph Godeffroy* (Generaldirektor der *HAPAG* von 1857-80) und *H. H. Meyer* (Gründer und erster Generaldirektor des *NDL*) unterhielten außerdem Handelshäuser⁽²⁸⁾. Beide erzielten als hervorragende Ergebnisse für die von ihnen geführten Schifffahrtsgesellschaften. Die Erfolge in den bis dahin betriebenen Fahrtgebieten ließen ebenfalls die Aktionäre beider Reedereien für das neue Fahrtgebiet plädieren.

Nachdem die Hansestädte im Norddeutschen Bund aufgegangen waren, wirkte die Regierung in Berlin auf die Reedereien ein, entsprechende Dienste zu eröffnen. Der Französisch-Deutsche Krieg von 1870 verzögerte den Start von Karibikdiensten, aber nachdem die entscheidenden Schlachten 1870 geschlagen worden waren, eröffneten die ersten Dampfschiffe beider Reedereien die Verbindung nach St. Thomas und der Karibik.

Ein Unterschied bestand jedoch im Vergleich zu der bereits etablierten britischen *Royal Mail Steam Packet Company* (RMSPC) und der französischen *Compagnie Général Maritime* (CGM). Während diese erhebliche Subventionen erhielten, mussten der *NDL* und die *HAPAG* ohne staatliche Unterstützungen auskommen.

Erste Schritte in Richtung eines Karibik-/Zentralamerika-Dienstes waren von der *HAPAG* und dem *NDL* bereits eingeleitet worden. Am 2. Oktober 1867 hatte die *HAPAG* die „*Bavaria*“ auf eine Reise in den US-Golf gesandt. Ein Jahr später machte das Schiff am 1. November eine Reise nach Havanna, wo es am 24. November eintraf. Im gleichen Jahr startete der *NDL* zwei neue Fahrtgebiete: ein Liniendienst zwischen Bremen und Baltimore sowie eine regelmäßige Verbindung nach New Orleans. Diesen Dienst eröffnete die „*New York*“ am 14. Oktober 1868. Außerdem wurde Havanna angelaufen. Während die *HAPAG* nur sporadisch Abfahrten zum US-Golf bot, führte der *NDL* bis zum 1. Juli 1875 57 Abfahrten zum Golf durch.

Nachdem auf diese Weise erste Erfahrungen gesammelt worden waren proklamierten beide Reedereien die Eröffnung von Linienverbindungen in die Karibik, zur Nordküste Südamerikas und nach Panama. In der *Weserzeitung* vom 11. September 1869 war zu lesen, dass die Direktion des *NDL* beschlossen hätte mit der Einrichtung eines Liniendienstes in die Karibik, nach Venezuela und Neu Granada einen lang gehegten Plan um zu setzen. Als Endpunkt des Fahrplans war Panama vorgesehen(29).

Am 14. Juli 1870 zeigte der *NDL* an, dass der neue Westindien-Dienst durch die „*König Wilhelm I.*“ am 17. Oktober ab Bremen eröffnet werden sollte. Da am Tage darauf Frankreich dem Norddeutschen Bund den Krieg erklärte wurde der Zeitpunkt mit der ersten geplanten Abfahrt fallen gelassen(29).

1 a.) Der Westindien-Dienst des Norddeutschen Lloyd

Nachdem der Französisch-Deutsche Krieg so gut wie beendet war wurde im Januar 1871 das Deutsche Reich kriegsbedingter Mangel an Kohle und Eisenbahnwaggons verursachten weitere Verzögerungen bei der Eröffnung der Karibik-Dienste. Am 1. Februar 1871 erschien die nebenstehende Anzeige des *NDL* in der „*Weser-Zeitung*“.

Anzeige aus der „*Weser Zeitung*“ vom 1. Febr. 1871

Gemäß Fahrplan war vorgesehen, dass die „*König Wilhelm I.*“ am 7. März 1871 den Dienst eröffnen sollte. Von Bremen via Southampton (10. März) war die Ausreise nach der Karibik geplant. (30) Das Schiff traf am 27. März nach nur 17 Tagen in Colon ein. Dies war eine so schnelle Reise durchführen konnte. Die „*König Wilhelm I.*“ sowie die Schwesterschiffe „*Kronprinz Friedrich Wilhelm*“ und „*Graf Bismark*“ waren Neubauten, die speziell für die Fahrt nach Zentralamerika gebaut worden waren. Es waren „teure“ Schiffe, die nur noch durch die später in Dienst gestellten „*Feldmarschall Moltke*“ (Aug. 1873) und „*Minister Roon*“ (Sep. 1873). Die größere Geschwindigkeit bedeutete einen erhöhten Verbrauch. Die Unterkünfte der Passagiere waren luxuriös. Dagegen war die Ladekapazität eingeschränkt und

entsprach nicht den Anforderungen des Ladungsaufkommens. Unter diesen Gegebenheiten waren die wunderschönen *NDL*-Dampfer „teuer“ in der Unterhaltung. Da gleichzeitig die Transporterträge nicht den Kalkulationen entsprachen, war das Ende dieses *NDL*-Dienstes abzusehen. Die Geschäftsführung sah keine Aussichten auf Verbesserung der Ergebnisse und stellte den Dienst im Mai 1874 ein.

Die Linie:

Die vor der Eröffnung des Westindiendienstes veröffentlichten Fahrpläne zeigen jeweils eine Abfahrt am 7. jeden Monats an. Die erste Abfahrt erfolgte am 7. März 1871 durch die „*König Wilhelm I.*“ von Bremen via Southampton (10. März) direkt nach Colon, wo das Schiff am 27. März eintraf. Nach einer „interkontinentalen“ Reise von Colon via Savanilla, Puerto Cabello, La Guaira zurück nach Colon. Anschließend trat die „*König Wilhelm I.*“ die Rückreise an: St. Thomas (27. April) über Southampton nach Bremen. Bis zum heutigen Zeitpunkt (2012) hat sich bisher kein Beleg für die Beförderung von Korrespondenzen unter einem Postvertrag finden lassen. Die nachfolgenden Abfahrten waren am 7. April „*Kronprinz Friedrich Wilhelm*“, am 7. Mai „*Graf Bismark*“, der wiederum die „*König Wilhelm I.*“ am 7. Juni 1871 folgte.

Die Rotation – von März bis Juli 1871 war: Bremen – Southampton – Colon – Savanilla – Puerto Cabello – La Guaira – Colon – St. Thomas – Southampton – Bremen. Für die Abfahrt im August („*Graf Bismark*“) gab es eine Änderung des Fahrplans. Danach liefen die Schiffe St. Thomas als ersten Hafen in der Karibik an, bevor sie nach Colon weiterfuhren. Ansonsten blieb der Fahrplan unverändert. Später gab es eine Änderung im Fahrplan der Heimreise. Abwechselnd wurden die französischen Häfen Cherbourg und Le Havre angelaufen. Die Postsäcke für Bremen wurden in diesen Häfen an Land gegeben und nach Bremen (per Eisenbahn) befördert

(28) H. H. Meyer war auch ein Gründer der Deutschen Bank.

(29) Reinhold Thiel, „Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857-1970“ – S. 117 und 123

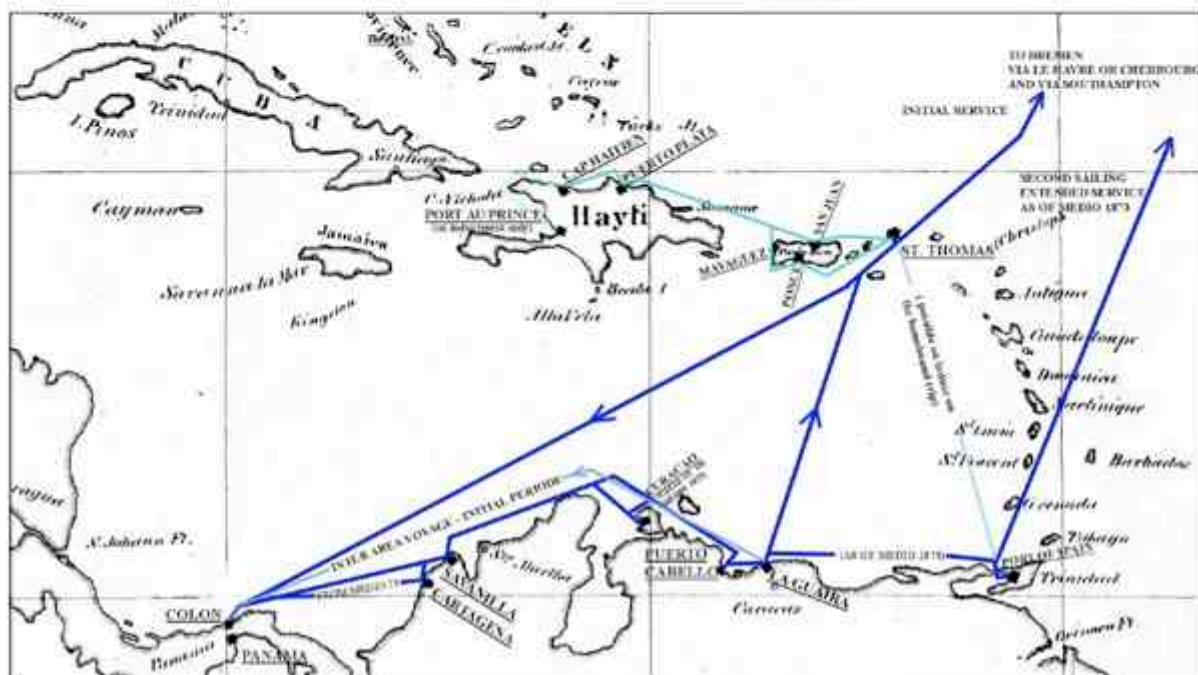
(30) Reinhold Thiel, „Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857-1970“ – p. 119/120

Im Juni 1873 sandte der NDL die „Albatross“ (ein Küstenmotorschiff aus dem Großbritannien-Dienst der Reederei) in die Karibik. Das Schiff traf auf St. Thomas am 24. Juli 1873 ein. Die „Albatross“ wurde auf St. Thomas stationiert und besorgte von dort Zubringerdienste nach Puerto Rico, Haiti und nach den Häfen der Dominikanischen Republik. Im gleichen Jahr verdoppelte der NDL im Juli seinen Fahrplan wie folgt:

Neuer Fahrplan (vom Juli 1873) der Linie 1: Abfahrt von Bremen am 6. Des Monats – Southampton – St. Thomas – Colon – Savanilla – Curacao – Porto Cabello – La Guayra – Port of Spain – (St. Thomas) – französischer Hafen – Bremen

Neuer Fahrplan (vom Juli 1873) der Linie 2: Abfahrt von Bremen am 21. Des Monats – Le Havre – St. Thomas – Colon – Cartagena – Savanilla – Curacao – (Puerto Rico, etc.? (31)) – St. Thomas – französischer Hafen (Cherbourg bzw. Le Havre) – Southampton – Bremen(31).

Die Westindien-Linie des NDL (1871-1874)



Die Karte basiert auf Veröffentlichungen des NDL in Zeitungen oder den Jahresberichten der Reederei für ihre Aktionäre, auf Archivunterlagen sowie auf Informationen aus den Werken „Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857-1970“ von Reinhold Thiel, „A Caribbean Neptune – Maritime Postal communication of the Greater and Lesser Antilles“ von Robert G. Stone und „Danish West Indies Mails 1794 – 1917 – Volume 1 – Postal History“ von John L. du Bois.

Die NDL-Schiffe des Westindiendienstes:

Die „König Wilhelm I.“ war von der Eröffnung des Dienstes bis zum Sommer 1873 in der Westindien-Fahrt beschäftigt. Anschließend beschäftigte der NDL das Schiff in der Bremen-New York-Fahrt. Am 25. Juli verließ das Schiff die Weser zur Fahrt nach New York(32). Auch die „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ wurde, nachdem das Schiff von April 1871 bis zum Frühjahr 1873 in der Westindien-Fahrt eingesetzt war, am 14. Mai 1873 von Bremen nach New York expediert. Ende 1873 beschäftigte der NDL das Schiff wieder in der Westindien-Fahrt. Nach einem Einsatz vom Mai 1871 bis zum Frühjahr 1873 in der Westindien-Fahrt machte die „Graf Bismark“ am 11. Juni 1873 eine Reise auf dem Nordatlantik nach New York. Danach war das Schiff bis Ende 1873 wieder in der Westindien-Fahrt eingesetzt, um anschließend abermals in der Nordatlantikkfahrt (ab Bremen am 11. Feb. 1874) beschäftigt zu werden.

Im ersten Jahr der Westindien-Fahrt war das Betriebsergebnis negativ. Im Jahr darauf mussten große Verluste verzeichnet werden. Bei den drei Neubauten „König Wilhelm I.“, „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ und „Graf Bismark“, bei Caird & Co., Greenock gebaut, traten Schwierigkeiten mit der Kurbelwelle auf.

- (31) Fehlende Unterlagen in den Archiven lassen bezüglich der NDL-Fahrpläne Fragen bestehen. Die Reihenfolge der Häfen, Daten und Schiffsnamen wurden aus Anzeigen, Ankündigungen und Berichte in der „Weser Zeitung“ entnommen. Eine weitere Quelle war das Werk „Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd“ Bd. 1 u. 2 von Reinhold Thiel. Weitere Informationen lieferten Recherchen in verschiedenen Archiven. – Ein regelmäßiges Anlaufen von St. Juan (Pto. Rico) halte ich für unwahrscheinlich, da der Hafen vom Zubringerdienst angelaufen wurde.
- (32) Richard F. Winter schreibt in seinem exzellenten Werk „North Atlantic Mail Sailings 1840-75“ S. 256 – Fußnote 79: „Having landed 25 bags of mail at Southampton, „König Wilhelm I.“ was wrecked off the Dutch coast two days later with 24 bags for Bremen on board“. (Der Schiffbruch bei Nieuwediep betraf nicht den Westindien-Dienst. Das Schiff war im Verkehr nach New York eingesetzt.) – Die Abfahrtsdaten der Bremen-New York-Linie wurden dem Werk von R.F. Winter entnommen.

Während die „König Wilhelm I.“ und „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ die Probleme auf See bekamen, war die „Graf Bismark“ im August 1871 im Kanal damit konfrontiert. In Southampton wurden die deutschen Postsäcke gelöscht und von dort mit der „Targus“ (Royal Mail Steam Packet Co.) nach St. Thomas befördert.

Derartige Vorkommnisse waren Grund für die aufgefahrenen Verluste des ersten Jahres. Eine weitere hauptsächliche Ursache für das sehr schlechte Ergebnis im Jahr 1872 waren die nicht die technischen Probleme, sondern die nicht den Anforderungen der Ladung entsprechenden Laderäume und Kapazitäten.

In dem Geschäftsbericht des Jahres 1872 für die Aktionäre, erklärte der Vorstand des NDL, dass der Westindienverkehr ganz wesentlich zu den sehr hohen Verlusten des zurück liegenden Jahres beigetragen habe. Der Bericht stellte für die Schiffe in der Westindien-Fahrt die erheblichen Kosten für Verbrauch und Zubehör fest. Weiterhin räumte die Geschäftsleitung ein, dass man von einer erheblich höheren Zahl von Passagen, als tatsächlich durchgeführt, ausgegangen wäre. Diese Fehleinschätzung bei der Planung der Schiffe habe dazu geführt, die Unterkünfte der Passagiere zu Lasten des Laderaums zu reichlich zu bemessen.

Dadurch mussten häufig gebuchte Ladungen zurück gelassen werden. Weiterhin kündigte der Vorstand die Verlegung des Zubringerschiffes „Albatross“ in die Karibik an. Mit dieser Disposition sollten die großen Atlantikdampfer vom Anlaufen aller Häfen entlastet werden. Allem Anschein nach hatte der Vorstand damit alle Möglichkeiten der Kosteneinsparung vorgenommen.

Am 17. Juni 1872 berichtete die „Weser Zeitung“ über die Heimreise der „Kronprinz Friedrich Wilhelm“. Kapitän Leist sei mit dem Schiff am 14. Juni auf der Weser eingetroffen sei. Die „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ habe Colon am 21. Mai 06.00 verlassen und auf dem Wege nach Bremen einen Zwischenstopp vom 26.-28. Mai in St. Thomas gemacht.

Nach einer schnellen Reise über Cherbourg und Southampton war das Schiff in Bremen angekommen. Es beförderte 14 Passagiere nach Cherbourg, 2 nach Southampton und 38 nach Bremen. Die angebrachte Ladung bestand hauptsächlich aus Baumwolle, Tabak und Kaffee, sowie aus anderen Produkten⁽³⁴⁾.

Nachdem die Maßnahmen der Kosteneinsparung, die Rationalisierung des Fahrplans sowie die Verbesserung der Ladungsbuchungen keine wirtschaftliche Verbesserung auf der Westindien-Linie brachten, traf der Vorstand Anfang 1874 die Entscheidung den Dienst einzustellen. Als letzte Abfahrten verließen die „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ St. Thomas am 21. April und die „Feldmarschall von Moltke“ am 16. Mai 1874⁽³⁴⁾. Beide Schiffe transportierten Post. Das Zubringerschiff „Albatross“ kehrte ebenfalls Mitte Mai nach Bremen zurück. Es ist sehr wahrscheinlich dass die NDL-Dampfer auch Schiffsbriefe beförderten.

b) Der NDL befördert deutsche Kontraktpost

Der NDL informierte 1869 das General-Postamt des Norddeutschen Bundes in Berlin über die Planung eines Liniendienstes nach Colon, New Granada und nach Venezuela. Im Juli 1870 teilte der NDL mit, dass die erste Abfahrt für den 17. Oktober geplant sei. Der Krieg von 1870/1 brachte einen Aufschub bei der Eröffnung der Linie. Nachdem die Entscheidung des Krieges sich abzeichnete, berichtete der NDL dem General-Postamt (des Deutschen Reichs) über die neugeplante Eröffnung. Wie bereits erwähnt erfolgte die erste Abfahrt planmäßig am 7. März 1871.

Der NDL hatte bei der Eröffnung der Linie einen Fahrplan entwickelt, wonach Colon als erster Hafen in Amerika vorgesehen war. Von Colon aus machten die Abfahrten dann eine Zwischenreise nach Savanilla, Puerto Cabello, La Guaira und zurück nach Colon. Danach liefen die Schiffe St. Thomas auf ihrer Heimreise nach Europa an. Die Transitzeit nach Colon war konkurrenzlos, weshalb die Post aus Deutschland nach diesem Hafen und zur Westküste Amerikas auf die NDL-Abfahrten konzentriert war. Auch die Postsäcke für Venezuela und nach Savanilla disponierte das Generalpostamt, Berlin nach dem Fahrplan des NDL.

Die ersten Fahrpläne, welche die Reederei nach Berlin sandte, wiesen keinen Anlauf von St. Thomas auf der westgehenden Reise aus. Im März 1871 hatte die Reederei Verhandlungen mit der Britischen Post (General Post Office, London – zukünftig abgekürzt: GPO) begonnen. Ziel war die Beteiligung an den lukrativen Transporten der britischen Postsendungen. Die Verhandlungen waren schließlich erfolgreich und der NDL konnte einen Kontrakt abschließen. Danach musste die Reederei ihren Fahrplan ändern und St. Thomas wurde als erster Hafen in Amerika auf dem Wege nach Colon angelaufen⁽³⁵⁾. Die erste Abfahrt mit britischen Postsäcken an Bord machte die „Graf Bismark“ am 7. August 1871 von Southampton. Zu diesem Vertrag wurde auch das Einverständnis der dänischen Regierung für das Beladen und Entlösen der Post auf St. Thomas eingeholt. Außerdem versicherte sich die Reederei der Zustimmung des deutschen General Postamtes zu den getroffenen Übereinkommen. (Leider lag keine Kopie des Abkommens mit der Britischen Post im Bremer Archiv.) Diese schwebenden Verhandlungen waren der Grund, weshalb das General-Postamt in Berlin

(33) Zusätzlich waren 4 Dampfer auf der Baltimore-Linie eingesetzt. Die Schiffe waren nicht Bestandteil des „Pools“ und wurden nur im Verkehr nach Baltimore beschäftigt. An der Linie war die Baltimore and Ohio Rail Road Company zu 50% beteiligt.

(34) Reinhold Thiel, „Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857-1970“ – p. 137 und 138

Auf St. Thomas nahm das dänisch-westindische-Postamt den Empfang und die Verteilung der deutschen Post vor. Lediglich das dänische und mit langer Tradition das britische Postamt waren berechtigt Korrespondenzen zu empfangen und zu verteilen. (Im Mai 1871 räumte die dänische Verwaltung ebenfalls der Französischen Post dieses Privileg ein.) Während das britische Postamt bereits existierte, war das dänische Kolonial-Postamt 1856 eröffnet worden. – Bisher sind keine Briefe bekannt, die mit den NDL-Abfahrten des ersten Jahres nach St. Thomas befördert wurden.

Ausgabe frankierter Brief ist dem Verfasser bisher nicht bekannt. Solch ein Beleg wäre ohne Zweifel eine Rarität(36).

Am 19. Juli 1871 erschien die folgende, die NDL-Linie betreffende Bekanntmachung in der „*SANCT THOMAE TIDENDE*“

“The mails will be received and dispatched as usual by the local Post Office and postage will only be collected on letters for Great Britain.”(38)

Eine Ankündigung des dänisch westindischen Postamtes vom 3. August 1872 lautete wie folgt:

Letters, newspapers, printed matters, book-packets, samples, and patterns of merchandise, will hereafter be received at this office to be forwarded to Denmark, to Denmark, Germany, Austria, and Hungary by steamer leaving St. Thomas for Bremen on the 25th of each month (NDL boat). The postage can be paid by German stamps(37)(39) fastened on the matter to be forwarded, and which for other matter than letters must be prepaid, is as follows, viz: (remark added –plus the usual DWI postage from St. Croix to St. Thomas if mailed at Christiansted or Fredriksted)

- a) For a single prepaid letter (up to 15 gr.) as well to Denmark as to Germany ...7 cents
- b) For other matter (in crossbands) to be forwarded, as above mentioned (up to 40 gr.) as well to Denmark as to Germany ...3 cents

Letters and other matters will in the same manner be received and forwarded to Sweden and Norway at the rate of postage of 11 cents for a single letter not exceeding 15 gr. and 5 cents for other matter not exceeding 40 gr. For every 15 gr. or part thereof, by which a letter, and for every 40 gr. or part thereof, by which a package (under crossbands) exceeds the above stated charges, the charge will be increased at the same rate as fixed above.

N.B. All the above mentioned matters can be recommended on prepayment of the postage and an additional charge of ...7 cents.

St. Thomas Post Office, 3rd August. 1872 - V. Cramer

Eine weitere interessante Bekanntmachung wurde am 22. Oktober 1872 vom dänisch westindischen Postamt verbreitet, die sich auf die Ankündigungen vom 3. August (St. Thomas) and 9. August (St. Croix) bezog:

“Agreeable to instructions from the D.W.I. Government the aforesaid postage cannot hereafter be paid by German post stamps, but may be paid by D.W.I. post stamps of which the necessary supply for sale to parties applying will with the least possible delay be furnished the respective Post Offices; and the stipulated rates of postage will be liable to no increase for the ordinary rates to St. Thomas (remark: from St. Croix).

Government Secretary Office, St. Croix, 22nd October 1872” (38)

Die dänisch westindischen Frankomarken konnten nur ab dem 28. März 1873 im dänischen Postamt erworben werden. Daher kann mit großer Sicherheit angenommen werden, dass Briefe, die zwischen dem 22. Oktober 1871 und dem 28. März 1873 mit NDL (oder HAPAG-Schiffen) befördert wurden, bar frankiert waren.

(36) John L. Dubois, “Danish West Indies Mails 1794 – 1917” – Volume 1 – Postal History, page 131

(37) Four German pfennig were about equal to one cent D.W.I.-currency

(38) Robert G. Stone – Archive of Robert G. Stone

(39) The Danish postal administration, Copenhagen, supplied the D.W.I. post office at St. Thomas with German postage stamps.

d) Die Postsendungen

Das Dänisch Westindische Postamt vertritt die Interessen der Deutschen Post – Barfrankatur-Periode



St. Thomas, 30. Jan. 73. Das Franko von 7 Cents wurde bar gezahlt. (Frankomarken standen in St. Thomas erst nach d 28. March 73 zur Verfügung). Das dän. Postamt stempelte „ST. THOMAS/ 30/ 1/ 1873“ und sandte den Brief per „Graf Bismark“ am 30. Jan. nach Bremen (20. Feb.). Dort notierte das Postamt „I“ (1. Gewichtsprogression) und stempelte „Aus Westindien/ über Bremen“ sowie „FRANCO“. In Hamburg bestätigte das Postamt auf der Rückseite die Ankunft vom 21. Feb. 1873 per Stempel. (aus der Sammlung F. Steinmeier)

Transitpost via St. Thomas – in Bremen mit „Aus Westindien/ über Bremen“ gestempelt

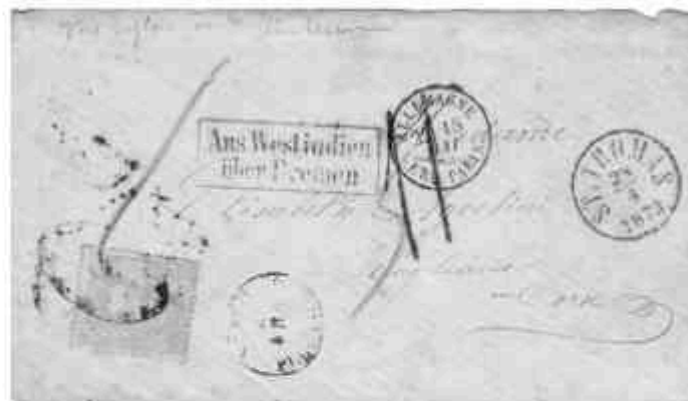
Das Postamt der deutschen Reichspost in Bremen markierte die mit dem NDL Westindien-Dienst mit

**Aus Westindien
über Bremen**

Bisher sind 8 Briefe aus der Zeit des NDL-Linien-Dienstes mit dem Stempel „Aus Westindien/ über Bremen“ (VdL No. 359) bekannt



Caracas, 7. April 1873. Der Brief wurde privat nach St. Thomas befördert und dort dem dänisch westindischen Postamt zusammen mit der lokalen Gebühr von 4 Cents übergeben. Die Versandvorschrift „Par St. Nazaire“ konnte negiert werden, da die April-Abfahrt der CGT ausfiel. Das dänische Postamt stempelte „ST. THOMAS/ 28/ 4/ 1873“ und sandte den Brief per „Graf Bismark“ nach Bremen. Das Reichspostamt stempelte „Aus Westindien/ über Bremen“ sowie auf der Rückseite „BREMEN/ 17/ 5/ 73“. Mit einer „I“ markierte es die 1. Gewichtsprogression, die „I“ wieder gestrichen und dann erneut notiert wurde. Bremen belastete Frankreich „5“ Groschen für die Beförderung von St. Thomas bis zur französischen Eingangsgrenze. In Paris stempelte das Austauschpostamt „ALLEMAGNE/ 2^E/18/ MAI/ ERQ. PARIS“ und belastete inklusive eines französischen Portoanteils „II“ Decimes. Auf der Rückseite befinden sich die Abschlüge: „PARIS A BORDEAUX 18/ MAI/ 73/ B“ und „BORDEAUX/ 2^E/19/ MAI/ 73/ (32)“.



Yauco, 4. Apr. 1873 nach Rogliano (Korsika). Routingwunsch: „Voie de Anglaise ou de St Nazaire“. Mit einer Frankomarkte von 25 C. war das portorikanische Franko beglichen (Kubanische Marken – auf Porto Rico in Gebrauch), entwertet durch „parilla“. Das Postamt stempelte „YAUCO/ 2/ ABR/ PTO. RICO“ und sandte den Brief nach San Juan wo „PUERTO RICO/ 4/ ABR“ rückseitig abgeschlagen wurde. Der Weiterversand nach St. Thomas erfolgte mit einer Abfahrt der „Spanish Mail“ (mit span. Postkontrakt). Nach Ankunft am 5. April wurde der Brief der dänisch westindischen Post zusammen mit 4 C. lokaler Gebühr (in bar) übergeben.

Der Versandvorschrift des Absenders, den Brief mit der französischen Postlinie zu versenden, entsprach das dänische Postamt nicht, da die Abfahrt der CGT ausfiel. Mit „ST. THOMAS/ 28/ 4/ 1873“ gestempelt erfolgte der Versand am 28. Apr. per „Graf Bismark“ (NDL) nach Bremen, wo „Aus Westindien/ über Bremen“* und „BREMEN/ 17/ 5/ 73“ rückseitig abgeschlagen wurden. Das Postamt belastete „5“ Groschen und sandte den Brief nach Frankreich. Paris taxierte „II“ Decimes, stempelte „ALLEMAGNE/ 22/18/ MAI/ ERQ. PARIS“, und beförderte den Brief via „LYON A MARSEILLE/ 10/ MAI/ 73“ nach „ROGLIANO/ 22/ MAI/ 73“ (rückseitig).

* „Aus Westindien/ über Bremen“ – bisher auf 4 Briefen von St. Thomas und je 1 von Porto Rico, Venezuela, Cuba, und Peru registriert.

Die Verbindung der NDL-Postlinie: Venezuela – St. Thomas – Cherbourg – Bremen - Hamburg

Der Westindien-Dienst des NDL wurde nach drei Jahren eingestellt. Die „Kronprinz Wilhelm“ führte die vorletzte Abfahrt von St. Thomas im April und die „Feldmarschall Moltke“ die letzte im May 1874 durch.

Die seltene Abstempelung der mit dem NDL beförderten Sendungen, die zur schnelleren Übermittlung in einem französischen Hafen gelöscht und per Eisenbahn nach Bremen transportiert wurden



Durch das Eisenbahn-Post-Bureau 10 Verviers-Cöln angebracht – (gem. R. G. Stones "A Caribbean Neptune" Seite 322 waren nur zwei Briefe bekannt – inzwischen sind dem Verfasser fünf Briefe bekannt)

Ausschnitt der Rückseite



St. Thomas*, 20. April 1874. Ein Papiersiegel der Deutschen Gesandtschaft in Caracas wurde rückseitig angebracht. Der Absender zahlte das Franko für den Brief nach Hamburg mit 6 Groschen** in Brustschildmarken der ersten und zweiten Ausgabe. Von St. Thomas beförderte die „Kronprinz Wilhelm“ den Brief am 21. April. Zur schnellen Übermittlung wurde die deutsche Post in Cherbourg am 16. Mai entladen. Das Eisenbahn-Post-Bureau 10 Verviers-Cöln stempelte auf der Rückseite „AUS WESTINDIEN/ P. BREMER DAMPFER/ 17 5/ 6 ÜBER CÖLN“. Das Postamt in Bremen sandte den korrekt frankierten Brief nach Hamburg. Nach Eintreffen stempelte das Postamt „HAMBURG L. A. 18/ MAI/ 74/ 9-10V“.

* Mit größter Wahrscheinlichkeit wurde der Brief am 20. April in St. Thomas vom Absender an Bord der „Kronprinz Wilhelm“ abgegeben. Der Absender notierte das Datum 20. April rückseitig. Am 20. April war das Schiff in St. Thomas. Alle Abstempelungen sind im Einklang mit den Daten der „Kronprinz Wilhelm“. Das Fehlen der Aufgabe Abstempelungen stützt die direkte Abgabe an Bord.

** Gemäß Zertifikat (Prüfer H. M. Krug) wurden die Frankomarken bei der deutschen Gesandtschaft in Caracas gekauft. Das Franko von 6 Groschen entspricht dem deutschen Tarif (General Verfügung 20 und 54 von 1871). Laut Zertifikat ist die Kombination mehrerer Marken des 1 Groschen-Wertes der „kleinen- und großen Brustschild-Ausgabe“ (bisher) nicht bekannt war.

e) Vorläufer – Der NDL befördert Postsendungen für das GPO, London

Eine frühe Kombination der "British Closed Mail" – befördert vor dem Abschluss des entsprechenden Vertrages zwischen dem NDL und der Britischen Post

Von dem kurzzeitigen Postlinie des NDL sind nur wenige Briefe bekannt. Wie bereits ausgeführt beabsichtigte die Reederei mit direkten Abfahrten nach Colon eine Nische zu besetzen. Alle anderen konkurrierenden Reedereien liefen Häfen in der Karibik oder in Südamerika an, bevor sie nach Colon (Panamakanal) als Endhafen fuhren. Am 30. November 1867 hatte das General Postamt (GPO), London bereits einen Vertrag mit dem NDL, der die Beförderung britischer Sendungen von Southampton nach New York zum Inhalt hatte(40). Der verlässliche Nordatlantik-Dienst hatte den NDL zu einem geschätzten Partner für die Britische Post werden lassen. Vor Beginn der Eröffnung des Westindien-Dienstes war bereits mit den Verhandlungen begonnen worden. Der NDL war insbesondere an den sehr umfangreichen Sendungen zur südamerikanischen Westküste interessiert (siehe auch folgende Seite). Vor Abschluss des Vertrages beförderte die Reederei bereits für die NDL-Abfahrten geroutete „britische“ (nach britischem Tarif) Briefe aus Panama und von der südamerikanischen Westküste in der deutschen Post.

Die Beförderung von Lima via Panama und Colon nach Bremen



Die Beförderung von Lima nach Panama City per „British Mail“ (Pacific Steam Navigation Co.) (in rot), von Panama City nach Colon (in grün), and nach Bremen mit dem NDL-Postdampfer „Graf Bismarck“ (in blau).



Lima, 18. Juni 1871. Versandinstruktion: „Via Panama u. pr. German Lloyd's Str/ „Graf Bismarck“. Die peruanische Gebühr bezahlte der Absender mit 1 Dinero (Frankomark) Der Brief wurde dem britischen Postamt in Lima übergeben, dass den geschlossenen Versand mit der britischen Pacific Steam Navigation Co. nach Panama City und dann weiter nach Colon vornahm. Von dort erfolgte die Beförderung (weiter als „Closed British Mail“) per „Graf Bismarck“ via St. Thomas nach Bremen. Bei Ankunft stempelte das Bremer Postamt „Aus Westindien/ über Bremen“ und auf der Rückseite „BREMEN/ 15/7/ 71/5-6N“. Die Ankunft in Hamburg am 16.7. bestätigte das dortige Postamt auf der Rückseite.

In Bremen vermerkte „19¼“ Groschen Porto. Davon waren der Britischen Post 18¼ Groschen vergütet. Der Tarif der Britischen Post betrug 2/-. Was dem Äquivalent von 18¼ Gr. entsprach. Bremen behielt 1 Gr(42).

(40) Siehe "North Atlantic Mail Sailings 1840-75" von Richard F. Winter auf Seite 236

(41) SS „Graf Bismarck“ war die dritte Abfahrt des NDL. Das Schiff führte einer der Reisen durch, mit denen "British Closed Mail" befördert wurde, bevor der Beförderungsvertrag von der Britischen Post mit dem NDL geschlossen wurde.

(42) Da der Vertrag des NDL mit der Britischen Post zum Zeitpunkt der Beförderung des Briefes noch nicht geschlossen worden war, kann nicht festgestellt werden, wie die Kompensierung des NDL lautete.

NDL und GPO, London schließen einen Vertrag über die Beförderung von „British Closed Mail“

Mit der *Ankündigung No. 31* vom 17. Juli 1871 kündigt das General Post Office an, dass mit dem NDL ein Vertrag über die monatliche Beförderung von Postsendungen von Southampton nach Colon, Savanilla, Puerto Cabello und La Guayra. Der Vertrag erhält seine Gültigkeit (und Zweck) mit der ersten Abfahrt am 10. August und wird danach mit monatlichen Abfahrten fortgesetzt. Korrespondenzen, die mit Schiffen des NDL versandt werden sollen, müssen den Versandvermerk: „*By North German Lloyd Packet*“ versehen werden. Außerdem bestand für die mit den Schiffen des NDL versandten Sendungen Frankozwang⁽⁴³⁾.

Am 19. Juli 1871 erschien eine bestätigende Notiz des NDL-Agenten, Firma F. de Aldecoa & Co., St. Thomas in der „*SANCT THOMAE TIDENDE*“ (*STT*):

“The mails will be received and dispatched as usual by the Local Post Office and postage will only be collected on letters from Great Britain.”⁽⁴⁴⁾

Die Information war mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit von der dänisch westindischen Verwaltung beeinflusst, denn die Einschaltung des dänischen Postamts bei der Postbeförderung war von der Kolonialregierung angeordnet. Außerdem wurde mit der Veröffentlichung die Vereinbarung zwischen der Reederei und dem GPO, London bestätigt. Wie bereits erwähnt, hatten die dänische und die deutsche Regierung/Verwaltung zugestimmt. (Die Vereinbarung mit Dänemark war im Spätsommer eingeholt worden⁽⁴⁴⁾.)

Nachdem der NDL ab August 1871 St. Thomas auf der westgehenden Reise vor Colon anlief, schloss das GPO, London auch Sendungen für St. Thomas in den Postvertrag mit dem NDL ein. In der Bekanntmachung No. 40 vom 28. August 1871 wurde mitgeteilt:

“that also mails to that island if specifically addressed for the NGL sailings same would be conveyed by the NGL sailings leaving on the 10th of each month.”⁽⁴⁴⁾

Am 7. September 1871 veröffentlichte das britische Postamt in der „*STT*“:

“that the British Postmaster had concluded a contract for British mails from Southampton to Venezuela, New Granada, and Central America, including St. Thomas, and vice versa. At St. Thomas these mails are delivered to the D.W.I. Local Post Office for distribution, and no mails are made up at the British P. O. for dispatch via NGL outward (nor received for local delivery of incoming). The first mail for Southampton by this agreement will sail on the 10th Sept.”⁽⁴⁴⁾

Eine ausgezeichnete Analyse des GPO-NDL-Vertrags sowie der begleitenden historischen Entwicklungen wird im Werk „*Danish West Indies Mails 1794 – 1917*“ von John L. DuBois angeboten. Auf Seite 130 wird die Frage aufgeworfen: Beförderte der NDL britische Post nach Colon und zum südamerikanischen Festland? Dabei wird es für möglich gehalten, dass einzelne Briefe von der Schiffsleitung akzeptiert wurden, wenn das dänisch westindische Postamt dieselben anlieferte. Bei diesen Fällen muss angenommen werden, dass das dänische Postamt die lokale Gebühr (in bar) einzog. (Offensichtlich nahmen die Schiffsleitungen aber auch gelegentlich Briefe zur Beförderung nach Deutschland von Privatpersonen an. Siehe vorherige Seiten – Brief von Caracas via St. Thomas nach Hamburg.) In einer Veröffentlichung vom 7. Sept. 1871 in der *STT* teilte das britische Postamt mit, dass es keine Sendungen mit NDL-Schiffen von St. Thomas abfertigen würde⁽⁴⁴⁾.

In dem Buch von John L. Dubois wird ein Einblick in die damals herrschenden Umstände gegeben:

“At the time, mail to British post offices in foreign countries had to be prepaid. The prepayment required at St. Thomas for mail to Great Britain via NGL was made by British stamps, which could only be purchased at the British Post Office. D.W.I. adhesives – the three-cent was the only denomination then available – were not valid for the purpose, and the D.W.I. Post Office could not collect cash on British account. However, the D.W.I. Post Office could collect cash and buy British stamps for affixing to NGL letters, similar to what it had been doing for many years in franking D.W.I. government mail to be sent via British packets.

The four-cent D.W.I. local postage was probably collected at the same time as the British postage fee. No combination covers with D.W.I. plus British stamps on NGL mail are recorded. Affixing a three-cent D.W.I. stamp was likely prohibited (as the case with French packet mail) since four cents was the actual charge. Of course, senders could buy their own British stamps, affix them, and post at the D.W.I. Post Office, paying the four cent local charge in cash. The addition of four cents to the British packet charge made the postage via NGL higher than posting in the British Post Office to go via RMSPC packets and probably discouraged the use of the NGL service.”⁽⁴³⁾

Diese Ausführung vermittelt einen Eindruck von der Komplexität der Post-Verträge bzw. –Vereinbarungen, die eine Verflechtung der Interessen der drei involvierten Postverwaltungen von England, Dänemark, Deutschland und der unabhängigen (da nicht subventionierten) Reederei NDL zur Folge hatten.

Die Ausführungen sollten als Leitfaden beim Analysieren von Belegen dienen, die von verschiedenen Postämtern behandelt wurden. Diese Facette eines Spektrums mit vielen Möglichkeiten der postalischen

(43) John L. Dubois, „*Danish West Indies Mails 1794 – 1917*“ – Band 1 – Postal History, Seite 130 und 131

(44) Robert G. Stone – Archiv von Robert G. Stone

(45) Widerspruch: Das GPO verordnete 1871 Portozwang für mit dem NDL beförderte Briefe. Eine Mitteilung vom Juli 1873 besagte, dass die Beförderungsgebühr für Briefe **aus dem** UK bezahlt sein musste. Da dies seit 1871 geübte Praxis war, ist bei den 1873 publizierten verschiedenen Mitteilungen der konkurrierenden Postämter, dass auch „nach“ statt „aus dem“ UK gemeint war. Da bisher keine Briefe aus der Zeit bekannt sind, bleibt die Annahme eines Widerspruchs Spekulation.

Verflechtungen belegen, dass St. Thomas vielleicht der geschäftigste Post-Knotenpunkt in Amerika war.

f) British Closed Mails per NGL unter britischem Postvertrag

Ab 10. August 1871 beförderte der NDL „British Closed Mails“ vertragsgemäß. Anfang 1874 entschied der Vorstand des NDL die Einstellung des Westindien-Dienstes. Das GPO, London wurde informiert. Mit Notiz No. 11 vom März 1874 informierte das GPO die Öffentlichkeit, dass der Vertrag mit dem NDL beendet sei:

“... which have hitherto been dispatched on the 10th of each month, under a Contract with the North German Lloyd will no longer be made up ...”.

Beförderung der “British Closed Mails” von der mexikanischen Westküste über die Karibik und Colon



Die Strecke der britischen Post nach Colon ist in **roter** Farbe dargestellt. Die Beförderung durch den panamaischen „Forwarder“ ist in **blauer** Farbe wiedergegeben.



Manchester, 9. Oktober 1871 nach Acapulco. Versandinstruktion: „Pr. (S) „Kronprinz Friedrich/ Wilhelm“ via Southampton“. Das Franko bis Panama von Sh. 4/- für die 2. Gewichtsprogression (½ - 1 Unze) wurde mit Frankomarken beglichen, wie auch die Gebühr für verspätete Auflieferung (1 d.). Die Entwertung erfolgte per Duplex-Stempel „B/ OC 9/ MANCHESTER/ 1871/ 44 - 498“. Die Britische Post beförderte den Brief von Southampton via St. Thomas nach Colon. Nach Ankunft stempelte das Postamt „ADMON S. de HAC NAC/ OCT/ 28/ 1871/ COLON“ und sandte den Brief per Eisenbahn nach Panama City an den Empfänger. Die Firma „ENGAMINADA POR/ HOURQUET POYLO & C^o/ PANAMA“ sandte den Brief mit einem Schiff der *Pacific Mail Steamship Co.* nach Acapulco. Für die Beförderung nach Acapulco wurden „40“ Cents belastet. Wie aus einer Empfangsnotiz im Brief hervorgeht traf er am 5. Dezember 1871 bei dem Endempfänger ein.

g) Eine ungelöste Frage - Der NDL befördert Sendungen der Dänisch Westindischen Post

Am 24. Juni 1873 veröffentlichte das dänisch westindische Postamt folgende Mitteilung:

“Notice:

The public is informed that from this date until further notice unpaid letters for Great Britain and Ireland will be received at the undersigned office for direct transmission to Southampton as ship-letters by Norddeutscher Lloyd steamers on payment of local postage of 4 cents per ½ ounce.

J. Jensen, St. Thomas Royal Post Office”

(The Government Secretary at St. Croix did not announce this notice until 18th July 1873.) (46)

(46) Robert G. Stone – Archiv von Robert G. Stone

Frankierte Briefe konnten bis zum britischen Eingangspostamt befördert werden, wenn die befördernde Reederei einen Kontrakt mit dem GPO, London abgeschlossen hatte. Diese Regelung war seit 1865 in Kraft. Schiffsbriefe konnten zu allen Zeiten von Schiffen mit oder ohne Postvertrag nach England befördert werden. Die Ankündigung des dänisch westindischen Postamts vom 24. Juni 1873 zeigt an, dass sich die Britische und Dänische Post auf eine Ausnahmeregelung geeinigt hatten. Der NDL konnte einzelne Briefe nach Großbritannien - neben der britischen Kontraktpost (als British Closed Mails) – befördern(47).

Bisher sind (nach Wissen des Verfassers) keine Beispiele bekannt geworden. Weitere Unterlagen waren in den von mir besuchten Archiven nicht zu finden. Deshalb ist es schwierig endgültige Aussagen zu diesem Thema zu machen. Deshalb bleiben offene Fragen bestehen*.

Abstempelungen und Beförderungsweg des Briefes



Das Postamt von Caracas



Gebrauchszeit: ab 1858

Auf Sendungen von St. Thomas befördert
Durch den NDL (später HAPAG) von 1873
bis 1877 in Gebrauch

Die Route des Briefes: die erste Strecke bis St. Thomas ist in roter, die Strecke weiter bis Southampton ist in blauer Farbe dargestellt



Caracas, 19. Januar 1873. Versandvorschrift: „p. W.I. Mail“ und rückseitig „private“. Außerhalb der Post nach St. Thomas befördert, wurde der Brief dem dänischen Postamt übergeben und die lokale Gebühr von 4 Cents in bar gezahlt. Der Versand erfolgte am 28. Januar 1873 per „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ nach Southampton – Ankunft 17. Februar. In London stempelte das Austauschamt „SHIP-LETTER/ A/ FE 18/ 74/ LONDON“ und kennzeichnete den Brief mit „G B/ 1^r. 60^{cts}“ (Belastung Frankreichs nach dem Gewichtstarif). In Calais wurde „ANGL/ 2/ MAI/ 57/ AMB. CALAIS M“ gestempelt. Das Postamt in Paris taxierte „12^{cts} Decimes (bis 7½ Gramm). Auf dem Wege nach Bordeaux mit rückseitig „PARIS À BORDEAUX/ 18/ FEVR/ 74/ (4)“ gestempelt.

(47) John L. Dubois, „Danish West Indies Mails 1794 – 1917“ – Bd 1 – Postal History Seite 131

* In a notice of 3rd Nov. 1875 (archive of R. G. Stone) the p. o. declared freedom of postage for letters which are to be sent further. R. G. Stone concludes that the p. o. for years had abstained from collecting the local postage when there was no party at St. Thomas to pay.

2 a) Der Westindien-Dienst der Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG (HAPAG)

Wie bereits erwähnt reifte die Idee in den späten 1860er Jahren eine Linie nach Westindien zu betreiben. Der Französisch-Deutsche Krieg verzögerte ebenso wie beim NDL das Projekt. Schließlich konnte am 31. Dez. 1870 das hier gezeigte 1. Rundschreiben herausgegeben werden, mit dem ein erster Fahrplan, ein Passagietarif sowie weitere Details der neuen Linie publiziert wurden.

I.

Rundschreiben betreffs Eröffnung des Westindien-Dienstes vom 31. Dezember 1870

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

WESTINDISCHE LINIE

Mit Beginn des Jahres 1871, nach Herstellung des Friedens und gesicherter geschäftlicher Zustände, wird die projectirte neue Linie mittelst der an der Clyde erbauten, mit neuen Maschinen versehenen und auf das Elegante und dem Klima entsprechend eingerichteten, eisernen Post-Dampfschiffe erster Classe

BORUSSIA, Capt. Stahl, ca. 2500 Tons gross
BAVARIA, „ Köhlewien, „ 2500 „ „
TEUTONIA, „ Milo, „ 2500 „ „

eröffnet werden, und zwar der Art, dass am 24. jeden Monats eine Expedition

von **Hamburg bis Colon** (Aspinwall)
mit Anschluss nach allen Häfen des Stillen Oceans

und zurück, Statt finden wird, und zwar nach folgendem Fahrplan:

Ausreise		Rückreise	
von Hamburg	am 24. jeden Monats	von Colon	am 4/5. jeden Monats
Grimsby	27.	Curacao	8.
Havre	30.	Puerto Cabello	9.
St. Thomas	15.	La Guayra	10.
La Guayra	17.	Trinidad (Port of Spain)	13.
Puerto Cabello	19.	In Plymouth	30.
Curacao	21.	und von dort via Havre zurück nach Hamburg.	
in Colon	24.		
Colon	26.		
Santa Marta	29.		
Sabanilla	30.		
und zurück in Colon	2.		

Die Abfahrt von **Hamburg** findet pünktlich an den festgesetzten Tagen früh Morgens Statt, und werden die Passagiere mittelst Flusadampfschiffes gratis an Bord befördert; wenn aber in Grimsby die Abfertigung auf einen Sonntag fällt, so wird die Expedition von dort auf den folgenden Tag verschoben.

Auch die pünktliche Innehaltung der übrigen Abgangstage dürfte in der Regel nicht zweifelhaft sein; es übernimmt jedoch die Gesellschaft für eventuel verspätetes Eintreffen in den anzulaufenden Häfen keinerlei Verantwortlichkeit.

Die Ankunft in **St. Thomas** ist auf den 14. in Anschlag gebracht, als den passendsten Tag für diejenigen Passagiere, welche die am 15. von dort nach verschiedenen Richtungen weiter gehenden „Intercolonial Steamer“ benutzen wollen.

Die Ankunft in **Colon** (Aspinwall) am 24., sowie der Abgang von dort am 4/5., correspondiren einerseits mit den von **Panama**

am 25. nach der Westküste Südamerika's,
„ 28. „ Manzanillo, Acapulco und San Francisco,
„ 25. oder 30. nach Central-Amerika

abgehenden, andererseits mit den daselbst

am 30. und 3/4. von der Westküste Südamerika's,
„ 1/2. von San Francisco, Acapulco und Manzanillo,
„ 30. „ Central-Amerika

ankommenden Dampferlinien, mit denen sämmtlich ein Durchfrachten-System nach beiden Seiten hin verabredet und organisiert worden ist.

Passage-Preise,

inclusive vollständiger Beköstigung, jedoch ohne Wein und sonstige Getränke.

Ausreise.			Rückreise.		
Nach St. Thomas:			Nach Plymouth, Havre oder Hamburg:		
Von Hamburg	1. Klasse	Zwischenklasse	Von Colon, Curacao,	1. Klasse	Zwischenklasse
Grimsby	250	70	Puerto Cabello und		
Havre	33	10	La Guayra harte Span.	190	50
	900	250	Trinidad	165	40
Nach La Guayra, Puerto Cabello, Curacao & Colon (Aspinwall):					
Von Hamburg	1. Klasse	Zwischenklasse			
Grimsby	285	70			
Havre	38	10			
	1100	250			

Das Rundschreiben No. 1 – Eröffnung des Westindien-Dienstes (Sammlung Fr. Steinmeier)

Die HAPAG-Schiffe des Westindien-Dienstes:

Aus dem abgebildeten Rundschreiben No. 1 ist zu entnehmen, dass es beabsichtigt war, die Linie mit den drei älteren Dampfern „*Borussia*“, „*Bavaria*“ und „*Teutonia*“ zu starten. Die drei Dampfschiffe waren 1855/6 gebaut worden und für die Reederei im Nordatlantik-Dienst zwischen Hamburg – New York eingesetzt. Mittlerweile hatte die HAPAG die Maschinen erneuern lassen. Deshalb hatten die Schiffe einen geringen Buchwert. Es war sicherlich eine kluge Entscheidung des Vorstandes, Kosten in dem neuen und risikoreichen Fahrtgebiet auch bei den Schiffen Kosten einzusparen. Wie der NDL verzeichnete auch die HAPAG in den ersten fünf Jahren Verluste. Trotz der geschilderten günstigeren Voraussetzungen waren auch bei der HAPAG die Verluste erheblich. Offensichtlich entsprachen die eingesetzten Schiffe, der Fahrplan und die Organisation nicht den Anforderungen des Fahrtgebietes. Außerdem hatte der Vorstand im Passagebereich viel zu optimistisch kalkuliert.

Neben den genannten Dampfern setzte die Reederei weitere Einheiten ein. Am 22. Dezember 1872 machte die „*Germania*“* ihre erste Reise nach Westindien. Weitere Ergänzungen waren: „*Allemania*“* am 22. Mai 73, „*Saxonia*“* am 4. Okt. 73, „*Vandalia*“* am 23. Mai 74, „*Goethe*“ am 27. Jan. 76, „*Lessing*“ am 8. Feb. 77 (?) und „*Silesia*“ am 8. Okt. 77. Die Tender „*Vulcan*“ und „*Cyclop*“ (beide Baujahr 1873) beförderten Kohle nach St. Thomas. Ab 1875 war die „*Cyclop*“ als Zubringerschiff in Westindien eingesetzt. (48)(49)

Als erste Neubauten für die Westindien-Linie gingen die „*Lothringia*“ (1.100 Tdw) am 20. Nov. 1873 gefolgt von der „*Alsatia*“ (1.000 Tdw) am 8. Apr. 1874 auf ihre „Jungfernfahrten“. Die Schiffe waren nur halb so groß, wie die üblicherweise in dieser Fahrt eingesetzten Einheiten. Wegen ihrer Größe waren die HAPAG-Schiffe ideal für den interkontinentalen Verkehr. Außerdem hatte die Reederei die „*Maracaibo*“ (900 Tdw) geordert, um das Schiff als Zubringer für die größeren Einheiten einzusetzen. Leider kenterte der Neubau. Die Reederei ersetzte die „*Maracaibo*“ durch die ehemals britische „*Gresford*“ (500 Tdw), deren Name in „*Maracaibo (2)*“ geändert wurde(50). Der neue Zubringer „*Maracaibo(2)*“ fuhr wie die „*Alsatia*“ am 8. April 1874 nach Westindien.

Außerdem fügte die HAPAG 1874 ihrem Westindien-Dienst zwei weitere Neubauten von 2.000 Tdw. hinzu: „*Franconia*“ - Jungfernfahrt am 8. März und „*Rhenania*“ - Jungfernfahrt am 8. Aug. Fünf Jahre später ersetzte die HAPAG ihre älteren Schiffe durch vier Neubauten: „*Saxonia (2)*“, „*Borussia (2)*“, „*Teutonia (2)*“ und „*Bavaria (2)*“. Diese Schiffe entsprachen den Anforderungen des Westindien-Verkehrs. Die Unterkünfte für Passagiere wurden zu Gunsten des Laderaums reduziert. Die Bauweise und Größe der Schiffe hatten den Tiefgang reduziert, so dass auch Häfen mit geringer Wassertiefe angelaufen werden konnten. Gleichzeitig konnte der Verbrauch der Maschinen reduziert werden. Damit konnte die Reederei die Kosten im Zubringerdienst wie auch auf der Atlantikfahrt reduzieren. Als Resultat konnten erstmalig Gewinne mit der Westindien-Linie aufgefahren werden. Gleichzeitig wurde bewiesen, dass auch ohne Subventionen ein Liniendienst nach Westindien betrieben werden konnte

Die Westindien Linien.

„*Bavaria*“ eröffnete am 26. März 1871 den Westindien-Dienst. Als nächstes Schiff folgte die „*Borussia*“ am 26. April. Die Reihenfolge der Häfen lautete (Siehe Karte auf der nächsten Seite in roter Farbe dargestellt): Ab Hamburg am 26. jeden Monats via Grimsby – Le Havre – St. Thomas – La Guayra – Pto. Cabello – Curacao – Colon – Santa Marta – Savanilla – Colon, die heimgehende Reise startete in Colon am 5. jeden Monats von Colon – Curacao – Pto. Cabello – La Guayra – Pt. of Spain – Plymouth – Le Havre – Hamburg.

Während der ersten Monate war eine positive Entwicklung zu beobachten. Die Schiffe erhielten für die Heimreise volle und gut zahlende Ladung – meistens Kaffee. Deshalb entschied der Vorstand die Abfahrtsdichte zu verdoppeln. Ab 1872 hob jedoch die USA ihren Importzoll für Kaffeeimporte auf. Der Effekt war, dass der Kaffeehandel aus der Karibik und Zentralamerika in die USA abwanderte(51). Der Wegfall dieser entscheidenden Ladungsmenge veranlasste die Reederei den Dienst wieder mit nur einer Abfahrt im Monat zu betreiben.

Die Eröffnung der Westindien-Linie zeigte die HAPAG-Agentur, Firma *Schön, Willink & Co.* wie folgt an:

„This company will dispatch on the 24th of each month a first class steamer from Hamburg via Grimsby and Le Havre for this place and offer all facilities for cargo from Germany, England, France, etc., and accommodations for passengers. The steamers will leave this port on the 15th of each month for La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, and Colon (to arrive there 27th). The first steamer (from Hamburg), the SS „*Borussia*“, Cdr. Stahl, 2500 tons, is expected 14th April. – (However, it was actually the *Bavaria* that arrived first, on 18th April. The „*Borussia*“ made its first arrival on 17th March.)“(52)

(48) John L. Dubois, „Danish West Indies Mails 1794 – 1917“ Bd. I erwähnt auf S. 134 das auch die HAPAG-Schiffe „*Geo. W. Chase*“ (charter) 1879 sowie „*Lessing*“ und „*Suevia*“ im Jahre 1878 im Westindien-Dienst beschäftigt waren.

(49) Otto J. Seiler, „Südamerikafahrt“- S. 64 – Im Geschäftsbericht für 1874 teilt der Vorstand die Einstellung der Linie nach New Orleans mit. Dabei wird ausgeführt, dass die wunderschönen Schiffe der New Orleans-Linie vom Westindien-Dienst übernommen werden. Durch die Ergänzung wurde es möglich, zukünftig (wieder) zwei Abfahrten pro Monat durchzuführen.

(50) „*Maracaibo(2)*“ - Die (2) hinter dem Schiffsnamen zeigt die zweite Verwendung eines Namens für ein HAPAG-Schiff.

(51) Otto J. Seiler, „Südamerikafahrt“- Seite 62 und 64

Das System der *HAPAG-Linien* in der Karte (vorherigen Seite) zeigt das Muster der Dienste auf:

Die erste Linie ist in der Karte in **roter** Farbe dargestellt. Der Fahrplan wurde bereits besprochen.

„**Hauptlinie 1**“ ist in **blauer** Farbe wiedergegeben. Zu Beginn der zwei Abfahrten im Monat Ende 1873 war die Abfahrt der Hauptlinie 1 für den 23. jd. Monats geplant. 1875 legte die *HAPAG* die Abfahrt auf den 27. jd. Monats (Unterlagen *Kpt. Sachse*). Der Fahrplan in der Karibik war: St. Thomas – Curacao – Puerto Cabello – La Guayra – St. Thomas. In Europa liefen die Schiffe Plymouth und Le Havre vor Rückkehr nach Hamburg an. Ab März 1875 wurde Cherbourg statt Le Havre angelaufen(53).

„**Hauptlinie 2**“ ist in **grüner** Farbe eingezeichnet. Nachdem die *HAPAG* ihren Dienst 1873 umgestellt hatte waren die Abfahrten dieser Linie für den 8. jd. Monats geplant. Gem. Unterlagen von *Kpt. Sachse* fand die Abfahrt ab 1875 am 15. Statt. Der Fahrplan in der Karibik lautete: St. Thomas – Colon – Pot-au-Prince – Gonaives – Cap Haitien – Puerto Plata – St. Thomas. In Europa liefen die Schiffe Plymouth und Le Havre vor Rückkehr nach Hamburg an. Ab März 1875 wurde Cherbourg statt Le Havre angelaufen(53).

„**Zubringer-Linie A**“ ist in **orange** Farbe dargestellt. (Gem. *Kpt. Sachse* war „Lothringia“ auf der Linie eingesetzt.) Der Zubringer verließ am 16. jd. Monats St. Thomas mit der Rotation: via La Guayra – Puerto Cabello – Curacao – Savanilla – Curacao – Puerto Cabello – La Guayra zurück nach St. Thomas.

„**Zubringer-Linie Ab**“ ist ebenfalls in **orange** Farbe gezeichnet. Nach *Kpt. Sachse* war die „Lothringia“ eingesetzt. Am 6. (?) soll der Zubringer von St. Thomas – Port-au-Prince – Cap Haitien – St. Thomas angelaufen haben.

„**Zubringer-Linie Ba**“ ist in **pink** dargestellt. Laut *Kpt. Sachse* waren „Cyclop“ und ab 1876 „Maracaibo(2)“ eingesetzt. Gem. Fahrplan verließ das Schiff jeweils am 17. jd. Monats St. Thomas. Die Rotation war: St. Thomas – San Juan – Puerto Plata – Samana – San Juan – St. Thomas.

„**Zubringer-Linie Bb**“ ist in **pink** wiedergegeben. Laut *Kpt. Sachse* waren „Cyclop“ und ab 1876 „Maracaibo(2)“ eingesetzt. Das jeweilige Schiff verließ am 6. des Monats St. Thomas. Die Rotation: St. Thomas – San Juan – Puerto Plata – Samana – San Juan – St. Thomas.

„**Zubringer-Linie A**“ ist in **violett** gezeichnet. Gemäß *Kpt. Sachse* war „Maracaibo(2)“ auf der Linie eingesetzt. 1876 war die Linie eingestellt. Ab 1877 wurden die Häfen mit den Schiffen der „**Hauptlinie 1**“ bedient. Die Rotation: (St. Thomas) Trinidad – Curacao – Maracaibo und v. v.

b) *HAPAG* unter Kontrakt der Deutschen Post

Mit *Amtsblatt No. 3* veröffentlichte die Deutsche Post ihren Tarif. Die *HAPAG* hatte im Gegensatz zum *NDL* führte die *HAPAG* keine Verhandlungen mit der Britischen oder der Dänischen Post. Stattdessen schloss die

Nr. 7. Vermehrte Postverbindung mit Mittel- und Süd-Amerika.

Berlin, den 13. Juni 1871.

Von dem Ober-Postamt in Hamburg werden von jetzt ab regelmäßig jeden Monat einmal direkte geschlossene Briefpakete:

auf das Britische Postamt in Colon (Aspinwall) abgefertigt.

Die Beförderung findet statt mittelst der Dampfschiffe der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft zu Hamburg, für welche folgender Fahrplan festgesetzt ist:

aus Hamburg am	24. jedes Monats,
in St. Thomas am	15. „ „
in La Guayra am	17. „ „
in Puerto Cabello am	19. „ „
in Curacao am	21. „ „
in Colon am	24. „ „

Ueber Colon findet Anschluß in Panama an die am 25. jedes Monats von dort abgehenden Britischen Packetboote nach der Westküste von Süd-Amerika, nämlich bis Valparaiso, statt.

Mittelst der Briefpakete auf Colon können nach einer mit der Britischen Postverwaltung getroffenen Vereinbarung befördert werden: gewöhnliche Briefe, Drucksachen und Waarenproben nach Bolivien, Chili, Ecuador, Peru, ferner nach Costa-Rica, Guatemala, Honduras, St. Salvador, sowie auch nach Greytown.

Außerdem können mit den gedachten Dampfschiffen zur Absendung gelangen: gewöhnliche Briefe, Drucksachen und Waarenproben nach St. Thomas, La Guayra, Caracas, Puerto-Cabello, Curacao und den Vereinigten Staaten von Columbien.

Recommandation ist allgemein nicht zulässig.

Correspondenzen, welche der Absender auf diesem Wege befördern zu sehen wünscht, müssen folgenden Vermerk tragen:

«via Hamburg direct.»

Amtsblatt No. 3 of 14th June 1871 - postage rates to the West Indies and the Americas (part 1)

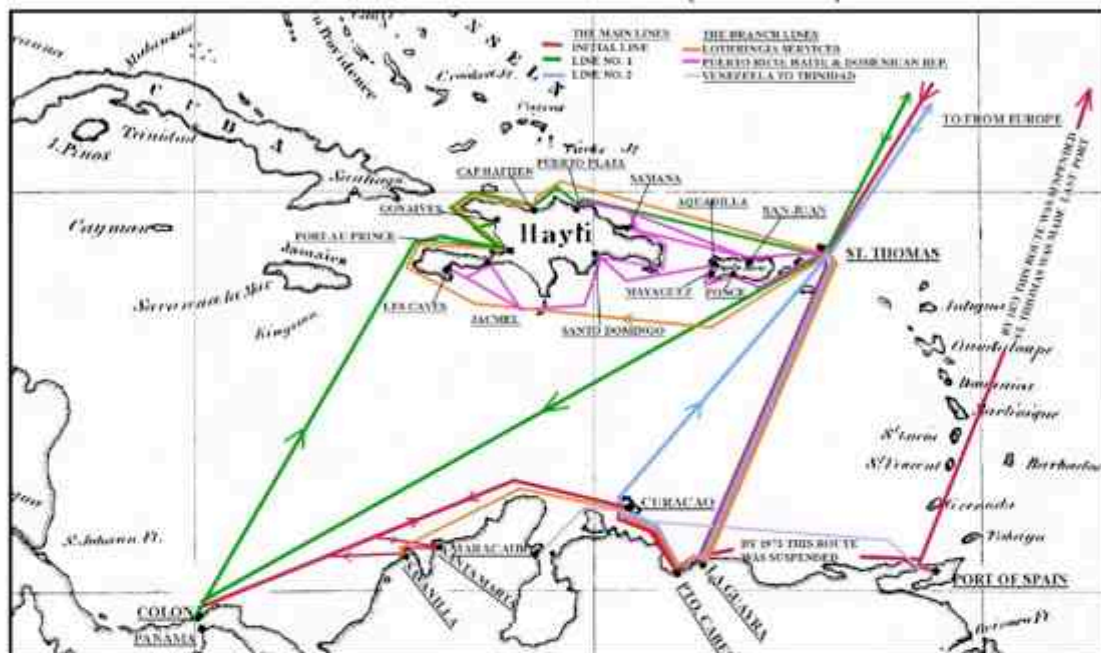
(53) Gemäß Unterlagen aus dem Nachlass von Kapitän *W. Sachse*

Die Verdichtung des Westindien-Dienstes auf zwei Abfahrten im Monat

Im Bericht für das Jahr 1874 (datiert 18. Apr. 75) teilt der Vorstand die Verdichtung der Westindien-Fahrt auf zwei Abfahrten im Monat mit, die bisher mit größter Pünktlichkeit durchgeführt wurden(52). Weiterhin wird die erfolgreiche Verlegung der HAPAG-Zentralstation in Westindien von Port of Spain (Trinidad) nach St. Thomas mitgeteilt. Ende 1872 hatte die HAPAG diesen und andere Wechsel vorbereitet. Ende 1873 war dann der Fahrplan auf zwei monatliche Abfahrten verdichtet worden. In dem vorerwähnten Geschäftsbericht wird ausgeführt, dass der neue Fahrplan im Laufe des zurückliegenden Jahres stabilisiert werden konnte.

Die Karte basiert auf den bisher vorliegenden Informationen. Versuche, die Fahrpläne der HAPAG zu erhalten scheiterten leider. Deshalb war es nicht möglich (gelegentliche) Abweichungen zu berücksichtigen. Die bisherige Literatur und Veröffentlichungen über die Karibik-/Zentralamerika-Dienste weisen keine tatsächlich Verwendbare Skizzen bzw. Karten aus. Es befand sich jedoch eine ausgezeichnete Karte (unten abgebildet) im Nachlass von Kapitän W. Sachse. Für die HAPAG war Kapitän Sachse in führender Position tätig. Er kannte das Fahrgebiet aus persönlicher Anschauung und war Sammler der Postgeschichte der HAPAG.

Die Westindien-Linien der HAPAG (1871-1880er)



Für Vergleichszwecke sind beide Karten abgebildet. - Zubringerdienste werden auf der nächsten Seite besprochen

Die Karte von Kapitän W. Sachse



(52) John L. Dubois, „Danish West Indies Mails 1794 – 1917“ Bd. 1 Seite 133

Sämmtliche Correspondenzen unterliegen dem Frankirungszwange bis zu dem betreffenden Aus-schiffungshafen.

An Porto ist zu erheben:

nach und aus Caracas, Curacao, La Guayra, Puerto-Cabello, St. Thomas und den Vereinigten Staaten von Columbien (Neu-Granada), ferner nach und aus Costa-Rica, Guatemala, Honduras und St. Salvador:

für gewöhnliche Briefe..... 6 Groschen oder 21 Rr. Südd. W. pro Loth incl.,
für Drucksachen und Waarenproben 1 Groschen bezw. 4 Rr. Südd. W. pro 2½ Loth incl.,
nach und aus Gryptown:

für gewöhnliche Briefe..... 9 Groschen oder 32 Rr. Südd. W. pro Loth incl.,
für Drucksachen und Waarenproben 1 Groschen bezw. 4 Rr. Südd. W. pro 2½ Loth incl.,
nach und aus Bolivien, Chili, Ecuador und Peru:

für gewöhnliche Briefe..... 12 Groschen oder 42 Rr. Südd. W. pro Loth incl.,
für Drucksachen und Waarenproben 1½ Groschen bezw. 5 Rr. Südd. W. pro 2½ Loth incl.

An Weiterfranco für Correspondenzen aus Süddeutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie nach den vorbezeichneten Ländern u. sind an die biesseitige Postverwaltung zu vergüten:

5 Groschen oder 25 Rr.	gegenüber dem Gesamtportosatz von 6 Groschen,
8 Groschen oder 40 Rr.	„ „ „ von 9 „
11 Groschen oder 55 Rr.	„ „ „ von 12 „
¾ Groschen bezw. 3 Rr.	„ „ „ von 1 „
1 Groschen oder 5 Rr.	„ „ „ von 1½ „

Amtsblatt No. 3 of 14th June - postage rates to the West Indies and the Americas (part 2)

Reederei einen Vertrag über die Beförderung deutscher Postsendungen mit dem Generalpostamt in Berlin. Dabei liefen die *HAPAG-Schiffe* St. Thomas als ersten amerikanischen Hafen an. Weitere Häfen wurden erstmalig von Transatlantikdampfern direkt bedient. Die Reederei hielt ebenso wie der *NDL* das Generalpostamt, Berlin über die Details wie z. B. die Fahrplangestaltung laufend informiert. Die Einrichtung der Westindien Linien des *NDL* und der *HAPAG* schafften dem deutschen Handel endlich Kommunikationsverbindungen, die zu dem erheblich günstiger waren, da sie preislich nur noch auf einen Bruchteil der früheren Kosten beliefen. Die nachstehenden Post-Tarife bestanden 1871 für die verschiedenen Leitwege. Die neu festgelegte Gebühr von 6 Groschen bot zudem eine schnellere Übermittlung an.

Via England	14 ¼ groschen,
Via Aachen und den USA	10 ¼ groschen,
Via Frankreich	9 groschen, and
Via Bremen or Hamburg and the USA	8 ¼ groschen

Die genannten Gebührensätze entsprechen der jeweils ersten Gewichtsprogression. Wobei zu bedenken ist, dass der französische Tarif statt einer ½ Unze (ca. 15 Gramm) auf 7,5 Gramm und später auf 10 Gramm basierte. Der günstige deutsche Tarif war Anlass für die konkurrierenden Postdienste Großbritanniens und Frankreichs ihre Postgebühren zu überdenken und anzupassen.

Die *HAPAG* beförderte mit ihrer ersten Reise bereits in Hamburg koordinierte Sendungen der Deutschen Post. Der Umfang stieg erheblich nach dem alle deutschen Postämter mit dem Amtsblatt No. 3 vom 14. Juni 1871 über die neue Linie informiert worden waren. Post aus Dänisch Westindien hätte nach Trinidad transferiert werden müssen. (Bisher sind noch keine Belege bekannt.) Eine Sendung der dänischen Kolonialpost wurde, nachdem der *NDL* den Dienst eingestellt hatte, der *HAPAG* erstmalig im April 1874 zur Beförderung übergeben⁽⁵⁴⁾⁽⁵⁵⁾.

Auf die Beendigung der Westindien-Linie des *NDL* reagierte das GPO, Berlin zum Anlass seiner Mitteilung

(54) Die *HAPAG* hatte einen Vertrag über die Postbeförderung von St. Thomas erhalten. Die entsprechende Ankündigung ist nachstehend wiedergegeben. Darin wird ausgeführt, dass Post für Dänemark über Cherbourg versandt wird.

(55) John L. Dubois, "Danish West Indies Mails 1794 - 1917" Bd. 1 erwähnt auf S. 135, dass die *HAPAG* bereits mit der April-Abfahrt Sendungen der dän. Kolonialpost beförderte erhielt. Die Feststellung wird durch zwei bekannt gewordene Briefe belegt.

No. 110 vom 25. April 1874 mit der die deutschen Postämter informiert wurden, dass Sendungen (nach Dänisch Westindien und Colon) nicht mehr nach Bremen abzufertigen waren sondern nach Hamburg. Ein regelmäßiger Liniendienst mit Abfahrten am 8. und 23. jd. Monats ab Hamburg mit Ankünften in St. Thomas am 20. bzw. 15. eines Monats und mit Ankünften am 21. bzw. am 6. eines Monats würde zukünftig die Sendungen befördern. Die gleiche Linie würde auf der Rückreise St. Thomas am 28. bzw. am 13. eines Monats als letzten Hafen auf dem Wege nach Europa anlaufen. Die Schiffe sollten am 15. bzw. am 30. eines Monats in Cherbourg und am 18. bzw. am 3. eines Monats in Hamburg eintreffen.

Die erste offizielle Bekanntmachung, die als Hinweis auf den Wechsel vom *NDL* zur *HAPAG* angesehen werden kann, veröffentlichte das dänische Kolonialpostamt (erst) am 5. März 1875:

“Notice:

Letters and crossbands to Denmark can henceforth be transmitted via Cherbourg in the West India and German mail bags on prepayment of the following rates:

letters 12 cents per 15 gr;

crossbands 5 cents per 50 gr.

Existing rates on letters to Denmark in West Indian and German mail bags via Hamburg are unaltered.

Royal Post Office, St. Thomas, J. Jensen”. (55)

Eine weitere Mitteilung der Kolonialverwaltung vom 18. Okt. 1875 bezog sich auf den *HAPAG*-Dienst:

The public is hereby, in accord with orders from the Government D.W.I., inform that henceforth all mail matters dispatched in the mail bag carried by the German Steamers (*HAPAG* to Plymouth) from the Royal Post Office St. Thomas to (via England):

Belgium, Great Britain and Ireland, Greece, Heligoland, Italy, Malta, Netherlands, Portugal (incl. Madeira and Azores), Roumania, Russia (incl. Poland and Finland), Switzerland, Spain (incl. Gibraltar, Baleares, Canaries, and North Africa), Servia, and Montenegro, and Turkey, must be prepaid at the following rates:

for letters 10 cents for a single rate of 15 gr.

for crossbands, etc., 4cents each 50 gr.

The existing terms and charges for conveyances of mail matter to: (remark: the former tariff per *NGL* via Bremen was meant)

Denmark, Sweden and Norway, Germany, Austria, Hungary, Luxembourg, France, and of ship-letters to Plymouth

remain in force until further notice.

Government Secretaries Office, St. Croix, 18th Oct. 1875 – S. W. van Brakle”(56)

Die Frage, ob das dän. Westindische Kolonialpostamt die lokale Gebühr berechnete wird von John L. DuBois in „Danish West Indies Mails 1794 – 1917“ Bd. 1 Seite 133 wie folgt beantwortet. „The four-cent local postage was apparently not charged on prepaid letters, but was imposed on those unpaid.”

Eine letzte Bekanntmachung mit Bezug auf Postgebühren der deutschen Postlinie erschien im Jan. 1877:

“From Jan. 1877 on, the postage for “Brevsforsendelser” (letters) via the German line was fixed at 10 c. per 15 gr. for letters and 5 c. per 50 gr. for “korsbaand” (crossbands, printed matter parcels).(55)

Am 1. Sep. 1877 trat Dänisch Westindien der *UPU* bei.

c) Die *HAPAG* und die Britisch Post

Die *HAPAG* erhielt keinen Kontrakt vom GPO, London über die Beförderung von britischen (geschlossenen) Postsendungen für das Fahrtgebiet Westindien. Ab 1873 unterhielt die Reederei einen verlässlichen Zubringerdienst zwischen St. Thomas und Venezuela. Das engmaschige Netzwerk der britischen Zubringerdienste (*Feeder Services*) der Reederei *Royal Mail Steam Packet Co. (RMSPC)* lief vor 1874 keine venezuelanische Häfen an.

Es sind einzelne Briefe bekannt, die Versandinstruktionen für die Beförderung per *HAPAG-Schiff* ausweisen. In der frühen Zeit des *HAPAG-Dienstes* erfolgte die Beförderung der Sendungen (für/von Venezuela) über Trinidad. Nachdem St. Thomas 1873 Port of Spain als Zentralstation abgelöst hatte, konzentrierte die Reederei derartige Sendungen auf St. Thomas.

Die Britische Post hatte schon die Dienste der *HAPAG* im Verkehr mit Trinidad und St. Thomas genutzt. Das britische Postamt in Port of Spain markierte diese Sendungen mit dem Einzeiler „SHIP LETTER“.

Versandinstruktionen der Absender auf Belegen verlangen Beförderungen auf Teilstrecken durch die Britische Post wie auch von der *HAPAG*. Beispiele der Zusammenarbeit der Britischen Post und der *HAPAG* werden auf den nachfolgenden Seiten gezeigt. Kombinationen der *HAPAG* mit anderen Posteinrichtungen wie die der französischen oder dänisch westindischen Post waren ebenfalls möglich.

(55) Robert G. Stone – Archiv von Robert G. Stone

(56) Robert G. Stone – Archiv von Robert G. Stone – ein ergänzender Vermerk von R. G. Stone lautet (freie Übersetzung): Dies ist der erste Hinweis, dass das dänisch westindische Postamt den Versand von geschlossenen Sendungen mit der *HAPAG* vornahm.

d) Die Postsendungen

Die HAPAG befördert Sendungen der dänischen Kolonialpost

Mit dem Rundschreiben No. 110 vom 25. April 1874 hatte das GPO, Berlin die Einstellung des *NDL-Westindien-Dienstes* mitgeteilt und dass die *HAPAG* zukünftig mit monatlich zwei Abfahrten die deutschen Sendungen befördern wurde. Als Abfahrtsdaten von Hamburg waren der 8. und der 23. jeden Monats festgelegt, die Rückreise von St. Thomas sollte jeweils am 28. und 13. eines Monats erfolgen. (Port of Spain war bis 1873 letzter Hafen in Amerika und wurde dann durch St. Thomas abgelöst.)

Die dänische Post (Kolonialpost von Dänisch Westindien) versandte erstmalig im April 1874 Korrespondenzen mit Schiffen der *HAPAG*. Der seit dem 3. Aug. 1871 gültige Tarif – gemäß dem Abkommen zwischen der Dänischen und der Deutschen Post und dem *NDL* – wurde mit der Bekanntmachung des dänischen Kolonialpostamts vom 5. April 1875 auch für die *HAPAG* bestätigt.

Darstellung der Beförderung des Briefes und die Abstempelung des Eisenbahn-Post-Bureau 10 Verviers-Cöln



Die in der Literatur (häufig) beschriebene Route – entsprach schon seit 1873 nicht mehr der Praxis. – Seit 1873 war St. Thomas der letzte Hafen in Amerika,



Das deutsche Grenzeingangspostamt brachte den Stempel auf Sendungen an, die aus Frankreich eintrafen. (Die *HAPAG* löschte die Post aus Westindien in Cherbourg und in Le Havre



St. Thomas, 28. Juli 1875 nach Elsfleth*. Vermerke: „St. Thomas July 28. 75“, „p. d.“ und „franco“. Das Franco von 7 Cents (bis 15 Gramm) wurde mit einer Frankomarkte beglichen. Das dän. Kolonialpostamt stempelte „ST. THOMAS/ 2/ 8/ 1875“ und entwertete mit „Stummen Stempel“. Der Versand erfolgte am 2. Aug. 1875 mit der leicht verzögerten „*Borussia*“ nach Cherbourg. Nach Ankunft am 18. Aug. wurde der geschlossene Postsack per Bahn an das deutsche Grenzeingangspostamt (Eisenbahn-Post-Bureau 10 Verviers-Cöln) gesandt, welches „AUS WESTINDIEN/ P. HAMBURGER DAMPFER/ 20. 8/ 2/ ÜBER CÖLN“ rückseitig stempelte. Gemäß Ankunftsstempel – „AUSG. 21/ 8/ No. 2“ – traf der Brief in Elsfleth ein.

* „DANISH WEST INDIES MAIL 1754-1917“ Bd I – Postal History von J. L. Dubois – J. A. Farrington / R. G. Schnell. – Seite 133/6: Bisher sind vier Briefe aus der Vor-UPU-Zeit bekannt, die vom dän. Westindischen Postamt mit der *HAPAG* versandt und nach dem „Deutschen-Tarif“ taxiert wurden. Der Brief ist auf Seite 134 abgebildet.

Portobriefe (das lokale Franko war gezahlt) per HAPAG über Hamburg nach Frankreich befördert

Zwischen den G.P.U. Mitgliedern - Deutschland und Frankreich – entstand in der Zeit vom 1. Juli – 31. Dez. 1875 eine besondere Situation. Deutschland trat am 1. Juli der UPU bei, während Frankreich erst am 1. Jan. 1876 folgte. Das Beispiel zeigt die Anwendung der vor der GPU-Zeit vereinbarten Tarife.



Caracas, 22. Mai, 1875 nach Bordeaux. Außerhalb der Post nach St. Thomas gebracht, wurde der Brief bei den dän. Kolonialpostamt zusammen mit der lokalen Gebühr übergeben. Mit „ST. THOMAS/ 30/ 5/ 1875“ gestempelt erfolgte der Versand am 30. Juni per „Rhenania“ nach Hamburg (Ankunft 18. Juli). Das Hamburger Postamt taxierte den Brief der „1“ Gewichtsstufe (bis 15 Gramm) mit „30“ Pfennig (gemäß Westindien-Tarif 7 C. umgerechnet in 30 Pfg. = 37,5 Centimes) Belastung an Frankreich. Da nach dem französischen Posttarif noch 7,5 Gramm der 1. Stufe entsprachen, und das Gewicht des Briefes höher war überschrieb man die deutsche Notierung mit „2“. Der Versand nach Paris erfolgte über das Eisenbahnpostamt Köln-Verviers. Paris stempelte: „ALLEMAGNE/ 2^E/18/ JUIL/ ERQ. PARIS“, „TAXE KREDIT/ TAXE ETRANGERE/ TAXE FRANCAISE/ TOTAL“ und zeigte mit „T.“ an, das seine Portoforderung von „10“ Decimes bestand. Auf der Rückseite wurde „BORDEAUX/ 2^E/19/ JUIL/ 75/ (32)“ abgeschlagen.

* Vor dem 1. Juli 75 wurden die Frankobriefe im frz. Hafen gelöscht, während Portobriefe ins Ausland im deutschen Hafen entladen und dort vom deutschen Eingangspostamt taxiert und weitergeleitet wurden. Frankreich trat erst am 1. Jan. 76 der UPU bei, deshalb ist anzunehmen, dass diese Handlungsweise weiterhin gegenüber Frankreich und anderen Nicht-UPU-Mitgliedern geübt wurde.

Die HAPAG befördert Sendungen für die Dominikanische Postadministration

Die Dominikanische Republik erhielt 1865 erneut die Unabhängigkeit. Eine nationale Postverwaltung wurde geschaffen, die mit den Reedereien kooperierte, die die Häfen der Republik anliefen.



Puerto Plata, Anfang Juli 74. Routing: „Alsatia“**. Das lokale Franko von einem Real bezahlte der Absender durch eine Freimarke. Der Versand erfolgte per „Alsatia“ nach St. Thomas und von dort mit der Mitte-Juli-Abfahrt der HAPAG nach Cherbourg. Der Brief traf per Bahn im deutschen (Eisenbahn-)Grenzpostamt ein. Dort wurden die geschlossenen Postpakete/-säcke geöffnet, die(ser) Brief(e) mit „AUS WESTINDIEN/ P. HAMBURGER DAMPFER/ 2. 8/ 1874/ ÜBER CÖLN“ gestempelt (rückseitig) und nach Hamburg gesandt. Dort taxierte das Postamt „3“ Groschen Porto und stempelte rücks. das Eingangsdatum vom 2. Aug. (Slg. F. Steinmeier)

** HAPAG sandte „Alsatia“ am 8. Apr. 74 (Jungfernfahrt) in die Karibik, um das Schiff zwischen St. Thomas und Haiti/ Dominikan. Republik als Zubringer einzusetzen. Die unglückliche „Alsatia“ lief am 26. Juli 74 in der Einfahrt von Puerto Plata auf Grund.

e) **Die HAPAG befördert im Westindien-Dienst Kundenpost ohne Entgelt**

Die HAPAG gebrauchte die Bezeichnung „inter colonial service“ für ihren Schifffahrtsbetrieb in der Karibik. Im Fahrtgebiet bestanden keine allgemein verlässliche Postverbindungen. Während der ersten Jahre der HAPAG-Westindien-Linie beförderte die HAPAG (als Verkaufsargument) Kundenpost gratis.



St. Thomas, 14. Aug. 1871 nach Caracas. Aus Gefälligkeit beförderte die Reederei den Brief der Firma Schön, Willink & Co. am 14. Aug. 71 per „Bavaria“ nach La Guayra. Nach Ankunft am 17. Aug. wurde der Brief der venezolanischen Post übergeben, die „CORREOS/ LA GUAYRA“ stempelte. Es wurde kein Porto vermerkt.

f) **Der Postdienst der HAPAG – Der Gebrauch HAPAG – Freimarken**

Der Frühere Leitende Inspektor der Reederei, Kpt. W. Sachse, erklärt in der von ihm angelegten Sammlung die Umstände, die zu der Vereinbarung mit dem GPO, Berlin führten. Am Ende der Vereinbarungen war es der Reederei gestattet, 1874 Freimarken für die Postbeförderung in der Karibik einzusetzen. Hierfür waren von den dortigen Postverwaltungen Genehmigungen einzuholen. Die Freimarken wurden Anfang 1875 (Februar ?) herausgegeben und war im Gebrauch bis die betreffenden Staaten zwischen 1877-1880 der UPU beigetreten waren.



Liverpool, 1. Juli 75. **Frühe Verwendung***. Der Brief wog zwischen 15-30 Gramm. Er wurde außerhalb der Post nach St. Thomas gebracht. Die Firma Lamb & Co., St. Thomas nahm den Weiterversand vor. Frankiert mit zwei HAPAG-Freimarken übergab der „Forwarder“ den Brief – unter Begleichung der lokalen Gebühr – dem dän. Postamt, dass die Entwertung der HAPAG-Marken und vornahm „ST. THOMAS/ 30/ 6/ 1875“ stempelte. Der Versand erfolgte per HAPAG-Abfahrt nach Puerto Cabello.

* This cover is shown in S. Ringström and H.E. Tester "The private ship letter stamps of the World – The Caribbean" – page 144

„Zusammenarbeit“ der Postverwaltung von Venezuela, der HAPAG, der dänischen Kolonialpost und der französischen Postlinie CGT

In der Karibik, Süd- und Zentralamerika ergänzten sich die unterschiedlichen Postsysteme und die europäischen Postlinien. So erhielt z. B. eine Postverwaltung einen Brief, übergab ihn einem Zubringerschiff der HAPAG, das den Brief über die HAPAG-Agentur auf St. Thomas den Brief an das dän. westindische Kolonialpostamt weiterleitete und das Postamt übergab den Brief der französischen Postlinie zur Beförderung zum Bestimmungsland/-ort.

Der Beförderungsweg des Briefes von Maracaibo via Puerto Cabello und St. Thomas nach Vera Cruz



Maracaibo, 1. Okt. 1877. Der Brief wurde außerhalb der Post von Maracaibo nach Puerto Cabello befördert und dort dem venezolanischen Postamt „CORREOS DE VENEZUELA/ PUERTO CABELLO“ zusammen mit dem lokalen Franco übergeben. Mit einer HAPAG-Freimarke versehen, durch Tintenkreuz entwertet, erfolgte der Versand per HAPAG-Zubringer nach St. Thomas. Dort besorgte Fa. Feddersen, Willink & Co. (als „Forwarder“) den Weiterversand. Die Fa. übergab den Brief dem dän. Postamt** (Dän. Westindien war seit 1. Sep. 1877 UPU-Mitglied) und zahlte nach dem französischen Tarif „23“ Cents nach nicht UPU-Staaten (Mexico trat der UPU am 1. Apr. 1879) bei. Mit „ST. THOMAS/ 8/ 10/ 1877“ auf der Rückseite gestempelt, wurde der Brief mit dem frz. Postdampfer „Ville de St. Nazaire“ (CGT).

* Nach Beitritt Dän. Westindiens zur UPU (1. Sep. 77) wurde keine lokale Gebühr erhoben. Nach den UPU-Mitgliedsstaaten galten international vereinbarte Tarife. Nach Nichtmitgliedsstaaten traf die Dän. Westindische Postverwaltung Vereinbarungen mit den von D.W.I. aus operierenden Postlinien. Nach Mexico galt vom 1. Sep. 77 bis 31. März mit der frz. Postlinie die Gebühr von 23 Cents.
 ** Nachdem Dän. Westindien der UPU am 1. Sep. 1877 beigetreten war, wurden alle fremden Postämter auf St. Thomas geschlossen.

Die HAPAG leistet Zubringerdienste für die Britische Post

Die Zubringerdienste der HAPAG zeigten im Verkehr zwischen Dänisch Westindien und Venezuela, Haiti, der Dominikanischen Republik sowie Porto Rico eine große Dichte. Es war deshalb im Interesse der Britischen Post, dem wichtigsten Postsystem in Zentralamerika, das Netzwerk an Zubringerdiensten der Deutschen Reederei zu nutzen.



Die Vorderseite des Briefes – (von einer Photokopie)

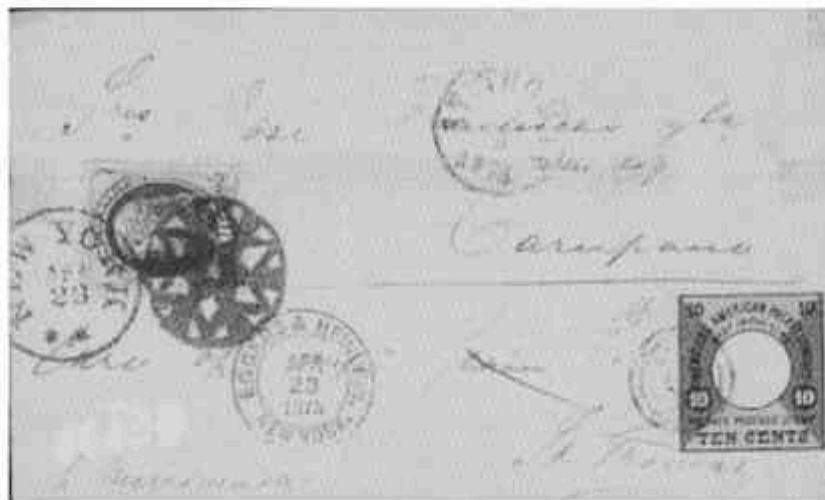


Die Rückseite

St. Thomas, 10. April 77 (Datum der Beförderung). Der Brief - ohne Absenderangabe - wurde durch den Zubringerdienst der HAPAG nach St. Thomas befördert. Die HAPAG übergab den Brief dort dem britischen Postamt, dass (mit Zustimmung der Dänisch Westindischen Administration) die Postverbindungen zu den britischen Kolonien betreute. Der Brief wurde taxiert (gemäß britischem Tarif mit) „4“ - wieder ausgestrichen und durch „5“ Pence ersetzt (4 d. für die Britische Post - Abrechnung über P.A. St. Thomas - plus 1 d. für Barbados) Mit „ST. THOMAS/ A/ AP 10/ 77“ gestempelt erfolgte der Weiterversand am 17. Apr. 1877 per „Eider“ nach Barbados - der Stempel „BARBADOES/ AP20/ 1877“ bestätigt die Ankunft.

g) Kombinations-Briefe

United States – the D.W.I. post office – the HAPAG mail service

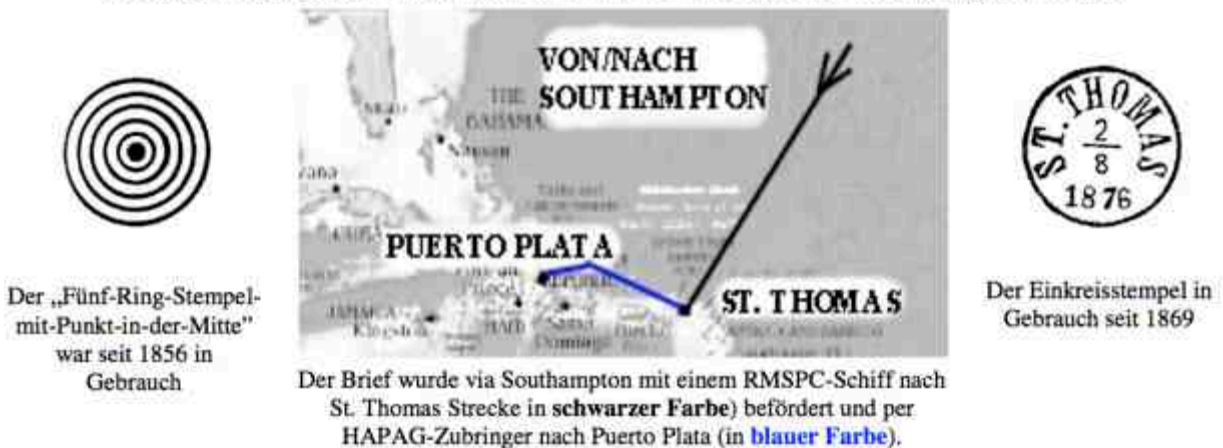


New York, 23. April 1875. Der Brief wog bis zu ½ Unze. Dafür waren bis St. Thomas 10 Cents US-Franko zu entrichten. Das Postamt stempelte „NEW YORK/ APR/ 23“, entwertete die Frankomarkte per Figurenstempel und sandte den Brief per „Merrimac“ am 23. Apr. 75 nach St. Thomas. Das dän. Kolonialpostamt lieferte den Brief an die Firma („Forwarder“ und HAPAG-Agent) Schön, Willink & Co. aus. Die Fa. frankierte den Brief mit der HAPAG-10-Cents-Marke und übergab ihn dem dän. Postamt, das die Marke entwertete, „ST. THOMAS/ 3/ 5/ 1875“ stempelte und den Brief per „Rhenania“ nach Venezuela versandte.

Kombinationsfrankatur der 2. Gewichtsprogression – Großbritannien - D. W. I. – HAPAG

Das britische Postamt auf St. Thomas übergab Postsendungen nach Bestimmungen, die nicht durch das britische Zubringernetz abgedeckt waren, dem dän. Kolonialpostamt zum Weiterversand. Auch Sendungen, die an „Forwarder“ zur Weiterleitung über St. Thomas hinaus, wurden dem lokalen Postamt zur Verteilung übergeben. Dem lokalen Postamt lagen alle Fahrpläne der verschiedenen Zubringerdienste vor. So war zu ersehen, dass die britische RMSPC keine Häfen der Dominikanischen Republik anlief. Die Häfen dieses Staates wurden dagegen von der HAPAG bedient.

Abstempelungen des dän. Westindischen Postamts und der Beförderungsweg des Briefes



Liverpool, 16. Juli 1875. Leitvermerk: „per Packet“. Der Absender frankierte den $\frac{1}{2}$ - 1 Unze (2. Gewichtsprogression) schweren Brief mit 2/- (2 Frankomarken zu je 1/-). Die Entwertung erfolgte per Duplex-Stempel mit der Nr. „465“ von Liverpool. Der Brief wurde über Southampton am 17. Juli per „Tagus“ (RMSPC) nach St. Thomas befördert. Nach Ankunft stempelte das britische Postamt „ST. THOMAS/ A/ AU 2/ 75“ und übergab den Brief dem dän. Westindischen Postamt - „ST. THOMAS/ 2/ 8/ 1875“ – zur Verteilung an den Empfänger.

Der Empfänger in St. Thomas, das bekannte „Forwarding“ und Handelsunternehmen Firma J. F. D. Jürgens & Co., strich die eigene Adresse aus, frankierte den Brief mit 20 Cents (HAPAG-Freimarken – für ein Briefgewicht von 16-30 Gramm) und übergab den Brief dem lokalen Postamt. Dort erfolgte die Entwertung der Freimarken. Der Versand nach Puerto Plata wurde durch den HAPAG-Zubringer „Cyclop“ am 6. Aug. 1875 vorgenommen. Das Schiff sollte laut Fahrplan am 7. Aug. in Puerto Plata eintreffen.

Quellenverzeichnis:

- a) The „Kapitän-Sachse“ Sammlung, Auktionshaus Schwanke & Sohn, Hamburg, 2009
- b) A Caribbean Neptune, The Maritime Postal Communications of the Greater and Lesser Antilles in the 19th Century, Robert G. Stone
- c) Danish West Indies Mails 1754–1917, Postal History, revised and enlarged by John L. DuBois, edited Jeremiah A. Farrington, Roger G. Schnell
- d) Early Routings Of The Royal Mail Steam Packet Company 1842–1879, Phil J. Kenton & Harry G. Parsons
- e) Catalogue Des Marques de Passage (1993) and 1. Supplement 1998 – James Van Der Linden
- f) Catalogue Des Marques de Passage (1993) and 1. Supplement 1998 – James Van Der Linden
- g) North Atlantic Mail Sailings 1840–1875, Walter Hubbard and Richard F. Winter
- h) Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd, Reinhold Thiel
- i) Letter Mail from and to the Old Italian States, Mario Mentaschi and Thomas Matha
- j) British Letter Mail To Overseas Destinations 1840–1875, Jane and Michael Moubray
- k) Danish West Indies Mails 1754–1917, Volumes 1-3, Victor E. Engström
- l) Early Routings Of The Royal Mail Steam Packet Company 1842–1879, Phil J. Kenton & Harry G. Parsons
- m) La Poste Maritime Francaise, Raymond Salles
- n) Mexican Maritime Mail, A Postal History from Colonial Times to the 20th Century, Karl H. Schimmer & John M. Heath
- o) Postal History of the United States Virgin Islands (Formerly the Danish West Indies), J. Alfred Birch (American Philatelic Society Inc. 1966)
- p) The Don Gaspar Roca sale 2006, H. R. Harmer, Inc., New York
- q) Mexican Maritime Mail, The Solomon Rosenthal Collection, 2008, Cherrystone Auctions, New York
- r) Mail from the Spanish Americas to and through Spain by Spanish Postal System until UPU in 1877, Yamil H. Kouri, Jr.
- s) La correspondencia por vapores subvencionados entre Cuba y la Costa Atlantica del Sur delos Estados Unidos, Yamil H. Kouri, Jr.
- t) The Julius Steindler Collection, Robson Lowe, Basel, 1972
- u) The Dr. Roger G. Schnell Grand Prix Gold Medal Collection, Northland Auctions, 2002
- v) Südamerikafahrt, Otto J. Seiler
- w) The private ship letter stamps of the world, Part 1, S. Ringström and H.E. Tester
- x) Die Geschichte der HAPAG-Schiffe - Arnold Kludas
- y) Der Westindiendienst der HAPAG, The Friedrich Steinmeier Collection

G.D.M. - Bremen, Oktober 2012

Hinweis auf unsere Rundbriefe bei www.dasv-postgeschichte.de

Ab Juli 2013 finden Sie auf der DASV-Eingangsseite den Hinweis: [Aktueller Rundbrief](#). Mit einem Doppelklick öffnet sich eine PDF-Datei. Dort erfahren Sie einige Wochen vor dem Erscheinen des



Internationale Vereinigung für Postgeschichte

Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.

Kontakt: Schriftfuehrer@dasv-postgeschichte.de – Internet: www.dasv-postgeschichte.de

DASV-Rundbrief Nr. 498
Oktober 2013
mit Beilage Postgeschichte und Altbriefkunde Nr. 190



• Dr. Gerald Heisch und Heinrich Mimberg
80 Jahre SAVO-Gründung und die Anfangsjahre des DASV
Bei den postgeschichtlichen Tagen in Sieddefingen begehen wir Ende Oktober das 80-jährige Gründungsjubiläum des alten SAVO. Die beiden Autoren stellen in Kurzbeiträgen die Zeit von der Gründung des alten SAVO durch Baron Kumpf-Mikuli (Abb.), die staatlich angeordnete Schließung und die dann erfolgte Neugründung (1941) sowie die folgenden Anfangsjahre während und nach dem Zweiten Weltkrieg vor. (Seite 207)



Kurze Vorstellung des Inhaltes des Rundbriefes Nr. 498 und der Beilage Postgeschichte und Altbriefkunde 190:

• Georg Mehlert
St. Thomas – Dreikreuz der deutschen Reedereien
Anmerkungen zur Entwicklung der deutschen Schifffahrt in die Karibik und nach Zentralamerika sowie zur historischen Entwicklung des „Freihafens“ St. Thomas. Zusammenfassung eines Vortrags vom Postgeschichtlichen Symposium 2012. (Seite 215)



• Hans-Jürgen Neumann
Marken und Stempel
Der Beitrag befaßt sich mit dem Postverkehr, wie er im 17. und 18. Jahrhundert betrieben wurde. Insbesondere versucht er darzustellen, wie Zahlungen und Transporte und den damit verbundenen Übergaben bei Transitstellen stiftgefunden haben. Es handelt sich um den Vorabdruck eines Kapitels aus einem zu erscheinenden Buch. (Seite 250)

• Ernst Diederichs
Das Postwesen im Fürstentum von Lippe-Detmold unter Thurn und Taxischer Regie (1. 10. 1845 – 30. 6. 1867).
Zusammenfassung zur Postgeschichte dieses Gebietes. (Seite 278)

• Heinrich Mimberg
Die Freuden und Leiden der Heilmatsammler
Ezählt wird die mühsame Suche nach Zusammenhängen von Poststichen aus gleichnamigen Orten und eines der ersten Telegramm, welches kurz nach der Eröffnung des Bahnbetriebes auf der Strecke Gießen-Gelnhausen (1868) aufgegeben wurde. (Seite 292)

• Detlef Friedewald
Preussische Feldpost aus Holstein und des Observationskorps in Nordwestbrandenburg in den Jahren 1851 und 1852
(Seite 268)
(Siehe nachfolgende Abbildung)

• Erling Berger
Von Holland nach Preußen und zurück über Hamburg. 1825 – 1838
Zwischen 1825 bis 1838 bestand von einigen Teilen Hollands nach einigen Teilen Preußens eine ungewöhnliche Postroute über Hamburg. (Seite 247)

• Und zahlreiche weitere Informationen
Redaktionschluß für den Rundbrief 499 ist der 31. Dezember 2013



Beilage Postgeschichte und Altbriefkunde Heft 190, Oktober 2013
Ernst Diederichs
Die Boten und Fuhrleute im Dienste der Brief-, Fahr- und Extrapost zwischen 1692 und 1867 Teil 2

Von Holland nach Preußen und zurück über Hamburg, 1825 – 1838

In der Zeit von 1825 bis 1838 bestand von einigen Teilen Hollands nach einigen Teilen Preußens eine ungewöhnliche Postroute über Hamburg.

Zwei preußische Regionen waren betroffen:

Vorpommern (In Abb. 1: Von Barth nach Stettin)

Der nördliche Teil Brandenburgs (in Abb. 1: Von Lenzen nach Löcknitz)

Die für den Postaustausch zuständigen Grenzpostämter waren Deventer in den Niederlanden und das preußische Postamt in Hamburg. Dieser Postaustausch war die Ursache für die Verwendung des niederländischen Handstempels

**Pruissen over
Deventer**

Abgeschlagen in Deventer seit 1825.

1825 – 1830

Die Post soll von den nördlichen Provinzen der Vereinigten Niederlande (das sind die heutigen Niederlande ohne Maastricht) nach den preußischen Postämtern, wie sie in Abb. 1 aufgeführt sind, über Hamburg ausgetauscht werden.

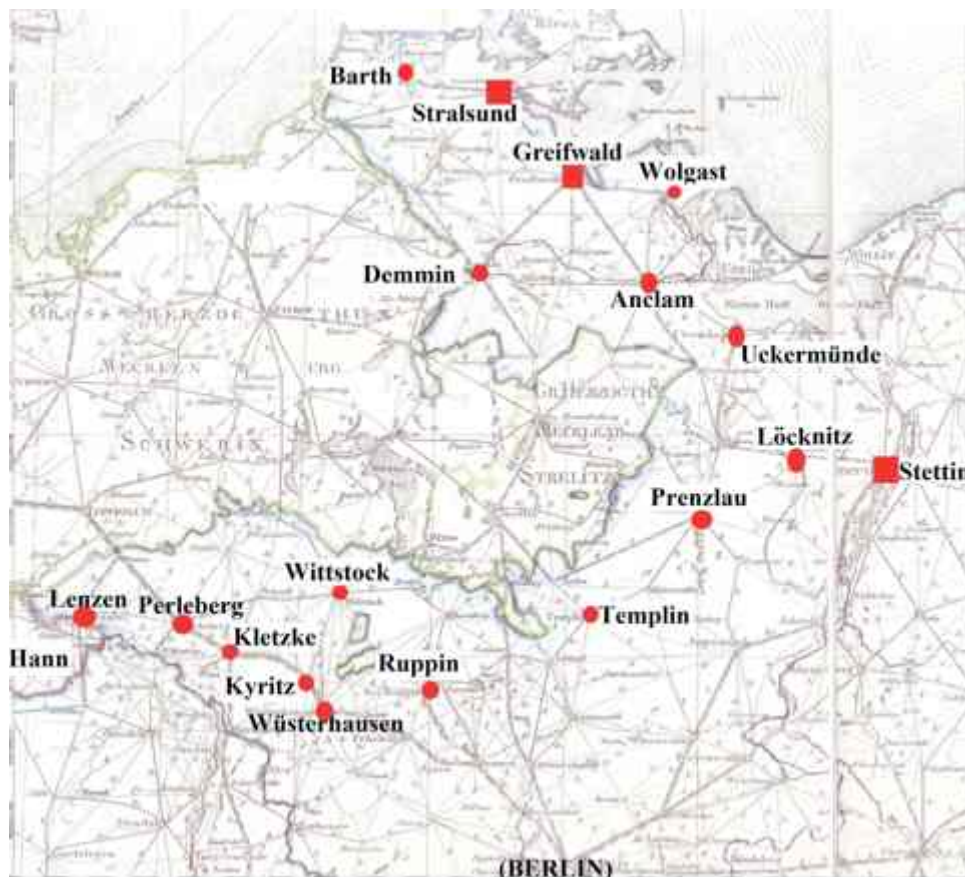


Abb. 1 zeigt die preußischen Postämter, die in der Zeit von 1825 bis 1830 die Post aus Holland über Hamburg erhielten und auf demselben Weg zurückschickten.

Die Postgebühren für die Route über Hamburg sollten dieselben sein wie für die über Arnheim.



Abb. 2: 1.9.1827, Brief von Stralsund (Vorpommern/Preußen) nach Schiedam über Hamburg und Deventer, mit 14½ Sgr. vorausbezahlt, von denen 4½ Sgr. oder 25 Cent den niederländischen Anteil ausmachten. Der Grenzeingangsstempel **Pruissen over/Deventer** wurde seit 1825 in Deventer abgeschlagen.



Abb. 3: 31.7.1827, Brief von Stockholm nach Schiedam. Der Brief wurde über die Baltische See von Ystad zum Hafen von Greifswald befördert. Der Hafen von Stralsund war von 1827 bis 1840 geschlossen. Da dieser Brief in Greifswald landete, würden wir wohl erwarten, dass er über Deventer gelaufen sei, aber der schwache, rote Handstempel auf der Rückseite sagt aus, dass er über Arnheim befördert wurde.

1830 – 1838

Ab 1830 (18.1.) gab es eine neue Situation bezüglich der Provinzen, **die ihre Post über Deventer und Hamburg sandten:**

Nach allen Bestimmungsorten, wie sie in Abb. 4 gezeigt werden: Die Provinzen von Groningen, Friesland, Drenthe & Overijssel.

Nach den rot eingerahmten Bestimmungsorten in Abb. 4: Die anderen nördlichen Provinzen.



Abb. 4 zeigt die preußischen Postämter, von denen alle oder manche in der Zeit von 1830 bis 1838 ihre Post über Deventer und Hamburg erhielten

Warum über Hamburg?

Der Grund muß wohl die schnelle Bestellung gewesen sein. Ich besitze eine Tabelle der Postabgänge von Hamburg nach Preußen aus dem Jahre 1801. Nach dieser gab es damals 12 Abgänge pro Woche:

Durch die Fahrpost zweimal die Woche

Die königliche Berliner Hof- und Küchenpost

Die Post Halle-Leipzig durch Lenzen

Die erste Berliner Post durch das nördliche Brandenburg nach Berlin

Die zweite Berliner Post durch Mecklenburg nach Vorpommern

Durch die Reitpost zweimal die Woche

Die preußische Hauptpost in alle Teile Preußens

Die pommersche Post durch Lenzen und Mecklenburg nach Vorpommern



Abb. 5 zeigt die Route von Deventer über Hamburg nach den zwei preußischen Provinzen Vorpommern und Nordbrandenburg.

Marken und Stempel

Schaut man sich heute einen Briefumschlag aus irgendeinem Grund genauer an, würde man sagen, dass er an einem bestimmten Datum in dem Ort „X“ abgestempelt wurde; gibt uns also das Postamt und das genaue Abgangsdatum des Briefes. Ausserdem würde man eine Brief-„Marke“ eines bestimmten Landes erkennen, das sogenannte Postwertzeichen, das die bezahlte Gebühr in der Währung des Landes anzeigt. Früher war das anders. Die „Marke“ war eine oder mehrere geschriebene Zahlen, oft in der Mitte der Adressenseite und oft auch noch hinten auf der Rückseite, und der Stempel vorne gab nur den Ortsnamen mit oder ohne ein Datum, und manchmal auch nur den Namen des Herkunftslandes oder ein oder zwei große Buchstaben mit oder ohne einer Zahl.

Für den uneingeweihten Leser ist eine Erklärung angebracht, denn alles was „draussen“ auf dem Brief erschien, war – ungleich heutzutage – von ausserordentlicher Bedeutung für die genaue Beförderung des Briefes. Unsere „Marke“ ist lediglich ein aufgeklebtes Etikett, welches die bezahlte Briefgebühr anzeigt; wenn man so will, die Quittung für die – im Voraus – bezahlte Transportgebühr.

Noch einmal: Früher war das ganz anders; und die Briefmarkensammler von heute müssen den geliebten Marken resolut den Rücken zukehren, wenn sie alte Briefe verstehen wollen.

Besagte Zahlen waren das Wesentliche. Würde man sich diese in der Form von (Brief)Marken vorstellen, käme man deren Bedeutung etwas näher, denn unsere Briefmarken enthalten ja auch Zahlen, nur sind sie heute ungleich damals eine Gesamtzahl für die gesamte Strecke und nicht in Debit und Kredite geteilt. Sieht man sie sich näher an, erkennt man nicht nur, dass sie in recht verschiedenen Tintenfarben oder Farbstiften geschrieben waren, sondern auch dass die Schreibweise (= Schrift) der Zahlen recht unterschiedlich war. Dabei handelte es sich keineswegs nur um persönliche Handschriften; die Schreibform war zumeist eindeutig von der jeweiligen Post den Beamten vorgeschrieben (so sehr dass man in Frankreich später Stempel ausgab, die diese genau imitierten!). Wer sich darin auskennt, könnte mit einiger Sicherheit sagen, dieser Brief wurde in Frankreich markiert, oder England, Hamburg usw. Sie können somit etwas von der „Nationalität“ der Schrift sagen, ähnlich wie der Landesname auf unserer Briefmarke. Aber das ist schon ein wenig esoterisch. Das Wichtige waren die Zahlen, denn diese repräsentierten Geld, damals wie heute; – nur eben wiederum ganz anders!

Die Notierung dieser Zahlen – Postgeschichtler nennen sie Taxierung oder Taxvermerke – repräsentierten Geld, das für die Beförderung vom Absender bezahlt worden war, oder öfters dessen Bezahlung vom Empfänger noch zu erheben war, oder manchmal sogar Beides. Im Fall von Transitbriefen, das waren jene, die auf ihrem Weg zum Adressaten durch verschiedene Postbereiche passierten, waren sie wie Schuldscheine und reflektierten die Ausführung von oft vielseitig umstrittenen Verträgen aus längst vergangenen Jahren. Kommunikation war ein Geschäft (wie heute die elektronische) und die Post war deren Organisation. Natürlich ging es dabei um Geld; Geld, das aber nicht vom Staat oder dessen Besteuerung seiner Bürger kam (eine **Universelle Post Union** mit gemeinsamer Kasse und proportionalem Kostenausgleich lag Jahrhunderte in der Zukunft). Die Post war damals ein heftig umkämpftes Privileg, das ein Souverän wie eine Handelsfranchise vergeben oder gegen eine jährliche Pacht verkaufen konnte. Es folgt, dass besagte Taxvermerke das Herzstück von diesen Verträgen waren und zu dem Gewinn oder Verlust einer Post mit erheblicher Bedeutung beitrugen. Sie wurden in den Rechnungsbücher mit akribischer Genauigkeit in den jeweiligen Kredit und Debit Spalten aufgezeichnet. Im Transitbrief-

geschäft folgte dann auf deren Basis eine – meist vierteljährliche – Abrechnung mit der nächst betroffenen Post. Diese Zahlen, die geschriebenen Taxvermerke, waren echtes Geld.

Was die Stempel angeht, wurden diese per Hand (im Gegensatz zu den heutigen Maschinenstempeln) je nach Postvorschrift auf den Brief gedrückt. Sie waren auch eine Art von Nachricht. Wie z. B. der Ortsstempel mit oder ohne Datum, der angab, von welchem Hauptpostamt der Brief kam (nur die wichtigsten Postämter hatten anfangs einen eigenen Stempel; nicht unähnlich den heutigen Briefzentren in Deutschland!). Dies aus zweierlei Gründen: 1. Weil sie den sog. Laufweg anzeigten, die Briefstrecke also, und damit die Berechtigung zu der erhobenen oder vom Empfänger noch zu erhebenden Gebühr, und 2. Weil es die Rücksendung eines Briefes ermöglichte, wenn dieser nicht ausgeliefert werden konnte. Und wiederum ging es um (das auf dem Brief „taxierte“) Geld, denn dieses wurde dann – im Briefgeschäft sozusagen – zu einem Debit, das die übermittelnde Post vom Absender, der nicht vorausbezahlt hatte (im Direktverkehr damals die Norm), kassieren musste, oder ihr von der empfangenden Postanstalt eben als Debit angerechnet wurde. Im Transitgeschäft wurde dies noch erheblich komplizierter, aber darauf werden wir noch zurückkommen.

Ortsstempel gehören freilich zumeist in die „postalische Neuzeit“. In England treten die ersten im letzten Viertel des 17. Jhdts. in Erscheinung, wie ähnlich auch in Teilen Frankreichs, in Preussen eigentlich erst hundert Jahre später. In den Hauptpostämtern der Thurn und Taxisschen Post sind sie zuerst 1730 zu finden, aber auf anderen meist erst in der zweiten Hälfte des 18. Jhdts. Charakteristisch sind die frühesten für den Briefaustausch nach Frankreich, wie z. B. der Stempel DE COLOGNE von 1704, der aber nun eben nicht in Köln, sondern in dem französischen Austauschpostamt Lille aufgesetzt wurde.

Stempel mit Worten wie PAID oder FRANCO wurden als „Vorausbezahlt“ verstanden; fragt sich nur, bis wohin. Oft bedeutete es nur, dass alle Postgebühren INNERhalb einer Post bis zu ihrer Grenze bezahlt waren. In die gleiche Gruppe fallen FRANKO GRENZE oder nur GRAENZE, FRONTIERA, sowie zahlreiche Variationen derselben. Gelegentlich ist der ursprüngliche Zweck nicht mehr erkennbar, denn die Leute, die den Stempel aus einem bestimmten Grund einführten, sind schon lange tot, und die Verwendung wurde mit der Zeit zur bürokratischen Gewohnheit. Über eines kann man sich freilich sicher sein, einen guten Grund hatten sie zunächst immer. Ganz allgemein waren Stempel amtliche (im breitesten Sinn des Wortes) Hinweise, mit einem von der jeweiligen Postverwaltung als für wünschenswert erachteten tieferen Sinn. Manchmal ersetzten sie nur, was der Postbeamte vorher selber und zeitraubend auf den Briefumschlag zu schreiben hatte. Und wo wir es nicht mehr wissen, ergibt sich des Sammlers Faszination des Wieso und Warum! Sie sind ein nicht unwesentliches Element einer Kommunikationsgeschichte, die wir heute „Postgeschichte“ nennen.

Der erste dieser Handstempel war der bekannte „Bishop“-stempel, von Henry Bishop, dem ersten General Postmeister der Restauration, 1660 in England eingeführt. Wir wissen, wie dessen Abschlag aussah: Ein Kreis in der Mitte durch eine Linie geteilt, in der oberen Hälfte die ersten zwei Buchstaben des Monats und unten die Tageszahl. Der Stempel wurde in Großbritannien bis zum Ende des 18. Jhdts. angewendet; im Prinzip änderte sich über die vielen Jahrzehnte nur die Größe des Kreises, von $\frac{1}{2}$ Zoll (ca. 13 mm) zu zuletzt 20 mm (und somit auch Format von Buchstaben und Zahlen). Er war also nützlich, zudem leicht zu lesen und immer erkennbar. Offensichtlich ein Datumstempel, und sonst nichts. Setzte man einen zweiten Kreis von genügend Durchmesser um den ersten, fände man in dem sich ergebenden Ring Platz für einen Ortsnamen und damit das Format der noch heute benutzten Poststempel.

Der gute Meister Bishop, obwohl er als General-Postmeister in jener turbulenten Zeit nicht lange überlebte, hatte sicherlich seine guten Gründe, warum er seinen Stempel haben wollte. Unserer Neugier entgegenkommend schrieb er:

“A Stamp is invented That is putt upon every Letter shewing the day of the Moneth that every Letter comes to this Office, so that no letter Carryer may dare to detain a letter from post to post; which before was usual.”

Auf gut Deutsch:

„Ein Stempel ist eingeführt, der auf jeden Brief aufgesetzt wird und den Tag des Monats anzeigt, wann er in dieses Amt kommt, so dass kein (Post)Bote es wagt, einen Brief von einem Post(abgang) zum anderen liegen zu lassen; was vorher oft geschah.“

Das ist deutlich eine Maßnahme gegen wohl eingebürgerten Amtsschlendrian und Langsamkeit der die Briefe befördernden Boten (ob beritten oder nicht) und für vergrößerte Schnelligkeit der Post. Es ist nicht überliefert, wie erfolgreich das war, aber da man den Stempel weiterhin benutzte, hatte er sehr wahrscheinlich die gewünschte Wirkung.

Bei einer Beschreibung von Poststempeln kann man die Dockwra Stempel nicht auslassen. Sie waren die nächsten in der Entwicklung dieser Posttechnologie und wurden von dem Londoner Kaufmann William Dockwra „erfunden“, als er in London 1680 eine Ortspost einführte. London war schon damals (neben Paris) die wahrscheinlich größte Stadt Europas mit einer Einwohnerzahl von zwischen 600.000 bis 700.000. Diese wohnten in 6000 Straßen, Gassen, Plätzen und Gässchen. Natürlich würde – oder konnte! – nur ein geringer Prozentsatz von diesen Personen Briefe schreiben. Aber immerhin! Für jemand, der ins Postgeschäft wollte, war es ein Paradies, denn eine Londoner Ortspost gab es nicht. Dockwra fand Freunde, die das ähnlich sahen und so entstand diese Londoner Post, welche die Übermittlung eines Briefes in der City innerhalb von 4 Stunden garantierte. Die Briefgebühr wurde zu einem Penny angesetzt. Das war eine nicht zu unterschätzende Gebühr. Die kleinste Münze im Umlauf war damals ein Farthing, ein Viertel des Pennys. Der englische Penny hatte einen damaligen Kaufwert verglichen zu heute von eher mehr als einem Pfund Sterling. Die Gebühr musste im Voraus bezahlt werden und bei der Eingabe des Briefes wurde auf diesem ein dreiseitiger Stempel abgeschlagen, der auf seinen drei Seiten die Inschrift PENNY POST PAID trug und im Zentrum dieses Dreiecks mit drei gespalteten Ecken einen Buchstaben, der das Eingabe Büro kodierte.



Abbildung 1: Die Dockwra-Stempel

Dies waren mithin die ersten PAID Poststempel. Und das bedeutete natürlich, dass man ungleich der Briefe, die man sonst empfing und für die man dann bezahlen musste, diese „Frei“ ins Haus kamen. Die Dockwra Post wurde ein Riesenerfolg, denn einen Brief zu bekommen, ohne dafür Geld finden zu müssen, war schon was! Der Erfolg wurde ihr allerdings zum Verhängnis. Die „amtliche“ Post trachtete danach, sie zu übernehmen und Dockwra auszuschalten, denn ihm wurde kein königliches Patent für die Ausübung einer Post verliehen, das allein das Vorrecht der bestehenden Post war. Der Rest dieser Geschichte kann hier nicht weiter verfolgt werden, hinterlässt aber einen üblen Geruch. Dockwras Post wurde als die Londoner Pennypost als semi-unabhängige Post in die allgemeine englische Postverwaltung übernommen und bestand als solche (mit sehr

ähnlichen dreieckigen Stempeln, aber nun gerundeten Ecken) bis weit in das 18. Jhdt. hinein. In London existierten daher zu der Zeit drei Postanstalten nebeneinander, die *General Post* im GPO., die *London Local Post* und das *Foreign Post Office*, die alle drei mehr oder weniger unabhängig voneinander operierten.

Um etwa die gleiche Zeit 1668 bis 1689 (und vereinzelt nochmals um 1700) erschien eine Reihe von Stempeln auf Briefen, die aus England über das *Foreign Post Office* nach dem Kontinent liefen. Obwohl man als sicher annehmen darf, dass sie in London abgeschlagen wurden, ist es bis heute niemand gelungen, für deren Anwendung eine eindeutige Erklärung nachzuweisen. Das sind die sog. FRANCHES Stempel, ein postgeschichtliches Rätsel. Dabei handelt es sich um Rundstempel, in deren Abschlag um einen Kreis mit einem blütenförmigen Muster im Zentrum und einen äusseren Ring in dem die Buchstaben F R A N C H E S (später auch F R A N K) standen [Abbildung im Anhang]. Die einfache – und offensichtliche Erklärung war, dass sie eine Art Franco-Stempel waren, Vorläufer also zu den späteren PAID Stempeln, die aber erst nach 1715 eingeführt wurden, und die Vorausbezahlung aller englischen Gebühren anzeigten. Aber diese Erklärung, so wahrscheinlich sie auch erscheinen mag, reicht nicht ganz. Die Fragen Wie, Wo und Warum sind der Kern des Rätsels und unbeantwortet. Ausserdem, und das erhöht ihre Rätselhaftigkeit, sind sie selten. Stempel, die über eine Periode von 20 Jahren angewendet wurden, sollten logischerweise auf mehr Briefen bis in die Gegenwart überleben können. Aber dem ist nicht so.

Sucht man nach einer Erklärung und nimmt den Brief, muss man ihn umdrehen, denn der Stempel erscheint nur auf der Rückseite. Vorne auf der Adressseite ist alles normal, gelegentlich steht da auch „*franco Mantua*“ oder dergleichen, was auch nicht ganz in den Rahmen unseres Rätsels passt. Der Stempel ist also „hinten“; und das ist wirklich merkwürdig, denn der im Austausch-Postamt arbeitende Beamte ist beim Sortieren und der Eintragung der Gebühren prinzipiell auf die Adressseite konzentriert. Desgleichen der Beamte bei der Ausgabe am endlichen Zielort, wo in fremden Ländern der Empfänger seinen Anteil für des Briefes Beförderung zu zahlen hatte. Aber nicht nur das, sondern besagter Stempel sitzt zudem unweigerlich auf einer Zahl wie entweder „9“ oder „1s“, diese absichtlich völlig überdeckend, d.h. auslöschend, unlesbar machend (posttechnisch ein *Obliterator*). Besagte Zahl ist im Prinzip mit der Gebühr des *Foreign Post Office* von 9 pence oder 1 shilling nach Italien identisch. Auf diesen Briefen hier – wiederum ungewöhnlich – meistens mit sehr scharf gespitzten Federkiel dünn und klein hingekritzelt. Was sollte dieser Unfug!? Man weiss es nicht, nur eben, dass dies für das Wo auf das *FPO* hindeutet. Gewiss, man nahm in der englischen Post Obliterator Stempel in Gebrauch, aber nicht bis 200 Jahre später und damals war dergleichen im Gedankengut der Post nicht einmal auch nur ansatzweise vorhanden. Normalerweise würde man eine falschgeschriebene Taxierung unversöhnlich mit einem dicken Federstrich ungültig machen.

Was also – um es im modernen Jargon zu sagen – war die Idee dahinter? Man kratzt sich am Kopf und dreht den Brief wieder nach vorne herum: Wohin gingen diese Briefe eigentlich? Die große Mehrzahl dieser Briefe wurde Jahrhunderte später in einem uralten Korrespondenz-Archiv gefunden, dass drei Kaufleuten in Livorno gehört hatte und deren Briefe für die Zeit von 1668 bis 1679 umfasste. Das fällt so ungefähr in die Zeit des englischen Postvertrages mit der Taxis-Post im Jahr 1663. Folglich ist man geneigt anzunehmen, dass diese Stempel auf englische Briefe nach Italien gesetzt wurden; entweder am Anfang oder Ende ihrer Reise, oder irgendwo in der Mitte, aber auf jeden Fall nur in einem sogenannten Austauschamt, das alleine, ausschliesslich und vertraglich, dazu ermächtigt war die ihm übergebenen Postsäcke zu öffnen und die Briefe zu bearbeiten. In England war es das FPO London, auf Taxis-Seite Antwerpen oder Brüssel (Ghent war nur für die Post nach Seeland zuständig) und dann in Italien Mantua. Folglich „gehört“ jede Taxmarke, jeder Stempel zu einem dieser Ämter. Wenn also, wie im Falle dieser Briefe, ein

Brief in London in das Briefpaket nach Italien sortiert wurde, z. B. Venedig, Genua oder irgendeine andere Stadt jenseits Mantuas, wurden wie in den Bestimmungen festgelegt die Briefe entsprechend gebündelt, in den Postsack gesteckt, dieser verschlossen und dann dem Boten übergeben, der sich um Mitternacht von London nach Dover auf den Weg machte. Von dort ging es dann weiter über den Ärmelkanal nach Calais, resp. Nieuport und zu dem taxisschen Amt in Antwerpen. Dort wurde der Sack geöffnet – zum ersten Mal – und die Briefpakete oder Bündel umsortiert und den taxisschen Briefpaketen aus Brüssel beigelegt, nachdem die Bündel gewogen, gezählt und aufgelistet waren. Die Listen der Italien-Briefe gingen mit dem Briefsack zu dem dafür zuständigen taxisschen Hauptpostamt in Augsburg. Weder Brüssel noch Augsburg hatten eigentlich Veranlassung die Londoner Briefe im Einzelnen zu behandeln, solange die Listen und Gewichte mit denen Londons übereinstimmten. Die Liste, das sog. „Aviso“ war, wie schon der Name anzeigt, die prinzipielle „Anweisung“ bezüglich Richtung und Inhalt des Briefpaketes an die Kette von Postämtern, die für die weitere Übermittlung verantwortlich waren. In Mantua wurden diese schließlich dem Postreiter des Herzogtum Mailand für den Weitertransport in Italien übergeben. Ohne in die Einzelheiten dieser Austauschketten einzugehen, bestand grundsätzlich keine Veranlassung, das Londoner Bündel erneut zu bearbeiten, bevor es am Ende in Mailand, Mantua oder Venedig für den Versand an die Endadressen in den italienischen Städten aufgebrochen werden musste.

Die Austauschketten waren also genau vorbestimmt: London >Antwerpen >Augsburg >Mantua und danach in die italienischen Städte und deren eigenen Posten. Wer, nach London, wäre an der Löschung dieser kaum leserlichen Marken auf der Briefrückseite interessiert gewesen? Mailand (Mantua) zog seinen Anteil an den Gebühren der italienischen Städte von diesen selber ein, darüber hinaus waren jegliche Zahlungen zwischen Mailand und Taxis durch ein vertragliches System von Pauschalen vorbestimmt. Am Bestimmungsort zu kassierende Gebühren wurden dort klar und deutlich auf die Vorderseite geschrieben. Was sie über das Blümchen auf der Rückseite gedacht haben mögen, ist nicht überliefert. Es hatte für sie keinen Sinn und für die taxisschen Postbeamten eigentlich auch nicht – wenn sie es sahen! Bei der Taxis-Post benutzte man bis viele Jahre später überhaupt keine Stempel; in ihrem wohl eingespielten System kam man zunächst ohne sie aus.

Und dann fand man auch Briefe mit FRANCHES oder FRANK Stempeln (letztere ähnlich den ersten, ausser den Buchstaben im äusseren Ring), die nicht dem italienischen Briefkurs zugehörten. David Cornelius, ein englischer Posthistoriker, der 1984 eine Studie dieser Stempel veröffentlichte, erwähnt zwei Briefe nach Bilbao und Cadix in Spanien. In des Autors Besitz sind zwei Briefe aus 1680 mit FRANK Stempeln, einer nach Malaga in Südspanien und der andere nach St. Malo an der französischen Kanalküste. Der nach Malaga trug den Vermerk „Via Tierra“, also „Via Überland“, und lief höchstwahrscheinlich frankiert bis Lyon, das damals vermutlich noch durch den taxisschen Briefkurs erreicht werden konnte, aber im Jahr 1680 mit gleicher Wahrscheinlichkeit auch direkt über Paris. Lyon war damals der Mittelpunkt eines Postkurses zwischen Italien und Spanien, der von Turin über Lyon nach Oleron ging und gleichzeitig in Lyon auch mit Paris verbunden war, obwohl er nur einmal wöchentlich oder vielleicht nur alle zwei Wochen lief. Dies würde erklären, warum der Brief beinahe fünf Wochen bis Malaga brauchte.

St.Malo war eine kleine Stadt, aber einer der geschäftigsten Häfen an der französischen Atlantikküste; Schiffe segelten von dort nach Cadix, um die spanische Silberflotte aus Südamerika zu treffen und in der Gegenrichtung handelten sie mit Plymouth, nur eine kurze Segelreise nordwärts. St.Malo erhielt seine Post von Rouen; beide waren französische Postämter und gehörten nicht Taxis. Es folgt, dass besagter Frankstempel nicht der Taxispost zugeschrieben werden kann und er nur in London aufgesetzt sein konnte. Man kann daran rumrätseln wie man will, die einzige Frage verbleibt, aus welchem Grunde gebrauchte man im FPO in London diesen bis dahin unbekannten aber eigentlich

schmuckhaften Stempel? (Dass er zumeist etwas verschmiert im Abschlag erscheint, ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass er aus Holz geschnitten war). Das Geheimnis bleibt!

Geheimnisse wie diese erregen natürlich unsere Phantasie. Es bedarf allerdings keiner großen Phantasie, sich vorzustellen, dass gewisse Maßnahmen mit geldlicher Unterschlagung zu tun hatten, sei es nun der nur möglich gedachten oder wirklichen. Vielleicht war es kein Zufall, dass die ersten dieser so gestempelten Briefe während des Sommers 1668 auftauchen, zu einem Zeitpunkt als Lord Arlington der englische Postmeister General geworden war. Man weiss, dass Arlington ganz persönlich an dem Einkommen „seines“ Postamtes interessiert war. Die Arbeitsweise in London verlief etwa so, dass der Postdiener am Schalterfenster, der sog. „window man“, den Brief samt der Gebühr – sofern solche fällig war – von dem Einlieferer annahm und dann den Brief in einen Kasten legte, der zu den Beamten ging, die ihn für den Versand bearbeiteten und sortierten. Und natürlich über die gezahlten Gebühren Buch führten und dann die Schalterkasse prüften. Allgemein zahlte der Empfänger für „seinen“ Brief; auch die Post nach Holland und in die Spanischen Niederlande wurde nicht in London, sondern eben da vom endlichen Empfänger bezahlt, aber Briefe darüber hinaus nach Italien und Spanien mussten in London vorausbezahlt werden. Deren Porto war beträchtlich: drei Viertel eines Schillings oder gar ein ganzer waren damals kein Kleingeld. Die Vermutung liegt nahe, dass unter Lord Arlington eine Regel eingeführt wurde, nach der der Window Mann die gezahlte Gebühr auf der Rückseite des Briefes zu notieren hatte, die dann nach der Bearbeitung und Eintragung in die Rechnungsbücher durch die Beamten „gelöscht“ wurde. Das wäre die einfache und – nach Meinung des Autors – logische Lösung des Rätsels der FRANCHES Stempel!

Ein etwas mehr postamtlich aussehender Stempel – zumindest aus heutiger Sicht – trat in dem *Chief Office*, General Hauptpostamt (GPO), der Englischen Post in London um 1715 in Erscheinung. Dies war ein Rundstempel, der einen großen Kreis mit einem PD in großen Buchstaben in dessen Zentrum darstellte. Dieser war offensichtlich besser und aus Metall hergestellt, denn er generierte regelmäßig klare Abschläge auf den Briefen. Er wurde zunächst nur auf Briefe nach dem Kontinent aufgesetzt (dies bis 1739, wenn er auch auf im Inland voll vorausbezahlte Briefe angewendet wurde). Man sieht ihn auf Briefen nach Frankreich und den Niederlanden, und dann auch auf solchen über diese hinaus. Man fragt sich wiederum, warum. Die einfache Antwort von postgeschichtlichen Briefsammlern ist, dass er die Bezahlung aller innerhalb Großbritanniens fälligen Gebühren bis London, einziges Austauschamt für alle über den Ärmelkanal versandte Post, bestätigte. Das empfangende Postamt auf der anderen Seite konnte dann seine eigenen und vom Empfänger zu zahlenden Gebühren darauf vermerken. Es war das auf beiden Seiten akzeptierte Verfahren. Der PD Stempel sagte den Beamten nichts, das man nicht schon wusste, ausser dass dies ein eindeutig englischer Stempel war (denn auf ihrer Seite gab es einen solchen zu der Zeit nicht) und dass alles in England anfallende Porto bereits bezahlt war.

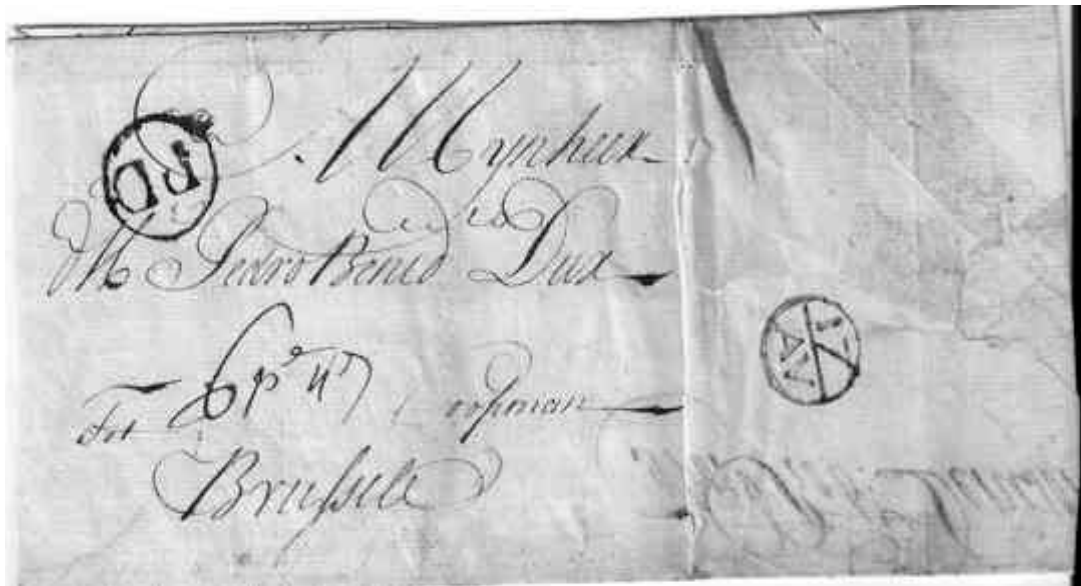


Abbildung 2: Brief 1719 Leeds-Brüssel mit frühem **PD**. Beahlt bis London mit **4d**, Empfänger zahlte **6 sols** in Brüssel, was alles in schöner Zusammenheit über *Brußele* geschrieben steht: „*6 pd 4d* „ – so man genau hinsieht! –, obwohl zwei andere Taxen von zwei Beamten in zwei anderen Postverwaltungen (Leeds und Brüssel) taxiert.

Auf der französischen Seite ist die Frage nach Zweck und Sinn ihrer Stempel kaum angebracht. Die durchgreifende Hand des Marquis de Louvois ist klar erkennbar. Das wird in der Postkonvention mit der Stadt Amsterdam 1669 deutlich, ein Bestimmungsort, der auch für englische Korrespondenten von erheblicher Bedeutung war. Bei den hohen Briefgebühren war die Versuchung diese irgendwie zu vermeiden immer groß. Die sogenannten „Toten Briefe“ waren solche, wo der Adressat verstorben oder nicht mehr an der gegebenen Adresse zu finden war, öfter aber auch ganz einfach sich weigerte, den Brief anzunehmen (und zu bezahlen!). Alle liefen auf dasselbe hinaus: Der nicht abgelieferte Brief musste an den Absender zurückgeschickt werden, denn er blieb dessen Eigentum und er war verpflichtet, der Post die Beförderungskosten zu erstatten. Der auf beiden Seiten gefühlte Verlust, denn weder das zuliefernde noch das vermittelnde Postamt konnten die ihnen zustehenden Gebühren einsammeln, führte dazu, dass man nach verlässlichen Wegen suchte, den „toten“ Brief wieder in die Hand des Absenders zu geben und von diesem das fällige Geld zu fordern. Das Problem dabei war freilich, dass der Absender damals weder seinen Namen noch Anschrift auf die Aussenseite des Briefes schrieb. Man versuchte sich an der Post des Absenderlandes schadlos zu halten und debitierte dieses für die so ausstehenden Summen in der Vertragsabrechnung. Postverträge mit gegenseitiger Abrechnung reziprok festgelegter Gebühren erlaubten dies. (Abgesehen von der notwendigen parlamentarischen Zustimmung in Westminster, war dies wahrscheinlich einer der Gründe, warum man sich in London auf solche Verträge nicht einlies). Das Endergebnis war, dass man in den Postverwaltungen auf Kisten voller uneingelöster Briefe blickte, aus denen sich das Geld langsam wegschlich. Den französischen Postbeamten, denen man beigebracht hatte, dass jeder Sou bis zum letzten Gramm einkassiert werden musste, war das schlicht unausstehlich.

Ein großer Strom kommerzieller Korrespondenz floss zwischen Frankreich und Holland, zumeist von und nach Amsterdam, der durch die Taxis-Post via Lille und Antwerpen vermittelt wurde. Wenn Amsterdam nicht zahlen konnte (es hatte damals keinen Vertrag mit Frankreich), verlor Taxis die ihm zustehende Transit-Briefgebühr und führte den „toten“ Brief nach Frankreich zurück und debitierten die französische Postverwaltung. Um die Gültigkeit dieser Forderungen nachzuweisen, hatte man abgemacht, dass diese Briefe mit den Initialen

der Unterschrift des betroffenen Postmeisters als Beglaubigung versehen werden sollten. Einige, wo dieser Vorgang allzu häufig auftrat (und der Meister nicht immer im Posthaus war!) hatten dafür einen Stempel mit ihren Initialen anfertigen lassen, um diese Registrierung zu erleichtern. Der örtliche Silberschmied machte dies sehr schön; in der Größe kaum mehr als in einem Siegelring. Briefe von Ghent nach Paris, auf deren Rückseite mit einem Stempel „IR“ versehen, sind so früh wie schon 1661 gefunden worden. Lange Zeit waren die ebenso ein Geheimnis wie die Franches Stempel. Aber wie schon gesagt, es gab immer einen guten Grund. Auch wenn der diesem Wissen Vertraute schon längst verstorben war!

Die Franzosen hatten früher als die meisten anderen Länder ein hoch zentralisiertes System der Verwaltung für ihre Post entwickelt (gleich denen in anderen Ämtern der Regierung). Folglich landeten alle diese „toten Briefe“ am Ende in der Zentralverwaltung in Paris; allein schon deshalb, weil dort die zentrale Buchführung war. Man weigerte sich, sie als normalen Verlust abzuschreiben, sondern sah sie als noch zu kassierende Guthaben. Als ihre Zahl immer mehr in die Höhe kletterte, zogen sie daraus den Verdacht, dass irgendein Betrug dahinter stecken müsste. Hatten sie damit recht? Das ist schwer zu sagen. Geld-Börsen und offizielle Aktienmärkte hatten sich in allen wesentlichen Handelszentren des 17. Jhdts. entwickelt und handelten mit allen möglichen Papieren. Die Börse von Amsterdam war eine der größten. Man hatte den Verdacht, dass die verweigerten Briefe als eine Art Signal für gewisse Börsenläufer im Amsterdamer Markt missbraucht wurden. Oder umgekehrt im gleichen Sinn für die Pariser Börse, denn ihre Zahl schien unerwartet hoch in beiden Richtungen. Alle schienen in Paris zu enden; in diesen verfluchten toten Briefkästen! Woraufhin auch diese ungelösten Spekulationen in Wirklichkeit hinaus laufen mochten, der Marquis entschloss sich, ihnen ein Ende zu bereiten. Ein besonderer Paragraph wurde der Postkonvention mit den Amsterdamer beigefügt. Er ist der erste dieser Art, der uns bekannt geworden ist, und da er auch das ihm zu Grunde liegende französische Denken für ähnliche spätere Regeln demonstriert, wird er hier wiedergegeben. In Artikel 13 der Konvention von 1669 mit der Stadt Amsterdam heißt es:

„Es ist beschlossen, dass Briefe aus Orten die Ihrer Mayestät überlassen worden sind [nach der Eroberung Flanderns durch Ludwig XIV] und die für besagte Stadt Amsterdam bestimmt sind und welche durch Amsterdams Postbeamte nicht übergeben oder deren Gebühren nicht akzeptiert werden, dass besagte Beamte nicht verpflichtet sind, diese Postgebühren an besagten Marquis de Louvois oder dessen Beamte zu zahlen, sondern dass besagte Beamte von diesen Schulden befreit sind, wenn sie besagte Tote Briefe, so wie zuvor (getan) für den Grafen von Taxis, alle zwei Wochen an den Marquis de Louvois schicken, mit den Initialen (der Postmeister) auf den Briefen nach Amsterdam, um Missbrauch zu verhindern.

Um Missverständnisse dieses vielverschlungenen langen Satzes zu vermeiden, nunmehr sozusagen in Klartext: Louvois adressiert sich direkt an die Postmeister Amsterdams, die ihrerseits in keiner Weise seiner Post unterstanden, (und besagte Briefe von Taxis und nicht seiner Post bekamen) ihre in Amsterdam unauslieferbaren Briefe, unter Befreiung von allen ihnen anhaftenden Gebühren, direkt an sein Amt in Paris zu senden, weil er vermutete, dass sie einen Betrug der Post beweisen könnten, den er verhindern möchte. Dabei beruft er sich zusätzlich auf den mit Taxis abgesprochenen Passus, dass diese mit den Initialen der betroffenen Postmeister versehen sein sollen. Es ging also darum, das Beweismaterial vom anderen Ende her in die eigenen Hände zu bekommen (die Anrechte des weiterhin bestehenden Transits der Taxis Niederländischen Post von und nach Amsterdam wurden gleichsam beiseite geschoben!).

Das war nur der Startschuss einer Kampagne, die auf die Rückverfolgung und Offenlegung aller Vorgänge hinzielte, die zu einem Betrug der Post beitragen könnten. Um 1695 unternahm die französische Post den nächsten Schritt, indem sie ihr Austauschamt Lille (zu

der Taxis-Post) mit Stempeln ausrüsteten, die auf allen Briefschaften abgeschlagen werden mussten, die dort aus Holland und Deutschland eingingen: D'HOLLANDE und D'ALLEMAGNE. Und von 1720 aufwärts findet man auch den entsprechenden Stempel D'ANGLETERRE auf den Briefen von London, wobei sich die Beamten später aber darauf beschränkten, diesen nur dann aufzusetzen, wenn der Brief nicht den oben beschriebenen eindeutig englischen PD Stempel trug [siehe Abb. im Anhang]. Letzteres ergab sich daraus, dass die Londoner ihre Briefe ins Ausland direkt in das *Foreign Post Office* (FPO) eingeben konnten, während alle von ausserhalb Londons eintreffenden Briefe zunächst in das *General Post Office* (GPO) geleitet wurden. Nur dieses hatte den PD (später einen Post Paid) Stempel, um die sachgerechte Zahlung aller Inland Gebühren zu prüfen, während das für das FPO, weil dort in London eingegeben, nicht für notwendig erachtet wurde. Ein einfacher Stempel ANGLETERRE wurde zunächst in Calais aufgesetzt und dann später in Paris als D'ANGLETERRE.

Der in der folgenden Abbildung gezeigte Brief ist wahrscheinlich einer der ersten dieser Stempel im Zusammenhang mit England. Sieht man genau hin, erkennt man, dass schon damals die Behörden manchmal „Mist“, machten. Das ‚N‘ in ANGLETERRE ist verkehrt ‚rum! – Der Brief kam aus Edinburgh, und weil die Schotten immer anders als die Engländer sein wollten, war ihr Bishop rot! –

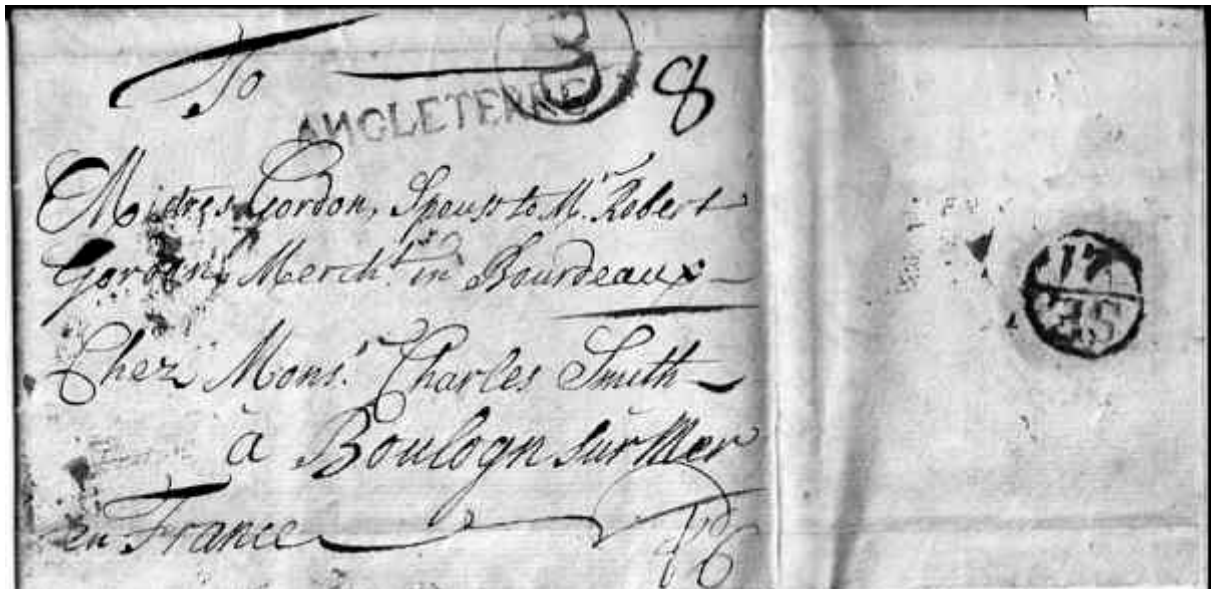


Abbildung 3: Früher ANGLETERRE 1727 – Taxierung: Rechts unten 'Pd6' Edinburgh-London; Rechts oben '8' sols (London-Calais 5 + Boulogne 3)

Großbritannien bestand aus drei Königreichen: England mit Wales, Schottland und Irland. Wenn ein Kaufmann, sagen wir mal in Cork in Südirland, einen Brief an seinen Geschäftsfreund in Antwerpen schicken wollte, hatte er 10 pence in seinem Postamt in Cork zu zahlen (4d Cork-Dublin + 6d Dublin-London = *in toto* 10 pence) . Der Brief wurde vom Beamten mit dem Vermerk „Paid to London“ versehen. In Wirklichkeit freilich bedeutete dies, dass mit dieser Taxierung der Brief bis zu der niederländischen Küste bezahlt war; der Empfänger in den Niederlanden bezahlte seine Post von dort an, wo das Austauschamt Antwerpen die Briefsäcke in Nieuwport übernahm. Die Achse – London >|< Antwerpen – war für den Briefaustausch mit Holland und Flandern bestimmend. Gleiches galt, wenn der Kaufmann in Cork seinen Brief nach Italien schrieb, aber in diesem Fall musste er erheblich mehr zahlen: 1sh/10d (= 22 pence); die besagten 10 pence bis London + 1 sh für das Porto nach Italien. Der eine Schilling Anteil war ungefähr doppelt dessen, was London in der Form einer Pauschalzahlung an Taxis überweisen musste. In anderen Worten, England behielt in

seiner Abrechnung etwa 6 pence per einfachem Brief nach Italien für sich selber zurück. Dies zusätzlich zu den schon in Cork bezahlten Inlands-Gebühren. Warum sollte man sich also um sogenannte „tote Briefe“ Sorgen machen?

Aber dem Kaufmann in Cork war das so wie so allemal zu viel und, wenn er konnte, übergab er seinen Brief nach Antwerpen an einen Schiffskapitän, der gerade von Cork nach London segelte – wo er den Brief in die Post gab – und sein Kollege in Antwerpen bezahlte dann den in Antwerpen fälligen Teil, denn die Gebühr für den Abschnitt London-Antwerpen gehörte vertraglich der Taxis Niederländischen Post. Der ihm übergebene Brief trug dann eine „6“ sols Marke in Tinte, von ihm zu verlangen. Seine Antwort, für die er dann im Gegenzug in Antwerpen für bis London nun nichts zu zahlen hatte, wurde in London mit einer „10“ in brauner Tinte markiert und in Cork in Irland wurden seinem Korrespondenten 20 pence abverlangt. Ortsstempel für diese Zeit (um 1700) sind eher ungewöhnlich und die meisten dieser „frühen“ Briefe tragen keinen Ortsstempel. Da gab es also ungleich auf französischer Seite nicht viel zu verfolgen.

Der **Bishop** Stempel wurde im **FPO** regelmäßig auf den **vom Ausland eingehenden** Briefen von 1684 an aufgesetzt, dabei blieb es bis 1797, als diesem endlich ein eigener Stempel gestattet wurde, der in schöner Einfachheit in seinem äusseren Ring FOREIGN OFFICE mit einer Jahreszahl zeigte und im Zentrum das Datum. Auf nach dem Ausland ausgehenden Briefen findet man den Bishop nur, wenn er auf dem ursprünglichen Eingabe Ort irgendwo in den britischen Inseln aufgesetzt worden war, bevor er im GPO landete und von dort aus an das FPO zur Beförderung nach „fremden“ Ländern weitergegeben wurde. So man diese schöne Reihenfolge der Kommunikation innerhalb Großbritanniens versteht, wonach alle über den Ärmelkanal ins Ausland gehende Briefe durch den Trichter London (und seinen dafür bestellten zwei Ämtern!) fließen mussten (und natürlich galt das gleichfalls auch umgekehrt), sollte man kaum Schwierigkeit haben, das britische System ordnender Kommunikationssequenz zu begreifen. Frankreich war zwar anders, aber hatte im Prinzip dieselbe Struktur, nur dass dessen zentrales Element dann Paris hieß.

Aus Frankreich eintreffende Briefe wurden mit derselben Gebühr taxiert: 10 d, und wurden in London von dem dazu beauftragten Beamten mit dieser Zahl markiert. Er, wie sein Gegenüber in Paris, schrieb eine diesmal sehr sichtbare „10“ in brauner Tinte mitten auf die Adressseite. Der Vertrag mit der Französischen Post besagte, dass diese 10 England gehörten, während der Pariser von den aus London dort eintreffenden englischen Briefen die Gebühr kassierte. War der Brief nach Dublin adressiert, dann musste die zusätzliche Gebühr nach Irland hinzugefügt werden. Das aber geschah nun nicht durch das FPO, sondern dafür wurde der Brief zum GPO übermittelt. Dort wurde besagte „10“ ausgestrichen und eine neue Zahl eingesetzt: „1/4“ (10 „von Frankreich“ + 6 nach Irland = 1 sh/4 d). Aber das war beileibe nicht das Ende der Kette von federführenden Beamten. Ging der Brief an unseren Freund in Cork weiter, strich man besagte Zahl in Dublin aus und fügte die irische Gebühr von 4d Dublin – Cork hinzu. Das war dann „1/8“. Nehmen wir uns die über London eingehenden Briefe nach Schottland vor, begegnen wir einem anderen Kuriosum: Der Beamte in Edinburgh markierte mit seinem typisch schottischen Handzeichen „InAll“ (was gelegentlich auch in Dublin kaum leserlich hin gekritzelt wurde! Und als *in toto* = insgesamt gelesen werden muss) und dann schliesslich ein „N“ ähnliches Zeichen vor der neuen Zahl; welches Zeichen echt wie ein ‚s‘ der alten gotisch-deutschen Schrift aussah. Und das war genau das, was es war, nämlich das altmodische **S**-Symbol für „Schilling“ (genau sowie die kleine Halbschleife des gotischen ‚d‘ für den **denar**-penny).

Well – I say! —Who could have thought of that?!



Abbildung 4: Brief 1772 Bordeaux-Dublin mit 10 d Taxierung in London (mit FOP Bishop) und „In all 1/4“ in Dublin

Auf der französischen Seite, in Paris, war der Prozess der Gebührenerhebung auf Briefen, die von London über Calais dort zur Verteilung nach allen Teilen Frankreichs eintrafen, ähnlich. Ein Brief zum Beispiel, der nach Frankreich adressiert von Dublin her 1740 im GPO London einging, wurde von dem Beamten geprüft, und er sah, dass er den Vermerk „Post pd 6“ trug, was für Irland – London für einen einfachen Brief richtig war. Damit zufrieden, drückte er den bereits erwähnten PD Stempel darauf (wäre er es nicht gewesen, ginge der Brief nach Dublin zurück). Erst danach ging der Brief zum FPO für die Weitersendung auf britischen Booten nach Calais. In Paris angekommen notierte man „10“ sous für die Vertragsgebühr „von England nach Frankreich“, aber der Kollege, der im Hauptpostamt für den Weiterversand verantwortlich zeichnete, korrigierte dies, strich die „10“ aus und schrieb „13“ darüber. Obwohl nach Paris adressiert (somit richtig mit 10 sous taxiert), stand da auch St. Germain darauf geschrieben, und das war damals nur ein kleiner Vorort ausserhalb der Wälle und kostete folglich die französische Minimum Gebühr von 3 sous, ergo nun *in toto* „13“. Was herrlich beweist, wie ernst man diese Zahlen nahm. Sie waren Geld – Ausnahmen nicht gestattet!

Dem modernen Leser – nachdem er sich tatsächlich durch diese eingängige Beschreibung durchgewurstelt hat! – mag dies als verrückte Bürokratie erscheinen, muss leider erklärt werden, dass dies keineswegs ungewöhnlich war; es ging überall so. Diese „Marken“ oder Taxmarkierungen wurden für Geld geschrieben. Taxvermerke waren, was man der Post entsprechend der Postverträge und den zugehörigen Posttarifen schuldete, und wurden rigoros einkassiert. Das einfache operative Prinzip bei diesen bilateralen Verträgen war, dass jeder Partner sofern als möglich die Postgebühren im eigenen Bereich selber einzog. Die Vorteile waren offensichtlich: Eine gegenseitige Abrechnung war nicht nötig; folglich die Öffnung der eigenen Bücher – und Gewinne/Verluste – nicht erforderte. Man einigte sich darüber, was die Kosten des eigentlichen Briefaustausches waren (oder sein sollten) und legte dem entsprechende Briefgebühren fest; d.h. waren die Kosten von London nach Dover und Paketboote nach Calais mit denen zwischen Calais und Paris vergleichbar?, oder musste man gegebenenfalls die Differenz mit einer jährlichen Pauschale ausgleichen? Diese Prinzipien kamen damals in allen bilateralen Postverträgen regelmäßig zum Einsatz. Nichts darin führte zu Komplikationen, und diese Bedingungen könnten vielleicht sogar auch zu Kriegszeiten funktionieren, was sie auch tatsächlich taten. Man kann nicht umhin, deren

Einfachheit zu bewundern, wären dabei nicht die zusätzlichen Ausgaben, die sich daraus für die Empfänger dieser Briefe ergaben. Frankreich schloss eine ganze Reihe von ähnlich bilateralen Verträgen mit seinen kontinentalen Nachbarn ab.

Englischerseits war das Verhältnis zu den kontinentalen Nachbarn grundsätzlich anders. Geographisch war England (einbeschlossen Irland und Schottland) eine Insel im Atlantik und hatte keine Landgrenzen. Die Belange seiner Post waren durch die vielen Häfen zu dem das Königreich umfassenden Meer betroffen. Über diese kamen zahllose Briefe privat per Schiff an. Diese Schiffsbriefe sollten eigentlich – das war die gesetzliche Vorgabe – der Post Gebühren zahlen, sobald sie an Land kamen. Sofern man den Vorschriften entsprach, wurden sie dann mit einem Stempel versehen, der meist irgendwie das Kürzel „SHIP LRE“ zusammen mit dem Namen des Hafens enthielt, oder nur einfach SHIP LETTER. Nachdem eine entsprechende Gebühr bezahlt worden war, natürlich! Dass man dies zu vermeiden trachtete, versteht sich beinahe von selber. Diese privat beförderten Briefe wurden der englischen Post zum gleichen Ärgernis wie den Franzosen ihre „toten Briefe“. Man versuchte dieses Problem zu meistern, indem man den Schiffskapitänen ein Trinkgeld von einem Penny (später 2d) für deren Ablieferung bei der Post zugestand. Auch das war, wie in Frankreich, nur ein Versuch, die gedachten „Verluste“ zu kontrollieren, und ebenso nur bedingt erfolgreich. Aber auf diese Umstände soll hier nicht weiter eingegangen werden.

Was den englischen Postverkehr mit den kontinentalen Nachbarn betraf, oblag die Kontrolle dessen im 17. und 18. Jhdt. ausschließlich dem FPO in London. Es war ein von dem allgemeinen Postamt GPO getrenntes Amt. Es hatte seine eigenen Briefträger, die auswärtige Briefe in London austrugen und dieser Service wurde mit Liefergebühren und kleinen Trinkgeldern zu einem profitablen Nebengeschäft, denn er konzentrierte sich auf die großen Handelshäuser, merkantilen Gesellschaften und Banken. Man kann sich des Eindrucks kaum erwehren, dass da ein privilegiertes und selbstgefälliges Amt erwuchs, mit hohem Gebühreneinkommen und entsprechend hohem Ruf im Königlichen Schatzamt. Bis 1797 hatte es keinen besonderen Stempel mit eigenem Namen und gebrauchte unverändert den Bishop Stempel. Das GPO änderte das Format des dort verwendeten Bishop Stempels 1713, wenn man die Datumzahl in die obere und die Monatsbuchstaben in die untere Hälfte versetzte, also die innere Anordnung diametral umkehrte, so dass ein Unterschied zwischen dem Allgemeingebrauch im Inland und dem des „Auswärtigen“ Amtes zu erkennen war.

Das FPO benutzte seinen Bishop aber nur auf der **einkommenden** Post und nicht auf den Briefen, die von dort ins Ausland **abgingen**. 1787 fing man im GPO an, von dem bis dahin benutzten Bishop Stempel abzugehen, und führte – zunächst versuchsweise – neue Stempel ein, die darauf hingen, dass diese nun auch eine Jahreszahl einschlossen. Im FPO wurde man sich bewusst, dass dessen fehlende Kennzeichnung mit einem eigenen Poststempel Betrug der Post ermöglichen könnte. Ob dies nun auf französische Vorstellungen bei ihm wegen besagter „toten Briefe“ zurück zu führen sein mag, lässt sich nicht sagen. Auf jeden Fall wurde der Kontrolleur des FPO schliesslich bei seinem englischen Postmeister General vorstellig, dass ein eigener Stempel wünschenswert sei und das wurde gewährt. Im April 1797 erschien dann besagter FOREIGN OFFICE /Datum/Jahreszahl Stempel auf eingehenden Briefen (diesem ging 1795 ein einfacher – seltener – Ringstempel PP / Jahreszahl zuvor) und auf ausgehenden derselbe FOREIGN OFFICE Stempel, mit anstelle des Datums einer Kontrollnummer in der Mitte.

Im Wesentlichen ging es bei diesen Stempeln um Kontrolle, sei es nun der möglich gedachten Unterschlagung von Einnahmen durch die eigenen Beamten oder der versuchten Umgehung der hohen Gebühren durch die Postbenutzer. In diesem Sinne führten die Franzosen die Anwendung ihrer Stempel, die das Herkunftsland kennzeichneten weit in das 18. Jahrhundert hinein fort; lediglich das D' verschwand aus dem D'ANGLETERRE und

wurde zu ANGLETERRE und das Gleiche geschah bei den anderen Landesstempeln, die sie rigoros auf die in Paris eingelieferten fremden Briefe abschlugen.

Für jene unter uns, die nicht Sammler alter Postgeschichte sind, wäre eine weitere minutiöse Beschreibung von Taxzahlen und Stempeln und deren Sinn und Zweck ebenso unangebracht wie langweilig. Gewiss, man begreift nun, wie das damals alles anders im Vergleich zu heute war, und dass die Post ohne diese minutiösen Umständlichkeiten nicht gut funktionieren konnte. Die Post, speziell die des Briefes, war die Kommunikationsader zwischen Menschen, nicht nur geschäftlich und des Geldes wegen, oder offiziell und für die regierenden Dynastien, sondern aber auch ganz persönlich von einem Menschen zu einem anderen.

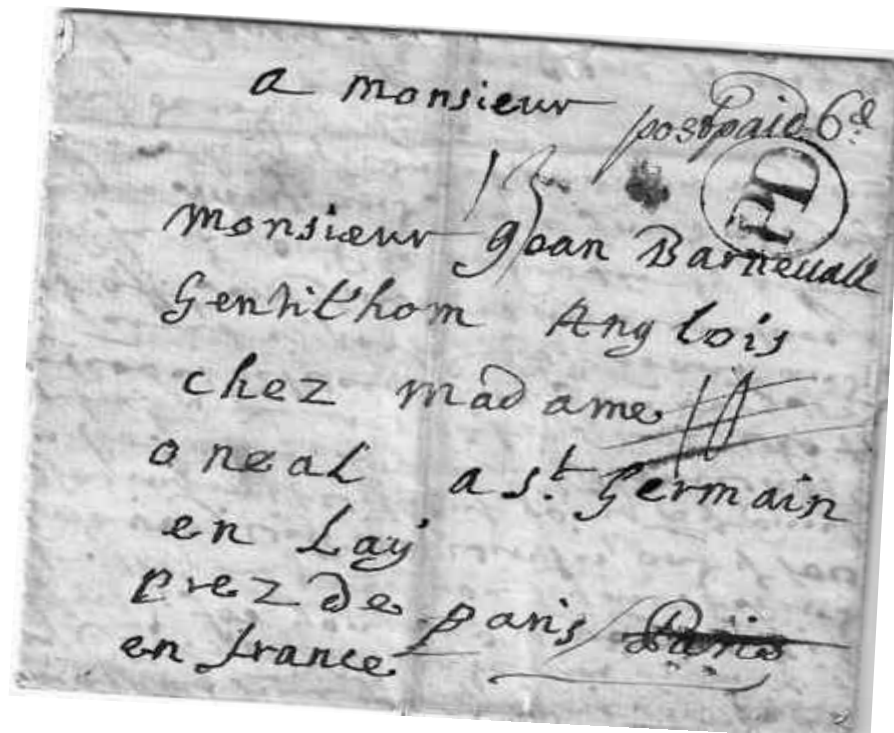


Abbildung 5

Und ein solcher Mensch nimmt den alten Brief in die Hand und meint „Das ist alles recht interessant, -- aber was steht denn drin?!“ Nehmen wir uns also den oben erwähnten Brief aus Dublin in Irland nach St.Germain in Paris vor; – den da ausserhalb der Wälle! – In 1740 ein sehr vornehmer Vorort der Hauptstadt Frankreichs. Auf der Vorderseite, der Adressseite, steht:

“a Monsieur Jean Barneuell
Gentilhom Anglois
chez Madame O Neal a St. Germain
en Lay prez de Paris / Paris en France.”

In gut Deutsch: „Herrn John Barnwell, ein englischer Herr bei Frau O’Neill in St.Germain nahe Paris.“

Aufgemacht, sieht man geschrieben „Dublin 24 xbre, 1740“, also am Heiligen Abend 1740, und dann: „My dearest Johnny,“ Die Anschrift war sehr deutlich aussen in etwas holpriger Buchstabenschrift geschrieben und nun sieht man im Innern den Briefftext in flüssiger geschulter Handschrift und schliesst daraus, dass es sich wahrscheinlich um einen an einen „Briefschreiber“ diktierten Brief von einem Mädchen in Dublin an ihren Geliebten Johnny, vielleicht irgendwie im Dienst in Paris, dreht. Sie hatte wohl nicht die Schulung einen ganzen Brief zu schreiben und suchte die Hilfe eines professionellen Briefschreibers, aber bestand darauf, den Brief in ihr ganz und gar ungewohntem Französisch selber zu

adressieren. Es war schliesslich doch ein sehr privater Brief und nicht jederman sollte wissen, wo ihr Johnny jetzt war. Eine plausible Annahme, die vergnügt in unserem Kopf aufspringt, denn wir wissen das von den vielen romantischen Liebesgeschichten, die allzu gerne unsere moderne Vorstellungswelt bevölkern. Richtig? – Hmmh! ... nicht ganz! – *Gentleman, Gentilhom, Signore, Herr* waren ebenso wie der auf englischen Briefen später übliche *Esquire* eine sozial ziemlich spezifische Form der Adresse, wenn auch oft nur noch gerade eben über einen einfachen Monsieur gestellt, obwohl beide eigentlich gesellschaftlich nicht mehr bedeuteten als unser „Wohlgeboren“. So passt das nicht ganz, und bestimmt nicht um 1740, zu einem einfachen Mädchen vom Lande an ihren Freund, der in einem guten Haus in Frankreich dient.

Während wir diesen knittrigen, auf alterndem und nun leicht brüchigem Pappier geschriebenen Brief weiter auffalten, wird deutlich, dass wir einen Fehler gemacht haben. Die Schreibweise ist gedrängt und voller geschäftlicher Kurzformen wie „ys“ mit dem ‚s‘ wie ein Löckchen über das ‚y‘ geschwungen (der Brief ist natürlich in Englisch) für „yours“ und ähnlichen Kurzformen für „that“ und andere allgemeine Worte; eine Schreibschrift, die ursprünglich mit den italienischen Kaufleuten nach England gekommen war, damit sie mehr in einen Brief packen konnten, und dann von wohl erzogenen Leuten in ihrer Schreibart übernommen wurde. Der Text ist daher nicht gerade leicht zu lesen und ganz und gar nicht für einen einfachen und nicht dafür geschulten Iren in Paris. Und dann: Was man liest, hört sich nicht wie ein Liebesbrief an; im Gegenteil, jemand ist ganz ausserordentlich verärgert. Anscheinend betraf der Ärger Johnnys Bruder Robin, der sich vier Jahre lang nicht die Mühe gemacht hatte, an die Familie zu schreiben, aber es jetzt fertig gebracht hatte, einen Wechsel von 250 £ Sterling auf das Bankkonto der Familie zu ziehen. Er hätte seinen Erbteil am Vermögen der Familie schon erhalten, was er wohl nun eben so sorglos wie der proverbiale „verlorene Sohn“ verschwendet habe und jetzt versuche er, den Rest des Vermögens durch das Ziehen von Wechseln zu plündern. Da ist hörbare Erbitterung und Berufung auf Familienverhältnisse. Der Brief endet mit „Your loving mother“. Man kann nicht umhin, ein gewisses Mitgefühl für die Mutter zu entwickeln, besonders wenn man sich vor Augen führt, von wieviel Geld da eigentlich die Rede ist, denn ein englischer Pfennig kaufte damals mehr als ein heutiges Pfund. In moderner Währung hätte sie über ein Hinterziehung von gut 60.000 £ Sterling geschrieben. Ihr Zorn ist also verständlich. Sie selber war wahrscheinlich gegen Ende des 17. Jhdt. geboren und obwohl sie durchaus fähig gewesen wäre zu lesen, ihre Schulung mag nicht über sehr einfaches Schreiben hinaus gegangen sein, was damals für Frauen keinesfalls ungewöhnlich gewesen wäre. Der auf ihr Geheiss schreibende – und wahrscheinlich erheblich jüngere – Familienfreund identifiziert sich am Ende dieses Briefes ganz einfach als „Mary Trimelstone“. So, das war das Wirkliche in diesem Brief. Aber was hatte „Dear Johnny“ nach Paris geführt?

Professor Plumb, renommierter Historiker in Oxford, bietet uns vielleicht die Antwort dazu. Er schreibt: *“By 1720 no Englishman pretending to a place in society could be expected to be regarded as anything but a country bumpkin unless he had spent two or three years in France or Italy.”*

Man mag dies übertragen wie man will, aber es besagte, dass von 1720 an jeder Engländer, der irgendwie danach strebte, eine gewisse Stellung in der damaligen Gesellschaft einzunehmen, mindestens zwei oder drei Jahre in Frankreich oder Italien verbracht haben sollte. Ob nun ein englischer Gentleman, oder Ire, oder Schotte, in dieser Beziehung waren sie einander gleich gestellt, entweder man gehörte zur Gesellschaft oder eben nicht. Jemandes Stellung war nicht nur, von welcher Familie man kam, sondern wurde ganz speziell durch die Erziehung, die man genossen hatte, definiert und die gründliche Schulung in den „Klassikern“ (Latein, Griechisch usw.) war eine *conditio sine qua non* dafür. Die „Klassiker“ waren die Wurzel aller „Bildung“ und die wirklichen Wurzeln konnte man nur in Frankreich oder Italien finden, oder am besten gleich in beiden Ländern.

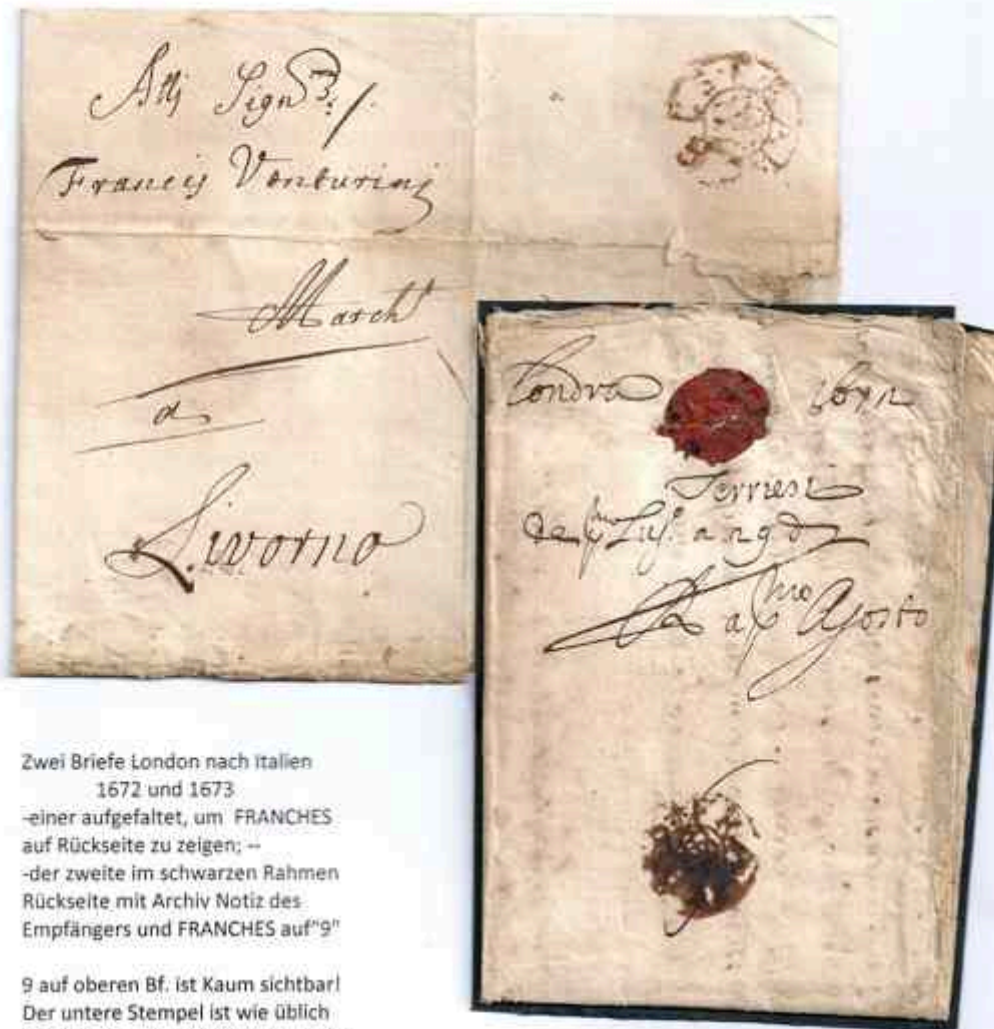
Später wurde das die ‚*Grand Tour*‘ oder Bildungsreise genannt. Man schätzte sie für die gehörige Erziehung des feinen, gebildeten Herren oder ‚Gentleman‘ als unabkömmlich. War er der Abkömmling einer Familie des Adels und noch nicht volljährig, wurde er von seinem Hauslehrer oder ‚*preceptor*‘ begleitet, dessen Aufgabe es war, die Studien des jungen Herren zu überwachen. Das Paar verblieb oft mehrere Jahre im Ausland. Des jungen Mannes Tage waren sorgfältig geordnet und er sowie sein Begleiter waren angewiesen, regelmäßig darüber nachhause Bericht zu erstatten. Gewöhnlich fing die Tour relativ bescheiden in einer Provinzstadt Frankreichs an, am besten wo kaum jemand der englischen Zunge fähig war, so dass der Zögling gezwungen war Französisch zu sprechen. Strassburg, Dijon und Lyon wurden bevorzugt, weil man von da leicht Abstecher nach der Schweiz und in die Berge oder nach Deutschland arrangieren konnte. Günstigerweise waren das auch die Orte, von wo man leicht Briefe nach England schicken und von dort – einschliesslich der für die Reise notwendigen Wechsel! – erhalten konnte. Später würde der junge Herr in die Pariser Gesellschaft eingeführt werden.

Mit der Zeit blieben diese Bildungsreisen nicht auf den Adel beschränkt, sondern wurden auch für die Söhne vornehmer Handelsfamilien und reicher Unternehmer durchgeführt, deren Reichtum während des 18. Jahrhunderts wuchs und ihnen diese gesellschaftliche Ausgabe erlaubte. Die wohlhabende Mittelschicht der Gesellschaft strebte begierig danach, ebenfalls zu den Touristen gezählt zu werden. Dass man gute Manieren in der französischen Gesellschaft erwarb und sich mit ihrer Literatur bekannt machte, so wie die Schätze der Antike in Italien studierte, gehörte zu einer guten Erziehung der jungen Leute des Wohlstandes. Wollte man aus der Fremde berichten und Antworten über alles von zuhause erhalten, musste man Briefe schreiben. Und wie gesagt, wurden diese Briefe in zumindest wöchentlichen Abständen erwartet. Was also hundert Jahre vorher vorrangig auf dem Gebiet des Handels, speziell des Fernhandels und der Geldleute, geschah, wuchs in die Allgemeinheit und es entwickelten sich Briefverkehrsströme sehr persönlicher Natur und oft lebhaft intime regelmäßige, beinahe tägliche, Korrespondenzen innerhalb und über Landesgrenzen hinweg. Gebildete Menschen setzten viel auf ihre Briefe und schrieben gerne. Dem folgten Zeitungen, Journale und Bücher, die alle samt und sonders mit der Post kamen, deren Netz sich immer weiter bis in die fernsten Ecken des Kontinentes ausdehnte.

Die Franzosen stempelten weiterhin die ‚fremden‘ Briefe mit ihren Langstempeln, um deren Herkunft nachzuweisen; nur sparten sie sich das D‘ ein und aus D’ANGLETERRE wurde ANGLETERRE; wie auch aus D’ALLEMAGNE simpliciter ALLEMAGNE, ITALIE u.sw.; ein herrliches Gebiet für die Stempelsammler unter den postgeschichtlichen Philatelisten, denn deren lange Anwendung – oder besser: deren vielfach wiederholter Abschlag auf die wachsende Zahl der Briefe und folgliche Abnutzung – führte zu neuen Ausgaben dieser, die immer ein klein wenig anders waren als ihre Vorgänger!

Die mehr oder weniger esoterischen Handstempel, über die in diesem Kapitel Einiges erklärt wurde, und die sie begleitenden geheimnisvollen Handzeichen in verschieden farbigen Tinten und Stiften, schmückten diese Briefe ebenso sehr wie die lebhafteren, bebilderten modernen Briefmarken und alltäglich runden Stempel heute. Beide waren – und sind – von Wichtigkeit, wenn man deren eigentliche Bedeutung erkennt. Sie dokumentieren den Transport und die Übermittlung von Information durch das allein damals der Menschheit allgemein zugängliche Mittel der Kommunikation über größere Entfernungen, den gewöhnlichen Brief, ein einfaches Blatt Papier, in sich selbst zusammen gefaltet und versiegelt, beschrieben mit dem, was man einem anderen mitteilen wollte.

Abbildung 6: FRANCHES Briefe (Siehe auch Seite 253)



Zwei Briefe London nach Italien
1672 und 1673
-einer aufgefaltet, um FRANCHES
auf Rückseite zu zeigen; --
-der zweite im schwarzen Rahmen
Rückseite mit Archiv Notiz des
Empfängers und FRANCHES auf "9"

9 auf oberen Bf. ist kaum sichtbar!
Der untere Stempel ist wie üblich
verschmiert, aber Details erkennbar.
Seine Obligator Funktion erfüllt er!

Die Archiv Notiz des Empfängers ist typisch und liest
wie folgt: 'Londra 1672 Terresi' - ital. Kaufmann in London
'De p^{ri} m^o Lug^{li} a [rrivo] 29 di [tto]'
- von dort am ersten Juli, angekommen am 29.
'...Initiale ... a [tteso] p^{ri} m^o Agosto' - beantwortet am 1. August

{Zeichen: ^ = hochgesetzte ausgelassene Buchstaben, ° = hoch gesetztes o }
Gregorianischer Kalender England 1752, folglich Datumsdifferenz von 18 Tagen (= 19.7. für ab London)

Abbildung 7 (Siehe auch Seite 257):



Die zwei hier vorgestellten Briefe zeigen die unterschiedliche Behandlung der in Frankreich eingehenden englischen Briefe in der zweiten Hälfte des 18. Jhdts. bezügl. des D'ANGLETERRE Stempel.

1788 Liverpool-Lyon trägt den 1766 im GPO in Gebrauch genommenen Stempel POST PAID, der den PD Stempel ersetzte. Beide bestätigten, dass alle englischen Gebühren bezahlt waren. Der französische Eingangsstempel wurde in Paris nicht aufgesetzt; im Gegensatz zu dem nächsten, der in London unmittelbar in das FOP eingegeben worden war und keinerlei Kennzeichen seiner Herkunft anzeigte. Folglich wurde er in Paris mit D'ANGLETERRE gestempelt.

Die Taxierung ist nicht immer leicht zu lesen und erfordert ein wenig Erfahrung.

Der obere Brief aus Liverpool hat oben rechts eine Zahl in roter Tinte, die der Unbefangene als 126 lesen könnte, oder allenfalls als „1/6“, also 1sh6d. Beides wäre falsch. Es bedeutet „pd6“, also die Brieffaxe von Liverpool nach London und wird durch den POST PAID im Londoner GPO bestätigt.

Die französische Taxierung in schwarzer Tinte zeigt das in Lyon vom Empfänger zu kassierende Porto an. Was zunächst – flüchtig betrachtet – wie 98 erscheint ist „28“ sous: 20 Sous für das Porto London-Paris, das den Franzosen „gehörte“ + 8 Paris-Lyon.

Wie gesagt, die Art und Weise, wie man schrieb, war oft so kennzeichnend wie der Namen des Landes auf unseren heutigen Briefmarken.

Redaktioneller Hinweis:

Der vorstehende Beitrag unseres Mitgliedes Hans Jürgen Neumann befasst sich mit der Art und Weise, wie der Postverkehr im 17. und 18. Jahrhundert betrieben wurde. Insbesondere versucht der Autor darzustellen, wie Zahlungen und Transporte und die damit verbundenen Übergaben bei den Transiten stattgefunden haben.

Es handelt sich um den Vorabdruck eines Kapitels aus einem noch zu erstellenden Buch, welches vom Autoren derzeit zu Papier gebracht wird. Wir würden uns darüber freuen, wenn diese Darstellung ihr Gefallen findet und vor allem fruchtbare Diskussionen auslösen würde.

Die Redaktion der DASV-Rundbriefe

Der
Rundsendedienst

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

Informationen durch

Horst Warnecke

Goethestraße 16, 31008 Elze, Telefon 0 50 68 / 22 02

Preußische Feldpost aus Holstein und des Observationskorps in Nordwestbrandenburg in den Jahren 1851 und 1852

Geschichtlicher Hintergrund

Preußische Truppen nahmen am 1. Deutsch-Dänischen Krieg 1848 und 1849 teil. Nach dem Waffenstillstand vom 10.7.1849 verblieben wenige preußische Truppen im Südteil von Schleswig. Erst in Folge des Friedens von Berlin vom 2.7.1850 zwischen Preußen sowie dem Deutschen Bund und Dänemark räumten die preußischen Truppen Schleswig und Holstein.

Die schleswig-holsteinische Armee kämpfte allein weiter und musste sich nach der Schlacht von Idstedt am 25.7.1850 nach Holstein zurückziehen. Im Ergebnis der Konvention von Olmütz vom 29.11.1850 sollten Schleswig und Holstein wieder dem dänischen Gesamtstaat einverleibt werden. Im Januar 1851 unterwarf sich die schleswig-holsteinische Landesverwaltung den Bedingungen der Konvention. Am 1.2.1851 legte die Statthalterschaft ihre Gewalt in die Hände der preußischen und österreichischen Bundeskommissare.

Zur Entwaffnung der schleswig-holsteinischen Armee und zur Sicherung der Festung Rendsburg wurden durch den Deutschen Bund preußische und österreichische Truppen nach Holstein beordert. Die preußischen Truppen trafen am 8.2.1851 in Rendsburg ein. Während die preußischen Truppen nur in Rendsburg stationiert waren, lagen österreichische Truppen auch in anderen holsteinischen Orten.

Nachdem der dänische König Friedrich VII. am 28.1.1852 eine Bekanntmachung zur Neuordnung der gesamten dänischen Staatsverhältnisse erließ, gingen am 1.2.1852 beide Herzogtümer wieder in den Besitz von Dänemark über. Am 18.2.1852 legten die Bundeskommissare ihr Amt nieder und am 20.2.1852 verließen die preußischen und österreichischen Truppen Holstein.

Militärischer Hintergrund

Die österreichischen Truppen in Holstein waren zahlenmäßig deutlich stärker als die preußischen Truppen. Diese sind in [1] auf Seite 62 aufgelistet.

Preußen verlegte nur das I. und II. Bataillon des Leib-Grenadier-Regiments Nr. 8 nach Rendsburg, Dazu kamen noch vom 3. Artillerie-Regiment die 1. 6pfündige Fuß-Batterie Nr. 12 und nach der Entlassung der Kriegsreserven der beiden Bataillone des Leib-Grenadier-Regiments ab dem 9.4.1851 das II. Bataillon des 24. Infanterie-Regiments.

Preußen formierte zusätzlich außerhalb von Holstein in Nordwestbrandenburg ein Observationskorps unter dem Befehl des Generalleutnants v. Wussow. Dieses sollte bei Bedarf die Truppen in Holstein verstärken.

Nach [4], Seite 325 und 326 lagen neben den preußischen Truppen noch 2 Bataillone des österreichischen Regiments Fürst Karl Schwarzenberg Nr. 19 und dänische Truppen in der Festung Rendsburg. Um Reibereien vorzubeugen, war den Dänen das Kronwerk zugewiesen, den Österreichern die alte Stadt und den Preußen das Neuwerk. Das II. Bataillon

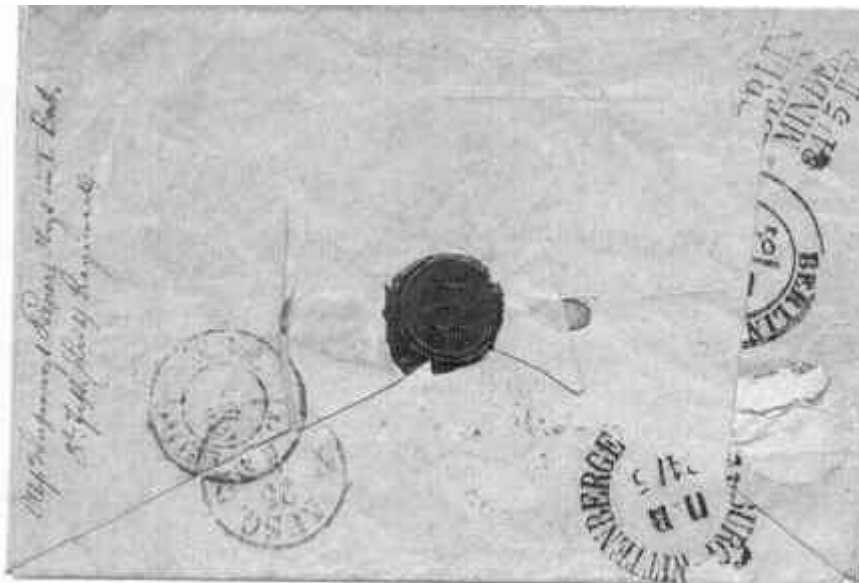
des Infanterie-Regiments Nr. 24 wurde auch in Bürgerquartieren in der alten Stadt untergebracht. Daraus und aus der Abneigung der Einwohner gegenüber den fremden Truppen ergaben sich oftmals Wirtshausschlägereien. Auch in militärisch-dienstlicher Hinsicht gab es Missverständnisse und Verstimmungen zwischen Preußen und Österreichern.

Postgeschichtlicher Hintergrund

Belege der preußischen Truppen in Holstein wurden in der Literatur [1, 2 und 3] nicht erwähnt oder gezeigt. Nach langem Suchen können jetzt solche Feldpostbriefe gezeigt werden.



Briefhülle des Waffenarztes Kieper, Arzt im I. Bat. 8. Inft. Leib Regiment mit Soldatenbriefstempel S.B. I. B. VIII. I.L.R. und den Vermerken „Militairbrief“ und „frei! laut Order vom 26.6.48“ nach Minden, ohne Aufgabestempel



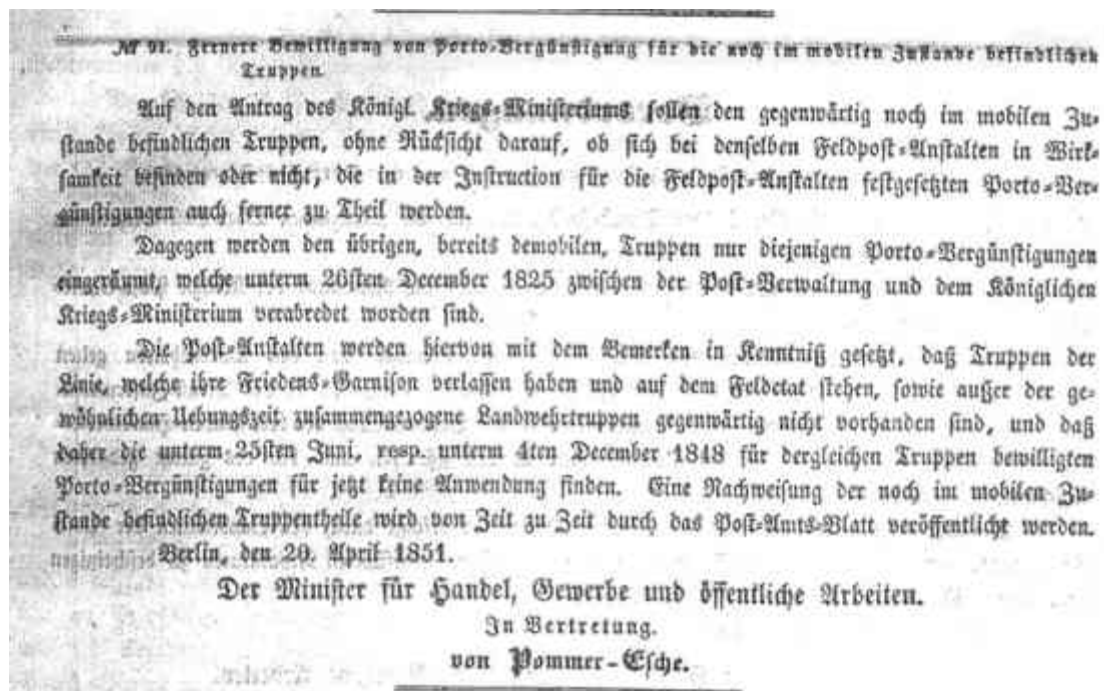
rückseitig der Durchgangsstempel des preußischen Oberpostamtes Hamburg vom 23.5., Bahnpoststempel Berlin-Hamburg (R=retour), Magdeburg-Wittenberge II R 24/5 und Berlin-Minden 24/5 II T (T=tour) sowie Ausgabestempel von Minden vom 25.5. (Sammlung Friedewald)

Auch ohne Inhalt lässt sich der Brief wegen der Durchgangsstempel unzweifelhaft den preußischen Truppen in Holstein und dem Jahre 1851 zuordnen. Im Mai der Jahre 1849 und 1850 lag das I. Bataillon des Infanterieregiments Nr. 8 in Posen. Dazu passen die Durchgangsstempel überhaupt nicht. Ein weiterer Beleg mit fast gleichen Durchgangsstempeln sichert diese Annahme ab.



Brief des Unteroffiziers v. Brennen, 7. Kompanie 24. Infanterie-Regiment mit Soldatenbriefstempel S.B. II. B. 24. I.R. und den Vermerken „Feldpostbrief Lt Ordre frei“ nach Stettin, ohne Aufgabestempel rückseitig der Durchgangsstempel des preußischen Oberpostamtes Hamburg vom 31.12., Bahnpoststempel Berlin-Hamburg I R (R=retour) 1 1 und Ausgabe-stempel von Stettin vom 2.1. (Sammlung. Friedewald)

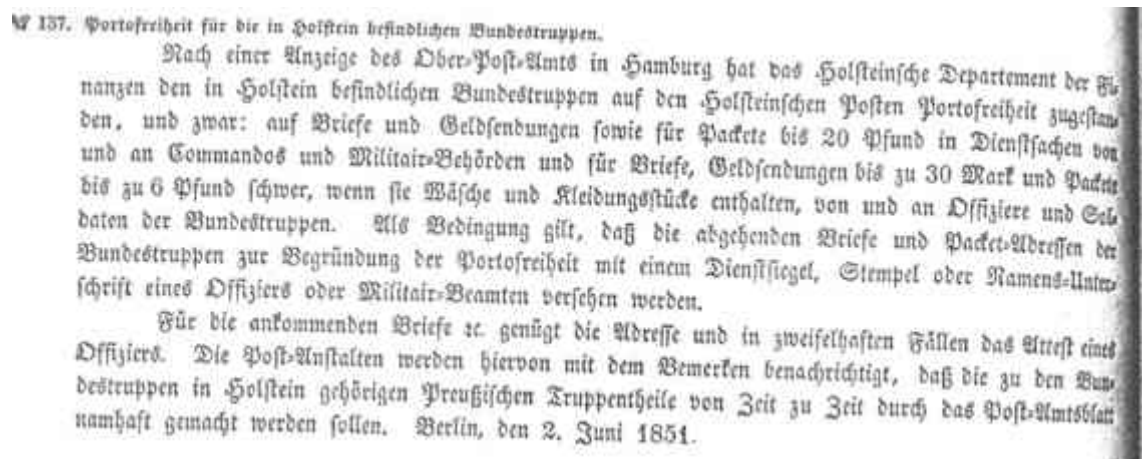
Mit den beiden Belegen ist zunächst der Nachweis einer Feldpostversorgung der preußischen Truppen in Rendsburg 1851/1852 gelungen. Grundlage für die Portofreiheit der Sendungen ist die Verfügung Nr. 91 im Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements Nr. 23 vom 20.04.1851, die nachfolgend abgebildet wird.



Die Verfügung enthält drei wichtige Mitteilungen. Erstens wird die Portofreiheit für die mobilen Truppenteile bestätigt. Die oben aufgeführten Truppenteile in Rendsburg und das Observationskorps unter dem Befehl des Generalleutnants v. Wussow waren mobil, wie nochmals ausdrücklich mit der Verfügung Nr. 179 im Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements Nr. 23 vom 15.7.1851 bestätigt wird.

Zweitens wird darauf hingewiesen, dass die Wirksamkeit einer Feldpostanstalt für diese Truppenteile nicht Voraussetzung für die Portofreiheit ist. Sowohl den Truppen in Rendsburg als auch dem Observationskorps war offensichtlich keine Feldpostanstalt beigegeben. Das lässt sich aus dem vorliegenden Material ableiten, da alle bekannten Briefe von diesen beiden Verbänden keine Feldpoststempel tragen.

Drittens wird im zweiten Teil der Verfügung auf die Verfügung vom 26.06.1848 verwiesen, auf die der Schreiber des ersten Briefes zur Begründung der Portofreiheit direkt Bezug nimmt. Der Schreiber des zweiten Briefes fasst sich da kürzer und vermerkt nur: „laut Ordre frei“. Im Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements Nr. 28 wird in der Verfügung Nr. 137 auf die portofreie Beförderung der Post der Bundestruppen in Holstein auf der holsteinischen Post hingewiesen.



Belege der preußischen Truppen aus dieser Zeit mit holsteinischen Ortsstempeln sind dem Autor nicht bekannt. Dagegen gibt es portofrei beförderte Belege der österreichischen Truppen mit holsteinischen Ortsstempeln, zum Beispiel aus Elmshorn vom 26.8.1851 (144. Rauhut, Los 3087).

Nach jetzigem Kenntnisstand lässt sich zur Feldpostversorgung der preußischen Truppen in Holstein 1851/1852 Folgendes sagen:

1. Ein Feldpostamt war nicht im Einsatz.
2. Offensichtlich wurde die Post der Truppe in Rendsburg gesammelt, in geschlossene Briefbeutel verpackt und an das preußische Oberpostamt in Hamburg geleitet. Dieses Verfahren erinnert an die „Vorläufige Bestimmungen über die Beförderung der Briefe, Gelder und Pakete von der Reichs-Armee in Schleswig-Holstein und an dieselbe“ vom 1.4.1849. Ob die geschlossenen Briefbeutel von der holsteinischen Post oder von preußischen Kurieren nach Hamburg geschafft und von dort geholt wurden, konnte nicht ermittelt werden.
3. In Hamburg übernahm das preußische Oberpostamt als „Inlandspostamt“ die Weiterbeförderung.
4. Die Möglichkeit der portofreien Beförderung der Post mit der holsteinischen Landespost entsprechend der oben gezeigten Verfügung Nr. 137 wurde scheinbar nicht genutzt. Das könnte damit erklärt werden, dass die preußischen Truppen in Rendsburg konzentriert waren und von dort aus tägliche Kurierverbindungen zum preußischen Oberpostamt in Hamburg über die Bahnlinie Altona-Rendsburg bestanden haben. Das vorliegende Briefmaterial reicht allerdings noch nicht für eine abschließende Aussage aus. Hier bedarf es der Mitarbeit weiterer Sammler.

Der Autor bittet um Meldungen zu weiteren preußischen Feldpostbelegen aus den Jahren 1851 und 1852. Auch sind dem Autor die einschlägigen Verfügungen der holsteinischen Post in der Sache nicht bekannt.

Das Observationskorps unter Generalleutnant von Wussow wurde nach kriegsministerieller Verfügung vom 2.1.1851 aufgestellt (nach [9], Seite 156). Seine Aufgabe war die Beobachtung gegen Holstein und bei Bedarf die Verstärkung der dortigen Truppen. Es bestand aus Truppen des II. und III. Armeekorps in der Stärke von 11 Infanteriebataillonen, 12 Schwadronen und 3 Batterien (nach [4], Seite 325) und wurde zuerst im Raum Wittenberge und Perleberg konzentriert. Die Standorte der Einheiten des Observationskorps änderten sich häufig. Besonders deutlich werden die vielfachen Standortwechsel in [9] für das 2. Dragoner-Regiment beschrieben. Vom 10.1.1851 bis zum 11.4.1851 lag das Regiment in Perleberg, Lenzen und Umgebung. Danach kam es bis zum 3.5.1851 nach Pritzwalk und Umgebung. Vom 3.5. bis 7.5.1851 wurde das Regiment in die Umgebung von Perleberg verlegt. Am 7.5.1851 ging es wieder nach Pritzwalk zurück, um am 12.5.1851 nach Frehne und Umgebung zu gehen. Dort blieb es bis zum 4.7.1851. Danach marschierte es nach Neuruppin und Umgebung, wo es vom 6.7. bis Ende August verblieb (Stab und 1. Eskadron in Neuruppin, 2. Eskadron in Rheinsberg, 3. Eskadron in Lindow, 4. Eskadron in Alt- und Neuruppin). Von Ende August bis zum 22.9.1851 nahm es an größeren Übungen in und bei Wittstock teil. In Folge der Demobilisierungs- und Auflösungsorder vom 22.8.1851 für die 5. Division marschierte das Regiment ab dem 22.9.1851 in die Garnison Landsberg a. W. ab, die am 2.10.1851 erreicht wurde. Am 4.10.1851 wurde das Regiment demobil gemacht und auf Friedensetat gesetzt.

Die Zusammensetzung des Observationskorps änderte sich ebenfalls mehrfach. Für die 4. Division wurde schon am 17. April 1851 die Demobilisierung und der Rückmarsch angeordnet, welcher Anfang Mai durchgeführt wurde. Davon ausgenommen waren aber wiederum die 2. Bataillone der Infanterieregimenter Nr. 14 und 21 und das 5. Husaren-

regiment. Das Garde-Jäger-Bataillon verließ das Observationskorps am 15. Mai 1851. Die damals existierenden 4. Bataillone der Infanterieregimenter wurden mit Verfügung vom 15. März in die Heimat zurückversetzt.

Unter Nutzung von Regimentsgeschichten [4-12] konnten folgende Angaben ermittelt werden:

4. Division, Stab in Kyritz bis Anfang Mai

- 4. Infanterie-Brigade, Stab in Kyritz, ab April in Friesack
- 4. Kavallerie-Brigade, Stab in Gransee
- 14. Infanterie-Regiment, Stab von Mitte bis Ende Februar in Wusterhausen, im März in Kyritz und im April in Friesack
 - 1. Bataillon ab Mitte Februar in Berlitt und Gegend, Rückmarsch Anfang Mai
 - 2. Bataillon von Mitte Februar bis Ende März/Anfang April in Wutike und Gegend, dann in Wusterhausen und Gegend, Rückmarsch Ende Juni
 - Füsilier-Bataillon Mitte bis Ende Februar in Wusterhausen, bis Ende März in Kyritz, ab 1. April in Fehrbellin und Gegend, Rückmarsch Anfang Mai
 - 4. Bataillon ab Mitte Februar in Brunn, Rückmarsch und Auflösung Ende März
- 21. Infanterie-Regiment, Stab ab Mitte Februar in Pessin bei Friesack, Rückmarsch Anfang Mai
 - 1. Bataillon ab Mitte Februar in Kremmen und Gegend, Rückmarsch am 3. Mai
 - 2. Bataillon ab Mitte Februar in Friesack und Gegend, ab Mitte April in Perleberg und Gegend, ab Anfang Mai wieder in Friesack und Gegend, Rückmarsch Ende Juni
 - Füsilier-Bataillon ab Mitte Februar in Kremmen und Gegend, Rückmarsch am 3. Mai
 - 4. Bataillon ab Mitte Februar in Kremmen und Gegend (?), Rückmarsch und Auflösung Ende März
- 3. Dragoner-Regiment ab 17. Februar in Mayenburg und Gegend, ab 3. April in Gransee und Gegend, Rückmarsch Anfang Mai
- 5. Husaren-Regiment ab 18. Februar in Wittstock und Gegend, ab 2. April in Neuruppin und Gegend, Rückmarsch ab 4. Juli

Die folgenden Angaben basieren nur auf der dritten Beilage zu Nr. 35 des Amtsblattes des K. Post-Departements vom 23. Juli 1851. Bis auf eine Batterie waren aber alle Einheiten der Artillerie Anfang Mai zurückmarschiert ([12] Seite 478). Die Regimentsgeschichte konnte bisher noch nicht eingesehen werden, so dass diese Angaben unter Vorbehalt stehen.

- 3. Abteilung des 2. Artillerie-Regiments in Neuruppin
 - 12pfündige Batterie No. 6 in Neuruppin
 - 6pfündige Batterie No. 8 in Wustrau und Gegend
 - 6pfündige Batterie No. 10 in Protzen und Gegend
 - 6pfündige reitende Batterie No. 6 in Krenzlin und Gegend
 - Munitionskolonne No. 11 in Dabergotz und Gegend
- das leichte Feld-Lazarett No. 5 in Neuruppin

III. Armee-Korps

- 5. Division, Stab, Brigade-Stäbe und Intendantur-Abteilung in Perleberg
- 8. Infanterie- (Leib-) Regiment
 - 1. und 2. Bataillon ab 8. Februar in Rendsburg, Rückmarsch am 18. Februar 1852
 - Füsilier-Bataillon ab 20. Januar in Perleberg, Lenzen und Wittenberge, Rückmarsch im September 1851
- 24. Infanterie-Regiment, Stab ab Anfang Januar in Perleberg, ab Mitte April in Kyritz, Rückmarsch Ende September
 - 1. Bataillon ab Anfang Januar in Perleberg und Gegend, ab Mitte April in Wittstock und Freienstein, Rückmarsch Ende September

2. Bataillon ab Anfang Januar in Perleberg, ab 6. April in Rendsburg, Rückmarsch am 18. Februar 1852

Füsilier-Bataillon ab Anfang Januar in Perleberg und Gegend, ab Mitte April in Kyritz, Wusterhausen und Neustadt a. d. D., Rückmarsch Ende September

- Garde-Jäger-Bataillon ab 23. Januar in Perleberg und Gegend, Anfang Mai zur Parade in Wilsnack, danach wieder Perleberg, Rückmarsch am 15. Mai
- 2. Dragoner-Regiment, siehe vorhergehende Seite
- 3. Ulanen-Regiment ab Anfang Januar in Perleberg und Pritzwalk, Rückmarsch Ende September

Die folgenden Angaben basieren nur auf der dritten Beilage zu Nr. 35 des Amtsblattes des K. Post-Departements vom 23. Juli 1851. Die Regimentsgeschichte konnte bisher noch nicht eingesehen werden, so dass diese Angaben unter Vorbehalt stehen.

- 1. Kompanie mit Ponton-Train No. 3 der 3. Pionier-Abteilung in Havelberg und Gegend
- vom 3. Artillerie-Regiment:
 - 1. reitende Batterie No. 9 in Wilsnack
 - 12pfündige Batterie No. 8 in Perleberg
 - 6pfündige Batterie No. 12 in Rendsburg
 - 7pfündige Haubitze-Batterie No. 3 in Wittenberge
 - Munitionskolonnen No. 13 in Pritzwalk
 - Munitionskolonnen No. 17 Kuhbier bei Pritzwalk

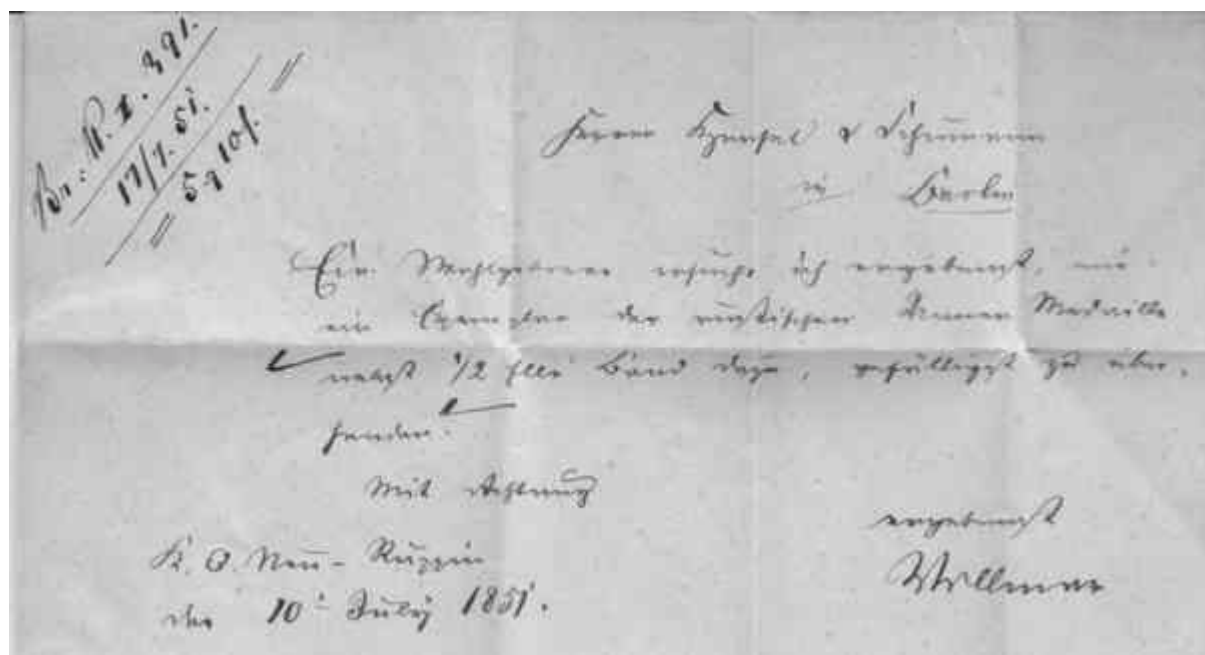
In den Amtsblättern des königlichen Post-Departements wurden seit 1848 die mobilen Truppenteile aufgeführt. Für den betrachteten Zeitraum ist nur das Amtsblatt Nr. 35 des K. Post-Departements vom 23. Juli 1851 relevant. Dort werden folgende Truppen als mobil aufgeführt (und gehörten damit zu dem Observationskorps) und hatten Anspruch auf Porto-Vergünstigungen:

II. Armee-Korps

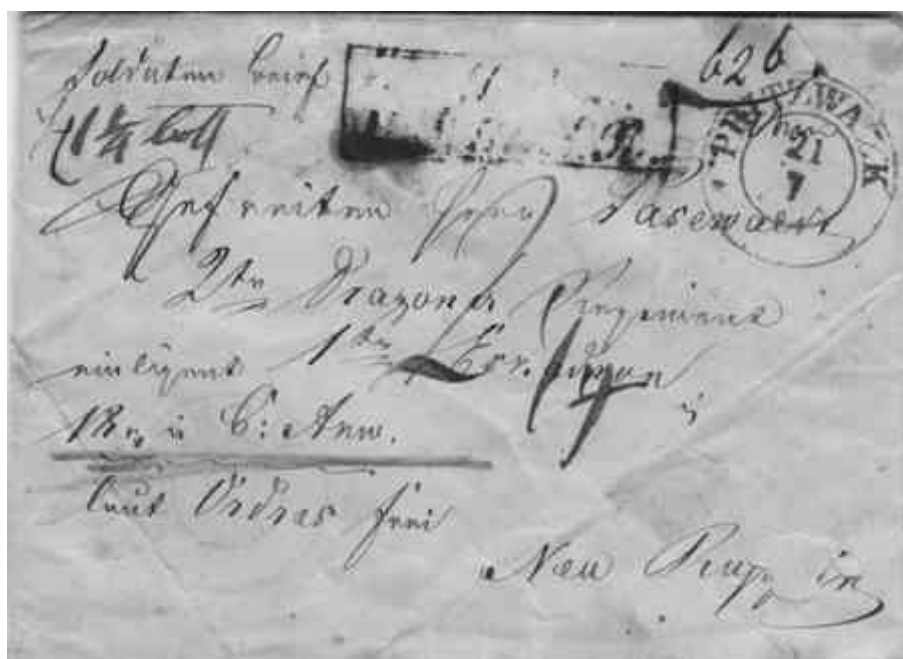
- 4. Division, Stab in Friesack
- 4. Infanterie-Brigade, Stab in Friesack
- 4. Kavallerie-Brigade, Stab in Gransee
- 14. Infanterie-Regiment, Stab in Friesack
 - 1. Bataillon in Friesack und Gegend
 - 2. Bataillon in Wusterhausen und Gegend
 - Füsilier-Bataillon in Fehrbellin und Gegend
- 21. Infanterie-Regiment, Stab in Pessin
 - 1. Bataillon in Groß Ziethen und Gegend
 - 2. Bataillon in Groß Behnitz und Gegend
 - Füsilier-Bataillon in Kremmen und Gegend
- 3. Dragoner-Regiment in Gransee und Gegend
- 5. Husaren-Regiment in Neuruppin und Gegend
- 3. Abteilung des 2. Artillerie-Regiments in Neuruppin
 - 12pfündige Batterie No. 6 in Neuruppin
 - 6pfündige Batterie No. 8 in Wustrau und Gegend
 - 6pfündige Batterie No. 10 in Protzen und Gegend
 - 6pfündige reitende Batterie No. 6 in Krenzlin und Gegend
 - Munitionskolonnen No. 11 in Dabergotz und Gegend
- leichtes Feld-Lazarett No. 5 in Neuruppin

III. Armee-Korps

- Divisions-Stab, die Brigade-Stäbe und die Intendantur-Abteilung in Perleberg
- 8. Infanterie- (Leib-) Regiment
 - 1. und 2. Bataillon in Rendsburg
 - Füsilier-Bataillon in Perleberg, Lenzen und Wittenberge



Feldpostbrief des Leutnants Vollmar vom 2. Dragoner Regiment vom 10.7.1851 aus Neuruppin. Der Stab, zu dem der Leutnant gehörte, befand sich nach o. g. Unterlagen zu der Zeit in Neuruppin. Der Brief ist links unten als „Feldpostbrief“ gekennzeichnet und genoss damit Portofreiheit.



Geldbrief (einliegend 1 Rthr in C. Anw.) an den Gefreiten Pasewaldt 2. Dragoner Regiment 1. Escadron in Neu Ruppin aus Pritzwalk vom 21.7.(1851) mit undeutlichem Soldatenbriefstempel und den Vermerken „Soldatenbrief“ und „laut Ordres frei“ sowie der Gewichtsangabe 1¼ Loth. Der Brief wurde mit 2¼ Sgr. Porto belegt. Nach der oben gezeigten Verfügung Nr. 91 galten die Portovergünstigungen der Instruktion für die Feldpost-Anstalten vom 1.9.1848 an. Dort wird im § 35 ausgeführt, dass gewöhnliche Briefe und Briefe mit Geld unter 10 Thaler von und zur Armee unentgeltlich befördert werden. Gewöhnliche Briefe waren Briefe bis einschließlich 1 Loth. Das wurde unter anderem im § 305, Abschnitt V Portofreiheit- und Porto-Moderation für Militair-Personen, Annaburger

Soldatenknaben und armen Zöglingen der Bensberger Kadetten-Anstalt der „Übersicht der Portofreiheits-Verhältnisse auf den Preußischen Posten“ von 1843 festgelegt. Offensichtlich galt die Gewichtsbeschränkung auf 1 Loth auch für die Geldbriefe. Da der Brief 1 ¼ Loth wog, entfiel die unentgeltliche Beförderung.

Das Porto von 2¼ Silbergroschen ergibt sich aus dem Werttarif vom 1.10.1848. Das Porto betrug für Briefe bis 10 Meilen 1 Sgr. Bei Briefen über 1 Loth verdoppelte es sich. Bei Papiergeld (der Brief enthielt Kassenanweisungen = Papiergeld) mussten ¼ Sgr. bis 50 Thaler gezahlt werden. Damit ergibt sich 2x1 Sgr. + ¼ Sgr. = 2¼ Sgr.

Bei der Briefhülle handelt es sich um eine Doppelverwendung. Innen hat er einen Stempel Neu Ruppin 19.7. und den Vermerk „Soldatenbrief“. Er ist an einen Herrn Friedrich nach Pritzwalk adressiert.

- [1] Feldpost und Militaria in Schleswig-Holstein, Handbuch der Arbeitsgemeinschaft für Postgeschichte und Philatelie von Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck e.V., 1994
- [2] K. Wildschütz, Die Klassischen deutschen Feldpoststempel, Deutscher Altbriefsammler Verein, 1995
- [3] C. Geißler, Preußen Feld- und Militärpost von den Anfängen bis 1866, Philatelistenclub Berlin-Mitte e.V., Berlin 2003
- [4] Geschichte des Leib-Grenadier-Regiments König Friedrich Wilhelm III. (1. Brandenburgisches) Nr. 8, Mittler und Sohn, Berlin, 1908
- [5] Krafft, Geschichte des Infanterie-Regiments Graf Schwerin (3. Pommerschen) Nr. 14, Mittler und Sohn, Berlin, 1901
- [6] Schreiber, Geschichte des Infanterie-Regiments von Borcke (4. Pommersches) Nr. 21, Mittler und Sohn, Berlin, 1889
- [7] von Voigts-König, Geschichte des 4. Brandenburgischen Infanterie-Regiments Nr. 24, Mittler und Sohn, Berlin, 1908
- [8] von Rentzell, Geschichte des Garde-Jäger-Bataillons 1744 bis 1894, Mittler und Sohn, Berlin, 1894
- [9] von Kraatz-Koschlau, Geschichte des 1. Brandenburgischen Dragoner-Regiments Nr. 2, Mittler und Sohn, Berlin 1878
- [10] von Hagen, Geschichte des neumärkischen Dragoner-Regiments Nr. 3, Mittler und Sohn, Berlin 1885
- [11] von Damnitz, Geschichte des Ulanen-Regiments Kaiser Alexander II. von Russland (1. Brandenburgisches) Nr. 3, R. Eisenschmidt, Berlin 1895
- [12] Pretzell, Vincere aut mori! Geschichte des Blücherhusaren-Regiments, Mittler und Sohn, Berlin, 1909

Der
Rundsendedienst

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

Informationen durch
Horst Warnecke

Goethestraße 16, 31008 Elze, Telefon 0 50 68 / 22 02

Das Postwesen im Fürstentum Lippe-Detmold unter Thurn und Taxisscher Regie (1. Okt. 1845 – 1. Juli 1867)

Als ich bei einer Recherche nach Gesetzessammlungen auf die von Lippe-Detmold stieß und diese auch noch aus dem Jahre 1845 stammte, war meine Neugierde erweckt. Anliegend gelangen die *»Bekanntmachung die künftige Einrichtung des Postwesens betreffend, vom 23. Sept. 1845«* mit dem Vertrag wegen der Übertragung des Postregals und der Verwaltung sämtlicher Posten im Fürstentum Lippe an Thurn und Taxis sowie die *»Bekanntmachung, die künftigen Portotaxen und Bestellgebühren auf den hiesigen Posten betreffend, vom 30sten September 1845«* zum Nachdruck. Die posthistorischen Hintergrundinformationen liefert ein Beitrag von Otto Wagener, Detmold:

»Das Detmolder Postwesen vom Wiener Kongreß bis heute«.

Dieser Auszug für die Jahre 1814 bis 1867 wurde dem Sonderdruck *»350 Jahre Post in Detmold: 1616 – 1966«*, Seite 14 – 25, der *»Postgeschichtsblätter«* der Oberpostdirektion Münster entnommen. Dieser Sonderdruck enthält auch einen Beitrag von Wilhelm Fleitmann:

»Von 1616 bis zum Wiener Kongreß – Die ersten 200 Jahre Post in Detmold«

auf den das abschließende Quellenverzeichnis mehrfach Bezug nimmt.

H. Diederichs, Ottobrunn

Das Detmolder Postwesen vom Wiener Kongreß bis heute

Otto Wagener, Detmold

Blüte und Ende der Postkutschenzeit (1814-1900)

Drei Postverwaltungen in Lippe (1814–1845)

Die Regentin des Fürstentums Lippe, Fürstin Pauline, und ihre vormundschaftliche Regierung hatten es verstanden, durch geschicktes Taktieren ihrem kleinen Lande bei der Auflösung des alten Reiches und während der Herrschaft Napoleons in Deutschland die Selbständigkeit zu erhalten. Als nach der Schlacht bei Leipzig am 3. November 1813 eine Kosakenpatrouille in Detmold einritt und schon zwei Tage später preußische Truppen folgten, konnte Fürstin Pauline nur durch schnelle Lösung vom Rheinbund und ein Truppenkontingent, das sie den Alliierten zur Verfügung stellte, verhindern, daß ihr das Schicksal mancher Duodezfürsten drohte und ihr Land vielleicht Preußen zur weiteren Abrundung seines Landbesitzes zufiel. Vor allem jedoch haben restauratives und monarchisches Denken, die für die Verhandlungen des Wiener Kongresses bestimmend waren, dazu

beigetragen, daß Lippes Eigenständigkeit nicht angetastet und das Fürstentum Mitglied im Deutschen Bunde mit Stimmrecht im Plenum des Bundestages wurde.

Den restaurativen Tendenzen des Wiener Kongresses hatte auch das Fürstlich Thurn- und Taxissche Haus zu verdanken, daß es durch die Bundesakte vom 8. Juni 1815 in seinen alten Rechten bestätigt wurde, wie sie zuletzt u. a. im Reichsdeputationshauptschluß vom Jahre 1803 ausdrücklich festgelegt waren.

Immerhin hatte diese vielfach umstrittene Erneuerung der Thurn- und Taxisschen Rechte die durchaus nützliche Folge, daß die Auflösung des Reiches nicht auch zu einer noch schädlicheren Zersplitterung des Postwesens führte, als das ohnehin schon der Fall war. Thurn und Taxis und die Fürstin Pauline schlossen noch vor Inkrafttreten der Bundesakte, und zwar am 10. Februar 1814, auf Grund der schon im Jahre 1807 getroffenen Vereinbarungen¹⁾ einen Vertrag, durch den Taxis wieder

in seinen Besitz eingesetzt und darüber hinaus die Absicht ausgesprochen wurde, ihm die Ausübung des gesamten Postregals in Lippe zu übertragen und damit die preußischen und hessischen Posten auszuschalten²⁾. Doch hatten beide die Rechnung ohne das siegreiche und so viel mächtigere Preußen gemacht. Denn schon am 24. Januar 1814 hatte der königl. preußische Postdirektor Derling aus Bielefeld im Auftrage des Generalpostamts in Berlin an den Postdirektor Runnenberg geschrieben, daß nach dem Siege über den „Erbfeind“ die königl. westfälischen Postdirektionen in Detmold und Lemgo eingegangen und schon vom 1. Januar 1814 an als preußische Postexpeditionen anzusehen seien. Darin wird die Wiederaufnahme der alten Postverbindungen nach dem Stande vom Jahre 1806 und eine erste Fußbotenpost ab 2. Februar 1814 angekündigt. Es nimmt nicht wunder, daß Runnenberg als ehemals taxisscher Postmeister die Ansichten seiner Fürstin teilte, zeugt aber von seinem diplomatischen Geschick, daß er nach manchem Hin und Her nicht nur erneut als taxisscher Postmeister bestellt (s. Abbildung), sondern auch noch Leiter der preußischen Postexpedition wurde. Kayser und Kestner³⁾, beide als „Postmeister“ tituliert, sind in einer Spendenliste aufgezählt, die anlässlich einer lippischen Sammelaktion zur Ausrüstung der Landwehr am 22. 1. 1814 veröffentlicht wurde⁴⁾. Beide sind weder im preußischen noch im kurhessischen Dienst wieder beschäftigt worden, Kestner mußte im November 1814 sogar seinen Konkurs als Gastwirt anmelden. In kurhessische Dienste tritt vielmehr am 1. 6. 1814 der Sohn des Postmeisters Karl Lueder Runnenberg, Karl Wilhelm, vordem Commis bei der königl. westfälischen Post und Leutnant der Landwehr, da ihn Fürstin Pauline bei Erneuerung des Postvertrages mit Kurhessen als Postmeister vorschlägt. Da Karl Wilhelm Runnenberg wenig später auch als Gehilfe seines Vaters in taxisschen und preußischen Diensten zugelassen und im Jahre 1828 endgültig Nachfolger seines verdienstvollen Vaters wird, bleiben die 3 Ämter bis 1845 in den Händen der Runnenbergs vereinigt.

Am 1. 7. 1816 überläßt der Kurfürst von Hessen Betrieb und Verwaltung seines Postwesens pachtweise dem taxisschen Hause, womit auch das komplizierte innere Rechnungswesen erleichtert wird, da Vater und Sohn Runnenberg nun nur noch mit zwei Postverwaltungen abzurechnen haben. Nach außen hin fällt dieser Wechsel aber nicht auf; die kurfürstlich-hessische Regierung verzichtet nämlich weder auf das Postregal noch auf die daraus resultierenden politischen Rechte, so daß auch die Bezeichnung der Poststationen, die Posthauseinschilder, Postuniformen und dgl. kurhessisch bleiben.

Im Jahre 1834 übernimmt Preußen die Wahrnehmung des Postregals in Waldeck und Pyrmont und ist nun bemüht, „die schwankenden Grundlagen, auf denen der Postbesitzstand Preußens in Lippe-Detmold ruhte, zu festigen“⁵⁾. Trotz der Schritte, die Thurn und Taxis gegen weitere Vereinbarungen Lippes mit Preußen unternimmt, kommt ein Vertrag am 1. Mai 1834 glücklich zustande. Preußen ist in der Lage, seine Durchgangsverbindungen u. a. zwischen Bielefeld, Herford, Detmold und Pyrmont zu verbessern, und übernimmt die Kosten für die Unterhaltung der Postanstalten und Posten, wofür ihm alle dabei erzielten Einnahmen zufließen. Postwagen und Postuniformen sind preußisch, das Personal wird aus geeigneten Lippern ausgewählt, die lippische Regierung behält sich dagegen vor, bei der Ernennung der Postverwalter und Postexpediteure oder gar eines künftig anzustellenden Postmeisters mitzuwirken. Den

Dienstleid haben die Beamten dem preußischen Generalpostamt, den Untertaneneid dagegen dem Fürsten zu Lippe zu leisten⁶⁾.

Durch Lippe haben von altersher bedeutsame Fern- und Handelsstraßen geführt, wie der uralte Hellweg, dessen nordöstlichem Zweig heute etwa die Bundesstraße 1 folgt. Diese Straßen und besonders die in neuerer Zeit entstandenen Chaussees zu nutzen, war vor allem für Preußen, aber auch für Hessen, dem u. a. Teile der Grafschaft Schaumburg politisch zugehörten, wichtig, um ihre verschiedenen Landesteile miteinander zu verbinden und für ihre Posten wichtige Anschlüsse zu vermitteln. Die fürstliche Regierung in Detmold hat es verstanden, aus dem Interesse der Preußen und Hessen finanziellen Nutzen zu ziehen, indem sie von beiden Verwaltungen außer Chausseegeldern noch jährliche Abgaben entrichtete sowie sich für das fürstliche Haus – auch für dessen private Korrespondenz – und für die Dienstkorrespondenz der lippischen Behörden Portofreiheiten gewähren ließ, die sich z. T. auch auf die fremden Postgebiete erstreckten. Als Preußen eine Eisenbahn Köln–Minden–Hannover–Magdeburg baute und gleichzeitig der mit zehnjähriger Laufzeit abgeschlossene Postvertrag mit dem Fürstentum 1844 auslief, ermittelte man, daß die preußischen Posten in Lippe jährlich eines Zuschusses von etwa 15 000 Talern bedurften⁷⁾. Dazu mag beigetragen haben, daß die Post zu einem großen Teil innerhalb des Fürstentums durch private Boten befördert und wohl auch erheblicher Mißbrauch mit den umfangreichen Portofreiheiten getrieben wurde. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1844 kündigte daher Preußen den Postvertrag und im März 1845 sämtlichen preußischen Postbeamten und Posthaltern in Lippe, darunter dem inzwischen zum Postdirektor und charakterisierten Hauptmann ernannten Karl Runnenberg.

Taxis übernimmt das gesamte lippische Postwesen (1845–1867)

In die nach Wegfall der preußischen Posten entstandene Lücke sprang bereitwillig der Fürst von Thurn und Taxis, der am 22. Juni 1845 einen Vertrag mit dem Fürsten zu Lippe schloß, mit dem die Nutzung des Postregals und die Verwaltung sämtlicher Posten nunmehr auf die taxissche Postverwaltung überging. Die lippische Regierung, auf ihre Souveränitätsrechte bedacht, behielt sich jedoch eine Reihe von Kontrollbefugnissen vor, z. B. durch besondere Kommissare die Postbüros zu betreten und postdienstliche Urkunden und Akten zu Prüfungszwecken einzusehen. Bei der Ernennung der Postbeamten mußten dem Fürsten zwei „taugliche Subjekte“ zur Wahl vorgeschlagen werden. Der Bestätigte erhielt von Taxis ein Bestallungs- und von seinem Landesherrn ein Bestätigungsdekret. Alle Postanstalten hatten sich „Fürstlich Lippisches Thurn- und Taxissches Postamt“, „Fürstlich Lippische Thurn- und Taxissche Postexpedition“ usw. zu nennen. Die Postschilder und Postsiegel zeigten das fürstlich lippische und darunter, verkleinert, das taxissche Wappen, wobei die Postschilder in den lippischen Farben gehalten waren. Die Uniformen waren blau, die Kragen je nach Dienstrang teils rot mit gelber

Litze, teils gelb, die Metallknöpfe, gelb oder weiß, trugen das lippische Wappen; die Mützen waren blau, teils mit rot-gelben Streifen für die höheren, teils mit nur gelben Streifen für die niederen Dienstgrade. Eingehende Bestimmungen regelten die umfangreichen Portofreiheiten des fürstlichen Hauses und der fürstlichen Regierung⁸⁾.

Postdirektor Karl Wilhelm Runnenberg, ein mehrfach ausgezeichnet, bei Hofe geschätzter und in der Detmolder Gesellschaft beliebter und als begütert geltender Mann (s. Abbildung), dessen jährliches Gesamteinkommen 1400 bis 1500 Taler erreicht haben dürfte, hat den Wandel der Verhältnisse nicht überstanden. Er bewohnte ein eigenes Haus in der Exterstraße 11, in dem sich auch das mit den Wappen des Fürstentums Lippe, Preußens, Hessens und des taxisschen Hauses geschmückte Postamt befand, sorgte für den Lebensunterhalt seiner beiden Schwestern und bestritt die Kosten des juristischen Studiums seines jüngsten Bruders. Ob diese Lasten zu groß oder sein Lebensstil zu aufwendig waren, mag offen bleiben. Runnenberg verwickelte sich in Schulden, mit deren Beitreibung sich auch Detmolds großer Sohn Christian Dietrich Grabbe zu befassen hatte. Während eines Untersuchungsverfahrens, das gegen ihn wegen Unterschlagung eines Kästchens mit Schmucksachen sowie Veruntreuung von Postgeldern und eines Wertbriefes gerichtet war, gelang ihm Ende 1846 die Flucht nach Nordamerika. Es war ein sensationeller Fall in der kleinen Residenzstadt Detmold, der die Gemüter noch lange bewegte⁹⁾.



Postdirektor Karl Wilhelm Runnenberg

In dem Vertrage von 1845 ist für Lippe die Stelle eines Postkommissars vorgesehen, für die zunächst der taxissche Postmeister Pothmann in Lemgo in Aussicht genommen war, weil jahrzehntelang dort und in seinen bewährten Händen der Schwerpunkt der taxisschen Postverwaltung für Lippe gelegen hatte. Pothmann folgte jedoch der ehrenvollen Berufung in dieses Amt nicht, weil er eine Versetzung nach Detmold scheute. So wurde Maximilian Freiherr von Laßberg (s. Abbildung) durch Ernennungsdekret des „Erblandpostmeisters“, Fürsten Max von Thurn und Taxis, vom 21. April 1847 zum Postkommissar für ganz Lippe und gleichzeitig zum Postmeister von Detmold ernannt. Er siedelte nach Detmold über und

bezog eine Dienstwohnung in dem vormals Runnenbergschen Hause¹⁰⁾. Von Laßberg, erst 33 Jahre alt, war in Salzburg geboren und stand 1839 zuletzt als Postrat in taxisschen Diensten. Zunächst mit einem Einkommen von jährlich 1400 Talern angestellt, übernahm er 1855 noch das Postkommissariat für Schaumburg-Lippe. Er starb am 26. Februar 1866 im Alter von erst 52 Jahren nach längerer Krankheit in Detmold, wo er sich ein bleibendes Denkmal auch durch sein Eintreten und Wirken für die bis dahin wenig geschlossene und in ihrer Religionsausübung zunächst noch behinderte katholische Kirchengemeinde setzte. An ihn erinnern sein noch erhaltener Grabstein in den Grünanlagen neben der Heilig-Kreuz-Kirche am Schubertplatz und ein Relief in der 1852 vollendeten alten katholischen Kirche am Wall¹¹⁾. Sein Name lebt aber auch in der Von-Laßberg-Schule an der Emilienstraße fort.



Postkommissar Freiherr von Laßberg

Die Auswirkungen des Postvertrages von 1845 für Detmold und Lippe sind umstritten. Der taxissche Postbezirk umfaßte noch immer einen beträchtlichen Teil Deutschlands, nämlich 19 kleinere Staaten und Freie Städte. Das taxissche Postwesen war straff organisiert und zeichnete sich durch sein Bemühen um schnelle und zahlreiche Postverbindungen aus, wobei wechselnde Verträge mit den Länderpostverwaltungen des Deutschen Bundes und vielen ausländischen Staaten für gute Anschlußverbindungen sorgten. Jedoch hatte der taxissche Postbezirk für Lippe den Nachteil, daß er sich nur zu einem geringen Teil mit den Gebieten deckte, zu denen besonders enge wirtschaftliche und persönliche Bindungen der lippischen Bevölkerung bestanden. So greift die im frischen Wind der Vormärzzeit entstandene und 1852 durch allerhöchsten fürstlichen Erlaß verbotene „Zeitschrift zur Besprechung der Angelegenheiten des Volkes“ mit dem Titel „Die Wago“ (erschien bei F. L. Wagener, Lemgo) die taxissche Postverwaltung und den mit ihr abgeschlossenen Postvertrag scharf an. In einem „Lippische Misère“ überschriebenen Artikel vom 18. August 1852 heißt es u. a. wörtlich: „Es wäre zu wünschen, daß dergleichen Verträge und Gesetze nur mit Beirath und Zustimmung des Landtages abgeschlossen und erlassen werden möchten, da sie die Privat-Interessen des Volkes so wesentlich berühren. Thatsachen mögen reden!“

Im Posthause zu Detmold ist durch Anschlag dem Publico mitgetheilt, daß hiesiges Land von den Vortheilen der Oesterreichischen Post-Convention wieder ausgeschlossen sei und alle diejenigen Portosätze wieder berechnet werden würden, welche vor dem 1. Mai 1851 bestanden hätten. . . . Dem Gerücht nach will sich die lippische Postverwaltung durch die jetzt beliebte Porto-Erhöhung für die Weigerung der Landes-Regierung, ihr das Chausseegeld zu 2000 Rthlr. zu erlassen und durch Beitritt zu der Oesterreichischen Post-Convention das durch den Vertrag vom 30. Sept. 1845 festgesetzte Porto im Inlande zu verdoppeln – bei unfrankierten Briefen sogar zu verdreifachen, entschädigen. . . . Thurn und Taxis, wenn es seine Rechnung nicht findet, wie es vorgeht, weiche aus dem Lande mit dem leider bis 1870 verbindlichen Vertrage; Lippe kann nur wünschen, von ihm entledigt zu werden, um in seinem Postverkehr geordnete Staats-Einrichtungen zu erhalten. Vor allem ist es eine große Misère, daß den Bewohnern des Landes der Postverwaltung gegenüber aus den zum Gesetz erhobenen Verträgen vom 23. und 30. September 1845 und 6. August 1850 überall keine dem richterlichen Schutz anheimgegebenen Rechte zugestanden werden. . . .

Nur noch einige specialia:

Ein Brief am 12. Juni in Hohenhausen nach Ufeln zur Post gegeben, ist am 19. Juli von Lemgo spedirt. Es ist dadurch die Glasbestellung für das neue Küsterhaus und damit dessen Bezug und die Abtretung des alten Küsterhauses an den Käufer zum großen Nachtheil verzögert. Ein anderer Brief mit der Bezeichnung: „Cito“ von Hohenhausen nach Alverdissen ist im Briefbeutel einige Tage hängen geblieben und dadurch sein Zweck verfehlt. . . . Wie steht's mit den Postfreunden zu Oerlinghausen? Man hört, daß dort die Beschwerden zahllos sein und die dortigen Kaufleute ihre Correspondenzen poste restante in Bielefeld in Empfang nehmen. . . .“

In der Tat ist Lippe-Detmold erst als vorletzter Staat 1853 dem deutsch-österreichischen Postvertrag beigetreten, der bereits am 1. Juli 1850 in Kraft trat und die Vielfalt der Posttarife und Gewichtsstufen zusammenfaßte und wesentlich vereinfachte. Dagegen waren die taxissche Postverwaltung und deren Postkommissar in Detmold bemüht, das angeblich zu kostspielige Postwesen in Lippe durch attraktive Einrichtungen, aber notfalls auch durch Einschränkungen, rentabel zu gestalten, so daß schon Ende 1846 ein Reingewinn von 3000 Talern für den lippischen Staatsbereich erzielt worden sein soll. Bezeichnend für die offizielle Meinung im Lande ist ein Bericht des preußischen Gesandten R. v. Sydow in Kassel, der Preußen auch in Lippe vertrat und 1861 von einem Besuch in Detmold berichtet, der Fürst ebenso wie der Kabinettsminister von Oheimb hätten sich sehr unbefriedigt über die taxissche Postverwaltung in Lippe ausgesprochen. Nur mit größter Mühe lasse sich nach langer Zeit der Verhandlungen mit der taxisschen Generalpostdirektion in Frankfurt irgendeine Verbesserung der bestehenden Einrichtungen erreichen¹³⁾.

Von Taxis zur neuen kaiserlichen Reichspost (1867–1900)

Mit der Gründung des Norddeutschen Bundes, der unter Führung des gegen Österreich siegreichen Preußens stand und dem auch Lippe-Detmold angehörte, wird die

schon im Deutsch-Österreichischen Postverein begonnene Vereinheitlichung des Postwesens in Deutschland beschleunigt und rechtlich erleichtert, da die Verwaltung der Post in der Bundesverfassung vom 26. Juli 1867 u. a. ebenfalls als Bundesangelegenheit bezeichnet wird. Thurn und Taxis, für den Verkauf des Postregals an Preußen mit 3 Millionen Talern entschädigt, zieht sich schon vorher endgültig auch aus Lippe zurück und überläßt nunmehr der preußischen Postverwaltung allein das Feld. Die umfangreichen Bestimmungen des taxisschen Postvertrags aus dem Jahre 1845 ersetzt der Postvertrag vom 31. Mai 1867, den für Lippe der Geheime Rat Petri und für Preußen der Geheime Postrat Stephan, der spätere Generalpostmeister Heinrich von Stephan, abschließen. Ab 1. Juli 1867 sind für das Fürstentum die in Preußen jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen und administrativen Anordnungen sowie die von Preußen abgeschlossenen internationalen Verträge gültig. Das fürstlich lippische Wappen verschwindet von den Metallknöpfen der Postuniformen, die nunmehr preußischen Schnitt erhalten – als ein Zugeständnis verbleibt lediglich die lippische Kokarde an der Dienstmütze. Die Postbediensteten werden von der preußischen Postverwaltung ernannt und haben ihr auch den Dienstest zu leisten. Die Postanstalten im Fürstentum werden im inneren Betrieb ausschließlich mit den Insignien und Emblemen des preußischen Postwesens versehen; sie führen die Benennung, das Wappen und die Farben königl. preuß. Poststellen; nur an den Gebäuden werden das königlich preußische Postwappen und das fürstlich lippische Wappen, letzteres rechts vom Beschauer und ohne Inschrift, angebracht¹⁴⁾.



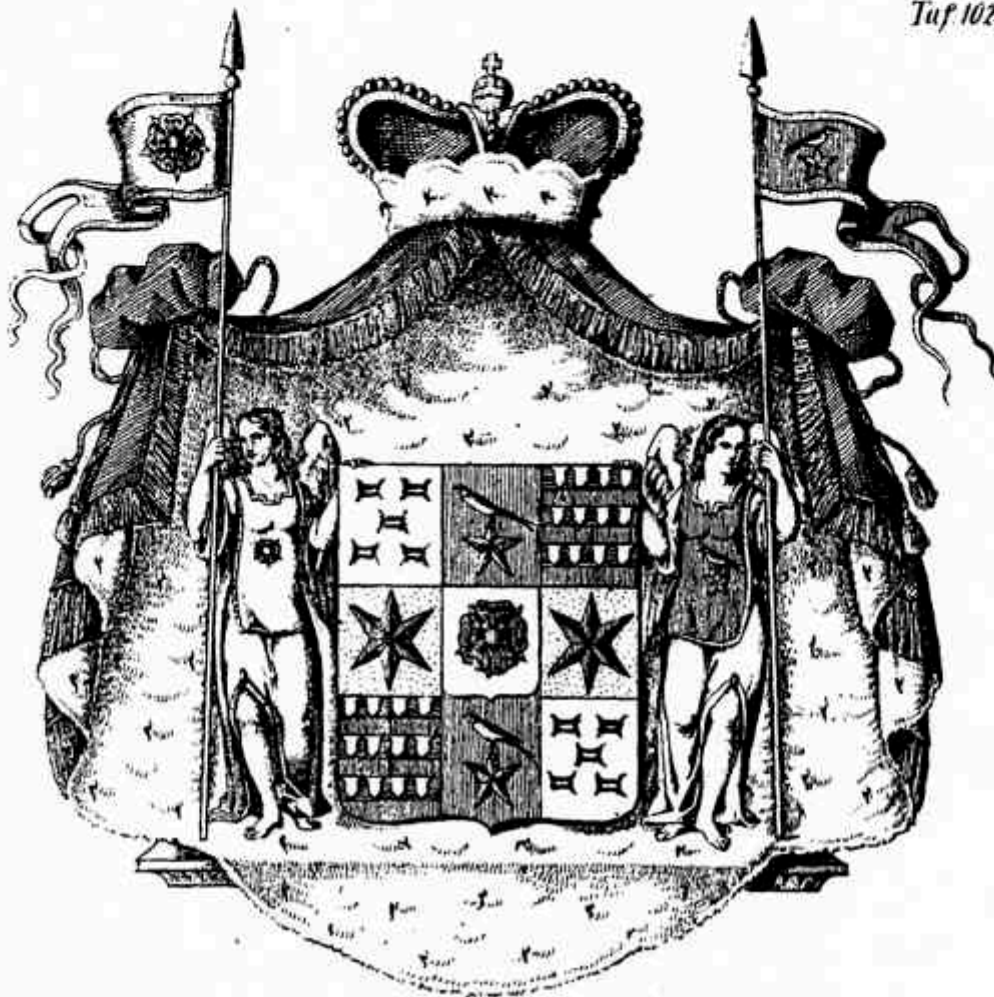
Postdirektor Ernst

Auch sonst wird das Postwesen in Lippe dem preußischen betrieblich völlig gleichgestellt und das Postamt in Detmold in den Bezirk der Oberpostdirektion Minden eingegliedert. Etwaige personelle Wünsche der fürstlichen Regierung bei der Besetzung von Vorsteherstellen sollen jedoch möglichst berücksichtigt werden. Als Nachfolger des Freiherrn von Laßberg zunächst als Postmeister und später Postdirektor des Postamts Detmold wirkt der frühere Postsekretär Ernst in den Jahren 1866 bis 1892. An die Stelle der von Preußen geführten Post des Norddeutschen Bundes tritt mit Inkrafttreten der Verfassung des neuen Deutschen Reiches im Jahre 1871 die Deutsche Reichspost. Nach dem Ausscheiden des Postdirektors Ernst (s. Abbildung) am 1. Oktober 1892 übernimmt Postdirektor Mecke die Leitung des Postamts (bis 1902).

Quellenverzeichnis zu
„Das Detmolder Postwesen
vom Wiener Kongreß bis heute“

- 1) Fleitmann: Im gleichen Heft, S. 12.
- 2) Ludolph: Die Postgeschichte des Landes Lippe, S. 13
- 3) Fleitmann: a. a. O. S. 12.
- 4) Fürstl. Lipp. Intelligenzblätter, Nr. 4 vom 22. I. 1814
- 5) Stephan-Seutter: Geschichte des Preussischen Post (1826), S. 398
- 6) Ludolph: a. a. O. S. 73
- 7) Stephan-Seutter: a. a. O. S. 398
- 8) Ludolph: a. a. O. S. 25 ff.
- 9) Lippische Mitteilungen aus Geschichte und Landeskunde, 29. Band, S. 127/132: Postmeister Runnenberg, eine Kriminal-Geschichte aus dem vormärklichen Detmold. Getreu nach den Gerichtsakten dargestellt von Alfred Bergmann.
- 10) Ludolph: a. a. O. S. 36 ff.
- 11) Geschichte der Stadt Detmold (1953) S. 245 und S. 355
- 12) Ludolph: a. a. O. S. 87/88
- 13) Ludolph: a. a. O. S. 90

Das Staatswappen des
Fürstentums Lippe-Detmold,
um 1850



Lippe-Detmold.

Tafel 102.

Staatswappen.

Der Schild zweimal gespalten und zweimal geteilt mit einem Herzschild, der den fünften Platz bedeckt

Der Herzschild enthält in S. eine r. Rose mit g. Saxmen und Puzen (Stammwappen *).

Im Hauptschilde hat 1. und 9. in S. fünf ins Andreaskreuz gestellte # Mühleisen (Herrschaft Vianen **), 2. und 8. in R. ein fünfstrahliger (zuweilen auch sechs- und achtstrahliger) g. Stern, darauf eine n. Schwalbe sitzt (Grafschaft Swalenberg). 3. und 7. von S. und R. fünfmal geteilt, in den s. Plätzen je eine Reihe b. Eisenhüttelein *** (Herrschaft Ameyden); 4. und 6. endlich hat in G. einen r. Stern wegen der Grafschaft Sternberg.

Der Schild wird von zwei Engeln gehalten, deren jeder ein weißes Kleid, über demselben aber einen Wappen- oder Heroldsrock trägt, der rechts in den lippe'schen, der links in den swalenberg'schen Farben und Figuren. Jeder der Engel hält ein g.-bordiertes Banner, das rechts mit dem lippe'schen, das links mit dem swalenberg'schen Wappenbild.

Das Ganze umgibt ein hermelingeputzter Purpurmantel, oben mit dem Fürstenhut bedeckt.

*) erscheint nach Meusel's hist. Magazin I. 43, bereits um 1130 auf einer Münze Bernhards v. d. Lippe.

**) Das Wappen der f. v. Vianen wird in älteren Zeiten als drei, z. B. schwarze Mühleisen in Gold gefunden. So war es auch noch im vorigen Jahrhundert im Lippe'schen Schild. Siehe unten Taf. 104.

***). Wird auch als ein Feld mit gestürzten Eisenhüttelein allein gefunden; siehe a. a. O.

Taf. 102.

Post-Schein.

Ein *an die Poststation in Detmold* angeblichen Werth

an *an die Poststation in Thunberg*

ist heute unterzeichneter Expedition zur Beförderung übergeben worden.

Die Postverwaltung übernimmt bei eintretendem Verluste desselben die Ersatzverbindlichkeit nach dem declarirten Werthe in dem Falle, wenn der Verlust durch Verschulden der Postbeamten, und im Fürstlich Taxis'schen Postverwaltungsumfange statt gefunden hat, auch die Anzeige des Verlustes innerhalb drei Monaten vom Tage der Aufgabe an erfolgt ist.

Thunberg den 27 ten *Febr.* 18 *46*

Fürstlich Lippisch-Thurn und Taxis'sche

Post-Expedition in Thunberg

Der Schein muss von dem Versender aufbewahrt werden, um solchen im Falle einer Reclamation vorzulegen.

Schein über portofreie Geldsendung.

Am heutigen Tage ist

Gegenstand

1 Th

Zeichen und Nummer

Ja 150.

Inhalt

6 Th 26 3/4 Sch.

Gewicht

114 Pf

Adressat

Hatzmann

Bestimmungsort

Blomberg

der unterzeichneten Poststelle zur Uebersendung übergeben worden. Für Beschädigung und Verlust dieser Aufgabe wird, sofern die Anzeige in den ersten, von heute an zu rechnenden drei Monaten geschieht, nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen gehandelt.

Thunberg am *27. Febr.* 185

Fürstl. Lipp.-Thurn und Taxis. Post.

[Signature]

Am 9. Juni 1845 hatten Preußen und Thurn und Taxis über das Postwesen in Lippe-Detmold einen Vertrag geschlossen. Danach übergab die preussische Postverwaltung ihre Postanstalten in Horn, Lage, Oerlinghausen, Salzuflen und Schoetmar mit Wirkung ab 1. Oktober 1845 der Taxis'schen Post und hob ihre Postanstalten in Barntrup, Blomberg, Detmold, Lemgo, Rischenau und Schieder auf, da dort bereits taxis'sche Postanstalten bestanden. Gemäß Art. 10 des Vertrages zwischen Lippe-Detmold und Thurn und Taxis lautete die Amtsunterschrift auf den Postscheinen »Fürstlich Lippisch-Thurn und Taxis'sches Postamt«.

Gesetz-Sammlung

für das

Fürstenthum Lippe.

Detmold, den 27ten September 1845.

N^o 20.

Bekanntmachung die künftige Einrichtung des Postwesens betreffend, vom 23. Sept. 1845.

Nachdem Serenissimus beschlossen haben, die seither in getrennter Verwaltung gestandenen Posten Ihres Fürstenthums künftighen unter Eine Verwaltung zu stellen und diese Ihrer Durchlaucht dem Fürsten von Thurn und Taxis zu übertragen, so ist darüber zwischen Ihrer kaiserlichen Regierung und der kaiserlichen Thurn und Taxis'schen General-Post-Direktion durch beiderseitig ernannte Commissarien ein Vertrag auf 25 Jahre, vom 1. October dieses Jahres an, geschlossen und beiderseitig mit der höchsten Ratification versehen worden, aus welchem die nachstehenden Bestimmungen mit höchster Genehmigung zur öffentlichen Kunde gebracht werden.

9

1)

1) Seine Durchlaucht der regierende Fürst zur Lippe übertragen, Seiner Durchlaucht dem Fürsten von Thurn und Taxis die Führung des Postregals, sowie die Verwaltung sämtlicher Posten im Fürstenthum Lippe, jedoch mit Vorbehalt aller aus dem Postregal fließenden hoheitlichen und landesherrlichen Rechte.

2) Mit der Verwaltung der kaiserlich lipplischen Posten gehen sämtliche Ausgaben und Einkünfte derselben auf Seine Durchlaucht den Fürsten von Thurn und Taxis über, Hochswelche dagegen auch alle Kosten der Verwaltung, namentlich die Unterhaltung sämtlicher Postanstalten, die Kosten des Transports und der Postloca, die Beförderung der gesamten Postdienstschafft und die Gehalte für die den Posten anvertrauten Gegenstände, den bestehenden oder noch zu erlassenden gesetzlichen Bestimmungen gemäß, übernehmen.

3) Vermöge des Vorbehalts unter N^o 1 bleiben dem Landesherren reservirt:

- a) das Recht der Oberaufsicht auf die Posten,
- b) das Recht der Befestigung in Postfächern.

Auch ist die Verwaltung der Posten in mehreren weiter unten bestimmten Fällen (vid. N^o 12. 13. 14.) an die landesherrliche Zustimmung oder Genehmigung gebunden.

4) Zum Zweck der Oberaufsicht ist die kaiserliche Regierung, sey es aus Anlaß erhöhter Beschwerden oder aus eigener Bewegung, befugt, alle ihr dienlich schijnenden Massregeln zu treffen, namentlich durch abzuordnende Commissäre die Postbureau zu untersuchen, alle auf die Posten Bezug habende Urkunden und Acten sich zur Einsicht vorlegen und zur Ueberwachung der Geschäftsfähigkeit sämtlicher Postbeamten im Lande die gutdünkenden Anordnungen ergehen zu lassen.

5) Die

5) Die Kärstliche General-Post-Direction zu Frankfurt a. M., welche seine Durchsicht den Fürsten von Thurn und Taxis in der Verwaltung der hiesigen Posten verricht, ist berechtigt, in allen die innere Administration betreffenden Angelegenheiten selbstständig zu verfügen, die zu dem Ende nötigen Anordnungen und Vollziehungs-Vorschriften zu ertheilen, sowie die zur Sicherung des Postdienstes und der Postkasse nötig erachteten Massregeln zu treffen, auch die sämtlichen Postangestellten zur Erfüllung der ihnen in dieser Hinsicht obliegenden Verbindlichkeiten anzuhalten und zu diesem Zwecke von der ihr zur Handhabung der Dienstordnung überhaupt zustehenden Disciplinar-Gewalt Gebrauch zu machen, welche gegen sämtliche Postbedienstete bis zur Entziehung von Geldstrafen im Maximalbetrage von fünf und zwanzig Thalern und ausserdem gegen Unterbedienstete und Postillons bis zur Entziehung von Gefängnisstrafen von höchstens acht Tagen sich erstreckt. Höhere Strafen, zu welchen auch die der Dienst Suspension vom Dienste, welche als vorläufige Massregel vor Einstellung der Untersuchung gegen einen Postbeamten geboten erscheint, können nur in Uebereinstimmung mit der Regierung ausgesprochen werden, an welche auch gegen die innerhalb der Competenz der General-Post-Direction ergrangenen Strafverfügungen der Recurs Statt findet.

6) Der Gerichtsstand der Postverwaltung ist die kärstliche Justizkanzlei zu Detmold in erster Instanz. Hinsichtlich der fernern Instanzen sind die gesetzlichen Bestimmungen massgebend.

Dem Postkär stehen die Rechte des Rekurs, jedoch ohne Sportelnfreiheit, zu.

7) Die Postbeamten werden dienstlicherseits seitens in der Art ernannt, daß zwei taugliche Subjecte, welche wo möglich Landeseingeordnete seyn müssen, dem Landesherrn zur Wahl beziehungsweise zur Bestätigung präsentirt werden.

9 *

werden. Der Beständige erhält von dem Dienstherren ein Bestallungs-Decret und von dem Landesherrn ein Bestallungs-Rescript.

Die Vorstände der Postämter zu Detmold und Lemgo und die bei denselben definitiv angestellten Secrétaire genießen in Bezug auf die Bestallung bei ihrer Stelle sowie hinsichtlich der Pensionierung die Rechte der übrigen kärstlich bippischen Staatsbediensteten nach den zur Zeit bestehenden oder künftig zu erlassenden gesetzlichen Bestimmungen. Das Dienstverhältnis der übrigen Postbeamten zur Administration kann sowohl von dieser, mit Zustimmung der Regierung, als auch von ihnen gekündigt werden und ist mit Ablauf eines halben Jahres nach der Kündigung als erloschen zu betrachten.

Die Postbeamten stehen in den das Postwesen unmittelbar nicht berührenden Angelegenheiten unter dem Justiz- und Polizei-Behörden des Landes. Bei Designationen, sowie bei Erkennung persönlicher Post gegen einen Postbeamten hat die betreffende Behörde durch schlüssige Vorlage bei der Regierung zu bewirken, daß von letzterer die zur Sicherung des Postdienstes nötigen Vorkehrungen getroffen werden.

8) Der General-Post-Direction bleibt die Regulation des Briefträgers, Packetbesteller-, Packer- und Bureauinver-Dienstes, sowie die Wahl des aus Landeseingeordneten anzunehmenden Personals und die Art der Salutarung derselben überlassen. Von den getroffenen Verfügungen, sowie von demnach eintretenden Veränderungen in jeder der vorgenannten Beziehungen ist der Regierung Anzeige zu erstatten.

Die Anstellung der Unterbediensteten erfolgt in widerruflicher Weise.

9) Das Rechtsverhältnis der Posthalter beruht auf den mit denselben von der Administration abgeschlossenen Contracten. Die Disciplinargewalt, welche unter Nr. 6 in Ansehung der Postbeamten festgesetzt ist, erstreckt sich auch auf die Posthalter.

Die

Die General-Post-Direction ist beauftragt, wider den Willen der Posthalter deren Postillons vom Dienste auszuschließen.

10) Die Poststellen führen die Benennung: „Kaiserlich k. k. Post- und Telegrafische Direktion“ demzufolge:

„Kaiserlich k. k. Post- und Telegrafische Direktion, Post- und Telegrafische Direktion, Post- und Telegrafische Direktion.“

In Uebereinstimmung hienit werden die Poststellen und Poststellen angeordnet, welche das Kaiserlich k. k. Post- und Telegrafische Wappen und unter demselben in kleinerem Formate das Kaiserlich k. k. Post- und Telegrafische Wappen tragen; und sind die Poststellen mit den kaiserlichen Wappen zu versehen.

11) Die von den Postbeamten im Dienste zu tragende Uniform soll bestehen in einem blauen Oberrock mit rothem, rothen, mit gelber Kante besetzten Kragen und gelben Metallknöpfen mit dem Kaiserlich k. k. Wappen, dann aus einer blauen Mütze mit roth und gelbem Streifen.

Die Unterbediensteten tragen einen blauen Oberrock oder eine blaue Jacke mit rothem gelben Kragen und weißen Metallknöpfen mit dem kaiserlichen Wappen, dann eine blaue Mütze mit breitem gelbem Streifen.

Die Montur der Postillons ist die Kaiserlich k. k. Post- und Telegrafische mit einer roth und gelb gestreiften Mütze auf dem Arme, die mit dem Kaiserlich k. k. Wappen versehen ist.

12) Die General-Post-Direction verpflichtet sich, die dormalen im Lande bestehenden Postkurse auch ferner zu unterhalten und in dieser Hinsicht überhaupt nach den Bedürfnissen des Landes und mit Berücksichtigung der Wünsche der Regierung zu verfahren.

Bu jeder Veränderung in den Courses ist die Genehmigung der Regierung erforderlich, jedoch werden Änderungen in der Abgangszeit, welche durch die

* Das Staatswappen zeigt die Abbildung am Ende des Beitrags von Otto Wagner

Veränderungen der Kaiserlich k. k. Post- und Telegrafischen Administration zu andern Postverwaltungen veranlaßt werden, von der General-Post-Direction verfügt, welche darüber der Regierung nur eine Anzeige zu erstatten hat.

13) Die bestehenden Poststellen dürfen ohne Zustimmung der Regierung nicht erhöht werden.

Die in Preußen dormalen bestehenden moderirten Poststellen werden auch künftig zu Gunsten des kaiserlichen Landes in Anwendung kommen und nimmt dies auch an einer etwa künftig von der General-Post-Direction verfügt werdenden allgemeinen Porto-Ermäßigung Theil.

Wegen Befestigung einer Karte für die Correspondenz von einem inländischen Orte zum andern, sowie wegen gleichmäßiger Regulirung der Poststellen für Briefe und Fahrpostverbindungen wird vor dem Vollzuge des gegenwärtigen Vertrags zwischen der Regierung und der General-Post-Direction eine Vereinbarung getroffen werden.

14) Verträge der General-Post-Direction mit auswärtigen Postadministrationen, welche die Interessen des kaiserlichen Landes betreffen, insbesondere Verträge, welche die Verbindung der kaiserlichen Posten mit denen anderer Staaten zum Gegenstande haben, bedürfen der Zustimmung der Regierung und müssen dieser vor ihrem Abschlusse zur Genehmigung vorgelegt werden.

15) Hinsichtlich der Postfreihändler ist Folgendes vereinbart worden:

A. Seiner Durchlaucht dem regierenden Fürsten und Höchstdessen Gemahlin, sowie allen Prinzen und unvermählten Prinzessinnen des Kaiserlichen Hauses steht die Portofreiheit zu:

a. auf der Briefpost im ganzen Umfange der Kaiserlich k. k. Post- und Telegrafischen Posten,

b. auf der Fahrpost innerhalb der Kaiserlichen Lande hinsichtlich des Gewichtes

wichtig unbeschränkt, soweit nicht besondere Transportkosten voraus-
 laßt werden, sodann im Umfange des Kurfürstenthums Pfaffen, so
 wie auf der Route von und nach Frankfurt für Geldsendungen bis
 zum Belaufe von Eintausend Thalern Gold oder Münze und für
 Päckereisendungen bis zu dem Gewichte von Einhundert Pfund
 postfähig.

B. Portofreiheit findet ferner Statt für den amtlichen Verkehr sammt-
 licher Staats-, Kirchen-, Schul- und Kommunal-Verhöden und zwar für
 die Oberbehörden, einschließlich der kaiserlichen Bibliothek, in dem ad A. a.
 b. angegebenen Umfange, für die Unterbehörden im Umfange des Kurfürstenthums
 (bis zur nächsten Grenzstation) und des Kurfürstenthums Pfaffen, mit der oben
 ad A. b. bemerkten Beschränkung hinsichtlich des Geldbetrags und des Ge-
 wichts, jedoch unter folgenden Beschränkungen und näheren Bestimmungen:

a) Portofreiheit sind alle bei den Gerichten verhandelten Angelegenheiten
 im Gebiete der streitigen und freiwilligen Gerichtsbarkeit, mit Aus-
 nahme der Armenfachen.

b) Hinsichtlich der Untersuchungsfachen gilt als Regel, daß, wenn ein
 zeichnungsreicher Angeklagter in die Untersuchungskosten verurtheilt
 wird, der Postauslast das Recht des Portobezuges zusteht.

c) Die Eingaben der Privatanten an den Regenten und die öffentlichen Be-
 höden sind portofrei und müssen bei der Aufgabe frankirt wer-
 den.

Eine Ausnahme machen nur solche Eingaben, welche ein Privater
 auf Veranlassung einer öffentlichen Behörde erstattet, z. B. Berichte
 oder Gutachten in herrschaftlichen Angelegenheiten, welche unfrankirt
 anzunehmen sind, wenn der Absender sie mit dieser näheren Bezeich-
 nung und seinem Namen versehen hat.

d)

d) Der amtliche Verkehr der Verwaltungs-Verhöden, worunter auch die
 Correspondenz der kaiserlichen Cammer mit den Domänenpächtern ge-
 hört, bleibt zwar auch ferner in der Regel von Porto befreit, auch
 wenn derselbe Privatangelegenheiten zum Gegenstande hat, jedoch wer-
 den hiervon ausdrücklich ausgenommen und als portofrei be-
 zeichnet:

aa. die Correspondenz der Reichscasse, Reichsanz und anderer Cassen oder
 Verhöden mit sämlichen Debiten;

bb. die Sendungen von Reichscasse-Zerzinen und Zinsen, von Pacht-
 geldern, wie sonstigen Abgaben und Schuldscheinen überhaupt;

cc. die Schreiben der Polizeiverhöden an Privatpersonen über deren An-
 gelegenheiten.

e) Den Zerzinen und namentlich der Widrigkeitscheit, dem Cassen-
 Abolys-Zerzine, dem landwirtschaftlichen Zerzine steht eine Porto-
 befreitung nicht zu und nur diejenige Correspondenz der Verhöden,
 welche die Ausübung der Staats-Oberaufsicht über jene Zerzine zum
 Zweck hat, ist als portofrei Dienstfache anzusehen.

f) Der amtliche Verkehr in Armenfachen und Sachen der milden Stif-
 tungen wird portofrei befreit.

g) Die portofreien Sendungen müssen mit dem Dienstsiegel der Be-
 höde und mit der Bezeichnung: „herrschaftliche Dienstfache,“ sowie
 mit der Namens-Unterschrift des betreffenden Expedienten auf der
 Adresse versehen sein, welche letztere Bestimmung jedoch auf die Ober-
 behörden keine Anwendung findet.

Sendungen der Verhöden, welche der dienstlichen Bezeichnung ent-
 behren, werden als portofrei befreit.

h)

b) Die Poststellen sind berechtigt, nicht nur bei wirklich vorhandenem Verdachte des Mißbrauchs dienstlicher Signatur, sondern auch sonst nach Ermessen von der absendenden oder abreffassenden Stelle Auskunft über den Gegenstand einer Sendung zu verlangen.

i) Der Mißbrauch dienstlicher Signatur wird von der Regierung, auf erfolgende Anzeige der Postbehörde, mit einer Disziplinarstrafe von 2 bis 10 Thälern geahndet werden.

C. Persönliches Briefportofreihum im Umfange der Kurfürstlich Thurn und Taxischen Posten steht zu:

- a) dem Chef der Regierung und Sammet,
- b) den Mitgliedern der Regierung,
- c) dem Chef des Hofmarschall-Amtes.

Den übrigen Mitgliedern der Collegien steht nur für Dienstschreiben, welche mit der oben vorgeschriebenen Signatur nebst Dienstsegel versehen sind, die Portofreiheit zu.

B. Sämmtliche Portofreihümer auf den Kurfürstlich Thurn und Taxischen Posten erstrecken sich nicht auf das von der General-Post-Direction an fremde Administrationen zu ersattende Porto, welches in bisheriger Art zu vergütet ist.

E. Die General-Post-Direction verpflichtet sich, die Fortdauer des dem Hochfürstlichen Hause und den Behörden auf den Königlich Preussischen Posten vertragemäßig zugestanden habenden Portofreisiums durch Uebereinkunft mit dem Königlich Preussischen General-Post-Amte zu erwirken.

16) Die Regierung verpflichtet der Postverwaltung thüringischen Schutz gegen Beinträchtigungen und Eingriffe in ihre Rechte; die desfalls am 4. Juli 1837

9 a

1837 ergangene Verordnug wird für einen integrierenden Theil des gegenwärtigen Vertrags erklärt.

Vorstehende Bestimmungen sind von jedem, den sie angehen, zu beachten, insbesondere werden sämmtliche Behörden auf die Vorschriften in Betreff der herrschaftlichen Portofreiheit (N^o 15) aufmerksam gemacht und wird deren genaue Beachtung erwartet.

Detmold, den 23ten September 1845.

Kurfürstlich Lippische Regierung.

H. A. Eschenburg.

Lippe-Deimold im Deutschen Bund und im Deutschen Zollverein

Lippe-Deimold hatte 1720 die Reichslehnswürde erworben; 1789 wurde sie vom Kaiser bestätigt. 1807 war es dem Rheinbund beigetreten und 1815 dem Deutschen Bund.

Der Deutsche Bund hatte seinem Bundesstaten die Zoll- und Münzfreiheit gelassen. 1818 hatte Preußen die innerhalb seines Gebietes noch bestehenden Zollgrenzen beseitigt und war erst dadurch selbst zu einem einheitlichen Wirtschaftsbereich geworden. Nach verschiedenen Teilnehmungen war es am 1. Januar 1834 zum Wirkwerden des Deutschen Zollvereins gekommen, dem aber noch einige Bundesstaaten fernstanden: Österreich, Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Holstein, Lauenburg, Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz. Die Dresdener Konvention vom 30. Juli 1838 brachte den ersten Schritt zur deutschen Münzeinheit. Damals hatte sich der preussische Taler schon in weiten Teilen Norddeutschlands außerhalb Preußens als gültige Kurantmünze durchgesetzt. In einigen Staaten hatte man den Viereckmalerfuß förmlich angenommen, und es war abzusehen, daß er den Norden Deutschlands bald ganz beherrschen würde.

Im Jahre 1842 war Lippe-Deimold dem Deutschen Zollverein beigetreten. Unter dem 30. September 1845 wurde in der „Grenz-Sammlung für das Fürstentum Lippe“, Nr. 10, bekannt gegeben: „Durch den Zollanschlussvertrag sind Wir Leopold II. nach der allgemeinen Münzconvention beigetreten, welche sämtliche zu den Zoll- und Handelsvereinen verbundenen Regierungen zum Zweck der Einführung eines gleichen Münzsystems in ihren Ländern geschlossen haben.“

Abschließend kommt noch die „Bekanntmachung, die künftigen Portosuren und Beistellungen auf den hiesigen Posten vom 30. September 1845 zur Abtheilung.“

für Fahrpostkutsche bis zu 50 Pfd. 1 1/2 Egr.
 „ „ „ „ „ über 50 Pfd. 2 „
 für welche Gebühren alle Postkutsche den Empfängern in das Haus gebracht werden müssen.

Die Gebühren für Briefe, auch Geldbriefe, sind unbedingt, auch wenn der Empfänger sie abholen läßt, zu entrichten.

2) Für Befestigung auf das Band, d. h. nach den außerhalb des Postkutsches getragenen Druckschriften wird gezahlt:

a. für einen gewöhnlichen Brief 1 Egr.

b. „ „ „ „ „ empfohlenen Brief 1 1/2 „

c. „ „ „ „ „ Geldbrief oder ein Handpaket 1 1/2 „

Wird ein solcher Brief oder Paket nach Anordnung des Adressaten in einem bestimmten Hause im Postorte abgegeben, so werden nur die unter 1 bemerzten Befestigungsgebühren erhoben.

Auswärtige Adressaten an Orten, wohin die Postkutschen nicht durch die Briefträger bestellt werden, zahlen bei deren Abholung gar kein Befestigungsgehalt.

Für die Befestigung des Adressbriefts oder Adresszettels einer Fahrpostsendung auf das Band, welche wegen ihrer Schwere vom Briefträger nicht besorgt werden kann, hat dieser 1/2 Egr. Befestigungsgebühr zu erheben.

Da den vorstehenden Bestimmungen zufolge die Portokasse für Briefe und Pakete binnen Landes und die Befestigungsgebühren billig bestimmt sind, im dem 3. B. ein einfacher Brief nach allen nicht über drei Meilen entfernten Orten mit dem Befestigungsgehalt nur 1 Egr. und ein Handpaket nur 1 1/2 Egr. kostet, da ferner der Verkehr im Lande durch tägliche Postverbindungen sehr erleichtert, auch für eine prompte Befestigung der Postkutschen gesorgt ist, so erwartet die Regierung, daß die Verordnung vom 4ten Juli 1837 (Land. B. VIII. S. 288) künftig genau befolgt und das Postinsitut nicht ferner durch Privatboten zwischen Orten, welche durch Posten verbunden sind, beeinträchtigt werde, und macht sie den Obrigkeiten zur Pflicht, auf die Befolgung jener Verordnung zu halten und durch die Polizeidiener und Unterbedienten darauf achten zu lassen.

Vorstehende Bekanntmachung soll durch die Gefesammlung zur allgemeinen Kunde gebracht werden.

Detmold, den 30. September 1835.

Königlich Preussische Regierung.

W. A. Eschenburg.



Philatelistische Fachliteratur

Suche ständig umfangreichere Literaturposten und ganze philatelistische Bibliotheken zur Ergänzung meines Angebotes von derzeit über 16.000 Titeln einschließlich ausgewählten Auktionskatalogen. Die Abholung ist Deutschland weit und in allen angrenzenden Nachbarländern nach Absprache möglich. Bezahlung in bar bei Abholung. Keine Abzüge, Provisionen, ich übernehme alles. Ich habe in den letzten 15 Jahren ca. 50 größere Literaturobjekte abgewickelt, darunter die meisten namhaften phil. Bibliotheken in Deutschland. Profitieren Sie von meiner Sach-und Marktkenntnis.

Internationales Spezial-Antiquariat für Post- und Verkehrsgeschichte

Burkhard Schneider, Luisenplatz 21, 60316 Frankfurt am Main

Geschäftszeiten: Mo.-Fr. 9.30-17.00 Uhr. Telefon: 069 / 95 41 76 20. Fax: 069 / 95 41 76 21

E-Mail: info@philabooks.com

Hans-Dieter Höhle
Bremerhaven

Weitere Anmerkungen zum Stempel V.C.

Im Rundbrief Nr. 496 hatte ich über die Kontrolltätigkeit der Post-Inspectoren der Bezirke in Preußen berichtet und dazu einen Teilfrankobrief von Erfurt nach Bozen/A vom 9.10.1817 vorgelegt mit dem Stempel V.C., den ich als Abkürzung für „Verwaltung-Controle“ ansehe.

Im Rundbrief Nr. 497 zweifelt Karl Huber diese Auslegung an und führte dazu u.a. aus, daß über diesen Stempel so gut wie nichts bekannt ist, weder wie er interpretiert werden kann, noch wo er verwendet wurde. Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, daß Hermann Deninger im „Handbuch der abgekürzten vorphilatelistischen Stempel“, 1963, diesen Stempel unter der laufenden Nummer 38 mit der Bedeutung „Verwaltungs-Controle“ aufführt. Dazu hat er einen Portobrief von Sonneberg nach Nürnberg abgebildet, der den Aufgabestempel „R.3.SONNEBERG“ und den Stempel „V.C.“ trägt. Das Datum dieses Briefes aus dem thurn und taxisschen Postgebiet wird nicht angegeben, ist aber ab 1808 anzunehmen, da eine unterfrankierte Aufgabe für die Gesamtstrecke erst nach dem Postvertrag zwischen Bayern und Taxis vom gleichen Jahr zulässig war. In der Schrift „Deutsche Vorphilatelie Supplement“, 1990, führten Peter Feuser und Werner Münzberg auf Seite 342 den Stempel „V.C.“ mit der Bedeutung „Verwaltungskontrolle“ auf.

Die Meinung, dieser interne Kontrollstempel hätte auf der Briefvorderseite nichts zu suchen gehabt, kann nicht geteilt werden. Hinsichtlich des Beleges vom 9.10.1817 ist aufgrund der Berichtigung der Taxe davon auszugehen, daß eine Kontrolle stattgefunden hat, was immer zu Verzögerungen führte, der Brief wurde nach der Aufsetzung des Aufgabestempels aus dem Postgang genommen und erhielt nach der Kontrolle einen weiteren Aufgabestempel vom 11.10.1817. Diese sichtbare erhebliche Verzögerung mußte dem Empfänger durch die vorderseitige Anbringung des Kontrollstempels begründet werden, schon um Nachfragen und Beschwerden vorzubeugen.

Die Vermutung, bei dem Stempel „V.C.“ könnte es sich um einen Leitwegstempel mit der Bedeutung „Via“ oder „Von Coburg“ handeln kann für die Briefe vom 9.10.1817 und dem im Rundbrief Nr. 497 abgebildeten Brief der gleichen Destination vom 31.10.1816 an den gleichen Empfänger nicht zutreffen, da diese mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht über Coburg befördert wurden. Beide Briefe wurden längere Zeit nach dem Postvertrag zwischen Bayern und Preußen vom 4.5.1816 aufgegeben. Nach diesem Vertrag war das Postamt Hof der alleinige Auswechsellpunkt im Osten Bayerns. Die preußischen Posten fuhren bis Hof und bis dahin standen ihnen die Postgebühren mit dem Grenzporto zu. Es ist kein Grund dafür ersichtlich, daß sie entgegen der eindeutigen vertraglichen Regelung zum Nachteil der preußischen Post einen für sie ungünstigeren Leitweg über Coburg gewählt haben sollen.

Herbert Geier öffentlich bestellter und vereidigter Auktionator Auktionen nach Ländern und Motiven 		Spezialauktionen im Länder- und Motivbereich, auch Heimat- und Nebengebiete wie Vignetten, Dokumente und Ansichtskarten. Fordern Sie den Katalog bzw. Einlieferungsunterlagen unter Angabe Ihres Sammelgebietes an. Sowie Auktionen von sonstigen beweglichen Gütern, Immobilien und Rechten Bärengasse 4a, D-96231 Staffelstein Postfach 1308, D-96227 Staffelstein Telefon 0 95 73 / 18 70
eMail: info@geier-auktionen.de Homepage: www.geier-auktionen.de		

Freuden und Leiden der Heimatsammler

Es gibt Sammelgebiete, da gehört einfach alles hinein, was überhaupt an verschiedenen Materialien aus dem Postverkehr vorkommen kann. Es wird wohl kaum eine „abgeschlossene“ Heimatsammlung geben, in der sich vom Beginn einer regulären Posteinrichtung im betreffenden Ort des Sammlers bis zum heutigen Tage von allen postgeschichtlich relevanten Zeitepochen auch adäquate Stücke befinden.

Problematisch wird es für die Heimatsammler dann, wenn sie einen Ort sammeln, dessen Name mehrfach vorkommt. Ein Beispiel: Bremen, die große Hafenstadt – nun gibt es auch noch einen kleinen Ort mit dem gleichen Namen im Sauerland in der Nähe von Soest in Westfalen. Wäre das ihr Ort, bliebe ihnen nichts anderes übrig, als alle Kisten in denen sich Bremen-Belege finden könnten auf den Kopf zu stellen und stundenlang durchzusuchen.

Ich sammle die Orte aus der Umgebung meines Geburtsortes. Dazu gehört der Ort Reichelsheim in der Wetterau (bis 1866 zum Herzogtum Nassau gehörend). Bekanntlich gibt es im thurn und taxisschen Postgebiet noch einen weiteren Ort der diesem Namen trägt, er liegt im Odenwald in der großherzoglich-hessischen Provinz Starkenburg.

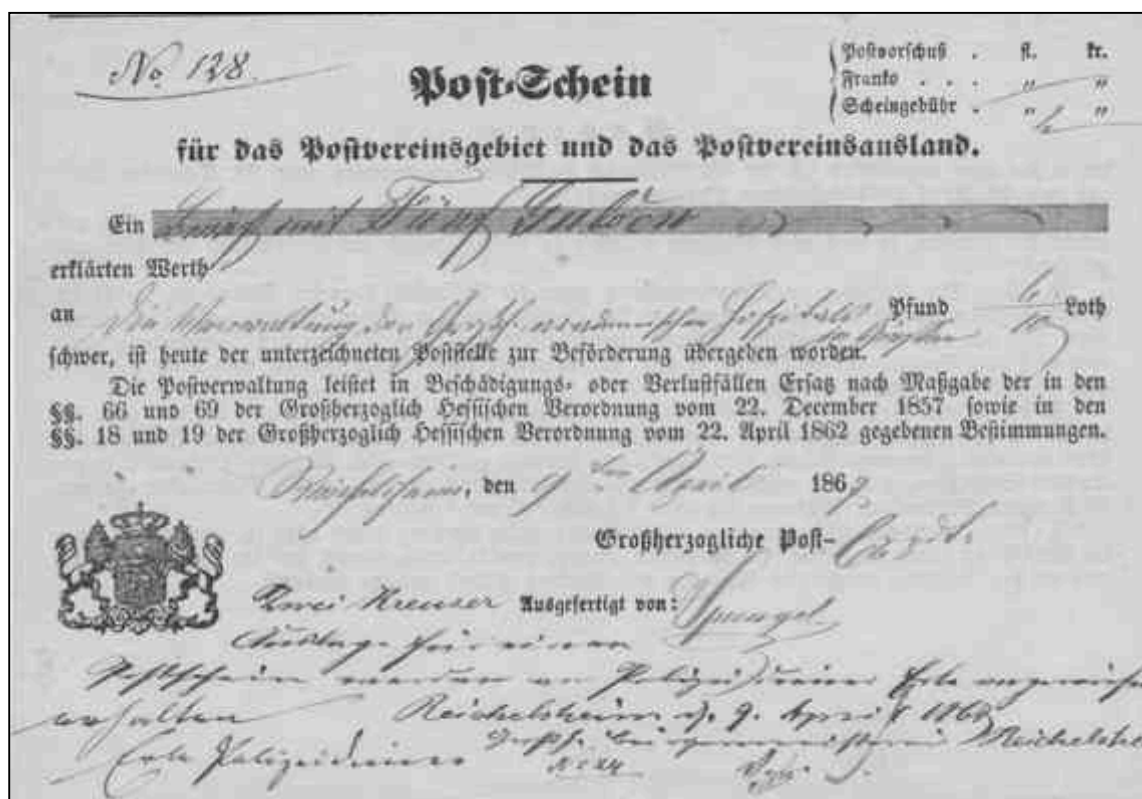


Abb. 1: Postschein aus Reichelsheim vom 9. April 1867

Vor einigen Jahren bekam ich einen alten Postschein in die Sammlung (Abb. 1). Zunächst nahm ich an, der betreffende Postschein sei aus Reichelsheim im Odenwald, denn der Schein trägt links unten das großherzoglich-hessische Staatswappen und ist datiert vom 9. April 1867. Der Name des Postexpeditors brachte mich nicht weiter und der Name des unterzeichnenden Bürgermeisters gab mir auch keine hinreichende Auskunft. Es vergingen einige Jahre. In einer DASV-Rundsendung fand sich dann ein weiterer Postschein (Abb. 2).

Die Conrads, Vater und Sohn, waren als Postexpeditoren in Reichelsheim und später in Nachbarort Echzell in der Wetterau tätig. Der Schein trägt noch den alten Steigbügelstempel aus der nassauischen Zeit. Nun konnte ich auch den ersten Postschein zuordnen und hatte außerdem noch eine für den Heimatsammler große Rarität, einen großherzoglichen Postschein mit einem nassauischen Ortsstempel.



Abb. 4: Die Rückseite der Ganzsache mit den Durchgangsstempeln

Noch interessanter wird es, wenn man die beiden Orte mit dem gleichen Ortsnamen auf einem Beleg zeigen kann, in diesem Falle ein Irrläufer, der aus einem Nachbarort von Reichelsheim in der Wetterau nach Reichelsheim bei Fürth im Odenwald gesendet werden sollte. Vermutlich hatte man in den Hinweis auf „b. Fürth i. O.“ übersehen, und so kam der Brief in den Ort, der in nächster Nähe liegt: Reichelsheim, zu dieser Zeit dem Herzogtum Nassau angehörig. Dort fand man den Adressaten nicht und leitete den Brief über Friedberg und Frankfurt in den Odenwald. Das sind Sahnestücke in einer Heimatsammlung.

Ein anderes Beispiel für die freudigen Momente eines Heimatsammlers ist das Telegramm aus Nidda vom 18. Oktober 1869. Die Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft begann bereits anfangs der 1860er Jahre mit der Planung und Absteckung der ersten Parzellen zum Bau von zwei Bahnstrecken von Gießen nach Gelnhausen und von Gießen nach Fulda. Der Sommerkrieg von 1866 sorgte für eine Unterbrechung dieses Vorhabens. Nach Kriegsende erfolgte der Weiterbau des noch fehlenden Teilstückes der bereits begonnenen Strecke von Frankfurt über Hanau und Fulda nach Cassel. Die Strecken der Oberhessischen Bahn wurden anschließend in Angriff genommen. Der erste Abschnitt der Strecke der Südtangente von Gießen nach Hungen wurde am 29. Dezember 1869 dem Verkehr übergeben. Die letzten Teilstücke wurden Ende 1870 wegen des Krieges mit Frankreich ohne große Feierlichkeiten in den Dienst gestellt.

Konnte man schon im Krieg 1866 gute Erfahrungen mit den vorhandenen Bahnlinien und den Telegraphenstationen machen, so galt das erst recht für 1870. Entscheidend für den schnellen Erfolg war die vorhandene Infrastruktur bei Bahn und Telegraph, der Aufmarsch und die schnellen Truppenbewegungen führten zum schnellen Sieg über Frankreich. Bekanntlich waren damals schon Telegraphen für den reibungslosen Zugverkehr, zumal auf eingleisigen Strecken eine Notwendigkeit. Also wurden die entsprechenden Linienführungen an den neuen Bahnstrecken ausgerichtet. Auch im Falle der Provinz Oberhessen, wurden

Telegraphie des Norddeutschen Bundes.	
Monat	Jahr
Januar	1866
Gotha von Kieda	
Nr. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.	
Tag, Monat, Jahr, Uhr, Min. angegeben Worte. 12. 9. 1866	
Direktionale Aufsicht: via Bezahlte Antwort: an 20 nach Beerdigt durch:	
Telegramm: Ludwig Claos Gotha, Gratulation zum Hof- rat.	
via Althaus Theodor Gustav Jost Telegraph Ferdinand Jost Wilhelm Erh Lehr Diehlmann	
Aufmerksam: von in Ordnung	

295

Statistische Angaben zum Telegraphenverkehr der Jahre 1868 bis 1870 in der Provinz Oberhessen					
Telegraphen-Station	Jahr	Aufgegebene Depeschen	Eingegangene Depeschen	Einnahme in Thaler	Anmerkungen zu Eröffnung und Betrieb
Alsfeld	1868	280	291	69	Eröffnet 15. Oktober 1868
	1869	1308	1475	310	
	1870	1561	1674	349	
Büdingen	1868	182	155	38	Eröffnet 1. Oktober 1868
	1869	864	735	191	
	1870	1225	1248	258	
Grünberg	1868	130	98	26	Eröffnet 1. Oktober 1868
	1869	507	446	104	
	1870	664	834	138	
Gießen	1868	7414	7049	2232	Schon seit 1852 Telegraphen-Station an der Main-Weser-Bahn
	1869	8744	8400	2538	
	1870	11873	9614	2930	
Hungen	1868	117	92	22	Eröffnet 1. Oktober 1868
	1869	434	372	87	
	1870	521	560	111	
Laubach	1868	130	113	29	Eröffnet 15. Oktober 1868, ohne Bahnstation bis 1895
	1869	413	427	75	
	1870	562	722	98	
Lauterbach	1868	930	1043	320	Eröffnet 1. Oktober 1868
	1869	995	1148	294	
	1870	964	1238	232	
Nidda	1868	96	69	18	Eröffnet 15. Oktober 1868
	1869	449	481	82	
	1870	778	824	138	
Ortenberg	1868	120	97	23	Eröffnet 1. Oktober 1868
	1869	366	336	78	
	1870	553	632	110	
Schlitz	1868	685	663	235	Eröffnet 1. Oktober 1868
	1869	588	624	150	
	1870	634	665	157	
Schotten	1868	94	90	18	Eröffnet 15. Oktober 1868, ohne Bahnstation bis 1905
	1869	381	378	80	
	1870	487	607	98	

Quelle: Handelskammer Offenbach, Jahresbericht 1870. Die Offenbacher Handelskammer war zuständig für die Stadt Offenbach, und mangels einer eigenen Kammer in der Provinz Oberhessen, auch für diese Provinz des Großherzogtums Hessen.

Wie kommt der Heimatsammler an dieses statistische Zahlenmaterial? Die Zahlen zum Postverkehr finden sich in der Rubrik „Verkehrswesen“ in den Jahresberichten der Handelskammern größerer Städte. Diese Kammern wurden meist in der Mitte des 19. Jahrhunderts gegründet und gaben in der Folgezeit für ihre Mitglieder die statistischen Übersichten als gedrucktes Werk heraus. Heute sind diese Werke in den großen Bibliotheken, beispielsweise bei den Universitätsbibliotheken, den Bibliotheken der Handelskammern oder den Industrie- und Handelskammern sowie oft auch im Internet zu finden.

Die abgebildeten Belege aus der Sammlung des Autors. Literaturhinweise sind im Beitrag angegeben.



SCHLEGEL

Berliner Auktionshaus für Philatelie GmbH



Liefern Sie jetzt bei uns ein und profitieren Sie von:

- einem Namen, der für Vertrauen und Sicherheit steht
- unserer Kompetenz und Zuverlässigkeit,
- unserer Finanzstärke sowie
- sehr guten Vermittlungsprovisionen



Jederzeit auch Ankauf zu Höchstpreisen
gegen sofortige Barzahlung!



of Hagen

Kurfürstendamm 200, D-10719 Berlin
Tel.: +49 (0)30 88 70 99 62, Fax: +49 (0)30 88 70 99 63
mail@auktionshaus-schlegel.de, www.auktionshaus-schlegel.de

Die Postgeschichte der Rhön in alter Zeit

In der Serie der Veröffentlichungen des Geschichtsvereins Fulda erschien als 71. Ausgabe die „Rhöner Post in alter Zeit“, zusammengestellt von unserem Mitglied Peter Jacob. In dieser über 100 Seiten starken Broschüre im durchgehenden Vierfarbdruck wird die Entwicklung des Postwesens in den ehemals bayerischen Gebieten der Rhön vor dem Hintergrund der territorialen Entwicklung von den Anfängen bis etwa 1900 und Anhängen zur Geschichte des Postwesens im Hochstift und in der Stadt Fulda behandelt.

Zunächst werden in einem geschichtlichen Überblick die Verhältnisse in den Orten Gersfeld, Hilders, Schmalnau, Tann, Weyhers, Wüstensachsen und im Bezirksamt Gersfeld vorgestellt. Dabei sind von Interesse die durch den deutsch-deutschen Krieg von 1866 erfolgten Gebietsveränderungen. Bayern mußte aufgrund des Friedensvertrages unter anderem das Bezirksamt Gersfeld an Preußen abtreten. Dies schlägt sich auch in den erfolgten Veränderungen im Postverkehr nieder. Der Wechsel der Währung von Gulden zu den Silbergröschen geschah zu unterschiedlichen Terminen in den betroffenen Orten.

Großen Raum nehmen die Darstellungen über die Entwicklung der Post ein. Behandelt werden die Botenpost, die Postkurse von 1835 und die Erschließung des Gersfelder Gebietes. Interessant auch die „Privatfahrpostvereine für die Rhön und den Baunachgrund“. Niederschlag findet die Einrichtung der bayerischen Staatspost, der Übergang von der bayerischen zur preußischen Post, die darauffolgende Norddeutsche Bundespost und die Deutsche Reichspost. Diese Themen werden ausführlich mit zahlreichen Belegen und von vom Autoren angefertigten farbigen Landkarten mit diversen Erläuterungen ausführlich dokumentiert. In diesem Gebiet gibt es heute noch einige Stundensteine, auch diese wurden bildlich festgehalten und sind heute noch eine Zierde am Straßenrand. Ergänzt werden die Ausführungen zum Personal der einzelnen Posteinrichtungen mit Abbildungen von Grabsteinen, die heute noch auf so manchem Friedhof in der Rhön zu finden sind.



Als Anhang sind drei frühere postgeschichtliche Abhandlungen desselben Autors angefügt: die bereits in den Fuldaer Geschichtsblättern 2000 veröffentlichte Arbeit über „Die Entwicklung des Postwesens im Gebiet des ehemaligen Hochstifts Fulda von den Anfängen bis zum Ende der Thurn und Taxis-Post“ in einer aktualisierten Fassung, gefolgt vom Beitrag über „Das herrschaftliche Botenwesen in Fulda nach 1802“ und eine Abhandlung über Postvorschussbriefe.

Peter Jacob: „Rhöner Post in alter Zeit“, 71. Veröffentlichung des Fuldaer Geschichtsvereins, durchgehend vierfarbiger Druck, 108 Seiten, DIN A4, broschiert, gebunden. Mit zahlreichen Abbildungen, Tabellen und Übersichten zu Postgeschichte und Postverkehr.

Bezug durch: Parzellars Buchverlag, Frankfurter Straße 8, 36043 Fulda. Preis inkl. MwSt und Versand 17,90 Euro. (HM)

Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Postbezirk

Ingo von Garnier, Jahnstraße 34, 53797 Lohmar

Rundbrief 91, Mai 2013: Aufbrauch einer Braunschweig- und einer Preußen-Ganzsache – Ganzsachen der Viktoria-National-Invalidenstiftung im Aktenformat – Der Auftraggeber hat sich entfernt – Nachnahmesendungen – Expressbrief mit Schiffspoststempel – Dienstmarkenbriefe ins Ausland – Bahnpostsendungen mit Dienstmarken – Dienstsiegelentwertungen in Eckernförde – Neue Postanstalten: Auslandsbriefe – Hamburg FN7 – Seltene preußische Zweizeiler zur NDP-Zeit – Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost (Teil 1) – Eisenbahnbau zu militärischen Zwecken – Sechs-Länder-Transitbrief – Ist ein Brief über ein Loth ein gewöhnlicher Brief? – Nach Frankreich über England im März 1871 – Brief in die belagerte Festung Mézères – Doppelt frankierte Geschäftsbriefe aus Frankreich nach dem Elsaß – Auffällige Kriegsgefangenenbriefe – Briefe nach Argentinien – Postvorschuß nach Dänemark – Despatch Agent B. Stevens in London – Nachtaxierte USA-Briefe – Private Norddeutsche Paketbeförderungsgesellschaft – Aufgabescheine mit den preuß. Bestellnummern C.62 und C.62a – Versuchte Aufwertung mit einer Dienstmarke – Briefumschläge mit Firmenzudrucken – Wendebrief unter zwei Posthoheiten

Bundesarbeitsgemeinschaft Preußen e.V.

Peter Gaefke, Blecherweg 8, 42857 Remscheid

Nr. 134, Juni 2013: Briefkastenbrief mit handschriftlicher Ortsangabe – Land-Briefkasten-Stempel 64 des Postamtes Quedlinburg/OPD Magdeburg – Schiffs-Frachtbrief von Trier nach Köln – Porto-Stempel 3 von Hamburg, Ergänzung zu 5.3 von RB 132 – Nicht gelisteter Transitstempel von Berlin – Bisher nicht bekannter Plattenfehler auf der 2 Sgr.-Freimarke, 2. Ausgabe von 1857 – Fremdverwendung von Hamburg, Marken für Post nach Hannover, Ergänzung zu 5.1 in RB 133 – Post im Grenzverkehr zwischen Preußen und Belgien – Zuviel bezahlt, Geld zurück! – Die preußische Post und der Bürgerkrieg zwischen Nord- und Südstaaten 1861 bis 1865 – Portofreiheit für die preußischen Abgeordneten der beiden Kammern – Irrläufer, immer interessant

Arbeitsgemeinschaft Deutsche Ostgebiete e. V.

Harmut Saager, Roonstraße 6, 65195 Wiesbaden

Rundschreiben 218, Juni 2013: Fragen und Antworten – Feldpoststempel der 1. Grande Armee in Ostpreußen 1807 – Poststempel von Königsberg – Abstimmungsfahrten des Seedienst Ostpreußen 1920 – Als Kaliningrad noch Königsberg war – Zeitgeschichte pur – Schlaraffia Gorlicia, eine Vereinigung in Görlitz – Die französische Feldpost 1914-19, Teil 2 – Registriertkassen-Freistempel Breslau – Postämter und Amtsstellen Leitpostamt Ratibor – Lochungen, Teil 16 – Die Sudetenland-Ecke: Not- und Befreiungsstempel, Teil 1 und 2

Arbeitsgemeinschaft Thurn und Taxis e.V.

Werner Schäfer, Postfach 149, 64570 Büttelborn

Mitteilungen 116, Juli 2013: Frauen-Spezial – Wer war Herr Krebs-Schmitt? – Zur Landpost im Großherzogtum Hessen: Dreieichenhain – Das Verbrennen nicht zu vergessen: Büchnerjahr 2013 – Vormarkenzeit: Die Tarife bei der Brief-, Fahr- und Personenpost im Großherzogtum Hessen von 1824 – Nach der Auktion – Thurn und Taxis einmal anders: Tradition und Trend – Leserbriefe – Fragen und Antworten

Arbeitsgemeinschaft Hannover und Braunschweig im Briefmarken-Club Hannover von 1886 e.V.

Harmut Flöter, Postfach 1326, 59473 Soest

Rundbrief Nr. 71, Juni 2013: Hannover-Briefe ins Ausland während der Markenzeit, Teil A: Die Periode der Barfrankaturen vom DÖPV-Beitritt bis zum 31. 12. 1853 (Teil 1) – Herzogtum Braunschweig, vom Reiheboten zum Landpostboten – Als Nizza zu Sardinien

gehörte – Ein Brief von Krakau nach Göttingen erzählt Geschichte – ARGE-Forum – Literatur-Rundschau

Arbeitsgemeinschaft Brustschilder und Nachverwendete Altdeutschland-Stempel e.V.

Peter Beutin, Am Dorfteich 11, 18059 Rostock

Rundbrief Nr. 154, August 2013: Internas – Deutsche Auslands-Postanstalten 1872-1875 – Lotteriebrieft – Telegraphenmarken in Deutschland – Postamtsnummern-Stempel auf Brustschildmarken.

Arbeitsgemeinschaft Niederlande e. V.

Hans-Walter Hönes, Im Drostebusch 10a, 48155 Münster

Rundbrief 195, August 2013: Von Beruf Briefbote – Sklavenhandel anno 1764 – Der erste Werbestempel aus Niederländisch-Indien – Ein Perfin namens HENNY – Unwetter, Hochwasser, Orkane . . . – Postkrieg wegen Niederländischer Marken – Internas.

Fachpresse – Fachzeitschriften

LE TRAIT – D'UNION

Alain Sturm, 14, chemin Fried, 67100 Strasbourg

No. 153, Juni 2013: Questions, Responses – Manifestations – Petite annonce – Nouvelles oblitérations et Actualité des bureaux – Découvertes et Actualités 1870-1918, 1919-1940, 1940-1945 – Nos petits bureaux: Oudrenne, Obersteinbach et Buhl – Dans les ventes – Le timbre à date allemand type 164 – La libération de Strasbourg en 1944 – Les prisonniers de guerre en Alsace en 1940-1945 – Les lettres avec certificats de remise (2) – Les bureaux d'échange entre la France et la Prusse en A-L (2) – Revues de nos membres mises en bibliothèque.

Les Feuilles Marcophiles (FM), Paris

FM 353 (Juni 2013): Internas, Meldungen – En toute Franchise, la Taxe ou la grace Mimnisterielle? Et les ficelles grossirent de Plus en Plus! L'étoile 28 Improvisée du Bureau de la Rue Cardinal Lemoine

Bolletino Presfilatelico e Storico Postale

Direttore: Adriano Cattani, Corrispondenza: Casella Postale 325, I-35100 Padova

No. 175, 2013: Associazione per lo Studio della Storia Postale – I bolli pontifici SEOF – Da Rio de Janeiro a Venezia via Lisbona 1175-1782 – La vera storia del 1859 nel Ducato di Modena riflessi die storia postale – Il francobollo testimone della storia – Il Trattato di Rappallo. Conseguenze sul servizio postale nella Venezia Giulia – Una cartolina autocelebrativa.

Post & Geschichte Magazin

Post und Geschichte GmbH, Postfach 56, CH 5612 Villmergen, Inh.: Christian Geissmann

Nr. 7, Mai 2013: Interniert in Liechtenstein 1945-1947. Die Flucht der Armee Holmston nach Liechtenstein – Das Schweizer Postmuseum Bern (Teil 3) ab 1990 – Umzug Historisches Archiv und Bibliothek – Erster Weltkrieg, Postaustausch zwischen den Kriegsgefangenen durch die Schweizer Feldpost in Bern

Postgeschichte, Histoire Postale, Storia Postale

Redaktion: Jürg Roth, Maltbergsteig 14, CH 8422 Pfungen

Nr. 134, Juni 2013: Internas – Die Post im Elsass während des Zweiten Weltkrieges (Teil 2) – Drucksachen-Frankaturen vor Gründung des Allgemeinen Postvereins bis 1883 (Teil 7) – Flugpost in Kolumbien-Scadta, 1920-1932, Post ab Schweiz und in die Schweiz.

The Collectors Club Philatelist

The Collectors Club Philatelist, 22E. 35th Street, New York, NY 10016-3806

Volume 94, No. 4, July/August 2013: The Era of the French Colonial Allegorical Group Type: Military Mail From New Caledonia & Dependencies and French Oceania – The Rarity of Correspondence from Otto Heinrich Schliemann – Color Perception and Electronic Sampling in Philately: How Reliable Is It? – One banana, two bananas . . . Or so the song goes. Tonga's Self-Adhesive Issue of 1969 and Its Rates – Ecuador: The Origins of the Revenue Stamps – At the Clubhouse – Book Reviews

Mitteilung der Schriftleitung

Hinweise: Bitte schreiben Sie ihre Beiträge für die DASV-Rundbriefe mit dem Programm MS-WORD und speichern diese mit der Endung .doc oder .docx ab. Dabei sollten Sie ohne Silbentrennungen arbeiten. Bitte keine zusätzlichen von Hand ein-ge-ge-be-nen Trennungen (= so würde es gedruckt aussehen) verwenden. Abbildungen in 300 dpi einscannen. Bilder im Format .JPG (Schwarzweiß, ohne Komprimierung) oder .TIF (Farbbilder) speichern. Sie können uns auch saubere Fotokopien zusenden, die von der Redaktion eingescannt werden. Bitte keine exotischen Schriften verwenden – nehmen Sie die Standardschrift Arial, 11 Punkt Schriftgröße mit zusätzlichen 2 Punkt Zeilenvorschub, Zeilenbreite 16 cm. Große Datenpakete auf CD oder DVD brennen und per Post zusenden. Sie erleichtern damit die Arbeit der Redaktion erheblich. Wir können bei Umfängen von Rundbrief und Beilage mit ca. 170 Seiten nicht alle Seiten in Farbe drucken, dies würde unser Kostenbudget nicht verkraften. Daher werden ausgesuchte Belege bzw. Abbildungen in Farbe gedruckt. Für namentlich gekennzeichnete Beiträge sind die Autoren selbst verantwortlich. Unsere Rundbriefe erscheinen im 4-Monats-Rhythmus in den Monaten Februar, Juni und Oktober. Bei Adressenwechsel bitte unverzüglich die neuen Anschriften bekanntgeben. Wiederholt kamen Aussendungen als unzustellbar zurück. Bei einigen Mitgliedern liegen uns keine aktuellen Telefon-Nr. bzw. Mailanschriften vor – daher ist das Suchen unsererseits nach neuen Adressenangabe eigentlich zwecklos.

Ihre DASV-Schriftleitung, Heinrich Mimberg



SCHWARZENBACH AUKTION ZÜRICH

Verkaufen Sie Ihre Briefmarken in der Schweiz!

Für unsere halbjährlich stattfindenden öffentlichen Auktionen (jeweils eine Frühjahrsauktion und eine Herbstauktion) nehmen wir **laufend Einlieferungen** entgegen.

Auch kaufen wir **immer gerne gegen bar**.

Wir suchen wertvolle Einzelstücke, gut ausgebaute Sammlungen, Händlerlager und Hortungsposten von allen Sammelgebieten.

Briefe (gerne ganze Archive) und alte Ansichtskarten sind immer von Interesse!

Alles jeweils **bis größte Objekte**.

Vermittler erhalten eine angemessene Provision, Gratis Begutachtung/Schätzung **an unserem Domizil** mit unverbindlichem Verwertungs-Vorschlag.

Bitte anrufen für Kurzberatung/Auskunft oder Terminvereinbarung.

Verlangen Sie einen GRATIS-MUSTERKATALOG!

SCHWARZENBACH AUKTION ZÜRICH

Merkurstrasse 64, Postfach 1169, CH-8032 Zürich 7, Tel. 0041 43 244 89 00

Fax 0041 43 244 89 01, www.schwarzenbach-auktion.ch

schwarzenbach-auktion@bluewin.ch

Jährlich vier große, international beachtete Auktionen!

- ◆ Briefmarken
- ◆ Altbriefe Deutschland/Europa/Übersee
- ◆ Postgeschichte
- ◆ Ansichtskarten
- ◆ Numismatik
- ◆ Heimatphilatelie
- ◆ Motivphilatelie
- ◆ Nachlässe, Händlerlager und Großposten

Unser Einlieferungs- und Ankaufsservice für Sie:

- ❖ kostenlose Fachberatung und Taxierung
- ❖ Barankauf in jeder Größenordnung
- ❖ Vorschusszahlungen
- ❖ Spitzenergebnisse garantiert
- ❖ Abholservice bei wertvollen Einlieferungen
- ❖ hohe Provisionszahlungen bei Vermittlungen
- ❖ Katalogversand in 20 Staaten der Welt
- ❖ Internetkatalog „weltweit“
- ❖ Tausende zusätzliche Farbfotos im Internet
- ❖ Luxusfarbkatalog mit sehr hoher Auflage
- ❖ solventer, großer Kundenstamm im In- und Ausland

Katalog, Firmenbroschüre und Einlieferungs-
informationen auf Anforderung gratis und
völlig unverbindlich!

Max-Planck-Str. 10 · Gewerbegebiet
Glockensteinfeld · 31135 Hildesheim

Tel.: (051 21) 9990090 · Fax: (051 21) 99900999

eMail: info@veuskens.de

Beachten Sie den Katalog im Internet
www.veuskens.de

 **VEUSKENS**

 **VEUSKENS**

INTERNATIONALES AUKTIONS- & HANDELSHAUS



Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag!

King, Chris, London N3 ITD
 Lambrecht, Wilhelm, Hannover
 Muys, Cornelis, AZ Den Haag
 Ewald, Jürgen, Laatzen
 Schlüter, Carsten, Wuppertal
 Lübcke, Herbert, Hamburg
 Heimbüchler, Fritz, München
 Waardhuizen, Ronald J. van, Brasschaat
 Jungwirth, Hubert, Gries am Brenner
 Bauer, Wolfgang, Belin
 Irtenkauf, Klaus, Friedrichshafen
 Büchel, Prof. Karl H., Burscheid

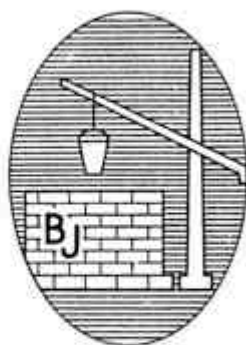
zum 65. Geburtstag am 05.11.
 zum 82. Geburtstag am 15.11.
 zum 94. Geburtstag am 15.11.
 zum 65. Geburtstag am 17.11.
 zum 75. Geburtstag am 23.11.
 zum 75. Geburtstag am 25.11.
 zum 83. Geburtstag am 26.11.
 zum 70. Geburtstag am 28.11.
 zum 75. Geburtstag am 01.12.
 zum 75. Geburtstag am 02.12.
 zum 65. Geburtstag am 06.12.
 zum 82. Geburtstag am 10.12.

Felzmann, Ulrich, Düsseldorf
 Uebensee, Heinz, Weißensee
 Stumvoll, Heinrich, A - Wien
 Altmann, Josef, Hamm
 Goatcher, Fred, GB, Etchingham, East Sussex
 de Clercq, Leo, B - Sint-Niklaas
 Konerding, Wilfried, Sehnde
 Egger, Robert, A - Kössen
 Eitner, Klaus, A - Kirchberg
 Büll, Joachim, Berlin
 Lischinski, Horst, Lindau
 Wolz, Eberhard, Bayreuth
 Derynck, Leo, B - Assebroek
 Siebert, Peter, Menden
 Neumann, Hans-Jürgen, IRL, Newcastle, Co. Wicklow
 Hartmann, Helmut, Burgdorf
 Frütel, Erich, Marienheide
 Schulz, Ingo, Neutrebbin
 Willing, Richard S., USA, Sylmar, CA 91342 USA
 von Hofmann, Harry, Hamburg
 Link, Kurt, Gotha
 Richter, Jochen, Altenburg
 Spannagel, Kurt, Pfullingen
 Dreyer, Manfred, Göttingen
 Schwarz, Hans, CH - Seengen
 Schmidt, Helmut, Nordseebad Dorum
 Weidlich, Johannes, Wipperfürth
 Buermann, Klaus, Bayreuth
 Weisser, Fritz, Künzelsau
 Douverne, Arno, Hattersheim

zum 65. Geburtstag am 25.12.
 zum 87. Geburtstag am 27.12.
 zum 65. Geburtstag am 07.01.
 zum 89. Geburtstag am 10.01.
 zum 90. Geburtstag am 11.01.
 zum 85. Geburtstag am 17.01.
 zum 85. Geburtstag am 20.01.
 zum 75. Geburtstag am 23.01.
 zum 83. Geburtstag am 26.01.
 zum 70. Geburtstag am 30.01.
 zum 83. Geburtstag am 05.02.
 zum 86. Geburtstag am 07.02.
 zum 65. Geburtstag am 12.02.
 zum 75. Geburtstag am 14.02.
 zum 83. Geburtstag am 16.02.
 zum 70. Geburtstag am 18.02.
 zum 70. Geburtstag am 25.02.
 zum 65. Geburtstag am 25.02.
 zum 84. Geburtstag am 28.02.
 zum 83. Geburtstag am 02.03.
 zum 89. Geburtstag am 05.03.
 zum 75. Geburtstag am 06.03.
 zum 90. Geburtstag am 07.03.
 zum 75. Geburtstag am 11.03.
 zum 65. Geburtstag am 11.03.
 zum 85. Geburtstag am 11.03.
 zum 81. Geburtstag am 14.03.
 zum 82. Geburtstag am 21.03.
 zum 89. Geburtstag am 23.03.
 zum 75. Geburtstag am 24.03.

PUMPENMEIER AUKTIONEN

● günstige Einlieferungsbedingungen ● weltweiter Käuferkreis



**Auktionshaus für
Briefmarken, Briefe,
Postgeschichte
und philatel. Literatur**

*Belege und Marken aus aller Welt,
interessante Frankaturen u. besondere Stempel,
Flugpost bis Zensurpost, Motive, Heimatbelege.*

Pumpenmeier oHG
Briefmarken - Auktionen

Bahnhofstraße 11 · 32278 Kirchlingern
 Telefon 05223 / 878251 · Fax 05223 / 878252
 email: auktion@pumpenmeier.de

Hansen, Nils Erik Solbergbakken 3 N-1672 Krakeroy nehanse@online.no	1988 / 2013 – 29. 4. 1962 S.: Internationaler Postverkehr 1789-1815 Arge Bayern klassisch, Arge Österreich
Krug, Hans-Michael Burgfriedenstraße 42 60489 Frankfurt Tel. 069 / 7800983 hansmichael.krug@gmx.de	1989 / 2013 – 3. 2. 1948 S.: Deutsches Reich 1872-75, NDP 4.5.1871-31.12.1871, Dominikanische Republik Arbeitsgemeinschaft Brustschilder und nachverwendete Altdeutschlandstempel, Verein für Briefmarkenkunde von 1878 Frankfurt am Main e.V.
Ellis, William D. 6012 Snowdens Run Road Eldersburg, MD 21784,6737 billellis@ellislist.com	1990 / 2013 – 3. 3. 1947 S.: Postal history of Prussia, especially Pomerania American Philatelic Society, Scandinavian Collectors Club

Ehrungen**Laudatio zur Unterzeichnung der „Roll“ durch Renate Springer**

Lord Lieutenant of Gloucestershire Dame Janet Trotter, Chairman of Congress, Chairman of the Association of British Philatelic Societies (ABPS), ehrenwerte Gäste, meine Damen und Herren, liebe Philatelistenfreunde.

Es ist nicht nur eine große Ehre für mich die Laudatio für Renate Springer zu halten, es ist auch eine große Freude dies für eine charmante Dame zu tun. Glücklicherweise haben wir keine Frauenquote bei der Auswahl von Unterzeichnern der „Roll“, daher kann sie sehr stolz sein, eine der wenigen weiblichen Unterzeichner der Roll zu sein.

Wer ist Renate Springer und woher kommt ihr Interesse an der Philatelie? Natürlich ist sie die Tochter eines Briefmarkensammlers, des bekannten Sammlers Arno Köth, der vor allem an Briefmarken und Ganzsachen von Sachsen interessiert war. Als sie etwa 11 Jahre alt war, wollte sie ihren Vater in der philatelistischen Arbeit unterstützen. So nahm sie die Briefmarken und Umschläge von ihres Vater Schreibtisch und wusch sie in einer Schüssel mit Wasser. Sodann sortierte sie sie nach Farben. Dieser Akt von philatelistischer Barbarei fand in Halle/Saale in der früheren DDR statt. Vielleicht ist das die Erklärung, warum sie heute hauptsächlich interessiert ist an Briefen. Denn nur Briefe erzählen eine Geschichte.

Jedenfalls übersiedelten die Köths von Halle nach Westdeutschland, als dies noch möglich war. Renate traf Christian, einen Sachsensammler, der ihren Vater besuchte. Dies war der Beginn der Sachsen-Dynastie Springer. Christian war ein reiner traditioneller Sammler, natürlich waren in seinem Besitz viele Briefe, die Sachsen verließen mit hohen Portogebühren. Damals war es üblich nur die Briefmarken auf dem Brief zu beschreiben. Renate hatte zu dieser Zeit schon Interesse an den historischen Hintergründen, und sie wollte die Poststufen ergründen, die auf den verschiedenen Postverträgen beruhen. Es war Wolfgang Diesner der ihre Aktivitäten unterstützte und sie zu historischen Studien ermutigte. Er zeigte den Weg auf für Renates zukünftige historische Forschungen, wie die Geschichte der Postmeister Johann Jacob Kees, Vater und Sohn, in Leipzig 1691 – 1712, oder das eigenständige Postsystem in der Oberlausitz von 1678 bis 1816. Dieses eigenständige Postsystem innerhalb Sachsens bestand 138 Jahre. In diesem Gebiet lebt bis heute noch die ethnische Minderheit der Sorben mit ihrer eigenen Kultur und ihrer eigenen Sprache. Renate hat es geschafft einen Vortrag in sorbische Sprache zu halten, und von den Sorben wurde ihr bestätigt, dass sie die Sprache gut verständlich gesprochen hätte.

Renate hat mehrere postgeschichtliche Exponate aufgebaut, welche Gold-Medaillen auf nationalen und internationalen Ausstellungen erhielten. Ihr Exponat „Sächsische Militärpost in den Napoleonischen Kriegen, war das zweitbeste „Ein-Rahmen-Exponat“ auf der „BELGICA 2006“. Das Exponat über den preußisch-österreichischen Krieg von 1866 wurde ebenfalls mit Gold prämiert wie auch die Sammlung über die sächsischen Truppen im Krieg von 1870/71. Renate veröffentlichte das Ergebnis ihrer Studien in vielen Artikeln, Vereins-Rundbriefen und in Büchern. Sie hielt Vorträge bei vielen Gelegenheiten.

Aber Renate lebt nicht nur in der Vergangenheit. Sie ist sich der Probleme der Philatelie in unserer heutigen Zeit durchaus bewusst. Sie engagierte sich mit Zeit und Geld bei der Förderung der Philatelie, vor allem in der ehemaligen DDR. Mit großem Engagement hat sie lokale Museen mit Vorschlägen, Vorträgen und Sonderschauen mit ihrem philatelistischen Material unterstützt. Sie ist immer bemüht um Werbung für die Philatelie. Heute hilft sie zusammen mit ihrem Ehemann Christian philatelistische Schauen oder Ausstellungen zu organisieren, zu verschiedenen Gelegenheiten in der ehemaligen DDR. Es ist ihr absolut bewusst, dass die Philatelie heutzutage Probleme hat, und es ist ihr Hauptziel so viel wie möglich Werbung für die Philatelie zu machen.



Renate Springer im Kreis der weiteren Unterzeichner der „Roll“ am 28. Juni 2013

Bei all ihren Aktivitäten ist es kein Wunder, dass Renate Springer wahrscheinlich, die am meisten bekannte Philatelistin in Deutschland ist. So ist es auch kein Wunder, dass sie schon viele Auszeichnungen in Deutschland erhalten hat. Die höchste war sicherlich die Lindenberg-Medaille.

So wiederhole ich, was ich am Anfang sagte: „Es ist eine Ehre für mich über sie zu sprechen und auch eine Freude.“

Ich danke ihnen für ihre Aufmerksamkeit, vielen Dank!

Die Laudatio wurde von Hans-Dieter Jaretsky vorgetragen.

OSTROPA, Rang 1, vom 18. bis 28. April 2013 in Jihlava:

- Dr. Jürgen Glietsch: „Italien 1861-1875 – Briefpost nach Österreich, nach Deutschland, in den Kirchenstaat“, 87 P, G
- Heinz Selig: „Bad Nenndorf – postgeschichtliche Heimatsammlung“, 82 P, GV
- Lars Böttger: „Retour, Parti, Inconnu“, 80 P., GV
- Ingo von Garnier: „Bahnpostsendungen zur Zeit der Norddeutschen Post 1868 bis 1871“, 91 P, GG
- Renate Springer: „Sächsische Feld- und Militärpost im Preußisch-Österreichischen Krieg 1866“, 81 P, GV
- Christian Springer: „Postmeisterstempel auf Briefen der Königlich-Sächsischen Post, 84 P, GV und in der Literaturklasse mit: „Walter Artur Opitz, Sammler und Prüfer 1877-1968, 83 P, GV

SAMOLUX, Rang 2, vom 9. bis 12. Mai 2013 in Schiffweiler:

- Heinz Müller: „Deutsches Reich – Die Rosettenausgabe 1923“, G
- Heinz Hoff: „Die Post während des Deutsch-Französischen Krieges und in den neuen Reichslanden Elsass und Lothringen von 1870 bis zum I. Weltkrieg“, beste Sammlung mit 89 P, Gold + EP.
- Hans-Otto Streuber: „Aus Pfälzer Sicht: Die Pfalz und Frankreich im grenzüberschreitenden Postverkehr“, 87 P, Gold + EP.

ALPE-ADRIA, Rang 2, vom 21. bis 23. Juni 2013 in Eppan/Tirol. In der Jury waren tätig:

- Thomas Mathà und Dr. Hadmar Fresacher. In den Ausstellungsklassen waren vertreten:
- Gmach, Gertlieb: „Bayern bis 2. Quadratausgabe“, 85 P, G
- Decker, Uwe: „Die Vormarkenzeit in Hechingen Hohenzollern“, 86 P, G
- Eitner, Klaus: „Stettin – Postgeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Schiffspost“, 90 P, G + EP (bestes Exponat in der Postgeschichte)
- Tschernatsch, Heimo: „Geheimnisvolle Gelblinge“, 88 P, G + EP
- Knapp, Arnim: „Die Eile im Nachrichtenempfang der Sächsischen Post“, Einrahmen-Wettbewerb, 91 P, G + EP
- Seebald, Helmut: „Vom Kreuzer zum Euro, Währungsreform in Österreich 1850-2002“, Einrahmen-Wettbewerb, 80 P, GV

Rang 3-Ausstellung **Forsta 2013**, 29./30. Juni in Forst (Lausitz), dabei erreichte

- Klaus Eitner: „PERU – Difficult Years 1879-1885“, 87 P, G.

Thailand 2013 World Stamp Exhibition, vom 2. – 8. August 2013

In der Jury wirkte als Eleve mit: Alfred Schmidt. Die Ergebnisse von Mitgliedern:

- Jaretsky, Rolf-Dieter „Romania up to 1875“, 95 P, Großgold
- Krug, Hansmichael „Various Transit between Germany and the USA, May 4, 1871 – Dec. 31, 1875“, 87 P, Großvermeil
- Heiniger, Rudolf „Between Germany and France: Military Postal History of Mainz Until 1850“, 80 P, Vermeil

Gmunden 2013, Rang 1, vom 23.- 25. August 2013

- Dr. Fresacher, H. „Die Abstempelungen des Kronlandes Kärnten im 18. Jahrhundert und zur Zeit Napoleons“, 85 P, G
- Dr. Fresacher, H. „Postamtsveränderungen in Kärnten während der Deutschen Besetzungen 1938-1945“, 85 P., G
- Vogel, Bernd „Von – über und nach Stockerau, Einschreiben bis 1918“, 90 P. GG
- Vogel, Bernd „Die Herstellung der Rekozettel ab 1885“, 90 P, GG

Den erfolgreichen Ausstellern herzliche Glückwünsche

Einführung des S€PA-Zahlungsverfahrens

In Europa wird zum 1. Februar 2014 das neue Zahlungsverfahren S€PA (Single European Payment Area) eingeführt. Anstelle der bisherigen Kontonummer und Bankleitzahl wird jetzt IBAN und BIC verwendet.

z.B.: Konto 0400 328 003 = IBAN: DE49 6416 3225 0400 3280 03
BLZ: 641 632 25 = BIC: GENODE S1 VHZ

Bitte beachten Sie bei Beitragszahlungen nach dem 1.2.2014 diese neue Form und geben Sie bitte beim Überweisen Ihre Mitgliedsnummer an. Das erleichtert mir die Buchung.

Die Mitgliedsbeiträge und Bankdaten finden Sie nachstehend.

Nun zum Lastschriftverfahren (Beitragseinzug):

Die bisher gültige Einzugsermächtigung heißt jetzt S€PA-Basislastschriftmandat und hat weiterhin Bestand. Sie müssen nichts veranlassen! In einigen Fällen funktioniert die Generierung von BIC und IBAN nicht. Sie erhalten in diesem Falle von mir eine Nachricht.

Wichtig: Ich informiere Sie hierdurch über folgende Punkte:

- 1.) Fälligkeitsdatum ist der 21. Januar 2014
- 2.) Gläubiger ID: DE22 ZZZ 0000 0339 170

- 3.) Mandatsreferenz:

Diese Ziffernfolge beinhaltet Ihre Mitgliedsnummer zur eindeutigen Identifizierung.
Debitorenkennziffer

↓	Mitgliedsnummer	
↓	↓	lfd. Nr. Ihres Mandats
↓	↓	↓
1	1234	001

- 4.) Datum der ersten Nutzung: 21. Januar 2014

Dieser erste Einzug soll noch vor dem Stichtag erfolgen, damit eventuelle Unstimmigkeiten umgehend ausgeschaltet werden können. Ich hoffe, daß es gelingt.

Sehr verehrte Mitglieder! Nachstehend Informationen zum Zahlungsverkehr:

Beitrag, normal für In- und Ausländer	48 Euro
Beitrag mit BDPH (Nr. 16.010.....)	60 Euro
Beitrag mit BDPH für Ausländer	65 Euro

Bitte zahlen Sie auf folgende Konten:

Achtung neue Bankverbindung – bitte für alle Zahlungen verwenden:

Attention new account – use for all payments:

Attenzione nuovo conto – usare per tutti i pagamenti

Attention nouveau règlement bancaire – à utiliser lors de tous les paiements

DASV e.V., Volksbank Hohenzollern, Kto.-Nr. 400 328 003, BLZ 641 632 25,
IBAN: DE49 6416 3225 0400 3280 03 / BIC: GENODES1VHZ

Nur für Zahlungen aus der Schweiz:

Only for payments from Switzerland:

Solo per pagamenti dalla Svizzera:

Seulement pour les paiements de la Suisse:

Postbank Stuttgart – Konto Nr. 4778709, BLZ 600 100 70,
IBAN: DE29 600 100 700 004 778 709 / BIC: PBNKDEFF

Für Zahlungen über pay-pal + 2,50 Euro Gebühren dazurechnen über die e-mail-Adresse:

Hans-albert@bremer-hannover.de

Vielen Dank für die Beachtung. Ihr Schatzmeister Hans-Albert Bremer

Ein guter Freund und
hervorragender Philatelist

Dr. Albert Louis

* 12. November 1925
† 6. Mai 2013



ist für immer von uns gegangen.

Dr. med. Albert Louis, starb zwei Wochen nachdem ich ihm die SAVO-Plakette 2012 des DASV beim Festabend der Heinrich-Köhler Frühjahrs-Auktion 2013 verleihen durfte. Auf Wunsch des Verstorbenen fand die Beisetzung auf dem Friedhof zu Alt-Hürth im engsten Familien- und Freundeskreis statt.

Dr. Albert Louis war seit 1986 Mitglied im Deutschen Altbriefsammler-Verein. In diesen vielen Jahren hat er zahlreiche Artikel für unsere Rundbriefe verfasst und war ein gern gesehener Gast bei Vorträgen und Tagungen.

Dr. Albert Louis war ab 1976 als Holland-Prüfer für den Bund Philatelistischer Prüfer (BPP), sowie international seit 1983 als Prüfer für die AIEP (Association Internationale des Experts en Philatelie) für das Sammelgebiet Niederlande tätig. Unzählige bedeutende Stücke der Niederlande-Philatelie liefen dabei durch seine prüfenden Hände. Er baute dabei im Laufe der Jahre eine unglaublich große Datenbank mit Kopien dieser Stücke auf – die Basis für seine prüferische Tätigkeit, mittels derer er im Laufe der Jahre zahlreiche Fälschungen und Verfälschungen entlarvte.

Zahlreiche nationale und internationale Ehrungen wurden ihm zuteil. Er war seit 1970 Mitglied der Royal Philatelic Society London und trug seit 1979 dort den Status eines Fellows.

Das Auktionshaus Heinrich Köhler ehrte sein Lebenswerk mit dem ersten Band Buchreihe EDITION D'OR über seine fantastische Sammlung der ersten Ausgabe der Niederlande. In dieser Buchreihe werden ausschließlich die Top-Sammlungen, die international mit Gold oder Groß-Gold ausgezeichnet wurden, für die Nachwelt festgehalten.

Wir haben mit Dr. Albert Louis einen sehr lieben und hochgeschätzten Freund verloren, dem für immer unser ehrendes Gedenken gilt. Unser tief empfundenes Mitgefühl gilt seiner lieben Frau Ilse und seiner Familie um seinen Sohn Karl-Albert und seine Tochter Renate.

DEUTSCHER ALTBRIEFSAMMLER-VEREIN
Für den Vorstand
Klaus Weis, Präsident

5. Einsteigerseminar für Vorphilatelie vom 19.-21. April 2013 in Zell am Moos

Zum dritten Mal in Folge fand dieses Seminar am Irrsee mit mehr als 30 Teilnehmer/innen statt. Es nahmen 12 Mitglieder des DASV teil, sowie interessierte Philatelist/innen aus Österreich und Deutschland. Traditionell begann das Seminar bereits am Freitag. Die Seminarteilnehmer wurden am Samstag um 9.30 Uhr von Dir. Hubert Jungwirth und Günter Baurecht begrüßt. Zur Freude der Anwesenden waren der Präsident des Verbandes Österreichischer Philatelistenvereine (VÖPh) Mag. Anton Tettinek anwesend. Hubert Jungwirth wurde vom Präsidenten mit der Ehrennadel um die Verdienste der Österreichischen Philatelie ausgezeichnet.



Die Teilnehmer am Irrsee

Im Zentrum der Vorträge stand das österreichische Postwesen. Referent Günter Baurecht führte behutsam in die **Paar'sche Erblehenspost** ein. Johann Baptist von Paar trat in den Dienst Erzherzog Karls und wurde 1564 Hofpostmeister in Graz. 1596 erfolgte die Verleihung des innerösterreichischen Hofpostmeisteramtes durch Ferdinand II als erbliches Lehen an Johann Baptist von Paar. Briefe waren selten taxiert (Franko- und Portovermerke), es ist davon auszugehen, dass nur wenige Briefe einen Taxierungsvermerk aufweisen. Damit waren die Paars zuständig für die Organisation des Postwesens der österreichischen Erblande, dem Erzherzogtum Österreich, dem Königreichen Ungarn, Böhmen und den inkorporierten Provinzen mit Ausnahme von Schlesien. Nur Tirol, Vorarlberg und die Vorlande blieben unter Taxis-Hoheit. Am 7. Mai 1661 kam es zu einem Schiedsspruch von Kaiser Leopold I über die Briefftaxen. Diese betrugen in den habsburgischen Gebieten: 3 Kreuzer für den einfachen Brief, 6 Kreuzer für den doppelten Brief, usw. Briefe mit 6 Kreuzer sind selten, Briefe mit 9 Kreuzer sehr selten und höhere Taxen sind sehr, sehr selten. Die Taxen galten bis 1722. Briefschreiber hatten zwei Möglichkeiten die Gebühr zu entrichten:

Portobriefe	Der Empfänger zahlt die Gebühr
und Frankobriefe	Der Absender zahlt die Gebühr.

Auf Auslandsbriefen findet sich häufig die Bezeichnung $\frac{1}{2}$ Franko, damit ist ein grenzfrankierter Brief gemeint. Die Gebühr bis zur Grenze musste in der Paar'schen Periode im Voraus bezahlt werden.

Herr Jungwirth referierte über die **alte Tiroler Post**. Als Gründungsjahr der Tiroler Post ist die Eröffnung einer durchgehenden Post zwischen Mecheln bei Brüssel und Innsbruck anzusehen. Das Tiroler Postwesen unterstand den Tiroler Taxis und wurde erst 1769 von der k.k. Post abgelöst. 1777 wurden die vorderösterreichischen Posten an die Reichspost verpachtet. 1806 besetzte Bayern Tirol und übernahm das Postwesen. 1810 wurde Tirol in einen illyrischen, einen bayrischen und einen italienischen Teil aufgeteilt.

Die Unterbringung beim Dorferwirt am Westufer des Irrsees bot – trotz schlechter Witterung – ein angenehmes Ambiente und trug entsprechend zum Gelingen des Seminars bei. Erst am letzten Tag zu Mittag konnte die Terrasse bei Sonnenschein genutzt werden. Ich freue mich schon auf weitere Seminare in den kommenden Jahren. (Walter Klinger)

Transpölsen: Ein informelles Frühjahrstreffen 2013

Zum neunten Mal haben nun Hubert Nemec und Günter Baurecht das Symposium „Transpölsen“ organisiert. Und wer von den vorphilatelistischen Zauberlehrlingen, die von Beginn an daran teilnehmen, meint, sie hätten schon ausgelernt, wurde wieder einmal von einem Friedrich Pietz, James van der Linden oder Fritz Puschmann eines Besseren belehrt. Wie jedes Jahr entwickelte sich das Symposium auch 2013 zu einer Art informellen DASV-Treffen der „österreichischen Sektion“. 18 Mitglieder konnte Günter Baurecht begrüßen.

Den Vortragsbeginn hier machte schon traditionell der Franke Friedrich Pietz. Er schickte die Zuhörer auf „Reisen mit der Post“. Sein Vortrag zeigte, was man unter dem neuen Begriff der „**Social Philately**“ versteht, wenn er mit Hilfe von Stichen, Karten, Quittungen und Formularen die Fahrpost aufleben lässt.

Andreas Myskiw entführte in die Dobrudscha. Dieser der Levante zugerechnete Zipfel an der Mündung der Donau ins Schwarze Meer gehörte zum Osmanischen Reich, bis ihn 1829 die Russen den Türken entrissen. Erst nach dem Krimkrieg fiel diese Gegend wieder den Türken in den Schoß und die Österreicher erklärten sich freundlich bereit, den Postverkehr zu übernehmen. Die Kontrolle der wichtigen Häfen Kustendje (Constanza), Varna und Sulina war für das politisch/militärisch schwächelnde Österreich ein willkommener Machtzuwachs.

Michael Amplatz sprach über die „Französische Militärpost in Italien“. Die Tour führte von der Besetzung Anconas (1832-1838) zur militärisch-postalischen Präsenz in Civitavecchia und Rom 1849. In den Jahren dieser Zeit entstanden dementsprechend viele Militärpoststempel. Es ist eine Ironie der Geschichte, dass die Franzosen zeitgleich mit dem Papst gegen das Risorgimento kämpften, und an einer anderen Front für das Risorgimento gegen Österreich.



Eine Zeitreise durch die Jahrhunderte unternahm Herbert Kühn, der die „Rekommandation in der Briefpost“ vorstellte. Schon auf Briefen des 17. Jahrhunderts finden sich Bemerkungen wie „Rekommandirt“, „dem Postmeister besonders zu empfehlen“ etc. Dass man dafür auch etwas kassieren könnte, fiel erst dem geschäftstüchtigen Joseph II. ein. Demgemäß erließ er 1789 die erste Reco-Gebühr. Zur Freude des Stempelsammlers erließ Kaiser Ferdinand 1839 die Verordnung, dass für Briefe Reco- bzw. Franco-Stempel zu verwenden seien.

Dass eine wenig kostenbewusste Politik, Budgetknappheit und das Anwerfen der Gelddruck-Maschine keine Erfindungen der jüngsten Zeit sind, bewies Fritz Puschmann. Er befaßte sich mit der „Inflationspost 1789-1817“. Wie kam es zu dieser Inflation? Die Reformen Joseph II. verschlangen Unsummen an Geld, worauf man einfach Papiergeld druckte. Dazu gesellten sich die Koalitionskriege gegen Napoleon. Das alles hätte aber für eine Hyperinflation noch nicht ausgereicht, wären nicht durch die Gebietsverluste ab 1805 Unsummen an Papiergulden nach Österreich zurückgeflossen. Erst diese ungedeckte Geldmenge führte zur Inflation, die sich in enormen Postgebühren auf Briefen bemerkbar machte.

James van der Linden widmete sich dem Postverkehr zwischen Belgien und der Levante. Er startete mit dem Postvertrag zwischen den Niederlanden und Preußen. Ab 1817 waren Briefe aus den Niederlanden bis Coblenz zu bezahlen. Erst mit dem Deutsch-Österreichischen Postverein war die Bezahlung von Briefen in die Levante bis zur österreichischen Ausgangsgrenze möglich. Van der Linden zeigte anhand von Beispielen die Konkurrenz zwischen dem österreichischen Lloyd und den französischen Messagiers Maritimes. Beeindruckend schüttelte er die unterschiedlichsten Tarife aus dem Ärmel.

Wie schon im Vorjahr bildete der Vortrag über Vendig als Transitort den würdigen Abschluss. Heinrich Stumvoll führte wie ein umsichtiger Gondoliere mit viel Witz und Charme seine Lieblingsstadt vor. Noch im 19. Jahrhundert, als die Strahlkraft Venedigs längst verblasste, lief die Post in Venezien noch enorme Umwege, um die Lagunenstadt zu passieren.

Neben den fachlichen Inputs bot Transpölnen wieder zahlreiche – gut genutzte – Gelegenheiten, den Wachauer Wein zu verkosten, im unendlich scheinenden Fundus des Andreas Grünwald zu wühlen und in zahllosen Fachgesprächen Wissen zu vermehren bzw. an den Mann (und die einzige Frau!) zu bringen. Transpölnen hat der österreichischen Altbriefkunde einen enormen Impuls gebracht, für den beiden Organisatoren gar nicht genug gedankt werden kann!
(Dr. Gerald Heschl)

Literaturangebote:

Wigand Bruns

Die preußischen Packkammerstempel

Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e. V. DIN A4, 48 Seiten, Bilderdruckpapier, Drahtheftung, 34 farbige Briefabbildungen, über 200 Stempelabbildungen. Preis 10,- Euro, einschl. Versandkosten. Ausland auf Anfrage.

Horst Diederichs

Von Post=Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig . . .

Band 1: Frühe Postordnungen von Brandenburg-Preußen

Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e. V. DIN A4, Klebebindung mit Fälzelband, ca. 352 Seiten. Preis 33,50 Euro, zuzügl. 3,90 Euro Versandkosten. Ausland auf Anfrage.

Horst Diederichs

Von Post=Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig . . .

Band 2: Kursachsen

Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e. V. DIN A4, Klebebindung mit Fälzelband, ca. 520 Seiten, 105 Abbildungen, davon 13 Seiten farbig, 2 ausklappbare Faltafeln 293 x 335 mm, 2 Landkarten DIN A3, farbig, lose eingelegt. Preis 74,50 Euro, zuzügl. 5,20 Euro Versandkosten (Päckchen). Ausland auf Anfrage.

Sonderangebot

Francesco Dal Negro

Das italienische Postamt in Alexandria 1863 – 1884

24,0 x 16,8 cm, 61 Seiten, 25 farbige Belegabbildungen, Landkarten- und Stempelabbildungen s/w. Bilderdruckpapier. Preis 4,00 Euro, zuzügl. 2,00 Euro Versandkosten. (Ausland 4,50 Euro).

Bezug: Friedrich Nölke, Werner-von-Siemens-Straße 4, 30974 Wennigsen

Die Teilfrankaturen von Preußen und anderen Mitgliedern des Postvereins nach Dänemark

Als kleine Ergänzung zu dem ausgezeichneten Artikel von Dr. Martin Camerer (Rundbrief Nr. 497) kann ich beifolgend die preußische Verordnung beibringen, welche diese Teilfrankaturen erlaubte.

Kurz nach Inkrafttreten des Postvertrages Preußen-Dänemark (1.2.1854) erschien im preußischen Postamtsblatt Nr. 27/1854 am 12. August 1854 die Verordnung No.120 (S. 299/300), die ein Teilfranco jeder Art bei unterfrankierten Briefen zwischen Dänemark neben Preußen auch Bayern und Österreich zuließ:

§ 120. Anwendung von Post-Freimarken bei Frankirung der Correspondenz aus Preußen, so wie aus Oesterreich und Bayern nach Dänemark et vice versa.

Mit der Dänischen Postverwaltung ist hinsichtlich der Behandlung solcher internationalen Correspondenz, bei welcher das tarifmäßige Franco durch die verwendeten Franco-Marken oder gestempelten Brief-Convèrts nicht vollständig gedeckt wird, die Verabredung getroffen worden, daß der fehlende Portobetrag nachtaxirt und vom Adressaten eingezogen werden soll. Dasselbe Verfahren soll bei der durch Preußen transitirenden Dänischen Correspondenz nach und aus Oesterreich und Bayern in Anwendung gebracht werden.

Die Post-Anstalten werden daher, unter Hinweisung auf die General-Verfügung vom 25. August 1852 (Post-Amtsblatt Nr. 44), die Anwendung von Postfreimarken und gestempelten Brief-Convèrts zur Frankirung von Briefpost-Sendungen nach dem Auslande betreffend, veranlaßt, die vorgedachte, mit Dänemark verabredete Bestimmung auf die Correspondenz aus Preußen, so wie aus Oesterreich und Bayern nach Dänemark et vice versa in Anwendung zu bringen.

Berlin, den 12. August 1854.



1861. Unterfrankierter Brief aus Spandau vom 26.7. mit Aufgabe bei der Bahnpost Berlin-Hamburg nach Wyck auf der Insel Föhr (Herzogtum Schleswig), mit Vermerk „reicht nicht“, Transit über das dänische OPA HAMBURG 27.7., Ankunft 27.7., anerkanntes Teilfranco von 1 Sgr., Tarif:

Anteil Preußen 3. Rayon:	3 Sgr. bzw. 13 R.B.S.,
Teilfranco Preußen:	1 Sgr. bzw. 4 R.B.S.,
Forderung Preußen:	2 Sgr. bzw. 9 R.B.S.,
Anteil Dänemark 2. Rayon:	9 R.B.S.,
gesamt:	18 R.B.S. noch vom Empfänger zu zahlen.

Die Erweiterung auf Bayern und Österreich deckt sich auch mit den abgebildeten unterfrankierten Belegen aus der Sammlung Dr. Camerer auf S.104 und 106 (Österreich 1854 und Bayern 1863 nicht beanstandet und Teilfranco anerkannt, Baden und Taxis 1856 nicht anerkannt).

Mecklenburg-Schwerin erlaubte die Anerkennung der unterfrankierten Briefe als Teilfranco im Verordnungsblatt der Post No. 17, Verfügung No. 56 vom 21.10.1863:

*N 56. Behandlung ungenügend baar frankirter Sendungen nach Dänemark.
(2578.)*

Nach einer mit der Königlich Dänischen Postverwaltung getroffenen Verabredung soll bei baar, aber ungenügend frankirten Sendungen der fehlende Betrag als Porto nachtaxirt und vom Adressaten eingezogen werden, wenn entweder der Bestimmungsort nicht correct genug angegeben worden, oder deutlich zu erschen ist, daß der volle Francobetrag am Absendungsorte nicht erhoben worden ist.

Verweigert der Adressat die Zahlung des betreffenden Betrages, so ist ihm die Sendung nur dann auszuliefern, wenn er den Absender namhaft macht und das Couvert oder den Begleitbrief zurückgibt, oder bei Nennung des Absenders eine Abschrift von der Adresse zu nehmen gestattet. Auf Grund des Couverts oder der Abschrift ist der fehlende Betrag der Aufgabe-Postanstalt anzurechnen.

Beim Artikel 24 des Dänischen Postvertrags ist auf diese Verordnung hinzuweisen.

Schwerin, den 21. October 1863.

Großherzoglich Mecklenburgische General-Post-Direction.
v. Priibner.

Möglicherweise haben auch die anderen Staaten später die preußische Verfahrensweise angenommen (siehe Brief nach Taxis 1862, S. 101/102).

Der Rundsendedienst

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

Informationen durch

Horst Warnecke

Goethestraße 16, 31008 Elze, Telefon 0 50 68 / 22 02



Internationale Vereinigung für klassische und moderne Postgeschichte im VPhA

Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.

DASV im Internet	www.dasv-postgeschichte.de
Präsident	Klaus Weis Bruchsaler Straße 10, 76356 Weingarten, Telefon 0 72 44 – 55 85 50 Mail: praesident@DASV-Postgeschichte.de
Vizepräsident	Uwe Decker Im Brühl 4, 72406 Bisingen, Telefon 0 74 76 – 91 42 83 Mail: vizepraesident@DASV-Postgeschichte.de
Sekretär	Dr. Heinrich Conzelmann Am Mühlpfäde 6 / 1, 74081 Heilbronn, Telefon 0 71 31 – 50 63 65 Mail: sekretaer@DASV-Postgeschichte.de
Schriftleiter Anzeigenakquisition	Heinrich Mimberg (AIJP) Rödelheimer Bahnweg 10, 60489 Frankfurt, Telefon 069 / 7 89 56 45 Mail: schriftleiter@DASV-Postgeschichte.de
Stellvertr. Schriftleiter	Rudolf Buschhaus Krefelder Str. 305, 47229 Duisburg, Telefon 0 20 65 / 25 35 62 Mail: stellvschriftleiter@DASV-Postgeschichte.de
Schatzmeister	Hans-Albert Bremer Wilhelmstraße 21, 31595 Steyerberg, Telefon 0 57 64 / 14 76 Mail: schatzmeister@DASV-Postgeschichte.de
Stellvertr. Schatzmeister	Dipl.-Ing. Michael Lenke Stüden 6, 29476 Gusborn (OT Quickborn) Telefon 0 58 65 / 98 01 15-0, Fax 0 68 65 / 98 01 15-1 Mail: stellvschatzmeister@DASV-Postgeschichte.de
Rundsendeleiter	Horst Warnecke Goethestraße 16, 31008 Elze, Telefon 0 50 68 / 22 02, Fax 0 50 68 / 93 16 13, Mail: rundsendeleiter@DASV-Postgeschichte.de
Bibliothekar	Friedrich Nölke Werner-von-Siemens-Straße 4, 30974 Wennigsen, Telefon 0 51 03 / 81 05 Mail: bibliothekar@DASV-Postgeschichte.de

Veröffentlicht unter ISSN 0723 – 4813 / Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe und Übersetzung.

Bankkonten: **Volksbank Hohenzollern**, Konto-Nr. 400 328 003 (BLZ 641 632 25)
IBAN: DE49 6416 3225 0400 3280 03 / BIC: GENODES1VHZ

Für Zahlungen aus der Schweiz! **Postbank Stuttgart**, Kto-Nr. 4778-709 (BLZ 600 100 70)
IBAN: DE29 6001 0070 0004 7787 09 / BIC: PBNKDEFF

DASV-Frühjahrstreffen 2014 in Hamburg

24. – 27. April 2014

Veranstaltungs-Hinweis:

Abend des DASV – 20. Auflage am 26. November 2013:

Eine Veranstaltung des Briefmarken-Clubs Hannover von 1886 e.V.

Frau Renate Springer (KÖLN) spricht über:

„Sachsen in Briefausschnitten aus dem 30jährigen Krieg“

Zwischen dem Briefmarken-Club Hannover von 1886 e.V. und dem Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V. (DASV) besteht seit dessen Gründung im Jahre 1947 eine besonders enge Beziehung. Diese Erscheinung drückt sich u.a. darin aus, dass etwa 90 Club-Mitglieder auch dem DASV angehören und dass beide Vereine im Bibliotheksbereich eng zusammenarbeiten. Der BCH ist als Verein ebenfalls Mitglied des DASV und wurde in Anerkennung seiner Leistungen im Jahre 2003 mit der DASV-Plakette ausgezeichnet. DASV-Hauptversammlungen fanden wiederholt in Hannover statt.

Um diese enge Verbindung zu unterstreichen, veranstaltet der BCH seit 1993 im Rahmen seines Vortragsprogramms mit großem Erfolg den so genannten „Abend des DASV“, um den niedersächsischen DASV-Mitgliedern Gelegenheit zu einem persönlichen Treffen zu geben.

Kernpunkt eines solchen Abends neben intensiven persönlichen Gesprächen ist immer ein besonderes postgeschichtliches Thema. Als Vortragende konnten hervorragende Postgeschichtler gewonnen werden, z.B. Prof. Wigand Bruns, Rolf Rohlf, Dr. Heinz Jaeger, Rolf-Dieter Jaretsky, Ulrich Brunnert, Dietrich Bolte, Karlfried Krauss, Heinz Ohler, Michael Amplatz, Georg Mehrrens oder Wolf-Eberhard Dörschner.

In diesem Jahr kann mit der 20. Auflage ein kleines Jubiläum begangen werden. Als Vortragende konnte Frau Renate Springer aus Köln, Mitglied beider Vereine, gewonnen werden, die als erste Deutsche Philatelistin vom „Philatelic Congress of Great Britain“ eingeladen wurde, die „Roll of Distinguished Philatelists“ zu unterzeichnen.

Frau Springer zur Seite stehen wird Rolf-Dieter Jaretsky, der anlässlich der Unterzeichnung der „Roll“ als ihr Laudator fungierte. Die in Gloucester in Großbritannien in englischer Sprache vorgetragene Laudatio wird R.-D. Jaretsky in deutscher Sprache wiederholen. An diesem Abend wird die Unterzeichnung der „Roll“ durch Frau Springer auch das zweite Hauptthema des Abends sein.

Für die niedersächsischen Mitglieder des DASV besteht an diesem Abend Präsenzpflcht, insbesondere für die Doppelmitglieder. Der Vorstand des BCH lädt sehr herzlich zu diesem Abend ein, um die ausgeprägte Verbindung zum DASV zu unterstreichen. (fnö)