



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 160 - September 2005

herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Friedrich Meyer

Bremen Mail - der erste transatlantische Post- vertrag 1847 - 1867

AMERICA ÜBER BREMEN

Die Firma

Dieter Brocks

Assekuranz-Makler oHG

versichert weiterhin

Ihre Sammlungen auf Ausstellungen und in Ihrem Heim

Fordern Sie Anträge mit Erläuterungen an

Otto-Ernst-Straße 55 22605 Hamburg Telefon 040 / 82 62 69 Telefax 040 / 82 32 12
eMail: info@dieter-brocks.de

Friedrich Meyer

Bremen Mail -

Der erste transatlantische Postvertrag 1847 - 1867

Herausgegeben mit finanzieller Unterstützung durch die Stiftung zur Förderung der Philatelie und Postgeschichte, Bonn - herzlichen Dank !

Nachdruck und fotomechanische Vervielfältigung nur mit vorheriger Genehmigung der DASV-Schriftleitung und des Verfassers

Schriftleitung des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V.:
Friedrich Nölke, Werner-von-Siemens-Straße 4, 30974 Wennigsen

2005

Bremen Mail -

Der erste transatlantische Postvertrag 1847 - 1867

AMERICA ÜBER BREMEN

Mit der Ankunft des amerikanischen Dampfers "Washington" am 19. Juni 1847 in Bremerhaven begann die außergewöhnliche Entwicklung einer deutsch - amerikanischen, transatlantischen Postverbindung nach Nordamerika. Es war die Geburtsstunde der Bremen Mail - der direkte Austausch von Post zwischen der Hansestadt Bremen und New York.

An dem Wege zu diesem ersten amerikanischen Postabkommen nach Übersee hatte Bremen schon 20 Jahre gearbeitet - genauso lange, wie die Laufzeit des gesamten Vertrages dann war.

Vorgeschichte

Es begann mit dem Kauf von Land an der Wesermündung bei Geestendorf durch Bremen vom königreich Hannover im Jahre 1827. Hannover hatte keinen brauchbaren eigenen Nordseehafen und Bremen versprach den Bau eines solchen, der dann auch tatsächlich 1830 fertig gestellt wurde und auch für Hannover großen Nutzen versprach.

Es passierte nicht viel, bis Anfang der 40-iger Jahre die amerikanische Post-administration nach einem europäischen Hafen für eine eigene Paket-Dampfer-Linie suchte, um unabhängig von fremden Mächten zu sein, vor allem von England. Bremen erkannte seine Chance und konnte die USA tatsächlich von den Vorteilen einer Zusammenarbeit mit der Hansestadt überzeugen. Das Ziel der amerikanischen Postverwaltung war, die Bindungen der vielen deutschen Auswanderer an ihr Heimatland zu sichern und den Postverkehr möglichst preisgünstig in eigener Regie zu gestalten.

Die inneren Voraussetzungen für einen erfolgreichen Vertragsabschluß mit den USA waren aber für den Bremer Senat vielleicht noch schwieriger; denn in Bremen gab es fremde Postanstalten mit alten Rechten, welche die lukrative, eingehende Überseepost nie freiwillig abgeben würden - wie es aber Voraussetzung für ein Abkommen mit den USA war. Außerdem lag Bremen mit Hannover im Dauerstreit, denn die Hansestadt war ja fast vollständig von hannoverschen Landen umgeben. England hatte wohl schon vorsorglich 1845 mit dem Königreich Hannover einen Postvertrag abgeschlossen, der auch die Möglichkeit enthielt, die aus USA kommenden, für Deutschland bestimmten Briefe, über England und Hannover zu leiten. Der Postaustausch dafür wurde zwischen dem hannoverschen Postamt in Bremen und London vereinbart und lief mit britischen Paket-Booten über Cuxhaven - ebenso wie die UK-Post des Stadt-Postamtes. Zu diesem Postvertrag gehört der im Dez. 1846 eingeführte hannoversche Leitweg-Stempel

ENGLAND ÜBER BREMEN

der zur Unterscheidung der über Preußen eingehenden englischen Post im Königreich Hannover notwendig geworden war (dazu DASV-Rdbf 452 und Rdbf. 53 der ARGE HANNOVER). 1845 wurde auch ein Vertrag über den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Bremen und Hannover abgeschlossen, der u. a. die Errichtung eines Bahnhofes in Bremen zu hannoverschen Lasten vorsah. Und endlich gelang es auch, eine Einigung über alle offenen postalischen Probleme zwischen Hannover und Bremen zu erzielen. Dies führte zu der Konvention

zwischen dem Senat der Hansestadt und dem Königreich vom Februar 1846 in der folgende Punkte enthalten sind:

- die Einrichtung von Stadtpostämtern in Bremerhaven und Vegesack
- das PA in Bremerhaven ist ein gemeinschaftliches mit zwei Eingängen und zwei Hoheitszeichen, jedoch einem Arbeitsraum im Innern
- das StPA kann seine Post ungehindert gegen eine Pauschalgebühr über hannoversches Territorium führen
- alle eingehende Seepost an der Unterweser wird dem bremischen StPA zugeleitet (Verstaatlichung und Seebrief-Verordnung - "Seebrief" Stempel)
- das StPA bedient "seine" Kurse - Oldenburg, Holland, Hamburg u. die dahinter liegenden Länder - alle andere Korrespondenz wird Hannover übergeben, das es gegen eine Transitgebühr an TuT oder Preußen weiterleitet
- der Bremer Senat bezieht gegenüber TuT und Preußen die Position, daß in Bremerhaven eingehende Seepost nicht den historischen Rechten der fremden Postanstalten in Bremen unterliegt

Dieser Vertrag wurde nur in einzelnen Teilen veröffentlicht und deshalb dauerte es einige Zeit, bis der Streit mit Thurn und Taxis ausbrach. Mit Preußen wurde eine vertrauliche, separate Abmachung getroffen (es bestand bereits eine Personalunion der Postanstalten seit 1824) und so setzte sich Bremen am Ende durch, vor allem, weil inzwischen in USA die amerikanische Ocean Steam Navigation Company (OSNC) gegründet worden war und der erste Dampfer - die "Washington" - tatsächlich am 19. Juni 1847 in Bremerhaven mit amerikanischen Briefen für ganz Deutschland festmachte.

Das Abkommen von 1847

Das Ziel der amerikanischen Postverwaltung unter Postmaster Johnson war erreicht - eine amerikanische Paket-Dampfer-Linie - die OSNC - war gegründet, und hatte ihren Betrieb mit der Jungferreise der "Washington" aufgenommen. An Bord der "Washington" befand sich Major Hobbie, der First Assistant Postmaster General der amerikanischen Postadministration, der ein vom PMG unterzeichnetes und vom US-Senat gebilligtes Abkommen - ein Agreement - in der Tasche hatte, das der bremische Konsul in Washington nach den Weisungen von Senator Duckwitz ausgehandelt hatte. Der Bremer Senat konnte diesen fertigen Vertrag nur noch akzeptieren und hat seine Wünsche dann in die noch festzulegenden Ausführungsbestimmungen - die Regulations - eingebaut. Bremen wurde damit Agentur der amerikanischen Postverwaltung, in der Englisch Amtssprache war. Die Abrechnungen erfolgten in amerikanischer Währung mit dem New Yorker Austauschpostamt, wobei ein bremischer Grote einem US-Cent entsprach.

Partner der USA war ausschließlich der Senat der Freien Hansestadt Bremen, der seinerseits nun alle weiteren Fragen und Probleme mit den Postverwaltungen der anderen deutschen Staaten zu klären hatte.

Der Bremer Postmeister nahm nun die ersten mit der "Washington" beförderten Briefe in Empfang, sortierte seine eigenen Kurse aus - das heißt Post nach Bremen, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg, Skandinavien, Holland und Oldenburg (Abb. 1) und übergab alle anderen Briefe dem hann. Postamt - so wie in der Konvention von 1846 mit Hannover vereinbart. Abb. 1 zeigt einen mit 29c in Baltimore voll bezahlten Brief nach Bremen ohne hann. Leitweg-Stempel. Die Post für Hamburg und die dahinter liegenden Länder ging in einem gesonderten Postsack direkt nach Hamburg - eine Regelung zu Gunsten der Hamburger Kaufleute. Auf diese Weise war sicher gestellt, daß die aus Amerika ein-gehenden Handelskorrespondenzen - Circulars mit Preisinformationen -, die bremische und hamburgische Kaufmannschaft gleichzeitig

erreichten. Sie machten damit diesen Postweg auch für das sonst nur mit Bremen konkurrierende Hamburg attraktiv.

Die Hannover übergebenen Briefe wurden nun beim Königlich-Hannoverschen-Postamt in Bremerhaven bzw. Bremen bearbeitet und mit einem Leitwegstempel

AMERIKA ÜBER BREMEN

versehen. Eine solche Kennzeichnung war in dem hannoverschen Circular 162 vom 12. Juni 1847 allen hann. Postämtern mitgeteilt worden. Der Bremer Senat hatte diese Behandlung bereits durch einen Brief von Rudloff an den Senator Duckwitz vom 18. Mai 1847 zur Kenntnis genommen.

Das Seeporto in dieser 1. Tarifperiode, die bis Juni 1851 galt, betrug 24c und generierte verschiedene Leitweg- und Tax-Transitstempel auf der Seite Hannovers. Das Königreich kündigte mit dem Circ. 164 vom 10. Okt. 1847 Tax-Leitweg-Kombinations-Stempel an, der bei unbezahlten Briefen die unterschiedlichen amerikanischen Inlandsporti berücksichtigte. Eingehende, transitierende Post wurde mit einer Transit-Taxe von 1 1/3 ggr belegt und an die Austauschpostämter für die fremden deutschen Postanstalten an den Grenzen des Königreiches weitergeleitet. Abb. 2 ist eine Zusammenfassung der hann. Stempel dieser Tarifperiode. Abb. 3 zeigt einen Beleg der frühen Zeit, allein mit dem schwarzen Leitwegstempel und Abb. 4 bis 6 sind Beispiele verschiedener Stempelkombinationen. Das Transitporto nach Sachsen und Österreich betrug 2 ggr, denn darin enthalten war eine preußische Durchgangsgebühr, die Hannover entrichtete. Die Höhe dieses Transitportos war schon im Postvertrag mit England von 1845 definiert worden, der ja bereits einen Postaustausch zwischen USA und den deutschen Ländern über England ermöglicht hatte.

Das Abkommen zwischen Bremen und Washington war für die damalige Zeit sehr fortschrittlich und gestattete erstmalig den direkten Austausch von vollbezahlten und unbezahlten Briefen zwischen allen deutschen Staaten und USA zu deutlich reduzierten Tarifen. Das amerikanische Seeporto von 24c (9 ggr - 11 sgr - 39/40 x) für die Strecke New York - Bremen war niedriger als das engl. Porto von 1sh 6p (entsp. 12 ggr oder 36 gro) für die gleiche Strecke im Transit über Liverpool/Cuxhaven. Das sehr unterschiedliche innerdeutsche Porto, daß ja für eine amerikanische Postverwaltung kaum zu übersehen war, wurde auf US-Seite auf max. 12 c (entsp. 5 sgr - 4 ggr - 18 x) begrenzt - dazu Abb. 7 - und Bremen hatte dieses Porto weitestgehend akzeptiert ohne es mit allen deutschen Postverwaltungen abgestimmt zu haben. Die Umsetzung dieser Regelung auf deutscher Seite erfolgte jedoch erst im April 1848 - nachdem auch für Hannover endgültig gesichert war, dass dieser Vertrag auch wirksam wurde. Part Payment - also Teilfrankierungen - bis zu den jeweiligen Hafenplätzen Bremen und New York waren demzufolge notwendig und vertraglich auch vorgesehen.

Im März 1848 wurde in Washington der Vertrag mit Bremen veröffentlicht und alle amerikanischen Postämter auf diese Postroute hingewiesen - gleichzeitig mit der Jungfernfahrt der "Hermann", dem zweiten Schiff der OSNC, die von der amerik. Regierung mit einem subventionierten Postvertrag ausgestattet worden war. Das Postaufkommen auf amerikanischer Seite stieg schnell, während es in den einzelnen deutschen Staaten lange Zeit brauchte, bis das Publikum auf diese neue, preisgünstige Postroute aufmerksam wurde.

Die Engländer, die bis dahin den Postverkehr auf dem Nordatlantik beherrscht hatten, erkannten die amerikanische "packet-line" nicht an und belasteten die in UK angelandeten Briefe der OSNC, bei denen das Seeporto bereits bezahlt war, nochmals mit dem britischen Seeporto von 1sh (entsp. 24 gro oder US-cent). Dieses Verhalten der Engländer führte dann zu dem

sogenannten "Postkrieg" mit den USA und die "Retaliatory Period" endete erst im Dezember 1848 mit einem Nachgeben der Engländer und einem ersten Postvertrag zwischen diesen beiden Staaten.

Die ursprünglich vorgesehenen monatlichen Reisen der beiden OSNC - Dampfer ließen sich kaum einhalten. Es gab immer neue Schwierigkeiten - vor allem technischer Art - und so mußte in den Jahren 1849 bis 1852 immer wieder Post an andere Schifffahrtslinien zur Beförderung nach Bremen übergeben werden - es entstand aus Not und zu Lasten der OSNC die "Bremen Closed Mail", deren Briefe oft nur schwer zu identifizieren sind.

Inzwischen war der Deutsch-Österreichische-Postverein gegründet worden, dem Hannover zum 1. Juni 1851 beitrug. Mit den einheitlichen Postvereinstarifen entfielen auch die bisherigen komplizierten, innerdeutschen Transitgebühren, was zu einer weiteren von USA ständig angestrebten Portoermäßigung führte. Die USA ihrerseits ermäßigten zum 1. Juli 1851 deshalb ihre Tarife auf ein einheitliches Franco von 20 c - entsprechend 7 1/2 ggr - 9 1/2 sgr - 33 x - als kombiniertes Porto für das amerikanische Inland und die Seebeförderung. Zum 1. Juli 1852 gab es auf deutscher Seite eine Umrechnungskorrektur, die zu einer Reduzierung der Tarife bei unbezahlten Briefen aus USA um 1/2 sgr, 1/4 ggr oder 1x führten. Wieder entstand eine Vielzahl neuer hann. Stempel. Diese 2. Periode, deren Tarife vom Juli 1851 bis Aug. 1853 galten - ist in Abb. 8 zusammengefasst und dargestellt in den Beispielen der Abb. 9 bis 11. Die Postvereinsgebühr von 1 - 2 - 3 sgr je nach Entfernungzone, beanspruchte das jeweilige Grenzeingangspostamt. Das war das StadtPA für die bremischen Kurse und das hann. Postamt in Bremen für hannoversche Kurse, eine ungewöhnliche, ja einmalige Situation. Ein Teilfranco konnte es in dieser 2. Tarifperiode naturgemäß nur noch bis Bremen geben - dazu Abb. 12 und 13 als seltene Teilfrankaturen. Für unbezahlte Briefe aus deutschen Ländern, taxierte Bremen für die endgültige Verrechnung in New York vor - dazu Abb. 14.

Der Erfolg blieb nicht aus und das Postaufkommen zwischen New York und Bremen und umgekehrt stieg erfolgreich weiter. Aber Preußen nutzte die Stunde, organisierte die "Prussian Closed Mail" über England und garantierte regelmäßige, wöchentliche Fahrten in die USA - eine Antwort auf die vielen Schwierigkeiten der OSNC und die damit verbundenen langen Laufzeiten. Der preußische Tarif war mit 30 US-c nur etwas höher als der der Bremen-Mail mit seinem 25c - bzw. 27c - Franco (Abb. 12 u. 13) und im August 1852 startete die PCM über Aachen, Belgien und Großbritannien ihren Betrieb nach New York.

Der Postvertrag von 1853

Mit dem Inkrafttreten der Prussian Closed Mail entstand eine ganz neue Situation für die Bremen Mail - Preußen schaltete sich in den Wettbewerb um die lukrative, nordatlantische Postroute ein. Die Reaktion der USA, die ja federführend in diesem Vertrag waren, führte zu einer umfassenden, völlig neuen Vereinbarung mit Bremen - einer Konvention zwischen unabhängigen Staaten (Bremen Treaty oder Convention), die dann im August 1853 in Kraft trat.

Dieser Vertrag enthielt eine ganz neue Tarifstruktur, welche die veränderten innerdeutschen Postvereins-Verhältnisse berücksichtigte und reduzierte das Franco auf bis zu 50 % der PCM-Porti. Das kombinierte US-Inlands- und Seepporto wurde jetzt zu 15c festgesetzt und dazu kamen auf deutscher Seite 7c (3 sgr) Inlandsporto für den Postvereinsbereich. Es gab aber gleichzeitig ein Zusatzabkommen über ein Seepporto von nur 10c für diejenigen deutschen Staaten, die bereit waren, ihr Inlandsporto auf 2 sgr (5c) abzusenken. Bis auf Württemberg, Baden und Thurn und Taxis ratifizierten alle deutschen Staaten dieses Zusatzabkommen und waren bereit, das reduzierte Porto anzuwenden.

Das Stadtpostamt Bremen nahm - wie bisher - eine Vortaxierung aller ausgehenden Briefe vor und verwendete dazu neue Taxstempel in rot für bezahlte und in schwarz für unbezahlte Briefe. Diese markanten Stadtpost-Stempel der 3. Tarifperiode sind in Abb.15 zusammengefaßt, und der Vollständigkeit halber gleichzeitig mit den im Stadtpostamt verwendeten Stempeln der früheren Tarifperioden.

Das New Yorker Austauschpostamt - der Partner des Bremer Stadtpostamtes - kennzeichnete ab diesen Zeitpunkt alle eingehende und ausgehende Post ebenfalls mit neuen Taxstempeln in schwarz und rot, je nachdem ob es Porto- oder Franco-Briefe waren. Gleichzeitig war zu berücksichtigen, ob es sich um eine amerikanische oder deutsche Postdampfer-Linie handelte, denn inzwischen war auf deutscher Seite eine erste Paket-Dampfer-Linie - die W. A. Fritze u. Company - gegründet worden und hatte ihren Dienst im Juli 1853 mit der Jungfernfahrt der "Germania" aufgenommen (Abb. 12). Eine beispielhafte Stempeldarstellung der amerikanischen Seite ist in Abb.16 zusammengefaßt. Um die in diesen Stempeln enthaltenen roten Gutschrifts- oder schwarzen Forderungsbeträge zu verstehen, ist die Kenntnis der Zusammensetzung der Seeportobeträge unerlässlich. Es galten für

- einen 22c- Brief: 7c deut. PV-Porto plus 15 c Seeporto zu 5 c / 3 c amerikanisches Inland
9 c / 11 c für die Packet-Line
1 c / 1 c für das StPA Bremen
- einen 15c- Brief: 5c deut. PV-Porto plus 10 c Seeporto zu 5 c / 3 c amerikanisches Inland
4 c / 6 c für die Packet-Line
1 c / 1 c für das StPA Bremen

Die Senkung des amerik. Inlandsporto von 5c auf 3c Mitte 1858 hatte keinen Einfluß auf das Gesamtporto und kam deshalb ausschließlich den Reedereien zugute. Bemerkenswert ist weiterhin, daß diese Regelung nur für Post über Bremen galt - für Hamburg und die HAPAG kam die Reduzierung des amerikanischen Inlandsportos erst viel später zur Anwendung.

Beispiele der bremischen Vortaxierungen sind die Abb. 17 - 18 - 19 - 20, die sich weitgehend selber erklären.

Für das hannoversche Grenzeingangspostamt in Bremen wurden nun wiederum neue Tax-Leitweg-Stempel notwendig, um diesen veränderten Tarifstrukturen gerecht zu werden. Diese neue hannoversche Stempelgruppe ist in Abb. 21 zusammengestellt und umfaßt den Verwendungszeitraum vom August 1853 bis Anfang des Jahres 1859. Die Abb. 22 und 23 zeigen je einen bez. und unbez. Brief und die dazugehörigen amerikanischen Abrechnungen mit ihren roten Gutschriften und schwarzen Forderungen. Abb. 24 ist eine amerikanische 22c - Vollfrankatur mit der seltenen 19c Gutschrift (7c+11c+1c) für die deutsche Seite.

Ein mit 10c vollfrankierter Brief nach Bremen - ein Sondertarif - ohne den hann. Leitwegstempel, der lediglich den New Yorker - Verrechnungstempel mit einer 7c Gutschrift (6c plus 1c) für Bremen zeigt, ist in Abb. 25 dargestellt.

Obwohl es wieder getrennte Porti für das amerikanische Inland und den Seeweg gab, war ein "part payment" bis New York nicht mehr zulässig, wohl aber ein Teilfranco bis Bremen. "Paid to Bremen" gab es einerseits, wenn nur das deutsche Inlandsporto bezahlt wurde (Abb. 25) und andererseits, wenn Briefe aus USA unzureichend frankiert waren wie in Abb. 27. Dies kam jetzt auch deshalb häufiger vor, weil die Gewichtsprogression inzwischen genauer abgerechnet wurde und in USA die halbe Unze zu 14,2 g und auf deutscher Seite das Loth zu 16 g für den einfachen Brief galten. Der jeweilige bremische oder hannoversche Stempel "Paid to Bremen" kam demzufolge auf Korrespondenzen in beiden Richtungen zur Verwendung.

In dieser Tarifperiode tauchten auf deutscher Seite vollbezahlte Teilfrankaturen auf (Abb.20) und in den großen PV-Ländern wurde nach und nach Vollfrankierung (Abb. 19) vorgeschrieben. Sondertarife für Bremen (10c / 10 gro - Abb. 25) und für Oldenburg (13c / 5 1/2 sgr - Abb. 26) wurden vereinbart und ab 1855 gab es "Registered-Letters" - Recommandirte Briefe, für die es in USA bei Verlust aber keine Entschädigung gab, weshalb solche Briefe auch entsprechend selten sind. Abb. 28 zeigt einen solchen mit 43 österr. Kreuzern vollbezahlten Einschreibbrief.

Große Bedeutung bekam der 1856 von H.H. Meyer gegründete Norddeutsche Lloyd für Bremen, der die amerikanischen Postverträge zu großen Teilen übernahm, nachdem der Pionier, die OSNC, Anfang 1857 seinen Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen einstellen mußte.

Im Oktober 1858 organisierte Hannover seine Post neu und stellte die Währung von Gutegroschen auf Groschen zu 10 Pfennig um. Es war eine Folge der Revision des Postvereinsvertrages, die Auswirkungen auf die Postverwaltungen aller deutschen Staaten hatte. Es wurde eine Reihe neuer Stempel auf der hannoverschen Seite der Bremen Mail eingeführt und die Stempelfarbe für Porto-Briefe auf blau umgestellt. Diese neuen Stempelgruppen sind in der Abb. 29 erfasst und stellen gewissermaßen die 4. Tarifperiode dar, weil gleichzeitig die letzten PV-Länder Württemberg, Baden und Thurn und Taxis dem Zusatz-Abkommen für das ermäßigte Porto beitraten. Es gab ab dem 3. Quartal des Jahres 1859 neben den Sondertarifen nur noch ein einheitliches Postvereinsporto von 2 sgr und ein einziges Seepporto von 10c oder 4 1/2 sgr bzw. 16x. Die Abb. 30 zeigt einen frühen Abschlag dieses neuen hann. Tax-Leitweg-Kreisstempel-Types, der bis 1863 eingesetzt wurde. In diesem Jahre tauchten dann auf den hannoverschen Kursen große Kork-Tax-Stempel in Kombination mit dem alten Leitwegstempel auf (Abb. 31 und 32).

Etwa ab 1864 gab es zur Arbeitserleichterung für die große Zahl der einfachen, voll-bezahlten Briefe keine New Yorker Eingangs- und Verrechnungs-Stempel mehr. Auf unbezahlten Briefen waren inzwischen "depreciated notes" - Markierungen zur Umrechnung von der Gold - Währung in Papier-Dollar notwendig geworden - eine Folge der Inflation, die durch den amerikanischen Bürgerkrieg ausgelöst wurde, dazu Abb. 18.

Nach der Übernahme des Königreiches Hannover durch Preußen im Jahre 1866 - in Bremen schon am 23. Juli und in Bremerhafen zum 1. Oktober - änderte sich an der Abwicklung der Bremen Mail nichts. Das Ende dieses ungewöhnlich erfolgreichen Postvertrages kam mit der Gründung des Norddeutschen Postvereins zum 1. Januar 1868, in den ein großer Teil der alt-deutschen Staaten unter Führung Preußens integriert wurden. Der direkte Postverkehr zwischen Bremen und New York blieb jedoch erhalten, ebenso wie die alte preußische Route über Belgien und England. Die neuen Verträge mit den USA unterschieden jedoch zwischen der "direct mail" über Bremen/Hamburg und der "transit mail" über England, wobei der direkte Weg bis zum UPU-Vertrag 1875 - also weit in das Deutsche Reich hinein - einen Tarifvorteil bot.

Abschließend ist zu erwähnen, daß es sich bei dieser kurzen Beschreibung der Bremen Mail um eine Zusammenfassung handelt, die bei weitem nicht vollständig sein kann und den heutigen Kenntnisstand zu diesem Thema nur andeutet. Aber es gibt auch noch viel ungeklärtes und es kommen deshalb auch laufend neue Informationen hinzu - ebenso, wie bisher nicht bekannte Stempel auftauchen - insgesamt ein Feld, auf dem es noch viel zu entdecken gibt.

Literatur: - Piefke, Geschichte der Bremischen Landespost
Hubbard/Winter, North Atlantic Mail Sailings
Hargest, History of Letter Post Communication between US and Europe
Arnold Duckwitz, Denkwürdigkeiten



Abb. 1 Ein mit 29c (5c US-Inland u. 24c Seeporto) vollbezahlter Brief vom Sept. 1848 aus Baltimore nach Bremen - ohne hannoverschen Leitweg-Stempel - NewYork kennzeichnete (unnötigerweise) noch PAID PART (bezahlt bis Bremen) und da kein innerdeutsches Porto anfiel, war der Brief voll bezahlt.

Abb. 2: Die hannoverschen Stempel der 1. Tarifperiode

Juni 1847 - Juni 1851

Seetarif 24 c
US-Inland bis 300 m 5 c
über 300 m 10 c

Leitwegstempel alle in ggr Tax-Transitstp.

AMERICA
ÜBER BREMEN

1 $\frac{1}{3}$

AMERICA
ÜBER BREMEN

deutsche Inlandstarife bis zur
Gründung des PV sehr unter-
schiedlich

9 AMERICA
ÜBER BREMEN
10 $\frac{11}{12}$ AMERICA
ÜBER BREMEN
12 $\frac{3}{4}$ AMERICA
ÜBER BREMEN

10 $\frac{1}{3}$

12 $\frac{1}{4}$

14 $\frac{1}{12}$

Währungsrelation zur Verrechnung:

24 c = 24 gro = 9 ggr = 11 sgr = 39/40 x

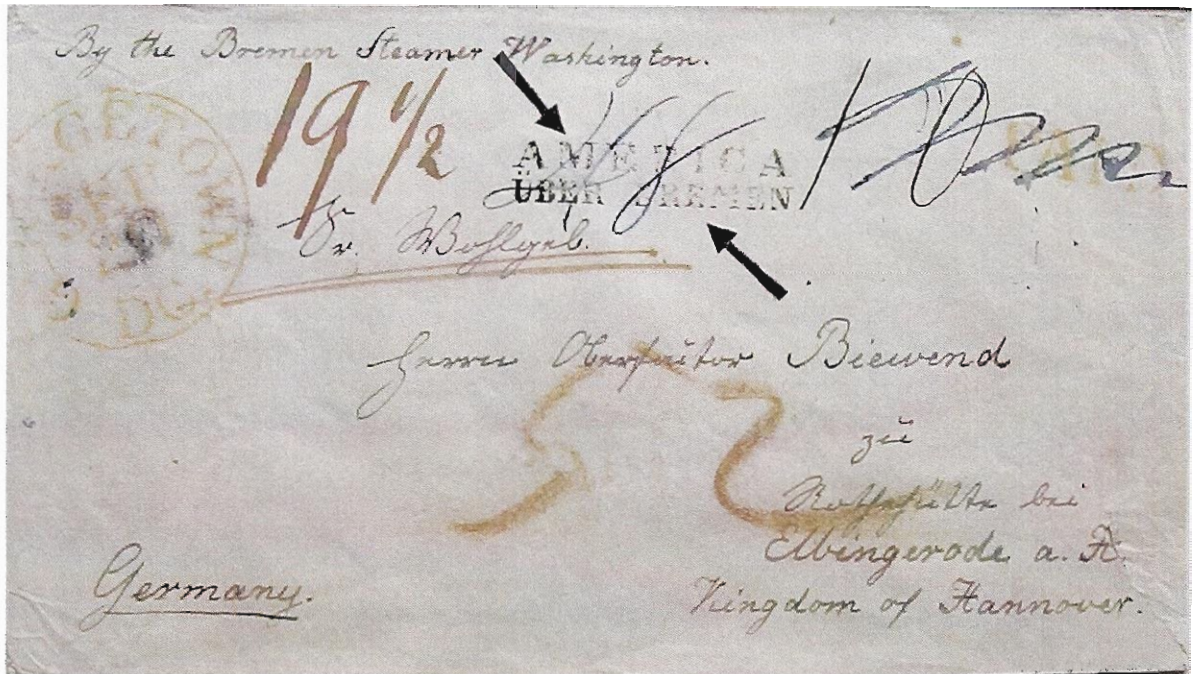


Abb. 3 Doppelbrief. aus Georgetown, DC, befördert im Sept. 1847 mit der 2. Reise der "Washington" und bis NewYork bezahlt mit 2x 5c - unbezahlt war das Seeporto von 2x 24c plus 2x 2 gro bremisches Transit, das nur bis März 1848 galt - Vorporto für Hannover 52 gro entspr. 191/2 ggr plus hann. Inlandsporto

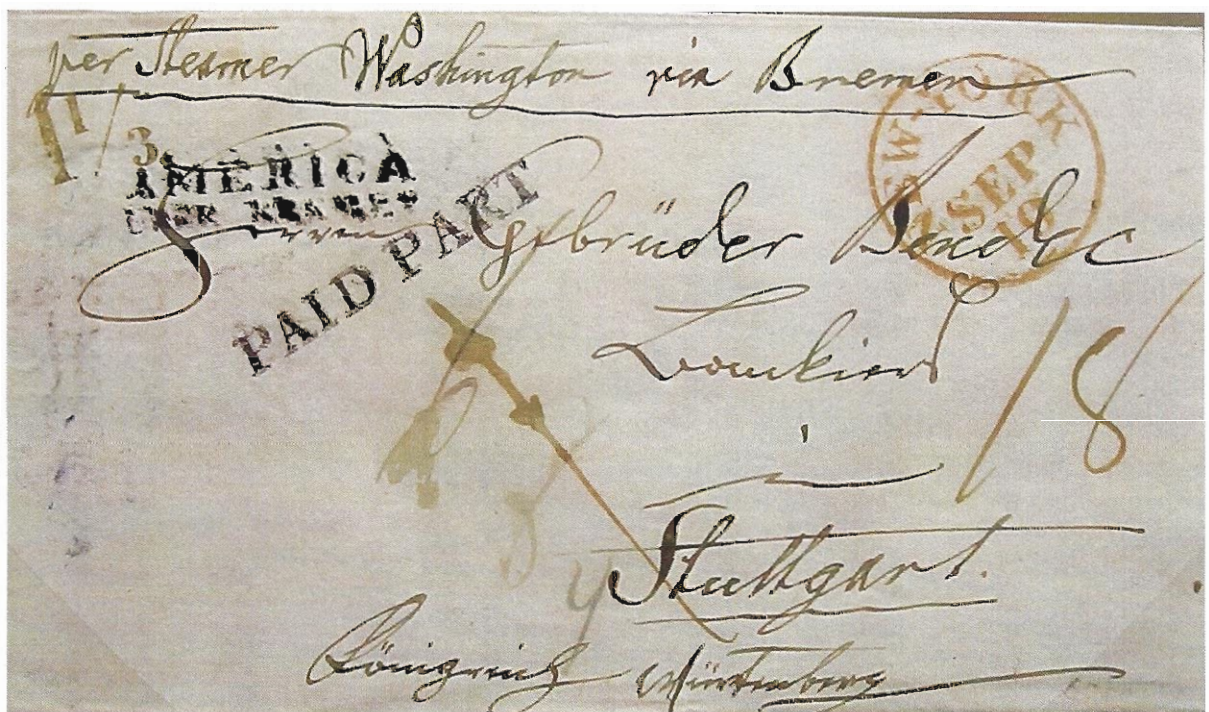


Abb. 4 Ein Brief vom 19. Dez. 1848 aus New York nach Württemberg - 24c Seeporto bis Bremen bezahlt und deshalb PAID PART gestempelt - Hannover kennzeichnet noch mit schwarzem Leitweg- und rotem Tax-Stp. 1 1/3 (ggr) für den Transit durch Hannover - der Empfänger zahlte 18x (6x Hann. + 8x TuT + 4x Württ.)



Abb. 5 Unbezahlter Brief vom 20. Nov. 1850 aus New York nach Bayern - Tax-Leitweg- (9 ggr) und Tax-Transit-Stempel 101/3 (ggr) jetzt in rot - Empfängerporto 54x - 39x See- + 6x Hann.- + 9x Postvereinsporto, da Bayern schon Mitglied war



Abb. 6 Unbezahlter 34c - Brief mit 10c US-Inlandsportobelastung vom August 1850 nach Pommern - Hannover wird mit $12\frac{1}{4}$ ggr belastet und gibt für $14\frac{1}{2}$ ggr (oder 18 sgr) an Preußen weiter - das Empfängerporto beträgt $21\frac{1}{4}$ sgr -

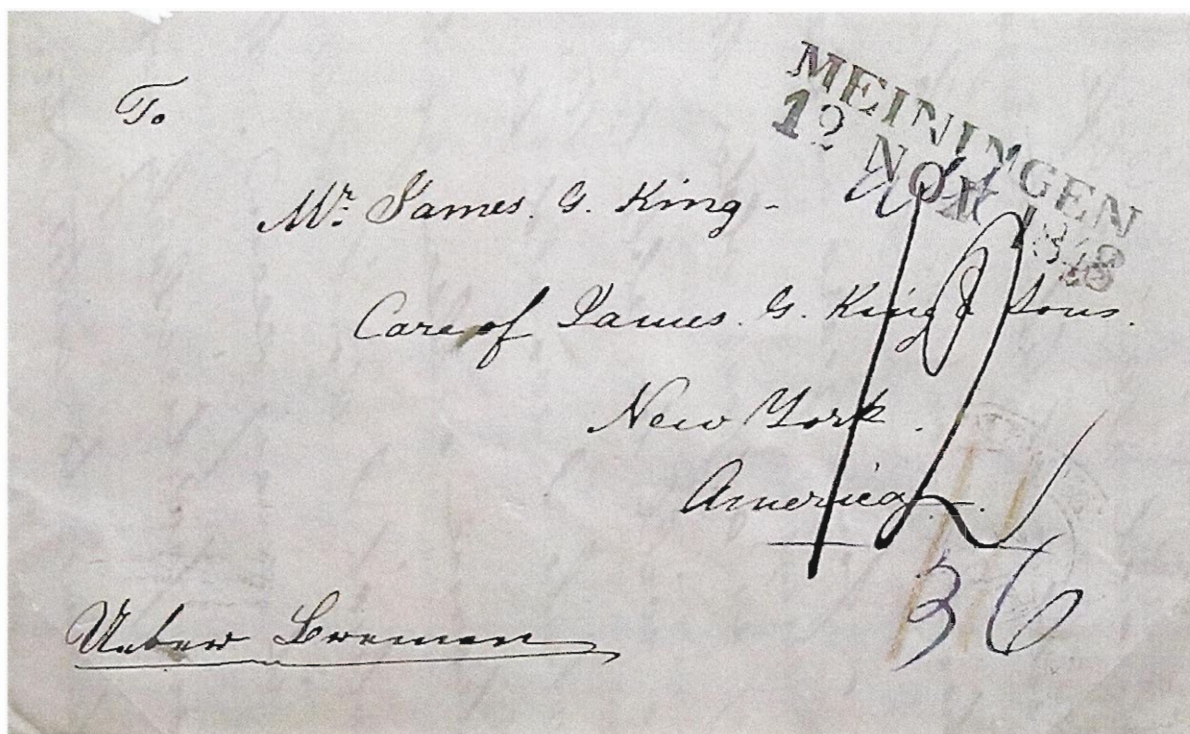


Abb. 7 Ein unbezahlter Brief vom November 1848 aus Meiningen (TuT) nach New York - TuT bekam 11 gro und das StPA belastete NY mit 12c - der Empfänger hatte 36c zu zahlen

Abb. 8: Die hannoverschen Stempel der 2. Tarifperiode

Seetarif einschl. US-Inland 20c
Deutsche Inlandstarife weitgehend
nach dem PV

AMERICA
ÜBER BREMEN

AMERICA
ÜBER BREMEN

AMERICA
ÜBER BREMEN

AMERICA $9\frac{1}{2}$
ÜBER BREMEN 3

$\frac{9}{3}$ AMERICA
ÜBER BREMEN

AMERICA $18\frac{1}{2}$
ÜBER BREMEN 6

$\frac{18}{6}$ AMERICA
ÜBER BREMEN

in Silbergroschen

Währungsrelationen zur Verrechnung

20c = 20 gro = $7\frac{1}{2}$ ggr
= $9\frac{1}{2}$ sgr
= 33x

in rhein. Kreuzern

AMERICA 33
ÜBER BREMEN 9

$\frac{32}{9}$ R AMERICA
ÜBER BREMEN

AMERICA 66
ÜBER BREMEN 18

$\frac{63}{18}$ R AMERICA
ÜBER BREMEN

in Kreuzern Courant

AMERICA $\frac{27}{9}$ c.m.
ÜBER BREMEN

Zum 1. Juli 1852 erfolgte eine
Korrektur der Umrechnung der in Gutegroschen
deutschen Währungen:

20c = 20 gro = $7\frac{1}{4}$ ggr
= 9 sgr
= 32x

$7\frac{1}{4}$ AMERICA
ÜBER BREMEN

$7\frac{1}{4}$ AMERICA
ÜBER BREMEN

15 AMERICA
ÜBER BREMEN

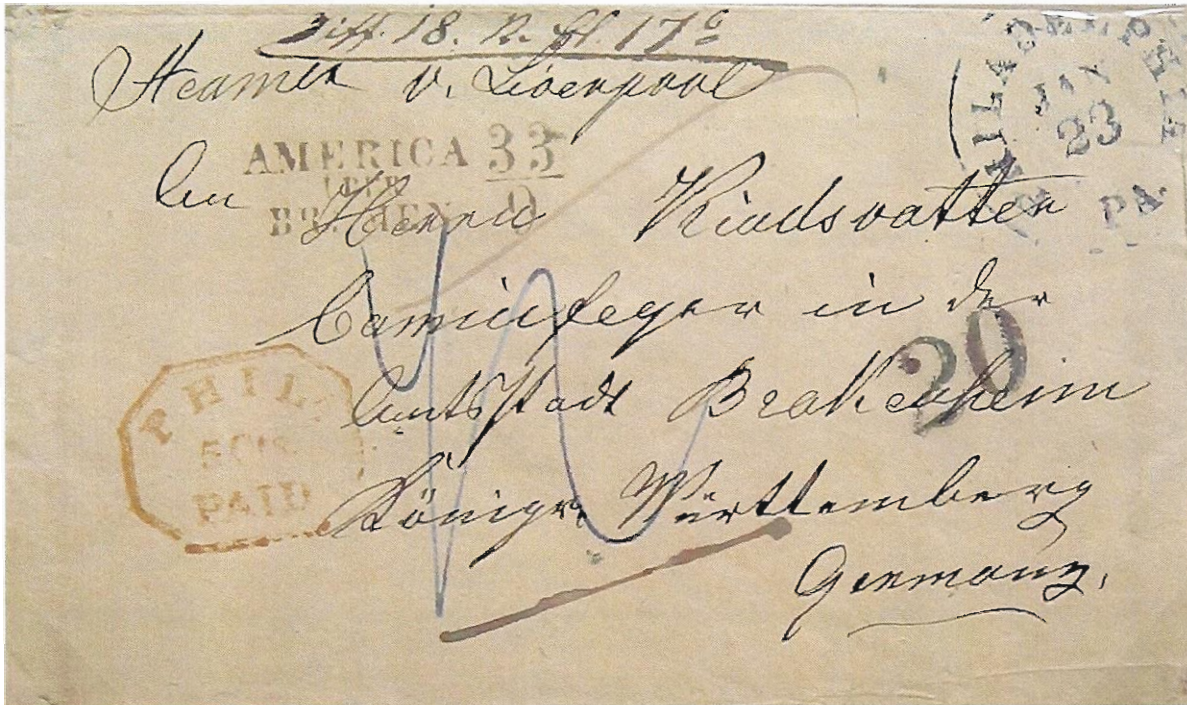


Abb. 9 Für Abrechnungen in den Kreuzer - Bereich betrug das Vorporto im Januar 1852 33x und nach Württemberg kam der PV-Tarif von 9x hinzu - das bar bezahlte amerikanische Inlandsfranco von 5c wurde nicht anerkannt

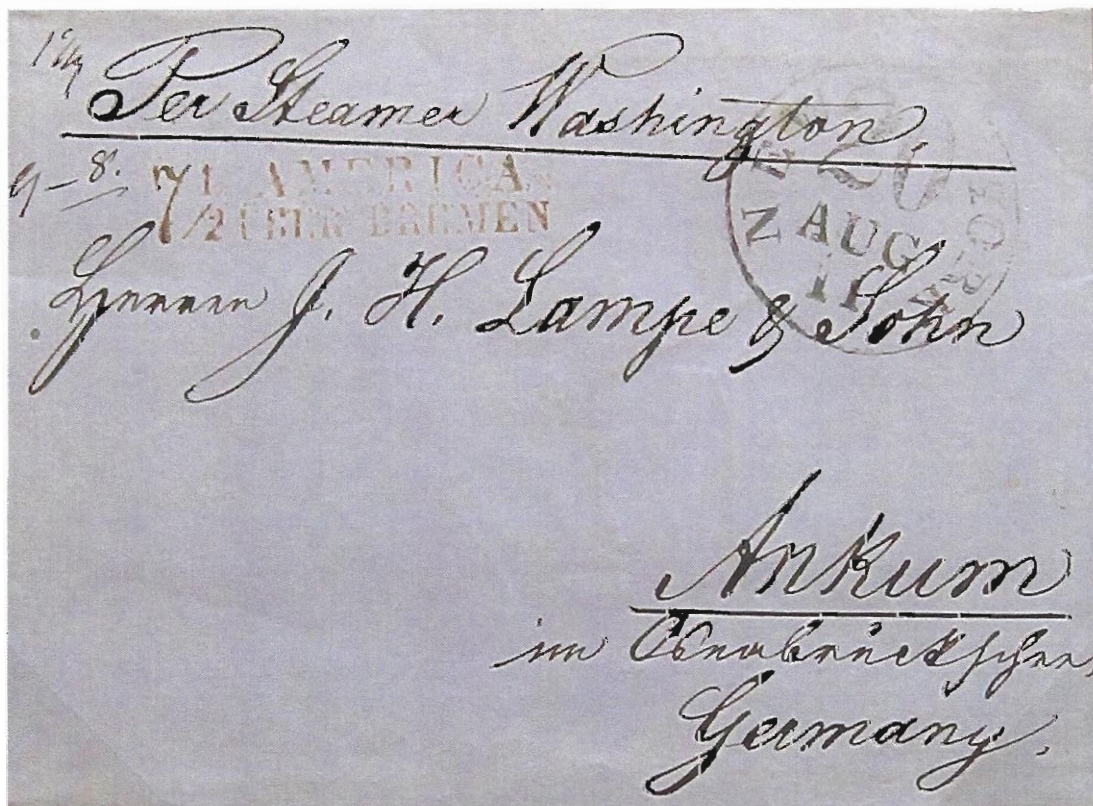


Abb. 10 Ein unbezahlter Brief vom August 1851 aus New York ins Königreich Hannover war mit 20c oder 7½ ggr vorbelastet - die Inlandszustellung kostete 2 ggr

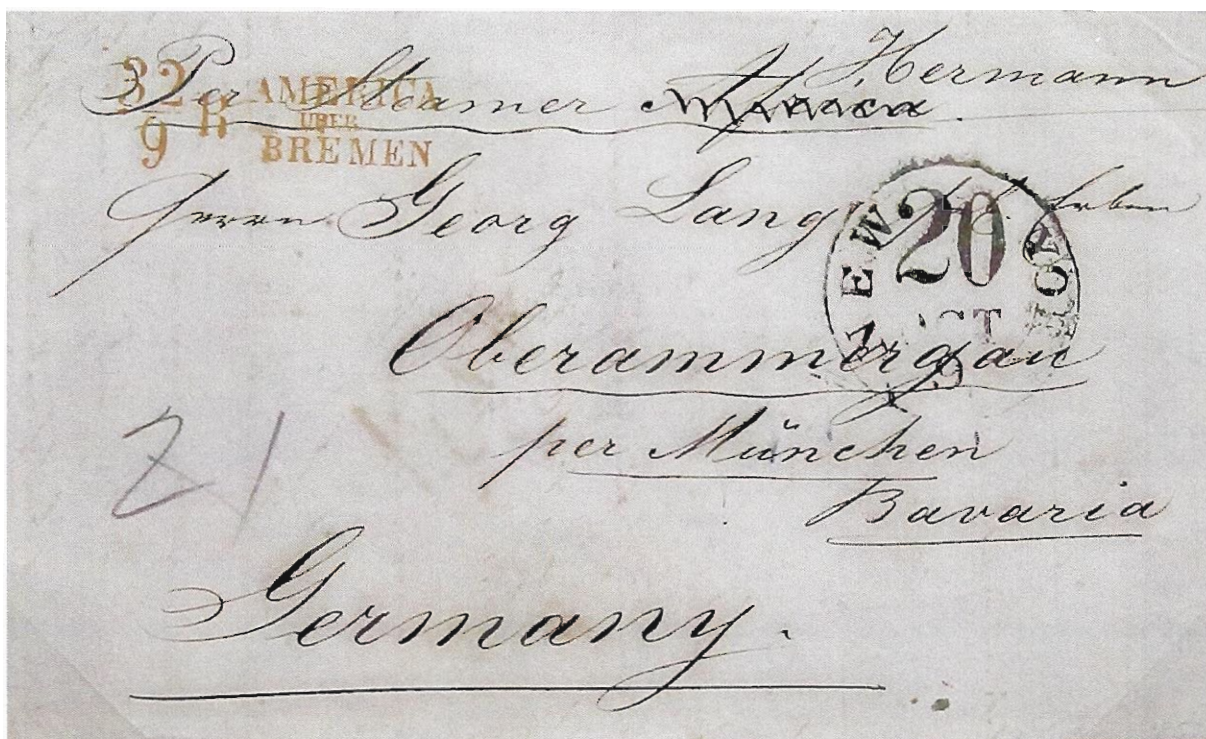


Abb. 11 Ab Juli 1852 wurde das amerikanische Vorporto von 20c mit 32x umgerechnet - hier ein unbezahlter Brief vom 9. Oktober 1852 nach Bayern - Empfängerporto 41x

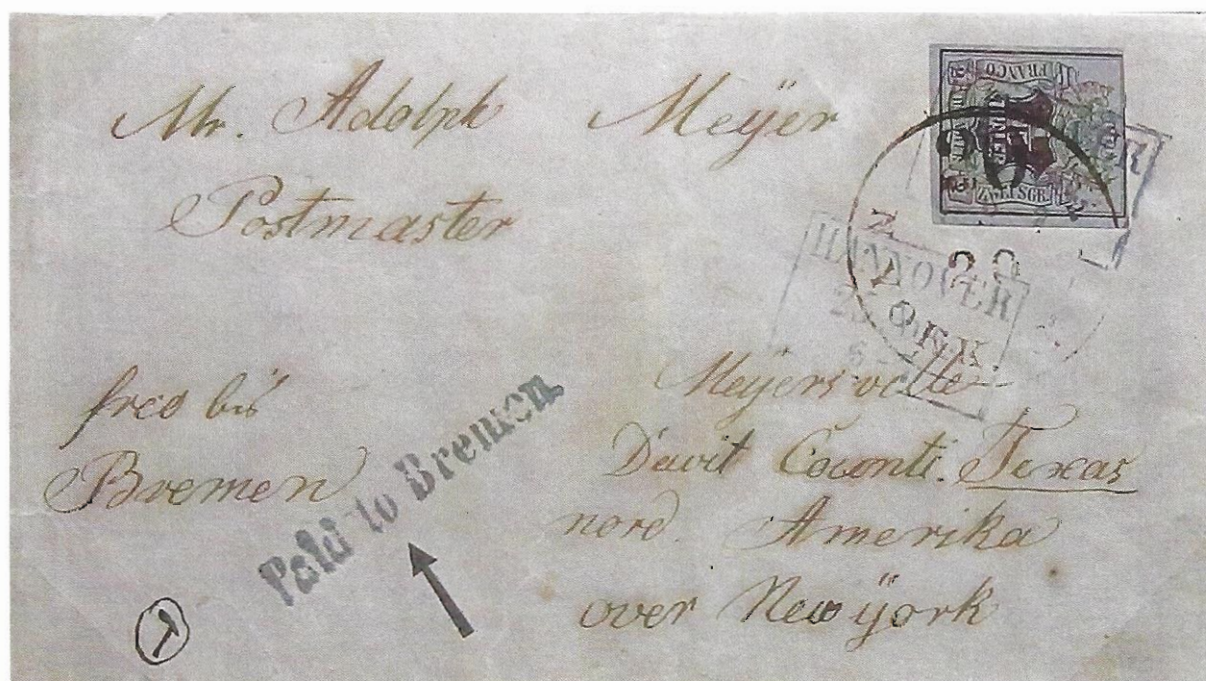


Abb. 12 Ein seltener 25c - Brief vom 25. August 1853 aus Hannover - bis Bremen teilfrankiert mit Mi.-Nr. 4 und dem hannoverschen "Paid to Bremen"-Stempel - Empfängerporto 20c in Texas - es war die Jungfernfahrt der "Hansa", Reederei Fritze u. Co., der ersten deutschen Paket-Dampfer-Linie nach USA



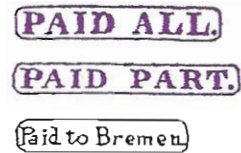
Abb. 13 Von Bayern nach Pennsylvanien, bis Bremen teilfrankiert mit Mi.-Nr. 5 (9x) und dem FRANCO BIS BREMEN-Stempel des bremischen TuT-PA - der Brief vom Januar 1853 mit dreiseitigem religiösen Inhalt in hebräischer Sprache, stellt eine 27c - Rate dar



Abb. 14 Ein unbezahlter 27c -Brief vom Juli 1853 aus Frankfurt, der in Bremen für New York mit 7c (3 sgr) vorbelastet wurde - der Empfänger in Boston zahlte 27c

Abb.15: Bremische Stadtpost-Stempel für Briefe nach USA
(Verwendungszeit von Sept. 1853 bis Dez. 1867)

Stempel der 1. Periode

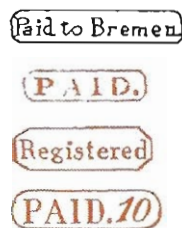


Stempel der 2. Periode



7 7

Stempel der 3. und 4. Periode

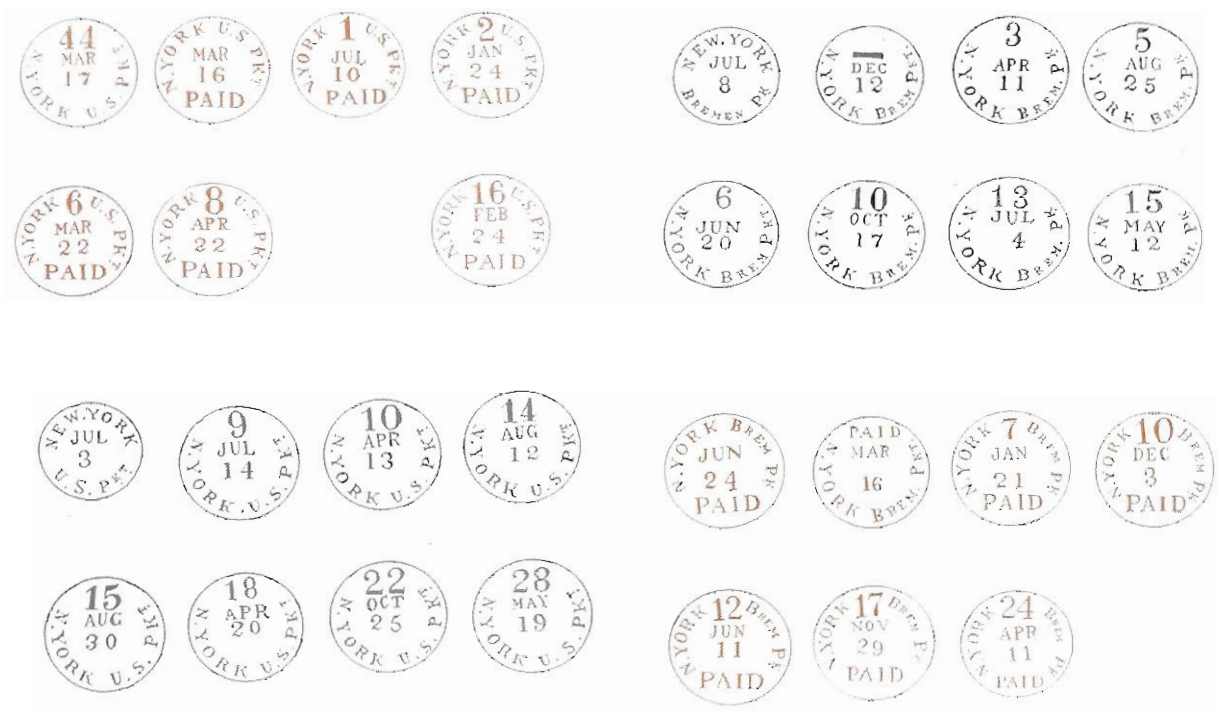


15. $\frac{7}{15}$ $\frac{5}{10}$ $\frac{3}{10}$
10.

Abb.16: New Yorker Verrechnungstempel der 3. Tarifperiode aus Hubbard Winter

American Packet - bezahlt und unbezahlt

Bremen Packet - unbezahlt und bezahlt



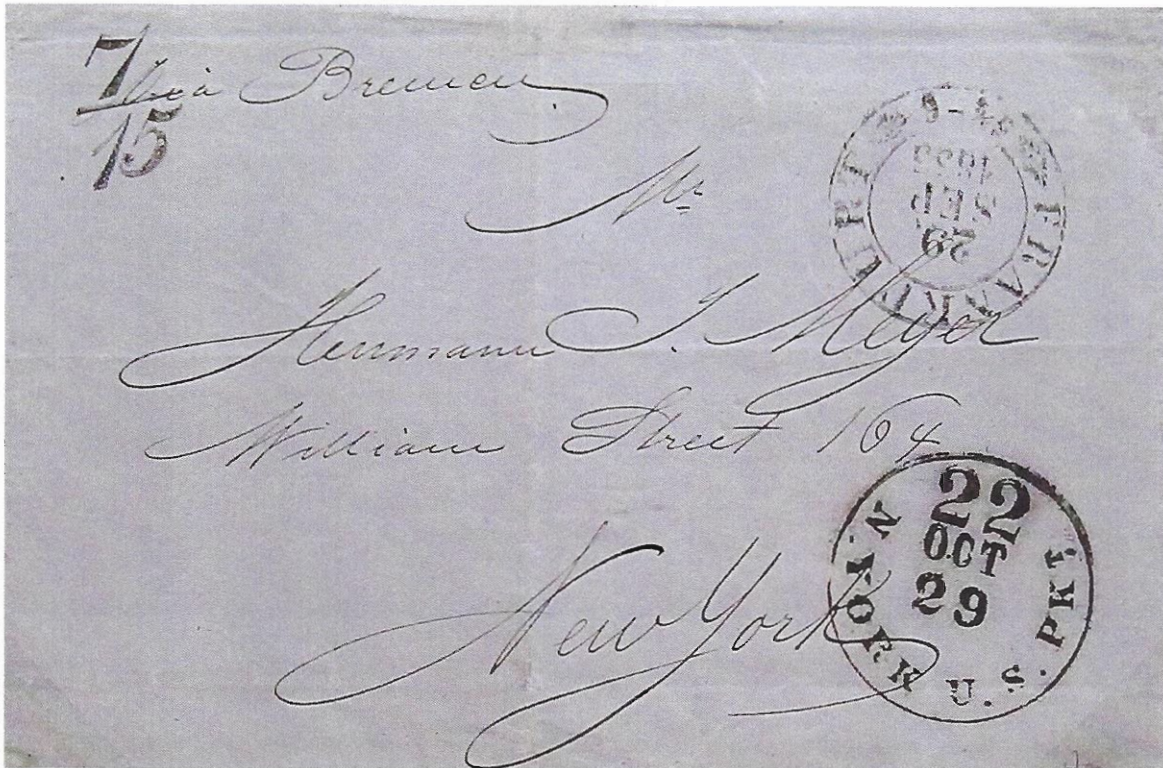


Abb. 17 Porto - Brief vom 29. September 1853 aus Frankfurt (TuT) nach New York - ein 22c-Tarif mit neuem bremischen Tax-Bruch-Stempel "7/15" - entsprechen $3 + 6 \frac{3}{4}$ sgr

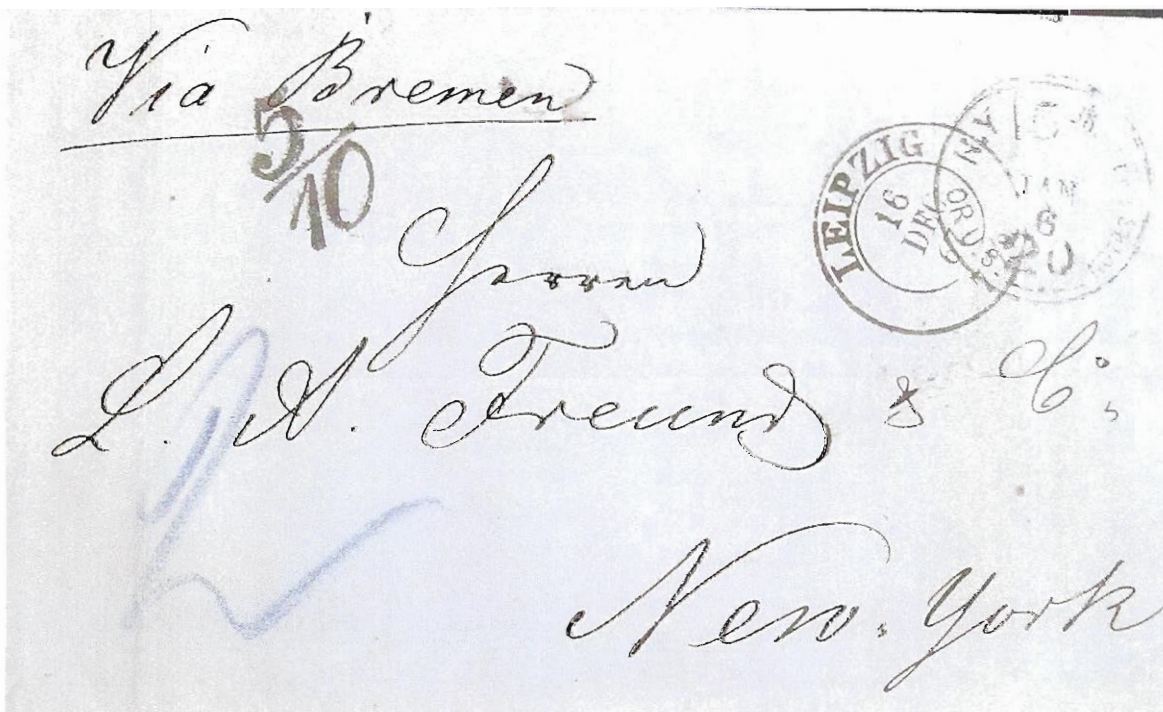


Abb. 18 Unbezahlter Brief vom Dezember 1867 aus Leipzig, Sachsen, die vorletzte Reise nach Bremen Mail Tarifen - das StPA taxierte "5/10" in US-Goldwährung und NewYork stempelt als Empfängerporto 15c in Gold- oder 20c in Papierwährung

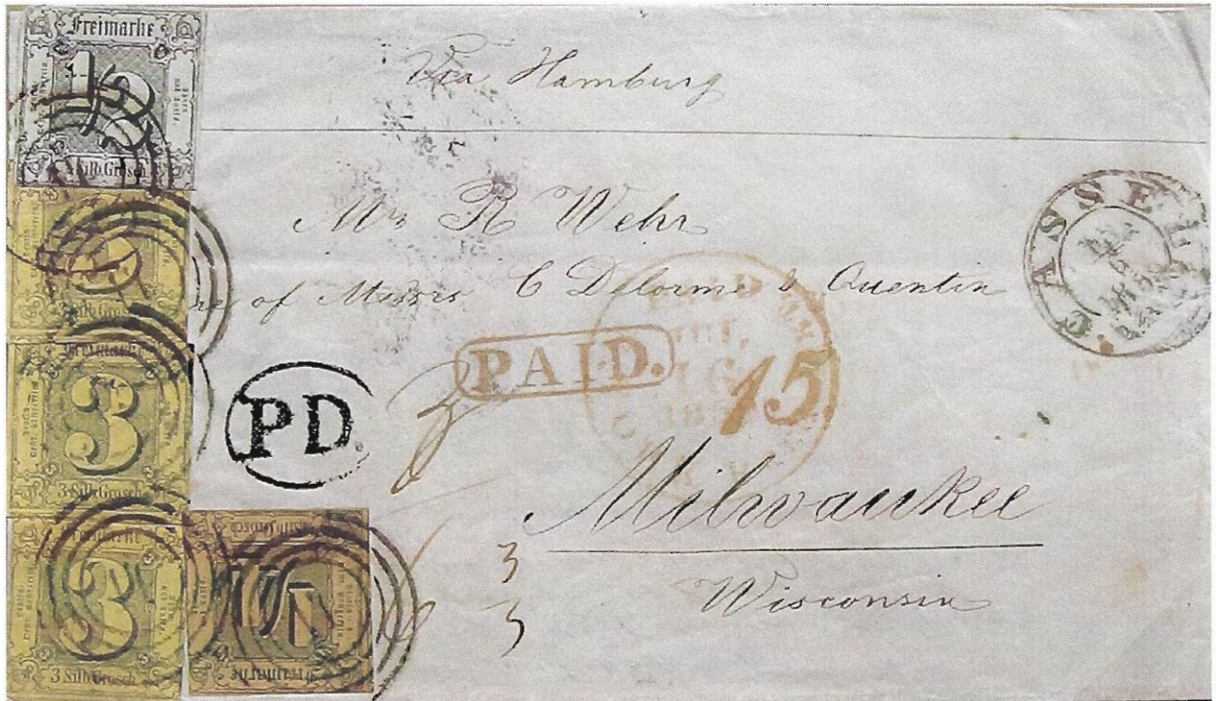


Abb. 19 Thurn u. Taxis - Vollfrankatur von 9 3/4 sgr für einen 22c - Brief vom Juni 1859 aus Kassel, eine letzte 22c-Abrechnung, bevor auch TuT dem Zusatzabkommen im Juli beitrug - Bremen schreibt New York 15c gut

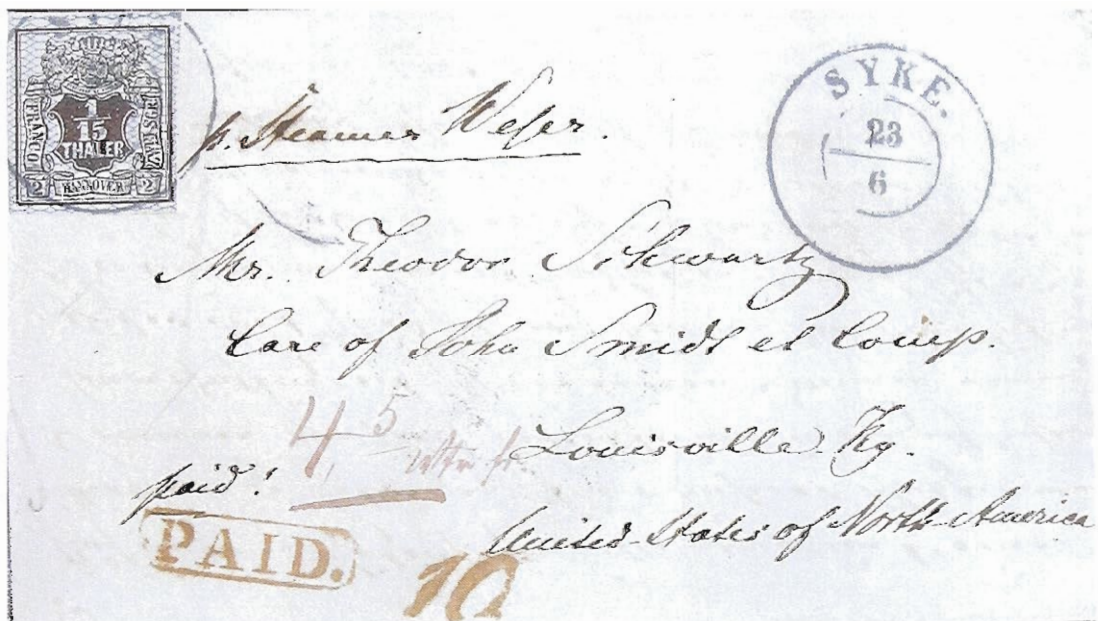


Abb. 20 Vollbezahlter Brief vom 23. Juni 1859 aus dem hannoverschen Syke bei Bremen - teilfrankiert bis Bremen mit 2 sgr Hann. Mi. 11 und vom StPA mit "10" und "PAID." taxiert - befördert mit der letzten Fahrt der "Weser" des Norddeutschen Lloyd, die insgesamt nur 4 Reisen machte.

Abb.21: Die hannoverschen Stempel der 3. Periode (bis Dez. 58)

Normaltarif

22 c	=	15 c	+	7 c
9 3/4 sgr	=	6 3/4 sgr	+	3 sgr
33 x	=	22 x	+	9 x

AMERICA
ÜBER BREMEN

$\frac{13}{6}$ Kr.M. AMERICA
ÜBER BREMEN

$\frac{6\frac{1}{2}}{3}$ Sgr. AMERICA
ÜBER BREMEN

Sondertarif

15 c	=	10 c	+	5 c
6 1/2 sgr	=	4 1/2 sgr	+	2 sgr
22 x	=	16 x	+	6 x

AMERICA
ÜBER BREMEN

$\frac{16}{6}$ Kr.R. AMERICA
ÜBER BREMEN

$\frac{9}{4}$ Sgr. AMERICA
ÜBER BREMEN

AMERICA
ÜBER BREMEN
FRANCO

$\frac{24}{9}$ Kr.R. AMERICA
ÜBER BREMEN

$\frac{24}{9}$ Kr.R. AMERICA
ÜBER BREMEN

$\frac{4\frac{1}{2}}{2}$ Sgr. AMERICA
ÜBER BREMEN

Ausnahmetarife

Oldenburg	13 c = 10c	+	3c
Bremen	10 c = 10c	+	0c

AMERICA
ÜBER BREMEN
FRANCO

$\frac{48}{18}$ Kr.R. AMERICA
ÜBER BREMEN

$\frac{5\frac{1}{2}}{6}$ Sgr. AMERICA
ÜBER BREMEN

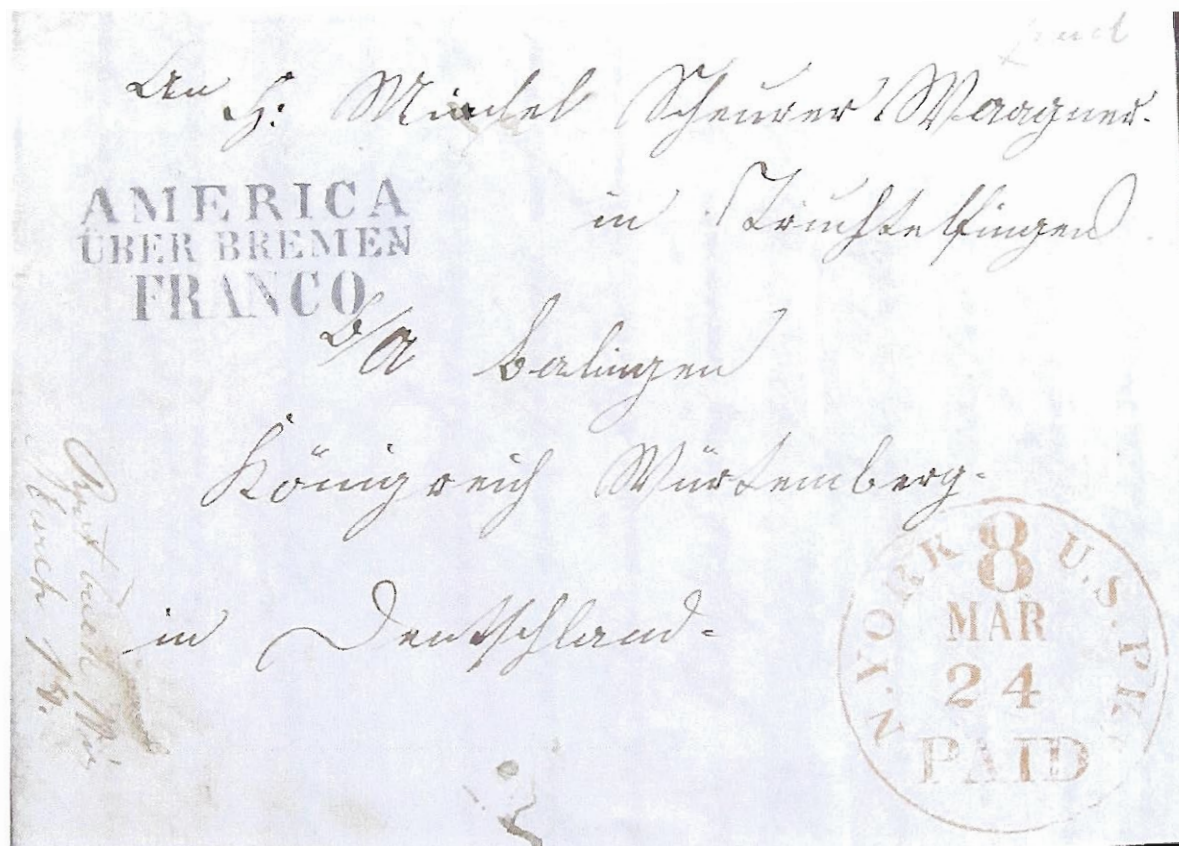


Abb. 22 Vollbezahlte Briefe wurden jetzt vom hannoversches PA mit einem Leitweg-Franco-Stempel in blau gekennzeichnet; Bremen erhielt 8c von New York und gab 7c (3 sgr) weiter

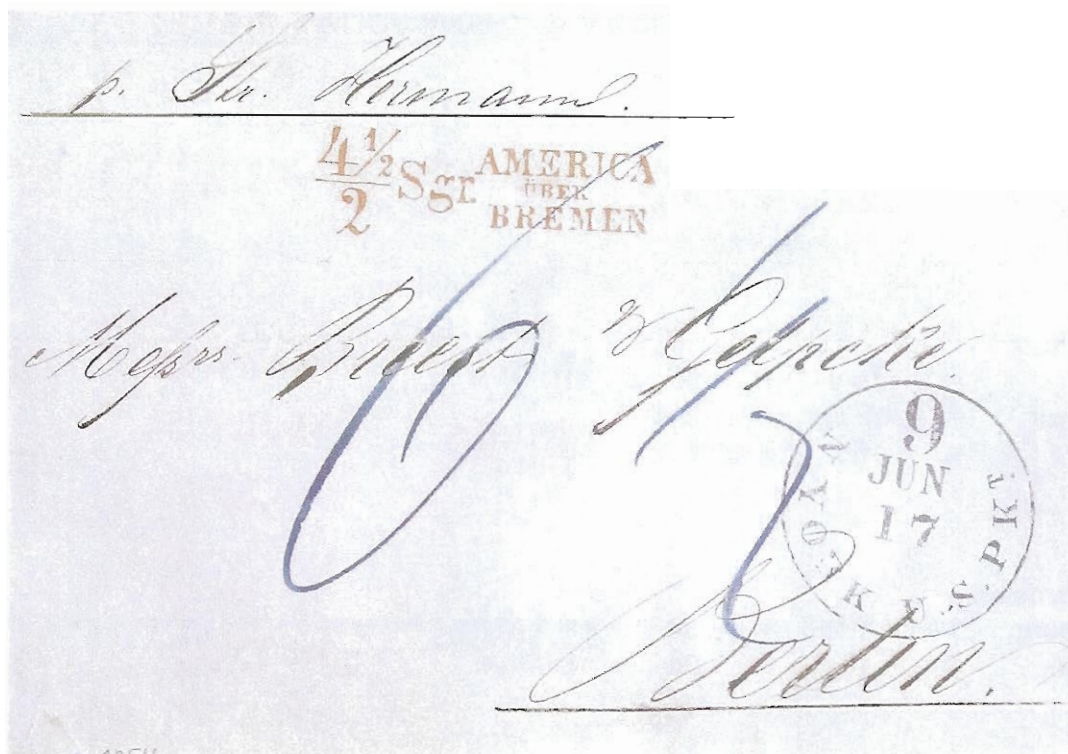


Abb. 23 Unbezahlte Briefe wurden mit roten Tax-Bruch-Stempeln mit Leitwegangabe in der Währung des Empfängerlandes versehen - der Brief nach Preußen kostete 6 1/2 sgr und New York verrechnete 9c (5c plus 4c) mit dem StPA Bremen.



Abb. 24 Ein 22c-Brief vom Februar 1859 nach Seckenheim in Baden, das dem Zusatzabkommen über den reduzierten Tarif erst Mitte 1859 beiträt -

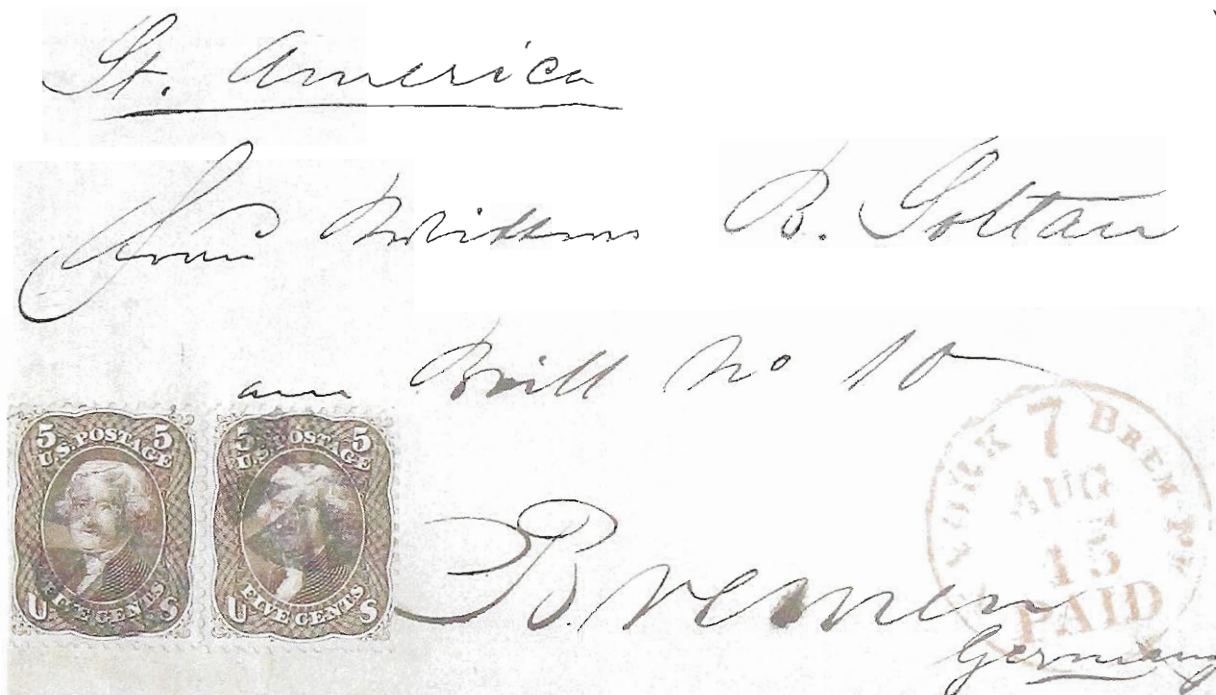


Abb. 25 Ein mit 10c vollfrankierter Brief (2x USA Mi.-Nr. 19) vom 15. August 1863 nach Bremen - ohne hannoversche Stempel - New-York stempelt 7c Gutschrift, da mit dem Dampfer "America" vom Norddeutschen Lloyd befördert

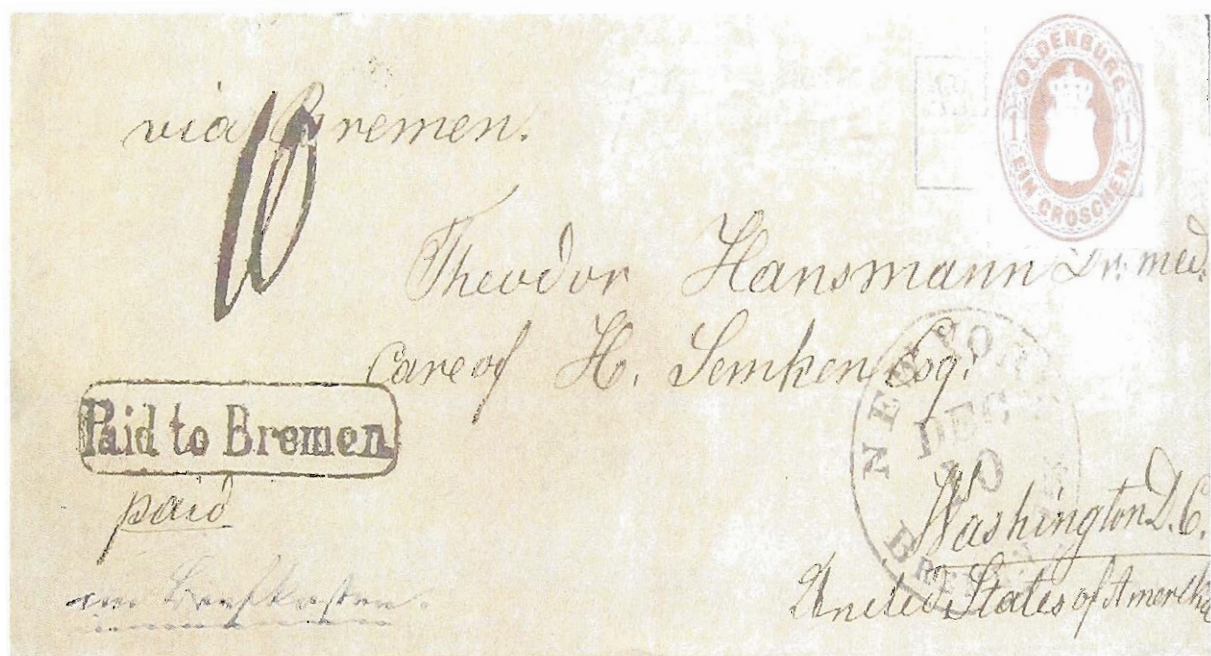


Abb. 26 Teilfrankatur eines 13c-Briefes aus dem Briefkasten des oldenburgischen Abbehausen bei Bremer-haven vom 23. November 1862 - das StPA stempelt "Paid to Bremen", kennzeichnet handschriftlich "10" in schwarz für "unbezahlt"



Abb. 27 Teilfrankierter Brief vom Juli 1860 nach Hameln in Hannover, bei dem wohl auf US-Seite eine 5c Marke abgefallen war; NY schreibt 7c gut und das hannoversche Grenzeingangs-PA notiert "Paid to Bremen" und vermerkt ein 2 sgr Empfängerporto



Abb. 28 Ein eingeschriebener Bettelbrief vom September 1866 aus Wien nach NY mit 4 verschiedenen Reco-Stempeln - mit 43 österreichischen Kreuzern (33 plus 10 Reco) vollbezahlt und über Hamburg nach Bremen umgeleitet - Weiterfranco 4 1/2 sgr oder 10c

Abb.29: Die hannoverschen Stempel der 4. Tarifperiode (ab Dezember 1858)

Mit der Postreform 1858 wurden für Hannover zwischen Dezember 1858 und Januar 1859 typisch hannoversche Doppelkreisstempel eingeführt und die Stempelfarbe auf blau umgestellt:



Im Laufe des Jahres 1862 kam man auf den alten zweizeiligen Leitweg-Stempel „AMERICA / über BREMEN“ zurück – jetzt in Kombination mit neuen großen Kork-Stempeln

22
6 1/2

33
44

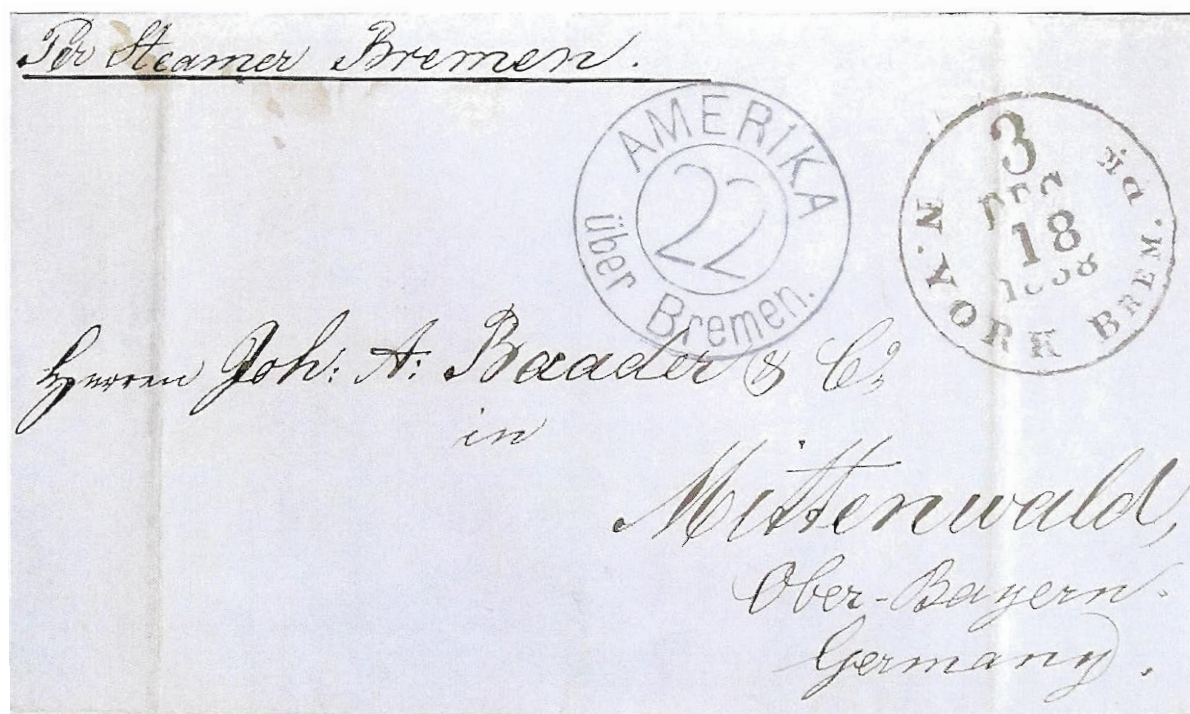


Abb. 30 Neue typisch hannoversche Zweikreis-Stempel erscheinen - hier ein früher Abschlag auf einem 22x-Brief vom Dezember 1858 nach Bayern - New York belastet Bremen mit 3c

