



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 168 - September 2007
herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Heinrich Conzelmann

Amerika per England -

Die Entwicklung des Briefverkehrs zwischen den Altdeutschen Staaten und den USA im Transit durch England bis zur „Prussian Closed Mail“

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

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

Amerika per England -

Die Entwicklung des Briefverkehrs zwischen den Altdeutschen Staaten und den USA im Transit durch England bis zur „Prussian Closed Mail“

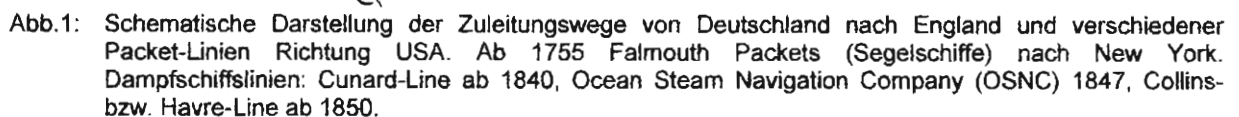
1. Einleitung

Entfernungen zwischen den Kontinenten spielen für die Kommunikation heute keine Rolle mehr. Haben wir das Bedürfnis unseren Freunden in Amerika etwas mitzuteilen, schreiben wir einen Brief, kleben eine Marke drauf und ab geht die Post, um in wenigen Tagen den Empfänger zu erreichen – oder noch schneller per E-Mail: Gerade in Heilbronn geschrieben und im nächsten Moment in New Orleans zu lesen. Als die ersten Auswanderer aus Deutschland sich nach Amerika aufmachten, war es dagegen fast unmöglich, die Verbindung mit der Heimat aufrechtzuerhalten. Erst im Laufe der Zeit wurden die Voraussetzungen für einen einfachen Postaustausch geschaffen, die dem Bedürfnis der stetig steigenden Zahl von Auswanderern und dem sich parallel dazu entwickelnden Handel gerecht wurden. Es wurden die notwendigen Schiffsverbindungen eingerichtet und Verträge der verschiedenen beteiligten Staaten geschlossen, die den Austausch und die Verrechnung der Briefsendungen regelten. Im Folgenden soll diese Entwicklung über einen Zeitraum von grob 100 Jahren am Beispiel des Leitweges über England dargestellt werden, beginnend mit den komplizierten Verhältnissen in der britischen Kolonialzeit (Kapitel 2: Frühe Briefe) bis zu den Anfängen der sogenannten „Prussian Closed Mail“ (Kapitel 4) Anfang der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Die Basis für die Prussian Closed Mail bildete ein für die damalige Zeit außergewöhnlich fortschrittlicher Vertrag zwischen Preußen und den USA, der den direkten Postaustausch in einem geschlossenen Beutel über zwei Transitländer (Belgien und England) ermöglichte. In den Transitländern wurde der Beutel nicht geöffnet, daher der Name „Closed Mail“. Im Gegensatz dazu steht die „British Open Mail“ (Kapitel 3), in der jeder Brief in England einzeln bearbeitet wurde. Preußen schloss den Vertrag stellvertretend für den gerade gegründeten Deutsch-Österreichischen Postverein ab, so dass auch die anderen Altdeutschen Staaten – ein geeintes Deutschland gab es ja nicht – einschließlich Österreichs die Vorteile des Vertrages nutzen konnten. Der recht große Zeitraum erlaubt es nicht, auf alle Details des Themas einzugehen. Es wird daher auf die angegebenen Referenzen verwiesen, die einzelne Aspekte sehr viel tiefergehend behandeln.

Im Vergleich zu heutigen Verhältnissen waren die Postgebühren damals außerordentlich hoch. Um die Höhe der in den folgenden Kapiteln angegebenen Porti richtig einzuschätzen, muß man in Betracht ziehen, dass, selbst am Ende des 19. Jahrhunderts, das Einkommen eines Fabrikarbeiters fünf Dollar pro Woche selten überstieg. Noch zu Beginn des Jahrhunderts gingen viele Auswanderer für mehrere Jahre bei einem Herrn in Knechtschaft, der für sie die Überfahrt bezahlt hatte (Redemptioner-System).^{1,2} Durch Arbeit mussten sie ihre Schulden begleichen. Ein Einkommen, um etwa Briefporto zu bezahlen, hatten sie nicht.

Die typischen Zuleitungswege nach England für Briefe über England nach Amerika sind in Abb. 1 dargestellt. Große Bedeutung hatte im 18. Jahrhundert der sogenannte „Hamburger Ritt“ über Hamburg - Bremen - Lingen - Amsterdam nach Hellevoetsluis und dann weiter nach Harwich, England. Die französischen Eroberungskriege unter Napoleon führten 1795 zur Besetzung Hollands und damit zu einer Unterbrechung des Weges. Als Ausweichmöglichkeit wurde sehr schnell eine Verbindung England (1795 ab Yarmouth) - Cuxhaven eingerichtet, die bis 1853 bestehen blieb. Die Post wurde dann über Hamburg oder Bremen befördert. Ab 1847 wurde die bei weitem wichtigste Verbindung für die Amerika-Korres-

Auf zwei wichtige Begriffe soll noch hingewiesen werden: Unter dem Wort „Packet“ wird ein Schiff verstanden, das von einer Postverwaltung oder Regierung speziell für die Beförderung von Briefen unter Vertrag genommen wurde. Die Postverwaltung erhebt für den Seeweg ein definiertes Packet-Porto. Demgegenüber steht der Begriff „Schiff“ (Ship), der Handelsschiffe charakterisiert, die gelegentlich (manchmal auch regelmäßig) neben ihrer Fracht auch Briefe, z.B. über den Atlantik, transportierten. Bei Schiffsbriefen wird bei Anlandung häufig eine Gebühr (Ship Fee) erhoben, die eine kleine Vergütung für den Kapitän oder Schiffseigner (Captains Gratuity) enthält.



2.1 Die britische Kolonialzeit

2

derer, Waren und Briefe auf denselben Wegen befördert wurden, bedeutete dies auch ein Monopol für die Kommunikation.

Für die Korrespondenz nach und aus Amerika war in dieser Zeit der Weg über England damit vorgegeben. Postverträge der Deutschen Staaten mit England, die eine Portoverrechnung bis Amerika erlaubt hätten, gab es allerdings nicht. Für die Korrespondenz war man daher auf die Vermittlung von Beförderungsagenten („Forwarding Agents“, siehe Referenz 3) in London angewiesen. Noch in einer Post Office Note vom 15. 11. 1783 hieß es: „....And all persons upon the Continent of Europe and of North America corresponding with each other by these packet boats (gemeint sind die Falmouth Packets, siehe unten) are to take particular Notice, that they are to put their letters under Cover to their friends in London.“⁴

So wurden z.B. Briefe nach Amerika zunächst an einen Agenten bzw. Geschäftspartner in London gesandt. Der Absender bezahlte das Porto bis zur europäischen Küste. Der Agent wurde mit dem englischen Portoanteil bis London belastet (da die Briefe im Umschlag versandt wurden, sind keine Porti vermerkt) und übernahm auch die Kosten für die Weitersendung des Briefes nach Amerika, d.h. bis zur amerikanischen Küste. Schließlich wurde das inneramerikanische Kolonialporto vom Empfänger beglichen – sofern der Brief diesen überhaupt erreichte. Die genauen Adressen der Empfänger in Amerika waren häufig unbekannt. In diesem Falle wurden die Briefe in den Hafenstädten in sogenannte „Coffee Houses“ gebracht und dort ausgelegt, wo sie vom Empfänger oder Bekannten des Empfängers mehr oder weniger zufällig gefunden werden mußten.⁵ Die Abrechnung zwischen dem Agent und dem Absender erfolgte dann zu einem späteren Zeitpunkt, möglicherweise auch kombiniert mit dem Ausgleich anderer Forderungen (Rechnungen für Waren, Maklergebühren etc.).

Für die Briefbeförderung wurden zunächst ausschließlich die zwischen England und Amerika segelnden Handelsschiffe benutzt. Mit dem Beginn feindlicher Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und England im Vorfeld des 7-jährigen Krieges (1756-63) sahen die Kolonien die Kommunikation mit dem Mutterland gefährdet. Sie äußerten daher den Wunsch nach einer sicheren Verbindung mit regelmäßig verkehrenden, bewaffneten Postschiffen.

Im Jahre 1755 folgte das britische General Post Office diesem Wunsch und etablierte eine Linie von Falmouth nach New York mit bewaffneten Segelschiffen, die „Falmouth Packets“.⁶ Für die Beförderung zwischen London und New York wurde ein Packet Porto von 1 s für den einfachen Brief von einem Blatt festgesetzt (Porto siehe Tabelle 1).⁷ Daneben bestand aber weiterhin die Möglichkeit, die Handelsschiffe gegen eine kleine Vergütung (Ship Masters Gratuity, typisch 1d) für die Briefbeförderung zu nutzen.

Datum	Packetporto	ab London	Bemerkung
19.08.1710	1s	1s	Bristol – New York, 1712 eingestellt
ab 1755	1s	1s	Falmouth – New York
05.01.1797	1s	1s 8d	Portoerhöhung ab London
05.04.1801	1s	1s 10d	
12.03.1805	1s 1d	2s	
09.07.1812	1s 3d	2s 2d	Für „Foreign Letters“ 1d Ermäßigung
04.03.1839	1s	1s	Inlandsporto ist enthalten

Tab.1: Entwicklung des Portos für den einfachen Brief (per Blatt) bei Beförderung mit den Post Office Packets nach New York. Anfangs schloß das Porto die Beförderung von London bis Falmouth ein. Für eine kurze Periode 1710-12 gab es eine Verbindung von Bristol nach New York. Ab 1797 ergab sich eine deutliche Portoerhöhung durch die zusätzliche Berechnung des Portos London – Falmouth, bis schließlich 1839 ein Porto von 1 s inklusive Inlandsporto festgelegt wurde. Für Details der Progression und die ermäßigten Portosätze für Schiffsbriefe sei auf Referenz 7 verwiesen.

Während Briefe zwischen England und Amerika, zumindest bei Benutzung der Handelsschiffe, noch für ein breites Publikum bezahlbar waren, stand der offizielle Postweg nach

(aus) Deutschland praktisch nur Firmen oder angesehenen, betuchten Personen zur Verfügung. Der typische Auswanderer oder Verwandte in der Heimat hatte weder das Geld für das hohe Gesamtporto (das Porto nach London mußte auch bezahlt werden), noch die notwendigen Kontakte zu den Londoner Agenten. Briefe wurden daher nur selten geschrieben und dann häufig Reisenden mitgegeben, unter Umgehung des Postsystems.

Einen interessanten Sonderfall bilden Briefe an oder von Soldaten aus den Deutschen Staaten, die im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg auf Seiten Englands gegen die abtrünnigen Kolonien gekämpft hatten. Insgesamt gab es etwa 30 000, meist zwangsrekrutierte Söldner, die von ihren Landesherren an England verkauft worden waren^{1,2}. Für Braunschweig ist ein „Advertissement“ vom 3. April 1776 bekannt, das in jüngster Zeit durch einige wenige und außergewöhnliche Briefbeispiele bestätigt werden konnte⁸. Für Briefe an oder von Braunschweiger Söldnern im englischen Dienst, musste nur das Porto Braunschweig - London in Höhe von 4 Ggr. (ca. 12 c) bezahlt werden. Die Beförderung zwischen London und den Truppeneinheiten in Amerika übernahm das General Post Office zu London ohne weitere Kosten. Bei Briefen nach Amerika musste das Regiment des Soldaten angegeben werden. Sonst hätte der Brief seinen Adressaten auch nicht erreichen können. Wie die Briefbeispiele in Referenz 7 zeigen, waren trotz der Regimentsangabe die Beförderungszeiten sehr lang und betrugen zwischen 6 Monaten und fast einem Jahr.

Selbst Briefe zwischen Amerika und England aus der Kolonialzeit sind nicht häufig. Briefe zwischen den Deutschen Staaten und Amerika vor der Unabhängigkeit der USA sind außerhalb von Archiven fast unbekannt.



Abb.2: Sehr früher Brief aus der Kolonialzeit, datiert Hamburg 20. September 1757 nach New Port, Rhode Island. Im Umschlag nach London gesandt, daher für diese Strecke keine postalischen Vermerke. Dort wurde das Porto für die Beförderung mit den „Falmouth Packets“ bis New York vom Agenten bezahlt.

Einer der wenigen, mit der Post beförderten Briefe ist in Abb. 2 gezeigt. Der Brief wurde in Hamburg am 20.9.1757 geschrieben und ist an die Brüder Samuel & William Vernon in Newport, Rhode Island adressiert. Dies waren bekannte Kaufleute, die ihren Erfolg insbesondere dem Sklavenhandel zu verdanken hatten. Vom Absender wurde die Gelegenheit genutzt, die Kopie eines zweiten Briefes vom 2. September beizulegen. Der Brief wurde im Umschlag an einen Geschäftspartner in London gesandt, entsprechend findet man keine postalischen Vermerke für diesen Teil des Weges. In London erfolgte die Postaufgabe, und der Agent bezahlte das Porto für die Beförderung per „Falmouth Packet“ bis New York von

4 s für ein Briefgewicht über 1 oz. (4-fach). In New York wurde der erst kurz zuvor eingeführte Stempel „NEW YORK“⁹ abgeschlagen und dem Empfänger das Inlandsporto (ebenfalls 4-fach) von 16 dwt (dwt = Pennyweights Silber, 16 dwt = 4 s) für die Strecke New York - Newport berechnet.¹⁰ Einen Überblick über verschiedene Währungen gibt der Anhang.

2.2 Briefe nach der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten

Am 4.7.1776 erklärten die englischen Kolonien in Philadelphia ihre Unabhängigkeit. Letztendlich waren wesentliche Gründe für die Unabhängigkeitsbestrebung, immer neue Steuern bzw. Zölle des Mutterlandes (Schlagwort Boston Tea Party 1773) und die Einschränkungen durch die Navigationsakte, die einen freien Handel verhinderte. Nach dem Ende des Unabhängigkeitskrieges wurde im Frieden von Paris im April 1783 die Selbständigkeit der USA besiegelt. Insbesondere Frankreich, aber auch die deutschen Hansestädte Bremen und Hamburg, bauten sehr schnell direkte Handelsbeziehungen zu den USA auf, und Briefe konnten nun direkt ausgetauscht werden. Am 28. Juni 1783 wurde durch Dekret des französischen Königs Ludwig XVI eine staatliche Paketbootlinie, die „Premiere-Regie“ zwischen L'Orient und New York etabliert, die im September den Betrieb aufnahm.^{11,12}

In Hamburg machte 1788 der Amsterdamer Bote Andreas von Beseler dem Rat der Stadt den Vorschlag, ein „Post Office for America“ einzurichten. Er stieß allerdings zunächst auf kein Interesse und betrieb die Einrichtung in eigener Verantwortung. Absender aus den verschiedenen deutschen Staaten konnten Briefe an dieses Post Office senden, das dann für die Weiterleitung in die USA sorgte. Der Absender musste die Gebühr (8 Sch) für diesen Dienst dem Brief beilegen. Geschäftsbriefe aus den Hansestädten wurden häufig direkt den Handelsschiffen mitgegeben.

Die Entwicklung der Handelsbeziehungen führte zu einer Steigerung der Geschäftskorrespondenz. Einige aufgelöste Archive bilden heute die wesentliche Quelle für Briefmaterial aus dem Ende des 18. Jahrhunderts in Sammlerhand (Briefe nach Amerika: z.B. Brown, Vernon in Newport, aus Amerika vor allen Dingen die Herrnhüter Korrespondenz an Dürninger (Herrnhuter Brüdergemeinde).

Für Briefe aus oder nach Amerika standen nun – neben dem Weg über England – Alternativen zur Verfügung. Obwohl der Weg über England erheblich teurer und komplizierter war als die Alternativen, behielt er zunächst seine Bedeutung. Die „Falmouth Packets“ verkehrten auch nach der Unabhängigkeit der Kolonien regelmäßig und zuverlässig. Für die Kaufleute war es von großer Bedeutung, dass die Briefe ihre Adressaten erreichten. Daher wurden Abschriften der Briefe häufig in mehrfacher Ausfertigung und auf verschiedenen Wegen verschickt, um dem nicht unwahrscheinlichen Verlust eines Briefes vorzubeugen. Die langen Laufzeiten von üblicherweise mehreren Monaten hätten sonst zu erheblichen Problemen, z.B. beim Ausgleich von Rechnungen, geführt. Zudem war England noch immer die den Atlantik beherrschende Seemacht. Die Beförderung mit englischen Schiffen war daher mit dem Beginn neuer Feindseligkeiten zwischen Frankreich und England 1793 von Vorteil. Im weiteren Verlauf der Kriege verhängte Napoleon 1806 die Kontinentalsperre, und der Postverkehr mit den USA kam auf allen Wegen fast zum Erliegen.

Abb. 3 zeigt einen Brief von Hamburg, datiert 1.10.1798 nach Newbury Port, Rhode Island aus der Brown Korrespondenz, der nicht über England geleitet wurde. Wahrscheinlich wurde er direkt in Hamburg an Bord eines Segelschiffes gebracht. Nach dem US-Gesetz von 1792 wurde bei eingehenden Schiffsbriefen eine Ship Fee von 4 c zusätzlich zur Inlandstaxe erhoben, die eine Vergütung von 2 c für den Kapitän beinhaltete.¹⁰ Der Brief wurde am 31.12. 1798, d.h. 2 Monate später, in Boston der Post übergeben und dort „Sh 20“ = ship 20 c



Abb.3:

Hamburg (1.10.1798) nach Newbury Port. Der Brief wurde direkt von Hamburg nach Boston (Eingangsstempel „BOSTON“ und Bishop Mark vom 31. Dezember) befördert. Mit „sh 20“ wurden dem Empfänger 4 c Ship Fee + 16 c Inlandsporto berechnet.

Boston, Bishop-Mark:



Abb.4:

Hamburg (26.9.1794) über England nach Philadelphia per Falmouth Packet. Der Agent bezahlte bei der Aufgabe in London am 7 Oct 94 (K2 PAID von London) 2s für einen Doppelbrief. Beförderung mit Packet „Roebuck“ am 20.10. von Falmouth nach New York. Der Empfänger bezahlte 20 c US-Inlandsporto.

Aufgabestempel
London vom 7 OC 94

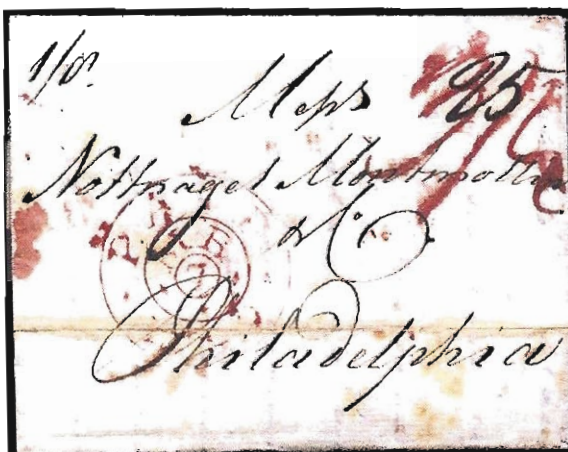


Abb.5:

Hamburg (12.2.1799) nach Philadelphia nach der englischen Portoerhöhung. Forwarding Agent Battier Zornlen (Vermerk rückseitig, siehe unten) bezahlte am 7.3. 3s4d für einen Doppelbrief, 2 x 8d zusätzlich für die Strecke London – Falmouth. Am 23.4. befördert mit dem Packet „Grantham“. Porto vom Empfänger 25 c (neues US-Porto vom 2.3.1799).

Forwarded by your humble servant
Battier Zornlen
London 7 Feb 1799

vermerkt. Diese 20 c = 4 c Ship Fee + 2 x 8 c Inlandsporto für einen Doppelbrief bis 60 Meilen bezahlte der Empfänger. Der Absender mag dem Kapitän ebenfalls einen kleinen Betrag gegeben haben. Die Vermittlung eines Forwarding Agenten war nicht notwendig.

Erheblich teurer war die Versendung per „Falmouth Packet“ über England. Zunächst musste das Porto bis England bezahlt werden. Da die Briefe bis London „under cover“ versendet wurden, finden sich die zugehörigen Portonotierungen nicht auf den Briefen. Vom Agenten wurde dann, wie in der Kolonialzeit, das Porto bis New York bezahlt. Bis 5.1.1797 galt das bisherige Packteporto von 1s für den einfachen Brief ab London. Danach musste das Inlandsporto London - Falmouth zusätzlich bezahlt werden und in den Folgejahren gab es weitere Portoerhöhungen (siehe Tab. 1). Der Brief in Abb. 4 von Hamburg (26.9.1794) über England nach Philadelphia (Dutilh Korrespondenz) zeigt noch das 1s Porto, d.h. der Agent bezahlte bei der Aufgabe in London am 7. Oct 1794 (K2 PAID von London) 2s für einen Doppelbrief. Der Brief wurde mit dem Packet „Roebuck“¹³ am 20.10. von Falmouth nach New York befördert. Dort wurde der Brief mit 2 x 10 c = 20 c Inlandsporto für die Strecke New York - Philadelphia taxiert. Bei Briefen per „Falmouth Packet“ wurde in den USA keine Ship Fee erhoben, da die Kosten für die Seebeförderung ja bereits von England getragen wurden.

Einen entsprechenden Brief - wieder aus Hamburg, datiert vom 12.2.1799 - nach der englischen Portoerhöhung zeigt Abb. 5. Bei diesem Brief findet sich rückseitig (siehe Abb. 5) zudem der Vermerk des Londoner Forwarding Agenten vom 7.3.1799 („Forwarded by.... Battier Zornien...“), der an diesem Tag den Brief auch in London aufgegeben und das Porto bis New York bezahlt hatte (Londoner K3 in Rot). Für einen Doppelbrief galt nun ein Porto von 2 x 1s8d = 3s4d. Für die Strecke London – Falmouth wurden zusätzlich 2 x 8d verlangt. Am 23.4.1799 verließ der Brief mit dem Packet „Grantham“ Falmouth und erreichte über Halifax (29.5.) am 11.6. New York.¹³ Am 2.3.1799 wurde das US-Inlandsporto leicht geändert.¹⁰ Daher hatte der Empfänger nun 2 x 12.5 = 25 c (rechts oben, schwarze Tinte) US-Inlandsporto zu bezahlen. Wieder wurde keine Ship Fee erhoben.

Bis der Empfänger den Brief in Händen hatte, vergingen fast 4 Monate. Beim Schiffsbrief aus Abb. 3 dagegen nur 2 Monate. Vergleicht man zudem die Kosten für beide Briefe, so war der Packet Letter bereits, ohne die Zuleitung nach England zu berücksichtigen, fünf mal so teuer. Es muss daher wichtige Gründe für die Wahl des Leitwegs über England gegeben haben (z.B. die Zuverlässigkeit der Falmouth Packets).

In England wurden die Portoeinnahmen als eine Art Steuer angesehen, und zur Finanzierung der Kriege mit Napoleon wurde das Porto - auch das Packet Porto (siehe Tabelle 1) - mehrfach erhöht. Diese Entwicklung sollte anhand der beiden oben diskutierten Briefe (Abb. 4 und 5) nur beispielhaft gezeigt werden. Die ganze Komplexität der britischen Korrespondenz mit Amerika, inklusive der Beförderung mit Handelsschiffen, lässt sich besser an Briefen zwischen England und Amerika dokumentieren, die es doch in erheblich größerer Anzahl gibt.

Nach dem Ende der Napoleonischen Kriege und dem Wiener Kongress 1815 konnten die direkten Verbindungen vom europäischen Festland nach den USA wieder aufgebaut werden. Besonders erfolgreich waren die sogenannten „Havre Packets“. Es waren Segelschiffe unter amerikanischer Flagge, die fahrplanmäßig die Route Le Havre – New York befuhren. Da sie keinen Vertrag für die Postbeförderung von staatlicher Seite hatten, waren es, in dem in Kapitel 1 definierten Sinne, keine Packets. Die mit den „Havre Packets“ beförderten Briefe wurden daher als Schiffsbriefe behandelt. Die erste Linie, die „Old Line“ nahm 1822 ihre Fahrten zwischen Le Havre und New York auf. Deutsche Korrespondenten konnten ihre Briefe bis zur amerikanischen Küste frankieren, bzw. von dort unfrankiert empfangen.¹¹ Das Porto hatte üblicherweise weniger als die Hälfte des Portos über England betragen.

Heinrich von Stephan beschreibt in seiner „Geschichte der Preußischen Post“, dagegen das komplizierte Verfahren beim Posteingang über England:¹⁴

"Briefe aus überseeischen Ländern, die mit Porto belastet in London ankamen und an Personen auf dem Kontinente adressiert waren, wurden von dem Postamte in London nicht weiter gesandt. Viel mehr wurde ein Notizzettel an das betreffende Postamt auf dem Festlande abgesandt, um den in diesem Notizzettel bezeichneten Adressaten zu veranlassen, daß er den in London lagernden Brief bei dem Londoner Postamte durch Zahlung des auf dem Brief haftenden Porto's auslöse..... Wenn sich auch größere Häuser dadurch halfen, daß sie ein für allemal befreundete Firmen mit der Einlösung der überseeischen Briefe beauftragten....."

Der Weg über England bot nun keinerlei Vorteile mehr. Er wurde daher von deutschen Korrespondenten praktisch nicht mehr benutzt. Mir ist ein Brief aus den USA über Le Havre nach Deutschland bekannt, indem der Absender deutlich „Not via England“ vermerkt hatte.

Gelegentlich findet man dennoch einen Brief über England, der dann meist - wie im Briefbeispiel in Abb. 6 - entgegen der Versandanweisung des Absender „Pr Havre Packet April 8th“ vom Postamt New York via England geleitet wurde. Der Brief zeigt, wie sich die Ausführungen Heinrich von Stephans in der Praxis auswirkten.



LIVERPOOL
SHIP LETTER

11 d Liverpool – London +
8 d Ship Fee =

1s7d

+ 1s8d London – Ostende =
Portoforderung (gestrichen)

3s3d

wurde vom Agent bezahlt

Abb.6: Philadelphia, 7.4.1837 über England nach Hermhut in Sachsen, befördert mit Handelsschiff (Liverpool Ship Letter). Portoaufteilung: Absender bezahlte: 12 ½ c bis New York (Oktogon PAID, rechts davon 12 ½ in violetter Tinte); Agent in London bezahlte: 1s7d bis London (schwarze Tinte) + 1s8d bis zur europäischen Küste = 3s3d. Empfänger bezahlte: 15 ¼ Ggr. von Ostende bis Hermhut.

Bereits Ende 1826 wurden die „Falmouth Packets“ nach New York eingestellt, da der rege und regelmäßige Verkehr privater Handelsschiffe (z.B. die amerikanische Black Ball –Line)¹⁵ den Briefverkehr an sich gezogen hatte. Der Brief aus Philadelphia (7.4.1837) wurde daher auch mit einem Handelsschiff befördert, was bei Ankunft in Liverpool durch den Rahmenstempel „LIVERPOOL SHIP LETTER“ dokumentiert wurde.

Der Absender bezahlte das amerikanische Inlandsporto von 12 ½ c bis New York und vermerkte links oben in schwarzer Tinte „Per Havre Packet April 8th“. Möglicherweise wurde die Abfahrt des Schiffes verpasst oder die Versandanweisung übersehen, da in New York der Brief einem Schiff nach Liverpool mitgegeben wurde. Zunächst wurde er mit 1s7d = 8d Gebühr für einen ankommenden Schiffsbrief + 11d für die Strecke Liverpool - London taxiert. Hinzu kamen 1s8d von London bis zur europäischen Küste, insgesamt 3s3d, die von London (Ankunftsstempel vom 29. April) zunächst in schwarzer Tinte unter dem Wort Havre notiert wurden. Die Firma Abraham Dürminger war zu jener Zeit ein Begriff (Herrnhuter Brüdergemeinde) und pflegte eine umfangreiche Korrespondenz mit Übersee. Sie verfügte in London über entsprechende Kontakte, so dass wenig später ein Agent das Porto (Stempel von London vom 3. Mai) bezahlte. Die schwarze 3s3d wurde gestrichen und der bezahlte Betrag in dunkelvioletter Tinte, rechts neben dem Aufgabestempel von Philadelphia, erneut angeschrieben. Der Brief wurde nun über Dover - Ostende - Preußen nach Herrnhut in Sachsen weiterbefördert. Der Leitweg lässt sich durch den rückseitig abgeschlagenen Stempel „Angleterre par Ostende“ nachvollziehen, Stempelkatalog Van der Linden (VdL) Nr. 192.¹⁶ Insgesamt addierten sich das belgische (20 cent = 3 ½ Sgr), und das preußische Transitporto (Portoforderung 12 ¾ Sgr.), sowie das sächsische Inlandsporto auf 15 ¼ Ggr. Berechnet man das Gesamtporto aus allen Portoanteilen, so kostete der Brief etwa \$1.36 (12 ½ c US + 78 c englisches + 45 ¾ c europäisches Porto). Hätte es sich um einen „normalen“ Adressaten, ohne eine Beziehung zu einem Londoner Agenten, gehandelt, wäre der Brief zunächst nicht weiter gesandt worden. Entsprechend dem Zitat Heinrich von Stephans (s.o.) hätte London zuerst einen Brief an den Adressaten mit der Portoforderung gesandt, und dieser hätte dann das Geld nach London zur Auslösung des Briefes senden müssen. Porto für zwei weitere Wege nach England wäre angefallen, d.h. 2 x 1s8d + 2 x 15 Ggr = \$1.70. Der Brief hätte dann mehr als \$3 gekostet. Gemessen an dem damaligen Einkommen (\$5 pro Woche wurden in dieser Zeit bei weitem nicht erreicht) eine enorme Summe.

Hätte sich nicht Entscheidendes verändert, so hätte der Weg über England wohl keine Rolle mehr gespielt – und damit kommen wir zum nächsten Kapitel und zu einem bedeutenden Schritt technischer Innovation.

3. British Open Mail

3.1. Vorvertragsperiode (vor Abschluss des britisch – amerikanischen Postvertrages)

Für die Beförderung von Briefen in Küstennähe bzw. auf Flüssen wurden bereits seit Anfang des 19. Jahrhunderts auch Dampfschiffe benutzt. Einen ersten Versuch den Atlantik mit Hilfe von Dampf zu überqueren, gab es 1819, als die amerikanische „Savannah“, ein dreimastiges Segelschiff mit Dampf getriebenen Schaufelrädern von Savannah, Georgia nach Liverpool segelte. In der Tat segelte sie, denn sie benutzte ihre Dampfmaschinen nur etwa 80 Stunden, von der mehr als 27 Tage dauernden Überfahrt.¹⁷ Es vergingen noch fast 20 Jahre, bevor am 4. April 1838 die „Sirius“, mit ihrer Fahrt von Cork, Irland nach New York, die Ära der transatlantischen Dampfschiffahrt einläutete. Bereits am 8. April 1838 folgte ihr die „Great Western“ der Great Western Steamship Company von Bristol aus. Beide Schiffe beförderten Briefe und beide erreichten New York am 23. April 1838. Die „Sirius“ hatte noch einen Vorsprung von wenigen Stunden.¹⁷

Von Samuel Cunard¹⁸ wurde der britischen Regierung ein überzeugendes Konzept zur Einrichtung einer transatlantischen Postverbindung mit Dampfschiffen vorgelegt, das die Konkurrenz – insbesondere die Great Western Steamship Company - aus dem Felde schlug. Die „British and North American Royal Mail Steam Packet Company“, besser bekannt unter dem Namen Cunard-Line, erhielt zum 1. Juni 1840 von der britischen Admiralität einen Vertrag zur Postbeförderung, und am 4. Juli 1840 wurden die ersten Packet-Letters mit dem Dampfer „Britannia“ von Liverpool nach Boston befördert. Zunächst war der Zielhafen Boston, ab Januar 1848 wurde New York und Boston im Wechsel angelaufen. Für den einfachen Brief wurde ein Porto von 1s inklusive des britischen Inlandsportos festgesetzt (siehe Tab.1).

Zwei Dinge waren nun dafür ausschlaggebend, dass Briefe deutscher Korrespondenten wieder über England geleitet wurden. Zum einen verkehrten die neuen Dampfschiffe sehr viel zuverlässiger und schneller, und England hatte hier ein neues Monopol. Die mittlere Beförderungsdauer in westlicher Richtung betrug für Segelschiffe ca. 30 Tage, für Dampfschiffe 17 Tage; in östlicher Richtung: Für Segelschiffe ca. 20 Tage, für Dampfschiffe 15 Tage.¹⁹ Zum anderen wurden in den Folgejahren eine Reihe von Verträgen mit verschiedenen deutschen Staaten geschlossen, die die Zuleitung nach England einfacher und billiger machten.

Dennoch blieb der Weg über England im Vergleich zu den „Havre Packets“ teuer. Auswandererbriefe wurden daher meist weiterhin über Le Havre oder auch über Bremen und Hamburg (ab 1847 auch per Dampfschiff über Bremen) geleitet. Aber für die Geschäftskorrespondenz war Schnelligkeit enorm wichtig, und die Portokosten spielten eine untergeordnete Rolle. In den Akten der Staatsarchive von Bremen und Hamburg über den Postverkehr mit den USA wird immer wieder die Bedeutung der Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit der transatlantischen Briefbeförderung für die, in beiden Hansestädten ansässigen, Handelshäuser betont. Bereits ein Verzug von wenigen Tagen, ja Stunden konnte ein bedeutender Nachteil beim Abschluss eines Geschäfts bedeuten.

Für die Zuleitung nach (oder vice versa) England wurden zu Beginn der Dampfschiff Ära häufig, wie in früherer Zeit, Forwarder benutzt. Im Laufe der 1840er wurden dann Postverträge verschiedener deutscher Staaten mit England abgeschlossen, die es erlaubten, Briefe in die USA bis zur US-Küste zu frankieren, bzw. Briefe zu empfangen, bei denen nur das US-Porto bezahlt war. Die zeitliche Abfolge und der vereinbarte britische Portoanteil (ohne Packetporto) ist in Tabelle 2 dargestellt. Bemerkenswert ist, dass das englische Porto, das in den Verträgen mit Hamburg, Bremen und Hannover vereinbart wurde, zunächst nur für Briefe aus dem oder ins Staatsgebiet dieser Länder galt. Briefe im Transit durch diese Länder wurden dagegen weiter mit einem britischen Porto von 1s8d belastet. Im Folgenden wird auf den Inhalt der Verträge nicht im Einzelnen eingegangen. Für Details sei z.B. auf die Abhandlungen über Hamburg von Cornelius Muys²⁰, Bremen von Friedrich Meyer²¹ und Aachen (Vertrag mit Preussen) von Wiegand Bruns²² verwiesen.

Datum	Vertrag	Britischer Portoanteil
Vor 1841		1s8d
06.04.1841	Hamburg	} 6d aber nur für Vertragspartner sonst (d.h. im Transit) 1s8d
11.10.1841	Bremen	
01.10.1845	Hannover	
01.01.1847	Preussen	8d inkl. belgischem Transitporto, allgemeine Portosenkung

Tab. 2 : Britischer Portoanteil für einen einfachen Brief für die Zuleitung nach England, das Gesamtporto enthält zusätzlich das deutsche Porto (z.B. Bremen: 4 Grote = 2d, Hannover 2 Ggr. = 3d).

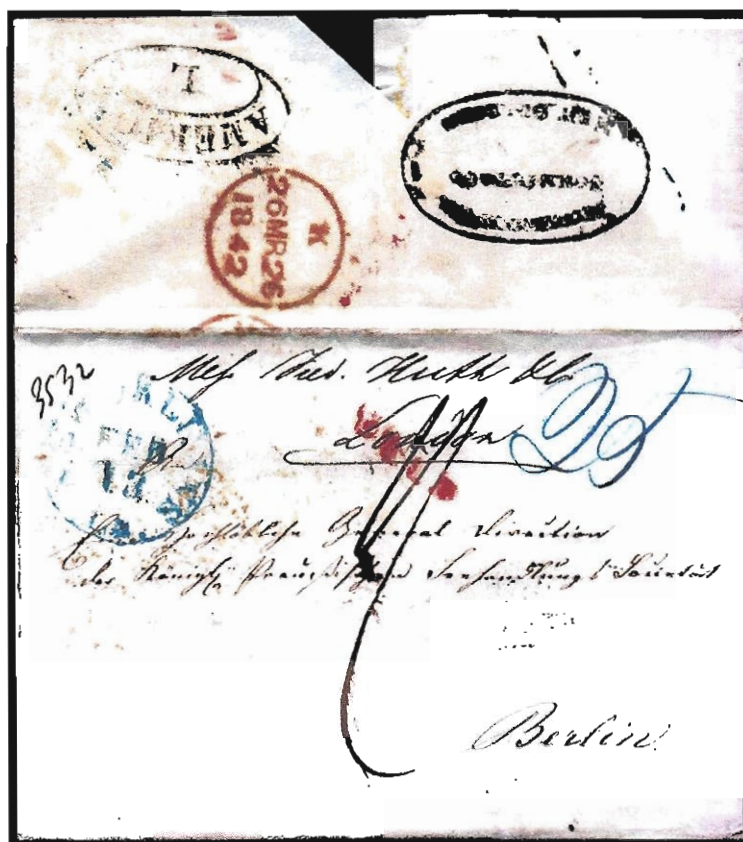
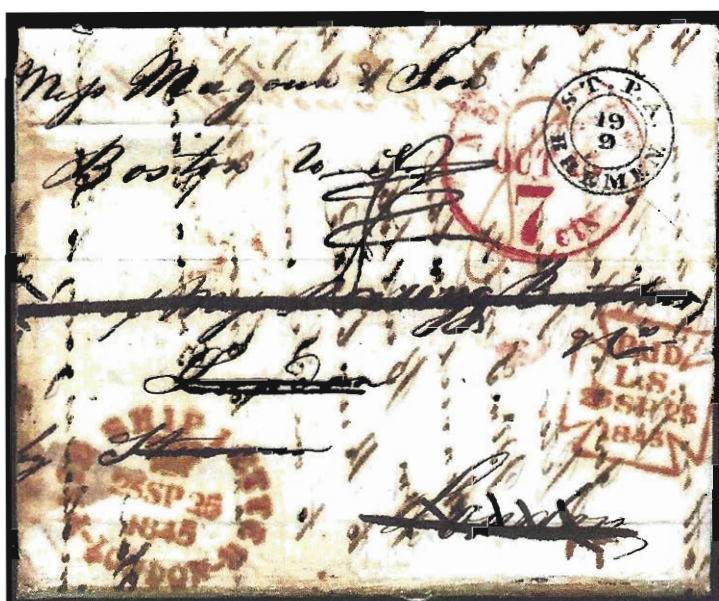


Abb. 7: Brief aus New Orleans (13.2.1842) nach Berlin, mit 25 c bis Boston bezahlt. Zunächst an Friedrich Huth in London adressiert, der das 1s Packetporto für die Beförderung mit dem Cunard-Dampfer „Acadia“ entrichtete. Der Brief wurde „under cover“ nach Berlin geschickt, daher gibt es keine Vermerke für die Weiterbeförderung. Details siehe Text.



Agent bezahlte für:
Abgehenden Schiffsbrief 8d

Bremen – London 8d
(gestrichen)



Abb. 8: Aus Bremen (19.9.1845) über den Agenten „Baring Brothers“ in London nach Boston gesandt. Der Agent bezahlte zuerst 8d Porto Bremen - London nach dem Postvertrag vom 11.10.1841, dann 8d für die Beförderung nach New York als Schiffsbrief (siehe Stempel von London). Beförderung mit „Great Britain“ der Great Western Steamship Company, eine Linie ohne Postvertrag, daher kein Packet-Porto. Vom Empfänger: 5 c US-Inlandsporto + 2 c Ship Fee = 7 c.

Anhand der folgenden Briefbeispiele wird die Praxis in der Periode vor Abschluss des britisch - amerikanischen Postvertrages beleuchtet. Ohne Postvertrag war keine Verrechnung zwischen England und den USA möglich, und der amerikanische Portoanteil musste zwangsweise in den USA bezahlt werden.

Abb. 7 zeigt einen Brief mit Aufgabestempel New Orleans vom 13.2.1842 an die Direktion der königlich preußischen Seehandlungs Societät in Berlin. Zunächst war er allerdings an die Firma Huth in London adressiert, die die Funktion eines Forwarders übernahm. Das US-Porto von 25 c (roter L1 PAID, daneben blaue 25) bis Boston wurde bei der Aufgabe bezahlt. Der Brief war für die Beförderung mit dem Cunard Dampfer „Caledonia“ vorgesehen. Die geplante Fahrt konnte allerdings nicht stattfinden, da „Caledonia“ auf der Fahrt nach New York beschädigt wurde und nach Liverpool umkehren musste. Daher erfolgte die Beförderung des Briefes am 1. März mit „Unicorn“ zunächst nach Halifax in Neuschottland und von dort mit „Acadia“ nach Liverpool (Ankunft 25.3.)²³. In Liverpool wurde der schwarze Stempel „AMERICA L“ aufgesetzt. Das Packetporto von 1s wurde von Huth in London bezahlt. Für den weiteren Weg nach Berlin finden sich keine postalischen Vermerke – der Brief wurde wie in früheren Zeiten im Umschlag, wahrscheinlich im Bündel mit anderen Briefen, nach Berlin gesandt.

Einen weiteren Forwarder-Brief zeigt Abb. 8. Der Absender in Bremen (19.9.1845) verwendete dasselbe Verfahren, wie beim vorigen Brief. Er adressierte ihn an die „Baring Brothers“ in London, die dann für die Weiterleitung an den eigentlichen Adressaten in Boston sorgten. Die Beförderung nach England erfolgte nach dem Vertrag Bremen - Großbritannien vom 11.10.1841 zu einem Porto von 8d. Da der Absender den Brief unfrankiert aufgab, musste der Forwarder zunächst einmal das 8d Porto bis London (schwarze 8, davon 6d britischer Anteil) bezahlen. Dann strich er seine Adresse durch und gab den Brief in London am 25.9.1845 erneut auf. Vor der Abfahrt des nächsten Cunard Packets am 4.10. lag die Abfahrt des Dampfers „Great Britain“ der Great Western Steamship Company, der Reederei, die das Rennen um einen Vertrag zur Postbeförderung gegen Cunard verloren hatte. Da es sich damit nicht um einen „Packet-Letter“ handelte, wurde der Brief bei der Postaufgabe mit dem roten Stempel „SHIP LETTER LONDON PAID“ bedruckt und nur das Schiffsporto von 8d, anstelle des Packetportos von 1s, erhoben. London strich die schwarze 8 und schrieb das bezahlte Porto von 8d in roter Tinte daneben. Am 15. Oktober erreichte die „Great Britain“ New York. Dem Empfänger wurden 7 c = 2 c Ship Fee + 5 c US-Inlandsporto bis Boston berechnet. Ab 1.7.1845 galt ein US-Porto von 5 c unter 300 Meilen, bzw. von 10 c darüber.¹⁰

Ein Brief (Abb. 9) aus New York (31.5.1844) nach Berlin über Hamburg zeigt, dass das ermäßigte britische Porto nach dem Postvertrag Großbritannien - Hamburg vom 6.4.1841 für Briefe im Transit durch Hamburg nicht galt. Der Absender bezahlte das US-Porto für einen Doppelbrief (150 – 400 Meilen) von 37 ½ c (PAID, 37 ½ in Bleistift oben links) bis Boston. Von dort wurde der Brief mit dem Cunarder „Britannia“ nach Liverpool befördert (Ankunft 14.6.). In London wurde nur einfaches Porto berechnet: 1s Packet-Porto und 1s8d britisches Porto bis Hamburg (nicht das ermäßigte 6d-Porto, siehe Tab. 2!), insgesamt 2s8d. Hamburg verlangte von Preußen inklusive Transitporto 34 ½ Sgr., der Empfänger in Berlin zahlte 40 ½ Sgr. Die Übergabe vom Hamburger Stadtpostamt an Preußen wird durch den rückseitig abgeschlagenen Ovalstempel des Stadtpostamtes vom 17.6. und den vorderseitigen Stempel des preußischen Postamtes in Hamburg vom selben Tag dokumentiert.

Das britische Monopol der transatlantischen Briefbeförderung mittels Dampfschiffen hielt bis 1847. Von amerikanischer Seite wurde nach einem geeigneten Endpunkt für eine Dampferlinie von New York nach dem europäischen Kontinent gesucht. Durch eine geschickte Argumentation des Bremer Senators Arnold Duckwitz gelang es diesem, Bremen gegen andere europäische Konkurrenz durchzusetzen und das erste Postabkommen eines europäischen Staates mit den USA abzuschließen. Mit erheblicher finanzieller Unterstützung verschie-



Abb.9: New York, 31.5.1844 per Cunard-Dampfer „Britannia“ nach Liverpool und weiter über Hamburg nach Berlin. Im Transit durch Hamburg wurde weiter 1s8d britisches (nicht 6d!) + 1s Packet Porto verlangt, daher englische Forderung 2s8d. Der Empfänger in Berlin bezahlte 40 ½ Sgr.

dener deutscher Staaten, ließ die eigens gegründete amerikanische Ocean Steam Navigation Company, kurz Ocean-Line (OSNC) zwei Dampfer „Washington“ und später „Hermann“ bauen. Bei der Jungfernfahrt der „Washington“ am 1. Juni 1847 von New York nach Bremerhaven wurde die erste Post befördert, die bereits gemäß dem Abkommen zwischen den USA und Bremen von 1847 behandelt wurde, obwohl der Vertrag noch nicht unterschrieben war.²⁴⁻²⁶ Der Weg nach Bremerhaven wurde planmäßig durch einen Zwischenstopp in Southampton, England unterbrochen, das „Washington“ am 15. Juni erreichte. An Bord waren nicht nur Briefe für Bremen, sondern auch Postsäcke für die britische Insel und Frankreich, die in Southampton ausgeladen wurden. Die Absender in den USA hatten das Seeporto - für den einfachen Brief 24 c – bereits bei der Aufgabe bezahlt.

Die britische Postbehörde verhielt sich gegen die neue Konkurrenz der „American Packets“ nun äußerst restriktiv. Obwohl für diese Briefe das Seeporto bezahlt war, wurde diese Tatsache bewußt ignoriert. Die Briefe wurden so behandelt, als seien sie mit Dampfern der britischen Cunard-Linie befördert worden. Das Seeporto von 1s wurde den Empfängern von britischer Seite nochmals in Rechnung gestellt (Discriminatory Periode). Durch diese Maßnahme wollte man der Cunard-Linie einen Vorteil verschaffen und gleichzeitig die Einnahmen der britischen Finanzbehörde erhöhen.²⁷ Im Gegenzug wurde von der amerikanischen Regierung zunächst ein Vertrag über den Transit geschlossener Briefpakete von England nach Canada ausgesetzt und als dies keine Wirkung zeigte, wurde ab der Ankunft des Cunard Dampfers „Britannia“ am 5. Juli 1848 Gleiches mit Gleichem vergolten – das amerikanische Seeporto von 24 c mußte nun auch bei Beförderung mit Dampfern der britischen Cunard-Linie bezahlt werden. Der Postkrieg zwischen den USA und Großbritannien (Retaliatory Periode) hatte begonnen.

Die Abbildungen 10 und 11 zeigen zwei Briefe aus Bremen vor bzw. während der Periode des Postkriegs, beide befördert mit Dampfern der Cunard-Linie. Der Absender bezahlte (Franco Stempel des Stadtpostamtes) in beiden Fällen gemäß dem Postvertrag Bremen - Großbritannien von 1841 das Porto bis England (2d Bremen + 6d britischer Anteil) und 1s Packetporto bis zur US-Küste, davon wurden 1s6d (in violetter Tinte vermerkt) an England vergütet. Dem Empfänger des Briefes vom 12.6.1846 (Abb. 10) wurden 2 c Ship Fee + 10 c US-Inlandsporto (> 300 Meilen) = 12 c berechnet. In der Zeit des Postkrieges mußte der Empfänger nun, anstelle der Ship Fee, das Packetporto von 24 c bezahlen, insgesamt 34 c.



Abb. 10: Bremen (12.6.1846) nach Baltimore, vom Absender bis Boston bezahlt (Vergütung 1s Packet + 6d brit. Porto). Vom Empfänger wurden vor dem Postkrieg 2 c Ship Fee + 10 c US-Porto = 12 c gefordert.



Abb. 11: Entsprechender Brief wie Abb. 10, aber in der Postkriegsperiode in Bremen am 29.8.1848 aufgegeben. Der Empfänger mußte nun 24 c Packet- + 10 c US-Porto = 34 c bezahlen. Beide Briefe wurden mit Cunard-Dampfern befördert.



New York:
29 c = 5 c US + 24 c Packet

29

London:
1s Packet

Aachen:

AMERICA per ENGLAND

Abb. 12: Postkriegsbeleg von New York (29.11.1848) nach Köln per Cunarder „Acadia“. Sowohl Absender wie Empfänger bezahlten das Packetporto. Aachen stempelt „AMERICA per ENGLAND“ (siehe Text).

Dies zeigt der Brief vom 29.8.1848 (Abb.11). New York stellte den Betrag mit dem roten Stempel „NEW YORK SHIP 34 Cts.“ vom 14.9. in Rechnung.

Einen Postkriegsbeleg in umgekehrter Richtung und von England über Aachen nach Köln befördert, zeigt Abb.12. Der Absender in New York bezahlte 5 c US-Porto (<300 Meilen) bis Boston + 24 c Packetporto, was zunächst in Bleistift, dann vom Austauschpostamt New York mit den roten Stempeln „PAID“ und „29“ vermerkt wurde. Am 29.11.1848 wurde der Brief mit dem Cunard-Dampfer „Acadia“ nach Liverpool befördert. London erhob nun das Packetporto von 1s erneut. Nach dem Postvertrag Preußen - Großbritannien vom 1.1.1847 ergab sich damit eine Forderung an Preußen von: 1s Packet- + 6d britisches + 2 x 2d belgisches Porto = 1s10d in schwarzer Tinte notiert und in Aachen in 18 $\frac{1}{3}$ Sgr. umgerechnet (violette Tinte). Der Empfänger bezahlte zudem das preußische Inlandsporto von 3 $\frac{1}{3}$ Sgr, insgesamt 21 $\frac{2}{3}$ Sgr. Das Grenzpostamt Aachen markierte den Leitweg mit dem Stempel „AMERICA per ENGLAND“, an den sich der Titel des Artikels anlehnt.

3.2 Der britisch – amerikanische Postvertrag

Die amerikanische Maßnahme zeigte den gewünschten Effekt, denn auf Druck der britischen Handelshäuser wurden bereits kurz nach Beginn der Retaliatory Periode Verhandlungen aufgenommen, die auch schnell zu einem Ergebnis führten. Der ausgehandelte Postvertrag wurde am 15. Dezember 1848 unterzeichnet und trat am 15. Februar 1849 in Kraft. Für die kurze Übergangszeit (Restored Periode, siehe Ref. 23, S. 25) bis zur Anwendung des Vertrages, wurde von beiden Seiten auf die Doppelerhebung des Packet-Portos verzichtet. Kamen Briefe in der Restored Periode mit Cunard Dampfern in den USA an, wurden sie mit der Ship Fee von 2 c belastet. Bei Briefen nach Europa per Ocean-Line wurde in dieser kurzen Zeitspanne die englische Schiffsgebühr von 8d erhoben.

Im Vertrag wurde für die Korrespondenz zwischen beiden Ländern ein Gesamtporto von 24 c = 1s für den einfachen Brief ($\frac{1}{2}$ oz.) mit folgender Portoaufteilung festgelegt (Artikel I/II):

Seeporto	16c = 8d	} 1s = 24 c
Britisches Inlandsporto	3 c = 1 $\frac{1}{2}$ d	
US-Inlandsporto	5 c (gilt nicht für die Pazifikküste)	

Für die Transitpost nach (aus) den Deutschen Staaten wurden folgende bedeutende Vereinbarungen getroffen (gekürzt wiedergegeben):²⁸

Art. XI: Briefe, die von einem Land abgesandt werden und das andere im Transit (Open Mail) passieren, werden ohne eine Portoforderung der absendenden Postverwaltung ausgeliefert. Dies bedeutete, dass das amerikanische Porto, inklusive dem Seeporto bei Beförderung mit amerikanischen Schiffen, in den USA bezahlt werden musste. Der britische Portoanteil und das europäischen Porto bis England war dagegen in Deutschland zu entrichten.

Drei weitere Artikel schafften die Voraussetzungen für den Austausch geschlossener Briefpakete durch das Territorium der beiden Vertragspartner, die später besonders für die Prussian Closed Mail von Bedeutung werden sollten:

Art VII und VIII: Jedes Land hat das Recht durch das Territorium des anderen eine „Closed Mail“ zu senden

Art IX: Dieser Artikel definierte bereits ein Transitporto für die geschlossenen Briefbeutel.

Am Beispiel des Postvertrages Großbritannien - Preußen von 1847 wird die Portoaufteilung gemäß Art. XI für amerikanische (Am. Pkt.) und britische (Br. Pkt.) Packets in Tabelle 3 gezeigt. Die wichtige Konsequenz aus diesem Artikel ist, dass in der Open Mail Briefe der

deutsch-amerikanischen Korrespondenz in beiden Richtungen nicht bis zum Bestimmungsort frankiert werden konnten.

	Portoanteil	Br. Pkt.	Am. Pkt.
US	5 c	5 c	
Packet	16 c = 8d = 6 $\frac{3}{4}$ Sgr		21 c
Brit.	6d = 5 Sgr		
Belg. ($\frac{1}{4}$ oz)	2d = 1 $\frac{2}{3}$ Sgr		
		an GB 1s4d	an GB 8d
Preuss.	3 $\frac{1}{3}$ Sgr		
In Preussen bezahlt		16 $\frac{3}{4}$ Sgr	10 Sgr.

Ab 1.8.1852 wurde das britische, belgische und preussische Porto zusammengefasst:
7 Sgr
davon geht die Hälfte an England = 3 $\frac{1}{2}$ Sgr.
Bei Am. Pkt. ist das deutsche Porto identisch wie bei Briefen nach England,
bei Br. Pkt. kommt das Seepporto von 6 $\frac{3}{4}$ Sgr. dazu = 13 $\frac{3}{4}$ Sgr.

Tab. 3: Aufteilung des Portos für den einfachen Brief (< $\frac{1}{2}$ oz., belgisches Transitporto < $\frac{1}{4}$ oz.) nach dem Postvertrag Großbritannien - Preußen vom 1.1.1847 bei Beförderung mit britischen (Br. Pkt.) oder amerikanischen (Am. Pkt.) Vertragsschiffen. Ab 1.8.1852 wird das Porto Preußen – England ermäßigt. Das 5 c US-Porto gilt für Briefe aus oder an die Ostküste, nicht für Kalifornien.



Abb. 13: Von Münster (5.8.1850) nach New York. Der Absender bezahlte gemäß Tab. 3 16 $\frac{3}{4}$ Sgr. für die Beförderung per British Packet. Aachen stempelte P. für Paid und vergütete 1s4d an England. Boston forderte 5 c (K1) US-Porto vom Empfänger.

Zwei typische Beispiele für Briefe über Aachen in die, bzw. aus den USA, befördert mit der Cunard Linie (Br. Pkt.) zeigen die Abbildungen 13 und 14. Der Absender in Münster (Abb.13) bezahlte am 5.8.1850 (siehe Tabelle 3) 16 $\frac{3}{4}$ Sgr einschließlich des Packetportos. Aachen bestätigte dies durch den schwarzen Stempel P. (VdL 2081¹⁶) und vergütete an England 1s4d. Boston berechnete dem Empfänger in New York 5 c (Stempel 5 im Kreis) US-Porto.

In umgekehrter Richtung (Abb. 14) bezahlte der Absender in Buffalo (5.6.1850) das Inlandsporto von 5 c bis New York. Großbritannien forderte 1s6d. Der Brief war schwerer als $\frac{1}{4}$ oz., so dass das belgische Transitporto von 2d doppelt berechnet wurde. Einschließlich preußischem Inlandsporto wurden dem Empfänger in Eilenburg 18 $\frac{1}{2}$ Sgr. (auf $\frac{1}{2}$ Sgr. gerundet) in Rechnung gestellt. Aachen stempelte „AMERICA per ENGLAND“, im Unterschied zu Abb. 12 nun in roter Farbe.

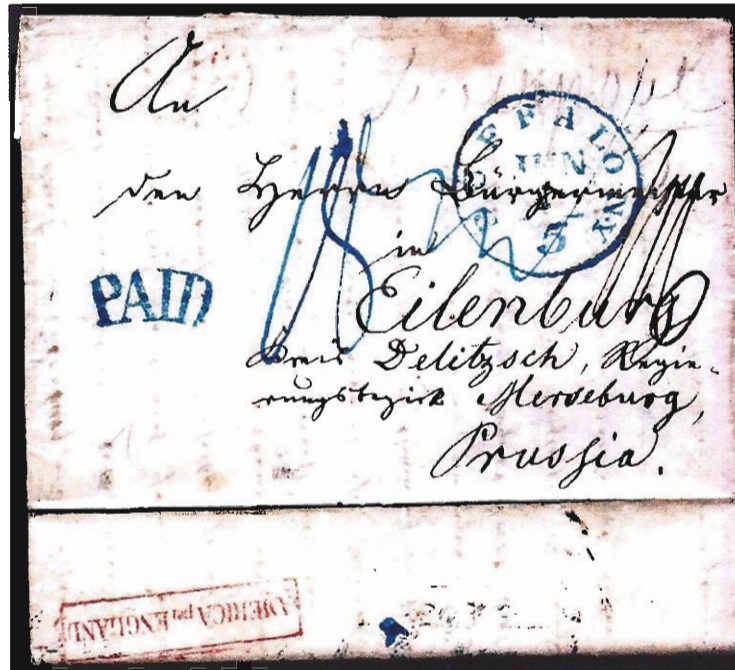


Abb. 14: Bei der Postaufgabe in Buffalo (5.6.1850) wurde nur das US-Porto von 5 c bezahlt, daher Beförderung per Br. Pkt. (Cunard Dampfer „Cambria“). Britische Portoforderung 1s6d, da belgisches Transitporto doppelt ($> \frac{1}{4}$ oz.). Insgesamt bezahlte der Empfänger 18 $\frac{1}{2}$ Sgr. Aachen stempelte „AMERICA per ENGLAND“ in roter Farbe.

Besonderheiten im Postaustausch mit der Pazifikküste

Wie oben erwähnt, galt das amerikanische Inlandsporto von 5 c nur für die Staaten an der Ostküste. Das amerikanische Porto von der Ostküste nach Kalifornien oder Oregon an der Pazifikküste wurde durch US-Gesetz am 3. März 1847 auf 40 c festgelegt. Die Rate trat am 1. Juli 1847 in Kraft.¹⁰ Allerdings kam Kalifornien erst am 2.2.1848 unter US-Verwaltung, gerade vor Beginn des Goldrauschs im Mai 1848. Kurze Zeit später wurde Kalifornien am 9.9.1850 Bundesstaat. Eine offizielle Postverbindung zwischen der Ost- und Westküste der USA – die auch für die Beförderung der deutschen Korrespondenz mit der Pazifikküste benutzt werden konnte – gab es erst Anfang 1849 über Panama. Auf der Pazifikseite stellte die Pacific Steamship Company die Verbindung zwischen Astoria, Oregon, San Francisco und Panama her (siehe Abb. 15).^{29,30}

Neben dem Leitweg über die Ostküste der USA, hatte Großbritannien einen direkten Service nach Chagres an der Ostküste Panamas mit den „Britischen West Indies Packets“ eingerichtet (in Abb. 15 rot gezeichnet).

In der Tat war es so, dass Briefe nach Deutschland über New York geleitet wurden, sofern nicht ausdrücklich ein anderer Leitweg vom Absender vorgeschrieben wurde, während Briefe

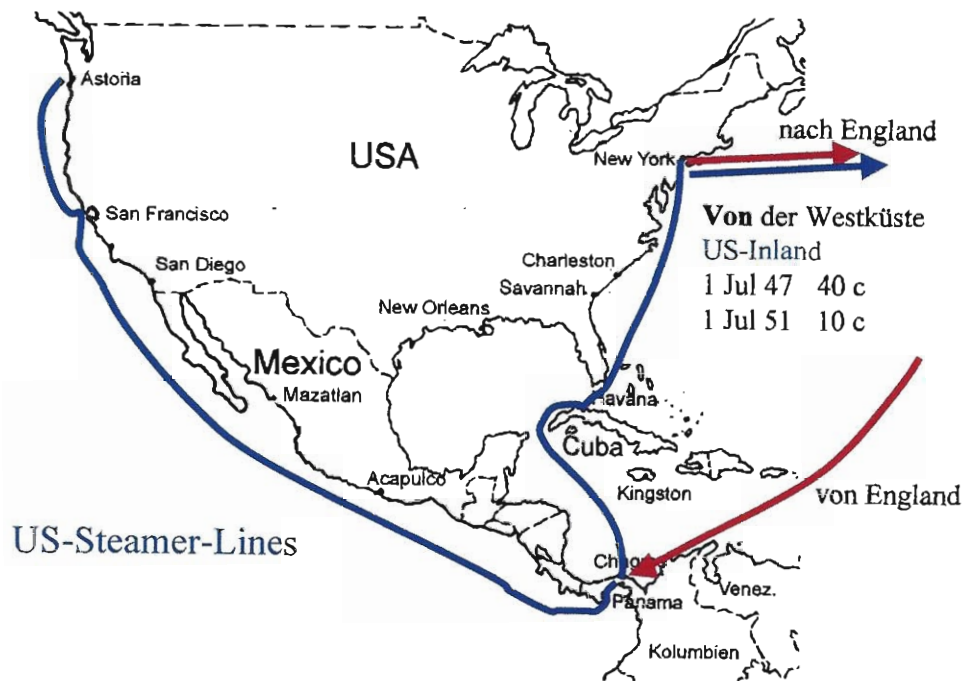
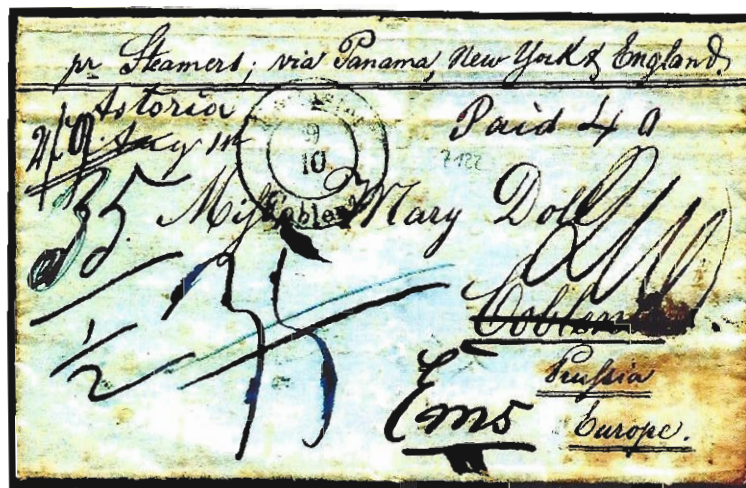


Abb.15: Post austausch mit Kalifornien vor 1856. Briefe nach Kalifornien wurden mit den „British West Indies Packets“ direkt nach Chagres gebracht und nicht an die Ostküste der USA. Briefe aus Kalifornien dagegen wurden über New York geleitet. In der schematischen Zeichnung sind amerikanische Linien blau gekennzeichnet, britische rot.



Astoria
Aug 1st
Paid 40

Abb.16: Sehr früher Brief von Oregon nach Europa, Postaufgabe Astoria, 1. August 1850. Mit 40 c bis New York bezahlt (blaue Route in Abb. 15 bis New York), dann per Br. Pkt. (siehe Text).

aus Deutschland in London den „British West Indies Packets“ direkt nach Chagres zugeführt wurden. Der amerikanische Portoanteil für die Beförderung ab Panama bis San Francisco oder Astoria betrug ab 1.7.1847 30 c, er wurde am 1.7.1851 auf 20 c ermäßigt.¹⁰

Zwei sehr frühe und seltene Briefe, die die unterschiedliche Behandlung in beiden Beförderungsrichtungen zeigen, sind in Abb. 16 und Abb. 17 gezeigt.

Der Brief in Abb. 16 wurde in Astoria, Oregon am 1.8.1850 aufgegeben und war zunächst nach Coblenz in Preussen adressiert. Es ist der bisher früheste bekannte Brief aus Oregon

nach Europa. Der Absender bezahlte das US-Porto bis zur Ostküste von 40 c. (Paid 40 c in roter Tinte). Drei verschiedene Schiffe waren notwendig, um den Brief nach New York zu bringen. Zunächst wurde der Brief mit dem Dampfer „Carolina“ von Astoria nach San Francisco, dann am 15.8.1850 weiter nach Panama gebracht. Nach Überquerung des Isthmus ging es mit dem Dampfer „Falcon“ nach Havanna, die Post wurde dort an die „Ohio“ übergeben, die am 23.9. New York erreichte.³¹ Ab New York erfolgte die Beförderung mit dem Cunarder „Asia“ (Br. Pkt.) am 25.9. nach Liverpool. Gemäß Art. XI wurde er ohne amerikanische Portoforderung an England übergeben und in London entsprechen taxiert. Es wurde allerdings ein höheres Gewicht als $\frac{1}{2}$ oz. festgestellt, so dass doppeltes Porto = 2 x 8d Seeporto + 2 x 6d britisches- + 3 x 2d belgisches-Transitporto = 2s10d = 28 $\frac{1}{3}$ Sgr. gefordert wurden. Aachen addierte 6 $\frac{2}{3}$ Sgr. preußisches Inlandsporto zu insgesamt 35 Sgr. Der Brief konnte in Coblenz nicht zugestellt werden. Er erhielt daher am 9. Oktober zur Portoentlastung den Stempel „Entlastet Coblenz“ und wurde dem Adressaten nach Bad Ems nachgesandt. Dieser musste schließlich 2fl9Kr bezahlen.

Ein ebenfalls außergewöhnlich früher Brief aus Berlin (Abb. 17) vom 26. August 1850 demonstriert die Taxierung in umgekehrter Richtung. Er zeigt keinen Stempel des New Yorker Austauschpostamtes und in San Francisco wurde das 30 c Porto (roter Taxstempel) für die Strecke ab Panama vom Empfänger erhoben. Dies zeigt, dass der Brief in London mit den „West Indies Packets“ direkt nach Chagres geleitet wurde.

Für das vorausbezahlte Porto gibt es zwei mögliche Erklärungen: Zum einen könnte der Absender das 16 $\frac{3}{4}$ Sgr. Porto per British Packet bis zur US-Ostküste bezahlt haben (siehe Abb. 13 oben) oder denselben Betrag für die Beförderung mit Privatschiff ab England in „andere überseeische Länder“³² – an England wurde in beiden Fällen 1s4d vergütet.

Die erste explizite Erwähnung eines Portos über England nach Kalifornien ist mir erst vom 4.1.1851 bekannt (Taxis Generale Nr. 21, 1850/51)³³, d.h. knapp ein halbes Jahr nach Aufgabe des Briefes. Dort heißt es: *„...es wird bekannt gemacht, dass die Correspondenz nach Californien und Oregon auf dem Wege durch Preussen und England über Chagres und Panama ihre Beförderung erhält. Für diese Beförderung, welche mittelst verschlossener Briefpakete durch Britische Packetboote bis Chagres erfolgt, von Panama nach San Francisco aber durch die Packetboote der vereinigten Staaten bewirkt wird, ist außer dem Britischen Porto von 1s8d, der Großbritannienischen Post-Verwaltung an Transitporto zwischen Chagres und Panama 6d und an Seeporto für die Beförderung von Panama nach San Francisco 1s 3d, mithin im Ganzen 3s 5d = 34 $\frac{1}{2}$ Sgr oder 2fl für den einfachen bis 1 Loth kölnisch schweren Brief zu vergüten.“*

Im Generale wird bestätigt, dass die Korrespondenz an die Westküste direkt über Chagres geleitet wurde und nicht über die Ostküste der USA. Ab Oktober 1850 galt von England über Chagres nach Kalifornien ein Gesamtporto von 2s 9d (vorher 1s bis Chagres).⁷ Dieses entspricht der, im Taxis Generale angegebenen, Portoaufteilung:

1s bis Chagres + 6 d Chagres-Panama + 1s3d (= 30 c) US-Porto + 8d Preußen-England. Interessant ist, dass in Deutschland das Gesamtporto bis San Francisco vorausbezahlt werden sollte, was dem Artikel XI des US-Britischen Postvertrages widerspricht. Nach diesem Artikel sollte eine Vergütung des amerikanischen Anteils an die USA nicht erfolgen. Der Empfänger musste daher das 30 c Porto ab Panama bezahlen. Analoge Briefe aus Frankreich nach Kalifornien zeigen, dass - zumindest teilweise - England den amerikanischen Anteil zur Sanierung der eigenen Finanzen benutzte und nicht an die USA vergütete.³⁴ Ab 11. Februar 1856 wurde der Weg über New York zum Standard und die West Indien Route nur noch auf ausdrückliches Verlangen des Absenders benutzt.

Bereits am 1.7.1851 erfolgte eine Ermäßigung der amerikanischen Raten, so dass Briefe mit dem 40 c US-Porto bis New York oder der 30 c Rate ab Panama sehr ungewöhnlich sind.

Der Deutsch-Österreichische Postverein (DÖPV), Beförderung mit amerikanischen Vertragsschiffen (American Packets)

Ab 1.7.1851 wurde in den USA das Porto an die Westküste von 40 c auf 10 c reduziert. Für die British Open Mail ergab sich damit ein US-Inlandsanteil von 5 c von der Ost-, bzw. 10 c von der Westküste. Für den direkten Postaustausch zwischen New York und Bremen (Postvereinbarung Bremen - USA) galt ab diesem Zeitpunkt sogar ein einheitliches Porto von 20 c für das gesamte Gebiet der USA, einschließlich des Packetportos New York – Bremen.

Auf deutscher Seite wurde ein Jahr vorher von Preußen und Österreich der Deutsch-Österreichische Postverein (DÖPV) gegründet. Als der Vertrag am 1.7.1850 in Kraft trat, waren bereits einige andere deutsche Postverwaltungen dem DÖPV beigetreten (z.B. Bayern, Sachsen), bis er schließlich 1852 fast alle deutschen Postverwaltungen umfasste.³⁵ Für den einfachen Brief (bis 1 Loth) wurde ein Porto, je nach Entfernung, von 1 Sgr. = 3 Kr. bis zu 10 geographische Meilen, (1 geographische Meile = 7,42 km), 2 Sgr. = 6 Kr. bis zu 20 Meilen und 3 Sgr. = 9 Kr. für größere Distanzen festgesetzt. Dabei wurde, abweichend vom monetären Wert, der süddeutsche Kr. und der österreichische KrCM gleichgesetzt (siehe Anhang). Für die Zuleitung nach England aus dem ganzen Gebiet des DÖPV war damit ein Vereinsporto von 3 Sgr. = 9 Kr. für den einfachen Brief ausreichend. Der Vertrag legte fest, dass das Vereinsporto der Postverwaltung des absendenden Postamtes zustand. Für Briefe aus dem Vereinsausland galt das Grenzpostamt (z.B. Aachen) als absendendes Postamt.

Vor Gründung des DÖPV war der deutsche Portoanteil – auch nach England – je nach Aufgabeort und Beförderungsweg unterschiedlich. Danach war die Portoberechnung einfach und zudem ergab sich eine erhebliche Reduzierung des Portos. Als Beispiel für die Vereinfachung sei nochmals auf den Brief in Abb. 6 verwiesen. Das deutsche Porto setzte sich dort aus einem preußischen und sächsischen Anteil, in jeweils unterschiedlichen Währungen, zusammen. Zieht man vom Empfängerporto von 15 ¼ Ggr. das belgische Transitporto von 3 ½ Sgr. ab, verbleiben etwa 15 ½ Sgr. deutsches Porto. Im Postverein galt nun für die größte Entfernung ein einheitliches Porto von nur noch 3 Sgr.

Die folgenden Briefbeispiele dokumentieren die Beförderung mit amerikanischen Schiffen nach dem 1.7.1851. In diesem Falle beinhaltete der amerikanische Portoanteil auch das Seepporto, in Deutschland wurde nur das Porto ab oder bis England bezahlt.

Abb.18 zeigt einen Brief aus Kalifornien, mit dem auf 10 c ermäßigten US-Inlandsporto von der Westküste. Der Absender in San Francisco (1.11.1851) bezahlte 26 c, das Seepporto von 16 c per Am. Pkt. eingeschlossen. In London wurde der Stempel „U.S. Pkt.“ abgeschlagen, um zu dokumentieren, dass ein amerikanisches Schiff den Brief gebracht hatte und eine britische Portoforderung von 10d notiert (doppeltes belgisches Porto, siehe Tabelle 3). Aachen verwendete einen Zweikreisstempel „SEEBRIEF PER ENGLAND UND AACHEN“ vom 20.12. und verlangte 11 ⅔ Sgr. vom Empfänger in Herford. Dasselbe Porto hätte er auch für einen Brief mit Postaufgabe in England bezahlen müssen.

Nach der Portoermäßigung vom 1.8.1852 (Tabelle 3) betrug das Porto England – Preußen (für den ganzen DÖPV!) nur noch 7 Sgr. Ein Beispiel dafür ist der Brief in Abb. 19 aus Philadelphia vom 26.11.1852. Der Absender bezahlte 21 c Porto bis England. Der Empfänger in Bischofswerda, Sachsen mußte 7 Ngr. = 7 Sgr. bezahlen. London forderte die Hälfte dieses Betrags mit dem Stempel „3 ½ GROSCHEN“. Rückseitig findet sich der Seebrief-Stempel von Aachen, nun in Rot.

In Abb. 20 ist ein Brief aus Frankfurt (11.11.1854) nach Eben Ezer, New York abgebildet. Bemerkenswert ist, dass bei Briefen in Richtung USA, mit wenigen Ausnahmen (siehe unten), immer das Porto für die Beförderung mit britischen Schiffen bezahlt wurde. Auch in diesem



Vergütung des
Seepostos an die
USA

16

Abb. 20: In Frankfurt (11.11.1854) 47 Kr. für die Beförderung per British Packet bezahlt, aber mit Collins-Line Dampfer „Baltic“ (=Am. Pkt.) nach New York geleitet, daher vergütet London 16 c Seeposto an die USA. Vom Empfänger 5 c US-Porto.



Stadtpostamt
Bremen:

By U.S. Mail.

Abb. 21: Explizit für Am. Pkt. bestimmter Brief aus Bremen (18.5.1851) nach Baltimore, entsprechende Vergütung 10d. Das Stadtpostamt stempelt "By U.S. Mail" um London zu zeigen, dass nur das Porto bis England bezahlt war. New York fordert „21“ = 16 c See+ 5 c US-Porto vom Empfänger. Befördert mit Ocean-Line Dampfer „Washington“ am 21.5. ab Southampton.

Falle hatte der Absender 47 Kr. bis zur amerikanischen Küste entrichtet. Davon behielt Thurn & Taxis 9 Kr. Vereinsporto und vergütete 38 Kr. = 10 ¾ Sgr. an Preußen. Die Abfahrtsdaten²³ der Cunard-Linie zeigen jedoch, dass kein Schiff dieser Linie für die Beförderung des Briefes in Frage kommt, sondern, dass die Beförderung mit „Baltic“ der amerikanischen Collins-Linie erfolgte. Damit stand das Seeposto den USA zu, und England musste 16 c an die USA vergüten. Dieser Betrag ist rechts, verdeckt durch den New York-Stempel in roter Tinte notiert. Im Widerspruch zu Artikel XI wurde das Seeposto zwischen den USA und Großbritannien verrechnet (der Brief ist kein Einzelfall). Allerdings war noch immer keine Frankierung bis zum Bestimmungsort möglich.

Damit gibt es eine einfache Erklärung dafür, dass die Absender es vorzogen, bis zur amerikanischen Küste zu frankieren: Diese Briefe konnten mit den Schiffen britischer und amerikanischer Linien befördert werden, während sie bei Frankierung bis England auf den Abgang eines US-Packets hätten warten müssen und – wie bereits mehrfach erwähnt – war Zeit für die Geschäftskorrespondenz ein wichtiger Faktor.

Einen der wenigen Briefe, der vom deutschen Absender nur bis England bezahlt wurde und der damit explizit für die Beförderung per US-Packet vorgesehen war, zeigt Abb. 21. Der Brief wurde am 18.5.1851 in Bremen aufgegeben und trägt oben den Vermerk „by United States Packet of 21st May 51 via Southampton“. Bei der Aufgabe wurden 11 $\frac{2}{3}$ Sgr. bezahlt (Betrag nicht notiert) und davon 10d (10 in violetter Tinte in Briefmitte), gemäß Tab. 3 (doppeltes belgisches Porto), an England vergütet. Der Brief wurde über Ostende – Dover – London nach Southampton geleitet und mit dem Ocean-Line Dampfer „Washington“ am 21.5.1851 nach New York befördert. Interessant ist nun, dass „Washington“, zwei Tage vor dem Aufgabedatum des Briefes, Bremen in Richtung New York verlassen hatte – an Bord die Postsäcke der Bremen Mail, die bis zum Bestimmungsort frankiert werden konnte. Durch den schnelleren Weg über Ostende wurde „Washington“ in Southampton wieder eingeholt. Das Gesamtporto war um ca. 20 c höher, – Schnelligkeit hat ihren Preis – und der Empfänger in Baltimore musste den amerikanischen Anteil für See- und US-Inlandsporto von 21 c (schwarzer Tax-Stempel von New York) bezahlen.

Das Stadtpostamt Bremen verwendete den Stempel „By U.St. Mail.“, um London darauf hinzuweisen, dass das Porto nur bis England bezahlt und damit das Seepporto für die Beförderung mit britischem Dampfer nicht abgedeckt war. Bisher sind nur wenige Abschlüsse dieses Stempels bekannt geworden.

4. Die „Prussian Closed Mail“

Das preußische Handelsministerium, dem die Postverwaltung unterstand, erkannte sofort die Bedeutung der Art. VII und VIII des britisch-amerikanischen Postvertrags für die Möglichkeit eines direkten Postaustauschs in geschlossenen Postbeuteln (Closed Mail) zwischen Preußen und den USA.³⁶ Der Wunsch nach einer schnellen Postverbindung, die es ermöglichen sollte, Briefe bis zum Bestimmungsort zu bezahlen, bei zugleich geringerem Porto als in der „Britisch Open Mail“, führte rasch zur Aufnahme von Verhandlungen mit den USA. Allerdings dauerte es fast drei Jahre, bis am 26. August 1852 der Vertrag unterschrieben werden konnte, der die „Prussian Closed Mail“ ins Leben rief.

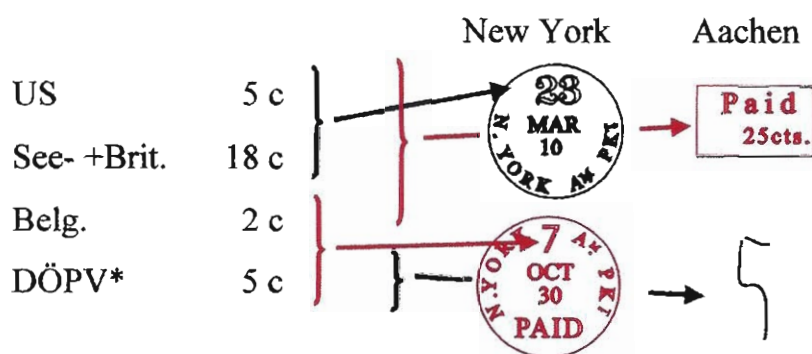
Nicht nur die Verhandlungen mit Belgien und England über die Transitgebühren zogen sich in die Länge, sondern auch die Verhandlungen mit den Ländern des DÖPV über den einheitlichen, deutschen Portoanteil von 2 Sgr. für das ganze Vereinsgebiet. Dieser Betrag war den USA zugesichert worden, da auch auf amerikanischer Seite ein einheitliches US-Inlandsporto von 5 c für das ganze Gebiet der USA einschließlich Kaliforniens (im Gegensatz zur British Open Mail, s.o.) vorgesehen war. Diese 2 Sgr. waren aber niedriger, als das 3 Sgr. Vereinsporto. Daher musste hier eine Einigung mit den Vereinsländern erzielt werden. Wie im Folgenden noch gezeigt wird, bestand insbesondere Thurn & Taxis noch bis 1859 auf dem Vereinsporto von 3 Sgr. für eine Entfernung von mehr als 20 Meilen.

Für Preußen (den DÖPV) trat der Vertrag am 1.10.1852 in Kraft. Für die USA sollte er einen Monat nach Auswechslung der Vertragsurkunden beginnen und in der Tat wurde die erste Prussian Closed Mail aus den USA erst am 30.10.1852 von New York mit dem Collins Line Dampfer „Baltic“ nach Europa geschickt.^{36,11}

Das Gesamtporto für den einfachen Brief (½ oz. oder 1 Loth) wurde auf 30 c festgesetzt. Briefe konnten entweder bis zum Bestimmungsort frankiert oder völlig unfrankiert aufgegeben werden.³⁷ Die Portoaufteilung und die Verrechnungsbeträge in den Stempeln der Austauschpostämter sind in Tabelle 4 gezeigt. Als Austauschpostämter wurden in den USA New York und Boston und in Preußen Aachen, respektive das Bahnpostamt 10 Cöln-Verviers festgelegt. Die Postbeutel wurden von Aachen über Ostende – Dover nach Liverpool bzw. Southampton gesandt, von wo sie mit britischen oder amerikanischen Vertragsschiffen nach New York oder Boston befördert wurden (oder vice versa).

Portoaufteilung aus nach US

(1/2 oz. / 1 Loth)



Total 30 c = 13 Sgr = 45 Kr = 38 KrCM

* einheitliches, reduziertes Postvereinsporto 2 Sgr = 5 c

Tab. 4: Portoaufteilung für den einfachen Brief bis 1 Loth. Bei Briefen aus den USA wird das belgische Transitporto von Preußen bezahlt, in umgekehrter Richtung erhält Preußen nur 5 c = 2 Sgr Postvereinsporto. Die Abrechnung mit den Transitländern erfolgte nicht für jeden Brief einzeln, sondern pauschal aufgrund des Gewichts der Briefbeutel. Es wurde angenommen, dass durchschnittlich 4 Briefe 1 oz. wiegen.

Den bisher einzig bekannten „Ersttagsbrief“ der Prussian Closed Mail zeigt Abb. 22. Der Brief wurde am 24.9.1852 in Triest, Norditalien (damals österreichisch und im DÖPV) aufgegeben und ist nach Portsmouth, Virginia adressiert. Der Absender hatte noch keine Kenntnis von dem neuen Vertrag und bezahlte das Porto von 42 KrCM für die British Open Mail per Br.Pkt. Das Prussian Closed Mail-Porto hätte nur 38 KrCM betragen! Der Gesamtbetrag setzte sich zusammen aus dem Porto bis England (= 7 Sgr) = 9 KrCM Postvereinsporto + 12 KrCM fremdes Porto bis England, hinzu kamen 21 KrCM für die Seebeförderung bis New York. Da Österreich das Vereinsporto zustand, wurden an Preußen 33 KrCM vergütet. Die verschiedenen Beträge sind auf der Rückseite des Briefes angeschrieben.

Der Brief erreichte Aachen kurz vor dem Beginn des „Prussian Closed Mail“-Vertrages, und das Austauschpostamt handelte nun zum Vorteil der Postkunden: Es hielt den Brief bis zum 1.10.1852 zurück und leitete ihn dann mit der ersten Prussian Closed Mail (Bahnpoststempel Coeln – Verviers vom 1.10., Trip I) nach Liverpool, von wo er am 6. Oktober mit dem Collins-Line Dampfer „Arctic“ (Am. Pkt.) nach New York befördert wurde. Die Ankunft ist durch den roten K1 „NEW YORK AM. PACKET“ vom 16.10. dokumentiert. Aachen vergütete (Stempel etwas undeutlich abgeschlagen, siehe Tabelle 4) 25 cts an die USA. New York bestätigte mit den roten Stempeln „PAID“ und „30“, dass das Porto bis zum Bestimmungsort bezahlt war. Der Empfänger hatte nun den Vorteil, dass er, im Gegensatz zur British Open Mail, kein US-Inlandsporto mehr bezahlen mußte.



Abb.22: Ersttagsbrief der Prussian Closed Mail. In Triest am 24.9.1852 für die British Open Mail aufgegeben, aber in Aachen bis zum Inkrafttreten des neuen Vertrages zurückgehalten. Am 1.10. mit der Bahnpost nach Ostende und weiter nach England geleitet. Mit dem Collins-Line Dampfer „Arctic“ nach New York befördert. New York bestätigt mit „PAID“, „30“, dass der Brief bis zum Bestimmungsort bezahlt war.



Abb. 23: Erste Prussian Closed Mail aus den USA am 30.10.1852 mit dem Collins-Line Dampfer „Baltic“ von New York nach Liverpool befördert. Der Empfänger in Hildburghausen, Sachsen-Meiningen (Thurn & Taxis) bezahlte 1 Sgr. Bestellgeld. Der „FRANCO“-Stempel von Aachen wurde irrtümlich in Schwarz, anstelle von Rot, abgeschlagen.

Die erste Beförderung einer Prussian Closed Mail in umgekehrter Richtung, d.h. aus den USA, ist in Abb.23 gezeigt. Wie oben erwähnt, erfolgte die Beförderung mit dem Collins-Line Dampfer „Baltic“ am 30.10.1852. Entsprechend notierte der Absender „p Baltic via Liverpool“

und bezahlte das 30 c-Porto bis zum Bestimmungsort Hildburghausen in Sachsen-Meiningen (Thurn & Taxis). Das Abgangsdatum findet sich auch im Verrechnungsstempel von New York. Nach Tabelle 4 werden 7 c an Preußen vergütet. Rückseitig finden sich Transitstempel von Aachen (12.11.) und Cassel (14.11.1852). Der Empfänger hatte noch einen Sgr. für Botenlohn zu zahlen (Rotstift).

Der Brief weist eine Besonderheit auf: Der „FRANCO“-Stempel von Aachen wurde in Schwarz abgeschlagen, obwohl für vorausbezahlte Briefe die rote Farbe obligatorisch war. Bei genauerem Hinsehen fällt auf, dass der rückseitig abgeschlagene, rote Stempel „Aachen“ im oberen Viertel ebenfalls schwarz eingefärbt ist. Vermutlich waren die Arbeitsabläufe bei dieser ersten Anlieferung aus Amerika noch nicht optimiert, so dass versehentlich der „Franco“-Stempel in ein schwarzes Stempelkissen gedrückt wurde, der dann seinerseits die schwarze Farbe ins rote Stempelkissen übertragen hat. Später scheinen rote und schwarze Stempelfarbe räumlich getrennt gewesen zu sein, denn mir ist kein weiterer schwarzer Abschlag bekannt.

Die Behandlung von unfrankierten Briefen nach Amerika zeigt ein Beispiel (Abb.24) aus Pillau vom 18.8.1854 nach Portland, Maine. Aachen verwendete seinen Datumstempel vom 21.8., einen Segmentstempel, um die Beförderung mit Americ. Packet, (Collins-Line Dampfer „Pacific“) anzuzeigen und notierte handschriftlich die preußische Portoforderung von 5 c (Portoaufteilung siehe Tabelle 4). Um diese recht aufwendige Prozedur zu vereinfachen, wurde später nur noch ein Stempel verwendet, der Ort, Datum und Portoforderung zusammenfasst (VdL Nr. 4)¹⁸. New York verwendete den Stempel für Am. Pkt. in Schwarz, um das Gesamtporto von 30 c vom Empfänger einzufordern.

Im Gegensatz zur „British Open Mail“ galt für die Prussian Closed Mail das 30 c-Porto für das gesamte Gebiet der USA, einschließlich der Westküste. Als Beispiel sei ein Brief aus San Francisco vom 21.1.1856 nach Herford, Preussen gezeigt (Abb. 25). Das 30 c-Porto wurde vom Absender mit einem Dreierstreifen der 10 c-Marke von 1855 (Mi-Nr. 6 III) bezahlt. Nachdem der Brief über Panama nach New York gelangte, wurde er am 16.2. mit „Quaker City“, die von der Collins-Line nur für eine Fahrt, als Ersatz für die untergegangene „Pacific“, unter Vertrag genommen wurde²³, nach Liverpool befördert. New York vergütete 7 c (Tabelle 4), Aachen bestätigte mit dem roten R2 „AACHEN FRANCO“ vom 4.3., dass der Brief bis Herford bezahlt war.

Streit mit Thurn und Taxis

Nicht alle Postverwaltungen des DÖPV traten dem preußisch-amerikanischen Postvertrag sofort bei. So nutzten die süddeutschen Staaten zunächst meist die Verbindung über Frankreich und England nach den USA, während die amerikanischen Austauschpostämter die meisten Briefe, auch nach diesen Staaten, der Prussian Closed Mail zuführten. Dies führte dazu, dass zunächst erheblich mehr Briefe aus den USA nach Europa auf diesem Wege befördert wurden, als in umgekehrter Richtung (Sautter gibt das Verhältnis mit 10000:1500 Briefe pro Woche an).³⁶ Ein Umstand, über den sich die amerikanische Postverwaltung beschwerte. Preußen erreichte daraufhin eine Verständigung mit allen deutschen Postverwaltungen – außer der von Thurn & Taxis. Wie bereits erwähnt, war für die Prussian Closed Mail ein einheitliches, reduziertes Postvereinsporto von 2 Sgr (equivalent zu 5 c) festgelegt worden. Die Thurn & Taxis'sche Postverwaltung wollte dagegen auf das normale Vereinsporto von 3 Sgr. nicht verzichten und taxierte die Briefe bei der Postaufgabe entsprechend. Es entwickelte sich ein Jahre andauernder Streit über diese Frage.³⁶ Erst 1859 trat die Thurn & Taxis'sche Postverwaltung dem preußisch – amerikanischen Postvertrag doch bei. Die folgenden Briefe zeigen die Auswirkungen des Streites Preussen - Thurn & Taxis in der Praxis.



Abb. 24: Portobrief aus Pillau (18.8.1854) nach Portland. Aachen verwendete einen Segmentstempel „Americ. Packet“, um die Beförderung mit amerikanischem Schiff ab Liverpool anzuzeigen (per „Pacific“ der Collins-Line) und forderte handschriftlich 5 c Vereinsporto. New York verwendete bei Ankunft am 4. September einen Stempel mit der 30 c Portoforderung an den Empfänger.



Abb. 25: Francobrief (3-er Streifen Mi 6III) von San Francisco (21.1.1856) nach Herford in Preußen. Das 30 c-Porto galt auch für die Westküste.

Generell untersagte Preußen die Beförderung von Briefen in der Prussian Closed Mail, die mit 3 Sgr. bzw. 9 Kr. Vereinsporto von der absendenden Postverwaltung taxiert waren. Diese Vorschrift war aber speziell gegen Thurn & Taxis gerichtet. Ein sehr schönes Beispiel zeigt Abb.20, oben. Der Absender des Briefes in Frankfurt notierte „via Ostend pr Liverpool / Pr. Prussian closed Mail“ und hatte damit explizit die Versendung in der Prussian Closed Mail verlangt. Thurn & Taxis berechnete aber das Porto für die British Open Mail und notierte 9 Kr. Vereinsporto (Erklärung s.o.). Obwohl das bezahlte Porto von 47 Kr. höher war als das



Aachen 45 Kr
(Prussian Closed Mail)

45

Frankfurt erhöht auf 47 Kr
(British Open Mail)

47

Abb.26: Postkrieg Preußen Thurn & Taxis. Früher Portobrief mit den typischen Prussian Closed Mail-Taxierungen aus New York (9.11.1852) nach Heilbronn. New York forderte 23 c von Preußen, Aachen 45 Kr. Gesamtporto. Allerdings wurde in Frankfurt der Betrag eigenmächtig auf 47 Kr. (= Porto in der British Open Mail) erhöht. Frankfurt stempelte: „AUS AMERIKA ÜBER PREUSSEN“.



Aachen 1fl30

1 30

Frankfurt 1fl34

1 34

Abb.27: Analoger Brief wie zuvor aus Baltimore (11.1.1853) nach Würtemberg, aber mit doppeltem Porto. Entsprechend notierte Aachen 1fl30Kr. (=90 Kr.). Frankfurt (29.1.) erhöhte auf 2 x 47 Kr. = 94 Kr. oder 1fl34Kr. Der Empfänger bezahlte zudem 2 Kr. Botenlohn, insgesamt 1fl36Kr.

Gesamtporto der Prussian Closed Mail von 45 Kr., wurde der Brief von Aachen entsprechend der preußischen Anordnung in der Open Mail über England geleitet. In Folge

mußte der Empfänger weitere 5 c bezahlen. Das höhere Porto brachte aber keinerlei Vorteile. Im Gegenteil, der Beförderungsweg war identisch, und wenn die Bearbeitung der Open Mail in London nicht zügig abgewickelt wurde, bestand die Möglichkeit, das Schiff zu verpassen, auf dem sich die Postbeutel der Prussian Closed Mail bereits befanden.

Für eine kurze Periode bis Anfang 1853 wurden unfrankierte Prussian Closed Mail Briefe aus Amerika ins oder über das Thurn & Taxis'sche Postgebiet in Frankfurt mit einem Portozuschlag versehen, der sich in keiner Weise durch den Postvereinsvertrag rechtfertigen lässt - man kann hier fast von einem Postkrieg zwischen Preußen und Thurn & Taxis sprechen. Die Abbildungen 26 und 27 zeigen zwei Briefe dieser Art. Der erste Brief (Abb.26) von New York nach Württemberg vom 9.11.1852 wurde in New York der Prussian Closed Mail zugeführt und erhielt den typischen Stempel für unfrankierte Briefe mit einer Portoforderung von 23 c (siehe Tab. 4). Die Beförderung erfolgte am 10.11. von Boston aus mit dem Cunard - Dampfer „Niagara“ (Br. Pkt.) nach Liverpool. Am 24.11. erreichte der Brief Aachen (K1 rückseitig) und wurde dort entsprechend mit 45 Kr. taxiert. Auf seinem weiteren Weg nach Heilbronn gelangte er am 25.11. in die Hände des Thurn & Taxis Postamtes in Frankfurt (K2 rückseitig). Frankfurt erhöhte nun die 45 Kr. Prussian Closed Mail Rate auf 47 Kr. (violette Tinte), was dem Porto in der British Open Mail entsprach. Zur Begründung dieser Portokorrektur wurde der Stempel „Aus AMERIKA über PREUSSEN“ abgeschlagen. Auf einem „Prussian Closed Mail“-Brief ist dieser Stempel ungewöhnlich. Im Jahr 1851 (ab Juni) wird er sonst insbesondere auf Briefen aus den USA über Bremen und Frankfurt beobachtet.³⁸

Analog wurde beim Brief in Abb.27 verfahren. In diesem Falle handelt es sich um einen Doppelbrief (links oben 2f in blauer Tinte für 2-fach), aufgegeben in Baltimore am 11.1.1853 und ebenfalls nach Württemberg adressiert. In New York wurde der Stempel für die 2. Gewichtsstufe mit einer Portoforderung von 46 c abgeschlagen und der Brief mit dem Cunard-Dampfer „Asia“ (Br.Pkt.) nach Liverpool geleitet. Am 28.1. notierte Aachen die Portoforderung für die Prussian Closed Mail von 2 x 45 Kr = 1-30 (1fl30Kr.) in blauer Tinte. In Frankfurt (Durchgangsstempel vom 29.1.) wurde wieder die Portoforderung von Aachen auf die British Open Mail-Rate von 2 x 47 Kr = 94 Kr erhöht, vermerkt in roter Tinte und umgerechnet in 1fl34 (violette Tinte). Der Empfänger in Göppingen bezahlte zusätzlich 2 Kr Botenlohn, also insgesamt 1fl36Kr.

Thurn & Taxis hatte bei beiden Briefen widerrechtlich einen Portoanteil erhoben, denn nach dem Postvereinsvertrag stand der absendenden Postverwaltung das deutsche Vereinsporto zu und diese war Preußen (Aachen war Eingangspostamt). Wenig später schien sich diese Einsicht auch bei Thurn & Taxis durchgesetzt zu haben, denn ab Februar 1853 entfällt der Portozuschlag – zumindest auf Briefen im Transit durch Thurn & Taxis'sches Gebiet, wird er nicht mehr beobachtet.

Möglicherweise hat Aachen erst mit Zeitverzögerung von den „Umtrieben“ Frankfurts erfahren und hat dann konsequenterweise Gleiches mit Gleichem vergolten. Diese Retourkutsche dokumentiert ein Brief aus Baltimore (Abb. 28) vom 17.3.1853 nach Hersfeld in Kurhessen, im Thurn & Taxis'schen Postgebiet. Wie der New York Stempel mit der typischen Portoforderung von 23 c zeigt, gelangte er am 19.3.1853 mit der Prussian Closed Mail nach Aachen. Dort wurde nun nicht die Rate von 45 Kr. notiert, sondern, in der für Aachen typischen blauen Tinte, die Forderung von 47 Kr., d.h. genau das British Open Mail-Porto. Die Portoerhöhung von Frankfurt wurde in Aachen vorweggenommen. Thurn & Taxis rechnete die 47 Kr. in 13 ¾ Sgr. um. Der Empfänger bezahlte zusätzlich ¼ Sgr. Bestellgeld, insgesamt 14 Sgr.

Diese Maßnahme gegen Thurn & Taxis scheint nur von kurzer Dauer gewesen zu sein, denn bisher ist nur dieser Brief mit der Aachener 47 Kr. Forderung bekannt geworden. Beide Staaten scheinen sich dann verständigt zu haben, bei Briefen aus den USA, das Porto kor-



Abb.28: Die Retourkutsche auf Brief aus Baltimore vom 17.3.1853 nach Kurhessen im Thurn & Taxis'schen Postgebiet. Aachen verlangte nun 47 Kr. anstelle des 45 Kr. Prussian Closed Mail Portos und nimmt die Frankfurter Erhöhung vorweg. Die 47 Kr werden in 13 $\frac{3}{4}$ Sgr. umgerechnet. Der Empfänger bezahlt zudem $\frac{1}{4}$ Sgr. Botenlohn, insgesamt 14 Sgr.

rekt anzuwenden. Bei Briefen in die USA hat Thurn & Taxis aber bis 1859 auf dem höheren Vereinsporto bestanden und damit die Beförderung der Briefe aus seinem Postgebiet in der Prussian Closed Mail verhindert. Insbesondere die Frankfurter Handelshäuser waren darüber verärgert und hatten sich bei der Postkommission des Frankfurter Senats beschwert – lange Zeit aber ohne Erfolg.

5. Zusammenfassung

In den vorausgegangenen Abschnitten wurde die Entwicklung des Postverkehrs zwischen Deutschland und den USA über England dargestellt und die Veränderungen an Briefbeispielen aufgezeigt. In den gewählten Zeitraum von etwa 1750 – 1855 fallen entscheidende Fortschritte im Ausbau der internationalen Kommunikation:

In der britischen Kolonialzeit hatte England durch die Navigationsakte das Monopol auf die Verbindungen zu den amerikanischen Kolonien. Post musste über England geleitet werden. Sie wurde zunächst an Londoner Agenten gesandt, die dann für die Weiterbeförderung sorgten. Nur Wenige konnten es sich leisten, diesen Kommunikationsweg zu nutzen.

Mit der Unabhängigkeit der USA wurde die Navigationsakte hinfällig und direkte Schiffsverbindungen zwischen dem europäischen Festland (z.B. Hamburg, Bremen, Le Havre) und den USA aufgebaut, die für den Briefverkehr genutzt werden konnten. Durch die Napoleonischen Kriege und die Kontinental Sperre folgte ein Rückschlag, und die Kommunikation wurde unterbrochen. Erst nach dem Wiener Kongress 1815 konnten die Verbindungen wieder aufgebaut werden. Besonders erfolgreich waren ab 1822 die „Havre Packets“ zwischen Le Havre und New York, die besondere Bedeutung für den deutsch-amerikanischen Briefverkehr erlangten und die Route über England praktisch zum Versiegen brachten.

Nun zeigte es sich, wie technischer Fortschritt eine Situation wieder völlig verändern kann. Im Jahr 1838 brach mit der Fahrt des Dampfers „Sirius“ von Cork nach New York das Zeitalter der transatlantischen Dampfschiffahrt an, und England hatte hier für einige Jahre wieder ein Monopol. Die britische Cunard-Linie erhielt einen Vertrag zur Postbeförderung. Obwohl die Kosten immer noch erheblich höher waren als über le Havre, wurde der Weg über England in der British Open Mail für die Geschäftskorrespondenz wieder interessant, da

die Dampfschiffe erheblich schneller und zuverlässiger waren als die Konkurrenz der Segler. Allerdings nutzte die Masse der Auswanderer weiter den billigeren Weg über Le Havre – auf Geschwindigkeit kam es ihnen ja nicht an.

Die umständliche Zuleitung von Deutschland nach England wurde durch den Abschluss von Postverträgen verschiedener deutscher Staaten wie Hamburg (1841), Bremen (1841) und Preußen (1847) mit England in der Folgezeit ebenfalls verbessert. Das Verdienst, den ersten Postvertrag eines europäischen Landes mit den USA geschlossen zu haben (1847), gebührt Bremen, und die dazu eingerichtete „Ocean Steam Navigation Company“ zwischen Bremen und New York brach das Monopol der britischen Cunard-Linie. Ein kurzer Postkrieg zwischen England und den USA war die Folge, der dann durch den Abschluss eines Postvertrags zwischen beiden Staaten 1849 beigelegt wurde.

Obwohl der Briefaustausch zwischen den USA und Deutschland nun auch für den Weg über England durch Verträge geregelt war, war es, im Gegensatz zur direkten Korrespondenz Bremen – New York, immer noch nicht möglich, Briefe bis zum Bestimmungsort zu frankieren. Das amerikanische Porto wurde in den USA bezahlt, das europäische in Deutschland.

Ab 1850 wurden durch die Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins (DÖPV) die Portosätze und Verrechnungsmodalitäten für das gesamte Gebiet der deutschen Staaten und Österreichs erheblich vereinfacht. Für die Amerikakorrespondenz war der DÖPV nun ein einheitliches Postgebiet.

Der britisch – amerikanische Postvertrag enthielt einen Artikel, der es den USA erlaubte, eine „Closed Mail“, d.h. Briefe in einem verschlossenen Beutel, durch England auf das europäische Festland zu senden. Dieser Artikel war die entscheidende Voraussetzung für den preußisch - amerikanischen Postvertrag, d.h. die „Prussian Closed Mail“, der am 1.10.1852 in Kraft trat. Für die damalige Zeit war es ein ungewöhnlich moderner Vertrag, bei dem die Förderung der Kommunikation im Vordergrund stand und nicht die Optimierung der Einnahmen, wie dies in früheren Zeiten sonst üblich war. Für das gesamte Gebiet der USA, einschließlich der Westküste, wurde ein einheitliches Porto von 5 c und für das ganze Gebiet des Deutsch - Österreichischen Postvereins ein Porto von 2 Sgr. = 5 c vereinbart. Diese internen Anteile am Gesamtporto von 30 c waren niedriger als die entsprechenden Inlandsporti innerhalb der jeweiligen Postgebiete. Zudem wurde die Berechnung der Transitgebühren mit Belgien und England pauschal aufgrund des Gewichts der Postbeutel vorgenommen, die Verrechnung jedes einzelnen Briefes im Transitland damit aufgegeben. Nicht alle Postverwaltungen wollten Einnahmeverluste hinnehmen. So bestand Thurn & Taxis auf dem höheren Vereinsporto von 3 Sgr. und trat dem Vertrag zunächst nicht bei. Nach erheblichem Streit mit Preußen erfolgte erst 1859 der Beitritt. Auch Thurn & Taxis hatte wohl die Einsicht gewonnen, dass die Vorteile des Vertrages die zusätzlichen Portoeinnahmen durch das höhere Vereinsporto mehr als kompensierten.

Der Vertrag war nicht nur für die Kommunikation Deutschland - USA zukunftsweisend. Wie der Geheime Postrath Sautter³⁵ berichtete, hatte Heinrich von Stephan in einer Ansprache zur Einweihung eines neuen Kölner Ober-Postdirektionsgebäudes 1893 mitgeteilt, dass er den Gedanken an die Gründung des Weltpostvereins während seiner Tätigkeit in der Auslandsdienststelle der Ober-Postdirektion in Köln zu Beginn der 50er Jahre gefasst habe. Der spätere Gründer des Weltpostvereins Heinrich von Stephan hatte als Postassistent dort fast alle Berichte in der Zeit von 1852 – 55 über den preußisch – amerikanischen Postvertrag verfasst.

Anhang: Einige Währungen im betrachteten Zeitraum

Auf den Briefen finden sich Taxen und Verrechnungsbeträge in den verschiedenen, damals gebräuchlichen Währungen. Im Folgenden ein kurzer Überblick, ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Als Basis für einen groben Währungsvergleich wird der US-Cent benutzt. Für die Umwandlung der Währungen für postalische Zwecke wurden damals Reduktionstabellen verwendet. Die Umrechnung entsprach nicht immer genau dem monetären Kurs.

USA

1 Dollar (\$) = 100 Cent (c)

während der Kolonialzeit: 1 Pennyweight (1dwt) = 6 c

Großbritannien

1 Shilling (s) = 12 Pence (d); 1d = 2 c

Preussen, Hannover, Sachsen

1 Thaler = 24 Gutegroschen (Ggr.), 1 Ggr. = 12 Pfennige; 1 Ggr. = 3 c

Preussen ab 1825

1 Thaler = 30 Silbergroschen (Sgr.), 1 Sgr. = 12 Pfennige; 1 Sgr. = 2.4 c

Sachsen ab 1841

1 Thaler = 30 Neugroschen (Ngr.), 1 Ngr. = 10 Pfennige; 1 Ngr. = 2.4 c

Hannover ab 1.10.1858

1 Thaler = 30 neue Groschen (Gr.), 1 Gr. = 10 Pfennige; 1 Gr. = 2.4 c

für den DÖPV galt ab 1.6.1851 die Sgr.-Währung

Süddeutsche Gebiete (Thurn & Taxis, Württemberg, Bayern, Baden)

1 Gulden (fl) = 60 Kreuzer (Kr.); 1 Kr. = 0.69 c

Hamburg, Lübeck

1 Mark = 16 Schillinge (Sch.), 1 Sch. = 1.8 c

Bremen

1 Thaler (Gold) = 72 Grote; 1 Grote = 1.04 c

Für den Postvertrag Bremen-USA von 1847 wurde 1 Grote = 1 c gesetzt

Österreich (Conventionsmünze)

1 Gulden = 60 Kreuzer (KrCM); 1 KrCM = 0.84 c

ab 1858 1 Gulden = 100 Neukreuzer (NKr.); 1 NKr. = 0.48 c

Der vorliegende Artikel ist die, etwas erweiterte, Ausarbeitung eines Vortrags, gehalten aus Anlass des „Mecklenburg-Salons 2006“ am 1.7.2006 in Schwerin.

Der Autor dankt Herrn Friedrich Meyer, Heilbronn für die kritische Durchsicht des Manuskripts.

Quellenhinweise

1. Arno Armgort, Bremen Bremerhaven New York 1683-1960, Geschichte der Auswanderung über die bremischen Häfen, Steintor 1991, ISBN 3-926028-67-X
2. Rolf Böttcher, Auf dem Weg nach Amerika, Auswanderung im 17. und 18. Jahrhundert, Förderverein Deutsches Auswanderermuseum e.V., Bremerhaven, 1997, ISBN 3-89429-882-0
3. Kenneth Rowe, The Postal History of the Forwarding Agents, Leonard H. Hartmann, Louisville, Ky, 1984, ISBN 0-917528-06-9
4. Colin Tabeart in Intercontinental Postal History Seminar 1994, unveröffentlicht
5. Frank Staff, The Transatlantic Mail, S. 19 ff, Quarterman Publication, Inc. 1980, ISBN 0-88000-113-5
6. ibid, S. 35
7. Malcom Beresford Montgomery, The Postage Rates of the North Atlantic Mails (1635 – 1950), S. A1-9/10 und A2-11/12, PDC Copyprint, Southampton 1991, ISBN 09518335 0 2
8. Rolf-Dieter Jaretsky, Besonderheiten der Braunschweiger Feldpost, Rundbrief Nr. 473 des Deutschen Altbrieftsammler-Vereins, S. 23, März 2007
9. Siehe American Stampless Cover Catalog, David G. Phillips Publishing Co. Inc., Band 1, 1997 S. 266:
New York verwendet auf eingehenden und abgehenden Briefen ab März 1756 den zweizeiligen Stempel „New York“ (Abb. 2), der wahrscheinlich in Zusammenhang mit der Aufnahme des Betriebs der Falmouth-Packets eingeführt wurde, der aber auch als Aufgabestempel für inneramerikanische Post bis ca. 1770 Verwendung fand. Es ist dies der erste definitiv in Amerika verwendete Stempel.
In den Jahren 1710 - 1712 wurde – bedingt durch den Krieg mit Spanien – ein erster Packet-Service zwischen Bristol und New York eingerichtet. Auf den wenigen erhaltenen Briefen nach England gibt es einen sehr ähnlichen „New York“-Stempel. Es ist allerdings nicht ganz klar, ob dieser Stempel in New York oder in London als Herkunftsnachweis aufgesetzt wurde. Gegen die Verwendung in New York spricht, dass der Stempel nach der Einstellung der Bristol-Packets 1712 nicht weiter verwendet wurde und erst mehr als 40 Jahre später neu eingeführt wurde.
10. American Stampless Cover Catalog, David G. Phillips Publishing Co. Inc., Band 1, Im Kapitel „Postage Rates“ gibt es einen Überblick über die inneramerikanischen Postgebühren
11. James van der Linden, Transatlantische Postverbindungen USA – Europa, Postgeschichte und Altbriefkunde Heft 91, 1988, Beilage zum Rundbrief Nr. 397 des Deutschen Altbrieftsammler-Vereins,
12. Steven Walske, A Century of French Packet Service between France and the United States, 1783 – 1880, Katalog zur Belgica, Brüssel 2001
13. J.C. Arnell, Handbook on Transatlantic Mail, British North America Philatelic Society, Section III, 1987, Canada
14. Heinrich von Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 608, Nachdruck der Ausg. Berlin 1859, VEB-Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1987, ISBN 3-344-00195-7
15. Frank Staff, The Transatlantic Mail, S. 53 ff, Quarterman Publication, Inc. 1980, ISBN 0-88000-113-5
16. James Van der Linden, Postvertragsstempel Katalog, Soluphil, Luxembourg 1993
17. Frank Staff, The Transatlantic Mail, S. 62ff, Quarterman Publication, Inc. 1980, ISBN 0-88000-113-5
18. Samuel Cunard, geboren 1787 in Halifax, Neuschottland, organisierte bereits im Alter von 27 Jahren einen „British Mail Service“ zwischen Boston – Neufundland – Bermuda. Er hatte früh an die Idee einer transatlantischen Dampfschiffslinie geglaubt. Als er von den britischen Plänen für einen Packetservice nach Amerika mit Dampfschiffen erfuhr, versuchte er seine Idee zu realisieren. Er suchte in England finanzielle Unterstützung und es gelang ihm, die entscheidenden Personen von seinem Konzept zu überzeugen. Die Cunard-Linie wurde schließlich – und ist bis heute – eine der größten Schifffahrtslinien der Welt.
19. Frank Staff, The Transatlantic Mail, S. 78, Quarterman Publication, Inc. 1980, ISBN 0-88000-113-5
20. C. Muys, Die Postverbindungen Hamburg – Großbritannien in der Periode 1750 – 1853, Forschungsbericht 184, März 1985, Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft für Postgeschichte und Philatelie von Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck e.V., Schleswig
21. Friedrich Meyer, Der Postverkehr zwischen Großbritannien und Hannover, Rundbrief Nr. 458 des Deutschen Altbrieftsammler-Vereins, S.87, Juni 2003
22. Wiegand Bruns, Die Entwicklung der Postverbindungen zwischen Preussen und England, Postgeschichte und Altbriefkunde Heft 42, 1976, Beilage zu den Rundbriefen des Deutschen Altbrieftsammler-Vereins
23. Walter Hubbard, Richard F. Winter, North Atlantic Mail Sailings 1840 – 75, S. 18, The U.S. Philatelic Classics Society Inc. 1988, Canton, Ohio USA, ISBN 0-9503548-4-0
Die Angaben zu Abfahrts- bzw. Ankunftsdaten der verschiedenen Packet-Lines im Nordatlantikverkehr entstammen dieser Quelle
24. Richard F. Winter and Wolfgang Diesner, The beginning Period of Bremen Line Mail Service, The Chronicle 149, S.52 ff, Februar 1991, The U.S. Philatelic Classics Society Inc., Canton, Ohio USA
25. Heinrich Conzelmann, Friedrich Meyer, Die Entwicklung der Schiffspost über Bremen bis in die ersten Jahre nach Abschluss des Postabkommens zwischen Bremen und den USA von 1847, Teil II Rundbrief Nr. 453 des Deutschen Altbrieftsammler-Vereins, S. 21, März 2002

26. Richard F. Winter, *Understanding Transatlantic Mail*, Chapter II, American Philatelic Society, 2006, USA, ISBN-13: 978-0-933580-24-4
27. George E. Hargest, *History of Letter Post Communication between the United States and Europe 1845 – 1875*, S. 23 ff, Quarterman Publications, Inc., Lawrence, Mass., USA 1975, ISBN 0-88000-062-7
28. *ibid* S. 27
29. Jesse L. Coburn, *Letters of Gold*, S.86ff, , The U.S. Philatelic Classics Society Inc., Canton, Ohio USA 1984, ISBN 0-9603548-1-6
30. Richard F. Winter, *Pre-Statehood California Mail to Great Britain*, *The Chronicle* 183, S.219 ff, August 1999, The U.S. Philatelic Classics Society Inc. , Canton, Ohio USA
31. Mein Dank gilt Richard F. Winter für die Analyse des komplizierten Beförderungsweges bis New York
32. *Generalien der Thurn & Taxis General-Post-Direktion in Frankfurt am Main*, *Generale* Nr.88 1848/49
33. *ibid* Nr. 21, 1850/51
34. Richard F. Winter, in *Intercontinental Postal History Seminar 1994*, unveröffentlicht
35. Eine Ausnahme bildeten lediglich wenige kleine Staaten innerhalb des Thurn & Taxis Postbezirks. So erfolgte der Beitritt von Schaumburg-Lippe als letzter Staat erst zum 1.1.1854
36. Geheimer Postrat Sautter, *Der preußisch-amerikanische Postvertrag von 1852*, *Archiv für Post und Telegraphie*, S. 22ff, Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums, Nr.9, Berlin September 1920
37. Bei teilfrankierten Briefen ging das bezahlte Porto verloren. Eine Ausnahme bilden Briefe der höheren Gewichtsprogressionen, bei denen eine oder mehrere vollständige 30 c – Raten vorausbezahlt wurden. Siehe Heinrich Conzelmann, „Part Paid Covers in the Prussian Closed Mail“, *The Chronicle* Vol. 51 No.1, S. 58, 1999, U.S. Philatelic Classics Society, deutsche Übersetzung „Unterfrankaturen in der Prussian Closed Mail“ in *Postgeschichte* Nr. 82, S 28, Mai 2000, Verlag Hans R. Schwarzenbach, Zürich
38. Siehe z.B. „Die Georg D. Mehrrens Sammlung Transatlantikpost via Bremen“, S.88, S.97 Edition D’Or IV, herausgegeben von Heinrich Köhler, Wiesbaden 2006