



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 174 - Juni 2009

herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Georg D. Mehrrens

Transatlantische Post nach den BENELUX-Staaten im Transit über Bremen

Dieter Brocks

Assekuranz-Makler

versichert den Fachhandel:

„Philatelie“ und „Numismatik“
Auktions-, Lagerstock- und
Geschäftsversicherungen

versichert die Sammler:

Briefmarken und Münzen
Spezialpolicen
Ausstellung – Haus – Wohnung

Transport – Versand und Valorenversicherung

Ab 1. Januar 2009 in Kooperation mit

von Berenberg – Gossler & Co. + E. Aug. Knoop & H. Bauch GmbH & Co. KG
Versicherungsmakler

Dieter Brocks

Wendenstraße 6, 20097 Hamburg

Tel.: 040 / 82 62 69 • Fax 040 / 82 32 12 • e-mail: info@dieter-brocks.de

Dieses Werk wurde mit Mitteln der Stiftung zur Förderung der Philatelie und Postgeschichte, Bonn, erstellt. Herzlichen Dank!

Georg D. Mehrrens

Transatlantische Post nach den BENELUX-Staaten im Transit über Bremen

Inhaltsverzeichnis

1. Bremen und die Posteinrichtungen in der Hansestadt (allgemeine Bemerkungen)
2. Der Postverkehr nach den westlichen Nachbarstaaten (allgemeine Bemerkungen)
3. Bremen – Zentrum des transatlantischen Handels auf dem europäischen Kontinent
4. Transatlantische Post über Bremen nach Belgien, den Niederlanden und Luxemburg
 - a. Die Vorvertragszeit
 - b. Der Postvertrag mit den Vereinigten Staaten – die Position Belgiens und der Niederlande nach dem Vertragsschluss zwischen den USA und Bremen
 - c. Die Vertragspost

Anhang

1. Aushang über die Einrichtung einer Postverbindung nach Naarden (Niederlande)
2. Gebührenordnung des Hannoverschen Postamtes in Bremen – undatiert, ca. um 1750
3. Aufstellung der Verbindungen des Stadtpostamtes und der preußischen Post (1.5. 1833)

Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 174 - Juni 2009

Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Schriftleitung:

Friedrich Nölke, Werner-von-Siemens-Straße 4, 30974 Wennigsen, Telefon 05103 / 81 05
e-mail: friedrich.noelke@t-online.de

1.) Bremen und die Posteinrichtungen in der Hansestadt

Im Jahre 788 wurde Bremen unter Karl dem Großen Bischofssitz. Anfänglich war die Stadt Teil des Herzogtums gleichen Namens. Bremen erhielt 965 das Marktrecht und 1186 erste kaiserliche Privilegien, die den Status der Stadt und damit ihre Selbstständigkeit stärkten. In der Folgezeit machte sich Bremen vom Bischof unabhängig. Mit dem „Linzer Diplom“ aus dem Jahre 1646 wird Bremens Status als reichsunmittelbare Stadt von Kaiser Ferdinand III. bestätigt und damit festgeschrieben. Vorher hatte Kaiser Karl V. im Jahre 1541 Bremen eine Anzahl von Freiheitsprivilegien gegeben, wozu u. a. das Privileg des ständigen und freien Zugangs zum Meer gehörte. Des Weiteren verbriefte die Krone Bremen weitere Rechte und machte die Weser damit zu einem „bremischen“ Fluss (Dr. Friedrich Prüser, „Heimatchronik der Freien Hansestadt Bremen“ – Seite 62 und 102).



Das „Linzer Diplom“ von 1646, gewährt durch Kaiser Ferdinand III.

Die napoleonischen Kriege hatten die Landkarte Europas erheblich verändert. Am 6. August 1806 legte Kaiser Franz II., der sich seit 1804 Kaiser von Österreich nannte, die römisch – deutsche Kaiserkrone nieder. Damit war Bremen¹ staatsrechtlich souverän geworden. Dieser Status wurde auch nach dem Wiener Kongress bewahrt. Bremen wurde Mitglied des Deutschen Bundes, der aus den verschiedenen und souveränen deutschen Staaten gebildet wurde (gemäß der Bundesakte vom 8./10. Juni 1815). Damit war die Freie Hansestadt Bremen berechtigt, staatsrechtlich verbindliche Verträge mit anderen Staaten abzuschließen.

Bremen war 1358 der Hanse beigetreten. Die Mitgliedschaft in der Hanse verhalf dem Handel der Stadt zu einer frühen Blütezeit. Eine wichtige Voraussetzung und Mittel für den geschäftlichen Erfolg des Städtebundes waren die von der Hanse betriebenen Botenposten. Diese Verbindungen waren frühzeitig den Anforderungen des Handels gemäß eingerichtet worden und garantierten den beteiligten Städten und ihren Bewohnern einen Informationsaustausch mit Geschäftspartnern in den anderen Städten und Ländern.

¹⁾ Bis dahin trug Bremen den Staatstitel einer „Kaiserlichen Freien Reichs- und Hansestadt“. Nach Niederlegung der deutschen Kaiserkrone erfolgte auf Vorschlag des damaligen Senators Smid eine entsprechende Änderung des Bremer Staatstitels in „Freie Hansestadt“.

Seit langer Zeit war Bremen dabei eine Station auf dem Botenzug von Amsterdam nach Hamburg. Über Hamburg hinaus bestand Anschluss an die Verbindungen nach Lübeck und über Rostock, Stettin, Danzig, Königsberg und Riga nach Russland. Über Braunschweig – auch von Hamburg ausgehend – gab es eine Verbindung nach Nürnberg und Frankfurt und weiter nach Süddeutschland. Von Nürnberg wiederum bestanden Anschlüsse nach Wien, Salzburg, Leipzig, Breslau und Stuttgart. Ein weiterer Botenzug verkehrte auf der Strecke von Köln nach dem südwestlichen Deutschland und in die Schweiz².

Nach Gründung der Thurn & Taxisschen Lehnspost wurden von dieser neuen Einrichtung einige Kurse der Hanse mit deren Einverständnis übernommen. Nicht jedoch die Verbindung Bremens mit Hamburg und Amsterdam. Nachdem der Städtebund aufgehört hatte, diesen Kurs weiter zu betreiben, traten im 16. Jahrhundert Posteinrichtungen in Hamburg³ wie auch in Amsterdam als Betreiber der Botenpost an die Stelle der Hanse.

Nach den vorliegenden Unterlagen wurden die Strecke zwischen Hamburg und Amsterdam zwei Mal in der Woche durch Boten zu Fuß zurückgelegt. Im Sommer wurde die Strecke in sechs, im Winter in sieben Tagen bewältigt. Ab 1650 besorgten Boten mit Pferden den Dienst und der Botenzug zwischen Hamburg – Bremen – Amsterdam erhielt den Namen „Amsterdamer Reitpost“. (Neben der Reitpost bestand lange Zeit zusätzlich eine Fahrpost). Der Stadtpostmeister / das Stadtpostamt war für die Verteilung der ankommenden und für das Einsammeln der zu versendenden Briefe zuständig.

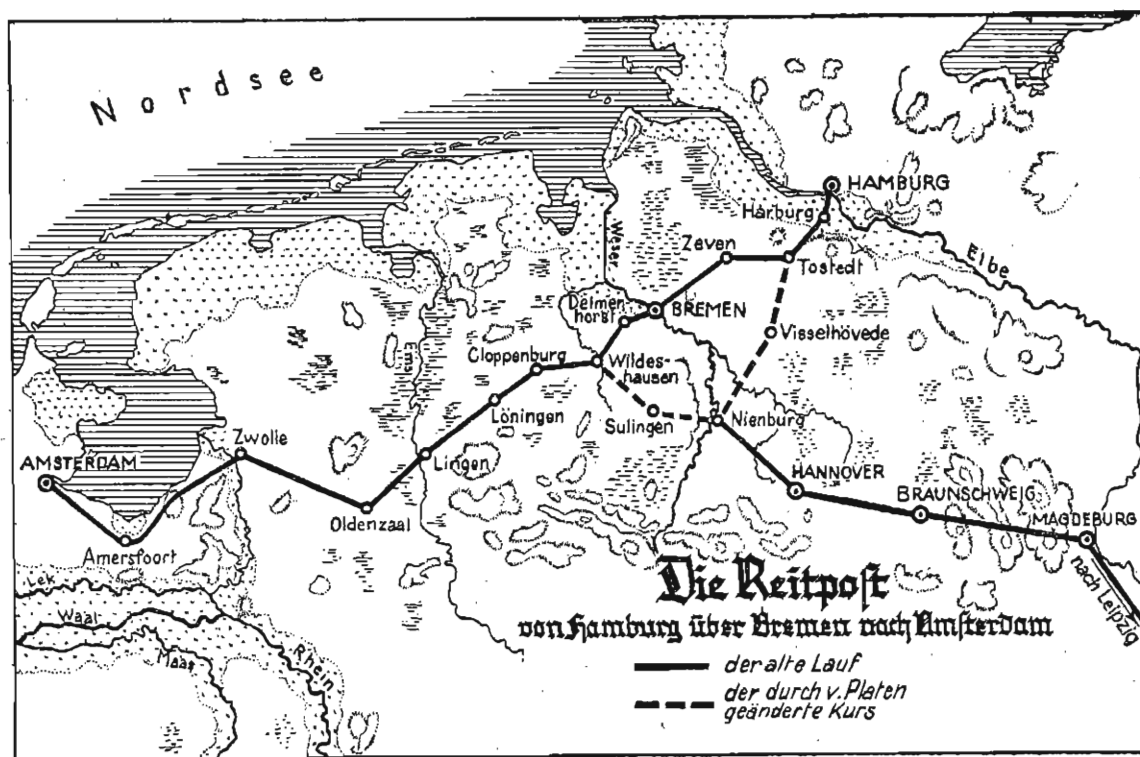


Abb. 2

Die Reitpost von Hamburg über Bremen nach Amsterdam

Der Plan wurde dem Buch „DIE GESCHICHTE DER BREMISCHEN LANDESPOST“ von Christian Piefke entnommen. Der Kurs wurde 1704 (auch um Bremen unter Druck zu setzen) vom Grafen von Platen, dem General-Erbpostmeister Hannovers, an Bremen vorbeigeführt. Auf diese Weise wollte der Graf Bremen Zugeständnisse gegenüber der von ihm betriebenen Post abtrotzen. Bei der neben der Reitpost schon damals bestehenden Fahrpost änderte sich die Streckenführung jedoch nicht.

² In Hamburg hatten wohlhabende Kaufleute sich das Recht an der Botenpost von den Hamburger Börsenalten erworben. Sie werden in den Dokumenten aus dem 17. Jahrhundert als „Postinteressanten“ oder „Sienkuristen“ bezeichnet und waren zu jener Zeit die Leiter des hamburgischen Postwesens. Der Hamburger Rat bzw. der Bürgermeister übten Aufsicht und Kontrolle über das Postwesen der Stadt aus und behielten sich gegenüber den Reichsständen, fremden Regierungen und Behörden den Schriftwechsel und die politisch bedingten Entscheidungen vor. Aus dem Jahre 1578 datiert die erste „Ordnung durch de Olderlücke“ der Börse für die Boten im Verkehr nach Amsterdam und Antwerpen – siehe Chr Piefke: Geschichte der Bremischen Landespost, S. 26 + 178.

³ Postrat Weise, Bremen, „Das bremische Postwesen bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes“, Aufsatz im Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostamtes – Archiv für Post und Telegraphie.

Diese erste und direkte Verbindung mit Amsterdam war die Voraussetzung für den späteren Abschluss von bilateralen Verträgen zwischen den Niederlanden und der Freien Hansestadt Bremen. Außerdem hatte der Rat der Stadt 1676/7 zugestimmt, dass eine Verbindung nach Naarden (*Naerden*) und weiter nach Amsterdam eingerichtet werden konnte. Bisher konnte noch kein Hinweis entdeckt werden, dass dieses Unternehmen auch durchgeführt wurde. (Ankündigung / Veröffentlichung siehe **Anlage I.**).

In den frühen Jahren beschäftigte die Regierung Bremens Boten. Hieraus entwickelte sich am Anfang des 17. Jahrhunderts eine feste Einrichtung. Zum ersten Stadtpostmeister Bremens wurde Henrich Meyerhoff ernannt. Erstmals wird Meyerhoff 1605 in dieser Funktion im Buch des Rates der Freien Hansestadt, dem *Rhederbuch*, erwähnt.

Neben dem Stadtpostamt zeigte das Hannoversche Postamt Ende 1743 eine Postverbindung nach den Niederlanden an. Dies war nicht mit dem Rat der Stadt abgestimmt. Bremen protestierte, aber es blieb dabei: Hannover kollektierte Post nach den Niederlanden. Ein erster Tarif dieser Linie ist (**Anlage II.**) beigefügt.

Um einen Eindruck über die in Bremen herrschenden Postverhältnisse zu vermitteln, sind die historischen Entwicklungen in diesem Bereich nachfolgend kurz zusammengefasst:

Wie ausgeführt betrieb Bremen sein Postwesen seit Anfang des 17. Jahrhunderts. Durch politischen Druck, der vom Kaiser und deutschen Fürsten auf die Hansestadt ausgeübt wurde, musste Bremen die Einrichtung fremder Postämter in Bremen gestatten. Nach 1813 unterhielten folgende Staaten eigene Postämter:

1. Das Bremische Stadtpostamt (seit 1603/4). Es nahm nach Zulassung einer brandenburgischen Postexpedition in Bremen im Jahre 1685 die Interessen dieser brandenburgischen und später preußischen Post bis zum 31. März 1727 war. Am 1. Januar 1824 wurde das Stadtpostamt erneut mit der Vertretung der Interessen der preußischen Post betraut.
2. Thurn & Taxis (eröffnet ca. 1617 - oder etwas später). Es vertrat in der Zeit vom 1. April 1727 bis zum 31.12. 1823 die Interessen der preußischen Post in Bremen.
3. Hannover (unterhielt seit dem 19. Februar 1727 ein unabhängiges Postamt). Es titulierte anfangs als „*Königlich Großbritannisches und Churfürstlich Braunschweig – Lüneburgsches Postamt in Bremen*“. Vor dem 19. Februar 1727 waren die Belange der Hannoverschen Post durch das Bremer Stadtpostamt wahrgenommen worden.

In Bremen führten die staatsfremden Postanstalten von Thurn & Taxis und Hannover einen Kampf gegen das Bremische Stadtpostamt um das einträgliche Korrespondenzaufkommen der Handelsstadt Bremen. Dabei schreckten die fremden Postverwaltungen von Thurn & Taxis und Hannover nicht vor dem Versuch zurück, das Stadtpostamt aus den traditionell bremischen Postverbindungen zu verdrängen.

Das Stadtpostamt und die fremden Postämter von Thurn & Taxis, Hannover und Preußen konkurrierten untereinander. Sehr häufig aber verbündeten sie sich gegen das Stadtpostamt. Dabei nutzte Thurn & Taxis seine Verbindungen bei Hofe, so dass selbst der Kaiser gegen bremische Postinteressen mobilisiert wurde. Massiv war auch der Druck, der an Rechtsbruch grenzte, den Hannover (es waren dies im Wesentlichen Personen der Postverwaltung des Königreiches) gegenüber Bremen praktizierte. Die Interessen Preußens wurden zeitweise vom Thurn & Taxisschen Postamt in Bremen wahrgenommen. Die oldenburgische Post konnte dagegen trotz vieler Bemühungen nie ein eigenes Postamt in Bremen durchsetzen. Wahrscheinlich deshalb verbündete sich die oldenburgische Post, in erster Linie mit der Thurn & Taxisschen Post, gegen das Bremische Stadtpostamt.

Unter diesen Voraussetzungen war es nicht weiter verwunderlich, dass in Bremen zwischen den vorgenannten Postämtern und dem Bremer Stadtpostamt auch ein „Konkurrenzkampf“ um Schiffsbriefe entbrannte. Dabei war das Stadtpostamt ziemlich auf sich allein gestellt. Die von Teilen des Senats gezeigte Unterstützung war nicht ausreichend. Das mag daran gelegen haben, dass im Senat und in der verschiedenen bremischen Institutionen Handelsherren und Reeder großen Einfluss ausübten, die selbst bzw. mit ihren Firmen an dem Weiterversand, der Zustellung oder

privater Beförderung der Schiffsbriefe verdienten. In der ungeordneten Situation, die im Postwesen der Hansestadt vorherrschend war, überboten die Postanstalten einander zudem mit Vergütungen an die auf der Weser eintreffenden Schiffe, um von deren Kapitänen oder Eignern die in Bremen zuzustellenden oder weiterzubefördernden Schiffsbriefe zu erhalten.

In der Freien Hansestadt Bremen wurden die postalischen Verhältnisse erst geordnet, nach dem ein Vertrag am 26. Februar 1846 mit dem Königreich Hannover geschlossen worden war. Durch diese Vereinbarung konnte Bremen nach seinen Hafenplätzen Bremerhaven und Vegesack durch hannoversches Gebiet führende Postverbindungen einrichten. Am 10. Mai 1847 richtete Bremen in beiden Häfen Postämter ein und erließ am gleichen Tage eine Anordnung, nach der einkommende Schiffsbriefe ausschließlich beim bremischen Stadtpostamt aufzugeben waren.

Mit dieser Maßnahme machte der bremische Senat einen ersten Schritt in Richtung einer Ordnung der Postverhältnisse in der Hansestadt.

Um die Entwicklung der Postdienste zu veranschaulichen, werden im Folgenden einige Daten präsentiert. Dabei beginne ich mit einer Aufstellung der Postverbindungen, wie sie vor der französischen Besatzung (1805/1806) von den verschiedenen Postämtern in Bremen angeboten wurden (hier sind nur die Verbindungen nach den westlichen Nachbarstaaten angeführt):

1. das Stadtpostamt nach den Niederlanden, Brabant und Frankreich
2. vom kaiserlich Thurn & Taxisschen Postamt nach den Niederlanden und Frankreich
das preußischen Postamt (vertreten durch T & T) nach den Niederlanden, Limburg, Luxemburg und Frankreich (mit dem Kurs über das Rheinland)
3. das hannoversche Postamt nach den Niederlanden (per Kurs über Osnabrück)

Nach der Befreiung von der französischen Besetzung etablierten sich nach dem Stadtpostamt sehr bald auch die fremden Postanstalten wieder in Bremen. Der Konkurrenzkampf um das Postaufkommen ging weiter.

In der **Anlage III.** beigefügt befindet sich eine vom 1. Mai 1833 datierte Übersicht der Postlinien des Stadtpostamtes und der preußischen Dienste, die zu dem Zeitpunkt vom Stadtpostamt vertreten wurden.



Das Stadtpostamt im Stadthaus. Durch das Stadtpostamt wurden auch die Interessen der preußischen Post in Bremen wahrgenommen. Allerdings ist das in der Beschreibung angegebene Datum vom 12. Dezember 1823 nicht richtig wiedergegeben. Am 12. Dezember wurde die Konvention zwischen Preußen und Bremen gezeichnet. Das bremische Postamt übernahm vielmehr ab 1. Januar 1824 die Vertretung der preußischen Post.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1852 trat Bremen dem *Deutsch-Österreichischen-Postverein* (DÖPV) bei. Zu diesem Zeitpunkt waren die Königreiche Preußen (als Gründungsmitglied) seit dem 1. Juli 1850 und Hannover seit dem 1. Juni 1851 Mitglieder des DÖPV. Die Gebührenordnung des Postvereins kam in Bremen nach Beitritt des jeweiligen Staates in Anwendung.

Um die Voraussetzungen für den Beitritt zu schaffen, fanden Verhandlungen in Berlin statt, die im Ergebnis (15. November 1851) die Zuständigkeit der verschiedenen Posteinrichtungen in Bremen klärten. Soweit die Vereinbarungen Belgien, Luxemburg und die Niederlande betrafen, sind sie besonders markiert.

1. Das Stadtpostamt war zuständig für den Postverkehr über See (USA, Großbritannien, **Belgien** und jede andere Verkehrsverbindung per Schiff über See), nach den **Niederlanden**, Oldenburg, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin, Holstein, Schleswig, Lauenburg, Dänemark, Norwegen und Schweden.
2. Das Hannoversche Postamt besorgte den Postverkehr mit dem Königreich Hannover und außerdem den Weiterversand der aus Übersee beim Stadtpostamt eintreffenden Korrespondenz, welche das Stadtpostamt nicht auf den (unter 1. erwähnten) eigenen Kursen weiterbefördern konnte.
3. Das Preußische Postamt (verwaltet durch das Stadtpostamt) versah die Dienste nach dem preußischen Postgebiet, dem Herzogtum Altenburg, Großherzogtum Mecklenburg-Strelitz, Königreich Sachsen, **Limburg, Luxemburg**, den Österreichischen Staaten (außer der Lombardei und Venetien, Tirol, Vorarlberg und Österreich ob der Enns), nach Polen und Russland sowie nach Ländern, die im Transit über Triest oder über Russland (und Polen) erreicht wurden.
4. Das Thurn & Taxissche Postamt besorgte die Post nach dem T&T'schen Postbezirk, dem Großherzogtum Baden, den Königreichen Bayern und Württemberg, den Fürstentümern Hohenzollern, den Österreichischen Kronländern Lombardei und Venetien, Tirol, Vorarlberg und Österreich ob der Enns sowie der Schweiz, den italienischen Staaten, nach **Belgien**, Frankreich, Spanien und Portugal.

Mit Abschluss der Vereinbarungen und des DÖPV-Vertrages verfügte Bremen über ein geordnetes Postwesen. Damit waren die jeweiligen Zuständigkeiten der verschiedenen Postämter in der Hansestadt geregelt.

2.) Der Postverkehr nach den westlichen Nachbarstaaten

Der frühe Botenverkehr/Reitpost über Amsterdam verband Bremen nicht nur mit den westlichen Nachbarstaaten, sondern über **die Niederlande** oder ihre Häfen hinaus mit dem westlichen Teil Europas und Staaten in Übersee. In Bremen nahm das Stadtpostamt diesen Postkurs wahr.

Besondere Bedeutung erlangte die Verbindung mit Amsterdam während der napoleonischen Besetzung Bremens. Nachdem die französische Regierung amerikanischen Schiffen Anfang 1809 mit einem Dekret gestattet hatte, Ladung im direkten Verkehr nach Holland zu befördern, bestand über das bergische Postamt zusätzlich die Möglichkeit, auf dem Wege über Amsterdam, neben dem über französische Häfen, Postsendungen zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten auszutauschen. Diese Möglichkeit bestand jedoch nur für eine kurze Zeit. Sie ist der Vollständigkeit halber hier erwähnt. Belege, die auf diesem Wege befördert worden sind, wurden bisher nicht bekannt.

Die französische Besetzung war in Bremen (frühzeitiger als in Hamburg) am 13. November 1813 beendet. Unverzüglich nach dem Erhalt der Freiheit versuchte die bremische Kaufmannschaft wieder Verbindung mit den für sie wesentlichen Märkten Holland und den Vereinigten Staaten aufzunehmen.

Die wirtschaftlichen Beziehungen mit den Niederlanden waren traditionell intensiv. Der holländische Handel mit seinen Kolonien und anderen Staaten in Übersee versorgte auch den Bremer Markt. Dies bedingte naturgemäß einen intensiven Postaustausch.

Der Verkehr mit Belgien wurde nach Bremens Beitritt zum DÖPV durch das Thurn & Taxissche Postamt wahrgenommen, während das Stadtpostamt stellvertretend für die Preußische Post die Verbindung mit Luxemburg und Limburg betreute. Für diese Relationen liegen keine statistischen Daten vor.

Bei den Verhandlungen mit Preußen vor Bremens Beitritt zum DÖPV gab es eine Verständigung über den Postaustausch mit den Niederlanden (datiert vom 4.12.1851). Bremen wollte neben seiner eigenen ebenfalls die preußische Verbindung über Emmerich nutzen. Der Weg über Minden/Emmerich machte ein Vereinsporto von 3 Sgr. erforderlich. Preußen erklärte sich mit dem Vorschlag Bremens einverstanden, so dass auch für diesen Weg eine Gebühr von 2 Sgr. bis zur deutschen Ausgangsgrenze in Anrechnung kam. Damit tauschte das Stadtpostamt nach dem Beitritt zum DÖPV mit den Niederlanden Korrespondenzen über Arnheim, Winschoten (die bisherige bremische Verbindung), Emmerich und über Ostfriesland (die ehemals hannoversche Verbindung) aus. Die deutsche Gebühr lag einheitlich bei 2 Sgr. Die holländische - für Orte im Umkreis von 30 niederländischen Meilen von Arnheim oder Winschoten entfernt – betrug 5 Cents (= 1 Sgr.). Darüber hinaus belief sich die Gebühr auf 10 Cents (= 2 Sgr.). Damit reduzierte sich das Franko/Porto von vorher (bis zu) 40 Cents oder 8 Sgr. auf höchstens 20 Cents oder 4 Sgr. Die *1-Sgr.-Regelung* war auf die Einigung mit Preußen vom 4.12.1851 zurückzuführen. Die Vereinbarungen traten zum 1. Jan. 1852 in Kraft.

Die Verträge, die Bremen und Preußen geschlossen hatten, wie auch der Umstand, dass nur Bremen noch – vom Beitritt zum DÖPV an – für sein Postgebiet mit den Niederlanden Korrespondenzen austauschte, machten den Abschluss der Postkonvention Bremen – Niederlande vom 23./28. September 1853 notwendig. Wie aus dem Vertrag ersichtlich ist, gleicht er in seinen Grundzügen der niederländischpreußischen Konvention. Die Abrechnung der Vertragsschließenden gegeneinander erfolgte in Thaler und Silbergroschen oder in holländischen Gulden/ Cents.

Ein Blick zurück: In der Konvention vom 9. Februar 1815 zwischen Bremen und den Niederlanden hatten beide Partner eine gleiche Teilung der Kosten über den Betrieb der Reitpost (über Diepholz, Osnabrück, Lingen und Deventer) vereinbart. Mit Eröffnung der Eisenbahnverbindungen zwischen Bremen und Hannover sowie nach Einrichtung von Verbindungen mit den Niederlanden war die „alte“ Reitpost nicht mehr konkurrenzfähig. Sie wurde durch die schnellere Verbindung mit der Eisenbahn über Wunstorf, Minden, Oberhausen und Emmerich nach Arnheim (und weiter nach Amsterdam) ersetzt.

Außerdem bestand durch den Postkurs nach Ostfriesland (Bremen hatte Hannover den „*Ostfriesischen Kurs*“ abgetreten) beim hannoverschen Postamt eine Postverbindung nach den Niederlanden. Die Strecke führte über Oldenburg, Leer und Weener nach Winschoten und Groningen (sowie nach Delfzyl und Amsterdam).

Auf allen diesen Verbindungen tauschten das Stadtpostamt und die Postverwaltung der Niederlande nach dem 1. Januar 1852 Kartenschlüsse aus. In der Folgezeit traten weitere Vereinfachungen ein, die u. a. Anlass waren, die bestehenden Konventionen und Verträge neu zu gestalten.

Die Niederlande und Preußen verständigten sich am 18. Sept. 1863 über eine ergänzende Vereinbarung, die am 1. Jan. 1864 in Kraft trat und einige Vergünstigungen gegenüber den früheren mit Preußen abgeschlossenen Konventionen enthielt.

Bremen wandte sich darauf an die Niederlande (zuständig war der Finanzminister), um auch im Verkehr Bremen - Niederlande eine weitere Verbesserung der Bedingungen zu vereinbaren (u. a. Reduktion des Franko auf 3 Sgr. und bei Portobriefen auf 4 Sgr. - die Niederlande und Preußen hatten 1 Sgr. Zuschlag für unfrankierte Briefe festgelegt). Im Bremer Archiv befindet sich der entsprechende Schriftwechsel, der sich über eine längere Zeit hinzog. Die Niederlande verhielten sich abwehrend. Erst später kam es zu kleineren Korrekturen. In Bremen war es mittlerweile möglich, (mit Freimarken in der Landeswährung) Briefe nach der Provinz Groningen mit der ermäßigten Gebühr von 7 Grote und für die restlichen Niederlande mit 10 Grote zu versenden (für 1 Groten mussten etwas mehr als 5 Silberpfennige gerechnet werden). Dadurch hatte Bremen zumindest nach Groningen eine Gebühr von 3 Sgr. durchsetzen können. Das von Hannover im Bremer Bahnhof betriebene Postamt stand, nachdem Preußen die Hannoversche Post Ende Sept. 1866 übernommen hatte, ebenfalls unter preußischer Verwaltung. Als Besonderheit ist festzustellen, dass einige wenige Briefe, die - soweit bekannt – in der zweiten Jahreshälfte 1867 dort aufgegeben worden waren, mit 3 Sgr. als *vollbezahlte Frankobriefe* nach allen Plätzen in den Niederlanden akzeptiert wurden.

Wie bereits erwähnt, lag im Verkehr über Landverbindungen nach **Belgien** die Zuständigkeit für das bremische Postaufkommen bei dem Thurn & Taxisschen Postamt. Nach dem Sieg Preußens in den Deutschen Einigungskriegen von 1866 wurde die Thurn & Taxissche Post am 21. Juli 1866 unter preußische Verwaltung gestellt und am 1. Juli 1867 von Preußen (gegen Entschädigung) übernommen.

Während sich Bremen der Vereinbarung mit Thurn & Taxis gemäß verhielt, war Hannover nicht an die zwischen Bremen und Thurn & Taxis getroffene Vereinbarung gebunden. Bekanntlich wurde die über Bremerhaven eintreffende transatlantische Post dem hannoverschen Postamt zur Weiterbeförderung übergeben, soweit sie nicht auf Bremischen Postkursen weiterbefördert werden konnte. Wie an den später gezeigten Beispielen verdeutlicht werden kann, betrieb das hannoversche Postamt in Bremen jedoch den Austausch wahlweise mit Thurn & Taxis bzw. Preußen. Das bedeutete, dass Hannover Sendungen teilweise (bevor die hann. Posteinrichtung am 10.9./1.10.1866 von der preußischen Post übernommen wurde) Thurn & Taxis oder der preußischen Bahnpost zur Weiterbeförderung übergab. Dies war durchaus im Sinne der DÖPV-Bedingungen. Proteste seitens Thurn & Taxis gegenüber Hannover wurden nicht verzeichnet.

Die Vereinbarungen, die Preußen (für den Postverein) in der Konvention mit Belgien vom 17. Jan. 1852 (1. März 1852 in Kraft) traf, waren bezogen auf die transatlantische Post auch für Bremen von Bedeutung. Außerdem schlossen Belgien und Preußen am 2./7. Juni 1852 eine Zusatzvereinbarung zum „alten“ Postvertrag vom 1. Okt. 1846. Die Relevanz für Bremen lag darin, dass nunmehr Post im Transit via Preußen und Belgien nach England und von dort weiter nach Destinationen z. B. in Übersee zu reduzierten Konditionen versandt werden konnte. Die Vorteile, die der Weg über Belgien brachte, waren vielfältig. Sie zu schildern würde den Rahmen des gestellten Themas sprengen. Für die Verbindung der Bremischen Post über Cuxhaven (mit Hannover betrieben) bedeutete die vorteilhaftere Alternative über Belgien das Ende. Schon im Herbst 1853 wurde diese Verbindung mit England eingestellt. (In begrenztem Umfang beförderte die Linie des NDL weiterhin Post von Bremen/Bremerhaven nach England.) Auch die vom Stadtpostamt durch Vermittlung von Thurn & Taxis seit 1852 betriebene Verbindung über Le Havre und Calais nach Großbritannien konnte sich im Wettbewerb gegen den schnellen und günstigen Transit über Belgien nicht behaupten. 1862 stellte das Stadtpostamt den Versand über die französischen Häfen ein. Abschließend sei noch der „*Additional-Vertrag*“ erwähnt, der von Belgien und Preußen am 8. Mai 1863 unterzeichnet wurde. Die Bedingungen des Vertrages waren auch für Bremen von Interesse und kamen entsprechend zur Anwendung.

Luxemburg war Mitglied des deutschen Bundes und gehörte seit dem 6. November 1851 dem DÖPV an. Im Postverkehr mit den Vereinsstaaten nutzte Luxemburg die Thalerwährung. Dabei entsprach 1 Sgr. = 12 ½ Centimes der Landeswährung (1 Franken = 10 Decimes = 100 Centimes), die zum 1. Januar 1849 die bis dahin angewandte holländische Währung abgelöst hatte. (1 Franken entsprach 47 ¼ Cent eines Gulden/Florin.)

Nach den deutschen Einigungskriegen hatten der Deutsche Bund wie auch der DÖPV aufgehört weiter zu bestehen. Um im postalischen Bereich die Vorteile zu sichern, die der DÖPV seinen Mitgliedern beschert hatte, schlossen der *neu gegründete* Norddeutsche Bund mit den süddeutschen Staaten (Baden, Bayern und Württemberg), Österreich sowie Luxemburg Verträge, welche die Vorteile des früheren Postvereins sicherten. In der Folgezeit galten für Luxemburg die einheitlichen „*deutschen*“ Gebührensätze.

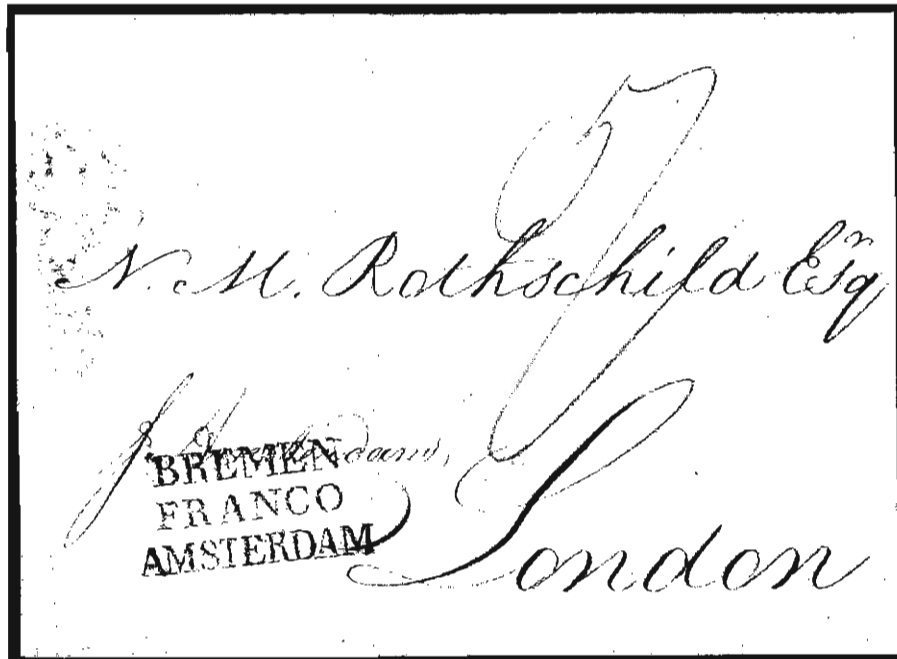
(Anmerkung:

Bei dem Betrachten von Belegen aus der Zeit vom 1. Januar 1868 und dem 30. Juni 1875 sind die verschiedenen Tarifänderungen aus dem Zeitraum zu beachten.)

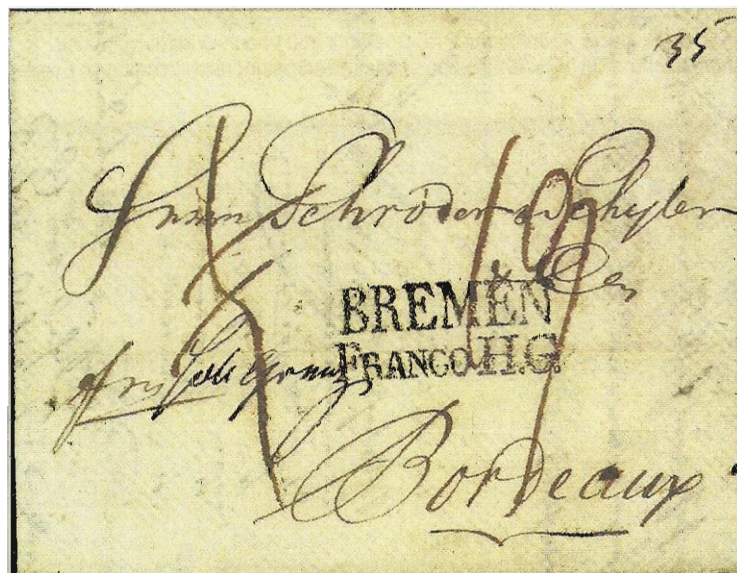
Beispiele des Postverkehrs zwischen Bremen und den *BENELUX* - Staaten

Nachstehend sind einige Briefe aus Bremen aus der Zeit zwischen 1814 und 1868 abgebildet. Diese Abhandlung hat zwar die transatlantische Post über Bremen nach den Beneluxstaaten zum Thema. Trotzdem ist eine gewisse Kenntnis der Zusammenhänge des bremischen Postverkehrs nötig. Die gezeigten Beispiele sollen deshalb die bisherigen Ausführungen etwas veranschaulichen.

Zwei frühe Transitbriefe aus 1814



1814 wurde der übergewichtige Brief vom **Stadtpostamt** über den Amsterdamer Kurs nach London versandt. Das Teilfranko bis Amsterdam wurde im Voraus entrichtet. In London fielen 5/- Porto an.



1814 bei dem Fürstlich Thurn & Taxisschen Oberpostamt in Bremen aufgegeben. Mit dem Stempel „**BREMEN/FRANCO H.G.**“ (H.G. = Holländische Grenze) war das Franko über den von T & T genutzten Kurs von Bremen über Düsseldorf (alternativ, da T&T 1814 die Preußische Post in Bremen wahrnahm, war der Weg über Aachen ebenfalls möglich) bis zur „holländischen“ Grenze bezahlt worden.

Post nach Belgien



1862 über das T&T Postamt in Bremen nach Brüssel versandt. 5 Sgr. bezahlten das deutsche DÖPV-Franko zuzüglich des belgischen Gebührenanteils.



1865 über das T&T Postamt mit 3 Sgr. portogerecht bis Antwerpen frankiert. Am 1. Juli 1863 war die Gebührensenkung für die erste Gewichtsstufe für Post nach Belgien von 5 auf 3 Sgr. erfolgt.

Post nach den Niederlanden

Postversand über die preußische (ehemals hannoversche) Bahnpost



1867 - mit 4 Sgr. frankiert für den preußischen Kurs per Bahnpost über Minden nach den Niederlanden. Nachverwendung des hannoverschen Stempels „GM. – HVR./ Datum Zug Nr./ BREMEN“ (Bahnpost) und „Franco“.
(Siehe Text Seite 7)

Post aus Vegesack – teilfrankiert bis Bremen – nach Rotterdam



Mit dem kleinen Stempel „FRANCO/ BIS/ BREMEN“ (bisher ist nur dieser Brief mit dem Stempel bekannt geworden) bestätigte Vegesack die Bezahlung von 2 Grote Teilfranko bis Bremen. Die Weiterbeförderung erfolgte durch das Stadtpostamt nach Rotterdam.

3.) Bremen –

Zentrum des transatlantischen Handels auf dem europäischen Kontinent

Der rasante Aufstieg der Freien Hansestadt Bremen Ende des 18. Jahrhunderts von einer Stadt von regionaler Bedeutung bis hin zu dem zeitweise wichtigsten Umschlagplatz im transatlantischen Handel auf dem europäischen Kontinent, steht in direkter Beziehung zu der Entwicklung, die in den Vereinigten Staaten stattfand, nachdem diese ihre Unabhängigkeit erlangt hatten. Der große Erfolg, den Bremen erreichte, ist dabei auf die Bereitschaft der bremischen Unternehmen zurückzuführen, sich in Amerika anzusiedeln, Handel zu betreiben und die Auswanderung in die „Neue Welt“ zu fördern. Bremen nahm dabei wesentliche Exportartikel der Vereinigten Staaten ab und wurde in der ersten Dekade nach der amerikanischen Unabhängigkeit zu einem der wichtigsten Handelspartner des neu gegründeten Staates.

Der Landerwerb von Hannover zum Bau des Seehafens Bremerhaven und die Anbindung Bremens an das sich ausbreitende Schienennetz Deutschlands waren notwendige Voraussetzungen für den Erfolg, den Bremen erreichte, als es gelang, mit den Vereinigten Staaten einen Postvertrag abzuschließen. Im Wettbewerb mit Frankreich, Belgien, Holland, Großbritannien, Dänemark, Portugal und Hamburg war es letztlich Bremen, das den Vorzug erhielt, zusammen mit den Vereinigten Staaten den **ERSTEN VERTRAG IN DER GESCHICHTE DER POST** zu vereinbaren, der den Austausch von Post zwischen beiden Staaten mit Dampfschiffen zum Inhalt hatte.

Der Kongress der Vereinigten Staaten hatte mit der Resolution vom 15.6.1844 und dem Gesetz vom 3.3.1845 beschlossen, den „*Postmaster General*“ aufzufordern, einen subventionierten Postdampferdienst nach Europa einzurichten. Als diese Entscheidungen fielen und die Wahl des europäischen Endhafens anstand, war die Freie Hansestadt auch als Staat in den Vereinigten Staaten bestens und als in der Vergangenheit verlässlicher Partner bekannt.

Grund für die Entschließung der amerikanischen Regierung war es, das Land und seine Bewohner aus der Abhängigkeit von England, das mit der Unterhaltung der Cunard Linie den transatlantischen Postverkehr mit von der Regierung subventionierten Dampfschiffen dominierte, zu befreien. Vordringliche Zielsetzung war dabei, die Dominanz der britischen Handelshäuser auf dem amerikanischen Markt zu brechen.

Durch die direkten und deshalb kürzeren Laufzeiten der Korrespondenzen und Warentransporte der britischen Dampfschiffahrt war die Position der englischen Unternehmen auf dem amerikanischen Markt dominierend. Gleichzeitig hatte auch die britische Post durch die regelmäßigen, schnellen und verlässlichen Fahrten der *Cunard Linie* im transatlantischen Postverkehr eine Monopolstellung erreicht. Ohne ernsthaften Wettbewerb berechnete die britische Post sehr hohe Seegebühren. Die Abhängigkeit und die gleichzeitig hohen Kommunikationskosten für die eigene Bevölkerung und Wirtschaft waren Grund für die amerikanische Regierung, das britische Monopol zu brechen. Es war ein wichtiges Anliegen des Einwanderungslandes USA, für erschweringliche Postgebühren für die eigenen Einwohner wie auch für deren Familien in Europa Sorge zu tragen.

Nach der Entscheidung der amerikanischen Regierung suchte der US-Generalpostmeister für das Vorhaben per Ausschreibung eine geeignete Reederei. Am 19.2. 1846 erhielt *E. Mills* den Zuschlag für sein Angebot, mit der Reederei *Ocean Steam Navigation Company* einen Liniendienst von New York nach Bremerhaven mit Zwischenstop in Cowes einzurichten. Nachdem Kongress und Senat ihre Zustimmung gegeben hatten, unterschrieb Präsident Polk am 19.6.1846 eine Verfügung, die den Vertragsabschluß zwischen den Vereinigten Staaten und Bremen sanktionierte.

Bremen hatte zwar den Zuschlag gegen die starke Konkurrenz anderer Staaten erhalten, europäischer Endhafen des ersten amerikanischen Kontraktpostdienstes nach Übersee zu werden. Mit der Entscheidung war jedoch die Reedereigründung noch nicht bewerkstelligt. Die Mittel für den Bau der Dampfschiffe sollten auf dem amerikanischen Kapitalmarkt eingeworben werden. Das neue Projekt der Postbeförderung mit Dampfschiffen im Linienvverkehr wurde in den USA als risikoreiche Neuerung angesehen und entsprechend fanden sich kaum Interessenten, die bereit waren, Geld in das Unternehmen zu investieren. In dieser Situation wurde das Vertrauen bestätigt, das Amerika mit der Ernennung Bremens gezeigt hatte.

Als das Projekt nämlich aus finanziellen Gründen zu scheitern schien, sprang Bremen ein. Mit eigenem Geld sowie mit finanzieller Unterstützung Preußens und in geringerem Umfang mit Geldern verschiedener anderer deutscher Staaten sorgte die Hansestadt dafür, dass der amerikanischen Reederei *Ocean Steam Navigation Company* die notwendigen Mittel für den Bau ihrer Schiffe zu Verfügung standen. Auch hier zeigte sich das „kleine“ Bremen als Sachwalter deutscher, europäischer und amerikanischer Interessen. Gleichzeitig „einte“ Bremen Deutschland bei diesem für Verkehrsentwicklung epochalen Projekt - in einer Zeit, in der ein geeintes Deutschland die Wunschvorstellung fast aller Deutschen war.

Die Einschätzung des mit der Auswahl der Schifffahrtslinie und des europäischen Endhafens betraute *Post Master General Johnson* bewertet Bremen folgender Massen:

„Bremen promises more advantages than any other city on the Western Coast of the Continent. Its port (Bremerhaven) was equal if not superior to any other: its position was well suited for intercourse with Northern and Middle Europe, containing a population of more than one hundred and twenty millions, extensively engaged in manufactures as well as agriculture; Rail Roads were completed or in progress to the most wealthy and populous portions of it. It is the principal market for one of our great staples, Tobacco, in which so many of the states are interested, charging a duty of less than one per cent... Its tariffs is in other respects liberal and its Government Republican. In addition to these considerations I may say that I desire to see the American Citizens and American Institutions judged of by civilized Europe through some other medium than the caricatures of the British Press.“ (Postministerium, The National Archives, Washington, D.C., Seite 44-46)

Die Hansestadt Bremen war in den Vereinigten Staaten bestens bekannt. Ganz wesentlich war Bremens Stärke im Schiffsverkehr mit den USA. Bereits 1840 nahm die Hansestadt in der New Yorker Hafenstatistik die zweite Stelle unter den Schiffen fremder Nationen ein. Den ersten Platz belegte Großbritannien (Siehe: *Franz Josef Pitsch: „Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts“ – Seite 105*). Dabei war zu diesem Zeitpunkt New York noch nicht einmal der US Hafen, nach dem die größte Anzahl von Schiffen aus Bremen/Bremerhaven adressiert waren. Baltimore war bis dahin für Bremen der bedeutendere Hafen. Auch nach New Orleans bestand (mit fast 70% der New Yorker Abfahrten) eine intensive Verbindung. Außerdem unterhielten verschiedene bremische Reedereien regelmäßige Liniendienste mit Segelschiffen nach weiteren US-Häfen. Von diesen Liniendiensten, die nach amerikanischem Vorbild als „*Pakettfahrten*“ oder (engl.) als „*Packet-Service*“ benannt wurden, operierten zwei – zeitweise drei nach New York - neben anderen, die nach Baltimore, Philadelphia, New Orleans und ab 1849 (!) auch nach San Francisco betrieben wurden.

Die Reederei D. Wätjen & Co. aus Bremen erreichte besonders durch umfangreiche Abfahrten nach amerikanischen Häfen in den darauf folgenden Jahren die Position der weltweit größten Segelschiffsreederei.

Bei der 1847 in Gang gesetzten **Vertragspost** mit Dampfschiffen waren bald ähnliche Verhältnisse wie in der Segelschifffahrt gegeben. Bremen/Bremerhaven bot vom europäischen Kontinent die meisten Abfahrten vor Le Havre, das mit Abstand den zweiten Platz unter den Häfen des Kontinents belegte:

Zeitraum	Bremen/Bremerhaven Zahl der Abfahrten	Le Havre Zahl der Abfahrten
1847-1859	148	143
1860-30.6.1875 (Gründung der UPU)	718	621

Bei der für Le Havre angeführten Zahl sind auch die Abfahrten der Schiffe einbezogen worden, die dort nur einen Zwischenstopp auf der Reise (z.B. Hapag-Dampfer von Hamburg) nach den Vereinigten Staaten machten.

Im ersten von mir gewählten Zeitraum der Vertragspost dominierten im Verkehr zwischen Bremerhaven und New York die Abfahrten der Dampfschiffe amerikanischer Reedereien. Nach 1860 stellte die bremische Reederei *Norddeutscher Lloyd* über 90 % der Abfahrten.

3.) Transatlantische Post über Bremen nach Belgien, den Niederlanden und Luxemburg

a. Die Vorvertragszeit

Das Stadtpostamt quotierte als erstes Postamt in Bremen eine Schiffspostgebühr. In den *Bremer Wöchentlichen Nachrichten* vom 27. Februar 1797 veröffentlichte der Postmeister des Bremer Stadtpostamtes Gerhard Heymann (wörtlich zitiert):

*„...daß **Briefe nach ganz Nord-Amerika am hiesigen Postamt ... gegen Erlegung von 6 Grote porto** werden angenommen und jedes Mal mit erster Schiffsgelegenheit entweder von hier oder Hamburg befördert werden, da dann das hiesige Stadtpostamt mit wohlloblichen Postämtern in ganz Nord-Amerika die Verfügung getroffen ...“*

Damit war eine Schiffspostgebühr benannt und so zu sagen festgeschrieben worden. Bis zum bereits erwähnten Vertragsabschluss vom 26. Februar 1846 mit Hannover wurde vom Stadtpostamt die Schiffsbriefgebühr (Aufwandsentschädigung) von 6 Grote beibehalten. Nach Abschluss des Vertrages wurde in einer Anordnung des Senats die Gebühr von 6 Grote bei einem Briefgewicht bis zu von 4 Loth – darüber kamen 12 Grote in Anrechnung – für Schiffsbriefe bestätigt und veröffentlicht.

In der Folgezeit reduzierte Bremen gegenüber Hannover die Schiffsbriefgebühr von 6 auf 5 Grote. Außerdem wurde zwischen den beiden Staaten eine Vereinbarung getroffen, nach der alle auf der Weser von See ankommenden Briefe als in Bremerhaven eingetroffen anzusehen seien. Derartige „Seebriefe“ wurden vom Stadtpostamt für Kurse, die es nicht selbst betreute, an das hannoversche Postamt in Bremen weitergeleitet. Dies hatte zur Folge, dass auf der Weser angekommene Schiffsbriefe über Bremen hinaus nur noch über das Stadtpostamt oder das hannoversche Postamt weiter versandt werden konnten.

In den Jahren vor der Einigung zwischen Bremen und Hannover gab es keinerlei Regelungen in Bezug auf die Schiffsbriefe. Diese konnten bei allen in Bremen etablierten Postämtern aufgegeben werden. Auch war es den verschiedenen Ämtern überlassen, Portokosten/Auslagen in eigener Bestimmung zu belasten. Für Bremen direkt bestimmte Briefe wurden in der Regel vom Kapitän oder (meistens) seinen Beauftragten gegen eine beliebige Gebühr zugestellt.

Beispiele von Schiffsbriefen im Transit über Bremen

Der Senat verstaatlicht das Postwesen

Nach der Befreiung von der französischen Besatzung am 14. November 1813 beschloss der Senat am 6. Dezember 1813, das Stadtpostamt unter bremische Verwaltung zu stellen. Bis zur Übernahme der Postrechte in Bremen am 1. Juli 1808 durch das Großherzogtum Berg bzw. durch Frankreich hatte Bremen einen Postmeister⁴ (gegen geringe Abgaben) mit den Rechten beliehen das Stadtpostamt zu betreiben.

⁴) Anstelle eines Postmeisters wurde am 6. Dezember 1813 ein Postdirektor eingestellt und vereidigt. Der erste Postdirektor des Stadtpostamtes wurde der bisherige "MAIRE" Dr. Wilhelm Ernst Wichelhausen.



Philadelphia, 25. Sept. 1823 nach Schiedam mit Vermerk: „**pr Bienenkorb/ via Bremen**“. (Gemäß Inhalt: *Duplicata, Original p. Packet Manchester via Liverpool*). Befördert mit dem Bremer Kauffahrteischiff „*Bienenkorb*“. In Bremen vom Forwarder F. J. Wichelhausen (nicht identisch mit dem Postdirektor des Stadtpostamtes) laut rückseitiger Notiz: „**Bremen 13^e Decemb 1823/ received and forwarded by Your Obed Servt/ F.J. Wichelhausen**“⁵ in Empfang genommen und am gleichen Tage durch das Bremer Stadtpostamt („**BREMEN - SCHLÜSSEL - DEC 23**“) nach Holland weiterbefördert.

Das niederländische Grenzpostamt Almelo stempelte rückseitig den Einzeiler „**BREMEN**“. In Schiedam wurden 8 Stuiver Porto belastet.

⁵) F. J. Wichelhausen war vom 21. Mai 1796 bis zum 3. Mai 1832 der amerikanische Konsul in Bremen.

Haiti über Bremen nach Francomont (1826 dem Königreich der Vereinigten Niederlande zugehörig)⁶



Port-au-Prince, 22. März 1826 – adressiert nach **Francomont – Paysbas** – per Segler über Bremen. Dort wurde der Brief dem Thurn & Taxisschen Postamt übergeben, das dem Überbringer (dem Kapitän oder dessen Bevollmächtigten) eine Schiffs(briefbeförderungs)gebühr bezahlte, deren Höhe (aus verständlichen Gründen) nicht ausgewiesen wurde.

Mit Segmentstempel „**BREMEN/ FTH & TAX.O.P.A./ 7. Juny**“ und der Portoforderung an das Vereinigte Königreich der Niederlande von „5“ Silbergroschen bis zur deutschen Ausgangsgrenze versehen. (5 Sgr. entsprachen 30 Cents oder 6 Stuiver des Vereinigten Königreiches der Niederlande.)

Der Brief wurde auf dem bereits im 18. Jahrhundert von Thurn & Taxis genutzten Kurs über Nienburg und Osnabrück nach Düsseldorf versandt. Über Düsseldorf erfolgte der Weiterversand nach den Niederlanden (und nach Frankreich). Die Weiterbeförderung erfolgte nach Francomont, wo – inklusive des Inlandsportos von 5 Cts (1 Stuiver) „7“ Stuiver Gesamtporto fällig wurden.

Dieser Postweg ist aus folgenden Gründen bemerkenswert:

Thurn & Taxis nahm bis zum 31. Dezember 1823 die Interessen der preußischen Post in Bremen wahr. Preußen (ursprünglich Brandenburg) hatte von Bremen 1685 das Recht eingeräumt bekommen, ein Postamt in der Hansestadt zu unterhalten. Bis zum 31. März 1727 wurden die Interessen der preußischen Post durch das Stadtpostamt vertreten.

In einer Verlautbarung der preußischen Post vom 27. Dezember 1823 war zu lesen:

„das Königlich Preußische Postamt in Bremen vom 1. Januar 1824 an von den Beamten des Stadtpostamtes verwaltet werden soll.“

Als Vertretung der preußischen Post bot das Postamt von T & T bis zum 31. Dezember 1823 zusätzlich zum eigenen Kurs auch Postbeförderung über den preußischen Kurs über Aachen nach Frankreich und nach dem Vereinigten Königreich der Niederlande (u. a. Hodimont für den südlichen / belgischen Landesteil) an. Seit dem 1. Januar 1824 nahm jedoch das Stadtpostamt

⁶) 1826, das Jahr, in dem der hier vorgestellte Brief geschrieben wurde, gehörte Belgien noch dem seit der Wiener Schlussakte vom 9. Juni 1815 bestehenden Königreich der Vereinigten Niederlande an. Belgien erklärte am 4. Oktober 1830 nach Kämpfen mit den Niederlanden seine Unabhängigkeit. Am 20. Dezember 1830 (Konferenz in London) wurde die Trennung der beiden Staaten von den europäischen Großmächten anerkannt. Die Krone Belgiens wurde dem Prinzen Leopold von Sachsen-Coburg angetragen, der als König Leopold I. von Belgien in Brüssel am 21. Juli 1831 die Verfassung des neuen Staates beschwor.

die Vertretung der preußischen Post wahr und bot damit Versandmöglichkeiten über Aachen an, die zumindest vergleichbar schnell und in den Portosätzen (bis Aachen 5 Sgr.) gleich war. Im 18. Jahrhundert beförderte T & T Post über folgende Kurse nach Süden:

4. Mit der so genannten „Reichspost“ nach Braunschweig, Thüringen, Sachsen und Frankfurt und von dem jeweiligen Orten weiter nach anderen Destinationen
5. Mit der so genannten „Französischen Post“ über Nienburg, Osnabrück und Düsseldorf usw. Von Düsseldorf erfolgte der Austausch der Post mit den Niederlanden und Frankreich.

Auch in den Folgejahren (bis zur Einrichtung des DÖPV) bot T & T in Konkurrenz zum Stadtpostamt (und der preußischen Post) Postbeförderung nach Frankreich, Belgien und den Niederlanden an.

b) Der Postvertrag von 1847 und seine Auswirkungen auf Belgien und die Niederlande nach dem Vertragsschluss zwischen den USA und Bremen

Bei Abschluss der Vereinbarung über die Einrichtung der Vertragspost zwischen New York und Bremerhaven war es die Absicht der beiden Vertragspartner, so viele Staaten wie möglich dazu zu bewegen, ihre Postsendungen mit der neuen Linie über den Atlantik zu befördern. Gleichzeitig war es aber Absicht der Vereinigten Staaten und auch Bremens, die transatlantischen Postgebühren nicht nur zu senken, sondern sie auf einem erheblich reduzierten Niveau zu etablieren.

Dies bedeutete letztendlich, dass Staaten, die Zugang zu der New Yorker – Bremerhavener Vertragspost erhalten wollten, ihre deutschen Gebühren bis Bremen auf 4 ½ Gutegroschen (das entsprach ca. 5 ½ Silbergroschen oder ca. 18 Kreuzer) oder weniger absenken mussten. Das Bremer Stadtpostamt übernahm es, in der Funktion einer Agentur der amerikanischen Post, die deutschen Postverwaltungen zu informieren und das Angebot der Beteiligung an dieser Versandmöglichkeit zu den vorgenannten Bedingungen zu unterbreiten. Innerhalb weniger Wochen stimmten alle außer den Verwaltungen von Österreich und Thurn & Taxis zu.

Thurn & Taxis hatte hauptsächlich ein Problem mit der Gewichtsprogression von 1 Loth bzw. ½ Unze. Thurn & Taxis stimmte anfangs nur einer Gewichtseingangsstufe von ½ Loth (¼ Unze) zu. Dies wurde vom Bremer Stadtpostamt nicht akzeptiert. Schließlich akzeptierte Thurn & Taxis die Bremer Forderung und änderte vom 22. Juli 1848 seinen Tarif entsprechend.

Für Österreich war es schwierig der Vereinbarung beizutreten. Die Transitzkosten, die Österreich für die Beförderung über Bremen aufzubringen hatte, waren zu hoch und machten das Bremer Angebot uninteressant. Letztendlich gelang es aber durch Verhandlungen mit Thurn & Taxis, die Transitgebühren zu senken und ab März 1849 konnte auch Österreich diese Verbindung nutzen.

Bei Sendungen aus europäischen Staaten über Bremen nach New York war das ausländische Franko/Porto dem deutschen hinzuzuaddieren. Die Voraussetzung galt auch hier: Das deutsche Transitporto von der Eingangsgrenze bis nach Bremen durfte nicht über 4 ½ Ggr., 5 ½ Sgr. oder 18 Kreuzer betragen. Unter diesen Voraussetzungen konnten neben den deutschen auch andere europäische Staaten von Beginn an die Verbindung nach New York nutzen.

Für Belgien und die Niederlande war die Einschränkung bei Beförderung mit der preußischen Post unerheblich. Deren Gebührensätze lagen im direkten Austausch des Stadtpostamtes (Niederlande) oder im Transit über Preußen sowie über Thurn & Taxis (Niederland und Belgien) von und nach Bremen unterhalb der 4 ½ Ggr.-Grenze.

Zwischen den Vereinigten Staaten und Bremen war vertraglich vereinbart worden, dass die Bezahlung der Gebühren wie folgt erfolgen könne:

1. Franko: Für die ganze Beförderungsstrecke im Voraus durch den Absender
2. Porto: Für die ganze Beförderungsstrecke nach Erhalt durch den Empfänger
3. Teilfranko: Die Zahlung der Gebühr bis zum jeweiligen Abgangshafen
4. Teilfranko: Die Zahlung der Gebühr für Briefe aus Amerika bis zum Eingangshafen (Bremen)

Die Regelung unter 4. war die Voraussetzung dafür, dass für Briefe aus den Vereinigten Staaten die Verbindung von Anbeginn genutzt werden konnte. Dies traf insbesondere für Sendungen zu, die über Bremen weiterzuleiten waren und deren Anschlussgebühren bis zum Empfangsort noch nicht vereinbart worden waren.

Deshalb mag es auch nicht weiter verwundern, dass bisher nur Sendungen aus den USA über Bremen nach Belgien und den Niederlanden registriert werden konnten. Nach Luxemburg – postalisch dem Deutschen Reich zugehörig und folglich auch später Mitglied des DÖPV – ist ohnehin bisher nur ein Brief bekannt geworden.

Die Postverwaltungen Belgiens und der Niederlande wussten (als Konkurrenten Bremens) von der Einrichtung der Linie. Major Hobbie, der „First Assistant Postmaster General“, war im Juni 1847 mit der ersten Reise nach Bremen gekommen, um in Bremen sowie mit den Postverwaltungen der deutschen Staaten und verschiedener europäischen Staaten Abkommen über den transatlantischen Postaustausch zu treffen. Ein zusammenfassendes Protokoll wurde von den ersten Verhandlungen und Gesprächen zwischen Major Hobbie und Senator Duckwitz (für die bremische Regierung) erstellt. Bezüglich der Instruktionen, die Hobbie von seiner Regierung erhalten hatte, liest sich das Protokoll (von Duckwitz diktiert und unterschrieben) wie folgt:

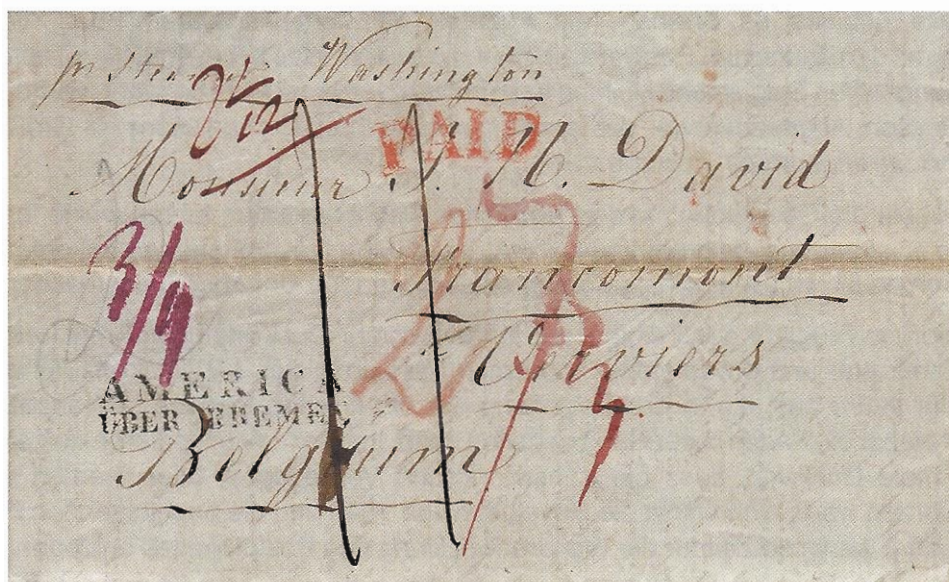
Da vorinstruiert ist, mit europäischen Postverwal-
tungen arrangements zu machen, und darüber nachzu-
denken, inwiefern diese Posten könnten, ist an Hamburg,
Preussen, Holland, Belgien und Frankreich durch deren
Consuls in America die Aufforderung ergangen, das
zu den Hand zu bringen. Zu diesem Zweck kam Herr
Hencke von Hamburg hier, so wie die anderen Herrn
Hobbie aufgefordert ist nach Holland und Belgien
zu gehen. Ich habe mir alle erdenkliche Mühe gege-
ben, und ich von dem Abflusse besonderer Conven-
tionen abzubringen, und darauf hingewiesen, daß es
durch den Einfluß der Americanischen Agency
in Bremen sehr leicht, und sicher seinen Zweck
ganz leicht erreichen würde, ferner, daß wenn es
sich mit Hamburg und Preussen einliessen so glück-
lich mit allen übrigen Postverwaltungen einver-
ständlich, und ich länger als ein Jahr aufhalten würde, und mir
auch der Americanischen Regierung sehr nützlich
sein würde. Ich habe das wohl eingesehen, ich bin aber nicht
ohne Bedenken, daß es, bei meiner Abreise der europäischen
Postverwalter sich, in Holland und Belgien wenigstens, vor-
aufsetzen lassen wird.

Vereinigte Staaten – Belgien über Bremen

Belgien war in den „Regulations“ vom 18.9.1847, in einer Auflistung der Länder, nach denen über Bremen Post zu festgelegten Gebühren versandt werden konnte, nicht aufgeführt. Von Beginn an war es jedoch Absicht der USA und Bremens, mit der Einrichtung der Postverbindung allen europäischen Staaten die Möglichkeit zu geben, preisgünstig Post mit den Vereinigten Staaten auszutauschen.

Juni 1847 bis 30. Juni 1851 - Vereinigte Staaten - Bremen Postvertrag von 1847

Die zweite Reise der Kontraktpost mit der „Washington“⁸



New York, 20. Sept. 1847 nach Francmont, Belgien. Teilfrankobrief mit Absendervermerk „pr. Steamer Washington“. In New York wurden 24 Cents bis Bremen bar gezahlt. Das Postamt bestätigte das Teilfranko mit „PAID“. Per „Washington“ am 23.9. nach Bremerhaven befördert. Nach Ein-treffen am 12. 10. belastete das StPA Hannover mit „3/4“ Gutegroschen (= 2 Grote) für den Transit von Bremerhaven nach Bremen.

Das hannoversche Postamt in Bremen stempelte „AMERICA / ÜBER BREMEN“ und übergab den Brief Preußen mit einer Belastung von „2 1/12“ Ggr. Preußen leitete den Brief über Aachen und Verviers mit einer Belastung von „7 1/4“ Sgr. an Belgien weiter. (rücks. der Übernahmestempel „ALLEMAGNE / PAR Verviers“ sowie „VERVIERS / 15 / OCT“). „7 1/4“ Sgr. entsprachen 9 Bel-gischen Decimes, die zusammen mit „2“ Decimes belgischer Inlandsgebühr eine Gesamtbelastung von „11“ Decimes ergaben.

Juni 1847 bis 30. Juni 1851 - Vereinigte Staaten - Bremen Postvertrag von 1847

Direkter Postverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und europäischen Staaten über Bremen.

12 11/12 9 AMERICA
ÜBER BREMEN

⁸) Die genaue Zahl der mit der zweiten Reise der „Washington“ beförderten Briefe ist unbekannt. Bis jetzt konnten drei Briefe registriert werden.



New York, 20. Feb. 1849 n. Francmont bei Verviers. Vermerk: „Per steamer Hermann via Southampton“. In NY mit „**NEW-YORK/ FEB/ 20**“ sowie dem Taxzifferstempel „**24**“ gestempelt, wurde der Brief per „Hermann“ (Ocean Line) am 20.2. nach Bremerhaven - Ank. 13.3.1849 - befördert. In Bremen übergab das Stadtpostamt den Brief mit „**9**“ Ggr. (= 24 Grote/Cts.) Belastung dem hannoverschen Postamt. Dort wurde „**AMERICA/ ÜBER BREMEN**“ gestempelt und 1 1/3 Ggr. Transitgebühr hinzugerechnet. Die Summe von 10 1/3 Ggr. wurde in eine Forderung an Preußen von „**12 11/12**“ Silbergroschen umgerechnet. Preußen addierte als Transit 3 1/3 Sgr. und belastete „**17 1/4**“ Sgr.

Ab „**MINDEN/ 16/3/ BAHNHOF**“ erfolgte die Weiterbeförderung durch die Post Preußens, die den Brief über die belgische Ostbahn nach Verviers versandte. Dem Empfänger wurden „**24**“ Decimes Gesamtporto berechnet (22 Decimes = 17 1/4 Sgr. zuzüglich 2 Decimes belgisches Porto).

**15. August 1853 - 31. Dezember 1867 / Vereinigte Staaten – Bremen
Postkonvention von 1853.**

Staaten – Belgien über Bremen

**Beförderung von unzureichend frankierten Briefen nach europäischen
Nachbarstaaten⁹.**

Im Postverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Bremen waren Teilfrankaturen seit August 1853 im Prinzip unzulässig. Bei nicht ausreichend frankierten Briefen hätten die Postämter New York und Bremen das jeweilige Teilfranko negieren können/müssen.

Derartige Sendungen sind, wenn sie bis Bremen oder im Verkehr nach Drittstaaten bis zur Ausgangsgrenze des DÖPV frankiert waren, unbeanstandet zugestellt worden.



New Orleans, 23. Okt. 1867 nach Gand, Belgien. Mit handschriftlichem Vermerk „p. first Steamer“ und frankiert mit 15 Cents – entwertet per Zierstempel. Nebengesetzt „NEW ORLEANS/ OCT/ 23/ LA.“. Mit 15 Cents (= 3 Cts. amerikanische Inlandsgebühr, 6 Cts. See-, 5 Cts. Vereinsgebühr und 1 Ct. für Bremen) war nur ein Teilfranko bis zur deutschen Ausgangsgrenze bezahlt worden (Der Tarif USA - Belgien belief sich auf 18 Cents).

Von New Orleans nach New York befördert, wo durch „**N.YORK 12 BREM. P^K/ OCT/ 31 / PAID**“ Bremen 12 Cents kreditiert wurden. Per „Union“ (NDL) erfolgte am 31. Okt. ab NY der Versand nach Bremerhaven (Ank. 12. Nov.67).

In Bremen stempelte das hannoversche Postamt „**AMERICA/ ÜBER BREMEN/ FRANCO**“ und notierte „fr gr“ (schwach) neben der Marke: als Fr(anko) Gr(enze). Dieser Vermerk besagte, dass das Franko bis zur DÖPV-Auslandsgrenze gezahlt war.

Weitergeleitet über Aachen, wo statt des üblichen „Franco Vereinsländer Ausgangsgrenze“ der Rahmenstempel „**P. S. P.**“ („Prusse Service Public“ - hatte dieselbe Funktion, war aber für Dienstpost vorgesehen) angebracht wurde. Der Brief wurde ohne Portobelastung ausgeliefert.

Rückseitig die Stempel: „**ALLEMAGNE EST No. 1 / 2-S / 15 11**“ und „**GAND / 15 / NOV. / 67 / 7 S**“.

⁹) Bekannt geworden sind bisher nur einige wenige Briefe in die Schweiz und dieser Brief nach Belgien. Außer diesem sind nur vier weitere Briefe (davon ein weiterer korrekt frankiert) nach Belgien über Bremen registriert.

15. August 1853 - 31. Dezember 1867 / Vereinigte Staaten – Bremen Postkonvention von 1853

Vereinigte Staaten – Belgien¹⁰ über Bremen

Im Postverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Belgien bot der Versand mit Dampfschiffen über Bremen den günstigsten Tarif. Im Jahre 1867 war die Route über Bremen die prompteste. Auf ihr wurden die größte Anzahl von Abfahrten (siebenundsechzig Abfahrten) zwischen den USA und einem europäischen Hafen durchgeführt. Mit dieser Abfahrtsdichte hatte Bremen seine Stellung als bedeutendster Hafen des Kontinents im Postverkehr mit den U.S.A. weiter ausgebaut.



Munroe, Michigan, 17. April 1867 nach Louvain, Belgien. Der Brief wurde mit einer 12 und zwei 3 Cents-Frankomarken der Ausgabe von 1861 frankiert. Die Entwertung erfolgte mit stummen Vierkreisstempeln mit neben gesetztem Aufgabestempel „MUNROE / MICH. / APR / 17 / 67“.

New York stempelte „N.YORK U.S. PKT / APR / 20 / PAID“ sowie „9“ (Cents), die Bremen für das Weiterfranko kreditiert wurden. 9 Cents waren 1 Ct. Für Bremen, 5 Ct. DÖPV-Anteil plus 3 Ct. Für Belgien (= 1 Sgr. für Belgien).

Der Versand erfolgte per „Baltic“ der New York & Bremen Steamship Company am 20. April ab New York mit Ankunft an Bremerhaven am 6. Mai 1867.

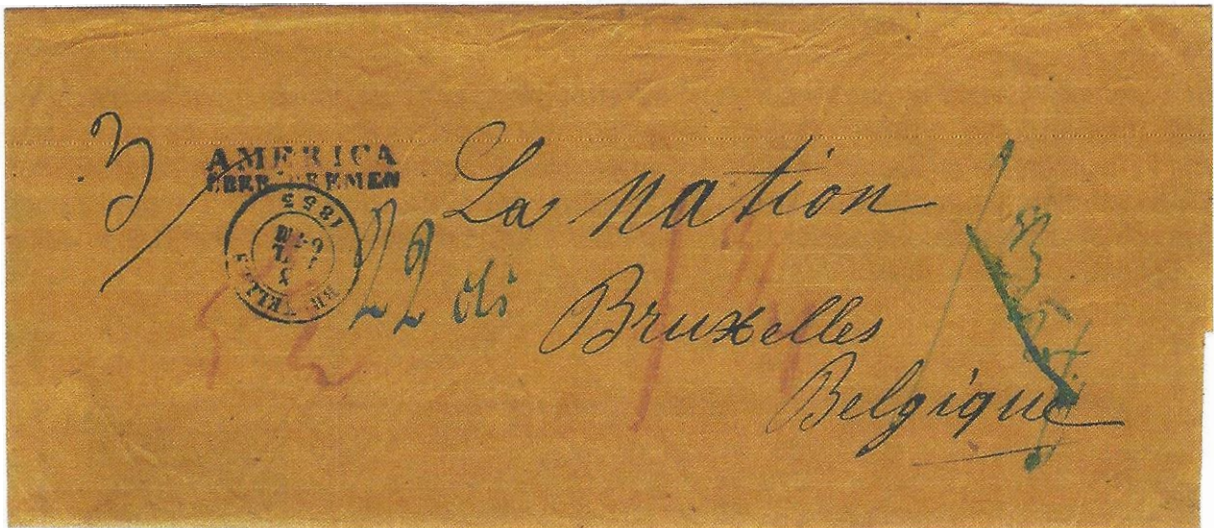
Die preußische Post hatte im Oktober 1866 das hannoversche Postamt in Bremen übernommen. Das Stadtpostamt nahm die Interessen der preußischen Post wahr. Entsprechend erhielt das Stadtpostamt (für Preußen) eine Gutschrift von „4“ Silbergroschen als Eingangspostamt des DÖPV inkl. des Weiterfranco für Belgien und stempelte „AMERICA / ÜBER BREMEN / FRANCO“:

Die Weiterbeförderung nach Belgien erfolgte durch die preußische Post. Die „4“ wurde durchstrichen und als Gutschrift für Belgien mit „1 f“ notiert. Zur Bestätigung des bezahlten Frankos stempelte die preußische Post „P. D.“.

Rückseitig der schwarze Stempel „ALLEMAGNE PAR EST 2 * / ... M / 8 5“ der belgischen Bahnpost sowie der Zweikreisstempel „LOUVAIN / 8 / MAI / 67 / 5 M“.

¹⁰⁾ Bisher wurden fünf Briefe (davon 2 frankiert sowie einer mit entfernten Marken) nach Belgien über Bremen registriert. Im Tarif der amerikanischen Post für den Versandweg über Bremen war Belgien erst Ende 1866 aufgenommen worden. Der gezeigte Beleg ist in „North Atlantic Mail Sailings 1840 – 1875“ von R. Winter & W. Hubbard auf Seite 298 abgebildet.

Drucksache nach Belgien aus der Sammlung von Dick Winter



Die vorgenommene Taxierung ist grundsätzlich falsch. Vielmehr musste der Absender das Franko entrichtet haben. Es bestand die Möglichkeit Sendungen unter Streifband bis Bremen zu zahlen. Da es sich jedoch um eine Sendung in das Ausland handelte, war das Weiterfranko (bei Streifbändern vorab) zu entrichten. NY hatte bis zum Juni 1853 bereits große Mengen an Drucksachen unter Streifband nach Bremen gesandt. Deshalb muss NY gewusst haben, dass Sendungen unter Streifband – wie z. B. Zeitungen - zu dem ermäßigten Tarif in das Ausland über Bremen hinaus zu frankieren waren.

Aus den auf dem Streifband vorgenommenen Vermerken ist nicht zu belegen, dass NY das Weiterfranko eingezogen und Bremen kreditiert hatte. Anhand von im Bremer Archiv vorliegenden Abrechnungsunterlagen (zwischen NY und Bremen) war eine Verrechnung von Gutschriften im Zusammenhang mit der Weiterversendung von Streifband-/Zeitungssendungen nicht feststellbar. Deshalb bleibt die Voraussetzung für die nachstehend erklärten Taxierungen im Dunkel.

Ob es dabei eine Rolle gespielt haben kann, dass das Stadtpostamt Bremen nach dem Vertrag von 1847 als Agenten der amerikanischen Post (noch bis zum 14. August 1853) tätig war, bleibt bloße Spekulation. In diesem Zusammenhang kann jedoch als sicher angenommen werden: Das Stadtpostamt wie vor allen Dingen auch die für das Stadtpostamt zuständige Senatskommission waren nicht nur an einem guten Einvernehmen mit den USA und seiner Postbehörde interessiert.

Im Wettbewerb mit der seit kurzem eingerichteten „Prussian Closed Mail“ waren alle Verantwortlichen in Bremen darum bemüht, den Postvertrag mit den Vereinigten Staaten weiterzuentwickeln. Beleg hierfür ist die auf Einfluss des Bremer Senats vorgenommene Beteiligung einer Bremer Reederei (W.A.Fritze & Co.) an den Fahrten der Kontraktpost zwischen New York und Bremerhaven. Wie geschichtlich außerdem belegt ist, führte die Einschaltung der bremischen Reederei zu erheblichen Ermäßigungen bei der Tarifgestaltung im transatlantischen Postverkehr. Die Postverbindung über Bremen war und blieb die kostengünstigste zwischen Europa und dem amerikanischen Kontinent.

Mit der Beschäftigung des Dr. Schleiden als Ministerresidenten in Washington stärkte Bremen nicht nur im Hinblick auf den amerikanischbremischen Postvertrag seine Position in Washington. Erster Erfolg war in diesem die Zulassung von eingeschriebenen Sendungen im transatlantischen Postverkehr. Auch in diesem Fall hatte Bremen einen Maßstab gesetzt.

Beförderung und Taxierung des Streifbandes:

Am 18. Juni 1853 ab New York per „Washington“ nach Bremerhaven befördert. Im Streifband befanden sich „3“ Zeitungen. Das Franko bis Bremen wurde nicht vermerkt, da keine Verrechnung stattfand. Das Streifband wurde in Bremen zur Weiterbeförderung dem hannoverschen Postamt übergeben, das „AMERICA/ ÜBER BREMEN“ stempelte. Bei den Zeitungen muss es sich um insgesamt 11 Blatt gehandelt haben. Das Porto von Bremen nach Belgien betrug ½ Sgr. pro Blatt

und war im Voraus zu entrichten. Dies ergab eine Forderung Hannovers an Bremen von „5 ½“ Sgr. (in roter Kreide vermerkt). Hannover übergab das Streifband Preußen zur Weiterbeförderung nach Belgien und kreditierte das Weiterfranko mit „1 ¾“ Sgr. Preußen bestätigte die mit „1 ¾“ in blauer Tinte, die als „22“ in Centimes umgerechnet Belgien kreditiert wurden. Dies waren 2 Centimes pro Blatt. 1 ¾ Sgr. entsprachen 22 Centimes. Mit „**BRUXELLES/ 5 JUL/ 6-7H/ 1853**“ wurde der Eingang bestätigt.

Juni 1847 bis 30. Juni 1851 - Vereinigte Staaten - Bremen Postvertrag von 1847

III.A.1.a. Juni 1847 - 30. Juni 1851 – Bei den ersten 5 Reisen berechnet Bremen eine Gebühr

Kanada - Vereinigte Staaten - Niederlande über Bremen¹¹

Im Vertrag von 1847 war nur Kanada als Staat in Amerika benannt worden, von und nach dem über New York Korrespondenz versandt werden konnte. Erst mit der Konvention von 1853 änderte sich dies und es wurde möglich, Post über New York nach weiteren Staaten in Amerika sowie nach Hawaii zu versenden.

Die dritte Reise der Kontraktpost mit der „*Washington*“



Montreal, Kanada, 7. November 1847. Portobrief mit dem Vermerk „*P. Steamer Washington / via Bremen*“ an den „*Weledele Heer/ Den Heer Louis Keyzer Avocat/ Amsterdam/ Holland*“.

Bis New York ohne ausgewiesene kanadische Gebühr befördert und nur mit dem Seeporto von „24“ Cents wie für in New York aufzugebene Briefe belastet. Der Brief wurde am 18. November per „*Washington*“ nach Bremerhaven (6. Dezember 1847) versandt. Das Stadtpostamt Bremen beförderte den Brief über Deventer nach Amsterdam – (rücks.) „**AMSTERDAM/ 10/12**“. In Deventer wurde (ebenfalls rücks.) „**BREMEN**“ gestempelt.

Portoberechnung:

Vereinigte Staaten – Bremen „24“ Cents = umgerechnet 24 Grote

¹¹⁾ Dies ist der bisher einzig registrierte Brief aus Kanada über die Vereinigten Staaten und Bremen aus den ersten Kontraktperioden bis 1853 (der einzige überhaupt von Kanada über die USA und Bremen nach den Niederlanden). Bisher sind vier weitere Briefe im Verkehr deutscher Staaten mit Kanada aus den späteren Zeitabschnitten bekannt. Im Verkehr zwischen den USA und den Niederlanden wurden bisher drei Briefe der Bremer Kontraktpost registriert.

Bremen bis zur holländischen Grenze	5 Grote
Holland rechnete 29 Grote um in	29 Grote
Holland (2 x 20 - zweite Gewichtsstufe)	„73“ Cents (unterstrichen Rotstift)
Gesamtporto zahlbar in Amsterdam	40 Cents
	„113“ Cents aufgerundet auf „115“

Juni 1847 bis 30. Juni 1851 - Vereinigte Staaten - Bremen Postvertrag von 1847

Vereinigte Staaten – Niederlande¹² über Bremen

Für den Postversand in die Niederlande war ausschließlich das Bremer Stadtpostamt zuständig.



Baltimore, 15. April 1849 nach Amsterdam. Mit dem Absendervermerk „Pr Steamer „Herman“ from New York April 21th“. Der Absender entrichtete „29“ Cents für das Franko bis Bremen. Dementsprechend wurden „BALTIMORE / APR / 18“ und „PAID“ gestempelt. New York (rücks. der Einkreisstempel „NEW – YORK / APR / 19“) zeigte mit dem Stempel „PAID PART“ das Teilfranko bis Bremen an. Der Versand erfolgte mit der „Hermann“ ab New York am 20. April - Ankunft in Bremerhaven am 6. Mai 1849.

Der Brief wurde vom bremischen Stadtpostamt über Arnheim geleitet (rücks. der Hammerstempel „BREMEN / A“ des holländischen Grenzpostamtes) nach Amsterdam versandt. Dort wurden ebenfalls rückseitig der Einkreisstempel „AMSTERDAM / 9 / 5“ und vorderseitig der Rahmenstempel „Franco tout“ angebracht. Der Brief – obwohl nur bis Bremen bezahlt – wurde dem Empfänger ohne Gebühren zugestellt.

¹²⁾ Bisher konnten lediglich drei Briefe der Kontraktpost nach den Niederlanden registriert werden.

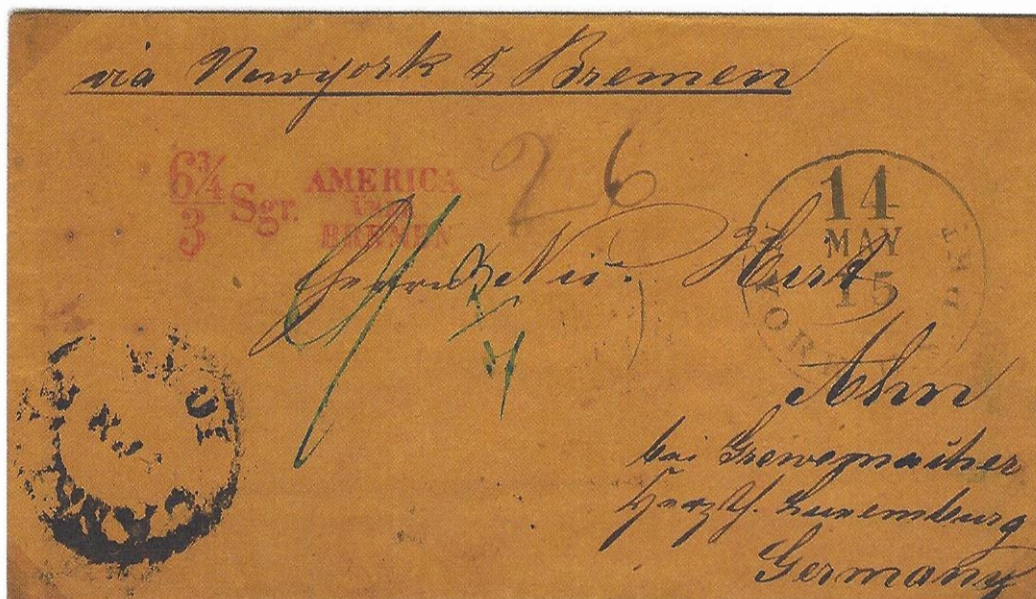
15. August 1853 - 31. Dezember 1867 – Vereinigte Staaten - Bremen / Postkonvention von 1853

Vereinigte Staaten - Luxemburg über Bremen

In der Postkonvention von 1853 galten für die Staaten¹³ des DÖPV, die ihr deutsches Franko oder Porto für den transatlantischen Postverkehr von/bis Bremen nicht auf 2 Silbergroschen oder 6 Kreuzer (= 5 Cents) oder weniger reduziert hatten, die erhöhte See- und amerikanische Inlandsgebühr. Bei den Staaten oder Mitgliedern handelte es sich um: Thurn & Taxis, Württemberg, Baden, **Luxemburg** und die dänischen Besitzungen in Deutschland. Anstatt 10 Cts. galt die Basisrate von:

bis zu 1/2 Unze (= 1 Loth) 15 Cts./Grote bis zu 1 Unze (= 2 Loth) 30 Cts./Grote usw.
15 Cts./Grote entsprachen 6 ¾ Silbergroschen oder 24 Kreuzer.

Auf Drängen Bremens reduzierte Luxemburg als letztes Mitglied des DÖPV am 10. März 1860 sein deutsches Franko/Porto über Bremen. Das Stadtpostamt bestätigte am 20. März 1860 die reduzierte Seegebühr von 10 Cts. und unterrichtete die Postverwaltung der Vereinigten Staaten entsprechend.



Lansing, Iowa, 9.(?) April 1858 nach Ahn, Grevenmacher, Luxemburg. Vermerk „via New York & Bremen“. In New York mit „14/ MAY/ 15/ N.YORK U.S. P^{KT}“ versehen. Mit dem Verrechnungstempel forderte NY für Beförderung mit einem US-Schiff 14 Cts. (= 5 Cts. US Inlandsporto und 9 Cts. Seegebühr) von Bremen.

Der Versand erfolgte mit der „Ariel“ (Vanderbilt European Line) am 15.5. ab New York – Ankunft Bremerhaven am 31.5.1858.

In Bremen übergab das StPA den Brief mit 15 Grote/Cts. (14 Cts. für NY plus 1 Ct. für Bremen) belastet an das hannoversche Postamt. Mit „6 ¾/ 3 Sgr. AMERICA/ ÜBER/ BREMEN“¹⁴ (6 ¾ Sgr. = 15 Grote an Bremen plus 3 Sgr. Vereinsgebühr) reklamierte Hannover 9 ¾ Sgr. von Preußen.

Mit der Bahnpost (rückseitig MINDEN/DEUTZ) erfolgte die Weiterbeförderung nach Luxemburg. In blauer Tinte wurde das Gesamtporto von „9 ¾“ Silbergroschen vermerkt.

Unter der auf der Linie New York – Bremen beförderten Vertragspost ist nicht nur die Korrespondenz zu verstehen, die mit den direkten Abfahrten, der von den Postverwaltungen der Vereinigten Staaten und Bremens für die Postbeförderung verpflichteten Reedereien zu

¹³) Der Vertrag vom 6. November 1851 zwischen Luxemburg und Preußen ermöglichte den Anschluss Luxemburgs an den Deutsch-Österreichischen Postverein. Hierdurch standen der Luxemburger Post die transatlantischen Postverbindungen über Bremen und Aachen zur Nutzung zur Verfügung. Von beiden Beförderungswegen ist nur je ein Brief bekannt.

¹⁴) Von diesem Stempel, der auch bis 1859 für das Thurn und Taxische Postgebiet mit Silbergroschenwährung und für die dänischen Besitzungen in Deutschland galt, ist bisher nur dieser Beleg bekannt.

verstehen. Die Vertragspost umfasst auch jene Korrespondenz, welche von Bremen im Transit über andere europäische Häfen versandt wurde.

Derartige Postsendungen aus Bremen wurden auf dem Wege nach/von z. B. britischen Häfen gelegentlich über Holland oder über Belgien (selten) befördert.

Beispiele der Beförderung über Belgien und die Niederlande im transatlantischen Verkehr:

Post über Belgien und Großbritannien mit Einschaltung eines „Forwarders“

Seit Juli 1840 befuhr die britische Vertragspostlinie *British & North American Royal Mail Steam Packet Company*, als *Cunard Line* bekannt, mit schnellen Dampfschiffen die Strecke Liverpool – Boston. Zusätzlich gab es viele weitere Abfahrten von den britischen Inseln. Bei eiligem Schriftverkehr war es vorteilhaft, einen der hauptsächlich in London ansässigen „Forwarder“ einzuschalten.



Bremen, 27. Juni 1846 nach Baltimore. An den „Forwarder“ *Frühling*, London, adressiert und bis dorthin bezahlt. Das preußische PA, (in Bremen durch das StPA wahrgenommen) stempelte „**BREMEN. / 27 – 6**“ und „**FRANCO**“ sowie „**FRANCO**“ (preuß. und StPA-Type). Der Brief wurde über Preußen/Belgien (rücks. undeutlich) „**ALLEMAGNE / CHEMIN DE FER / 30 / JUN**“ nach London befördert. Der Frankoanteil Belgiens ist mit „**15**“ (rücks.) holländischen Cents (ab 1.1.47 Abrechnung mit Preußen in belgischen Franken) notiert. Der britische Anteil „**8**“ Pence wurde kreditiert. London stempelte „**BP / 2 JY 2 / 1846**“ (rücks.).

Der Forwarder strich seine Adresse, vermerkte „per Government Steamer Cambria“ und zahlte sh 1/-. Das PA London notierte „1/-“ und bestätigte mit „**PAID / L.S. / 3 JY 3 / 1846**“ das Franko bis zum amerikanischen Ankunftshafen¹⁵. „Cambria“ wurde am 4.7. ab Liverpool verpasst. Darauf stempelte man „**SHIP LETTER / Krone / JY 6 / 4 6 / LIVERPOOL**“. Der Brief wurde nicht als Schiffsbrief, sondern wie bezahlt mit der nächsten Vertragspostabfahrt „Hibernia“ (Cunard) am 19.7. – Ank. Boston 3.8.1846 – versandt.

Portoforderung in Baltimore „7“ Cts. = 2 C Schiff + 5 C. – richtig wären 10 C. gewesen – Boston-Baltimore).

Post im Transit über Großbritannien und den Niederlanden

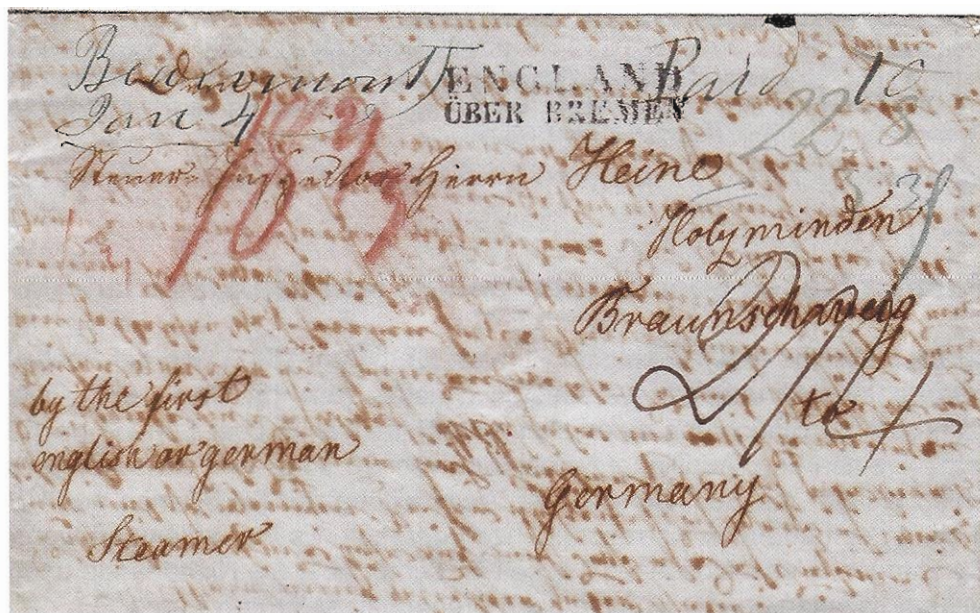
Der Vertrag Bremens mit den Vereinigten Staaten (vom Juni 1847) und die Postkonvention zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten vom 15. Dez. 1848 schafften die Voraussetzung für die Einrichtung einer „Open Mail“ im Transit über London nach Bremen. Mit der Zusatzvereinbarung (Additional Agreement) vom 20. Aug. 1847 zwischen Bremen und Großbritannien wurden die Bedingungen der Weiterleitung der für Bremen aus Übersee in englischen Häfen eintreffenden Korrespondenzen geregelt. Es war vereinbart worden, dass derartige Sendungen in geschlossenen Säcken im Winter über die Niederlande und während der anderen Jahreszeiten über Cuxhaven nach Bremen zu befördern waren.

Damit wurde im transatlantischen Verkehr die Post zwischen den USA und Großbritannien (ab London) nach Bremen als „Closed Mail“ transportiert. Gemäß Vertrag zahlte London die Transportkosten bis Cuxhaven. Die Verrechnung der Kosten über Holland erfolgte analog zwischen London und den Niederlanden.



New York, 22. Jan. 1850 nach Schwarze. Verm.: „P. Steamer Canada“ und „paid“. Per „Canada“ (Cunard) am 23.1. ab NY nach Liverpool (4.2.) über London (rücks.) „**0. / 4 FE 4 / 1850**“. Dort wurde die Taxe „1/2“ (1 sh. 2d. = Debit an Brem.) notiert. Dies entsprach 8 d. NY – Liverpool + 6 d England-Bremen). Das Stadtpostamt belastete 1 sh 2d“ als „**9 1/3**“ (Ggr.) dem hann. PA, wo „**ENGLAND / ÜBER BREMEN**“ gestempelt und „paid“ gestrichen wurden. Gesamtporto inkl. 2 Ggr. hann. Inlands- = „**11 1/3**“ (11Ggr.+3Pf).

¹⁵) Zwischen den USA und Großbritannien gab es 1846 noch keinen Postvertrag. Briefe waren deshalb bis zur jeweiligern Grenze zu frankieren.



Beaumont, Texas, 4. Jan. 1850 nach Holzminden. Vermerk: „by the first english or german Steamer“. Das Franko bis New York war gemäß Vermerk „Paid 10“ bezahlt. Der Brief wog mehr als eine Unze = doppeltes englisches Porto: „2/4“ (2sh 4d), (gleiche Schiffs- und Transitbeförderung wie oben). „2/4“ wurden in „18 2/3“ (Ggr. = Forderung Bremens an Hannover) umgewandelt. Vom hannoverschen Postamt in Bremen mit „ENGLAND / ÜBER BREMEN“ gestempelt. Gesamtporto inkl. 4 Ggr. hannoverschen Inlandsporto „22 G. 3 f“.

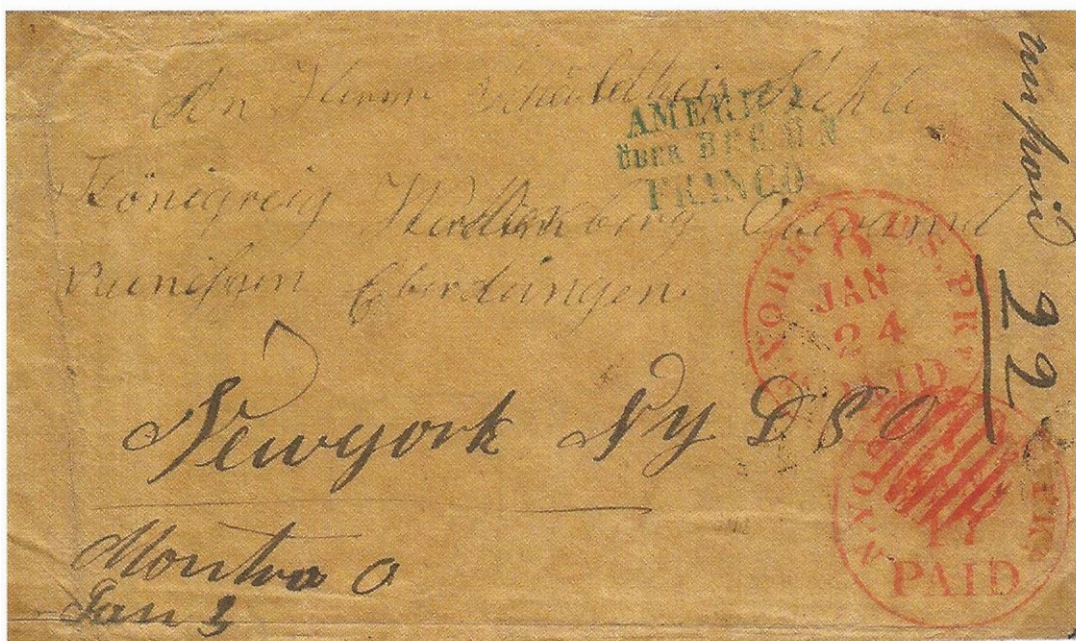
Besonderheit: Anlandung bremischer Vertragspost in Belgien/Bremen Closed Mail per „Constitution“ über Antwerpen

In der zehnjährigen Geschichte der **Ocean Steam Navigation Co.** wurde ein fremdes Schiff für den Posttransport von New York gechartert. Am 24. Januar 1857 beförderte „**Constitution**“ der „**Société Belge des Bateaux à Vapeur Transatlantiques**“ die gesammelte Post für Bremen nach Antwerpen. Das waren 8.230 Briefe und 1.069 Zeitungen. Die Ankunft der „**Constitution**“ am 11. Februar 1857 veröffentlichte die lokale maritime Zeitung „**Le Précurseur**“ mit Hinweis auf an Bord befindliche Post aus New York. Die für Bremen bestimmte Post wurde durch Kurier von Antwerpen nach Bremen versandt und traf dort am 12. Februar ein.

Von den drei aus dieser Sendung bekannt gewordenen Briefen ist ersichtlich: Vom 13. bis 17. Januar wurde die Post in NY zum Versand per **Prussian Closed Mail (Brit. Packet)** vorbereitet. Bedingt durch die Änderung des Weges wurde (in den Stempeln) „7“ Cts. Vergütung entfernt und „Bremer“ Verrechnungsstempel angebracht.

Quellenverzeichnis

Christian Piefke	Die Geschichte der Bremischen Landespost
Arnold Duckwitz	Das Bremische Postwesen nach dem Anschluss an den deutsch-österreichischen Postverein
Franz Josef Pitsch	Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts
Walter Hubbard / Richard F. Winter	North Atlantic Mail Sailings 1840 – 1875
Charles J. Starnes	United States letter rates to foreign destinations 1847 to UPU
Georges E. Hargest	History of letter communications between the United States and Europe 1845 – 1875
James van der Linden	Catalogue des Marques de Passage
Bremer Staatsarchiv	Bremen



Montra, Ohio, 3. Jan. 1857 n. Eberdingen. Frankobrief. Der für den Versand in der „Prussian Closed Mail“ abgeschlagene Stempel „**N.YORK 7 AM PKT/ JAN/ 17/ PAID**“ (7 Cts. Gutschrift) wurde gestrichen und durch „**N.YORK 8 U.S.PKT/ JAN 24/ PAID**“ (= 8 Cts. Gutschrift an Bremen) ersetzt (7 Cts. = 3Sgr./9Kr. DÖPV-Geb. + 1 Ct. f. Bremen). StPA vergütete mit 7 Grote/Cts. der hannoverschen Post die DÖPV-Gebühr, dort mit „**AMERICA/ ÜBER BREMEN/ FRANCO**“ gestempelt. Stempel von Frankfurt (14.2) und Stuttgart (15.2.) rückseitig.



Blairsville, nach Schorndorf. Vermerk: „Paid 30“ Cts. Das Austauschpostamt in NY stempelte wie oben. Für den Doppelbrief waren 30 Cts. gezahlt worden, die das Franko nur bis Bremen deckten. Mit „**N.YORK 2 U.S.PKT/ JAN 24/ PAID**“ wurden Bremen 2 Cts. kreditiert. Das hannoversche PA notierte „**11/10**“ (Loth) Gewicht, „**18**“ Kr. (dopp. DÖPV-Geb.) Porto und stempelte „**AMERICA/ ÜBER BREMEN**“ und „**Paid to Bremen**“. Die (preußische) Bahnpost bestätigte „**18**“ Kr. Rücks. die Stempel von Frankfurt (14.2) u. Schorndorf (16.2.).

ANLAGEN

- I. Aushang über die Einrichtung einer Postverbindung nach Naarden (Niederlande)
- II. Gebührenordnung des Hannoverschen Postamtes in Bremen – undatiert – ca. um 1750
- III. Auflistung der Postverbindungen des Stadtpostamtes und der preußischen Post - 1. Mai 1833



S wird hiemit münninglißen / zu wissen gemacht /
 Dennach zu Beforderung der Rauffreise / und anderer Zuffenden / eine neue
 Fuhr / zwischen der Stadt Bremen / und der Stadt Naerden / in Holland / mit Vollenbrut Obtriglich ange-
 ordnet / daß auff nachfolgender Conditionen und Bedinge selbstgerichtichet.

Der ordinar Post-Wagen / zwischen Bremen und Naerden / welches bey Stunde von Amsterdam betra-
 gen / und von daheim die Reisende / ihre Fracht bis dahin / absonderlich zu bezahlen haben /) aber unter speci-
 aler Drucker / abfahrende von Bremen / des Montages und Freytages / Mittags um 10. Uhr / precise, und von
 Naerden bis Bremen / gleichesfalls / Montages und Freytages Nachmittags um 2. Uhr.

So jemand sich diese Commisität gebrauchen will / kan sich dieselbe verschaffen / auff obbenante Zeit und Stunde / bey Herrn
 Christoph Daniel Koch / Aufseher zum Wissen Schwaan in Bremen / wie dann zu Naerden an das Post-Comptoir daselbst / auch
 zu Eingen bey Herrn Isaac von Dorsten / Aufseher in dem Post-Wagen / auff Naerden / allwoh jeder / nebst beyhabender
 Bagage / angenommen und sorgschafft werden solle / es wolle nur Elter oder mehr Personen verschaffen / Itemlich
 Zeh. Groe der anderthalbten Silbervertrage.

Von Bremen auff	Delmenhorst,	-	-	-	-	1	1	16.
	Wildeshäufen,	-	-	-	-	1	1	18.
	Kloppenburg,	-	-	-	-	2	1	1
	Loeninggen,	-	-	-	-	2	1	54.
	Haselunnen,	-	-	-	-	3	1	36.
	Lingen, in 24 Stunden	-	-	-	-	4	1	18.

	Wolde	Salver
Zum von Eingen auff	Northoren,	- 1. 1.
	Oldenfehl,	- 2. 1.
	Delden.	- 3. 1. 10.
	Goor,	- 4. 1. 10.
	Deventer,	- 6. 1. 17.
	Amersfort,	- 8. 1. 8.
	Naerden, in 14 Stunden.	- 9. 1. 8.

Und wird bezaalen Jede Person / so sich dieser Fuhr zu bedienen will / es seyn derofelben wenig oder viel / von Bremen bis Naer-
 den / und hingegen von Naerden bis Bremen / für sich / nebst beyhabender Bagage / jedoch nicht mehr / als von 15. bis 20. Pfund /
 s. Reichth.

Merckbrechen / seiden ihre Quittunge gegeben wurden / soll solbr an dem Orte / wohin ein Jeder sich verdinget / wider außzulie-
 fern / jey wegen die Fracht zu bezahlen / Solbr der jennander / über boriges gewichte / mehr Bagage / an Kuffe / oder dergleichen / mit
 sich führen wollen / sollen dieselbe ausgeslagen werden / nach dem Namen der Person und Schwere / so sonst geführet werden können /
 und die Stelle auff dem Post-Wagen / einnimpt / der sich aber / außbeschnitte Zeit nicht einfindet / sol der Fracht verlustig seyn / und die
 Post-Wagen / ohne dnuir precise / abgehen. Und sol mit dieser Zeit am ehestenigen Freytag um 12. Sun. gellebis Ende / der Zinsang
 gemacht werden.

Winer sage es dem andern.

Anlage I.

Aushang über die Einrichtung einer Postverbindung nach Naarden (Niederlande)

R. 174 A. 1 10012 Extract

STAATSARCHIV
BREMEN

aus der Königl. Churfürstl. Hannoverschen Post - Taxa

von

Passagieren, Päckereien und Briefen.

	Von	Mellen.	Eine Person mit höchstens 70 fl. Bagage.	Für 100 Thaler.				Päckereien über 16 fl. schwer.				Für Briefe à Loth.	
				gr. Silber incl. 4 ggr. Stücke.	kl. Geld incl. 2 ggr. Stücke.	Gold und Pretiosa.		Kaufmanns- Waare jedes fl.	Victualien, Bücher und andere geringe Sachen jedes fl.				
				Rthl. ggr.	ggr. S.	ggr. S.	ggr. S.	ggr. S.	ggr. S.	ggr. S.	ggr. S.	ggr. S.	ggr. S.
Post - Route.	BREMEN auf												
	ACHIM - - - - -	2.	-	8.	1.	4.	2.	1.	4.	-	1.	-	6.
	VERDEN - - - - -	4.	-	16.	2.	-	2.	2.	-	-	1 1/2	-	8.
	HÜDEMÜHLEN - - -	8.	1.	8.	4.	-	5.	4.	3.	-	3.	-	2.
	WALSRODE - - - -												
	HÄDEMSTORF - - -												
Post - Route.	HANNOVER - - - -	12 1/2	2.	-	6.	-	8.	-	4.	-	4.	-	3.
	CELLE - - - - -	12.	2.	-	6.	-	8.	-	4.	-	4.	-	3.
	BRAUNSCHWEIG - -	18.	3.	-	9.	-	11.	-	7.	-	7.	-	5.
	ACHIM - - - - -	2.	-	8.	1.	4.	2.	1.	4.	-	1.	-	6.
	OTTERSBERG - - -	3.	-	12.	2.	-	2.	8.	2.	-	2.	-	1.
	ZEVEN - - - - -	6.	1.	-	3.	-	4.	-	2.	6.	3.	-	2.
Post - Route.	STADE - - - - -	11.	1.	20	5.	6.	7.	4.	4.	-	4.	-	3.
	BASSUM - - - - -	3.	-	12.	2.	-	2.	8.	2.	-	2.	-	1.
	BAHRENBURG - - -	5.	-	20.	4.	-	4.	-	4.	-	2.	-	2.
	UCHTE - - - - -	7.	1.	4.	6.	-	6.	-	6.	-	3.	-	3.
	NEUENKRUG - - - -	9.	1.	12.	8.	-	8.	-	8.	-	4.	-	4.
	ELDAGSEN - - - -												
Post - Route.	MINDEN - - - - -	10.	1.	16.	8.	-	8.	-	8.	-	4.	-	4.
	UENTZEN - - - - -	3 1/2	-	14.	2.	-	2.	8.	2.	-	2.	-	1.
	ALTENRUCHHAUSEN -	4.	-	16.	2.	-	2.	8.	2.	-	2.	-	1.
	HOXA - - - - -	5.	-	20.	2.	6.	3.	4.	2.	6.	3.	-	2.
	NIENBURG - - - -	7.	1.	4.	3.	6.	4.	8.	3.	-	3.	-	3.
	OSNABRÜCK - - - -	19.	3.	16.	9.	6.	12.	8.	6.	-	9.	-	8.
Post - Route.	MÜNSTER - - - - -	25.	b. Osnabr.	12.	6.	15.	8.	9.	-	1.	-	11.	2.
	NAERDEN - - - - -	43.	8.	20.	18.	-	20.	-	16.	-	2.	-	16.
	AMSTERDAM - - - -	46.	b. Naerden	11	1	24	12	1	1	-	1	-	1
	et vice versa.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OTTERSBERG - - -	3.	-	12.	2.	4.	5.	8.	2.	-	2.	-	1.
	ROTENBURG - - - -	5.	-	20.	2.	6.	3.	4.	2.	-	3.	-	2.
Post - Route.	TOBIAS - - - - -	8.	1.	8.	4.	10.	5.	4.	3.	-	3.	-	2.
	HARRBURG - - - -	11.	2.	-	6.	-	8.	-	4.	-	4.	-	3.
	HAMBURG - - - - -	12.											
	LÜNEBURG - - - -	16.	2.	20.	9.	-	11.	4.	6.	-	6.	-	5.
	BURG - - - - -	11 1/2	-	6.	1.	4.	1.	4.	1.	4.	-	-	1.
	HAGEN - - - - -	4.	-	16.	2.	-	2.	8.	2.	-	2.	-	1.
Post - Route.	STOTEL - - - - -	5 1/2	-	21.	2.	6.	3.	4.	2.	-	2.	-	1.
	GESTENDOFF - - - -	5 1/2	1.	21.	3.	7.	4.	5.	2.	6.	3.	-	2.
	BREMERLEHE - - - -	7.	1.	4.	3.	6.	4.	8.	3.	-	3.	-	1.
	DORUM - - - - -	9.	1.	12.	4.	6.	6.	-	3.	6.	-	-	3.
	et vice versa.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Anlage II.
Gebührenordnung des Hannoverschen Postamtes in Bremen - undatiert - ca. um 1750

Anmerkungen.

Die Bezahlung geschieht in Cassen-Münze die Pistole à 22 Thaler gerechnet.

Obige, dem Originale völlig gleichlautende Post-Taxe wird bey theuren Korn-Preisen oder in Krieger-Zeiten, durch eine Königliche Verordnung erhöht, nachher aber wiederum auf dem alten Fuß gesetzt; für jetzt ist solche, bis eine andere Verfügung getroffen wird auf 25. pro Cent erhöht; jedoch sind hievon sämtliche Geld- und Päckerei-Taxen unter 16. ff. ausgenommen.

Ein Brief, worin ein Wechsel-Zettul, Original Obligation, Banco-Billet &c. oder andere importante Briefschaften verwahrt sind und deren Werth oder Gehalt der Absender jedesmal auf des Adresse richtig zu notiren wird taxirt:

Der Werth von 100. bis 500. Rthlr. auf 2fach Brief-Porto.

500.	1000.	2fach
1000.	2000.	4fach

und so ferner von 10. Rthlr. mehr der gedoppelte Zusatz des einfachen Brief-Porto.

T a x a

derer Staffetten und Extra - Posten.

Eine Staffetta, die einen Brief oder Packet zu überbringen hat, wird in- und außer Landes, für jede Meile oder Stunde bezahlt mit — — — — — 12. ggr.

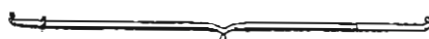
Extra-Posten, welche nach Anweisung des Patents vom 24 Januar 1714., bey denen Post-Aemtern und Stationen zu 2. und 4., auch wo es Gebrauch, zu 3. Pferden für eigene, oder offene Post-Wagens und Calischen, jedoch von Hannover nach Einbeck, Hameln, Peina, Hagenburg und Hadenstorf, der beschwerlichen Wege halber, niemals unter 4. Pferde zu haben stehen, werden für jegliches Pferd auf jede Meile, vor der Abfahrt bezahlt, mit 6. ggr., thut die Meile für 2. Pferde — — — — — 12. ggr.
für 3. — — — — — 13. ggr.
und für 4. — — — — — 1. Rthlr.

Für eine Reise-Chaise, wer solche dazu verlangt, wird noch übermeh bezahlt:

Im Hannöverschen à Meile — — — — — 6. ggr.
und im Lüneburgischen &c. wo sie zu haben sind — — — — — 4. ggr.

Ferner bekömmt der Wagenmeister des Orts; oder der Station Trinkgeld von einer Extra-Post mit 2. Pferden — — — — — 3. ggr.
von dergleichen mit 4. oder 6. Pferden — — — — — 4 bis 6. ggr.
und der Postillion von einer Extra-Post von 2. bis 4. Pferden, auf kurzen Stationen von 2. bis 2½. Meilen — — — — — 4. bis 5. ggr.
— auf 3. bis 5. Meilen hingegen — — — — — 6. bis 8. ggr.

Das übrige oder mehrere hängt lediglich von der Reisenden Freigebigkeit und Gutfinden an



Stadt - Posten.

Brief-Posten:

- I. Amsterdam. Abgang: Mittwoch und Sonnabend 2 Uhr; Ankunft: Montag, Donnerstag 3 Uhr. — Holland (Belgien) Großbritannien, Frankreich, Spanien, Portugal u.
- II. Brüssel — Abgang: täglich 6 Uhr (außer Sonntags); Ankunft: täglich 9 Uhr (außer Montags) — Belgien u. s. w.
- III. Hamburg. — Abgang: täglich 5 Uhr (außer Sonnabends 2 Uhr); Ankunft: täglich (außer Montags) — Altona, Holstein, Dänemark, Schweden, Norwegen, Lübeck, Rostock, Mecklenburg-Strelitz, Mecklenburg.
- IV. London. — Abgang: Dienstag, Freitag 4 Uhr — Großbritannien u. s. w.; Ankunft: Montag, Freitag Abends.
- V. Oldenburg. Abgang: Sonntag, Donnerstag um Mittag — Montag, Mittwoch, Sonnabend 2 Uhr, Dienstag, Freitag 4 Uhr Abends; Ankunft: täglich um Mittag (Sonntag ausgenommen) über Delmenhorst, Sandersfeld, das ganze Großherzogthum Oldenburg u.
- VI. Wilsdruffhausen. Abgang: Mittwoch, Sonnabend 2 Uhr; Ankunft: Montag, Donnerstag 3 Uhr — über Delmenhorst, Wilsdruffhausen, Elppenburg, Wische u. s. w.

Fahr-Posten:

- 1) Hamburg. Abgang: Montag, Mittwoch 1 Uhr Postwagen, um 5 Uhr Schnellpost; Ankunft: Dienstag, Donnerstag 8 Uhr Vormittags. — Altona, Holstein, Dänemark, Schweden, Norwegen, Lübeck, Mecklenburg u. s. w.
- 2) Oldenburg. Abgang: Sonntag, Donnerstag um Mittag; Ankunft: Mittwoch, Sonnabend um Mittag. — Die Schnellpost geht ab Dienstag, Freitag Abends; kommt an, an denselben Tagen um Mittag. — Großherzogthum Oldenburg, Ostfriesland u. s. w.

Königl. Preussische Brief - Posten.

- I. Über Hamburg. — Abgang: täglich 5 Uhr (außer Sonnabends 2 Uhr); Ankunft: täglich (außer Montags) — Pommern, Altmark, Mecklenburg-Strelitz u. s. w.
- II. Heiligenstadt. — Abgang: Mittwoch, Sonnabend 6 Uhr; Ankunft: Dienstag, Freitag um Mittag Dingelstädt, Nordhausen, Mühlhausen, Sangerhausen, Sondershausen, Artern, Altstadt, Bleicherode, Greussen, Kelbra, Harkerode, Rosla, Querfurt, Mansfeld, Uftrungen, Stollberg, Wiche, Schlüsingen, Suhl, Erfurt, Langensalza, Treffurt u. s. w.
- III. Magdeburg. — Abgang: täglich 6 Uhr; Ankunft: täglich um Mittag. — Halberstadt, Merseburg, Preussen, Leipzig, ganz Sachsen, Schlesien, Polen, Russland, Oestreich, Tyrol, Turkey.
- IV. Minden. — Abgang: täglich 6 Uhr (außer Mittwoch, Freitag) und Sonnabend, Donnerstag 4 Uhr; Ankunft: täglich (außer Montags) am Mittwoch und Sonnabend um 10-Uhr, an den übrigen Tagen um Mittag. — Bückeburg, Oldendorf, Alverdissen, Boesingsfeld, Lemgo, Detmold, Paderborn, Salzafeln, Schöttmar, Meienberg, Höxter, Holzminde, Driburg, Beverungen, Lichtenau u. s. w.
- V. Münster. — Abgang: täglich 4 Uhr (nach Lengerich nur mit den Reitposten); Ankunft: täglich Vormittags. — Koesfeld, Dülmen, Ahaus, Kettwig, Dorsten, Berken, Oberhausen, Burgsteinfurt, Essen, Kleve, Mühlheim, Düsseldorf, Gladbach, Mettmann, Orsoy, Vierrissen, Uerdingen, Kromford, Elberfeld, Solingen, Loonop, Baierode, Gräfrath, Ronsdorf, Ronsahl, Barmen, Wupperfeld, Hückeswagen, Remscheid, Köln, Denz, Jülich, Aachen, Rüdchen, Bartscheid, Eipen, Stolberg, Düren, Montjoie, Soumagne, Bonn, Neuwied, Coblenz, Trier, Vervier; überhaupt in das Bergische, den Nieder-Rhein sämmtliche Preussische Rheinprovinzen, Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal, Gibraltar u. s. w.

Br e u c h , den 1. Mai 1833.

Dr. Focke,
Post - Director.

Anlage III.
Aufstellung der Postverbindungen des Stadtpostamtes und der preussischen Post - 1. Mai 1833

S t a d t = P o s t e n

u n d

K ö n i g l. P r e u s s i s c h e = P o s t e n.

D o m s h o f.

A b g a n g.				Tage.	A n k u n f t.			
U h r.	Tageszeit.	Course.	Posten.		U h r.	Tageszeit.	Course.	Posten.
12 4 4 5 5 5	Mittags Nachmitt. d°. d°. d°. d°.	Oldenburg Minden Münster Hamburg Hamburg Magdeburg	Fuhrpost Reitpost Schnellpost Reitpost Reitpost Schnellpost	Sonntag.	9 9 12 12 12 12	Vormitt. d°. Mittags d°. d°. d°.	Gräfe Münster Hamburg Hamburg Magdeburg Minden	Fuhrpost Reitpost Reitpost Reitpost Schnellpost Schnellpost
1 2 4½ 5 5 6 6 6	Nachmitt. d°. d°. d°. d°. d°. d°. d°.	Hamburg Oldenburg Münster Hamburg Hamburg Braße Magdeburg Minden	Fuhrpost Reitpost Reitpost Reitpost Reitpost Reitpost Schnellpost Schnellpost		10 12 1 5 5 10	Vormitt. Mittags Nachmitt. d°. d°. Abends	Münster Magdeburg Oldenburg Amsterdam Wildeshausen London	Schnellpost Schnellpost Reitpost Reitpost Reitpost Reitpost
4 4 5 5 6 6 6 6	Nachmitt. d°. d°. d°. d°. d°. d°. d°.	London Münster Hamburg Hamburg Braße Magdeburg Minden Oldenburg	Dampfpost Schnellpost Reitpost Reitpost Reitpost Schnellpost Schnellpost Schnellpost		9 9 9 11 11 12 12 12	Vormitt. d°. d°. d°. d°. Mittags d°. d°.	Braße Hamburg Münster Hamburg Hamburg Heiligenstadt Magdeburg Minden Oldenburg	Reitpost Fuhrpost Reitpost Reitpost Reitpost Schnellpost Schnellpost Schnellpost
1 2 2 4½ 5 5 6 6 6	Nachmitt. d°. d°. d°. d°. d°. d°. d°. d°.	Hamburg Amsterdam Wildeshausen Münster Hamburg Hamburg Braße Heiligenstadt Magdeburg	Fuhrpost Reitpost Reitpost Reitpost Reitpost Reitpost Reitpost Schnellpost Schnellpost		9 10 10 12 12 12 12 12	Vormitt. d°. d°. Mittags d°. d°. d°. d°.	Braße Minden Münster Hamburg Hamburg Magdeburg Oldenburg	Reitpost Reitpost Schnellpost Reitpost Reitpost Schnellpost Reitpost
12 4 4 5 5 6 6 6	Mittags Nachmitt. d°. d°. d°. d°. d°. d°.	Oldenburg Minden Münster Hamburg Hamburg Braße Magdeburg Minden	Fuhrpost Reitpost Schnellpost Reitpost Reitpost Reitpost Schnellpost Schnellpost		9 9 9 12 12 12 12 3 3	Vormitt. d°. d°. Mittags d°. d°. d°. Nachmitt. d°.	Braße Hamburg Münster Hamburg Hamburg Magdeburg Minden Amsterdam Wildeshausen	Fuhrpost Fuhrpost Fuhrpost Fuhrpost Fuhrpost Schnellpost Schnellpost Reitpost Reitpost
4 4½ 5 5 6 6 6	Nachmitt. d°. d°. d°. d°. d°. d°.	London Münster Hamburg Hamburg Braße Magdeburg Oldenburg	Dampfpost Reitpost Reitpost Reitpost Reitpost Schnellpost Schnellpost		9 9 11 11 12 12 12 12 10	Vormitt. d°. d°. d°. Mittags d°. d°. d°. Abends	Braße Münster Hamburg Hamburg Heiligenstadt Magdeburg Minden Oldenburg London	Fuhrpost Reitpost Reitpost Reitpost Reitpost Schnellpost Schnellpost Fuhrpost Dampfpost
2 2 2 2 2 4½ 6 6 6 6	Nachmitt. d°. d°. d°. d°. d°. d°. d°. d°. d°. d°.	Amsterdam Hamburg Hamburg Oldenburg Wildeshausen Münster Braße Heiligenstadt Magdeburg Minden	Reitpost Fuhrpost Fuhrpost Reitpost Reitpost Reitpost Reitpost Schnellpost Schnellpost Schnellpost		9 10 10 12 12 12 12 12	Vormitt. d°. d°. Mittags d°. d°. d°.	Braße Minden Münster Hamburg Hamburg Magdeburg Oldenburg	Reitpost Reitpost Schnellpost Fuhrpost Fuhrpost Schnellpost Reitpost