



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 179 - September 2010

herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Georg D. Mehrrens

Die Transatlantische Postverbindung:

Skandinavien über Bremen

vom Beginn der Verbindung im Juni 1847
bis zum Start der UPU im Juli 1875

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

DIE TRANSATLANTISCHE POSTVERBINDUNG: SKANDINAVIEN ÜBER BREMEN

VOM BEGINN DER VERBINDUNG IM JUNI 1847 BIS ZUM START DER UPU IM JULI 1875

Durch die Einrichtung der ersten Vertragspostlinie mit Dampfschiffen zwischen New York und Bremen wird der Stadtstaat auf dem europäischen Kontinent zum Brückenkopf für den transatlantischen Postverkehr. Dabei bot der zwischen den Vereinigten Staaten und der Freien Hansestadt Bremen geschlossene Vertrag deutschen und europäischen Staaten die Möglichkeit, ihren eiligen Postverkehr mit den Vereinigten Staaten zu erheblich günstigeren Konditionen abzuwickeln, als über jeden anderen Hafenplatz in Europa.

Diese Postverbindung wurde nachhaltig unterhalten. Die Vertragspost mit Dampfschiffen zwischen New York - Bremen offerierte bis zur Gründung der UPU fortwährend die niedrigsten Gebühren für den europäischen Korrespondenten. Von New York aus wurde in wenigen Jahren ein Netzwerk mit Verbindungen nach anderen Destinationen in Amerika bis in den pazifischen Raum eingerichtet. Es stand den Nutzern der Postlinie über Bremen zur Verfügung. Mit der umfangreichen Vielfalt an Verbindungen über New York und Bremen entstand eine „Brücke“ zwischen dem ganzen „Alten“ und dem „Neuen“ Kontinent, die insbesondere auch den skandinavischen Ländern zur Verfügung stand.

A.) Geschichtlicher Hintergrund

a.) Der Einsatz von Dampfschiffen für die Postbeförderung im transatlantischen Verkehr

Nachfolgend wird Bedeutung und Status erörtert, den Bremen für Skandinavien und auch andere europäische Staaten im transatlantischen Postverkehr Mitte des 19. Jahrhunderts einnahm. In dieser Zeit übernahmen Dampfschiffe die Postbeförderung auf dem Nordatlantik. Großbritannien hatte in einem 1840 mit der „*Cunard Linie*“ geschlossenen Vertrag als erster Staat die Voraussetzungen geschaffen, Korrespondenzen zu vertraglich festgelegten Bedingungen regelmäßig und schnell mit den USA auszutauschen. Schon bald darauf folgte die Eröffnung einer Vertragspostverbindung mit Dampfern von Großbritannien nach Westindien sowie weiterer Dienste in den folgenden Jahren.

Das Prinzip der schnelleren und verlässlicheren Postbeförderung mit Dampfschiffen gegenüber dem langsameren und weniger zuverlässigeren Transport mit Segelschiffen setzte sich schnell durch. Großbritannien hatte durch die Einrichtung der Vertragspostlinien in der Postbeförderung *quasi* ein Monopol erworben. Jedenfalls waren die europäischen Staaten gezwungen, wollten sie die Vorteile der schnellen und regelmäßigen Verbindung nutzen, ihre Korrespondenz über England zu senden. Dabei mussten dann die damit verbundenen recht erheblichen Gebührensätze getragen werden.

Die Abhängigkeit von Großbritannien, dessen Handelshäuser durch direkte Verbindungen bedingt prompter als Unternehmen in den anderen europäischen Staaten über Marktinformationen verfügten, führte dazu, dass in verschiedenen Staaten Überlegungen diskutiert wurden, eigene transatlantische Verbindungen mit Dampfschiffen einzurichten.

Als erster Staat setzten die Vereinigten Staaten einen solchen Plan um. Mit der Resolution vom 15.6. 1844 und dem Gesetz vom 3.3.1845 beschloss der Kongress der Vereinigten Staaten, den „Postmaster General“ aufzufordern, einen subventionierten Postdampferdienst nach Europa einzurichten. Ziel war es, sich aus der Abhängigkeit von England, das mit der Unterhaltung der *Cunard Linie* den transatlantischen Postverkehr dominierte, zu befreien.

Der US-Generalpostmeister wurde ermächtigt, ein Unternehmen auszuwählen, welches eine geeignete Reederei mit Dampfschiffen betreiben konnte. Am 19.2. 1846 erhielt der Unternehmer 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 entsprechende Verfügung. Der *Zwei-Städte-Staat* Bremen wurde dabei der europäische Vertragspartner der USA. Bremen hatte den Zuschlag als europäischer Endhafen im Wettbewerb mit Belgien, Dänemark, Frankreich, Holland, Portugal und Hamburg erhalten.

Am 7.9.1846 wurde der Kiel für das erste Schiff "Washington" gelegt. Das Schiff lief am 30.1. 1847 vom Stapel und verließ New York vier Monate später, am 1. Juni mit dem Ziel Bremerhaven.

Ein historisches Ereignis für die Geschichte der Post:

Mit dieser Vereinbarung war der erste Postkontrakt zwischen zwei Staaten geschlossen worden, der die Beförderung von Post mit Dampfschiffen zum Inhalt hatte.

b.) Bremen und sein Verhältnis zu den Vereinigten Staaten

Bremen war während der Herrschaft der deutschen Kaiser eine Freie Reichstadt. Sie war keinem der deutschen Staaten zugeordnet. Ihr Status war reichsunmittelbar. Nachdem der Deutsche Kaiser Franz II. am 6. August 1806 abgedankt hatte, war Bremen souverän geworden. Der bisherige Name Kaiserliche Reichs- und Hansestadt Bremen wurde in Freie Hansestadt Bremen geändert. Die eigene Unabhängigkeit ermöglichte es Bremen u. a., mit anderen Staaten Verträge oder Konventionen abzuschließen.

Bis in die achtziger Jahre des 18. Jahrhunderts hinein war Bremen eine Stadt von nur regionaler Bedeutung. Die Tage der Hanse waren längst Geschichte. Aber Handel und Schifffahrt, die zu jener Zeit einander bedingten, waren unverändert die wesentlichen Einnahmequellen. Industrie gab es noch nicht. Verarbeitung fand in Bremen nur in geringem Maße statt.

Die Gründung der Vereinigten Staaten änderte die wirtschaftliche Situation Bremens entscheidend. Bis Anfang der sechziger Jahre des 18. Jahrhunderts war Überseehandel, wie wir ihn heute kennen und verstehen, nicht möglich. Die Kolonialstaaten schlossen den freien und direkten Zugang zu ihren Kolonien für andere Länder ganz aus.

Mit dem Friedensvertrag vom 19. April 1783 hatten die dreizehn nordamerikanischen Kolonien endgültig ihre Unabhängigkeit erreicht. Bremens Aufstieg von einer provinziellen Randmetropole hin zu einer bedeutenden Handelsstadt und einer Hafenstadt von Weltgeltung ist ursächlich mit diesem Ereignis verknüpft. Die Vereinigten Staaten suchten Verbindungen und Märkte für ihre Produkte in der Welt. Die Bremer Kaufmannschaft, auf der Suche nach direktem und freiem internationalen Handel, sowie die wirtschaftspolitische Ausrichtung der Freien Hansestadt Bremen boten zusammen mit der Erfahrung der Kaufleute ergänzende Voraussetzungen bzw. Bedingungen für die junge Exportwirtschaft der Vereinigten Staaten.

Von Anbeginn war Bremen ein wichtiger und verlässlicher Handelspartner für den neu gegründeten Staat. Wichtige amerikanische Exportprodukte nahm Bremen sofort ab. Der Absatz steigerte sich dann in den folgenden Jahren, und so wurde die Hansestadt für die Vereinigten Staaten ausgangs des 18. Jahrhunderts zu einem der wichtigsten Märkte in Europa. In Bremen erzielte z. B. der Maryland-Tabak die höchsten Preise auf dem europäischen Kontinent. Folgerichtig wurde Bremen zum bedeutendsten Hafen für die amerikanischen Tabakanlandungen. Auch später bis in die heutige Zeit behielt Bremen seine Position als bedeutender Abnehmer und Umschlagplatz amerikanischer Produkte bei.

Im ausgehenden 18. Jahrhundert übertraf der Handel Bremens mit den Vereinigten Staaten den französischen und anderer kontinentaler Staaten. Mitte des 19. Jahrhunderts nahm die bremische Flagge nach der britischen die zweite Stelle in der amerikanischen Statistik über fremde Schiffsanläufe ein.

Auswanderung nach Amerika war für die USA ein wichtiges Anliegen. Bremen hatte sich im Gegensatz zu Hamburg und anderen Plätzen in Europa nie durch „feudale“ Vorstellungen deutscher Staaten im Hinblick auf Botmäßigkeit der Auswanderung ihrer „Landeskinder“ leiten lassen. Dem von einigen Staaten ausgeübten Druck widerstand Bremen. Außerdem erließ der Senat Auflagen, die Auswanderern mehr Sicherheit und Komfort im Hafen und an Bord als in jedem anderen Hafen garantierten. Die Bremer Verfügungen dienten später als Vorlage für die US-Gesetzgebung. Diese wenigen Fakten sollen belegen, wie intensiv Verständnis und Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und der Freien Hansestadt in der Mitte des 19. Jahrhunderts waren.

c.) Das Bremer Stadtpostamt und das Bremer Oberpostamt während des Norddeutschen Bundes/Deutschen Reichs

Das Bremer Stadtpostamt nahm die Aufgaben der Post eines souveränen Staates wahr. Es bestand bis zum 31. Dez. 1867. Am 1. Jan. 1868 übernahm das Oberpostamt Bremen des gegründeten Norddeutschen Bundes die postalischen Aufgaben in Bremen. Die Post des Norddeutschen Bundes ging bekanntermaßen im Mai 1871 in der Reichspost auf.

Interessant ist im Hinblick auf das Thema eine Zusammenfassung der „Auswärtigen Beziehungen“ (Bremer Staatsarchiv). Der Bericht umfasst Einzelheiten über Transitverbindungen, die bis Ende 1880 reichen und muss deshalb wohl 1880 verfasst worden sein. Soweit Schweden und Norwegen (Dänemark ist nicht erwähnt) und Russland betroffen sind, war folgendes vermerkt worden:

Die Postdampfschiff-Verbindung zwischen Vorpommern und Schweden war durch Art. 2 des Postvertrages zwischen dem Norddeutschen Bunde und Schweden vom 23./24. Februar 1869 für den Zeitraum bis zum Schlusse des Jahres 1870 geregelt worden. Aus Rücksicht auf die Verkehrsinteressen der beiderseitigen Gebiete wurde Deutscher, wie Schwedischer Seits die Aufrechterhaltung dieser Verbindung als nothwendig betrachtet. Nach den inzwischen gemachten Erfahrungen erschien es jedoch zweckmäßig, von dem Betriebe der Postdampfschiffahrt für unmittelbare Rechnung der beiden Postverwaltungen Abstand zu nehmen und statt dessen die Beforgung der Fahrten einem geeigneten Privatunternehmer gegen Gewährung einer den Verhältnissen angemessenen Beihilfe zu übertragen.

Aus diesen Gründen ist am 6. Januar 1870 ein Vertrag mit dem betreffenden Correspondenz-Rheder zu Stralsund abgeschlossen worden, wonach derselbe sich verpflichtete, gegen Gewährung einer Beihilfe von 10,000 Thln. jährlich eine regelmäßige Postdampfschiff-Verbindung zwischen Stralsund und Malmö bis Ende 1880 zu unterhalten, und mindestens folgende Fahrten verrichten zu lassen: vom 15. April bis 14. Juni und vom 15. September bis 15. October wöchentlich hin- wie herwärts zwei Fahrten und vom 15. Juni bis 14. September wöchentlich hin- wie herwärts drei Fahrten.

Unterm 20. März 1870 fand demnächst der Abschluß eines Additional-Postvertrages mit Schweden statt, wonach die Schwedische Postverwaltung dem eben erwähnten Vertrage beitrug und die Hälfte der Staatsbeihilfe übernahm.

Nachdem in dieser Weise die Postdampfschiff-Verbindung zwischen Stralsund und Malmö gesichert war, wurde das früher auf dieser Linie eingestellte, der Postverwaltung gehörige Postdampfschiff Pommerania an die Kaiserliche Marine abgegeben.

Aus Anlaß der im Jahre 1871 erfolgten Eröffnung der Schwedischen nord-westlichen Eisenbahn auf der Strecke Urvika-Christinehamn verlor die von der Norwegischen Regierung unterhaltene Dampfschiffverbindung Kiel-Christiania für den Postverkehr zwischen Deutschland und Norwegen ihre Bedeutung, da von jenem Termine ab die Deutsch-Norwegische Correspondenz auf dem Wege über Schweden eine schnellere Beförderung erhielt. Die Postdampfschiff-Verbindung Kiel-Christiania wurde daher vom Jahre 1871 ab aufgehoben. Gleichzeitig fand mit Rücksicht auf die Ersparniß an Kosten für den Seetransport, welche sich für die Norwegische Postverwaltung ergab, eine anderweite für die Deutsche Postverwaltung günstigere Regelung der Portotheilung statt.

Vom 1. Juli 1872 ab trat im Verkehr mit Norwegen eine Ermäßigung des Portos für frankirte Briefe von 3 auf 2½ Sgr. ein; außerdem wurde das Porto für Drucksachen und Waarenproben auf ¾ Sgr. für je 50 Gramm herabgesetzt.

Der Vollständigkeit halber nachstehend die Anmerkungen zu Russland, das die postalischen Belange Finnlands im Verkehr mit fremden Staaten wahrnahm:

In dem Postvertrage zwischen Preußen und Rußland vom 10./22. August 1865 war das Porto für frankirte Briefe noch nach zwei Zonen auf 3 und 4 Groschen bemessen. Die inzwischen erfolgte weitere Entwicklung der internationalen Postbeziehungen machte es wünschenswerth, einen einheitlichen Portosatz, und zwar von 3 Sgr. für die frankirte Deutsch-Rußische Correspondenz festzusetzen.

Anfangs 1872 wurde von der Russischen Regierung der Wunsch geäußert, mit fremden Staaten Postverträge abzuschließen und zu diesem Zwecke erleichternde Bedingungen für den Transit durch Deutschland zu erlangen. Dieser Umstand bot die Gelegenheit, von der Russischen Regierung die Zustimmung zu der Herabsetzung der internationalen Deutsch-Russischen Correspondenz auf 3 Sgr. zu erreichen. Dies ist durch den am 14./26. Mai 1872 zu St. Petersburg abgeschlossenen, am 13. Juli 1872 zur Ausführung gebrachten Additional-Postvertrag geschehen.

Der Russischen Postverwaltung wurde der Posttransit durch Deutschland unter Bedingungen gewährt, wie sie den jetzigen internationalen Postverhältnissen entsprechen, und der Deutschen Postverwaltung der Posttransit durch Rußland unter gleichen Bedingungen gesichert.

d.) Skandinavien - Definitionen und Währungsinformationen

Im Rahmen dieses kurzen Berichtes werden Briefe besprochen, die im transatlantischen Postverkehr über Bremen mit Dänemark, Schweden und Norwegen (bis 7. Juni 1905 Vereinigtes Königreich) sowie nach Finnland zum Versand kamen.

Das Fürstentum Finnland gehörte im behandelten Zeitraum dem Russischen Reich an. Um ein Mehr an Information über ein „schwieriges“ Gebiet zu vermitteln, werden auch zwei Briefe von/nach Russland beschrieben. „Schwierig“ deshalb, da bisher nur sehr wenige Belege vorliegen.

Während des hier besprochen Zeitraumes besaß Dänemark bis zum 30. Oktober 1864 die Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg. Obwohl die Herzogtümer dem Deutschen Bund angehörten, hatten sie gleichzeitig den Status eines „dänischen Besitzes in Deutschland“ inne. Folglich bestimmte Dänemark die postalischen Verhältnisse. Ein Beleg wird deshalb ebenfalls beschrieben.

Obwohl es sich bei Schweden und Norwegen um ein vereinigttes Königreich handelte, verfügten beide Landesteile über unterschiedliche Währungen. In Norwegen war bis zum 31. Dezember 1876 der *Speciedaler**1) mit 120 *Skilling* im Umlauf, der am 1. Januar 1877 von der *Krone* zu 100 *Öre* abgelöst wurde. Damit änderte sich auch die Parität und 3 ½ *Öre* entsprachen 1 *Skilling*.

Schweden basierte bis zum 30. Juni 1858 seine Währung auf dem *Riksdaler* zu 48 *Skilling Banco*. Ab dem 1. Juli 1858 erfolgte eine Umstellung. Ein *Riksdaler* war dann das Äquivalent von 100 *Öre*. Dabei war der Wert der Währung verändert worden, denn ab 1. Juli 1858 entsprachen 3 *Öre* = 1 *Sk. Bco.* - 1875 ersetzte die *Krone* den *Riksdaler*. (1 *Riksdaler* = 100 *Öre* entsprachen dann 11½ *preußischen Silbergroschen*).

Bis Anfang 1854 war in Dänemark der *Rigsbankdaler* (= 96 *Rigsbankskilling*) die Landeswährung. Dann erfolgte die Umbenennung in *Rigsdaler* (= 96 *Skilling*), der bis zum 31. Dez. 1874 gültig war. Ab dem 1. Januar 1875 war die *Krone* mit 100 *Öre* im Umlauf. (Lt W. Stevens „Zusammenstellung der Portosätze für die Correspondenz mit dem Ausland Thaler – Währung 1846-75“ entsprach 1853 1 *Reichs-Banco-Thaler* zu 6 Mark a 6 *R.B. Schilling* = 23 *Sgr.* = 48 *lybsche* (Lübeck) *Schilling* = 1 *Thaler* 7 ½ *Sgr. preußisch*.)

Im russischen Großfürstentum Finnland war bis zum 31. Dez. 1865 für den postalischen Auslandsverkehr die russische Währung (1 *Rubel* = 100 *Kopeken*) gesetzlich vorgeschrieben. Ab dem 1. Jan. 1866 erhielt das Großfürstentum Finnland das Privileg, eigene Briefmarken in der (Landes)Währung *Penniä* herauszugeben. Später im Jahr erfolgte am 13. November 1866 eine Währungsreform, die in Finnland die *Markka* = 100 *Penniä* einführte. Dabei entsprach die *Markka* = ¼ *Silberrubel*. (Werner Stevens „Zusammenstellung der Portosätze.... 1846-75“ : 1 *Rubel* = 1 *Gulden* 62 *Neukreuzer österreichisch* = 3 *Mark* 24 *Pf. geprägte Goldmünze*.)

B.) Die Vertragspost zwischen New York und Bremen Verbindungen mit Skandinavien

Die Postverwaltungen der USA und Bremens beabsichtigten von Anbeginn, die Vertragspost zwischen New York und Bremerhaven allen europäischen Ländern zugänglich zu machen. Anfangs bestand darüber hinaus auf Seiten der USA die Vorstellung, auch Post nach dem Fernen Osten über Bremen abzufertigen. Der Plan musste jedoch in den schwierigen Verhandlungen mit Großbritannien über die Anerkennung der US-Vertragspost aufgegeben werden. Für die Britische Post war die Transit-Beförderung der *US-Asienpost* von großer Bedeutung. Das Einlenken in diesem Punkt trug wesentlich zur Anerkennung der US-Vertragspost durch die Britische Post bei.

Das Stadtpostamt nahm im Vertragsverhältnis auf eigenen Wunsch die Position eines Agenten der US-Post ein. Dadurch war es den anderen in Bremen angesiedelten fremdstaatlichen Postämtern nicht möglich, direkten Austausch über diese Postlinie zu betreiben. Entsprechend verhandelte das Stadtpostamt für die US-Post mit den Verwaltungen der deutschen und europäischen Staaten die Bedingungen über deren Zugang zur transatlantischen Verbindung.

Das Bremer Stadtpostamt besorgte den Postverkehr nach Oldenburg, Holland und Hamburg sowie nach den hinter Hamburg liegenden Staaten. Dies waren neben Lübeck und Mecklenburg-Schwerin in erster Linie Dänemark mit Schleswig-Holstein und Lauenburg sowie Schweden und Norwegen. Die übrige Transatlantische Post nach anderen deutschen Staaten und dem dahinter liegenden Ausland übergab das Stadtpostamt an das hannoversche Postamt in Bremen zum Weiterversand.

Mit der ersten Reise der „Washington“ hatte die amerikanische Post den „*First Assistant Postmaster General*“ Major Hobbie nach Bremen gesandt. Gemeinsam mit Senator Duckwitz, der im Bremer Senat für das Postwesen zuständig war, und dem Leiter des Stadtpostamtes Bethge wurden Organisation, Vertragsinhalte und das weitere Vorgehen Bremens gegenüber interessierten Staaten abgestimmt. Ziel der anstehenden Verhandlungen sollte es sein, einheitliche und niedrige (innerdeutsche-/ innereuropäische) Gebührensätze für die „amerikanische“ Linie zu erhalten.

Major Hobbie reiste im Herbst 1847 in die Vereinigten Staaten zurück. Inzwischen hatte das Stadtpostamt eine Liste mit den bisher gültigen Gebühren erstellt. Nachstehend ist ein Auszug der nach skandinavischen Destinationen gültigen Sätze abgebildet (Quelle Staatsarchiv, Bremen):

A handwritten list of postage rates to various destinations, written in cursive. The list is organized into two columns. The first column lists destinations, and the second column lists the corresponding rates. Some rates are marked with a checkmark or a small 'x'.

Copenhagen	20
Copenhagen	20
Copenhagen	10
Copenhagen	9
Copenhagen	34
Copenhagen	29
Copenhagen	20
Copenhagen	12
Copenhagen	10
Copenhagen	8
Copenhagen	5
Copenhagen	39
Copenhagen	12
Copenhagen	12
Copenhagen	12
Copenhagen	34
Copenhagen	12

Interessant ist in dem Zusammenhang auch ein Brief von Senator Duckwitz vom 11. Dez., in dem Dänemarks Beitritt avisiert und Verhandlungen mit Schweden und Norwegen angekündigt werden:

will get a good result. The Administration of Denmark will very likely accede in a short time as the head of the Post Department of Denmark, Mr. Monrad, whose acquaintance I have made at Dresden, has strongly recommended the accession to his Government. As soon as the affair is settled with Denmark, we shall begin negotiations with Sweden and Norway, and do our utmost to get a uniform postage for American mail matter abroad Europe. Some time must be left for such operation, but

Es war zu diesem frühen Zeitpunkt allerdings noch nicht möglich, Briefe von den Vereinigten Staaten nach den skandinavischen Ländern frankiert zu versenden. Dafür wäre eine Vereinbarung Bremens mit den skandinavischen Staaten notwendig gewesen. Der Vertrag von 1847 zwischen den Vereinigten Staaten und Bremen sah eine Seegebühr, im Fortlauf als internationale Gebühr bezeichnet zwischen New York und Bremen von 24 Cents für Briefe bis zu ½ Unze oder 1 Loth vor. In Amerika betrug die Inlandsgebühr ab / bis New York bis 300 Meilen 5 Cts. und darüber 10 Cts. Im Verkehr mit Kalifornien kamen 20 Cts. pro ½ Unze in Anrechnung.

Obwohl der US Post das bis 1847 gültige Weiterfranko von Bremen nach Dänemark, Schweden und Norwegen bekannt war, wurden die Postkunden angehalten, Korrespondenzen nur bis Bremen zu frankieren. Auch als die internationale Gebühr zum 1. Juli 1851 von jedem Ort in den USA nach Bremen auf 20 Cents (½ Unze oder 1 Loth) gesenkt worden war, blieb dies so. In umgekehrter Richtung wäre eine volle Frankierung (Frankobriefe) jederzeit möglich gewesen.* Im Rahmen der Verträge war Bremen für das Inkasso der europäischen Gebühren verantwortlich. Frankobriefe aus Skandinavien wären in New York von der US-Postverwaltung nicht anders behandelt worden als z.B. lokale Frankobriefe aus Bremen. New York bezog nur die internationale und die US-Gebühr!

Die Anschlussraten oder das Weiterfranko ab Bremen nach den skandinavischen Ländern (und Russland) - vom Stadtpostamt der US Post mitgeteilt - lauteten wie folgt:

	1. Vertrag von 1847/ In den US im März 1848 gelistet*2)	Gebührensenkung Juli 1851
Dänemark	22 C. per ½ Unze	22 C. per ½ Unze
Norwegen (Bergen, Christiana)	28 C. per ¼ Unze	28 C. per ½ Unze
Schweden	39 C. per ½ Unze	39 C. per ½ Unze
Russland (St. Petersburg und Kronstadt)	24 C. per ½ Unze	24 C. per ½ Unze

Es gab nur eine Änderung: Die Gewichtslimitierung nach Norwegen wurde auf ½ Unze angehoben.

Im Vertrag von 1853 änderte sich die bisher geübte Praxis. Unter Punkt VI. war vereinbart worden:

„On all letters originating and posted in other countries beyond the United States, and mailed to, and deliverable in, Bremen, or originating and posted in countries beyond Bremen, and mailed to, and deliverable in the United States or its Territories, the foreign postage (other than that of Bremen, and other than that of the United States) is to be added to the postage stated in article 2d and 3d, as the case may be. And the two Post Office Departments are mutually to furnish each other with lists stating the foreign countries, or places in foreign countries, to which the foreign postage, and the amount thereof, must be absolutely prepaid or must be left unpaid. And until such lists are duly furnished, neither country is to mail to the other any letter from foreign countries beyond it, or for foreign countries beyond the country to which the mail is sent.“

* Es bestand von Anbeginn die Absicht die hohen, bisher auf dem Atlantik gültigen Gebühren zu reduzieren. Entsprechend empfahl die US-Post den amerikanischen Korrespondenten Sendungen lediglich bis Bremen zu frankieren, um so in den Nutzen evtl. weiter reduzierter Anschlussstarife zu kommen.

Beide Postverwaltungen hatten 1853 über sechs Jahre erfolgreich zusammengearbeitet. Dabei funktionierte diese richtungweisende Vertragspost fast fehlerlos und auf einer Basis des Vertrauens zu einander. Jedenfalls sind in den archivierten Unterlagen keine nennenswerten Beanstandungen oder Reklamationen zu finden. Die positive Kooperation ist sicherlich nicht der Grund dafür gewesen, daß sich die amerikanische Postverwaltung dazu entschloss, die Anschlussgebühren zu publizieren. Die verlässliche Zusammenarbeit war aber mehr als nur eine nützliche Voraussetzung.

Die weitere Entwicklung der Anschlussgebühren in Cents (Weiterfranko) über Bremen sind gemäß Charles J. Stames „UNITED STATES LETTER RATES TO FOREIGN DESTINATIONS 1847 to GPU / UPU“ nachstehend wiedergegeben:

	8/53	e4/59	2/67	1/68	6/68	7/70	11/70	10/71
Dänemark	27	20	18	13(14u)	13(16u)	10	10	9
	8/53	7/57	1/68	5/68	8/69	7/70	10/71	2/73
Norwegen	37	38	20(23u)	16(18u)	15(18u)	12	11	10
	8/53	2/67	1/68	5/69	7/70	11/70	10/71	
Schweden	33	21	16(18u)	14(16u)	11	11	10	
	8/53	2/67	1/68	7/70	11/70	10/71	8/72	10/74
Russland	29	20	15(18u)	12	12	11	11	11

Der Tarif galt bis zum 30. Juni 1875. Die verwendeten Abkürzungen besagen:

e = Die Rate war möglicherweise schon früher in Kraft getreten.

u = Gebühr bei Portobriefen. (Im Vertrag US/Nordd. Bund war für unbezahlte Briefe eine höhere Gebühr vorgesehen.)

Über Bremen konnte Post zu den angegebenen Raten Franko oder Porto versandt werden. Ausnahmen bilden die Positionen, bei denen alternative Gebühren vorgeschrieben wurden („u“).

Eine ausgezeichnete Abhandlung über die Post nach Schweden wurde von Richard F. Winter im „The Chronicle“ (Vereinigung für klassische Postgeschichte) Nr.189/90 veröffentlicht. In dieser großartig bis in Details recherchierten Arbeit wird die Entwicklung der Anschlussgebühren von und nach Schweden über Bremen dargestellt. Nachstehend ist die Tabelle wiedergegeben:

Bremen Mail

D/L = via Denmark or Lubeck; S/S = via Stralsund or Stettin

1 Mar 1848		24¢ (paid only to Bremen) per ½ oz	
1 Jul 1851		20¢ (paid only to Bremen) per ½ oz.	
1 Jul 1852	S/S	52½ sk.bco. per lod	
15 Aug 1853			33¢ per ½ oz
1 Sep 1853	D/L	51 sk.bco. per lod	
	S/S	54 sk.bco. per lod	
29 Sep 1853	D/L	41 sk.bco. per lod	
	S/S	44 sk.bco. per lod	
1 Jul 1858	D/L	123 öre per lod	
	S/S	132 öre per lod	
1 Jan 1859	D/L	124 öre per lod	
	S/S	133 öre per lod	
1 May 1865	S/S	115 öre (124 öre unpaid) per 3 ort	
1 Oct 1865		101 öre (115 öre unpaid) per 3 ort	
1 Apr 1866		101 öre (115 öre unpaid) per 15g	
17 Jul 1866		81 öre (95 öre unpaid) per 15g	
Feb 1867			21¢ per ½ oz

C.) Die Tarifperioden

Nach diesen grundsätzlichen Erläuterungen vermittelt eine Übersicht der Tarifentwicklung auf der „Bremen - New York-Linie“ eine Einteilung bzw. Zuordnung der Belege.

DIE VERTRAGSPOST - JUNI 1847 - BIS ZUR U.P.U.

A. BREMEN ALS VERTRAGSPARTNER DER VEREINIGTEN STAATEN

1. **Juni 1847 - 30. Juni 1851** - *Vereinigte Staaten - Bremen Postvertrag von 1847*
2. **1. Juli 1851 - 14. August 1853** - *Zusatzvereinbarungen von 1851 zum Postvertrag von 1847*
- Änderung des transatlantischen und des amerikanischen Inlandstarifs
3. **15. August 1853 - 31. Dezember 1867** - *Vereinigte Staaten - Bremen Postkonvention von 1853*

B. NORDDEUTSCHER BUND / DEUTSCHES REICH ALS VERTRAGS PARTNER

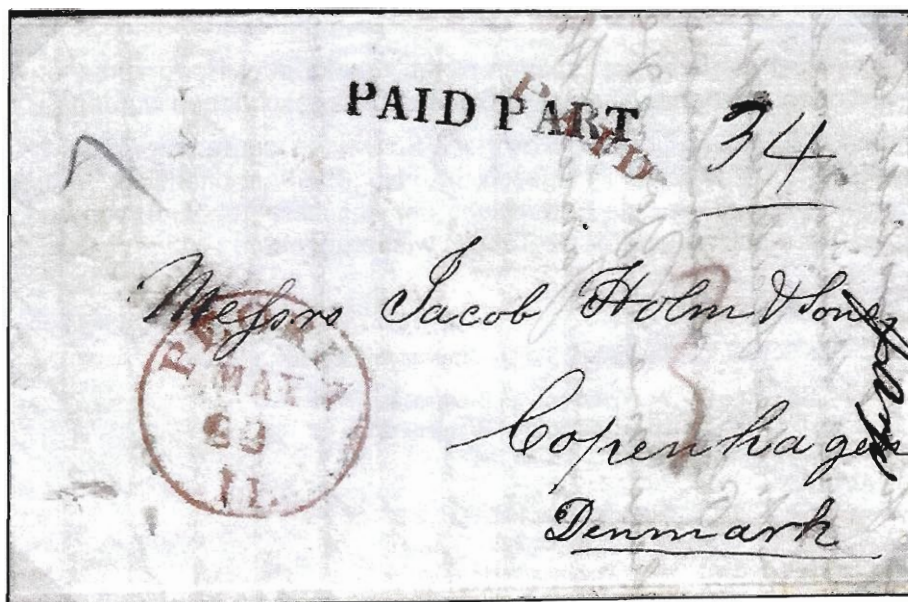
1. **1. Januar 1868 - 30. Juni 1870** - *Vereinigte Staaten – Nordd. Bund Postkonvention von 1867*
2. **1. Juli 1870 - 30. September 1871** - *Zusatzkonvention vom 7./23. April 1870*
3. **1. Oktober 1871 - 30. Juni 1875** - *Zusatzartikel vom 31.3./14.5. 1871 zu der Konvention*

D.) Beispiele transatlantischer Korrespondenzen mit Skandinavien

1.) Dänemark

a.) Bremen als Vertragspartner der Vereinigten Staaten

Zur Veranschaulichung werden nachstehend Beispiele von Korrespondenzen der skandinavischen Staaten sowie Russlands aus allen Tarifperioden gezeigt.



Peoria, Illinois, 20.5.1869 nach Kopenhagen über New York und Bremen*. Das in Peoria gezahlte Franko von „34“ Cents (10 Cts. Inlandsporto + 24 Cts. Seepporto) wurde vermerkt und der Aufgabestempel „PEORIA/ MAY 7/ 69/ IL.“ sowie der Langstempel „PAID“ abgeschlagen.

In New York überstempelte das Austauschpostamt „PAID“ mit „PAID PART“ (bis Bremen bezahlt) sowie rückseitig „NEW-YORK/ MAY/ 28“. Der Brief wurde mit der „Hermann“ der „Ocean Line“ von New

York am 21.6. nach Bremen befördert. Nach Eintreffen am 7. Juli in Bremerhaven übersandte das Bremer Stadtpostamt den Brief dem Hamburger Stadtpostamt mit einer Belastung von "3" Schillingen.

Das Stadtpostamt Hamburg übergab den Brief dem Königlich Dänischen Oberpostamt, wo rückseitig mit „19“ die Listennummer des Briefes, sowie die Taxierung „--10/29“ dän. Skillinge notiert wurden. 10 Skillinge entsprachen den 3 Schillingen (Hamb). Für die Strecke von Hamburg bis Kopenhagen wurden 29 Skillinge berechnet. Dies ergab ein Gesamtporto von 39 Skillingen.

* Bisher sind sechzehn Briefe nach Dänemark über Bremen registriert. Dies ist der früheste.

Nach Abschluss der Konvention von August 1853 zwischen den USA und Bremen tauschten die Vertragspartner die Anschlußtarifsätze (Weiterfranko) nach anderen Staaten aus. Als erste Gebühr von den USA bis Dänemark waren 27 Cents (siehe oben) von der US-Postverwaltung zirkuliert worden.

Mit Wirkung von April 1859 wurde die Gebühr für den einfachen Brief aus den Vereinigten Staaten von und nach Dänemark von vorher 27 Cents auf 20 Cents gesenkt. Die Portosenkung wurde möglich, da Dänemark im April 1859 Zugang zu dem verbilligten Transatlantik-Tarif über Bremen (und Hamburg) erhielt.

Voraussetzung hierfür war die Bereitschaft Dänemarks, sein deutsches Porto insbesondere von und nach seinen Besitzungen in Deutschland (Schleswig, Holstein und Lauenburg) über beide deutsche Abgangshäfen für die Korrespondenz nach Amerika auf 2 Silbergroschen oder weniger zu stellen. Aus diesem Grunde konnte die internationale Gebührenkomponente (Seegebühr), die vorher für Transitbriefe nach Dänemark 15 Cents betrug, auf 10 Cents herabgesetzt werden.



Philadelphia 29. Aug. 1860 nach Kopenhagen mit Absendervermerk „pr. German steamer“ und „paid“, frankiert mit zwei Marken zu je 10 Cents (= Franko bis zum Bestimmungsort)*. Die Entwertung erfolgte durch einen Roststempel.

New York stempelte „N.YORK BREM. P^K/ SEP / 1 / PAID“, kreditierte Bremen "17" Cents (6 Cts. Seegebühr, 1 Ct. Anteil für Bremen, 5 Cts. (= 2 Silbergroschen) Inlandsgebühr für Bremen und 5 Cts. (= 2 Sgr.) Weiterfranko für Dänemark) und sandte den Brief per „New York“ (NDL) am 1. Sep. 1860 nach Bremen.

Nach Ankunft am 16. Sep. in Bremerhaven stempelte das Stadtpostamt „FRANCO“ und vermerkte das Weiterfranko von „2“ (Sgr.). Der Brief wurde an das Stadtpostamt in Hamburg (Eingangsstempel 17. Sep. rückseitig) weitergeleitet.

Das Stadtpostamt übergab den Brief dem dänischen Postamt, das den Brief nach Kopenhagen weiterleitete. Rückseitig sind der Übernahmestempel „K.D.O.P.A. HAMBURG/ 17/9 /9-10“ wie auch der Ankunftsstempel von Kopenhagen vom 18. Sep. abgeschlagen.

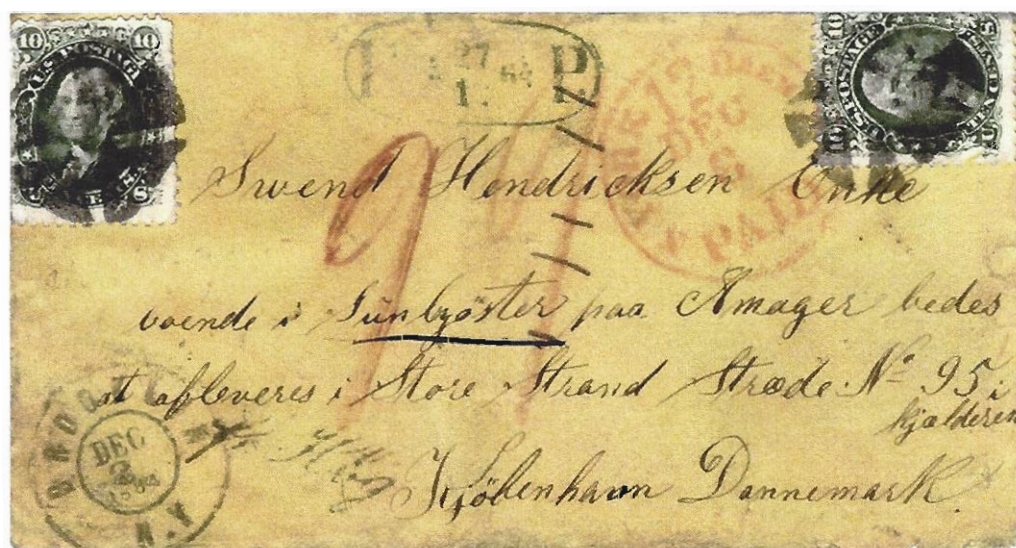
* Bisher sind zwei frankierte Brief nach Dänemark bekannt. Dies ist dabei der einzig korrekt zwischen den Austauschpostämtern verrechnete Brief. (Der Brief mit der inkorrekten Verrechnung wird auf der nächsten Seite besprochen.) Insgesamt konnten bisher 16 Belege nach Dänemark aus der Zeit der Bremischen Transatlantikpost (1.6.1847- 31.12. 1867) registriert werden.

Post nach Dänemark während des Dänisch-Deutschen Krieges von 1864

Während des 1864er Krieges zwischen dem Deutschen Bund und Dänemark wurde die Post nicht mehr in Hamburg zwischen dem Stadtpostamt und dem dortigen dänischen Postamt ausgetauscht. Im Februar 1864 hatte der Hamburger Senat das dänische Postamt in Hamburg geschlossen (auf Wunsch bzw. durch Druck der Verwaltungsorgane des Deutschen Bundes in Frankfurt *).

Im Mai unterzeichneten die Freie und Hansestadt Hamburg und Dänemark ein Abkommen, wonach die Postsendungen zwischen beiden Staaten in Lübeck ausgetauscht werden sollten. Hamburg hatte die Kosten für die Beförderung nach Lübeck (DÖPV-Ausgangsgrenze) zu tragen, und Dänemark übernahm die Aufwendungen für den Transport der Sendungen nach Dänemark.

* Olsen, Fr. "Postvaesenet i Danmark 1848-1873" Kopenhagen, 1924



Brooklyn, 2. Dez. 1864 nach Kopenhagen. Der Brief wurde mit 20 Cents in Freimarken zu 10 Cts. (Ausg. 61) tarifgemäß** bis Kopenhagen (oder jeden anderen Ort in Dänemark) frankiert.

Das Austauschpostamt in New York kreditierte Bremen jedoch statt 17 Cts.** lediglich 12 Cts. mit dem Verrechnungstempel „N.YORK 12 BREM. P^k/ DEC/ 6/ PAID“. Somit verblieben in New York neben 3 Cts. Inlandsgebühr zusätzlich die als Weiterfranko für Dänemark vorgesehenen 5 Cts.

Der Brief wurde am 6. Dez. mit der „Bremen“ (NDL) nach Bremerhaven befördert. Das Schiff traf dort am 24. Dez. 1864 ein.

Wegen der reduzierten (inkorrekten?**) New Yorker Kreditierung war der Brief nur bis zur deutschen Ausgangsgrenze frankiert. Die Gutschrift von 12 Cts. deckten 6 Cts. für die Seebeförderung (mit Bremer Schiff), 1 Ct. Frankoanteil für Bremen sowie 5 Cts. Franko (bis zur DÖPV-Ausgangsgrenze) für Bremen.

Das Hamburger Stadtpostamt erhielt den Brief und stempelte „HAMBURG/ 25/10.64“ (im Oval) und „St.P.A.HAMBURG/ 25/ 10 1864“ (beide Stempel auf der Rückseite) sowie „fr Hbg“. Damit wurde angezeigt, dass das Franko bis Hamburg bezahlt war (- in diesem Falle bis Lübeck – siehe oben).

Der Brief wurde über Lübeck nach Kopenhagen („KJOBENHAVN/ 27/ 12/ Form. 11“ – rückseitig) versandt. Dort erfolgte die Weiterleitung an die „Fodpost“. Das Amt stempelte „F 18 27/12 64 P.“ sowie auf der Rückseite „KJOBENHAVNS FODP/ 27/ 12/ 12-3“.

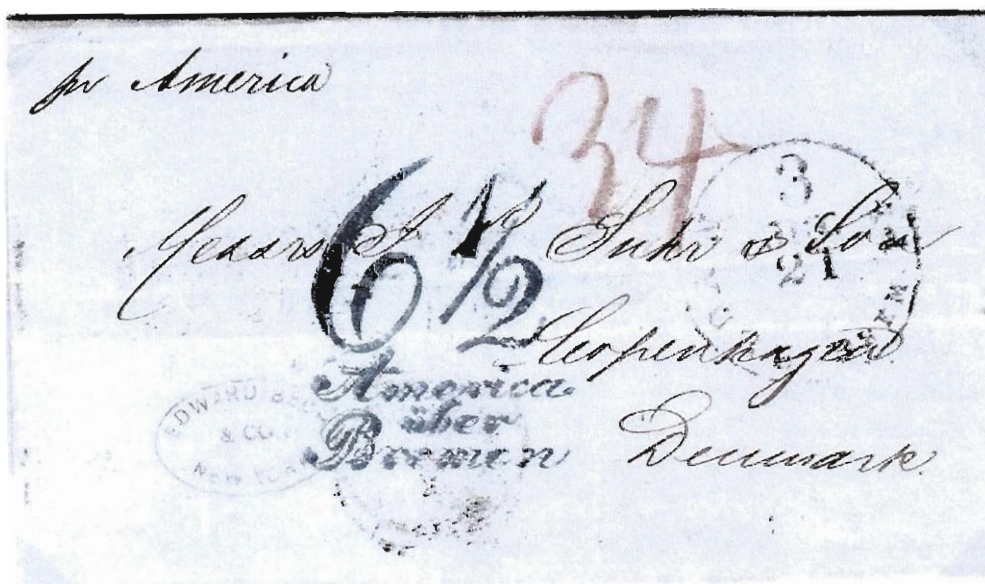
Das fällige Porto für die Beförderung von Lübeck nach Kopenhagen wurde als „9“ Skillinge vermerkt – gestrichen – und nochmals mit „9“ wiederholt. Auf der Rückseite ist die Taxe „9“ ebenfalls notiert.

Anmerkung:

** Der von der US-Postverwaltung monatlich zirkulierte Tarif der Postgebühren nach dem Ausland wies 1864 für Briefe der 1. Gewichtsprogression nach Dänemark über Bremen die Gebühr von 20 Cents aus. Bisher hat sich keine Erklärung für die reduzierte Gutschrift des New Yorker Austauschpostamtes an Bremen finden lassen. Bei einem übergewichtigen Brief hätten alle drei betroffenen Verwaltungen dies auf dem Umschlag vermerkt und es hätte (Rest-)Portotaxierungen gegeben. Am wahrscheinlichsten scheint ein Fehler des US-Austauschamtes zu sein. Spekulation bleibt die Erwägung, dass New York wegen möglicher Auseinandersetzungen zwischen Dänemark und dem Deutschen Bund das Weiterfranko einbehielt. (Allerdings war es in den USA bekannt, dass in Wien am 30. Okt. 1864 Frieden geschlossen worden war.)

Ab Mitte 1866 versah das Hamburger Stadtpostamt die aus den New York stammenden Sendungen, die von Bremen kommend zur Weiterbeförderung in Hamburg eintrafen, mit den großen kombinierten Tax- und Leitwegstempel „6 ½/ America/ über/ Bremen“ (Silbergroschen). Sendungen, die im amerikanischen Transit über New York mit 5 Cents (2 ¼ Sgr.) belastet waren, wurden „8 ¾/ America / über/ Bremen“ gestempelt.

6 ½
America
über
Bremen



New York 20. Juli 1866 nach Kopenhagen mit Absenderstempel (Edward Bech & Co. New York) und Vermerk „pr. America“.

New York forderte per Verrechnungstempel „3/ N.YORK BREM. PK./JUL / 21“ 3 Cents amerikanisches Inlandsporto von Bremen. Der Brief wurde mit der „America“ (NDL) am 21. Juli nach Bremen (an Bremerhaven 2. Aug.) versandt.

Das Stadtpostamt Bremen leitete den Brief mit einer Belastung von 6 ½ Sgr. (nicht vermerkt) an das Hamburger Stadtpostamt weiter. Dort wurde der Stempel „6½/ America / über/ Bremen“ angebracht.

Die 6 ½ Silbergroschen teilten sich auf: 4 ½ Sgr. New York (= 10 Cents/Grote) für die Beförderung nach Bremen. 10 Cts. waren aufgeteilt in 3 C. US-Inlandsporto, 6 Cts. Seeporto (Bremer Schiff) plus 1 Cts. für Bremen. Zu den 4 ½ Sgr. waren 2 Sgr. deutsche Inlandsgebühr zu addieren.

Hamburg beförderte den Brief nach Lübeck (Ankunftsstempel 3. Aug.), wo er der dänischen Post übergeben wurde, die „K.D.O.P.A- LÜBECK / 3. / 8.“ stempelte. Beide Stempel wurden rückseitig, wie auch der Ankunftsstempel „KJOBENHAVN / 4 / 8 / Form. 11“ abgeschlagen.

Das auf der Vorderseite vermerkte Gesamtporto von „34“ Skillingen setzte sich aus 28 Skillingen für die Auslage von 6 ½ Sgr. zuzüglich von 6 Sk. für die Beförderung von Lübeck nach Kopenhagen zusammen.

* Mit dem „6 ½ - Stempel“ sind bis jetzt 6 Belege bekannt geworden: 1 Brief nach Dänemark 2 Briefe nach Mecklenburg-Schwerin und 3 nach Hamburg.

Zeitung unter Streifband* aus den Vereinigte Staaten nach Dänemark über Bremen

Seit 1858 betrug die Gebühr von den Vereinigten Staaten nach Dänemark für Zeitungen unter Streifband für ein Gewicht bis zu 1 ¼ Unze (1. Gewichtsstufe) bei Versand über Bremen 4 Cents.

* Das bisher einzig bekannt gewordene Streifband aus den Vereinigten Staaten über Bremen nach Skandinavien.



1866**. Mit den Absendervermerken „1 Newspaper“ und „Prussian Closed Mail“. Dieser Wunsch des Absenders wurde nicht beachtet. Das Austauschpostamt in New York nahm den Versand über Bremen vor. Das Franko war in den Vereinigten Staaten bis Kopenhagen bezahlt worden. Im transatlantischen Postverkehr bestand ein Frankierungszwang für Steifbänder (mit Zeitungen) wie auch für andere Drucksachen. Bar gezahlte Beträge wurden nicht vermerkt. Mit „PAID ALL“ bestätigte die Post in New York die Bezahlung des Frankos bis zum Bestimmungsort.

Das Streifband wurde (wohl) per „America“ am 15. Dez. 1866 befördert. Das Ankunftsdatum in Bremerhaven vom 29. Dez. 1866 passt (am wahrscheinlichsten) zum Kopenhagener Ankunftsdatum vom „1. Jan.“ – Siehe Fußnote**.

Der Brief wurde in Bremen mit „AMERICA/ ÜBER BREMEN/ FRANCO“ (dem ehemals hannoverschen Stempel*) versehen und über die Preußische Post nach Kopenhagen versandt. Dort bestätigte die Post den Eingang durch „KJOBENHAVN/ 1/ 1 Form. 11“.

** Das Datum des Versandes lässt sich wie folgt bestimmen: Am 21. September / 1. Oktober 1866 hatte die preußische Post das hannoversche Postwesen übernommen. In Bremen nahm das Stadtpostamt die Aufgaben der preußischen Post wahr. Die für die Abfertigung der Post aus den USA von Hannover genutzten Stempel (z. B. „AMERICA/ ÜBER BREMEN/ FRANCO“) wurden vom Stadtpostamt erst seit dem 1. Oktober 1866 auch für eigene Kurse weiter verwendet. Am 1. Januar 1868 ging Bremens Postwesen in dem des Norddeutschen Bundes auf.

Der Kopenhagener Stempel datiert vom 1. Jan. Als Jahr kommen nur 1866 und 1867 in Frage. Deshalb ist die Beförderung per „America“ am 15.12. ab New York an Brhv. 29.12.1866 sehr wahrscheinlich. Nicht ganz auszuschließen wäre der Versand per „Weser“ ab New York am 15. 12. an Brhv. 26. 12. 1867. Gegen diese Beförderung spricht jedoch die lange Transitzeit nach Kopenhagen.

Portobriefe aus Dänemark - Vereinigte Staaten über Bremen

b.) Der Norddeutsche Bund bzw. das Deutsche Reich als Vertragspartner der Vereinigten Staaten

Die Konvention und nachfolgende Vereinbarungen ließen den Versand von Portobriefen zu. Dafür wurde vom 1. Januar 1868 – 30. Juni 1870 eine um 2 Groschen höhere und anschließend die doppelte Gebühr verlangt.



Slagelse, 17. Dez. 1869 mit Leitvermerk „via Hamburg/ direct to/ New York“. Auf der Rückseite sind die Stempel „2. a. P.“ = „2 Groschen (auslage Porto) - VdL. 3241A – angebracht durch die Bahnpost Kiel/ Hamburg), „KIEL/ 28 12 LR/ HAMBURG“ sowie „BREMEN/ 29.12./ 69 / 8-9 V“. Das Hauptpostamt in Bremen reklamierte durch „2“ Gr. die Auslage von 11/3 Gr. für Dänemark und ½ Gr. für den Transitspruch des Norddeutschen Bundes (= aufgerundet auf 2 Gr.). Die Auslage zusammen mit 4 Gr. und plus 2 Gr. Aufschlag für einen Portobrief ergaben ein Gesamtporto von (8 Gr. umgerechnet =) 20 Cts. Die Forderung des Norddeutschen Bundes wurde nicht vermerkt. Der Ausgleich erfolgte auf dem Verrechnungswege.

Der Versand erfolgte am 26. Dez. von Bremerhaven per „Union“ (NDL). Das Austauschpostamt zeigte mit „NEW YORK/ JAN/ 7/ 23/ U.S. NOTES“ das Porto von 20 Cts. (Silber) auch als 23 Notes (Papiergeld) an*.

* NB: In Kalifornien waren keine „Notes“ im Umlauf. Die Bezahlung erfolgte dort in Silberwährung.



Kopenhagen, 17. Nov. 1871. Portobrief nach Oregon mit Vermerk: „To remain until called for.“ Der Brief wurde mit dem Duplexstempel „34-KOPENHAGEN/ 17/ 11/ 7E“ versehen. Die Beförderung erfolgte über die Bahnpost „KIEL/ 18 11 LR/ HAMBURG“ (rücks.). Die „Rhein“ wurde in Bremerhaven (Abfahrt 18. Nov.) nicht erreicht, weshalb die Weiterleitung nach Aachen erfolgte. Dort wurde die Auslage mit „2“ Groschen (für Dänemark und den Norddeutschen Bund – wie oben) angezeigt. Der Brief erreichte über Belgien und London die in Bremerhaven verpasste „Rhein“ in Southampton (21. Nov.). Das Austauschpostamt zeigte mit „NEW YORK/ DEC/ 4/ 21/ U.S. NOTES“ das Porto von 20 Cts. in 21 US-Notes (Papiergeld) an.**

** Nach der Gebührensensung auf der transatlantischen Verbindung über Bremen (und Hamburg) vom 1. Okt. 1871 wurde das Franko von 3 Silbergroschen auf 2 ½ Gr. (1. Gewichtsstufe) und das Porto von 6 Sgr. auf 5 Sgr. reduziert. Deshalb hätte das Porto bei dem Versand (wie geplant) über Bremen inkl. 2 Gr. Transit Auslage lediglich 7 Gr. = 17 Cts. betragen.

„DANISH CLOSED MAIL“ über Bremen

Am 7. Nov./1. Dez. 1868 wurden in Kopenhagen/Washington Verträge unterzeichnet, welche die Beförderung einer „Danish Closed Mail“ über englische und deutsche Häfen zum Inhalt hatte. Für die jeweiligen von den USA benutzten Routen wurden besondere Stempel angefertigt. Der Stempel für die Beförderung über Bremen ist auf der Vorderseite des gezeigten Beleges abgeschlagen.



Philadelphia 5. Sep. 1874. Für den Weg ü. Bremen mit 10 Cts. (6 bis Brem. + 4 bis Kopenh.) frankiert. In NY „NEW YORK PAID ALL / JAN / 31 / VIA BREMEN“. P. „Main“(NDL) ab NY 5.9. an Brem. 17.9.74. Umadressiert. Rücks.: „KBH. OSTB. EXP. / 20 / 9 / 2-4“ sowie „KJØBNHAVN / 20 / 9 / Form. 9“

2.) Dänische Besetzung in Deutschland – Das Herzogtum Schleswig

Schleswig war im Oktober 1849 von Dänemark wieder besetzt worden. In später folgenden Vereinbarungen wurde die Selbständigkeit und Zusammengehörigkeit der Herzogtümer (Schleswig, Holstein und Lauenburg) durch Preußen und Österreich gegenüber Dänemark festgestellt. In den postalisch relevanten Verträgen wurde im Zusammenhang mit den Herzogtümern von dänischen Besitzungen in Deutschland gesprochen.



Christiansfeldt, Schleswig* 19. Okt. 1849 – Vermerk „via Bremen/ pr. Dampfschiff/ franco Bremen“ und „CHRISTIANSFELDT/ 19/ 10/ 1849“. Das Franko – gemäß Taxierung „3/5“ - wurde bis Bremen in Schleswig-Holsteinischen Schillingen gezahlt. Die untenstehenden „5“ wurden für die Beförderung bis Hamburg (Durchgangsstempel vom „21.OCT.“ nur schwach) gerechnet. Die „3“ (oben) bezahlte die Strecke von Hamburg bis Bremen. Dies wurde mit „/3“ bestätigt. Das Stadtpostamt stempelte „Paid to Bremen.“ sowie rücks. „ST.P. A. BREMEN/ 22/ 10“. Am 15. November per „Hermann“ n. New York befördert (an 16. Dezember).

Das Austauschpostamt stempelte „NEW-YORK/ SHIP/ DEC 18 / 29 cts.“ und sandte den Brief nach Philadelphia - „PHILADA/ DEC / 22 / Pa.“. Dort erfolgte eine Umadressierung nach Bethlehem. Nach Ankunft mit „BETHLEHEM / DEC / 27 / Pa.“ gestempelt. Die zusätzliche Beförderung wurde mit 5 Cts. belastet. Unter Portoanzeige - 29 Cts. erfolgte die Belastung von 5 Cts. Inlandsporto - als „5/34“. In Bethlehem abermals umadressiert und nach Nazareth weitergeleitet. Dem Empfänger wurden mit weiteren „5“ C. dann „/39“ Cts. Gesamtporto berechnet. (Rückseitig ist die Kalkulation des Portos von 39 Cts. wiederholt worden.)

* Bisher ist nur der Brief aus den „dänischen Besitzungen in Deutschland“ aus dieser Vertragsperiode bekannt.

3.) Norwegen

a.) Bremen als Vertragspartner der Vereinigten Staaten

Korrespondenz aus Cuba über New York und Bremen nach Norwegen

Seit Abschluss der Postkonvention von 1853 war es möglich, über New York und Bremen Post mit Cuba auf Basis tariflicher Raten auszutauschen. Für Sendungen aus Cuba oder anderen Staaten in Amerika, deren Transitgebühr von/bis New York sich auf 5 Cents (= 2 ¼ Silbergroschen) belief und die aus Bremen zur Weiterleitung in Hamburg eintrafen, hatte das dortige Stadtpostamt den abgebildeten Stempel in Gebrauch

8 3/4
America
über
Bremen *

Mit einer Forderung von 8 ¾ Silbergroschen kennzeichnete das Hamburger Stadtpostamt transatlantische Portobriefe aus Bremen. Die Forderung setzte sich aus den Einzelbeträgen zusammen: 2 ¼ Sgr. (= 5 C.) Transit- bis New York, 4 ½ Sgr. (= 10 C.) Seeporto bis Bremen sowie 2 Sgr. DÖPV-Gebühr bis Hamburg.



Havanna, 16. Juni 1866. Portobrief nach Trondheim, Norwegen. Da kein Postabkommen zwischen Cuba und den USA bestand, musste eine (eventuelle) kubanische Gebühr in Havanna bezahlt werden. Von New York wurde mit „3/ JUN/ 2 / N.YORK BREM. P^K.“ Bremen lediglich die Inlandsgebühr von 3 Cents belastet**. Bremen leitete den Brief ohne Taxierung nach Hamburg weiter. Dort stempelte das Stadtpostamt die Auslage an Bremen mit „8 ¾ / America / über / Bremen“. (Aufschlüsselung des Betrages – siehe oben.)

Der Weiterversand erfolgte über Lübeck „LÜBECK/ 6/ 7/ St.P.A.“. Dort wurde der Brief dem dänischen Postamt übergeben, welches „KDPOPA LÜBECK/ 6/ 7“ stempelte und den Weiterversand nach „SANDOSUND/ 6/ 7/ 1868“ (alle Stempel auf der Rückseite) vornahm. Die 8¾ Silbergroschen entsprachen „36“ Skillingen (dänisch) oder 23 norwegischen Skillingen. Norwegen berechnete für die Beförderung von Lübeck nach Trondheim 20 Sk., die zusammen mit der Auslage ein Gesamtporto von „43“ Sk. ergaben.

Beförderungsweg: Von Havanna am 16. Juni nach New York per „Ceres“ (Reeder unbekannt – Einzelreise unter amerikanischem Postkontrakt) Ankunft in New York am 20. Juni. Von dort erfolgte der Versand am 23. Juni mit der „Hansa“ (NDL) am 23.6. nach Bremerhaven – Ankunft am 5. Juli 1866.

* Bisher konnte die Taxierung 8 ¾ / America / über / Bremen nur auf diesem Brief registriert werden.

** Es kann davon ausgegangen werden, dass das Austauschpostamt in New York Bremen im Verrechnungsverfahren die zusätzlichen 5 Cents für die Seebeförderung von Havanna nach New York in Rechnung stellte.

b.) Der Norddeutsche Bund bzw. das Deutsche Reich als Vertragspartner der Vereinigten Staaten Vereinigte Staaten (nach Schweden und) Norwegen über Bremen

Ab 1868 kamen bei Frankobriefen im Transit Stempel zur Verwendung, die das in Cents von den USA vergütete Weiterfranko in Silbergroschen auswiesen. Das waren anfangs Stempel von 2, 2½ und 4 Sgr. Nach

Weiterfr. 2½ Sgr.	Weiterfr. 2 Sgr.
--------------------------	-------------------------

Gebührensenkungen wurden die Stempel durch neue Werte zu ½, 1 und 1½ Sgr. ergänzt. Nach Schweden* und Norwegen* traten folgende Reduzierungen des Weiterfrankos von Januar 1868 bis Juli 1870 ein:

Weiterfranko per Jan. 1868	Schweden	6 C. bzw. 2½ Sgr.	Norwegen	10 C. bzw. 4 Sgr.
	per Mai 1869	4 C. bzw. 1½ Sgr.	per Mai 1868	6 C. bzw. 2½ Sgr.
	---		per Aug. 1869	5 C. bzw. 2 Sgr.



Clermont, 10. Sep. 72. Mit 12 Cents - 1 C. zuviel* - bis Hammar frankiert. „CLERMONT/ SEP/ 10/ IOWA“ wurde beigesetzt. Obwohl mit 12 Cts.* frankiert über Bremen versandt. New York kreditierte auf dem Verrechnungswege dem Nordd. Bund 5 C. Am 14. Sep. von New York per „Hermann“ (NDL) nach Bremerhaven versandt. Das Schiff traf am 28. Sep. 1872 dort ein. Dort bestätigte das Oberpostamt: „BREMEN/ 28 9 72/ FRANCO“ und stempelte das Weiterfranko „Weiterfr. 2½ Sgr.“. Rücks. „CHRISTIANA/ 1/ 10/ 1872“ (Durchgangsstempel) sowie „ELVERUM/ 2/ 10/ 1872“ (vorders.) gestempelt.

* Vom 10. Oktober 1871 bis 2. Februar 1873 betrug das amerikanische Franko in der Closed Mail über England und Aachen / Köln nach Norwegen 12 Cents. Über Bremen (Hamburg) mit direkten Abfahrten waren 11 Cents für den einfachen Brief zu entrichten.



New York, 9. Dezember 1869. „Vei Bremmen en Hamburg“. Mit 15 Cents - entwertet durch Figurenstempel - bis Rödenaes frankiert. New York kreditierte „5“ C. und beförderte den Brief p. „Weser“ (9. Dezember) nach Brhv. (21. Dez.). Bremen stempelte „BREMEN/ 21.12.69/ FRANCO“ und „Weiterfr. 2 Sgr.“ und versandte den Brief über „CHRISTIANA/ 25/ 12/ 1869“ sowie rücks.: „CHRISTIANA OMK/ 25/ 12/ 1869“ und „FREDERIKSHALD/ 26/ 12/ 1869“

* Bisher wurden neun Norwegen-Briefe über Bremen aus der NDP/Deutschen Reich-Zeit registriert.

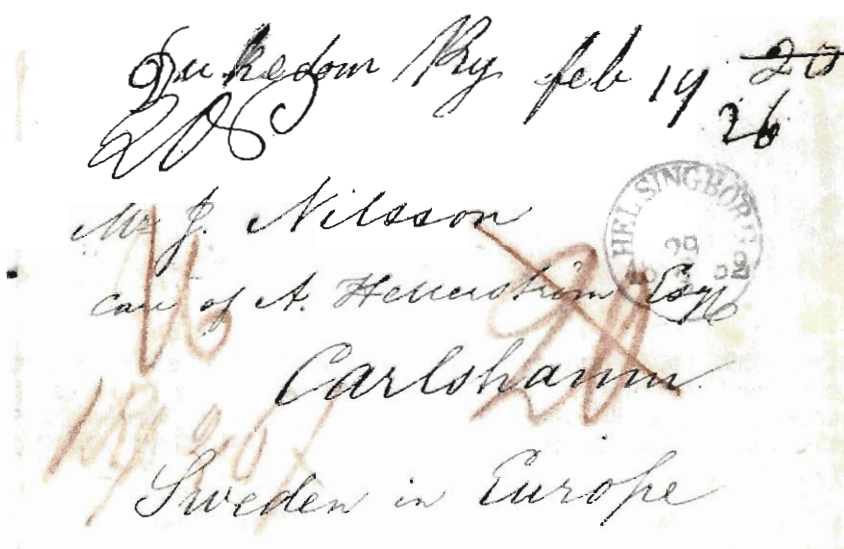
4.) Schweden

a.) Bremen als Vertragspartner der Vereinigten Staaten

Vereinigte Staaten – Schweden* über das Bremer Stadtpostamt



Dukedom, 22. Jan. 52 nach Carlshamm. Aufgabevermerk „**Dukedom / Jan 22**“ sowie „**Paid 20**“. In New York mit „**PAID PART**“ (bis Bremen bezahlt) und rückseitig: „**NEW YORK/ FEB/ 11**“ gestempelt. Am 21. Februar per **Bremen Closed Mail** per „*Pacific*“ (*Collins*) über Liverpool (3. März) nach Bremen befördert – Ankunft 8. März 1852. Das Stadtpostamt belastete Hamburg mit „2“ Silbergroschen Vereinsgebühr. Das Hamburger Stadtpostamt (Stempel v. 8.3. rücks.) berechnete dem schwedischen Postamt in Hamburg (Stempel v. 9.3. rücks.) die Auslage als „3“ Schillinge. Das schwedische Postamt bestätigte die Hamburger Forderung mit „3S“ und vermerkte das Briefgewicht mit „1“. 3 Schill. wurden als 7 ½ Skilling Banco auf 8 Sk. Bco. aufgerundet. Inklusive des dänischen Transits von 36 Sk. Bco (Gewichtsprogression von ¾ - 1 Lot = das Eineinhalbfache der Basisgebühr von 24 Sk.) betrug das Porto „44“ Sk. Bco. bis Carlshamm.



Dukedom, 19. Feb. 52. Portobrief. Aufgabevermerk „**Dukedom Ky feb 19**“. New York belastete Bremen 20 Cts. Porto. Per **Bremen Closed Mail** „*Cambria*“ (*Cunard*) am 3. März n. Br'hv. – Ank. 22. März 52. Bremen belastete Hamburg „20“ Grote/Cts. (ohne Postvereinsporto!). Hamburg debitierte dem schwedischen Postamt für die Auslage „16“ Schillinge. Die Schwedische Post vermerkte „**20S**“ (statt 16 Schill.). 20 Schill.

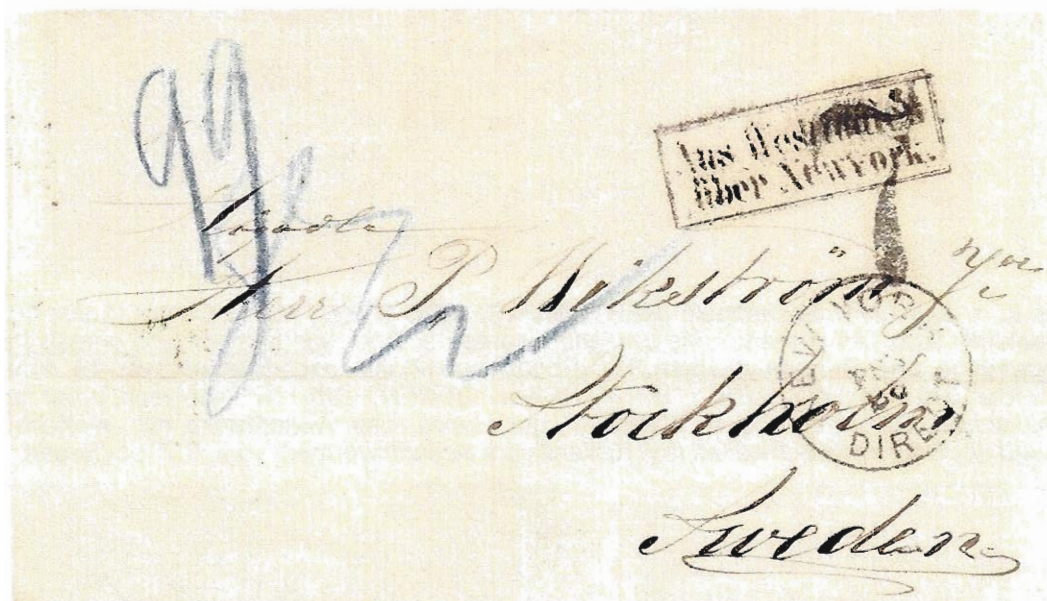
b.) Der Norddeutsche Bund bzw. das Deutsche Reich als Vertragspartner der Vereinigten Staaten

Westindien über New York und Bremen nach Schweden

Transitpost aus Westindien und Südamerika wurde seit der „Postkonvention von 1853“ zwischen den Vereinigten Staaten und Bremen befördert. Der Norddeutsche Bund trat am 1. Jan. 1868 die Vertragsnachfolge Bremens an. Das Oberpostamt verwandte zur Kennzeichnung der über New York von den Westindischen Inseln in Bremen eintreffenden Sendungen den Stempel „Aus Westindien/ über Newyork“.

Aus Westindien
über Newyork.

Der abgebildete Stempel wurde in Bremen zwischen Mitte 1869 und über 1875 hinaus auf Sendungen abgeschlagen, die im Transit über New York in Bremen eintrafen. Herkunftsort/-land aller bisher registrierten elf Belege ist Havanna, Cuba.



Havanna, Cuba, 19. Februar 1870. Portobrief über New York und Bremen nach Stockholm. Das Austauschpostamt in New York stempelte „**NEW YORK/ FEB/ 26/ DIRECT**“ und belastete Bremen „7“ Cents für die Beförderung des Briefes von Havanna nach New York. (Der Betrag setzte sich aus der verauslagten Beförderungsgebühr Havanna – New York und einem US-Inlands-/Abfertigungsanteil zusammen).

Der Versand nach Bremen erfolgte am 26. Feb. ab New York per „Main“ (NDL). Das Schiff traf am 11. März 1870 in Bremerhaven ein.

Das Oberpostamt in Bremen stempelte den Brief mit „**Aus Westindien/ über Newyork**“ sowie auf der Rückseite mit „**BREMEN/ 11/3 / 70/ 10-11**“.

Schweden wurde mit „8 ½“ Silbergroschen belastet. Rückseitig war außerdem „6aP“ (auslage Porto) handschriftlich notiert worden. Die 6 Sgr. waren aufgeteilt 3 Sgr. für die Auslage von 7 Cents für die USA sowie 3 Sgr. für den Norddeutschen Bund für die Beförderung von New York nach Bremen. Zusammen mit dem preußischen Transit von 2 ½ Sgr. betrug die Belastung Schwedens 8 ½ Sgr.

Dieser Betrag zuzüglich des Transits für Dänemark von 1 Sgr. und des schwedischen Portos von 1 ½ Sgr. ergab 11 Sgr. Diese Summe wurde in Öre umgerechnet und ergab die mit „99“ Öre ausgewiesene Gesamtgebühr.

* Seit 1. Jan. 1868 erfolgte zwischen den Verwaltungen keine Verrechnung der Seegebühr mehr. Damit erübrigten sich Verrechnungsstempel.

Ermäßigung der Gebühren im Postversand USA - Bremen / NDP – Schweden und Norwegen

Am 1. Juli 1870 wurden die Gebühren bei direktem Postversand nach Bremen von 4 auf 3 Sgr. gesenkt. Nach Reduktion der Transitgebühr im April 1869 zwischen Preußen für den Norddeutschen Postbezirk mit Schweden und Norwegen auf 1½ Sgr. kreditierten die USA als Weiterfranko 4 statt der bisherigen 6 Cents.

Die Änderungen erforderten für die Kennzeichnung (OberPA Bremen) den Stempel „Weiterfr. 1½ Sgr.“.

Weiterfr. 1½ Sgr.

Abstempelung des Oberpostamtes Bremen (Norddeutscher Bund) *



Keithsburg, IL. 1. Juni 1871. Gestempelt: „KEITHSBURG/ JUN/ 1/ ILL.“ Mit 11 Cents* (1 und 10 Cents) bis Lamhult frankiert. Trotz Leitvermerks „Via England“, wurde der Brief, wie frankiert und gemäß Instruktionen der Postverwaltung, über Bremen versandt. Per „Donau“ am 17. Juni nach Bremerhaven 29. Juni. New York kreditierte 4 Cts. und stempelte „NEW YORK PAID ALL/ DIRECT/ JUN / 17“ (schwach, unter den Marken). Bei Ankunft wurde „BREMEN/ 29/ 6/ FRANCO“ gestempelt, das Weiterfranko mit „Weiterfr. 1½ Sgr.“ angezeigt und der Brief nach Schweden (mit rückseitigem Ankunftsvermerk vom „3.7.“) befördert



Hixto, 18. Nov. 1872. Gestempelt „HIXTO/ NOV/ 18/ WIS.“ Mit 11 Cents (wie oben) bis Osterdalen frankiert. Im geschlossenen Versand von Chicago - „CHICAGO ILL./ 5“ (damit wurden 5 Cts. Bremen kreditiert) - über New York am 23. Nov. nach Bremerhaven (7. Dez.) befördert. Nach Eintreffen in Bremen stempelte das Oberpostamt „BREMEN/ 7. 12. 1872/ FRANCO“, wies mit „Weiterfr. 1½ Sgr.“ das Weiter-franko aus und sandte den Brief nach Norwegen - mit Transitstempel von „CHRISTIANA/ 11/ 12/ 1872“.

*Der Stempel „Weiterfr. 1½ Sgr.“ konnte - außer nach Schweden und Norwegen - bisher nur auf einem Brief nach dem Kirchenstaat registriert werden. Bisher konnte nur zwei Briefe mit der 11 Cents-Gebühr nach Schweden und dieser nach Norwegen über Bremen nachgewiesen werden. Der Schweden-Brief ist im Artikel „United States - Sweden; Letter Mail Prior to the bilateral Postal Convention of 1873“ (Chronicle Nr. 190) - von Richard F. Winter beschrieben und abgebildet.

U. S. - Schweden über Bremen - Portobrief und „ungenügend bezahltes Franko“

Portobriefe: Per „General-Verfügung“ vom 14. Juni 70 instruierte das „General-Postamt“ die „Norddeutschen Eingangs-Grenzpostpostanstalt“ in blauen Ziffern das fremde Porto (New York-Bremen) zusammen mit dem sich aus der Konvention mit Schweden (Portobriefe) ergebenden „Norddeutschen Portos“ auf der Adressseite in einer Summe jedes Briefes zu notieren. Dies waren nach Schweden 5 ½ Groschen.

Bei ungenügendem Franko wurde der frankierte Betrag vom Porto – nach Schweden 5 ½ Groschen (siehe oben) - für unbezahlte Briefe abgezogen. Der noch fehlende Betrag war vom Empfänger zu zahlen.



Jericho, Ill. 23. Okt. 71 nach Pälsboda. Vermerk der Post „unpaid Due 16“ (korrekt wären 14 Cents gewesen) mit „JERICHO/ OCT./ 23/ ILL.“ gestempelt. Mit „NEW YORK/ OCT/ 28/+“ versehen wurde der Brief am 28. Okt. per „Donau“ (NDL) nach Bremerhaven (10. Nov. 1871) befördert. Das OberPA Bremen belastete Schweden „5 ½“ Groschen. Mit der schwedischen Inlandsgebühr ergab dies ein Gesamtporto von „72“ Öre.



Chicago, 3. Aug. 73 nach Stockholm mit 3 Cents ungenügend frankiert. Das Austauschpostamt Chicago notierte den Gegenwert der 3 Cents als „1 ¼“ Groschen und beförderte den Brief am 9. Aug. im geschlossenen Postbeutel über New York per „Rhein“ (NDL) nach Bremerhaven – Ankunft 21. Aug. 1873. Das Austauschpostamt in Bremen stempelte „BREMEN/ 21.8.73/ FRANCO“, bemerkte den Irrtum und überdeckte mit „UNGENÜGEND/ FRANKIRT“ das „FRANCO“ des anderen Stempels. Mit einer Belastung von „3 a P“ (3 Groschen „auslage Porto“) wurde der Brief nach Schweden befördert.

Dem Empfänger wurden irrtümlich nur „16“ Öre Porto (1 ¼ Sgr.) belastet. Offensichtlich geschah der Fehler, da die schwedische Post die vermerkten „1 ¼“ Gr. (für die 3 C. = 11 Öre) von den mit „3 a P“ belasteten 3 Groschen subtrahierten. Stattdessen hätte die schwedische Post von dem Porto von 72 Öre (für einen unbezahlten Brief – siehe oben) 11 Öre subtrahieren müssen, um dann korrekt 61 Öre Porto zu belasten.

5.) Finnland

a.) Bremen als Vertragspartner der Vereinigten Staaten

Korrespondenzen Vereinigte Staaten - Finnland über St. Petersburg und Bremen

Der Vertrag zwischen Preußen und Russland vom 10./22. Aug. 1865 (Julianischer Kalender Russland / Gregorianischer Kalender andere Staaten) auch für den Nordd. Bund die Basis des Postaustausches.



Havanna, Juni. 1867*. Vermerk „Via New York & St. Petersburg“. Auf privatem Wege nach New York befördert - dort der Post übergeben. New York belastete Bremen durch „3/ N. YORK BREM. P^K/ JUN/ 13“ mit 3 Cts. US-Inlandsgebühr und sandte den Brief am 13. Juni per „Deutschland“ nach Brhv. (25. Juni). Das Stadtpostamt (nahm die Interessen der preuß. Post war - Preußen hatte die hann. Post per 1.10.1866 übernommen) versah den Brief mit dem ehemals hann. Stempel „AMERICA / ÜBER BREMEN“ und taxierte „7½“ Sgr. (4½ Sgr. für das See- und US-Inlandsporto sowie 3 Sgr. Transit - Preußen). In Russland wurden 7½ Sgr. in 25 Kopeken umgerechnet plus 10 Kop. Inlandsgebühr als „35“ Kop. Porto (rücks.) vermerkt. 35 Kop. ergaben in Finnmark/Penniä: „Lösen 1 m. 40 p.“ (= Porto 1 mark 40 pennia). Rücks. „ANK 8 / 7“.

* Aus der Zeit der unabhängigen Bremischen Post wurden bisher drei Belege über oder aus den USA nach Finnland bekannt.

b.) Der Norddeutsche Bund bzw. das Deutsche Reich als Vertragspartner der Vereinigten Staaten



Helsingfors, 5. Mai 1870. Vermerk „Via Bremen“. Das Franko bis zum Bestimmungsort von 108 Penniä war durch 8, 20 und 2 mal 40 Penniä bezahlt. Die Aufteilung in interne Gebühr und Weiterfranko wurde mit „28/80“ (Penniä) vermerkt. Die Entwertung erfolgte durch „HELSINGFORS/ 5/ 5“. 80 Penniä entsprachen 6 Groschen. Russland kreditierte dem Nordd. Bund das Weiterfranko via Bremen vertragsgemäß mit „5“ Gr. (Über den Leitweg Aachen / England war ein um 2 Gr. höheres Wfr. erforderlich.) Über St. Petersburg (26. April) und über „AUS RUSSLAND/ ÜBER BÜR. XI EDK.BRG./ FRANCO/ 9 5 II/ 70“ Alexandrow/Bromberg versandt. 5 Groschen (1 Gr. Transit und 4 Gr. bis Winona) bestätigte Bremen mit „FRANCO“.

6.) Russland

Vereinigte Staaten – Russland im Postverkehr über Bremen

Nach der Postkonvention wurden im August 1853 zwischen den USA und Bremen Listen der Länder ausgetauscht, nach denen Post im Transit vermittelt werden konnte. Bei Russland wies der auf den Angaben bei der Verwaltungen basierende Tarif eine Briefgebühr von 29 Cents/Grote für die erste Gewichtsstufe aus.



Moskau*, 19. Sept./1. Oktober 1856. Gegensätzliche Vermerke „*Prussian closed mail*“ und „*via Bremen*“. Portobrief - mit „**P O R T O**“ und „**MOSCOU / SEPT. 21 / * 1856**“ * (rücks.) gestempelt. Das preuß. Grenzpostamt Ostbahn stempelte „**AUS/ RUSSLAND**“ und (rücks.) „**BROMBERG/ 9. 10. I/ BERLIN**“ (VdL 317**). Vermerkt wurden „**3 Sgr**“ Auslage für Russland u. „**3**“ (Silbergroschen) - rückseitig - für Preußen. Mit addierten „**6**“ (Sgr.) wurde Bremen belastet. Das Stadtpostamt stempelte (rücks.) „**ST.P.A. BREMEN/ 11/ 10**“. Mit „**14/15**“ zeigte Bremen New York das Porto an: 14 Cents für 6 Sgr. und 15 Cts. Seeporto. Die Taxe „**14/15**“ wurde gestrichen und durch „**29**“ Cts. (Gesamtporto) ersetzt. Am 1. Nov. per „*Washington*“ (Ocean Line) nach New York (20. Nov. 56) befördert. Dort mit „**NEW YORK/ NOV/ 21/ U. S. P^{kt}**“ gestempelt.



New York, 12. Apr. 1861 nach St. Petersburg*. Vermerk „*p Newyork*“. Portobrief. New York belastete Bremen durch „**3/ APR/ 13/N.YORK BREM. P^{kt}**“ 3 Cents US-Inlandsgebühr. Die Beförderung erfolgte am 14. April per „*New York*“ (NDL) - Ankunft in Bremerhaven am 18. April 1861. Das Stadtpostamt belastet dem hannoverschen Postamt in Bremen 15 Cts./Grote = 6 $\frac{3}{4}$ Silbergroschen. Dort wurde „**AMERICA / ÜBER BREMEN**“ gestempelt und die Forderung Hannovers an Preußen mit „**9 $\frac{3}{4}$** “ sowie „**6 $\frac{3}{4}$ W^r**“ Sgr. notiert, gestrichen und schließlich als „**3/6 $\frac{3}{4}$** “ Sgr. (3 Sgr. Porto Bremen - Russland plus 6 $\frac{3}{4}$ Sgr. Porto USA - Bremen) vermerkt und addiert als „**9 $\frac{3}{4}$** “ Sgr. an Russland belastet. Auf der Rückseite wurde das Gesamtporto mit „**51**“ (Kopeken) vermerkt.

* Frühester von bisher vier bekannten Briefen aus Russland via Bremen/New York. Nach Russland sind bisher zwei Briefe bekannt.

** Siehe „*Marques de passage*“ von James v. d. Linden (Basis für Bearbeitung auch anderer Grenzübergangskorrespondenzen)

Anmerkungen und Literaturverzeichnis

Anmerkungen:

*1) Auszüge aus: J.L. Whiteside „SOME NOTES ON CURRENCY RELATIONS PRIOR TO 1914“ Aus dem „A Postscript“ Newsletter from the Society of Postal Historians“ Jan/März 1988 — **Currency standards:**

Dänemark: 100 ore = 1 Krone = 1/1 1/3 (1875-1914) (replacing the rigsdaler). 18 1/2 rigsdaler from 1 mark of silver. This gives an exchange value of about 2/3 to the Rigsdaler. The unit should more correctly be called Rigsbankdaler and has been introduced in 1813. (Dies ist nicht ganz korrekt. Der Rigsbankdaler wurde 1854 in Rigsdaler umbenannt. Der Verfasser.) It had replaced the old Rigsdaler species, which had been worth twice as much. Thus, from 1813, 2 new rigsbanksilling were the equivalent of 1 old skilling species.

Norwegen: 9 1/4 Speciedaler from 1 mark of silver. 2 Norwegian skilling were thus equivalent to about 0,95 of a French decime or 0,9d. sterling.

Schweden: 36,68 Riksdaler from 1 mark of silver.

This standard is quoted by Patton (Donald S. Patton „Hamburg“ – chapter V Hrsg. Robson Lowe 1963 der Verfasser). It seems to be adequate for calculation purpose, but it would seem to be not strictly correct. Sweden was one of the first countries to adopt paper currency and the Riksdaler was equal to about 4,5 Swedish silver money as such that the silver Riksdaler was equal to about 4/5 minted at a standard of approx. 9 1/2 Riksdaler to a mark of silver. The paper Riksdaler-banco had fluctuated against the silver Riksdaler following its introduction and by 1848 128 skilling-banco were equal to 1 Riksdaler silver, which gives a sterling equivalent of about 1/8. The level of the 1850's quoted by Patton gives a sterling equivalent of about 1/1 3/4 and this is very similar to that of 1875.

Russia: 100 Kopecks = 1 Rouble = approx. 2/2 (1875-1914). The exchange rate quoted is of 1910. It represents a decline in the value of the Rouble from earlier value. In the mid-19th century, the value of the silver Rouble was about 3/1.

*2) Wie vorher erwähnt, wurden die Anschlussgebühren während des Aufenthaltes des „First Assistant Post-master General“ Major Hobbie in Bremen besprochen. Es wäre deshalb möglich gewesen, von den USA aus Briefe über Bremen nach den jeweiligen Bestimmungen zu versenden. Tatsächlich wurden von der amerikanischen Postverwaltung jedoch erst im März 1848 Tarife erstellt, die diese Anschlussraten enthielten.

*3) Auszug aus dem Facit Katalog von 2007:

USA		
Stortandade pennivälörer		
Rouletts Finnish values		
108 penni (2x40+20+8) via Preußen/ Prussia	1869-70	50.000:-
104 penni (2x40+3x8) via Preußen/ Prussia	1870-71	50.000:-
88 penni (2x40+8) via Preußen/ Prussia	1871-72	50.000:-
72 penni (40+4x8) via Preußen/ Prussia	1872-75	50.000:-
72 penni (40+20+8+5) via Preußen/ Prussia	1872-75	50.000:-
105 penni (2x40+20+5) via Sverige/ Sweden & Bremen	1869-70	50.000:-
110 penni (2x40+20+10) via Göteborg & England	1870-73	50.000:-
98 penni (2x40+10+8) via Sverige/ Sweden & Bremen	1870-72	50.000:-
98 penni (1 Mk) via Sverige/ Sweden & Bremen	1870-72	50.000:-
Ofrankerad/ Unstamped	1856-75	2.000:-

Quellenverzeichnis:

- 1.) „NORTH ATLANTIC MAIL SAILINGS 1840-75“ W. Hubbard & Richard F. Winter
- 2.) „History of letter Communications between the United States and Europe 1845-1857“ George E Hargest
- 3.) „United States letter rates to Foreign Destinations 1847 to UPU“ Charles J. Stames
- 4.) „TRANSATLANTISCHE POSTVERBINDUNGEN USA – EUROPA“ James van der Linden
- 5.) „UNITED STATES-SWEDEN: LETTER MAIL PRIOR TO THE BILATERAL POSTAL CONVENTION OF 1873“ Richard F. Winter
- 6.) „Zusammenstellung der Portosätze für die Correspondenz mit dem Ausland Thaler – Währung 1846-75“ Werner Stevens
- 7.) Bremer Staatsarchiv, Bremen

Anmerkung des Verfassers

Für Hinweise auf Ergänzungen und/oder Fehler bin ich dankbar.