



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 184 - Dezember 2011
herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Friedrich Meyer

England über Bremen - der erste Postvertrag des Königreiches Hannover mit dem Ausland

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

ENGLAND ÜBER BREMEN

Der erste Postvertrag des Königreiches Hannover mit dem Ausland

Gliederung:

1. Vorgeschichte der Route über Cuxhaven – Bremen
2. Der Vertrag vom Oktober 1845
 - 2.1 bezahlt und unbezahlt zwischen Großbritannien und Hannover und v. v.
 - 2.2 im Transit über Hannover in andere deutsche Länder
 - 2.3 aus und in fremde überseeische Länder im Transit über Großbritannien
 - frühe Briefe im Transit über England
 - im Transit über England bis zur amerikanischen Küste
 - von der amerikanischen Küste im Transit über England
 - aus Australien im Transit über England

1. Vorgeschichte

Das britische Königshaus und Hannover waren durch verwandtschaftliche Beziehungen auf das engste miteinander verbunden und 1714 wurde ein welfischer Churfürst englischer König. Damit war die Personalunion zwischen dem englischen Königreich und dem Churfürstentum Hannover entstanden und als 1814 das Churfürstentum zum Königreich erhoben wurde, gewann der Postverkehr zwischen England und Hannover weiter an Bedeutung. Insgesamt gab es von 1714 bis 1837 fünf britische Könige, die auch Herrscher in Hannover waren.

Die Postverbindungen, die sich im Laufe der Jahrhunderte entwickelten, liefen im Wesentlichen auf drei Wegen und lösten einander gewissermaßen ab:

1. Die Handelsverbindung der Hamburg-Amsterdamer Reitpost, die durch hannoversches Gebiet führte und in Holland Anschluss an britische Schiffe hatte (ab ca. 1650)
2. Königlich-britische Paket-Schiffe nach Cuxhaven und Hamburg (1795 – 1853)
3. Die preußische Verbindung über Aachen und Ostende an die belgische Küste, die mit der Entwicklung der Eisenbahn kam (ab 1834)

Der vierte Weg über Frankreich (Calais – Dover) hatte für die norddeutschen Staaten keine Bedeutung, war aber auf Verlangen möglich und lief über die von Thurn und Taxis betriebene Reichspost.

Da Hannover keinen eigenen Seehafen an der Nordseeküste hatte, war es immer auf eine Zusammenarbeit mit den Hansestädten angewiesen. Bremen war dabei in besonderer Weise mit Hannover verbunden, da es fast vollständig von hannoverschen Landen umgeben war. Es gab territoriale Besitzungen und alte Rechte der Hannoveraner in der Hansestadt, die den Bremer Senat immer wieder zu Kompromissen und Kooperation mit Hannover zwangen. Hamburg dagegen war dem Churfürstentum und Königreich gegenüber deutlich souveräner und hatte als Grenze zu Hannover nur die Elbe.

Der Leitweg über Cuxhaven wurde nun 1845 zur Grundlage des ersten Postvertrags zwischen den beiden Königreichen Hannover und Großbritannien und für Hannover der erste Postvertrag mit einem fremden Lande.

Die Vorgeschichte dieses Vertrages beginnt in den napoleonischen Kriegswirren und der besondere Status des hannoverschen Postamts in Bremen spielte für die Entwicklung dieses Kurses eine entscheidende Rolle. Durch die Besetzung Amsterdams durch französische Truppen im Januar 1795 wurde die Postverbindung zwischen Holland und Großbritannien unterbrochen. Englische Post – die bisher über die Hamburg-Amsterdamer Reitpost nach Holland lief – konnte zwischen dem Churfürstentum Hannover und Großbritannien nicht mehr gesichert ausgetauscht werden. Der englische Postmaster General reagierte prompt und richtete sofort eine Paket-Boot-Linie zur Elbmündung ein, wie die englische Tageszeitung "The London Chronicle" unter dem Datum 27. Januar 1795 berichtete.

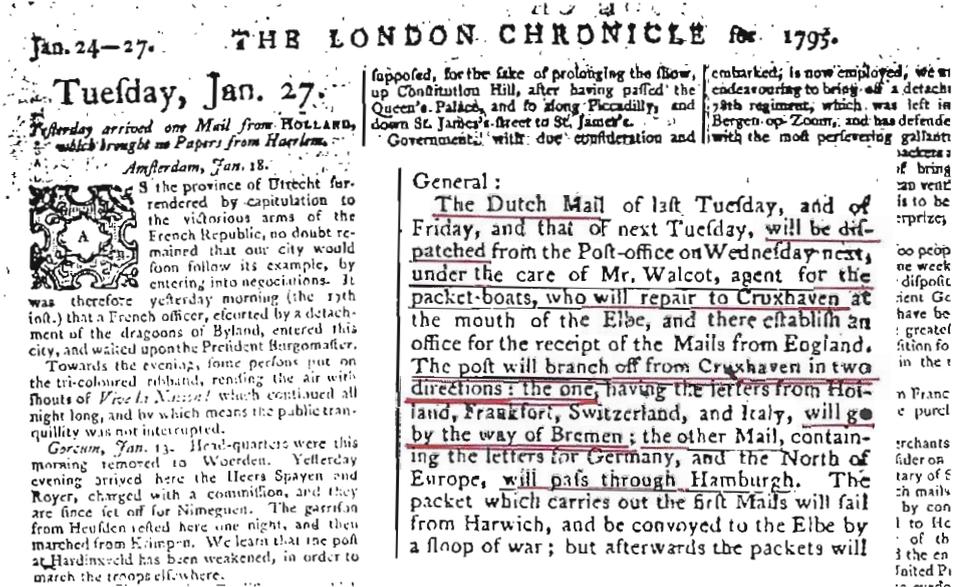


Abb. 1 1795 - Bekanntgabe der Einrichtung einer neuen „packet-mail“ nach Cuxhaven

Anlaufpunkt der britischen Schiffe war Cuxhaven und von besonderem Interesse in dieser Bekanntmachung ist die Mitteilung, dass die Post vom Landungshafen aus in zwei getrennte Richtungen, nämlich nach Hamburg und nach Bremen weitergeleitet würde, was in bremischen und hannoverschen Unterlagen bisher nicht in dieser Deutlichkeit erkennbar war. Der Hintergrund für getrennte Wege ist sicherlich handelspolitischer Natur; denn auf diese Weise war die Post zeitgleich in Hamburg und Bremen, was für die Kaufleute wichtig war.



Abb. 2 1795 - Beginn der britischen Paket-Boote nach Cuxhaven und Hamburg

Dieser Brief vom 27. Mai 1795 - **Abb. 2** - geschrieben vom hannoverschen Postmeister J. Ch. Anthony in Bremen, der als Postmeister bis Cuxhaven Portofreiheit hatte. In London wurden 1sh belastet und der Eingangsstempel ist ein „Bishop Mark“ vom 5. Juni – ein ganz früher Brief auf dieser Route. In Cuxhaven wurde die Post nach Bremen und in die westlichen deutschen und fremden Länder abgezweigt, alle andere Post ging nach Hamburg, das sie gegen Transitgebühr weiter leitete.

Mit der Ausdehnung des französischen Einflusses über den ganzen europäischen Kontinent bis Hamburg gewann diese Route immer größere Bedeutung. Als Cuxhaven und Hamburg 1810 bis 1813 von den Franzosen kontrolliert wurde, konnten die britischen Schiffe ins dänische Holstein ausweichen (nach Husum, Tönningen und auch Gothenburg). Die englischen Briefe erreichten Hamburg und Bremen dann ohne britische Kennzeichnungen auf dem Landwege aus Holstein und wurden in den Hansestädten dem Netz der europäischen Postverbindungen zugeführt. Auch Thurn und Taxis benutzte diesen Weg über die Hansestädte, um Briefe mit England unter Umgehung der französischen Sperren auszutauschen.

Nach Abzug der Franzosen Ende 1813 legten die britischen Paket-Boote wieder in Cuxhaven an - "His Majesty's Service" lebte auf der ursprünglichen Route sofort wieder auf. Austauschpostamt war auf bremischer Seite vor der französischen Unterbrechung das Stadtpostamt, das die für das Königreich bestimmten Briefe dann an das hannoversche Amt in Bremen weiterleitete. Jetzt, 1814 mit der Neuordnung des Postwesens, entbrannte Streit um die englische Post und Hannover konnte die Stadtpost unter Druck setzen, da der Weg nach Cuxhaven über hannoversches Gebiet führte. Von 1814 an gab es daher zwei englische Postbeutel für Bremen – einen für die Stadtpost und einen für das hannoversche Postamt. Beide Felleisen wurden zusammen per hannoversche Estafette von Cuxhaven nach Bremen befördert und die jahrelangen Diskussionen mit dem jungen Rudloff, der sich hier für höhere Ämter im hannoverschen Postdirektorium qualifizierte, werden bei Piefke anschaulich geschildert. Wenn dann doch Korrespondenzen für Hannover bei der Stadtpost landeten, wurde in den Jahren 1816/17 dafür ein besonderer Stempel eingesetzt:

„**E.p.B.**“ – England par Bremen.

Abb. 3 zeigt einen solchen Brief vom 23. Feb. 1817 aus Harwich über London - Cuxhaven „On His Majesty Service“ nach Bremen (**E.p.B.**) und weiter nach Hannover; er war in Großbritannien mit 6p Inland plus 1sh 8p Seepporto bezahlt, was das Londoner „Foreign Post Office“ durch Stempel und rote Tinte vermerkte (2sh 2p). Für die Gebühren galt weiterhin die bisherige Regelung: jede Seite bezahlte das Franco bis zu seiner Küste – eine Verrechnung fand (noch) nicht statt, und so war eine vollständige Bezahlung auch nicht möglich.

Mit der hannoverschen Postreform vom 1. September 1818 wurde die bisherige Regelung über Bremen bestätigt und die Transitgebühren Bremen – Cuxhaven von 4 ggr auf 2 ggr gesenkt. Das englische Franco für einen einfachen Brief betrug dagegen unverändert 1sh 8p "per sheet" (d.h. pro Blatt), unabhängig vom Gewicht. Die hannoversche Gewichtsprogression betrug jedoch 1 Loth (16g) für den einfachen Brief. Diese altmodische Regelung britischerseits galt bis unter ein Loth per „sheet“, bis unter zwei Loth wurde doppelt abgerechnet, also 3sh 4p und über zwei Loth wiederum doppelt, also 4x 1sh 8p oder 6sh 8p per Unze (28 g) – es gab in UK keine dreifache Gewichtsstufe. Schwere eingehende Briefe aus deutschen Staaten erhielten einen Zusatzstempel „.. **Oz at 6sh 8p per Oz**“, der bis 1839 angewendet wurde (Info F. Goatcher). Ein Brief aus Nienburg (**Abb. 4**) zeigt diesen britischen Gewichtsstempel. Er war noch nach der hannoverschen Taxordnung von 1814 abgerechnet, die am 1. September 1818 durch eine neue ersetzt wurde und das Gewicht von 2 Loth entsprach deutscherseits einem zweifach schweren Brief. Bis zur Küste waren zu zahlen 2 x 2 ggr Nienburg – Bremen und 2 x 4 ggr

**1. die Vorgeschichte der Route über Cuxhaven – Bremen,
- jeder bezahlte seine Seite -**



Abb. 3 Der E.p. B. – Stempel von 1817 auf Brief über Cuxhaven und Bremen in die Landeshauptstadt

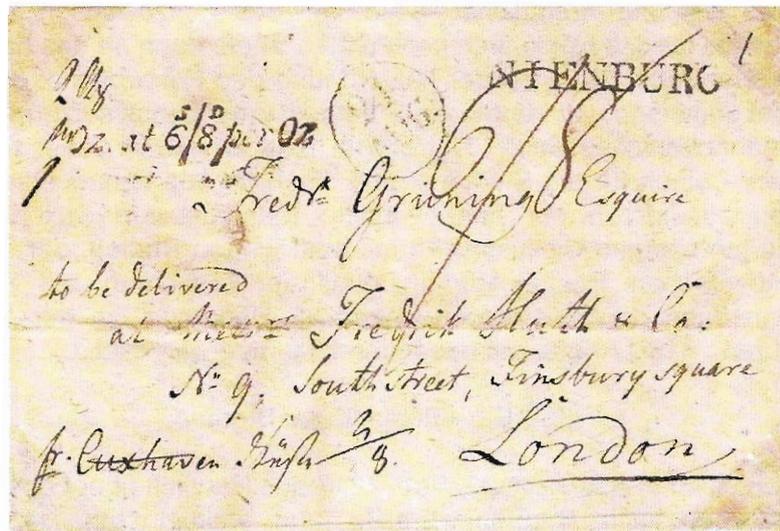


Abb. 4 Doppelporto auf deutscher (12gr) und vierfach-Porto auf brit. Seite (6sh 8)



Abb. 5 Aus Mittelengland und bis Cuxhaven mit 2sh 2 bezahlt, Empfängerporto 6 ggr

Bremen - Cuxhaven (4 über 8), während auf englischer Seite ein 4-faches Porto von 4x 1sh 8p - entsprechend 6sh 8p - abgerechnet wurde. Bemerkenswert ist noch, dass die Leitwegangabe „Cuxhaven“ auf solchen Briefen immer wieder gestrichen und durch „Küste“ ersetzt wurde.

Einen Teil der Korrespondenzen zwischen London und Hannover aus diesen Jahren betrifft die Chelsea Pensionäre der „Kings German Legion“, hannoverschen Soldaten, die für Großbritannien gekämpft hatten und manchmal auch im Lande blieben. Ein Beispiel dieser Verbundenheit ist **Abb. 5**, ein Brief aus Mittelengland, der über Bremen ins Königreich lief, mit 2sh 2p bis Cuxhaven bezahlt war und für den der Burgdorfer Superintendent noch 4 plus 2 ggr hannoversches Porto zu zahlen hatte, alles säuberlich auf dem Brief notiert.

1840 – das Jahrzehnt der Internationalen Verträge

- 1840 - Beginn der brit. Postreform - Tarifiereduzierungen – Pennypost - Briefmarken usw.
- 1841 -erste Versuche im internationalen Bereich im Januar mit Hamburg, im August mit Bremen von 1/8 auf 6p
- 1844 - durchgehende Bezahlung mit Hamburg u. Bremen; Ermäßigung von 1/8 auf 8p für Ostende
- 1845 - Vertrag zwischen den Kgr. Großbritannien und Hannover mit stark reduzierten Tarifen
- 1847 - zum 1. Jan. erster preuß.-britischer Vertrag mit dem Leitweg über Ostend - Aachen
- 1847 - im Juni Transatlantik - Agreement Bremen – USA
- 1847 - 1848 „Postkrieg“ zwischen Großbritannien und USA
- 1849 - 15. Feb. erster Vertrag UK - USA

Dampfboote lösten dann ab 1825 die Segelschiffe ab und Großbritannien hielt lange an seinen hohen Tarifen fest. Erst 1840 änderten sich die Dinge, die große Postreform wurde eingeleitet, in deren Verlauf Gebühren gesenkt und mit vielen Staaten in den Folgejahren neue Postverträge geschlossen. So auch mit den Stadtstaaten Hamburg und Bremen frühzeitig schon 1841 und sozusagen „probeweise“. Endlich – auf britisches Drängen – 1845 auch mit dem Königreich Hannover.

Es war die Zeit, in der die bisherigen bilateralen Abmachungen durch

staatliche Postverträge abgelöst wurden

2. Der Vertrag

Der Vertrag bestätigte die bisherige Praxis des direkten Postausstauschs zwischen dem General Post Office London und dem hannoverschen Postamt in Bremen. Vereinbart wurden stark reduzierte Portosätze. Erstmals waren durchgehende Porto- und Franco-Briefe möglich, und das Abkommen hatte auch für den über England hinaus gehenden Übersee-Postverkehr Gültigkeit. Neu war auch die Möglichkeit, durchgehende, voll bezahlte recommandierte Briefe zu versenden, und neu war die angegliche Gewichtsprogression – praktisch wurde in vielen Fällen für den einfachen Brief $\frac{1}{2}$ Unze (14,2 g) und 1 Loth (16 g) gleichgesetzt, es blieb dagegen die britische Gewichtsprogression, die kein 3-faches Gewicht kannte.

Der parallel laufende Postausstausch zwischen London und der bremischen Stadtpost wurde dabei nicht berührt.

Da Hannover keinen geeigneten eigenen Hafen hatte – Cuxhaven gehörte zu Hamburg und Emden war unbrauchbar – war man auf Bremen und seinen Hafen an der Wesermündung angewiesen. Die Hansestadt hatte ja 1827 Land an der Geestemündung von Hannover gekauft und dort erfolgreich einen Hafen ausgebaut. Folgerichtig wurde das hannoversche Postamt in Bremen als Austauschpostamt für London festgelegt. Auf diese Weise war der direkte Austausch zwischen den Königreichen sichergestellt und fremde Transitgebühren - wie die über Hamburg - konnten vermieden werden.

Die Struktur der neuen Konvention entsprang der britischen Postreform und enthielt eine Reihe von Neuerungen:

- eine Reduzierung des britischen Portos von 1sh 8 auf 6p
- das hannoversche Porto wurde von 6 ggr auf jetzt 2 ggr festgesetzt
- es gab nun Franco- und Portobriefe, d. h. Briefe konnten zu gleichen Tarifen vom Absender oder Empfänger bezahlt werden – Teilfranco war nicht mehr möglich
- Briefe konnten erstmals durchgehend bezahlt werden, recommandierte Briefe dagegen mussten schon bei Aufgabe bezahlt werden
- Transitpost durch beide Länder war möglich und wurde verrechnet

Die Abrechnung erfolgte in englischer Währung (**Anl. 2**) und die Bekanntmachung der neuen Tarife erfolgte gleichzeitig auf englischer und hannoverscher Seite – hier durch das hannoversche Circular 151 vom 3. September 1845 (**Anl.1**) und in England durch "Notice to the Public" (**Anl.3**). In dem Vertrag wurde bereits ein Durchgangsporto für Hannover transitierende Korrespondenzen festgelegt, das für den Transatlantik-Vertrag des Bremer Senats mit der amerikanischen Postverwaltung – die sogenannte Bremen Mail - große Bedeutung bekommen sollte.

Die Kennzeichnung der auf diesem Wege eingehenden Post war zunächst handschriftlich und wurde ab Januar 1847 durch den Stempel

ENGLAND ÜBER BREMEN

ersetzt und den schon vorhandenen "**FRANCO**"- Vertrags-Stempel ergänzt, der für voll bezahlte Briefe beider Richtungen galt. Dieser Leitweg-Stempel war notwendig geworden, weil Preußen zum 1. Januar 1847 eine direkte Verbindung über Aachen und Ostende nach England eingerichtet hatte – eine "Closed Mail" über Belgien, die bald von allen deutschen Staaten genutzt wurde, weil sie schneller war – allerdings auch teurer. Der Vertrag sah keine zwingende Angabe des Leitwegs durch den Absender vor und so stieg das Postaufkommen auf dieser Route beträchtlich.

2.1 Direkter Austausch zwischen Großbritannien und dem Kgr. Hannover v.v.

Die gegenseitige Verrechnung muß sich schnell eingespielt haben und war Arbeits-erleichterung, Gewinnmaximierung und Fortschritt für beide Seiten zugleich. **Abb. 6** zeigt einen einfachen Brief vom Jan. 1849 nach England ohne Leitwegangabe, der auch über Preußen hätte befördert werden können, aber selbstverständlich über Bremen – Cuxhaven lief, wie die Taxen zeigen.

Zwischen Braunschweig und Hannover bestand eine besondere postalische Beziehung und die hannoverschen Inlandstarife dieses Vertrages galten auch für das Herzogtum. Ein Brief vom 27. Juni 1850 aus Braunschweig wie in **Abb.7** war mit 6 ggr voll bezahlt, erhielt beim hann. PA in Bremen den Franco-Stempel, der in England durch den roten „PAID“ und eine 6 Pence-Gutschrift bestätigt wurde. Unzulässigerweise wurde in Bremen auch noch der hannoversche Aufgabestempel zusätzlich als Durchgangsstempel verwendet und so ungewollt der Laufweg dokumentiert, obwohl nachträglich ausgestrichen. Es ist *der späteste mir bekannte Brief auf diesem Wege nach Großbritannien*, denn die Zahl der britischen Fahrten nach Cuxhaven hatte abgenommen und die Laufzeiten dadurch verlängert. Der Weg über Preußen war durch die täglich verkehrenden Schiffe deutlich schneller, wenn auch immer noch teurer (bis zum 1. Aug. 1852).

Abb. 8 zeigt einen Dienstbrief der „Kings German Legion“ aus dem Jahre 1848, „Chelsea Pensioners“ betreffend, deren Verwaltung im Kriegsministerium lag und das natürlich Portofreiheit hatte, auch in Hannover. Die 6p Notierung diente innerbehördlicher Verrechnung in UK. Dieser Brief trägt den beim hann. PA in Bremen aufgesetzten Leitweg-Stempel, der seit Jan. 1847 verwendet werden musste, um diese England-Korrespondenz von den ab 1. Jan. 1847 über Ostende – Aachen eingehenden preußischen England-Briefen zu unterscheiden, die anderen Tarifen unterlagen. Die Stempelfarbe war für eingehende und ausgehende Briefe bis etwa Mitte 1850 immer schwarz und wurde dann auf rot umgestellt – ohne dass ein plausibler Grund erkennbar wäre.

Auch recommandirte Briefe waren möglich, wenn es auch nur wenige Beispiele gibt. **Abb. 9** zeigt einen solchen Beleg vom April 1849 aus Cork in Irland, der 6p „registration-fee“ auf britischer und 4 ggr Reco-Gebühr auf deutscher Seite notiert, die aber im voraus bezahlt werden mussten – hier eine schöne Gliederung des Gesamtportos.

Mit der Umstellung auf rote Stempelfarbe, kamen in der 2. Jahreshälfte 1850 für unbezahlte Briefe aus England rote Tax-Leitweg-Stempel zum Einsatz, wie sie bei diesem PA in Bremen auch schon für die Bremen-Mail entwickelt und eingesetzt wurden. **Abb. 10** zeigt einen solchen Stempel mit der 4 ggr – Gutschrift für UK (6p) auf einer Bücherbestellung an Westermann in Braunschweig. Der Verlag zahlte das Porto für den Brief, dem ein Wechsel zur Bezahlung der bestellten Bücher gleich beigelegt war.

Briefe aus Hannover und Braunschweig nach Großbritannien liefen jetzt überwiegend über Preußen, *Briefe aus England dagegen, wurden unverändert auf dieser Route befördert.* **Abb. 11** ist einer der letzten Briefe auf diesem Kurse und zeigt die brit. Interessenlage noch einmal deutlich: das General Post Office versandte auf dem für UK ertragreichsten Wege. Er kam aus Whitechapel, dem Zentrum Londons (rs. Langstp.) und datiert vom 27. Aug. 1853, kurz bevor die Linie eingestellt wurde, trägt die Leitwegangabe „via Ostende“ und ist dafür korrekt mit 8p (7 sgr) bezahlt, aber dann doch über Cuxhaven befördert und noch in England „paid part ...more to pay“ gestempelt. Weil das Franco für diesen Weg 9p betrug, hat Braunschweig vom Empfänger $\frac{1}{3}$ ggr ($\frac{1}{2}$ sgr) Nachporto und kein Strafporto ($1\frac{1}{3}$ wieder gestrichen) verlangt, obwohl UK 3p gutgeschrieben hatte – eine kuriose letzte Abrechnung !

Die Tarife dieses Vertrages waren mit den Regeln des Postvereins, dem Hannover und Braunschweig schon 1851 beigetreten waren, auch in keiner Weise in Einklang zu bringen.

2.1 Direkter Austausch zwischen Großbritannien und dem Kgr. Hannover v.v.

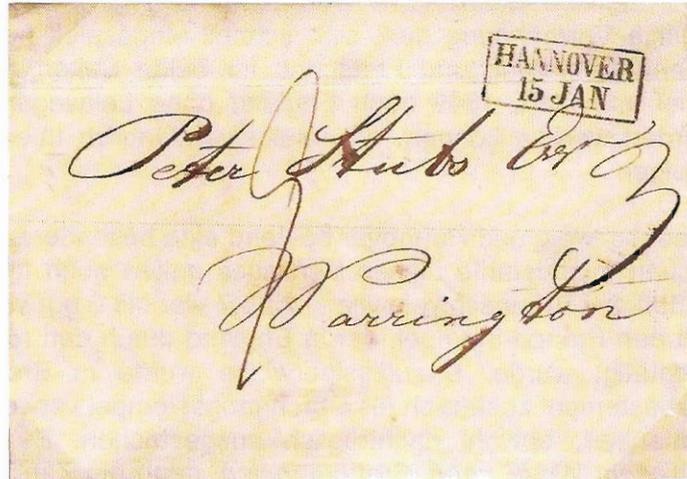


Abb. 6 Ein unbezahlter Brief vom 15. Jan. 1849 aus Hannover – das Porto von 9p bezahlte der Empfänger und Hannover bekam 3p oder 2 ggr gutgeschrieben



Abb. 7 Vom 27. Juni 1850 aus Braunschweig und mit 6 ggr voll bezahlt – ein später Brief von deutscher Seite mit ungewollter eine Anzeige des Laufweges



Abb. 8 Ein Dienstbrief der „Kings German Legion“ vom 23. Okt. 1848 – portofrei in Großbritannien wie auch im Königreich Hannover

2.1 Direkter Austausch zwischen Großbritannien und dem Kgr. Hannover v.v.



Abb. 9 Ein „Registered Letter“ aus Irland vom 29. April 1849 als es in Hannover noch gar keinen Recommandirt-Stempel gab



Abb. 10 Tax-Leitweg-Stempel gab es seit 1850 – hier nach Braunschweig, für das hann. Inlandstarife galten, mit einer 4 ggr-Gutschrift (6p) für UK,



Abb. 11 Ein letzter Brief vom 27. Aug. 1853 mit einer kuriosen Abrechnung und Nachporto-Forderung, bevor die Linie im Oktober eingestellt wurde

2.2 im Transit über Hannover in andere deutsche Länder

England hatte darauf bestanden, für Transitbriefe entsprechende Durchgangsgebühren festzuschreiben und diese mit 2p oder $1\frac{1}{3}$ ggr für beide Länder festgelegt. Man wollte wohl ein Gegengewicht zu den preußischen Aktivitäten über Aachen schaffen, hatte aber in der hannoverschen Postverwaltung nicht den richtigen Partner. Im Hann. Circ. 151 vom Sept. 1845, in dem diese Route dem Publikum bekannt gemacht wurde, war mitgeteilt worden, dass Braunschweig wie Hannover (und nicht als Transitland) zu behandeln sei und weitere Verabredungen zu Transit-Korrespondenzen erst später zur Ausführung kämen. Das dauerte dann bis Juni 1847, als mit dem Hann. Circ. 162 die hannoversche Transitgebühr mit $1\frac{1}{3}$ ggr im Zusammenhang mit der beginnenden Bremen – Mail bekannt gemacht und dann auch für die Englandpost der hier besprochenen Konvention angewendet wurde.

Über Hannover hinausgehende Post in andere deutsche Länder blieb selten, obwohl England diesen Weg über Cuxhaven zu forcieren versuchte; hier nun zwei Beispiele:

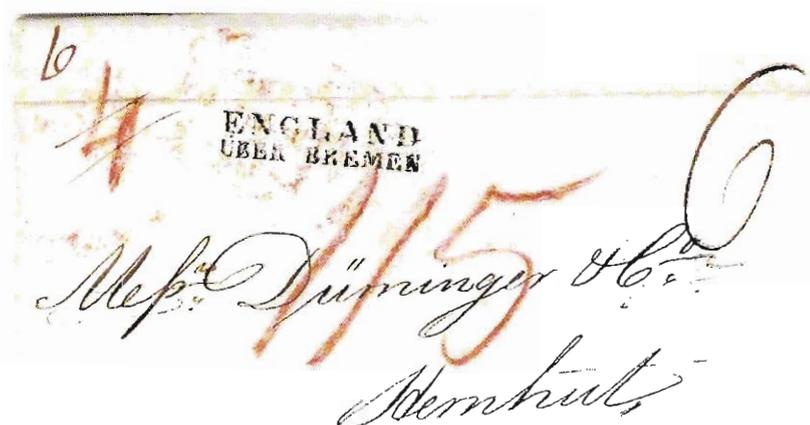


Abb. 12 Vom 10. Dez. 1847 aus London über Bremen nach Herrenhut in Sachsen; 4 ggr für UK (6p), 2 ggr Transit und 115 npf für den Empfänger

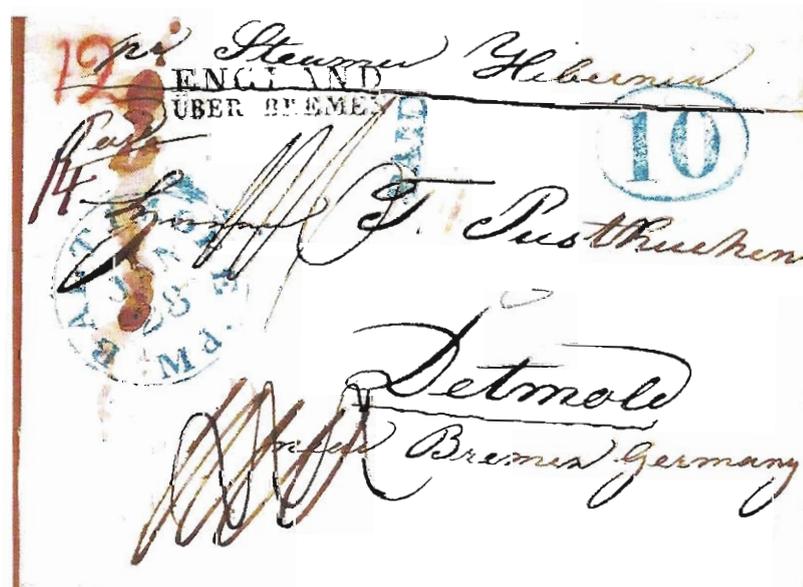


Abb. 13 Aus Baltimore vom 28. Jan. 1847 nach Detmold im TuT-Bezirk und mit einem ganz frühen Leitweg-Stempel; **Porto**: US-Inl. paid 10¢ - UK-Seeporto 12p, Cuxhaven 6p (1/6) oder 12 ggr plus 2 ggr Transit - Empfängerporto korrekt mit $20\frac{1}{4}$ sgr rs. notiert

2.3 Aus und in fremde überseeische Länder im Transit über Großbritannien

Die Übersee-Post, die England erreichte und in das Kgr. Hannover adressiert war, kam ganz überwiegend aus USA und zu einem geringeren Teil aus den überwiegend britischen Kolonien. Das bisherige, sehr umständliche und zeitraubende Verfahren über Forwarder abzurechnen und nur bezahlte Briefe weiterzuleiten, war mit diesem Vertrag endlich überwunden. Das gesamte Netz der „British-Open-Mail“ konnte jetzt in Hannover ohne die Dienstleistung der Forwarder in Anspruch genommen und Briefe bis an die Küsten fremder Länder verschickt werden.

Obwohl im Vertrag festgeschrieben, wurden diese Transitporti zunächst nicht angewendet und in Hannover erst mit dem Circular 162 im Juni 1847 eingeführt – bis zu diesem Zeitpunkt kassierte man das einheitliche vertragliche Inlandspporto für diese Briefe von 2 ggr. Das vertragliche Transitporto betrug $1\frac{1}{3}$ ggr für den einfachen Brief an Preußen und Thurn u. Taxis und 2 ggr nach Sachsen, worin ein preußischer Transitanteil enthalten war. Großbritannien hat sein Transitporto von 2p zu keinem Zeitpunkt praktiziert.

Großbritannien forcierte diesen Weg und im Hintergrund stand der Gedanke, den überseeischen Postverkehr der deutschen Länder über England zu sichern und auch weiterhin zu kontrollieren und deshalb waren niedrige hannoversche Transitgebühren durchaus im britischen Interesse. Hannover andererseits gewann Anschluss an die weltweiten Verbindungen der British-Open-Mail.

Festzuhalten wäre, dass diese hannoverschen Transitstempel (**Abb. 14**) ausschließlich beim hannoverschen Postamt in Bremen für den Leitweg über Cuxhaven verwendet wurden. Korrespondenzen, die diese Stempel tragen, haben das bremische Stadtpostamt nie berührt, so wie auch das bremische Publikum keine Briefe auf diesem Wege beim hannoverschen Postamt in Bremen mit Destination England oder darüber hinaus aufgeben konnte.



Abb. 14 Die beim hannoverschen Postamt in Bremen verwendeten Vertragsstempel

Die Überseebriefe, die nach diesem Vertrag behandelt wurden sind beispielhaft und wegweisend für die Entwicklung des internationalen Postaustausches über England. Erstmals konnte z. B. eine Nachricht aus dem nördlichen Pakistan direkt und ohne Forwarder in ca. 52 Tagen nach Hildesheim gelangen. **Abb.16** zeigt einen solchen Brief, der am 18. Sept. 1845 in Alanabad für 10 Anna (etwa 1sh 3 oder 10 ggr) indisches Inlands-Franco nach Bombay aufgegeben, dort am 1. Okt. per Overland-Mail über Marseille nach London speditiert und vor Ort dann mit 1sh 10 Seepporto belastet wurde. Nun gab es seit dem 1. Okt. 1845 diesen neuen Vertrag mit dem Kgr. Hannover und der Brief konnte gegen das zusätzliche Porto von 6p dem

Austauschpostamt in Bremen für 2sh 4 belastet werden. Für den hann. Beamten in Bremen waren solche exotischen Briefe noch sehr ungewohnt – jedenfalls rechnete er diese 28p großzügig in 20 ggr um, obwohl $18\frac{1}{3}$ ggr richtiger gewesen wären, Indien, Bombay oder 2sh 4p tauchten in dem ihm vorliegenden Circ. 151 mit den Tarif tabellen über diesen neuen Vertrag auch nicht auf. Nach Addition des hann. Inlandspostos von 2 ggr erreichte der Brief die Empfängerin am 9. Nov. für eine Gebühr von 22 ggr. Die handschriftliche Rötelangabe „Engl“(and) stammt aus Bremen und ist bis zum Einsatz des Leitwegstempels ab Jan. 1847 auf Englandpost zu beobachten.

Eine handschriftliche Leitweg-Angabe und 24 ggr Belastung ist auf dem Brief vom Sept. 1846 aus Milwake, USA notiert - **Abb.17**. Der Doppelbrief trägt ein Vorporto von zweimal 1sh 6 entspr. 3/- oder 24 ggr, das Inlandsposto wurde zu $2x 1\frac{1}{2}$ ggr entspr. 3 ggr vermerkt – also nicht zum vertraglichen einheitlichen Inlandssatz, sondern nach dem allgemeinen Tarif von 1834 für eine Entfernung von 10-15 Meilen.

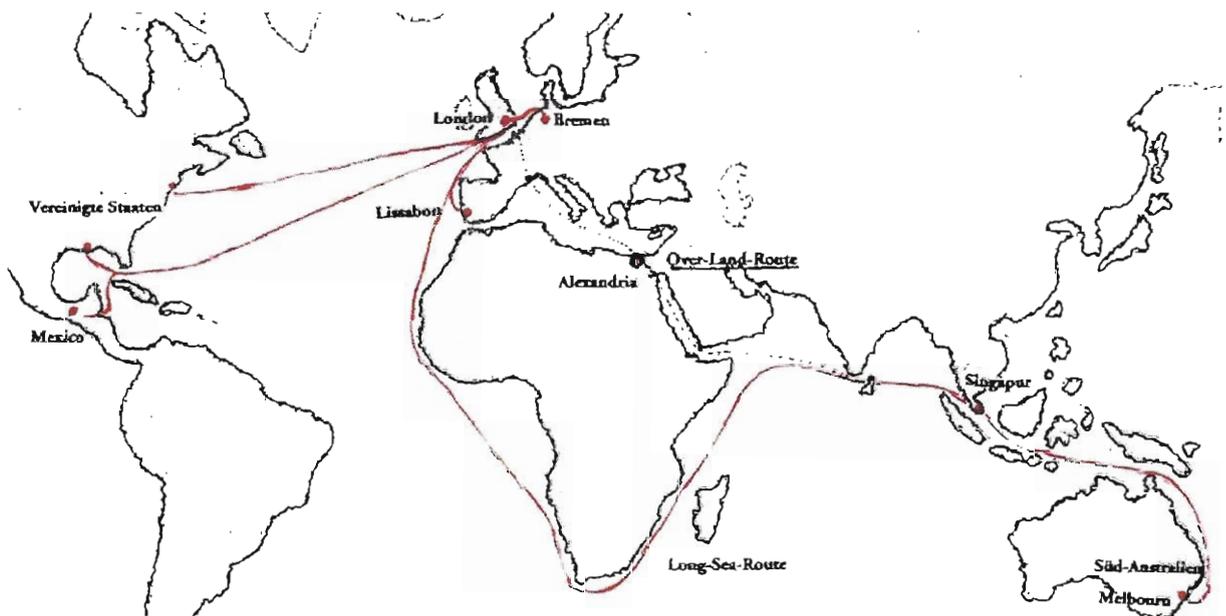


Abb. 15 Die weltweiten Verbindungen der „British-Open-Mail“
Hannover erhielt Zugang zu dem Netz der britischen Überseeverbindungen und England erhoffte einen direkten Weg in die deutschen Staaten

Ungewöhnlich ist der Weg des Briefes vom 18. Okt. 1848 aus Lissabon, **Abb. 18**, der über England befördert wurde und mit einem Vorporto von 2sh 1 in Bremen einging. Eine genaue Umrechnung ergibt $16\frac{1}{3}$ ggr, aber die hann. Taxtabellen verzeichnen für Portugal ein Porto von $16\frac{2}{3}$ ggr. Adressat ist der Königl. Consistorius – also die hannoversche Kirchenleitung – die Portofreiheit hatte und so ist dieser Brief ohne Inlandsposto präsentiert worden – ein Teilfranco-Brief.

Der Brief **Abb. 19** wurde im hansestädtischen Bremerhaven am 18. Okt. 1846 geschrieben, das erst im folgenden Jahre ein Postamt bekam und deshalb im nahe gelegenen hannoverschen Geestemünde aufgegeben wurde. Von hier aus konnte man jetzt Post für $2+12$ ggr an die amerikanische Küste nach Bosten versenden und der Empfänger hatte lediglich ein ship-letter-fee plus Inlandsposto von 6¢ zu zahlen.

2.3 frühe Briefe aus Übersee im Transit über Großbritannien



Abb. 16 Ein erster Brief aus Indien auf dieser Route, am 3. Nov. 1845 in London - Overland Mail aus Alanabad im Norden von Pakistan nach Hildesheim



Abb. 17 Als es noch keinen Leitweg-Stempel gab: 24 GGR ENGL - eine handschriftlich Angabe des hann. PA in Bremen mit der Seeporto-Belastung für den Doppelbrief vom Sept. 1846; Gutschrift an Großbritannien 2x 1sh 8 entsp. 3/-

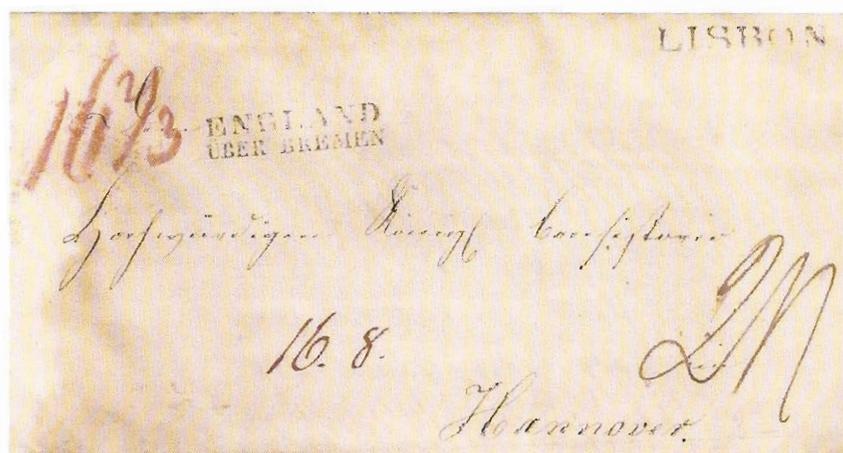


Abb. 18 Auf dem Seewege am 18. Okt. 1848 über England nach Hannover und dort ohne Inlandsporto zugestellt - der Königl. Consistorius hatte Portofreiheit

Der Brief aus Emden – **Abb. 20** – datiert vom 19. Jan. 1849 und fällt in die kurze Periode nach dem Ende des 1 $\frac{1}{2}$ -jährigen brit.-amerik. „Postkrieges“, bei dem es um die brit. Vorherrschaft auf dem Atlantik ging. Großbritannien verlor diese Auseinandersetzung, akzeptierte nun fremde Porti und senkte sein Seeporto von 1sh auf 8p. Man einigte sich Ende 1848 und akzeptierte die alten Portosätze jetzt wieder, bis zum 15. Feb. 1849 die neuen Abmachungen in Kraft treten konnten. USA berechnete in Boston wie früher 2¢ ship-fee und 10¢ Inlandsporto nach Baltimore. Dieser 6-Wochen-Zeitraum ist als „Restored-Rate-Period“ bekannt.

Aus dem gleichen Briefwechsel stammt der voll bezahlte Brief vom 23. April 1849 **Abb. 21**, jetzt zur neuen Taxe von 1sh 2 oder 9 $\frac{1}{3}$ ggr, der nicht mehr über Liverpool, sondern mit der „Washington“ - einem amerikanischen Schiff - über Southampton befördert wurde. Die US-Inlandsrate betrug jetzt einheitlich 5¢ für die British-Open Mail.

Briefe auf diesem Wege in die Vereinigten Staaten sind nur aus dem Königreich Hannover bekannt. Es gelang der hannoverschen Postverwaltung nie, diese Route auch anderen deutschen Staaten näher zu bringen – das blieb der bremischen Stadtpost vorbehalten, denen dies dann ab 1847 mit der Bremen-Mail-Verbindung nach New York auch umfassend gelang. Diese Verbindung diente vorwiegend der Postbeförderung aus überseeischen Gebieten nach Hannover und Braunschweig. Die **Abb. 22 und 23** zeigen anschaulich die Entwicklung der brit. Seetarife von 1sh 6p zu 1sh 2p und die im hann. PA Bremen verwendeten Leitweg-Stempel für amerikanische Post in den Jahren 1847 und 1850.

Paket-Briefe der Royal Mail aus Mexico wie in **Abb. 24** waren mit 2sh 7 recht teuer und die Umrechnung der 31 Pence in Gutegroschen müsste eigentlich 20 $\frac{1}{3}$ ggr ergeben - die hann. Tabellen zeigen aber eine Taxe von 20 $\frac{2}{3}$ ggr an. Es ist die Umkehrung der Umrechnung der amerik. Briefe, deren 1sh 2 eigentlich 9 $\frac{2}{3}$ ggr ergeben müssten, aber wohl aus Wettbewerbsgründen 9 $\frac{1}{3}$ ggr festlegte, um der 9 ggr-Rate der Bremen-Mail näher zu sein.

Der Postverkehr mit Australien war in diesen Jahren noch sehr schwierig. Es gab bis 1853 noch keinen wirklichen Paket-Service und man war auf Handelsschiffe angewiesen, die den langen Weg über das Kap der Guten Hoffnung nehmen mussten. Die Abfahrtszeiten waren unregelmäßig und die Laufzeiten unübersehbar. Der Handel war nur wenig entwickelt und so waren die meisten Korrespondenzen Briefe von Auswanderern, die einen teuren Royal Mail Service auch gar nicht bezahlen konnten und auf das niedrige Seeporto der Segelschiffe angewiesen waren. Ein Beispiel ist **Abb. 25**, ein 2 $\frac{1}{2}$ Loth schwerer Brief, der nach britischer Gewichtsprogression 4-fach abgerechnet wurde und der einen Totenschein enthielt. Das Inlandsporto von 4x 3p nach Adelaide (Abgangshafen) musste bezahlt werden und wurde mit 1sh vor Ort quittiert, das Seeporto von 8 + 6p zu 1sh 2 ergab 4/ 8 (in London festgeschrieben) und in Bremen ergaben sich 4x 9 $\frac{1}{3}$ ggr zu 37 $\frac{1}{3}$ ggr. Obwohl im hann. Inland für 2 $\frac{1}{2}$ Loth nur die doppelte Gewichtsstufe galt, berechnete man für diesen Brief 4x 2ggr Inlandsporto. Die Abrechnung auf der Rückseite weist ein Empfängerporto von 45 $\frac{1}{3}$ ggr oder 1Th 21 $\frac{1}{3}$ ggr aus - auch als Seebrief ein kleines Vermögen für einen Privatmann in jener Zeit.

Auch **Abb. 26** ist ein privater Brief, ein vom Goldfieber gepackter Schürfer beschreibt seine Gewinne und sucht Kontakt mit dem Bergbau in Clausthal. Der Brief aus Adelaide lief über Melbourne, von wo offenbar häufiger Schiffe nach Europa abgingen und trägt einen Ankunftsstempel von Plymouth. Die Laufzeit betrug dieses mal für den gleichen Weg um das Kap nur 143 Tage bis in den Harz. Der Goldrausch in den Jahren 1851/52 belebte Australien und die Einwanderung und 1853 war ein erster Royal-Mail-Service zwischen Australien und Singapur erfolgreich, der Anschluß an die Overland-Mail über Suez - Alexandria und Marseille nach London hatte.

2.3 Von der amerikanischen Küste im Transit über England



Abb. 22 Vom 27. Aug. 1847 aus New York in das mit Hannover postalisch verbundene Herzogtum Braunschweig ohne Transitporto



Abb. 23 Ein Portobrief vom 12. Dez. 1850 mit dem reduzierten brit. Seeporto von 1sh 2 oder $9\frac{1}{12}$ ggr - jetzt mit dem neuen rotem Tax-Leitweg-Stempel



Abb. 24 Aus dem Inneren Mexicos über Vera Cruz befördert, musste der Brief von 1851 von Lüneburg nach Winsen weiter geleitet werden – Porto $22\frac{2}{3}$ ggr

2.3 Aus Australien im Transit über England



Abb. 25 Ein 4-fach schwerer Schiffsbrief aus Adelaide vom Jan. 1852 mit bezahltem australischen Inlandsporto – Laufzeit um das Kap d. G. H. herum 200 Tage



Abb. 26 Dieser Schiffsbrief über Melbourne vom März 1852 lief auch über die „long-sea-route“, benötigte jedoch nur 143 Tage bis in den Harz



Abb. 27 Dieser frühe „packet letter“ vom Mai 1853 aus Sydney war als Overland-Mail über Suez – Alexandria – Marseille nach 80 Tagen in Hannover

Es war die brit. P&O, die 1853 einen ersten, erfolgreich Paket-Service nach Singapur einrichtete. Geplant waren zwei monatliche Fahrten mit Anschluß an die Overland-Mail Suez – Alexandria und dann über Marseille nach Großbritannien. Auf diesem Wege konnte die Laufzeit von bisher 5 – 6 Monaten für Segelschiffe auf etwa 2¹/₂ Monate verkürzt werden. Ein solcher früher Paket-Brief ist **Abb. 27**, der Sydney am 31. Mai 1853 verließ und nach 81 Tagen am 19. Aug. in Hannover ankam. Der Brief wurde mit 3p für das australische Inland frankiert und in London mit 1sh 10 Seeporto belastet. Dazu kamen 6p Vertragsporto nach Cuxhaven/Bremen zu insgesamt 2sh 4, die in 18²/₃ ggr umgerechnet wurden. Ab Aug. 1852 (Hann, Circ. 223) wurde das hann. Inlandspost für solche Übersee-Korrespondenzen nicht mehr mit dem vertraglichen Inlandspost von 2 ggr, sondern mit 2 sgr belastet, eine Folge der Mitgliedschaft im Postverein. Das Empfängerporto ergab sich deshalb für diesen Brief zu 20¹/₃ ggr oder 20,4 (ggr) wie mit roter Tinte vermerkt – also 18²/₃ ggr plus 1²/₃ ggr.

Durch den 1851 für Hannover verbindlich gewordenen Deutsch-Österreichischen-Postvereins-Vertrag wurde diese Route hinfällig und abgehende Post ist aus dem Zeitraum der hannoverschen Vereinszugehörigkeit auch nicht bekannt geworden. Ab 1851 ist nur noch „incoming mail“ nach Hannover und Braunschweig zu beobachten. Laut General Post Office London wurde die Verbindung im Nov. 1853 (dazu **Anl. 4**) eingestellt. In Hannover war die Route schon eingeschlafen und bedurfte anscheinend keines Hinweises darüber mehr in den Cicularen – es ist jedenfalls nichts zu finden.

Mit der Einstellung dieser Linie war der britische Versuch die Transatlantik-Verbindung in die deutschen Staaten dauerhaft an Großbritannien zu binden, endgültig gescheitert. Auf hannoverscher Seite wurde dieser Vertrag mit England zur Erfahrungsgrundlage, um sich mit dem Bremer Senat über die Abwicklung der 1847 entstandenen Bremen-Mail nach New York zu verständigen. In diesem Jahr war das Stadtpostamt zur Agentur der amerikanischen Postverwaltung geworden, und Hannover hatte mit dem Bremer Senat entsprechende Abmachungen über den Transit der amerikanischen Korrespondenzen in andere deutsche Länder getroffen. Im Juni 1851 war das hann. PA in Bremen auch zum Grenzeingangspostamt des Postvereins für die hannoverschen Kurse geworden.

Dies ist die Niederschrift eines Vortrages beim Postgeschichtlichen Symposium Sindelfingen im Okt. 2011. Der vollständige Vertrag kann auf der Homepage des DASV unter www.dasv-postgeschichte.de eingesehen werden.

Anlagen

Anl. 1 - Hannover Circular 151 vom 3. Sept. 1845, wirksam ab 1. Okt. 1845	S. 19 - 25
Anl. 2 - Tarife in brit. Währung aus der Post Konvention vom 8. Juli 1845 - gedruckt in London 1846	S. 26 – 27
Anl. 3 - Notice to the Public: Reduction of the Postage on Letters to and from Hanover and Brunswick – Sept. 1845	S. 28
Anl. 4 - Notic to the Public: Withdrawal of Hamburgh Mail Packet – Nov. 1853	S. 29

Quellen

1. Christian Piefke, "Geschichte der Bremischen Landespost" - Bremen 1947
2. J./ M. Moubray, "British Letter Mail to Oversea-Destinations 1840- 75"- Royal Phila. Society, London 1992
3. James Van der Linden, "Postvertragsstempel 1661 - 1875" - SOLUPHIL 1993
4. Rundbriefe des DASV Heft 452/53 vom Dez. 2001 / März 2003 – Heft 160 Sept. 2005
5. Jahrbücher, Circulare, Regularien sowie Staatsarchiv Bremen u. Landesarchiv Hannover

Circularre

an sämmtliche

Postämter und Expeditionen,

betreffend:

Die Correspondenz nach, aus und
durch England, vom 1ten October
1845 an.

In Folge einer, mit der Königlich Großbritannischen Post-Administration abgeschlossenen Convention, welche vom 1ten October 1845 ab zur Ausführung kommen soll, werden, in Betreff der Hannoverschen Correspondenz nach und aus dem Vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland, dessen Colonien und anderen fremden Ländern, die nachstehenden, von gedachtem Termine ab zu befolgenden Vorschriften ertheilt:

A. Correspondenz nach und aus Großbritannien und Irland.

I. Leitung der Correspondenz.

Die Briefe sind — wenn nicht von den Aufgebern eine andere Leitung verlangt wird (s. III) — zur Beförderung über Cuxhaven, auf das Königl. Postamt in Bremen zu spediren, welches mit dem Postamte zu London im Kartenwechsel steht.

II. Taxe, Gewicht-Progression und Berechnungsweise.

1) Gewöhnliche Briefe.

Die Briefe können frankirt und unfrankirt abgesandt werden. Eine theilweise Frankirung ist unstatthaft.

Die Taxe eines einfachen Briefes beträgt, zwischen allen Hannoverschen Postorten und sämmtlichen Postorten im Vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland, gleichmäßig **6 Soutegroichen**.

Der einfache Brief darf bis 1 Loth wiegen. Für schwerere Briefe ist zu erheben:

bis 2 Loth	2faches Porto,
über 2 bis 4 Loth	4faches Porto,
über 4 bis 6 Loth	6faches Porto,
über 6 bis 8 Loth	8faches Porto

u. s. w. für jede 2 Loth mehr 2faches Porto mehr. Das geringste Übergewicht entscheidet schon für die nächste Tar-Progression. Die Wägung der Briefe muß mit der größten Genauigkeit geschehen, widrigenfalls, in Frankofällen, Anrechnungen des zu wenig erhobenen Frankes zu gewärtigen sind.

Von der obgedachten Hannover(sch)-Britischen Porto-Taxe von 6 ggr für den einfachen Brief kommen, abgehend wie ankommend,

2 ggr zur Hannoverschen Berechnung und

4 ggr zur Britischen Berechnung;

in gleichem Maße wird die Taxe der schwereren Briefe getheilt, also zu $\frac{1}{3}$ für Hannover, zu $\frac{2}{3}$ für Großbritannien.

Bei abgehenden Frankobriefen ist der Hannoversche Tax-Antheil (2 ggr für den einfachen Brief u. s. w.) als Franko, der Britische Tax-Antheil (4 ggr für den einfachen Brief u. s. w.) als Weiterfranko auf Bremen zu vergüten. Für abgehende Portobriefe kommt der diesseitige Tax-Antheil in Bremen zur Berechnung. — Die Briefe sind mit den Worten: »nach England«, auf Bremen zu encartiren.

Bei ankommenden Porto- wie Frankobriefen ist der diesseitige Tax-Antheil (2 ggr für den einfachen Brief u. s. w.) bei dem Postbureau des Bestimmungsortes zu berechnen, und werden die Briefe mit den Worten: »aus England«, encartirt.

2) Recommandirte Briefe.

Die recommandirten Briefe können nur frankirt abgesandt werden.

Für abgehende recommandirte Briefe ist zu erheben:

der Hannoversche Tax-Antheil, wie bei gewöhnlichen Briefen, nebst einfachem Franko für die Recommendation;

der Britische Tax-Antheil, wie bei gewöhnlichen Briefen, ohne Zuschlag für die Recommendation.

Für ankommende recommandirte Briefe wird nur der Hannoversche Tax-Antheil, wie für gewöhnliche Briefe, ohne irgend einen Mehrbetrag wegen der Recommendation, hervergütet und berechnet.

3) Zeitungen.

Zeitungen und andere öffentliche Blätter, welche im Königreiche Hannover in deutscher Sprache, oder im Vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland, herauskommen, können gegenseitig, wenn sie unter schmales Kreuz- oder Streifband gelegt sind und nichts Geschriebenes enthalten, gegen eine ermäßigte Taxe — welche bis an die Postgränze des andern Staats bei der Absendung vorausbezahlt werden muß — versandt werden.

Diese ermäßigte Taxe beträgt, für jede Nummer eines Zeitungs-Exemplars und für jedes sonstige gedruckte Blatt, in jedem der beiden Ländern 8 Pfennige (1 Penny), und ist von den Hannoverschen Postbüreaus, wenn die derartigen Sendungen aus England kommen, als Porto zu berechnen, — wenn sie nach England abgehen, als Franko auf Bremen zu vergüten.

Übrigens bleibt es dem Publico im Königreiche, welches Englische Zeitungen zu beziehen wünscht, unbenommen, dieselben wie bisher bei den Postbüreaus, auf die gewöhnliche Weise, wie andere Zeitungen, zu bestellen.

4) Proben-Sendungen.

Für Briefe mit Waaren-Proben findet eine Tax-Ermäßigung nicht Statt.

III. Versendung Englischer Correspondenz auf anderen Wegen als über Bremen und Cuxhaven.

Auf Verlangen der Absender kann die Correspondenz nach dem Vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland auch auf anderen Wegen, als auf dem der directen Verbindung über Bremen und Cuxhaven, befördert werden, und zwar unter nachbe-merkten Modalitäten:

- 1) über Holland, mit Zwangs-Frankirung bis zur Seelüste, wobei zu erheben ist:
 - a. das Hannoversche Franko bis Northorn, und
 - b. das Holländische Franko mit 2 ggr S. D. vom einfachen Briefe bis 1 Loth und weiter für $\frac{1}{2}$ Loth mehr die $\frac{1}{2}$ fache Taxe mehr (s. Circular 147. §. 3);
- 2) über Belgien, mit Zwangs-Frankirung bis zur Seelüste, wobei zu erheben ist:
 - a. das Hannoversche Franko nach Maßgabe des Hannoversch-Preussischen Grenz-Übergangs-Punctes,
 - b. das Preussische Franko mit 4 Egg vom einfachen Briefe bis $\frac{3}{4}$ Loth u. s. w.,
 - c. das Belgische Franko mit $2\frac{1}{2}$ Egg vom einfachen Briefe bis 1 Loth u. s. w. (s. Circular 147. §. 2 und 3);
- 3) über Frankreich, und zwar unfrankirt oder frankirt, wobei die Taxe und Berechnungsweise die nemliche ist, wie bei sonstiger durch Frankreich transitirenden Correspondenz (s. Circular 149. Seite 6), mithin in Franko-Fällen erhoben werden muß:
 - a. das Hannoversche Franko, wie für Briefe nach Paris,
 - b. das Parisische Franko, mit $3\frac{1}{4}$ ggr,
 - c. das Französische und Englische Franko, mit $6\frac{1}{2}$ ggr, beide letztere Tax-Sätze vom einfachen Briefe bis $\frac{1}{2}$ Loth und weiter, für jedes $\frac{1}{2}$ Loth mehr, $3\frac{1}{4}$ und $6\frac{1}{2}$ ggr mehr.

B. Durch England transitirende Correspondenz.

Die Briefe nach den Britischen Colonien und Besizungen in fremden Welttheilen sind — wenn nicht von dem Aufgeber eine andere Leitung verlangt wird (s. unten) — über England zu dirigiren und auf Bremen zu spediren. Auch nach anderen überseeischen Ländern können die Briefe auf dem Wege über Bremen und England befördert werden.

Es findet dabei, zum Hannoverschen Porto-Anteil, die nemliche Taxe, Gewicht-Progression und Tax-Bezugsweise, wie für die Briefe nach England selbst, Statt.

Die Absendung der Briefe kann frankirt oder unfrankirt geschehen, wenn dieselben nach einem Lande oder Orte bestimmt sind, wo die Post-Administration des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Irland Postanstalten unterhält; andern Falles müssen die Briefe bis zum Bestimmungs-Orte frankirt werden.

Aus dem anliegenden Tarife ist zu erschen:

Itens: nach welchen fremden Ländern und Orten die Briefe unfrankirt oder frankirt über England abgesandt werden können, und wie viel nach jedem derselben die in Franko-Fällen für Britische Rechnung zu erhebende Taxe beträgt;

2ten: nach welchen fremden Ländern die Briefe nicht anders als frankirt über England abgeschickt werden können, und wie viel das für Britische und weitere fremde Rechnung zu erhebende Franko beträgt; so wie nach welchen dieser Länder die Briefe zweckmäßiger auf anderen Wegen als über England zu befördern und deshalb nur auf ausdrückliches Verlangen der Aufgeber über England zu leiten sind.

In dem anliegenden Tarife ist auch angeführt, daß und für welches Franko Briefe durch Privatschiffe über England befördert werden können. Eine derartige Beförderung können übrigens Briefe nach Nordamerika und andern transatlantischen Ländern fortwährend auch über Hamburg erhalten, wenn sie, außer dem tarifräßigen Franko bis Hamburg, mit 1 *gg* 3 *S* für jede 6 Loth frankirt und mit der Bezeichnung: »durch Schiffögelegenheit über Hamburg« versehen sind.

C. Durch Hannover transitirende Englische Correspondenz.

Wegen der aus und nach dem Vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland nach und aus fremden Ländern mittelst der Königlich Hannoverschen Posten transitirenden Correspondenz, sind mit der Britischen Ober-Postbehörde Verabredungen getroffen, welche aber erst späterhin in Ausführung kommen. Bis dahin, daß hierunter weitere Vorschriften ergehen, verbleibt es bei den bisher wegen derartiger Correspondenz bestandenen Bestimmungen, wonach das Postamt Bremen und die Grenz-Postämter sich zu achten haben.

Eine Ausnahme hierunter findet nur in Ansehung der Correspondenz aus und nach dem Herzogthume Braunschweig nach und aus dem Vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland, dessen Colonien und Besizungen und anderen fremden Ländern, Statt, welche Correspondenz in Taxe und Berechnungsweise ganz ebenso zu behandeln ist, wie die Hannoversche Correspondenz nach und aus besagten Ländern.

D. Allgemeine Bestimmungen.

Briefe aus England *cc.*, welche nicht angenommen oder aus sonstigen Ursachen nicht anzubringen gewesen, sind für den nemlichen Betrag an Englischem Porto, welcher für dieselben in Auslage angerechnet worden, über Bremen nach England zurückzusenden, mithin ist das Hannoversche Porto abzusehen.

Solche Briefe aber, deren Empfänger inzwischen nach dem Vereinigten Königreiche Großbritannien *cc.* zurück- oder weitergereist sind, und welche denselben nachgesandt werden, sind für den nemlichen Porto-Betrag, welcher von dem Adressaten hier im Lande zu entrichten gewesen wäre, also ohne Abfaz des Hannoverschen Portos, über Bremen nach England zurückzuschicken.

Hannover, den 3ten September 1845.

Königlich Hannoversches General-Post-Directorium.

von Rudloff.

Haase.

Tarif

zum Franko über England

für

Briefe nach den Britischen Colonien und Besizungen in fremden Welttheilen, so wie nach andern überseeischen Ländern, wohin die Briefe ausschließlich oder am zweckmäßigsten über England zu befördern sind, oder aber, auf ausdrückliches Verlangen der Aufgeber, über England befördert werden können.



Anmerkung.

Die Hannoverische Tare ist derselben für die Briefe nach England gleich, alio 2 gr vom einfachen Briefe bis 1 Loth.

Die Britische und weitere fremde Tare vom einfachen Briefe bis 1 Loth ist unten angegeben.

Bei schwereren Briefen ist die Hannoverische wie die Britische u. Tare zu erheben wie folgt.

bis 2 Loth	2fach.
über 2 bis 4 Loth	4fach.
über 4 bis 6 Loth	6fach.
über 6 bis 8 Loth	8fach.
u. s. w. für jede 2 Loth mehr, mit dem 2fachen Porto mehr.	

I. Nach

I.

Nach den nachbenannten Britischen Colonien und Besitzungen können die Briefe sowohl unfrankirt als frankirt abgesandt werden.

Im Frankirungsfalle sind die beigefügten Britischen Tar-Sätze zu erheben:

Britisches Westindien.		99
Antigua		12
Bahama-Inseln		12
Barbados		12
Beerbice		13 ¹ / ₃
Castiacou		12
Demerata		12
Dominica		12
Essequibo		12
Grenada		12
Honduras		12
Montserrat		12
Nevis		12
St. Lucia		12
St. Kitts (St. Christoph)		12
St. Vincent		12
Sabago		12
Sortola		12
Trinidad		12
Kingston auf Jamaica		12
übriges Jamaica		13 ¹ / ₃

Britisches Nordamerika.

Bermuda-Inseln	12
Neufundland	12
Halifax in Neuschottland	12
übriges Neuschottland	13 ¹ / ₃
Canada	13 ¹ / ₃
Neu-Braunschweig	13 ¹ / ₃
Prinz-Eduard-Insel	13 ¹ / ₃

Im Mitteländischen Meere.

Gibraltar	12	} auch über Frankreich zu befördern (Circ. 149.) } auch über Oesterreich zu befördern (Circ. 146.)
Malta	12	
Ionische Inseln	12	

China.

Hong Kong	12	— übriges China i. H.
---------------------	----	-----------------------

II.

Nach den nachbemerkten Britischen Befehlungen und andern fremden Ländern können die Briefe, über England, nicht anders als frankirt abgeschickt werden, und sind dabei die nebengesetzten Britischen 10. Tar-Sätze zu erheben:

a. Länder, nach welchen die Briefe ausschließlich oder am zweckmäßigsten über England zu befördern sind.

Mauritius	9 $\frac{1}{2}$	14 $\frac{2}{3}$	Vereinigte Staaten von Nordamerika	9 $\frac{1}{2}$	1835
Australien	9 $\frac{1}{2}$	14 $\frac{2}{3}$	—	12	
Neuseeland	9 $\frac{1}{2}$	14 $\frac{2}{3}$	Azorische Inseln	17 $\frac{1}{3}$	auch über Frankreich zu befördern (Girr. 149.)
Bandiemen's Land	9 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{2}{3}$	Canarische Inseln	17 $\frac{1}{3}$	
Brasilien	24 $\frac{2}{3}$	24 $\frac{2}{3}$	Madeira	17 $\frac{1}{3}$	
Buenos-Ayres	23 $\frac{1}{3}$	23 $\frac{1}{3}$	Cuba	20 $\frac{2}{3}$	
Montevideo	23 $\frac{1}{3}$	23 $\frac{1}{3}$	Portorico	14	
Venezuela	12	12	—	—	
Panama	12	12	Indien	12	
Chili	12	12	Ceylon	12	
Peru	12	12	China (Hong Kong f. L.)	12	
Mexico	20 $\frac{2}{3}$	20 $\frac{2}{3}$	—	—	
Neu-Granada	20 $\frac{2}{3}$	20 $\frac{2}{3}$	Vorgebirge der guten Hoffnung	9 $\frac{1}{3}$	mit Privatschiffen *)
St. Croix	14	14	St. Helena	9 $\frac{1}{3}$	
St. Eustatius	14	14	Sierra Leone	9 $\frac{1}{3}$	
St. Martin	14	14	—	—	
St. Thomas	14	14	—	—	—

b. Länder, nach welchen die Briefe zweckmäßiger auf andern Wegen als über England gehen und daher nur auf ausdrückliches Verlangen der Aufgeber über England zu befördern sind:

Spanien	21 $\frac{1}{3}$	} besser über Frankreich (Girr. 149.)	Griechenland	16	} besser über Oesterreich (Girr. 146.)
Portugal	16 $\frac{2}{3}$		—	—	
—	—	} besser über Frankreich (Girr. 149.) oder über Oesterreich (Girr. 146.)	Isle Bourbon	14 $\frac{2}{3}$	} besser über Frankreich (Girr. 149.)
Ägypten	16		Guadeloupe	14	
Syrien	16		Martinique	14	
—	—		Haiti	14	

*) Anmerkung: Mit Privatschiffen können über England Briefe nach allen überseeischen Ländern, für $\frac{1}{2}$ M. Englisches und Schiffs-Porto vom einfachen Briefe, befördert werden, wenn sie mit „By Private Ship“ bezeichnet und frankirt sind.

TABLE No. 1.

List of BRITISH COLONIES and POSSESSIONS in which Great Britain maintains Post Offices, with the Rates of Postage on Letters to and from Hanover and Brunswick, the payment of which is optional.

Names of the Colonies and Possessions.	Rates per Single Letter.	Ports of Arrival and Departure.
<i>WEST INDIES.</i>		
Antigua	1 6	} Southampton.
Barbadoes		
Caribbean		
Demerara		
Dominica		
Essequibo		
Grenada		
Hanoveras		
Kingston, Port and Town of (Jamaica)		
Montserrat		
Nevis		
St. Lucia		
St. Kitt's		
St. Vincent		
Tobago		
Tortola		
Trinidad		
Barbice	1 8	
Jamaica (Port and Town of Kingston excepted)	1 6	
Bahamas	1 6	
<i>NORTH AMERICA.</i>		
Canada	1 8	} Liverpool.
New Brunswick		
Nova Scotia (Port and Town of Halifax excepted)		
Prince Edward's Island		
Bermuda		
Newfoundland	1 6	
Halifax (Port and Town of Nova Scotia)		
<i>MEDITERRANEAN.</i>		
Gibraltar	1 6	} Southampton.
Malta		
Ionian Islands		
Hong Kong (China)		

POSTAGE CONVENTION.

TABLE No. 2.

List of BRITISH COLONIES and POSSESSIONS, and also of Foreign Countries, the Correspondence for which originating in Hanover and Brunswick, and forwarded through Great Britain, must be prepaid, with the Rates of Postage, for which the Office of Hanover is to account to that of Great Britain.

British Colonies and Foreign Countries.	Rates per Single Letter.	Routes:—Parts of Departure and Arrival.	
	<i>s. d.</i>		
East Indies	2 4 Under a 1 oz.	Via Marseilles.	
Ceylon			
China			
Hong Kong			
East Indies	1 6	Via Southampton.	
Ceylon			
China			
Mauritius	2 8 Under a 1 oz.	Via Marseilles.	
Isle of Bourbon			
Australia			
New Zealand			
Van Dieman's Land			
Mauritius	1 10	Via Southampton.	
Isle of Bourbon			
Australia			
New Zealand			
Van Dieman's Land			
Egypt and Syria	2 0	Via Southampton.	
Greece	2 0		
Spain	2 8		
Portugal	2 1		
Azores	2 2		
Canary Islands	2 2		
Brazil	3 1		Via Falmouth.
Buenos Ayres	2 11		
Monte Video	2 11		
Venezuela	2 11		
Panama, Chili, and Peru	1 6	Via Southampton.	
Mexico	2 7		
New Granada	2 7		
Madeira	2 2		
Cuba	2 7		
Guadaloupe			
Martinique			
Haiti			
Porto Rico	1 9		
St. Croix	1 9		
St. Eustatius	1 9		
St. Martin	1 9		
St. Thomas	1 9		
United States of America	1 6	Via Liverpool. Via London.	
New South Wales, South Australia, and New Zealand	1 6		
Cape of Good Hope, St. Helena, Sierra Leone, Australia, New Zealand, Van Dieman's Land, or any other British colony or foreign country, when conveyed to or from England by private ship	1 2	Private ships.	



By Command of the Postmaster General.

NOTICE TO THE PUBLIC,
AND
*Instructions to all Postmasters, Sub-Postmasters,
and Letter Receivers.*

Reduction of Postage
ON LETTERS TO AND FROM
HANOVER AND BRUNSWICK.

GENERAL POST OFFICE,
September 1845.

ON and after the 1st October 1845, the Postage upon all Letters posted in the United Kingdom and addressed to the Kingdom of Hanover or to the Duchy of Brunswick, and vice versa, when such Letters are conveyed *direct* by packet boat or private ship between the United Kingdom and Hanover, will be reduced to the uniform rate of 9d. on a Letter not exceeding half an Ounce in weight, 1s. 6d. not exceeding one Ounce, and so on according to the scale in operation in this Country for charging Letters by weight.

These rates of 9d., 1s. 6d. &c., comprise both the British and Foreign Postage on Letters between these Countries and they may be either paid in advance or the Letters forwarded unpaid at the option of the sender.

It is necessary, however, that the Postage on all Registered Letters as well as the Registration Fee should be paid in advance.

When the Letters are not conveyed by direct packet boat or private ship between the United Kingdom and Hanover, but are *specially* directed to be forwarded by the routes of France, Belgium, Holland, or any other Foreign Country, they must be treated in every respect as Letters sent in transit through such Countries.

British Newspapers duly Stamped, and posted under the usual official regulations, may be forwarded to Hanover or Brunswick by direct packet or private ship between the United Kingdom and Hanover, on payment in this Country of a Postage of one penny each, and Newspapers published in Hanover or Brunswick addressed to the United Kingdom and forwarded by direct packet or private ship from Hanover, will be liable on delivery to one penny each.



By Command of the Postmaster General.

NOTICE TO THE PUBLIC,
AND
Instructions to all Postmasters.

Withdrawal of Hamburg Mail Packet.

GENERAL POST OFFICE.
 November, 1853.

AFTER the despatch of the direct Contract Packet appointed to leave London for Hamburg *on the 2nd Proximo*, the correspondence for Hamburg, Bremen, Hanover, Brunswick, Mecklenburgh Schwerin, Mecklenburgh Strelitz, Oldenburgh, Denmark, Norway and Sweden, (which correspondence has hitherto been conveyed, as a rule, by the Hamburg Packet,) will be forwarded from this Office daily (Sunday excepted) by the route of Belgium and Prussia, unless specially addressed to be sent by any other route.

Letters will be liable to the following rates of postage, viz. :--

		Not exceed- ing half an ounce				Not exceed- ing half an ounce	
		s.	d.			s.	d.
Hamburg	- -			Mecklenburgh Strelitz		0	8
Bremen	- -			Oldenburgh	- -		
Hanover	- -	0	8	Denmark	- -	0	11 ¹ / ₂
Brunswick	- -			Norway	- -	1	5
MecklenburghSchwerin				Sweden	- -	1	2

These rates, which include the whole postage, British and Foreign, to destination, will increase, for heavier letters, according to the scale in operation for charging letters in the United Kingdom: and the postage may be paid in advance, or the letters may be sent unpaid, at the option of the sender.