



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 186 - Juni 2012

herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Hans Michael Krug

Postverkehr zwischen dem Gebiet der Deutschen Reichspost und den Vereinigten Staaten von Amerika 4.5.1871 – 31.12.1875

Teil 1

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

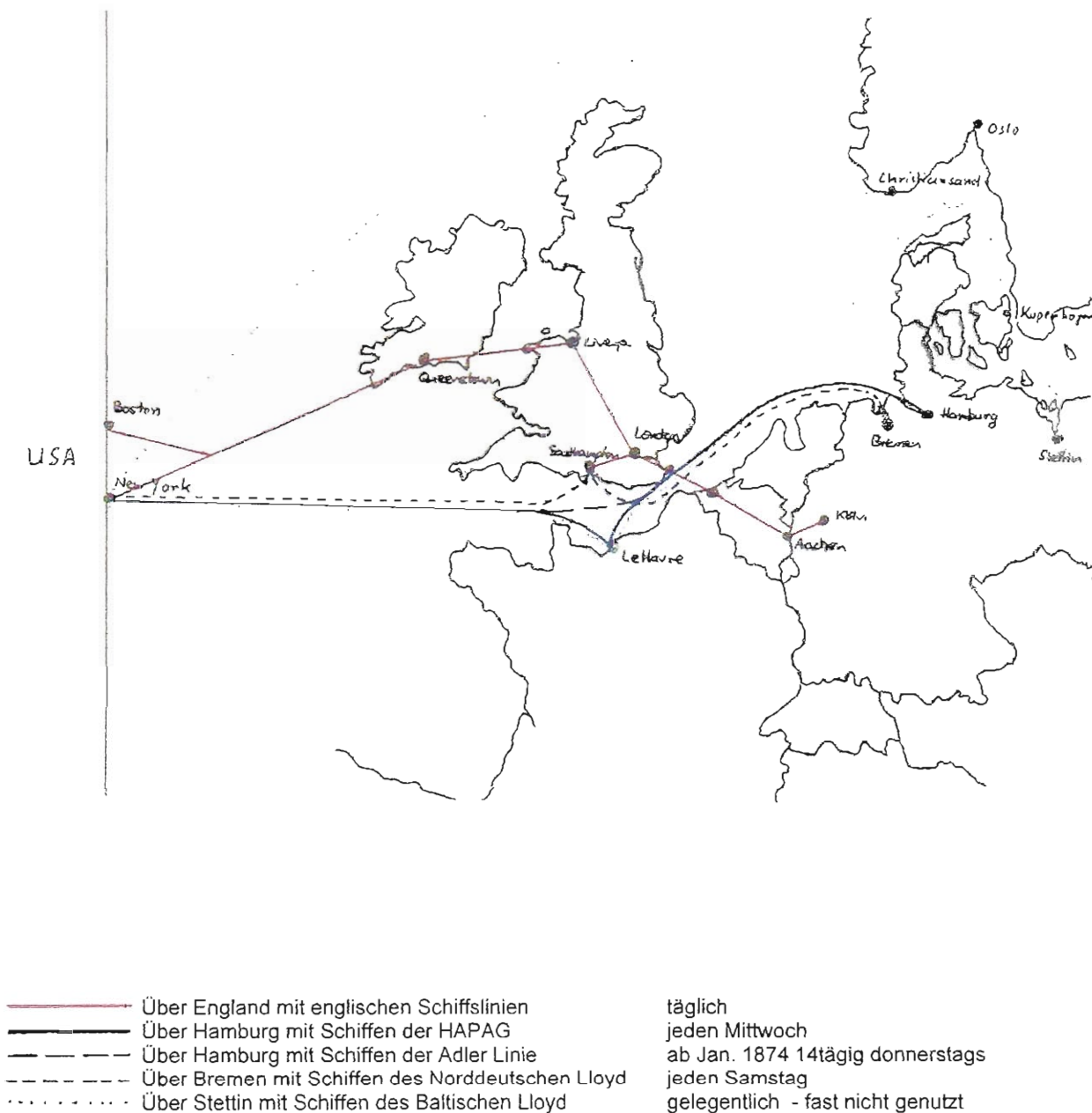
Dieter Brocks

Wendenstraße 6, 20097 Hamburg

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

Postverkehr zwischen dem Gebiet der Deutschen Reichs- post und den Vereinigten Staaten von Ameri- ka 4.5.1871 – 31.12.1875

Die Verfassung des Deutschen Reiches trat am 4.5.1871 in Kraft, so dass die Marken des Norddeutschen Bundes schon ab diesem Datum als Marken der Deutschen Reichspost anzusehen sind. Erst ab dem 1.1.1872 wurden Marken mit der Inschrift „Deutsche Reichspost“ herausgegeben (Brustschildausgaben).



Postverkehr zwischen dem Gebiet der Deutschen Reichspost und den Vereinigten Staaten von Amerika 4.5.1871 - 31.12.1875

Das deutsche Reichspostgebiet ist im oben genannten Zeitraum nicht deckungsgleich mit dem Gebiet des Deutschen Reichs, da die Königreiche Bayern und Württemberg gemäß Abschnitt VIII Artikel 52 der Deutschen Reichsverfassung vom 4.5.1871 ihre eigenen Posthoheiten behielten. Daher der etwas sperrige Titel.

Der Zeitraum beginnt mit dem Inkrafttreten der Verfassung des Deutschen Reichs am 4.5.1871 und endet zum Ende des Jahres 1875 nach dem Inkrafttreten des Allgemeinen Postvertrags vom 1.7.1875. Die Verfassung des Deutschen Reiches trat am 4.5.1871 in Kraft, so dass die Marken des Norddeutschen Bundes schon ab diesem Datum als Marken der Deutschen Reichspost anzusehen sind. Erst am 1.1.1872 wurden Marken mit der Inschrift „DEUTSCHE REICHSPOST“ herausgegeben (Brustschildausgaben).

Anhand von Briefen und Karten wird gezeigt, wie man die unterschiedlichen Transitwege von Deutschland (Reichspostgebiet) in die USA ermitteln kann und erklärt die damit zusammenhängenden unterschiedlichen Gebühren. Weiterhin wird ausführlich erklärt, wie unzureichend frankierte Sendungen behandelt wurden.

Inhaltsverzeichnis:

I: Einführung und Interpretation der Transitwege

Bestimmung des Transitweges durch Kenntnis der verschiedenen FRANCO-Stempel

II: Die verschiedenen Transitwege

IIA: Transit via Bremen mit Schiffen des Norddeutschen Lloyd

Kennzeichnung mit L1 **FRANCO** vor dem 1.10.1871

Eingangsstempel **BREMEN / Datum / FRANCO**

Kennzeichnung mit L1 **FRANCO** nach dem 1.10.1871

Eingangsstempel **CHICAGO PAID ALL**

Kennzeichnung mit blauem L1 **FRANCO**

Ohne Franco-Kennzeichnung ab dem 27.11.1873

Einführung der Korrespondenzkarten

Unzureichend frankiert

Fahrpostsendungen

Benachrichtigungen über Schiff Gelegenheiten

IIBa: Transit via Hamburg mit Schiffen der HAPAG

Kennzeichnung mit schwarzem L1 **FRANCO** vor dem 1.1.1872

Kennzeichnung mit dem roten L1 **FRANCO**

Eingangsstempel **CHICAGO PAID ALL**

Eingangsstempel **HAMBURG / Datum / FRANCO**

Ohne Franco-Kennzeichnung ab dem 27.11.1873

Einführung der Korrespondenzkarten

Unzureichend frankiert

Unfrankiert

IIbB: Transit via Hamburg mit Schiffen der Adler Linie

Ohne Franco-Kennzeichnung

IIC: Transit via Stettin mit Schiffen des Baltischen Lloyd

Kennzeichnung mit Ra1 **FRANCO**

IID: Transit via Großbritannien

III: Neue Porti und Bestimmungen ab dem 1.7.1875 durch den Allgemeinen Postvertrag

Teil 2 in Nr. 187 / September 2012

Verwendete Literatur:

Amtsblätter der Norddeutschen Postverwaltung und der Deutschen Reichspost

Deutsche Reichspost, Fahrposttarife für das Ausland

Hubard / Winter, North Atlantic Mail Sailings 1840 – 75, Canton, Ohio 1988

Kludas, A., Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd 1857 bis 1970, Augsburg 1991

Starnes, C. J., United States Letter Rates to foreign destinations 1847 to GPU – UPU, Louisville 1982

Winter, R. F., Understanding Transatlantic Mail Vol. I, Bellefonte 2006

Krug, H. M., Transatlantische Postverbindungen Deutschland – USA 1868 – 1875 und Unzureichend frankierte Briefe auf den Transatlantik-Routen Deutschland – USA 1872 – 1875, Postgeschichte Nr. 54 und d 57, 1993/94

Tabellarische Übersicht der Briefgebühr von Deutschland nach USA und vice versa vom 1.07.1870 bis 1.07.1876

Aufstellung der Gebührensätze für Briefe bis 15 Gramm

USA über New York			Bremen			Hamburg			Stettin			England via Köln/Verviers		
Vertrags- beginn			Gr. ¹	Kr. ²	C. ³	Gr. ¹	Kr. ²	C. ³	Gr. ¹	Kr. ²	C. ³	Gr. ¹	Kr. ²	C. ³
01.07.1870	Additional-Postvertrag vom 07/23.04.1870	frankiert	3	10	7	3	10	7	-	-	-	4	14	10
		unfrankiert	6	21	14	6	21	14	-	-	-	8	28	20
20.06.1871	Additional-Artikel vom 31.03./14.05.1871 (nur direkt mit dem Vermerk „Via Stettin“)	frankiert	-	-	-	-	-	-	2½	9	6	-	-	-
		unfrankiert	-	-	-	-	-	-	5	18	12	-	-	-
01.10.1871	General-Verfügung No. 74 vom 21.09.1871	frankiert	2 ½	9	6	2 ½	9	6	2 ½	9	6	3	10	7
		unfrankiert	5	18	12	5	18	12	5	18	12	6	21	14
01.12.1873	Übereinkommen zur Versendung von Postkarten zum ermäßigten Porto vom 31.10./18.11.1873	frankiert	1	4	2	1	4	2	1	4	2	3	10	7
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
01.09.1874	Einstellung der Fahrten des „Baltischen Lloyd“ via Stettin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

USA über New York			Bremen		Hamburg		England via Köln/Verviers	
Vertrags- beginn			Pfg. ⁴	C. ³	Pfg. ⁴	C. ³	Pfg. ⁴	C. ³
01.01.1875	Einführung der Markwährung (Umrechnung: 10 Pfg. = 1 Gr.)	frankiert	25	6	25	6	30	7
		unfrankiert	50	12	50	12	60	14
01.07.1875	Inkrafttreten des „Allgemeinen Postvereinsvertrages“ vom 9.10.1874	frankiert	20	5	20	5	20	5
		unfrankiert	40	10	40	10	40	10

Gr.¹ = Groschen

Kr.² = Kreuzer süddeutsch

C.³ = Cent

Pfg.⁴ = Pfennig

I: Einführung und Interpretation der Transitwege

Bestimmung des Transitweges durch Kenntnis der verschiedenen FRANCO-Stempel

Ein klug ausgedachtes Speditionsverfahren ermöglichte es, lange Wartezeiten auf abgehende Schiff Gelegenheiten nach den Vereinigten Staaten zu vermeiden.

Jeden Mittwochvormittag ging ein Dampfer der HAPAG von Hamburg und jeden Samstag Vormittag ein Dampfer des Norddeutschen Lloyd von Bremen aus nach New York ab.

Diese Schiff Gelegenheiten wurden ab Anfang 1874 durch Dampfer der Adler Line erweitert, welche von Hamburg aus 14-tätig jeweils Donnerstags abgingen. Im März 1874 fusionierte diese Gesellschaft mit der HAPAG, die daraufhin die Donnerstagsfahrten einstellte.

Nicht der Aufgabestempel gibt daher Auskunft über den Transitweg, sondern der Wochentag der Aufgabe bestimmte, ob die Korrespondenzen über Bremen oder über Hamburg transitiert wurden.

Diese beiden Wege wurden ergänzt durch den teureren Transit über Aachen via Belgien und Großbritannien mit englischen Dampfern.

Zur Bestätigung der ausreichenden Frankatur wurden alle Briefe nach den USA bei den Auswchelpostämtern bis Ende 1873 mit einem FRANCO-Stempel gekennzeichnet. Deren unterschiedliche Formen und Farben lassen erkennen, auf welchem Weg ein Brief tatsächlich befördert worden ist. Durch das hohe Postaufkommen wurden mehrere FRANCO-Stempel gleichzeitig eingesetzt bzw. ab 1874 überhaupt nicht mehr verwendet, was die Zuordnung zu einem der Transitwege erheblich erschwerte.

In fast allen Fällen kann man den Eingangsstempel von New York, der in roter Stempelfarbe meist vorderseitig aufgesetzt ist, zu Hilfe nehmen und anhand der Schifffahrtslisten feststellen, mit welchem Dampfer der Brief angekommen ist (siehe W. Hubbard / R. Winter, „North Atlantic Mail Sailings 1840 – 1875“).



Der Brief mit dem Hufeisenstempel von HAMBURG 27. Juni 73 (Freitag) wurde nicht über Hamburg, sondern am nächsten Tag über Bremen mit dem Dampfer „Deutschland“ des Norddeutschen Lloyd nach New York befördert, denn der nächste Dampfer ab Hamburg wäre erst 5 Tage später abgegangen. Dass der Transit tatsächlich über Bremen erfolgte, zeigt der grauschwarze Einzeiler FRANCO von Bremen, sowie das Datum des roten Kreisstempels von New York JUL 13 PAID All. Beide Stempel bestätigen die ausreichende Frankatur.

I: Einführung und Interpretation der Transitwege

Bestimmung des Transitweges durch Kenntnis der verschiedenen FRANCO-Stempel

Durch das hohe Postaufkommen wurden mehrere FRANCO-Stempel gleichzeitig eingesetzt bzw. ab 1874 überhaupt nicht mehr verwendet, was die Zuordnung zu einem der Transitwege erheblich erschwert.

In fast allen Fällen kann man den Eingangsstempel von New York, der in roter Stempelfarbe meist vorderseitig aufgesetzt ist, zu Hilfe nehmen und anhand der Schifffahrtslisten feststellen, mit welchem Dampfer der Brief angekommen ist (siehe W. Hubbard/R. F. Winter „North Atlantic Mail Sailings 1840 – 1875“).

Die FRANCO-Stempel können aufgrund ihrer Form und Stempelfarbe den Transitwegen wie folgt zugeordnet werden:

Via Bremen



grauschwarz und blau

Via Hamburg



bis Januar 1872 schwarz, danach rot

Via Großbritannien



rot

Via Stettin



schwarz



Der Brief mit dem blauen Kreisstempel von BREMEN 26.9.1872 (Donnerstag) wurde nicht über Bremen, sondern auf Wunsch des Absenders über Aachen – Ostende – London – Queenstown und von dort mit der Cunard Line per Dampfer „Russia“ nach New York befördert. Diesen Weg bestätigen sowohl die Ra1 „Franco“ (teils auf die Frankatur übergehend) als auch der rote Kreisstempel **NEW YORK OCT 9 PA ALL**. Bei einer Beförderung über Bremen wäre der Brief erst drei Tage später dort eingetroffen. Für den Beförderungsweg über Großbritannien waren die Porti durch die zusätzlichen belgischen und englischen Transitgebühren stets höher als auf dem direkten Transit über Bremen, Hamburg oder Stettin.

II A: Transit via Bremen

Kennzeichnung mit dem grauschwarzen Einzeiler FRANCO

Die Postdampfschiffe des Norddeutschen Lloyd verkehrten von Bremen einmal wöchentlich und zwar jeden Samstagvormittag via Southampton nach New York. Die auf diesem Weg beförderten Briefe sind an den anfangs grauschwarzen, ab Januar bis Herbst 1872 blauen und später wieder grauschwarzen Einzeilern **FRANCO** zu erkennen bzw. bei Briefen aus den Vereinigten Staaten an dem dreizeiligen roten Rahmen-Eingangsstempel **BREMEN / DATUM / FRANCO** (zwei verschiedene Typen), welche die Richtigkeit der Frankatur bestätigen.

Die Überfahrt dauerte je nach Wetterlage 13 bis 18 Tage.

Das Porto für Briefe betrug auf diesem Weg bis zum 30.9.1871 pro Loth 3 Groschen bzw. für Briefe aus den USA pro 9/10 Loth 7 Cent.



Type I
Inschrift gespreizt



Type II
Inschrift eng



Brief bis 1 Loth mit NDP Ekr. FINKENWÄRDER 7 / 6 71 (Mittwoch, im Juni 1871 eröffnete Postanstalt) und grauschwarzem L 1 FRANCO von Bremen mit dem Dampfer „Main“ des Norddeutschen Lloyd via New York und weiter nach Milwaukee Wisc. (USA), einer Stadt mit einem hohen deutschen Bevölkerungsanteil (über 10.000 von ca. 70.000 Einwohnern).

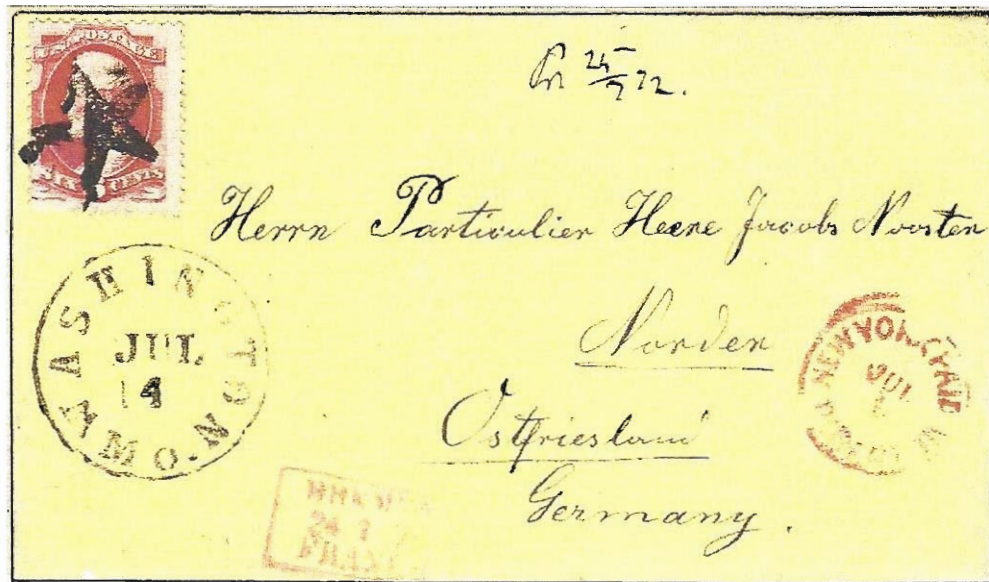
Der Brief erhielt in den USA einen roten, auf die Frankatur übergehenden Eingangsstempel **CHICAGO PAID ALL JUN 24 DIRECT**.

Dass der Brief nicht wie gewöhnlich bei der Ankunft mit dem New Yorker **PAID ALL** Ekr., sondern erst in Chicago gestempelt wurde, lässt den Schluss zu, dass in Bremen schon eine Vorsortierung nach verschiedenen US-Staaten erfolgt war.

II A: Transit via Bremen

Eingangsstempel BREMEN / DATUM / FRANCO

Roter dreizeiliger Rechteckstempel als Eingangsstempel zur Bestätigung der ausreichenden Frankatur



BREMEN / 24.7.72 / FRANCO (Type 1)

auf Brief bis 15 Gramm, frankiert mit 6 Cent (Mi.-Nr. 39) von WASHINGTON JUL 4 mit rotem Ekr. NEW YORK PAID ALL DIRECT JUL 9 nach Norden (mit NDL-Dampfer „America“)



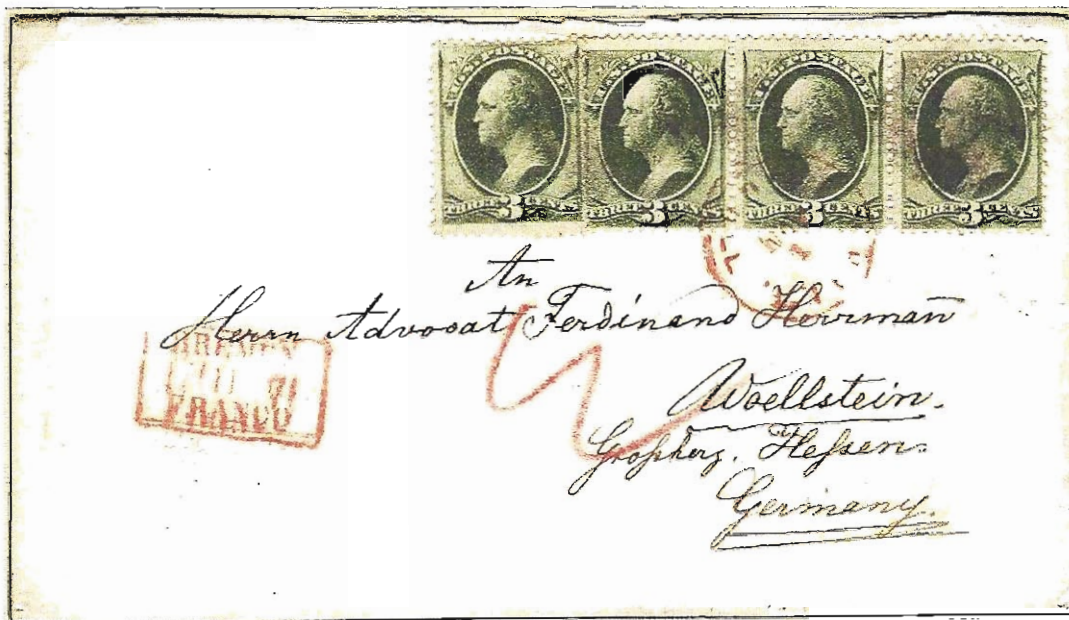
BREMEN / 2. 4. 72 / FRANCO (Type I)

auf Brief bis 15 Gramm mit 2x 3 Cent (Mi.-N. 38) von ST. ÖOIS MO. MAR 14 mit rotem Ekr. NEW YORK PAID ALL DIRECT MAR 16 mit NDL-Dampfer „Hermann“ bis Bremen und weiter nach Ortmaring (Königreich Bayern).

II A: Transit via Bremen

Eingangsstempel BREMEN / DATUM / FRANCO

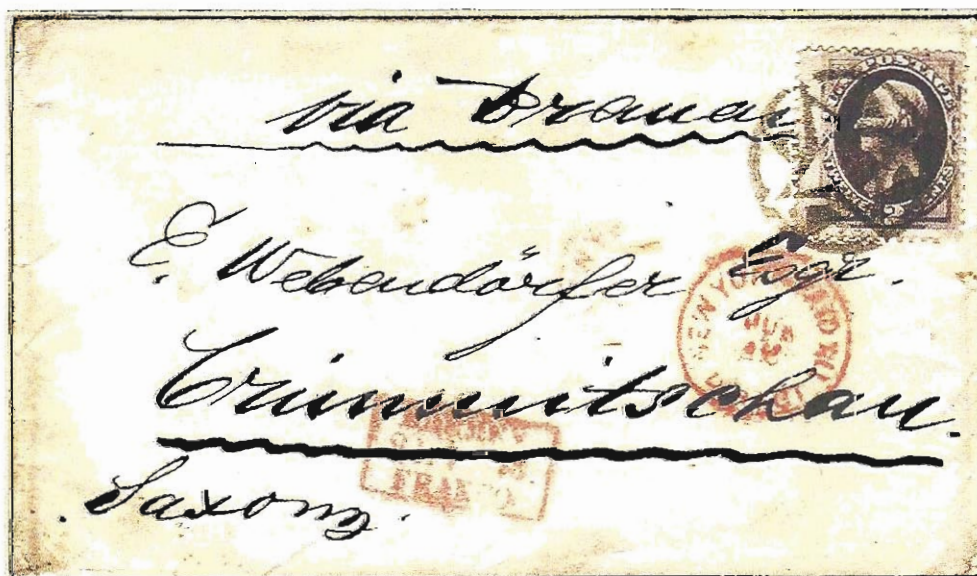
Roter dreizeiliger Rechteckstempel als Eingangsstempel zur Bestätigung der ausreichenden Frankatur



BREMEN / 17.11.72 / FRANCO (Type II)

auf Brief der 2. Gewichtsstufe von Philadelphia über Bremen nach Wöllstein, frankiert mit 4x 3 Cent (Mi.-Nr. 38) mit rotem Ekr. PHILA. PAID ALL NOV 1 mit NDL-Dampfer „Hansa“. Absender ist das Konsulat des Norddeutschen Bundes

Ab 1.1.1872 Einführung der Gewichtsangaben in Gramm: Progression 15 Gramm



BREMEN / 25.7.73 / FRANCO (Type II)

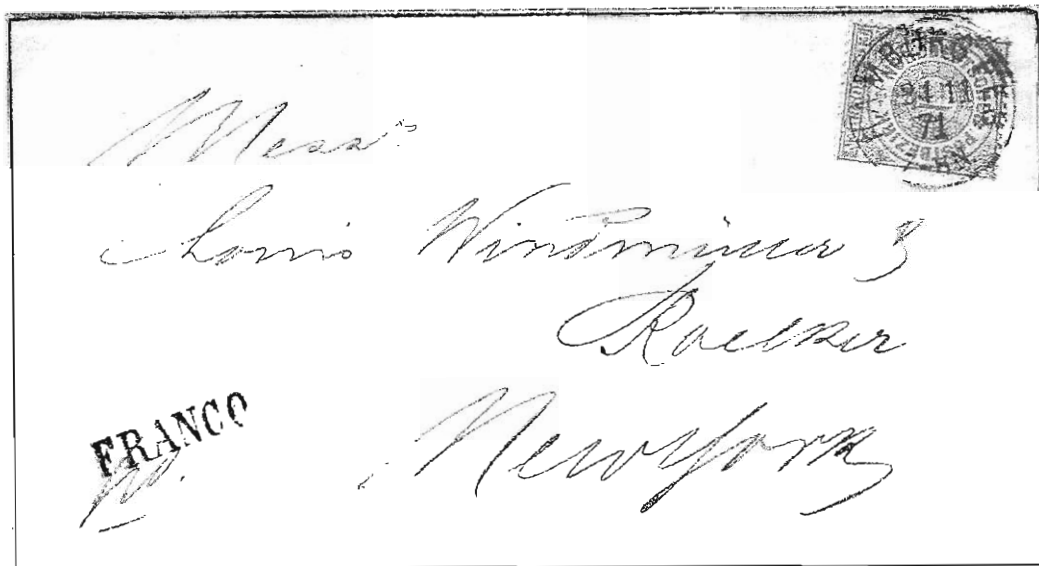
Auf Brief der 2. Gewichtsstufe (über 15 -30 Gramm), frankiert mit 12 Cent (Mi.-Nr. 42) mit seltenem Stempel ST- 8 P 10 der New Yorker Foreign Mail und rotem Ekr. NEW YORK PAID ALL DIRECT JUL 12, mit NDL-Dampfer „Main“ nach Bremen und per Bahn nach Crimmitschau

II A: Transit via Bremen

Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur mit dem schwarzen Einzeiler

FRANCO

Die Gebühr für Drucksachen in die USA betrug pro 2 ½ Loth 1 Groschen, ab dem 1.7.1872 pro 50 Gramm 1 Groschen



Drucksachen-Faltbrief der ersten Gewichtsstufe mit Aufgabestempel HAMBURG P.E.3. 24.11.71 (Freitag) über Bremen nach New York. Der Transit über Bremen statt über Hamburg wurde gewählt, um eine frühere Ankunft zu erreichen, da das nächste Schiff der HAPAG erst am 29.11. in See stach, während das Dampfschiff „Hansa“ des Norddeutschen Lloyd von Bremen bereits am Samstag, dem 25.11.1871 abging.

Die erhoffte Zeitersparnis von 4 Tagen konnte nicht realisiert werden, da die „Hansa“ einen großen Maschinenschaden hatte und erst nach erfolgter Reparatur stark verspätet am 23.12.1871 in New York eintraf.

Es sind nur ganz wenige Drucksachen in die USA bekannt.

II A: Transit via Bremen

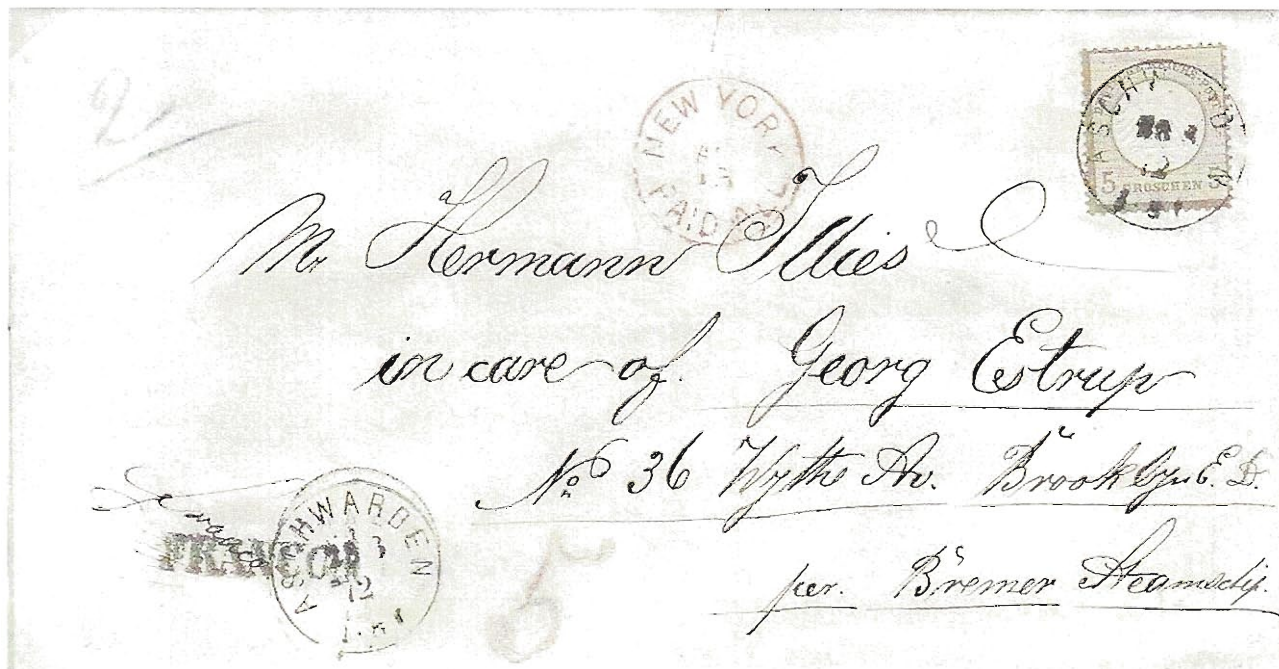
Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur mit dem schwarzen Einzeiler

FRANCO

Die Gebühr für Briefe in die USA betrug ab dem 1.1.1875 pro 15 Gramm 2 ½ Groschen.
Zuvor war die Gewichtsprogression deutscherseits pro Loth inklusive.

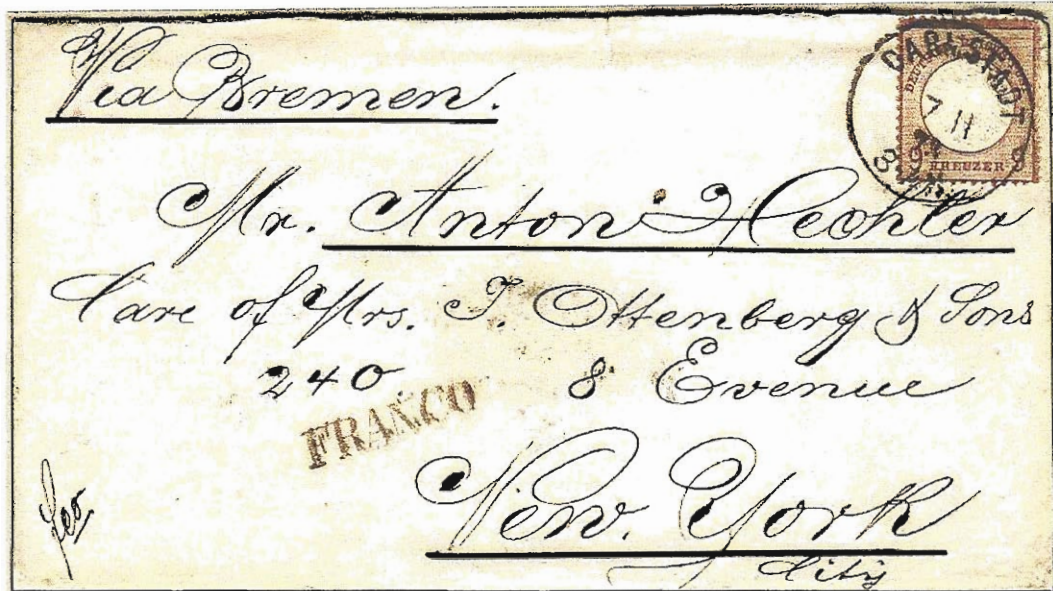


2 ½ Groschen-Einzelfrankatur auf Brief bis 15 Gramm mit Ekr. LEIPZIG P.A. No. 2.26.72 (Donnerstag) via Bremen und New York nach Chicopee Mass. mit rotem Eingangsstempel NEW YORK PAID ALL JAN 15, befördert mit dem Dampfer „Hansa“ des Norddeutschen Lloyd.



5 Groschen-Einzelfrankatur auf Brief der 2. Gewichtsstufe (blaue „2“ links oben, über 15 – 30 Gramm) mit preußischem Ekr. ASCHWARDEN 28.3.72 (Donnerstag) via Bremen und New York nach Brooklyn mit rotem Eingangsstempel NEW YORK PAID ALL APR 15, befördert mit dem NDL-Dampfer „Bremen“.

Die Gebühr für Briefe in die USA betrug ab 1.1.1872 pro 15 Gramm 9 Kreuzer



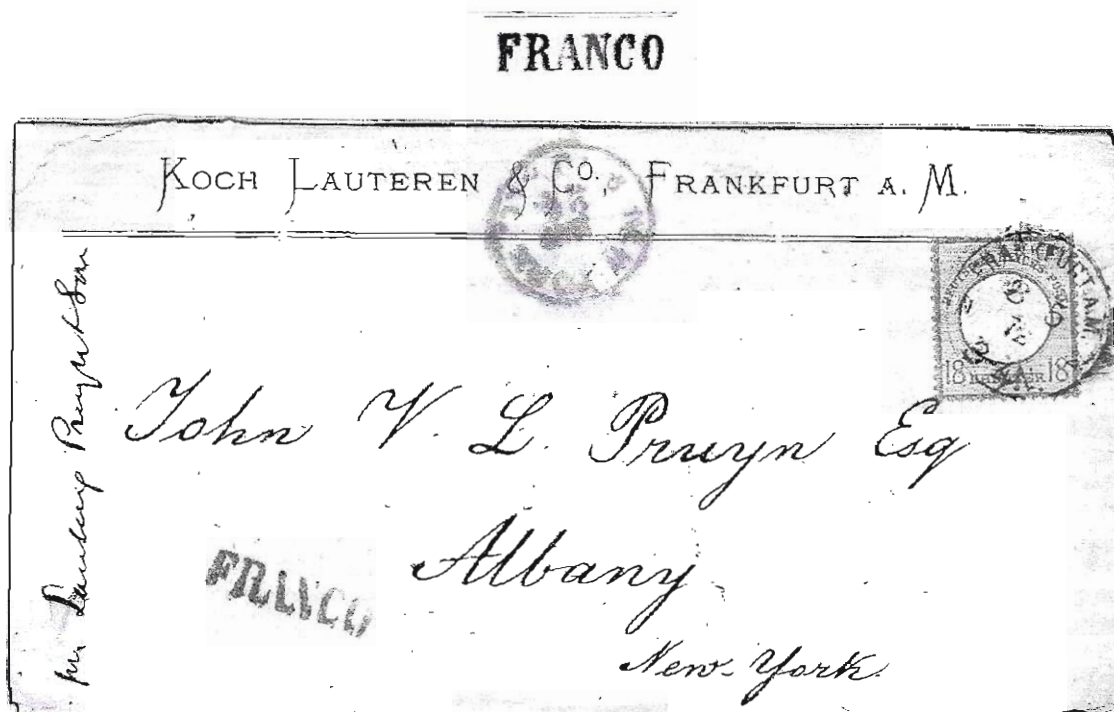
9 Kreuzer (Mi.-Nr. 27 c) auf Brief der 1. Gewichtsstufe mit aptiertem F (ranco), Ekr. DARMSTADT 7.11.73 (Freitag) via Bremen nach New York, mit rückseitigem roten Ekr. NEW YORK PAID ALL NOV 22, befördert mit dem NDL-Dampfer „Deutschland“.



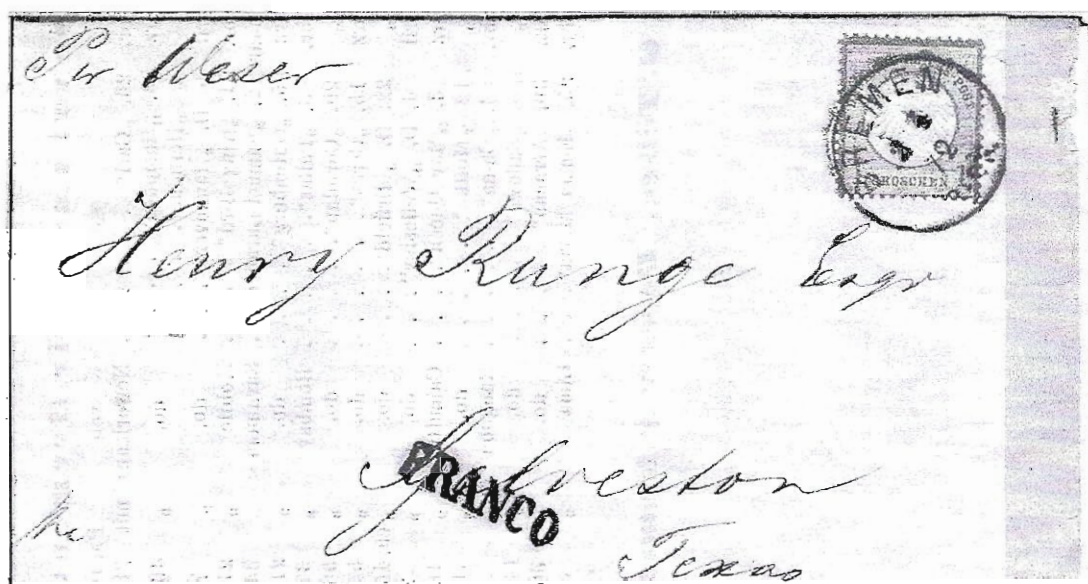
18 Kreuzer (6x 3 Kreuzer großer Schild als Mehrfachfrankatur) auf Brief der 2. Gewichtsstufe (über 15 – 30 Gramm) mit Ekr. OBER-INSELHEIM 26.12.73 (Freitag) nach New York mit rückseitigem roten Eingangsstempel NEW YORK PAID ALL JAN 11, befördert mit dem NDL-Dampfer „Main“.

II A: Transit via Bremen

Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur mit schwarzem Einzeiler



18 Kreuzer-Einzelfrankatur auf Brief der 2. Gewichtsstufe (über 15 – 30 Gramm) von FRANKFURT A.M. 8.5.72 (Mittwoch-Nachmittag), mit grauschwarzem Einzeiler FRANCO von Bremen via Southampton und New York nach Albany mit rotem Eingangsstempel NEW YORK PAID ALL MAY 23, befördert mit dem Dampfer „Donau“ des Norddeutschen Lloyd.



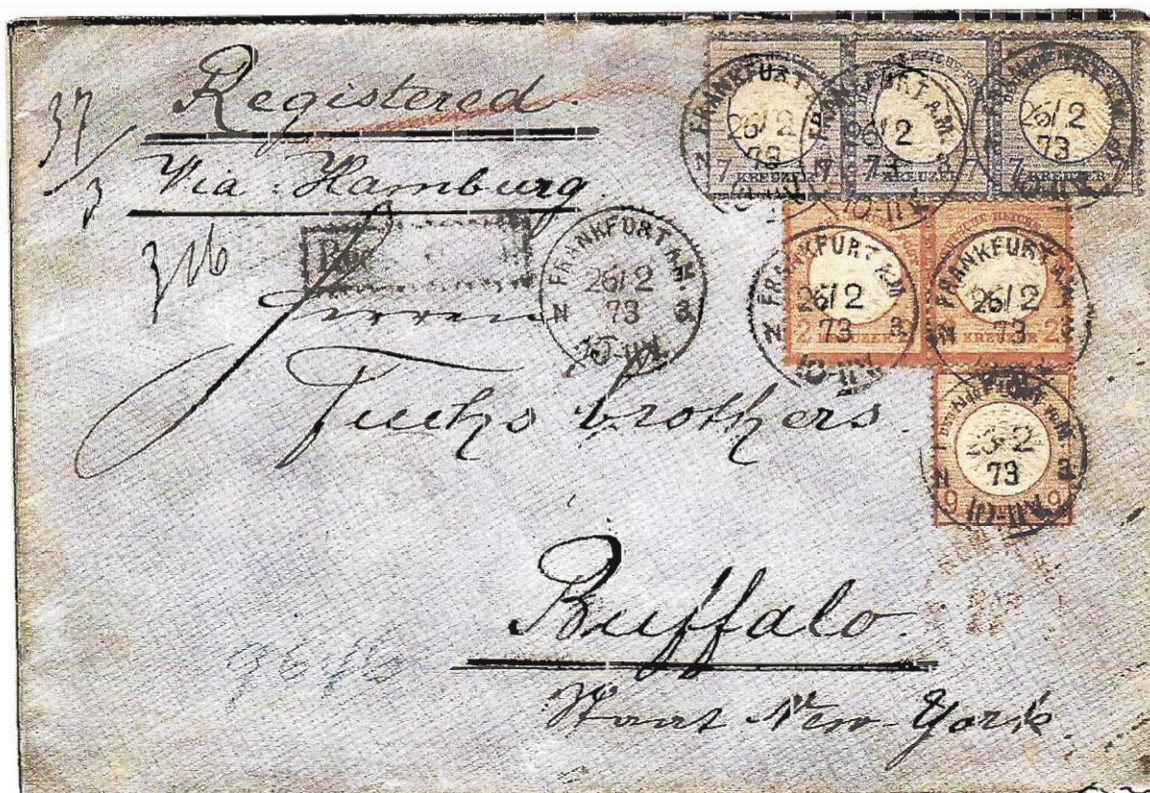
1 Groschen-Einzelfrankatur auf Drucksache bis 40 Gramm mit Ekr. BREMEN 12.4.72 (Freitag) via Bremen nach New York und weiter nach Galveston in Texas, befördert mit dem Dampfer „Weser II“ des Norddeutschen Lloyd.

Drucksachen, besonders in die Südstaaten der USA, sind selten.



7 ½ Groschen auf Brief der 3. Gewichtsstufe (über 30 – 45 Gramm) von BREMEN 23.2.72 (Freitag) via Southampton nach New York, mit rotem Eingangsstempel NEW YORK PAID ALL MAR 11, befördert mit dem NDL-Dampfer „Herrmann“, frankiert mit ½ und 2 und 5 Groschen, alle kleiner Schild (Mi.-Nr. 3 + 5 + 6).

Eingeschriebener Brief ohne Franco-Kennzeichnung. Der Brief wurde trotz des handschriftlichen Vermerks „Via Hamburg“ über Bremen geleitet, da er über diesen Weg 4 Tage früher in Buffalo ankam.



34 Kreuzer-Frankatur auf Brief der 3. Gewichtsstufe (über 30 – 45 Gramm) von FRANKFURT A.M. 26/2 72 (Mittwoch-Vormittag), ohne Franco-Kenzeichnung via Bremen mit dem Dampfer „Mosel“ des Norddeutschen Lloyd nach New York und weiter nach Buffalo, mit rotem Eingangsstempel NEW YORK REGISTERED MAR 17.

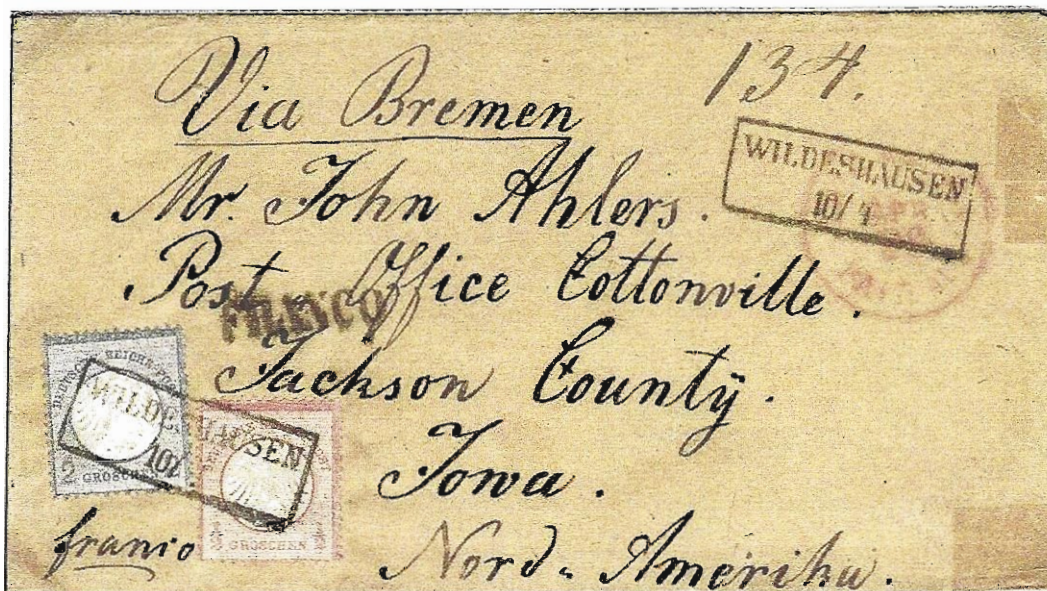
Das Porto setzt sich aus 3x 9 Kreuzer + 7 Kreuzer Einschreibgebühr = 34 Kreuzer zusammen (Dreifarbenfrankatur mit 2 Kr. orange kleiner Schild im waagerechten Paar + 7 Kr. waagerechter Dreierstreifen großer Schild + 9 Kr. rötlichbraun großer Schild.).

II A: Transit via Bremen

Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur mit schwarzem Einzeiler

FRANCO

Roter Eingangsstempel **CHICAGO ILL. PAID ALL** auf schon in Deutschland vorsortierter Post in die nördlichen Bundesstaaten



Brief bis 15 Gramm mit nachverwendetem oldenburger Rechteck-Stempel WILDESHAUSEN 10.4. (1872, Mittwoch) via Bremen, New York und Chicago nach Cottonville in Iowa, befördert mit dem NDL-Dampfer „Weser II“; CHICAGO ILL. PAID ALL 28



Brief der 2. Gewichtsstufe (über 15 – 30 Gramm) von HANNOVER 4.12.72 (Donnerstag) via Bremen und New York nach Chicago, befördert mit dem NDL-Dampfer „Rhein“; CHICAGO ILL. PAID ALL DEC 22.

II A: Transit via Bremen

Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur mit dem blauen Einzeiler

FRANCO



2 ½ Groschen auf Brief bis 15 Gramm, frankiert mit ½ Groschen und 1 Groschen großer Schild (2x) 1872 von Bremen 20.9.72 (Freitag), mit blauem Einzeiler **FRANCO**, via Southampton nach New York, mit rotem Eingangsstempel **NEW YORK PAID ALL OCT 5**, befördert mit dem Dampfer „Donau“ des Norddeutschen Lloyd.



9 Kreuzer auf Brief bis 15 Gramm, frankiert mit 2 Kreuzer rötlichorange + 7 Kreuzer ultramarin, beide kleiner Schild 1872, von GROSS-ROHRHEIM 24.1.72 (Mittwoch), mit blauem Einzeiler **FRANCO** via Southampton und New York nach Ripley in Ohio, mit rotem Eingangsstempel **NEW YORK PAID ALL FEB 18** zur Bestätigung der ausreichenden Frankatur.

Die Beförderung erfolgte mit dem NDL-Dampfer „New York“, der durch schwere Stürme und durch Zuladung von Kohle in Halifax stark verspätet in New York ankam (23 statt gewöhnlich 15 Tage).

II A: Transit via Bremen
Ohne Franco-Kennzeichnung

Die Generalverfügung No. 233 vom 27.11.1873 hebt die Kennzeichnung der richtig frankierten Briefpostgegenstände auf



2 ½ Groschen - ungewöhnliche Frankaturkombination ¼ Groschen im senkrechten Paar + 2 Groschen, alle großer Schild auf Brief bis 15 Gramm von BREMEN 22.5.74 (Freitag), befördert mit dem NDL-Dampfer „Oder“, rückseitig roter Ekr. NEW YORK PAID ALL JUN 9



5 Groschen auf Brief der 2. Gewichtsstufe (über 15 – 30 Gramm), frankiert mit 2x 2 ½ Groschen auf 2 ¼ großer Schild 1874 von BREMEN 19.6.74 (Freitag) nach New York mit dem NDL-Dampfer „Rhein“, rückseitig roter Ekr. NEW YORK PAID ALL JUL 4.

II A: Transit via Bremen
Ohne Franco-Kennzeichnung



Brief bis 15 Gramm, frankiert mit 3x 3 Kreuzer großer Schild, von SIGMARINGEN 2.1. (1874 - Mittwoch), mit dem Dampfer „Hansa“ des NDL via New York und weiter nach Washington, mit rotem Ekr. NEW YORK PAID ALL FEB 10.



25 Kreuzer auf eingeschriebenem Brief der 2. Gewichtsstufe (über 15 – 30 Gramm), frankiert mit 7 Kreuzer großer Schild + 9 auf 9 Kreuzer im waagerechten Paar, großer Schild 1874 von FRANKFURT A. M. 18/9 74 (Freitag) via Bremen nach New York mit dem NDL-Dmpfer „Rhein“; 18 Kreuzer Beförderungsgebühr + 7 Kreuzer Reko-Gebühr, roter Ekr. NEW YORK OCT. 2.

II A: Transit via Bremen

Einführung der Korrespondenzkarten

Übereinkommen zur Versendung von Postkarten zum ermäßigten Porto von 1 Groschen oder 4 Kreuzer bzw. 2 Cent; gültig ab dem 1.12.1873 im direkten Transfer über deutsche Häfen



1 Groschen-Porto auf Postkarte von HANNOVER / STADTPOSTEXPEDITION No 2 vom 3.6.74 nach New York, befördert mit dem Dampfer „Mosel“ des Norddeutschen Lloyd.



1 Cent (Mi.-Nr. 36) als Zusatzfrankatur auf 1 Cent Ganzsachenkarte Ausgabe 1873 (1. USA-Ganzsachenkarte) von BROOKLYN FEB 6 via New York mit dem NDL-Dampfer „Mosel“ nach Plauen

II A: Transit via Bremen

Einführung der Korrespondenzkarten zum ermäßigten Porto



2 Kreuzer-Ganzsachenkarte + Zusatzfrankatur 2 Kreuzer orange kleiner Schild als 4 Kreuzer-Kartenporto von FRANKFURT A.M. N1. 3.12.23 (Mittwoch) via Bremen mit dem Dampfer „Rhein“ des Norddeutschen Lloyd nach New York - über Bremen die früheste Möglichkeit, Karten zu dem ermäßigten Tarif zu versenden.



2 Kreuzer-Ganzsachenkarte + Zusatzfrankatur 2x 1 Kreuzer großer Schild als 4 Kreuzer-Kartenporto von FRANKFURT A. M. / POSTEXPED. No1 / 23.1.24 nach New York, befördert mit dem NDL-Dampfer „Hansa“.

II A: Transit via Bremen Teilbar-Frankierung

Ab 1.1.1868 betrug die Rekommandationsgebühr in den USA für Post nach Übersee 8 Cent. Die im Vergleich zur Deutschen R-Gebühr von 2 Groschen (umgerechnet ca. 4,5 Cent) sehr hohe Gebühr führte dazu, dass nur wenige Post eingeschrieben versendet wurde.



6 Cent (Mi.-Nr. 39) mit Korkstempel und Einkreisstempel ZANESVILLE FEB 25 (1874) auf eingeschriebenem Brief der ersten Gewichtsstufe mit rotem zweizeiligen Rahmenstempel

DIRECT SERV. / PAID ALL

für die bezahlte R-Gebühr, via New York mit rotem Einkreisstempel NEW YORK RESISTERED FEB 28, befördert mit NDL-Dampfer „Weser II“ nach Bremen und weiter nach Plochingen.

Der rote deutsche Zackenkranzstempel „Recommandit“ bestätigt die Rekommandation und entspricht den ab August 1875 eingeführten R-Zetteln „Vom Auslande über ...“.

II A: Transit via Bremen

Unzureichend frankiert mit Kennzeichnung durch den Zweizeiler

UNGENÜGEND FRANKIRT



2 statt 2 ½ Groschen auf Brief der 1. Gewichtsstufe via Bremen von BERLIN ANHALTER-BAHNH. 13.9. (1872) mit rückseitigem Durchgangsstempel von BREMERHAVEN 14.9.72, mit dem Dampfer „Mainz“ des Norddeutschen Lloyd nach USA.

Zur Kennzeichnung der unzureichenden Frankatur wurde der Brief in Bremen mit dem Zweizeiler

UNGENÜGEND FRANKIRT

gestempelt.

Das Porto für den unzureichend frankierten Brief errechnet sich aus dem Porto für einen unfrankierten Brief abzüglich der verklebten Frankatur von 2 Groschen, umgerechnet als 4 Cents, d. h. 12 Cents – 4 Cents = 8 Cents. Diese Gebühr wurde (handschriftlich teils unter der Nachsendefrankatur vermerkt) beim Empfänger eingezogen.

In Hartford wurde der Brief umadressiert und mit 3 Cent (Ausgabe 1870, Mi.-Nr. 38) für das inner-amerikanische Porto nach Marblehead (Mass.) nachfrankiert.

II A: Transit via Bremen

Unzureichend frankiert mit Kennzeichnung durch den Einzeler

INSUFFICIENTLY PAID



Brief der 2. Gewichtsstufe nur mit 7 statt mit 12 Cent frankiert, von CINCINNATI AUG 17 (1874) mit rotem Ekr. NEW YORK BR. TRANSIT AUG 19 nach Goslar, mit rückseitigem Durchgangsstempel BREMEN 1.9.74, frankiert mit USA 1870 7Cent (Mi.-Nr. 40).

Zur Kennzeichnung der unzureichenden Frankatur trägt der Brief den Einzeler

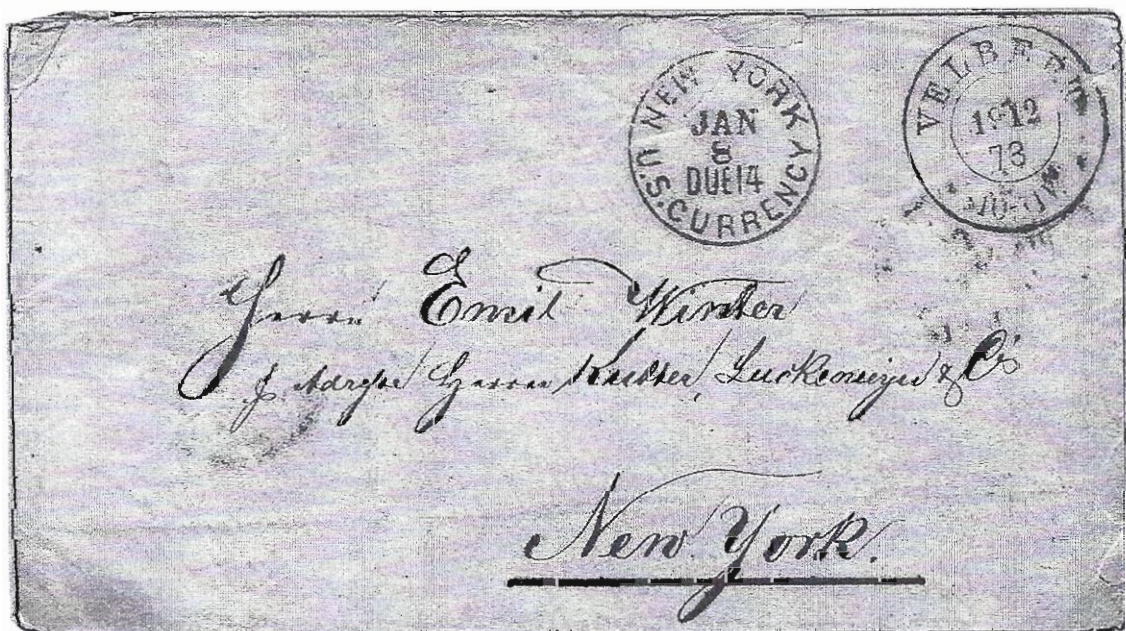
„INSUFFICIENTLY PAID“

Das Porto für den unzureichend frankierten Brief errechnet sich aus dem Porto für einen unfrankierten Brief der 2. Gewichtsstufe (10 Groschen) abzüglich der verklebten Frankatur von 7 Cent (umgerechnet $2\frac{3}{4}$ Groschen). Beim Empfänger wurden $10 - 2\frac{3}{4} = 7\frac{1}{4}$ Groschen gemäß der Blaustifttaxe eingezogen. Der Brief wurde mit dem NDL-Dampfer „Herrmann“ via Southampton nach Bremen befördert.

IIA: Transit via Bremen Unfrankiert ohne Kennzeichnung

In Folge des amerikanischen Bürgerkriegs (Sezessionskrieg 1861 – 1865) herrschte in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts in den USA eine Wirtschaftskrise mit hoher Inflationsrate. Die US-Banknoten (Papiergeld, Notes) entsprachen in diesem Zeitraum nicht der Leitwährung des Golddollars. Ein täglich wechselnder Umrechnungskurs legte den Wert der Banknoten (Notes) bezogen auf den Golddollar fest. Der Umrechnungsfaktor schwankte in den Jahren 1872 – 1875 zwischen 1,06 und 1,20.

Die Nachgebührstempel lauten daher auf **U.S. CURRENCY** oder **U.S. NOTES**.



Unfrankierter Brief bis 15 Gramm von VELBERT 19.12.73 (Freitag) über Bremen mit rückseitigem Durchgangsstempel BREMERHAVEN nach New York mit US-Portostempel

NEW YORK U.S. CURRENCY JAN 8 DUE 14.

Das Porto errechnet sich aus 12 Cent für den unfrankierten Brief, multipliziert mit dem Umrechnungsfaktor für Notes von 1,13, aufgerundet auf 14 Cent.

II A: Transit über Bremen Fahrpostsendungen

Die Versendung von Postfrachtstücken nach den Vereinigten Staaten von Amerika wurde in Bremen durch die Speditionsfirma Constantin Württenberger abgewickelt. Das Porto errechnete sich aus dem Porto vom Aufgabsort bis Bremen + dem Porto für die Seefracht von Bremen bis zum Bestimmungsort in den USA. Diese Gebühren waren abhängig von der Entfernung und dem Gewicht der Sendung.

Die Paketbegleitbriefe bzw. die Paketkarten blieben bis zur Abrechnung bei der Firma Württenberger in Bremen.

Da die Paketbegleitbriefe in Bremen zu Abrechnungszwecken verblieben, durften sie laut Postreglement weder verschlossen sein noch briefliche Mitteilungen enthalten.



30 Groschen im senkrechten Dreierstreifen + 10 Groschen + 2 Groschen (2x) als 104 Groschen-Porto auf Paketbegleitbrief für ein Paket von 4 Pfund von ALTENBERG 1.9.73 nach Newburg (Wisc.). Der Vorschrift gemäß mussten die Marken zu 10 und 30 Groschen einzeln handschriftlich mit schwarzer Tinte entwertet werden. Die Entwertung der 30 Groschen-Marken entspricht nicht dieser Vorschrift.

Das Port setzt sich wie folgt zusammen:

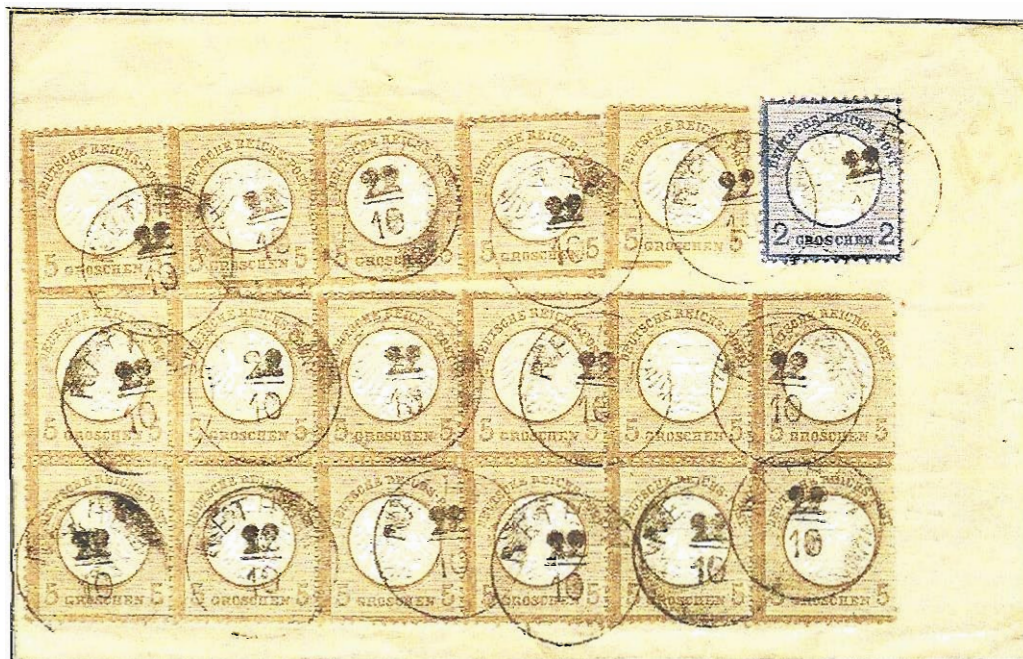
Deutsches Porto bis Bremen (Tarif bis zum 31.12.18739)	
Beförderungsgebühr (2 – 4 Pfund, 40 – 50 Meilen)	4 Gr.
Porto von Bremen über New York nach Wisconsin	
Seefrachtgebühr (Gewichtsgruppe 3 – 5 Pfund)	100 Gr.
Gesamtpporto entsprechend der Röteltaxierung	104 Gr.

Die Seefrachtgebühr wurde als Weiterfranco von der Firma Württenberger mit Blaustift als „wf 100 Gr.“ auf dem Paketbegleitbrief vermerkt.

II A: Transit über Bremen Fahrpostsendungen



107 22 10 10 5



2 Groschen + 5 Groschen - 29 Exemplare, dabei Viererstreifen und 12er-Block, vorder- und rückseitig auf Paketbegleitbrief für ein Paket von 9 Pfund mit nachverwendetem hannoverschen Einreisstempel von RETHEM 22.10 = nach Harrison (Iowa).

Das Porto setzt sich wie folgt zusammen:

Deutsches Porto bis Bremen (Tarif bis 31.12.1873)

Beförderungsgebühr (unter 10 Pfund, ca. 5 Meilen, 1. Progressionsstufe) 2 Groschen

Porto von Bremen über New York nach Harrison

Seefrachtgebühr (Gewichtsgruppe 5 – 10 Pfund)

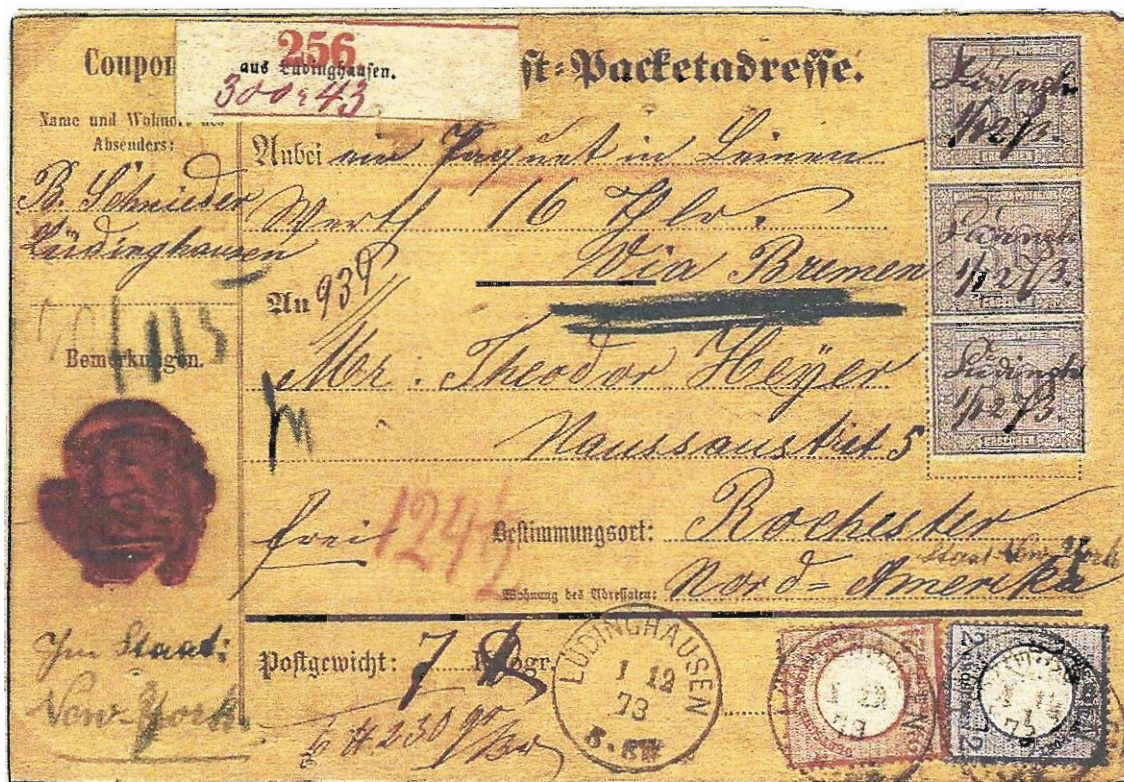
145 Groschen

Gesamtporto

147 Groschen

II A: Transit via Bremen Fahrpostsendungen

Mit der Generalverfügung No. 253 vom 16.11.1873 wurde die Einführung von Post-Paketadressen bekannt gegeben. Ab 1.1.1874 mit der Einführung des neuen vereinfachten Fahrposttarifes waren sie verbindlich vorgeschrieben. Es sind aber vereinzelt schon im November und Dezember 1873 gelbe Post-Paketadressen noch zum alten Fahrposttarif verwendet worden.



Wert-Post-Paketadresse für ein Paket von 7 Pfund (korrigiert auf 6 Pfund 230 Gramm) mit Wertangabe „16 Thaler“ von Lüdinghausen nach Rochester (Staat New York), frankiert mit NDP 30 Groschen senkrechter Dreierstreifen mit vorschriftsgemäßer handschriftlicher Federzugentwertung + 2 Groschen + 2 ½ Groschen großer Schild mit NDP-Einkreisstempel LÜDINGHAUSEN 1.12.73.

Das Porto setzt sich folgt zusammen:

Deutsches Porto bis Bremen (Zone II)

Beförderungsgebühr (6 - 7 Pfund)

8 Groschen

Versicherungsgebühr bis 100 Thaler

1 ½ Groschen

Porto von Bremen über New York nach Rochester

Seefrachtgebühr (Gewichtsgruppe 5 – 10 Pfund)

85 Groschen

Versicherungsgebühr bis 50 Thaler

30 Groschen

Gesamtpporto entsprechend der Röteltaxierung

124 ½ Groschen

Die fehlende 30-Groschen-Marke ist abgefallen.

II A: Transit via Bremen Fahrpostsendungen

Ab 16. November 1873 führte die Deutsche Reichspost für die Versendung von Paketen anstelle der Paketbegleitbriefe die „Post-Paketadressen“-Formulare ein. Sie wurden im Formularverzeichnis unter der Nummer C 20 geführt. Ab 1.1874 war die Verwendung von „Post-Paketadressen“ obligatorisch.

Coupon zur Post-Paket-^{aus} Halber 723. 1. Jänner 1874 374 133
Post-Paketadresse.

Post-Annahmestempel: HALVER 27 11 74 11-11

Name und Wohnort des Absenders: Herr P. P. P. Halber

Anbei 1 Kiste mit Schief. ~~Recommitt~~

An Mr. Charles P. P. Carl of George Walter William Township

Bestimmungsort: Eastern

Wohnung des Adressaten: Penn. America.

Postgewicht: 2 1/2 Kilogr.

Post-Speditions-Vermerk: *Recommitt*

Zum Aufkleben der Freimarken: Halber 27 11 74

NDP 30 Groschen im waagerechten Paar als Mehrfachfrankatur, extrem spät verwendet auf Post-Paketadresse für ein Paket von 2 1/2 kg von HALVER 27.11.74 nach Eastern (USA, Pennsylvania). Das Porto setzt sich wie folgt zusammen:

Deutsches Porto bis Bremen (Tarif ab 1.1.1874)	
Beförderungsgebühr (unter 5 kg, über 10 Meilen)	5 Groschen
Porto von Bremen über New York nach Pennsylvania	
Seefrachtgebühr (Gewichtsgruppe 3 – 5 Pfund)	55 Groschen
Gesamtporto entsprechend der Röteltaxierung auf dem Coupon	60 Groschen

Es sind nur zwei Mehrfachfrankaturen mit dieser Marke bekannt.

II A: Transit via Bremen Fahrpostsendungen

Handschriftlicher Post-Speditions-Vermerk auf der Post-Paketkarte unten rechts

200

Pirna. 522. ie.

Name und Wohnort des Absenders:
Herrn Rob Wipper
mit gleicher Adresse
4164 10.

An
Herrn
Rob Wipper
in Connecticut
Clinton Mass
Nordamerika

Bestimmungsort: Clinton Mass
Nordamerika

Postgewicht: 1 Kilogr. 60gr

Post-Speditions-Vermerk:

Bemerkungen:
via
Bremen
50
450
275

Quittung des Adressaten (bei Werthsendungen).
Die umstehend bezeichnete Sendung richtig empfangen zu haben, bezeugt
durch Unterschrift
den

Freimarken
zeichnen
sich auf
den
vorderen
und
rückseitigen
Manteln
auf
den
gedruckten
Coupons
nach
den
Mitteln
der
Bestimmungsorte
wird
die
Sendung
von
der
Postanstalt
bz. von dem
bestellenden
Boten
nach
Angabe
dieser
Adresse
ausgehändigt;
bei
Sendungen
mit
Werthangabe
ist
zu
vorher
von
dem
Empfänger
die
oben
vorgedruckte
Quittung
zu
vorzeichnen.

5 Groschen - 10 Exemplare, teils in Einheiten vorder- und rückseitig als Mehrfachfrankatur auf Post-Paketadresse für ein Paket von 1,06 kg von PIRNA 1.7.75 nach Clinton (Mass.). Verbrauch der 5 Groschen-Marke als 50 Pfg.-Marken im Jahr 1875.

Das Porto setzt sich wie folgt zusammen:

Deutsches Porto bis Bremen (Tarif ab 1.1.1875)

Beförderungsgebühr (unter 5 kg, über 10 Meilen)

50 Pfg.

Porto von Bremen über New York nach Clinton

Seefrachtgebühr (Gewichtsgruppe 1 - 3 Pfund)

450 Pfg.

Gesamtpporto entsprechend der Röteltaxierung auf dem Coupon

500 Pfg.

II A: Transit via Bremen

Fahrpostsendungen

Coupon zur Post-Packetadresse.

 141

 aus Königsblutter 953. reffe.

 Zum Aufkleben der Freimarke.

 Name und Wohnort des Absenders:

 Aug. Rühlmann

 Königsblutter

 An

 Herrn

 F. Kops

 Bestimmungsort:

 Wapkingen, Louisiana

 Wohnung des Adressaten:

 Caracas, Venezuela

 Postgewicht 2 1/2 Kilogr.

 Post-Speditions-Vermerk:

 140

 C. 29.

Eingangsverzeichnis
bz. Lagerregister.

No. _____

Post-Vermerk über
Haten (bei 28)
Sendung rich
den
uch der P
zwei Frei
Marken z
kungen z
Bei por
Freitakt
elgenstie
druck Co
der D
verwende
Am Besti
Posinstra
gegen Ri
bel Sendu
dem Empf
zu vollzie

1. Hitzel
(ob Pac
zu betre
gabeteil
Einruße
von Vor
Thaler
Buchstab
Vorname
Nachname
Geburtsort
Geburtsdatum
Beruf
Wohnort
Zustand
Anmerkung

2. Im Falle d
der Frankl
werden soll, ist
auf des Co
unterschri
Absenders
mittelst Fre
marken sind
dieselben i
den entspre
bezeichnete
Raum auf d
Vordersell
dieser Adr
aufzuleben.
Werden mehr als

10 Groschen (7 Exemplare, teils in Einheiten) + 5 Groschen vorder- und rückseitig auf Post-Paketadresse für ein Paket von 2,5 kg von KÖNIGSLUTTER 31. JUL 1874 (nachverwendeter Braunschweig-Stempel auf der 5 Groschen-Marke und vorschriftsmäßige Federzug-Entwertung auf den Marken in Ziffernzeichnung) nach Kansas.

Das Porto setzt sich wie folgt zusammen:

Deutsches Porto bis Bremen (Tarif ab 1.1.1874)

Beförderungsgebühr (unter 5 kg, über 10 Meilen)

5 Groschen

Porto von Bremen über New York nach Kansas

Seefrachtgebühr (Gewichtsgruppe bis 2,5 kg)

140 Groschen

Gesamtporto

145 Groschen

Es sind aber entsprechend der Röteltaxe nur 70 statt 140 Groschen (blauer Weiterfrankovermerk der Fa. Würtenberger) für die Seefrachtgebühr frankiert. Die fehlenden 70 Groschen wurden per „**Fahrtpost Franko-Defects**“ von der Aufgabepostanstalt beim Absender eingezogen.

II A: Transit via Bremen

Benachrichtigungen über Schiffsolegenheiten

Die großen Speditionsfirmen unterrichteten ihre Kunden regelmäßig mit gedruckten Listen über Schiffstransportmöglichkeiten.

A. LUCHTING & CO.
Speditions-Gesellschaft
BREMEN
BREMERHAVEN
(Seefracht)

Bremen, Anfang Februar 1874

P. P.

Es sei mir erlaubt, Ihnen hiermit zu benachrichtigen, dass die auf allgemeines Verlangen von den Eisenbahnen endlich getroffenen Vorkehrungen zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den Stationen, das wir in unserer Zeit als überaus wichtigen Punkt in der Beförderung von Waren betrachten, obwohl angeblich nach der Versand per Bahn nach dem Lande einzeln Bestimmungen am Grund von Handel zu berücksichtigen Transportmittel unterworfen ist.

Es ist uns sehr angenehm, darauf hinzuweisen, dass die nach New-York bis jetzt nur ein Mal wöchentlich fahrenden Dampfschiffe nicht mehr aus der regelmäßigen Fahrplan-Verordnung getilgt werden, sondern dass die von der Gesellschaft zu New-York zu befördernde Sendungen so zeitig als überhaupt möglich ist, abgefertigt werden können, und dass wir nach Ankauf der Waren nichts versäumen werden, um deren Beförderung mit dem nächsten Dampfer zu erreichen.

Es lassen sich aber positiv keine Sendungen (außer in Receipt-Fracht von 1/3 $\frac{1}{2}$ per Cubicfuß), welche Donnerstag v. B. hier eintreffen, mit dem nächsten Steamship-Dampfer befördern, wenn die Güterannahme für diesen Dampfer schon am Mittwoch geschlossen ist.

Erleichterung in diesen Angelegenheiten vorzuziehen und nachmassig vorzuziehen Bestand behaltenden Verhältnissen, stehen im März zu erwarten, so die Expedition eines Extra-Dampfers am 13. Tage möglich wird, während von Mitte Juni an die zwei Mal wöchentlichen Dampfschiff-Expeditionen nach New-York, die dann auch wohl, nachdem die im Bau begriffenen und für die New Yorker Linie bestimmten neuen Dampfschiffe in Thätigkeit gekommen, dauernd, auch während des Winters, beibehalten werden, und uns so die durchaus erforderlich gewordenen Mittel bieten, so prompt sie nur gewünscht werden kann, verschicken zu können.

Nach Baltimore, New-Orleans oder westindischen Häfen können die Dampfschiff-Abfahrten bis zu den gewöhnlichen Termen vollzogen werden, und die von dort nach oben genannten Häfen expediert werdenden Dampfer entsprechende Frachträume bieten.

Insoweit ist der Fall bei den Dampfschiff-Abfahrten nach London, Mail, Leith, Glasgow, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gothenburg, Christiania, Copenhagen u. s. w.

Zu billigeren, oder weniger raschem Transport als per Lloyd-Dampfer bietet das am 13. März nach New-York expediert werdende Dampfschiff „Smith“ Gelegenheit. Die Fracht dieses Dampfers ist £ 1.10 per Cubicmeter in Fall.

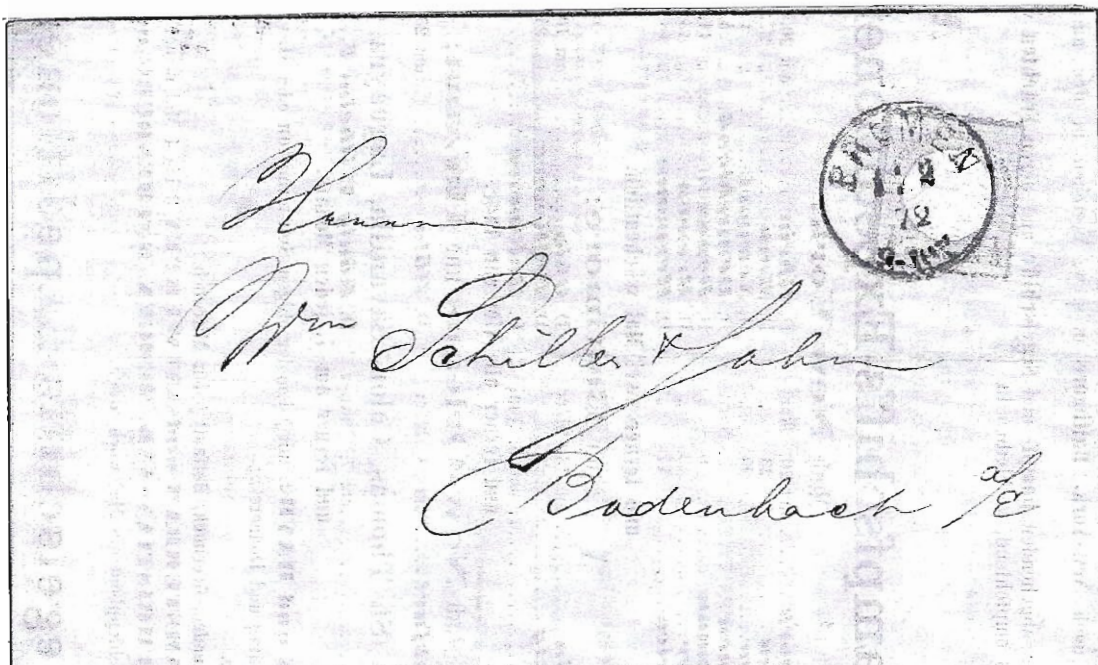
Die Dampfschiff-Verbindungen ab hier nach New-York, Baltimore u. s. w. bestehen in drei am 1. und oder 15. jeden Monats dahin expediert werdenden Schiffs.

Eine Liste der von hier in nächster Zeit abgehenden Dampf- und Segelschiffe und deren Frachten verzeichnet wir nachstehend.

Respectvollster Herrschaft
A. Luchting & Co.

Dampfschiffs-Expeditionen

Nach New-York			
1. <i>Hahn</i>	2. <i>Yorck</i>	3. <i>Rhein</i>	4. <i>Weser</i>
5. <i>Bremer</i>	6. <i>Hann</i>	7. <i>Weser</i>	8. <i>Bremer</i>
9. <i>Bremer</i>	10. <i>Hann</i>	11. <i>Weser</i>	12. <i>Bremer</i>
13. <i>Bremer</i>	14. <i>Hann</i>	15. <i>Weser</i>	16. <i>Bremer</i>
17. <i>Bremer</i>	18. <i>Hann</i>	19. <i>Weser</i>	20. <i>Bremer</i>
21. <i>Bremer</i>	22. <i>Hann</i>	23. <i>Weser</i>	24. <i>Bremer</i>
25. <i>Bremer</i>	26. <i>Hann</i>	27. <i>Weser</i>	28. <i>Bremer</i>
29. <i>Bremer</i>	30. <i>Hann</i>	31. <i>Weser</i>	32. <i>Bremer</i>
33. <i>Bremer</i>	34. <i>Hann</i>	35. <i>Weser</i>	36. <i>Bremer</i>
37. <i>Bremer</i>	38. <i>Hann</i>	39. <i>Weser</i>	40. <i>Bremer</i>
41. <i>Bremer</i>	42. <i>Hann</i>	43. <i>Weser</i>	44. <i>Bremer</i>
45. <i>Bremer</i>	46. <i>Hann</i>	47. <i>Weser</i>	48. <i>Bremer</i>
49. <i>Bremer</i>	50. <i>Hann</i>	51. <i>Weser</i>	52. <i>Bremer</i>
53. <i>Bremer</i>	54. <i>Hann</i>	55. <i>Weser</i>	56. <i>Bremer</i>
57. <i>Bremer</i>	58. <i>Hann</i>	59. <i>Weser</i>	60. <i>Bremer</i>
61. <i>Bremer</i>	62. <i>Hann</i>	63. <i>Weser</i>	64. <i>Bremer</i>
65. <i>Bremer</i>	66. <i>Hann</i>	67. <i>Weser</i>	68. <i>Bremer</i>
69. <i>Bremer</i>	70. <i>Hann</i>	71. <i>Weser</i>	72. <i>Bremer</i>
73. <i>Bremer</i>	74. <i>Hann</i>	75. <i>Weser</i>	76. <i>Bremer</i>
77. <i>Bremer</i>	78. <i>Hann</i>	79. <i>Weser</i>	80. <i>Bremer</i>
81. <i>Bremer</i>	82. <i>Hann</i>	83. <i>Weser</i>	84. <i>Bremer</i>
85. <i>Bremer</i>	86. <i>Hann</i>	87. <i>Weser</i>	88. <i>Bremer</i>
89. <i>Bremer</i>	90. <i>Hann</i>	91. <i>Weser</i>	92. <i>Bremer</i>
93. <i>Bremer</i>	94. <i>Hann</i>	95. <i>Weser</i>	96. <i>Bremer</i>
97. <i>Bremer</i>	98. <i>Hann</i>	99. <i>Weser</i>	100. <i>Bremer</i>



Schiffahrtsliste als Drucksache bis 40 Gramm, frankiert mit 1/3 Groschen

II A: Transit via Bremen
Benachrichtigung über Schiffsgesellschaften

Der Norddeutsche Lloyd unterrichtete die großen Speditionsfirmen mittels gedruckter Karten über die erfolgreiche Überfahrt ihrer Dampfer.



Benachrichtigungs-
Drucksachenkarte
Porto 1/3 Groschen

Kopie der Rückseite

Newyork, 13. September.

(Per transatlantischen Telegraph.)

Das Postdampfschiff des Norddeutschen Lloyd Leipzig, Capt. A. Jäger, welches am 28. August von Bremen und am 31. August von Southampton abgegangen war, ist heute Mittag wohlbehalten in Baltimore angekommen.

Bremen, 14. September.

Das Postdampfschiff des Nordd. Lloyd Main, Capt. R. v. Oterendorp, hat heute die sechste diesjährige Reise nach Newyork via Southampton angetreten.

Dasselbe nahm außer der Post 600 Tons Ladung und 818 Passagiere an Bord, von denen 198 Personen in den Kajüten reisen.



Benachrichtigungs-
Drucksachenkarte
Porto 1 Kreuzer

II A: Transit via Bremen

Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur mit schwarzem Einzeiler

FRANCO

Die Dampfer der HAPAG fuhren jeden Mittwoch von Hamburg via Le Havre nach New York. Das Porto für Briefe betrug ab dem 1.10.1871 pro 15 Gramm 2 ½ Groschen oder 9 Kreuzer. Zur Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur trugen diese Briefe bis Januar 1872 einen schwarzen Einzeiler.



2 ½ Groschen auf Brief bis 15 Gramm von HANNOVER 20 / 11 71 (Montag) via Hamburg mit dem HAPAG-Dampfer „Holsatia“ nach New York.

An das Anzeigebblatt in Büdingen.

Carl Ranké & Cie.
Mainz.

Telegraphischer Schiffs-Bericht

mitgetheilt von

Das Hamburger Postdampfschiff **Westphalia** Capt. Schwensen von der Linie der **Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft**, welches am 23. Aug. von Hamburg via Havre abging, ist nach einer schnellen glücklichen Reise von 10 Tagen 9 Stunden wohlbehalten in New-York angekommen.

Das Hamburger Postdampfschiff **Thuringia** Capt. Ehlers von der Linie der **Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft** trat am 6. Sept. wiederum eine Reise via Havre nach New-York an und hatte ausser einer starken Brief- und Packet-Post 600 Tons Ladung, 178 Passagiere in der Cajüte und 420 im Zwischendeck an Bord.

1871 - Benachrichtigungs-Drucksachenkarte (Porto 1 Kreuzer) über HAPAG-Postdampfschiffe; die angegebene Reisedauer ist ab Le Havre gerechnet.

II A: Transit via Bremen

Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur ab Januar 1872 mit rotem Einzeiler

FRANCO



2 ½ Groschen auf Brief bis 15 Gramm von HAMBURG F. A. 29/4 73 (Dienstag) mit dem HAPAG-Dampfer „Holsatia“ nach New York (lange FRANCO-Type), frankiert mit 2 ½ Groschen rötlichbraun großer Schild.

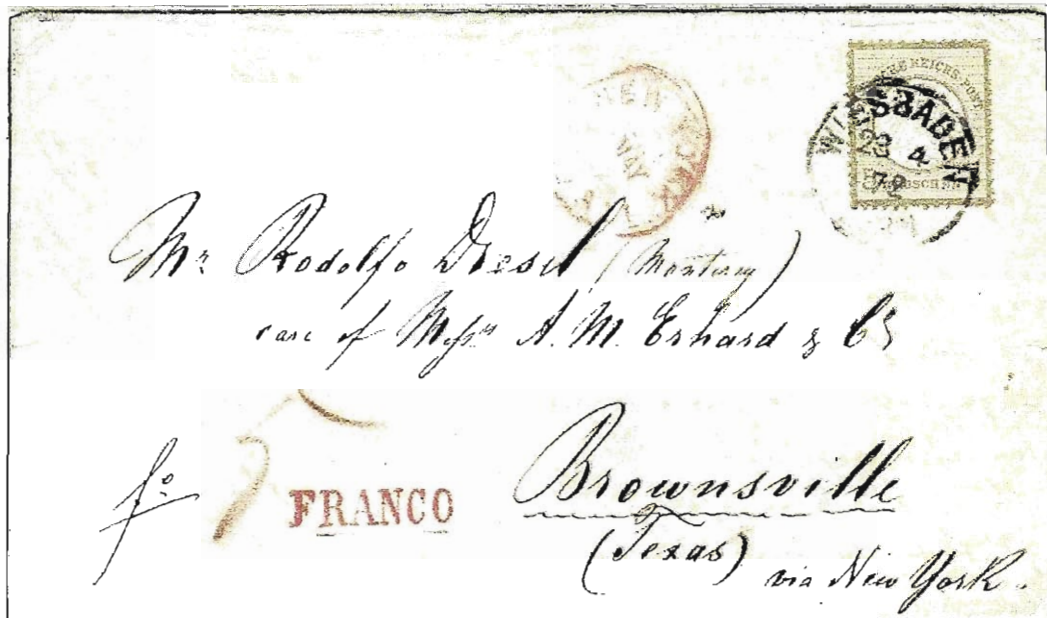


2 ½ Groschen auf Brief bis 15 Gramm von BERLIN / POST-EXP. 1. 23.3.72 (Samstag) via Hamburg mit dem HAPAG-Dampfer „Silesia“ nach New York (kurze FRANCO-Type), frankiert mit ½ Groschen rötlichorange + 2 Groschen, beide kleiner Schild 1872.

II Ba: Transit via Hamburg

Kennzeichnung der ausreichenden Fankatur ab Januar 1872 mit rotem Einzeller

FRANCO



5 Groschen der 2. Gewichtsstufe (über 15 – 30 Gramm) von WIESBADEN 23.4.72 (Dienstag) via Hamburg mit dem HAPAG-Dampfer „Hammonia II“ nach New York und weiter nach Brownsville (Texas), frankiert mit 5 Groschen kleiner Schild 1872. Post in die Südstaaten ist seltener.



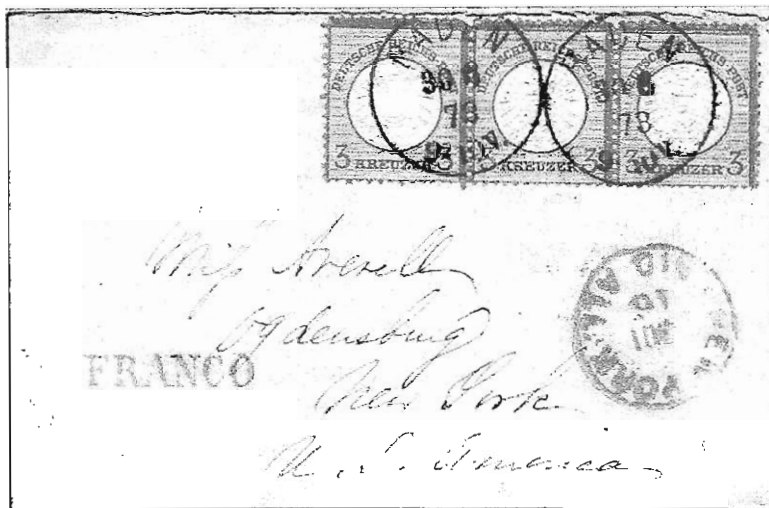
7 Groschen auf eingeschriebenem Brief der 2. Gewichtsstufe (über 15 – 30 Gramm) von JEVER 8.6. (1873. Sonntag), trotz handschriftlicher Angabe „pr. Nordd. Lloyd“ richtig auf Hamburg geleitet und am 11.6. mit dem HAPAG-Dampfer „Hammonia II“ nach New York und weiter nach Maryville (Miss.) befördert, frankiert mit 2 Groschen + 5 Groschen, beide großer Schild 1872.

II Ba: Transit via Hamburg

Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur ab Januar 1872 mit rotem Einzeiler

FRANCO

Das Porto für Briefe je 15 Gramm aus dem Gebiet der Gulden/Kreuzer-Währung betrug 9 Kreuzer.



3 Kreuzer im waagerechten Dreierstreifen als Mehrfachfrankatur von BADEN 30.6.73 (Montag) via Hamburg nach New York mit rotem Eingangsstempel NEW YORK PAID ALL JUL 16., befördert mit dem HAPAG-Dampfer „Frisia“.



9 Kreuzer Einzelfrankatur auf Brief bis 15 Gramm mit Baden-Einkreiser MERCHINGEN 23. DEZ (1872, Montag) via Hamburg und New York nach New Harmony (Indiana) mit rückseitig rotem Eingangsstempel NEW YORK PAID ALL JAN 10., befördert mit dem HAPAG-Dampfer „Cimbria“.

II Ba: Transit via Hamburg

Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur mit rotem Einzeiler FRANCO

FRANCO



16 Kreuzer-Porto, frankiert mit 7 Kreuzer + 9 Kreuzer großer Schild auf eingeschriebenem Brief bis 15 Gramm von Sprendlingen 7.12.73 (Sonntag) via New York nach Houston (Texas), HAPAG-Dampfer „Holsatia“.



25 Kreuzer-Porto, frankiert mit 7 Kreuzer + 18 Kreuzer kleiner Schild auf eingeschriebenem Brief der 2. Gewichtsstufe (20,5 Gramm) mit Thurn und Taxis-Einkreisstempel von FRANKFURT A.M. SACHSENHAUSEN 14.6.(1872, Freitag) und Thurn und Taxis Ra1 „Charge“ via New York nach Matawan (New Jersey) mit rotem Zweikreisstempel NEW YORK REGISTERED JUL 4.

II Ba:

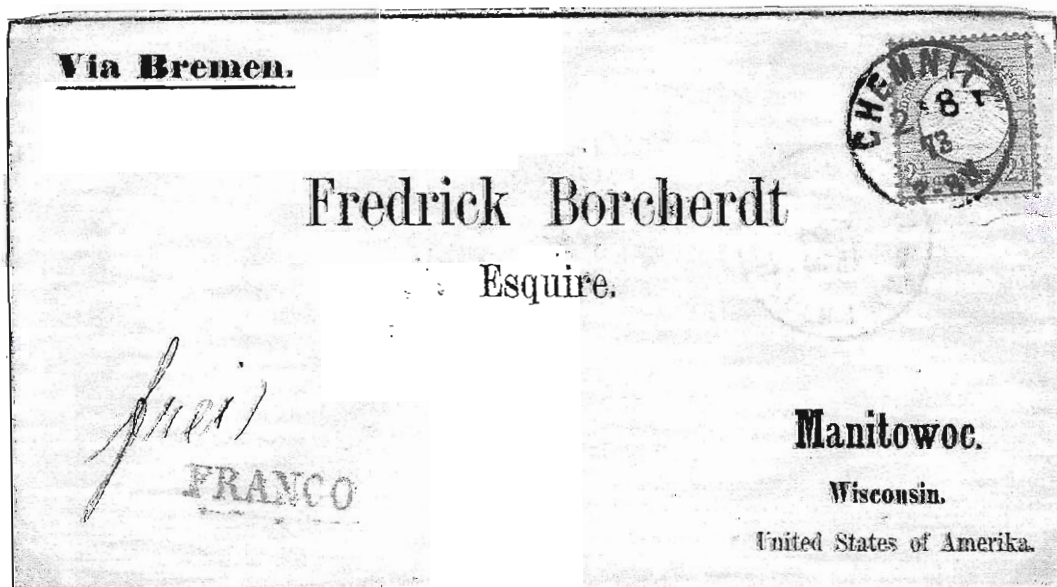
Kennzeichnung der ausreichenden Frankatur mit rotem Einzeiler FRANCO

Roter Eingangsstempel **CHICAGO ILL. PAID ALL** für schon in Deutschland vorsortierte Post für die nördlichen und nordwestlichen Bundesstaaten der USA.



CHICAGO ILL. PAID ALL OCT 24

9 Kreuzer auf Brief bis 15 Gramm von COBURG 6.10.73 (Montag) mit dem HAPAG-Dampfer „Westphalia“ via New York nach Chicago



CHICAGO ILL. AMPKT PAID ALL AUG 23

2 ½ Groschen auf Brief bis 15 Gramm von CHEMNITZ 2/8 73 (Samstag) mit dem HAPAG-Dampfer „Holsatia“ nach New York und weiter nach Manitoba (Wisc.).

II Ba: Transit via Hamburg Eingangsstempel Hamburg / Datum / FRANCO

Roter Hinrichsen-Maschinenstempel als Eingangsstempel zur Bestätigung der ausreichenden Frankatur. Die Stempelmaschine war in der Lage, mit zwei Unterbeamten bis zu 12.500 Briefe in der Stunde zu stempeln, während sonst drei Unterbeamte die doppelte Zeit benötigt hatten. Einsatzzeit von Juni 1868 bis Dezember 1873.



HAMBURG / 4 10 71 / FRANCO

Roter Hinrichsen-Maschinenstempel auf Brief bis 15 Gramm von Champaign III: 16 SEP mit rotem Ekr. NEW YORK AM. PKT. DIRECT SEP nach Wiarden (HAPAG-Dampfer „Thuringia“).

Das Porto betrug bis zum 30.9.1871 7 Cent, frankiert mit Ausgabe 1870 1 Cent + 3 Cent (2x).



HAMBURG / 21 8 72 / FRANCO

Roter Hinrichsen-Maschinenstempel auf Brief bis 15 Gramm von LANSING AUG 5 mit rotem Ekr. NEW YORK AM. PKT. DIRECT AUG 8 nach Berlin (HAPAG-Dampfer „Thurngia“),

Das Porto betrug ab dem 1.10.1871 6 Cent, frankiert mit Ausgabe 1870 3 Cent auf 3 Cent Sc. Nr. U 82.

II Ba: Transit via Hamburg
Eingangsstempel Hamburg / Datum / FRANCO

Roter dreizeiliger Rechteckstempel in größerem Format, verwendet ab März 1868 bis November 1873, Eingangsstempel zur Bestätigung der ausreichenden Frankatur.



HAMBURG / 9 5 73 / FRANCO

Dreizeiliger roter Rahmenstempel auf Brief bis 15 Gramm, frankiert mit USA-Ausgabe 1870 6 Cent (Mi.-Nr. 39) von LINCOLN MAR 20 nach Fürstenwalde



HAMBURG / 13 11 72 / FRANCO

Dreizeiliger roter Rahmenstempel auf eingeschriebenem Brief bis 15 Gramm (6 Cent Beförderungsgeld + 8 Cent Rekommandationsgebühr) frankiert mit USA-Ausgabe 1870 2 Cent (2x) nach Fürth (Königreich Bayern) mit preußischem Zackenrechteck-Rahmenstempel „Recommandirt“ und bayrischem Schreibschrift-L 1 „Chargé“ zur Eingangs-Kennzeichnung der Rekommandation.

Il Ba: Transit via Hamburg
Ohne Franco-Kennzeichnung

Mit der General-Verfügung 233 vom 27.1.1873 wurde bestimmt, dass die ausreichend frankierten Briefe nicht mehr mit einem Francostempel zu kennzeichnen sind. Der Transitweg und die Schiff Gelegenheit kann nur noch durch den Wochentag des Abgangs und anhand der Schifffahrtslisten über den New Yorker Eingangstempel ermittelt werden.

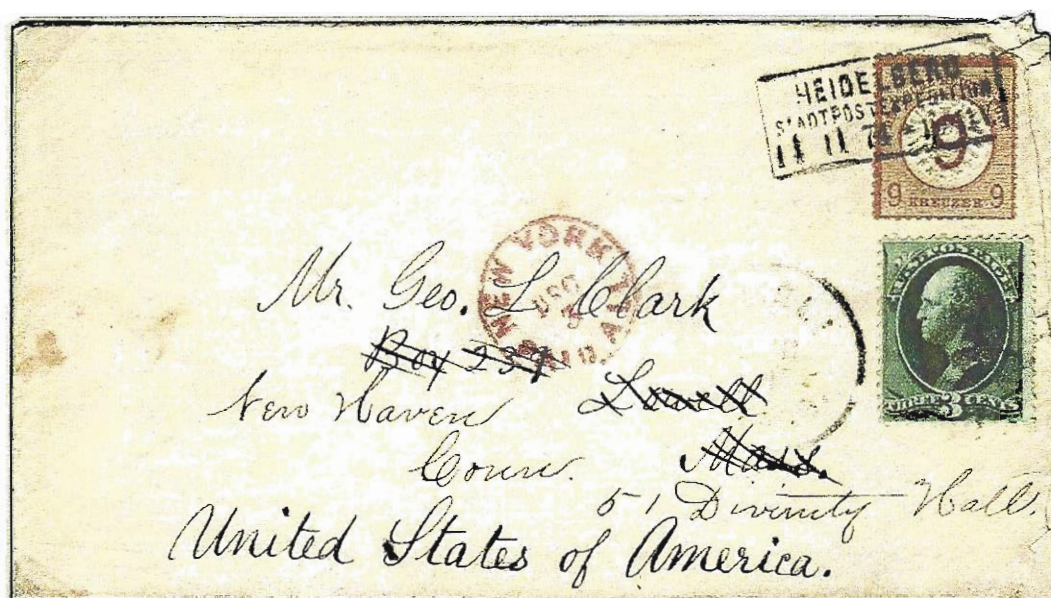


Brief bis 15 Gramm mit Einzelfrankatur 2 ½ Groschen von HANNOVER 15.2.75 (Montag) über Hamburg und New York mit rotem Rundstempel NEW YORK PAID ALL MAR 3 nach New Haven, befördert mit dem HAPAG-Dampfer „Pommerania“.
Aufbrauch der 2 ½ auf 2 ½ -Groschen-Marke als 25 Pfg.-Mrke im Jahr 1875.



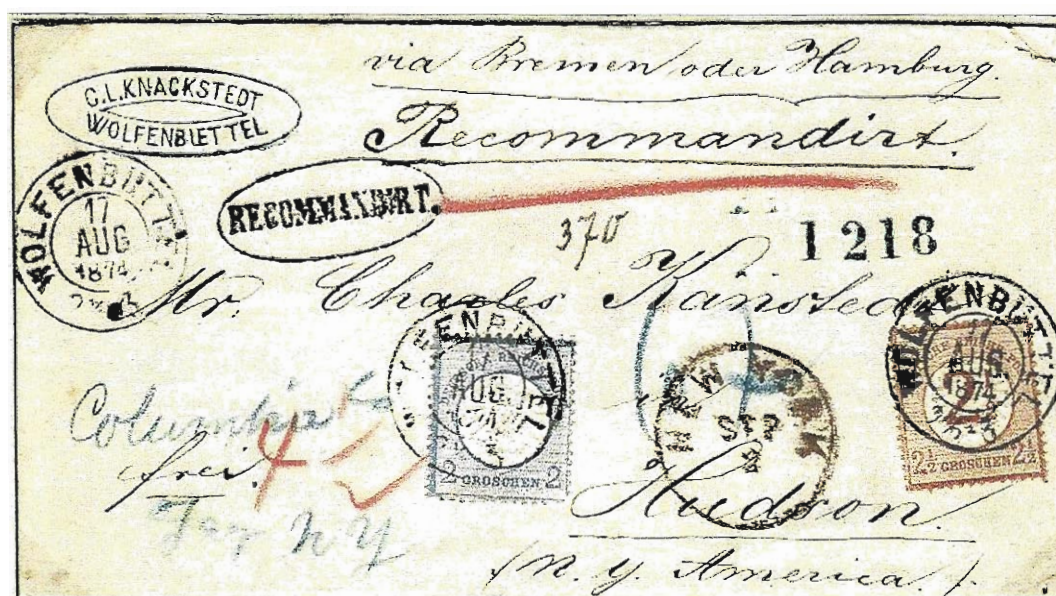
2 ½ Groschen auf Dienst-Faltbrief bis 15 Gramm mit preußischem Dk.-S. WIEHE 12/5 74 (Dienst-) über Hamburg, New York und Chicago nach Milwaukee mit Dkr. MILWAUKEE WIS. ADVERTISED JUN 3, Halbkreisstempel NOT CALLED FOR und rückseitigem blauen Ekr. DEAD-LETTER OFFICE AUF 11 1874 nach Deutschland zurückgesandt mit Schreibschrift-Ra.1 „Retour“.

II Ba: Transit via Hamburg
Ohne Franco-Kennzeichnung



9 auf 9 Kreuzer auf Brief bis 15 Gramm mit dreizeiligem Rahmenstempel HEIDELBERG / STADT-POSTEXPEDITION / 14 11 74 (Samstag) über Hamburg und New York mit rotem Ekr. NEW YORK PAID ALL DEC 3 nach Lowell (Mass.), befördert mit dem HAPAG-Dampfer „Holsatia“.

In Lowell wurde der Brief mit neuer Adresse versehen, mit 3 Cent Ausgabe 1870 frankiert, gestempelt LOWELL DEC 9 und nach New Haven nachgesandt.



4 ½ Groschen-Frakatur auf eingeschriebenem Brief bis 15 Gramm mit nachverwendetem Braunschweig-Stempel WOLFENBÜTTEL 17 AUG 1874 und braunschweigischem „RECOMMANDIRT“ via New York nach Hudson mit NEW YORK STP 2 (Dampfer „Hammonia II“).

II Ba: Transit via Hamburg
Ohne Franco-Kennzeichnung

Mit der General-Verfügung 233 vom 27.11.1873 wurde bestimmt, dass die ausreichend frankierten Briefe nicht mehr mit einem Francostempel zu kennzeichnen sind.



12 Groschen-Frankatur auf eingeschriebenem Brief der 4. Gewichtsstufe (48 Gramm) mit Ra3 HANNOVER / STADT-POST-EXP: No.1 / 2.3.74 (Montag) via Hamburg mit dem Dampfer „Thuringia“ nach New York und weiter nach Plainville (Conn.),

In Plainville wurde der Brief umadressiert mit den Marken der Ausgabe 1870 2 Cent + 3 Cent + 15 Cent für das amerikanische Porto (4x 3 Cent Beförderungsgebühr + 8 Cent R-Gebühr) und nach New Haven (Conn.) nachgesandt.