



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 195 – Juni 2015

Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.



Symposium für Postgeschichte 2014

unter der Leitung
von DASV-Präsident Klaus Weis

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

vormals Dieter Brocks Assekuranz-Makler

Versicherungen für den Fachhandel:
Philatelie und Numismatik

- Auktions- / Lagerstock- und Geschäftsversicherungen
- Transport- / Versand- und Valorenversicherungen

Versicherungen für den Sammler:
Briefmarken und Münzen

- Exponate und Einzelstücke auf Ausstellungen
- Sammlungen in Haus und Wohnungen

**Von Berenberg-Gossler & Co.
+ E. Aug. Knoop & H. Bauch
GmbH & Co. KG
-Versicherungsmakler-
Wendenstr. 6, 20097 Hamburg
Tel.: 040/236206-0 ♦ Fax:-19
Email: wendt@sue-gruppe.de**

**Ein Unternehmen der
Dr. Schmidt & Erdsiek Gruppe
-Versicherungsmakler -**



Inhaltsverzeichnis	Seite
Nigel Chandler, Groß-Britannien: Tobago	3
Dieter Michelson, FRPSL, Wiesbaden: Irland und die Postreform	19
Dr. med. Wolf Heß, Ratingen: Die Entwicklung der spanischen Schifffahrtslinien zwischen Kuba und Spanien sowie deren Besonderheiten von 1765 bis GPU	33

**Nachdruck und fotomechanische Vervielfältigung nur mit vorheriger Genehmigung
der DASV-Schriftleitung sowie des Verfassers**

Schriftleitung:

Heinrich Mimberg, Pf. 940115, 60459 Frankfurt, e-mail: schriftleiter@dasv-postgeschichte.de

Der
Rundsendedienst

des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. bietet interessantes und
preiswertes Material aller Sammelgebiete

Informationen durch

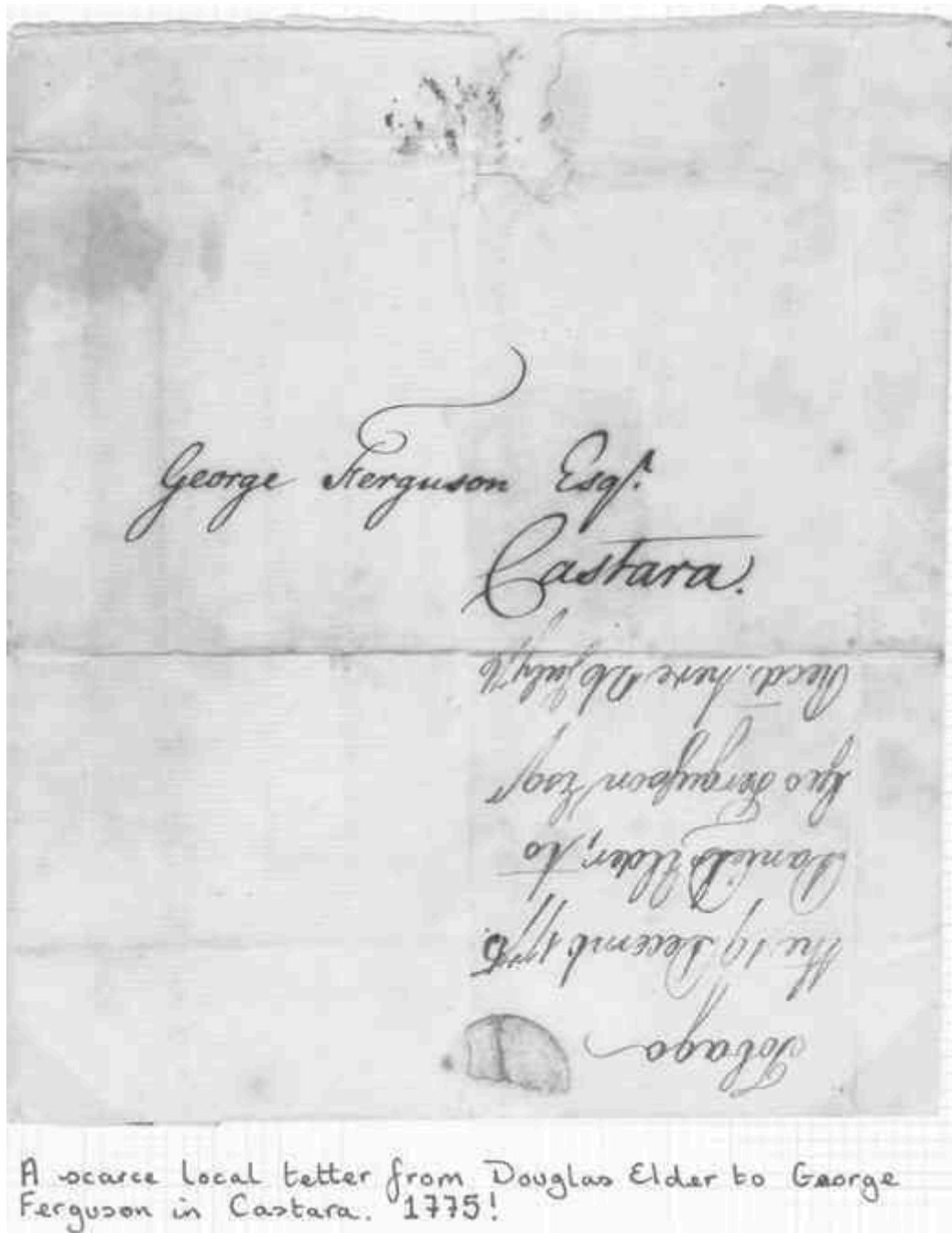
Horst Warnecke

Goethestraße 16, 31008 Elze, Telefon 0 50 68 / 22 02

Tobago

Vorgetragen zum Postgeschichtlichen Symposium in Sindelfingen 2014

Der folgende Brief ging als Privatbotenbrief von Scarborough nach Castara. Zu dieser Zeit gab es keine amtliche Inlandpost. Diese wurde erst 100 Jahre später eingerichtet, und nach ein paar Jahren eingestellt, da sie in einer Pleite endete.



Es existieren zwei ältere Briefe, einer aus dem Jahre 1772, ein weiterer von 1763, letzterer wurde von einem französischen Leutnant verfaßt, er schildert die Übernahme der Insel, die anscheinend mehr oder minder gewaltlos vonstatten ging.

Der zweite Beleg wurde vier Jahre später geschrieben. Er ist in den Norden von Irland gerichtet. Zu bezahlen hatte der Adressat 2/-. An Land ging er in Deal (Grafschaft Kent) von dort über London und Dublin (Transitstempel der typ Bishop Mark) bevor er sein Ziel erreichte.

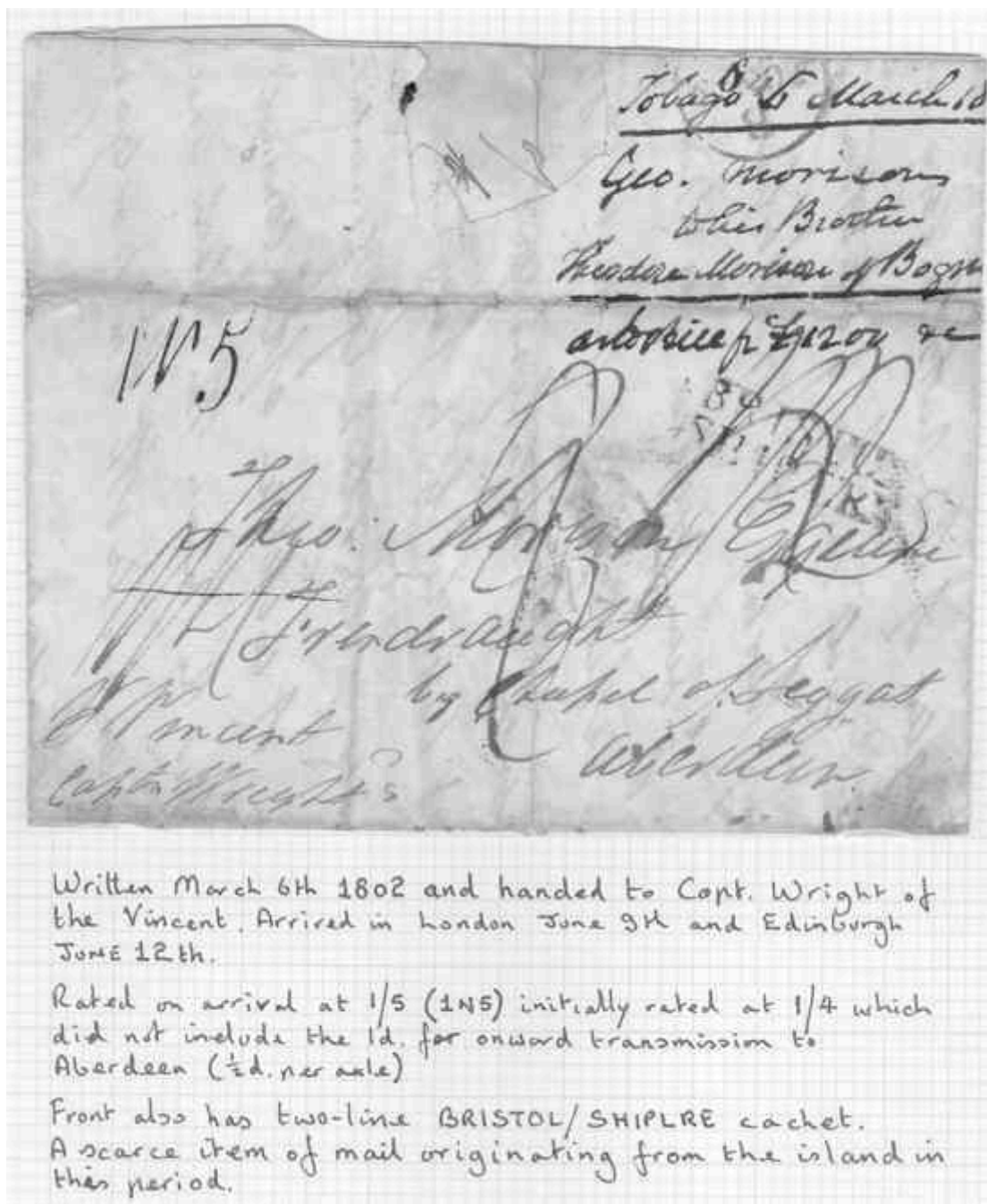


1779 EL to Northern Ireland rated 1/2 + 10d inland
 Clear strike of DEAL SHIP. LRE
 Reverse bears Bishop marks of London 24 SE and
 Dublin SE 30
 Only one earlier letter from Tobago is currently
 recorded.

Dieser Beleg aus dem Jahre 1791 lief nach Schottland, damals noch als North Britain.

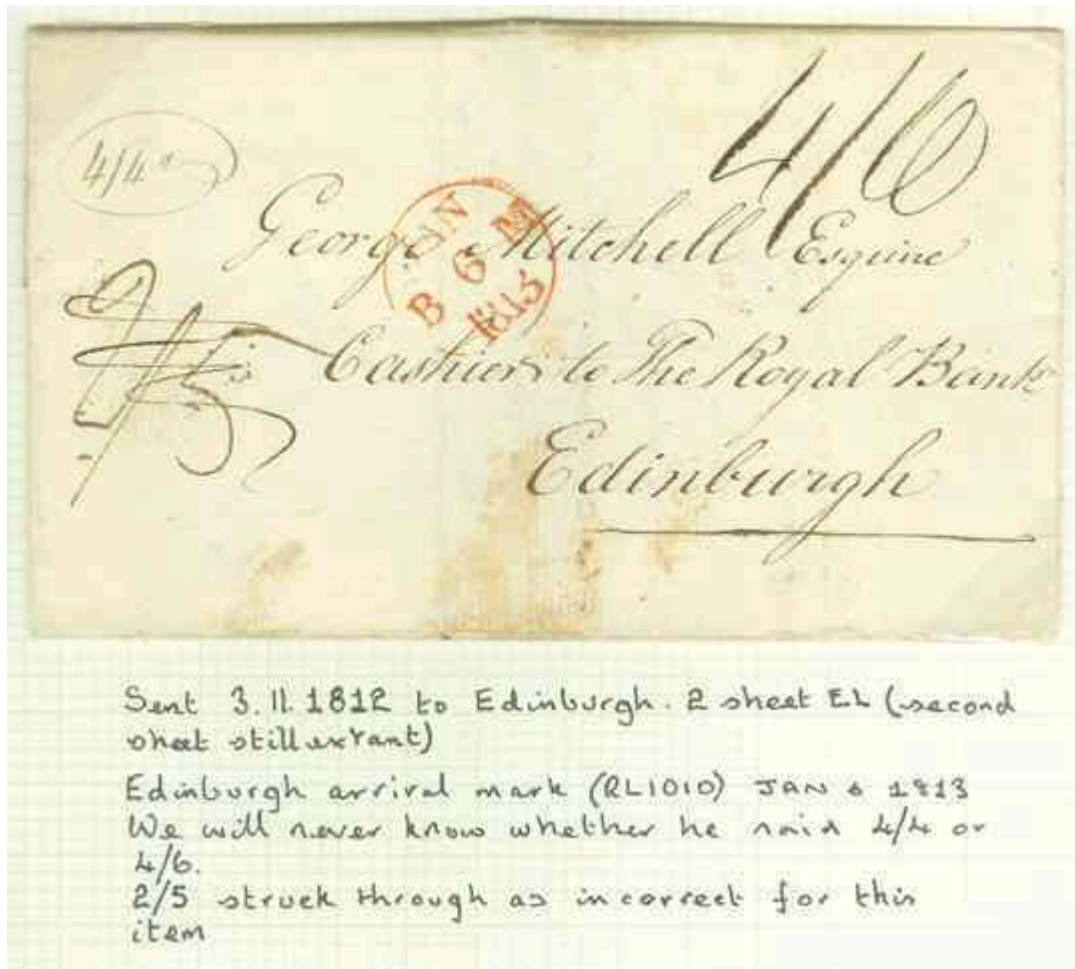


Der Inhalt handelt über eine Testamentsvollstreckung. Die zu zahlende Summe ist leider nicht zu entziffern. Auch ist der Stempel des Anlaufhafens nicht mehr ersichtlich. Die weitere Reise über London ist mit dem Stempel in schwarz oben belegt, der Kreistempel in rot ist vermutlich der Durchgangsstempel von Edinburgh.



1802, der Anlaufhafen ist Bristol (Zweizeiler rechts in der Mitte). 8d ist gestrichen. Diese Summe war nur erforderlich wenn amtlicherseits befördert, 1/2 auch gestrichen und durch 1/4 ersetzt, im Laufe der Reise nach Schottland wurde dies auch durchgestrichen und mit 1N5 ersetzt (1/5). Es war nur die Inlandsgebühr für einen einfachen Bogen zu entrichten, da aber in Schottland die Zustellung überwiegend der Entfernungen wegen mit der Fahrpost erfolgte hatte man pro Achse 1/2d. zu berappen, was die Streichung 1/4 verursachte. Allgemein für die private Beförderung von Briefstücken kassierte der Kapitän 2d.

1812, ein Doppelbrief (die zwei Bogen sind noch erhalten) zuerst mit 2/5 vermerkt, doch dann als doppelte Faltbrief mit 4/6 Porto belegt, der Eingang in Edinburgh ist mit dem roten Kreisstempel dokumentiert, und vermutlich dort 4/4 geschrieben. Was letztenendes bezahlt wurde, wird immer und ewig ein Rätsel bleiben. Auf der Rückseite ist ein schwacher, dennoch lesbarer Abschlag des Textblattbogenstempels Typ I.



Im Jahre 1805 waren sämtliche ferne Teile des Britischen Empires mit Textblattbogenstempel ausgerüstet.

TOBAGO FLEURONS



Wer seine Briefe privat befördern ließ hatte nur ein Trinkgeld von 2d. zu entrichten. Dieses kam dem Schiffskapitän zu Gute. Amtlicherseits kostete es 1/- !



Ursprünglich mit 2/2 Porto belegt ist dieser Brief amtlicherseits (p. Packet schriftlich links vermerkt) befördert worden, von daher waren nunmehr 3/2 zu zahlen, die Zustellung per Fahrpost kostete zuzüglich ½ d. Somit kommt 3/2 ½ zu Stande. Abgang und Erfassung von der Post auf Tobago ist mit dem Textblattbogenstempel Typ II erwiesen.

Im Jahre 1829 geschrieben und einem Reisenden übergeben, der/die den Brief im Anlaufhafen (Bristol) der Post überreichte.



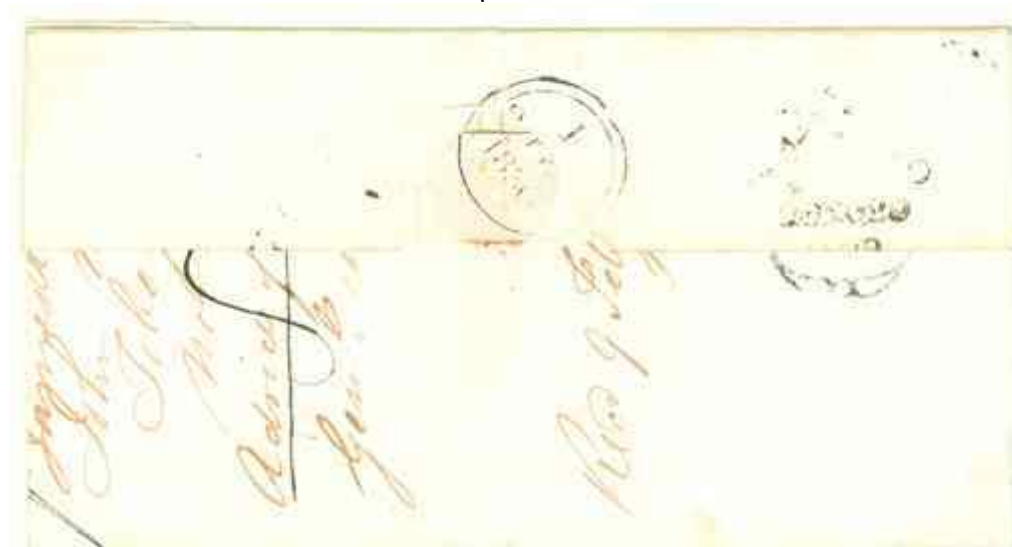
Outer wrapper of a missionary letter. Posted on arrival in Bristol (boxed two-line BRISTOL / SHIP LETTER) and rated 1/6.

Written July 3 1829 backstamped 20 AUG 1829.

This was clearly handed to a passenger travelling to the UK to save on cost.

From annotation on the reverse it would appear that it concerned funding for the New Chapel.

Somit hatte der Adressat um 8d. erspart.



Weak, but legible strike of Type II Fleuron 29 NO 1829

Receipt cancelled 9 FE 1830. Underway for 9 weeks.

Letter rated 2/2.

Schwacher, aber lesbarer Abschlag des Stempels Typ II. Dieser Brief ging an dieselbe Adresse wie der vorherige. Die Laufzeit betrug neun Wochen!

Ein dritter Beleg an dieselbe Adresse der auch hinten den Stempel Typ II hat. Auch hier waren 2/2 vom Empfänger einzuziehen. Diese Briefe sind nummeriert.



Ausschnitt der Rückseite des o.g. Belegs.

1837. Hier ein fast glasklarer Abschlag des Stempels Typ II. Der Brief war mit 2/5 belegt und ging nach Glasgow, da die Bestellung per Fahrpost erfolgte kam ½ d. hinzu.



1844. Dem Schiffskapitän „per ship Forester“ übergeben landete er in Falmouth (Falmouth Ship Letter) und begann seine Reise nach London wo sein Adressat nur 8d. zu zahlen hatte.





Ein schöner Abschlag des Textblattbogenstempels Typ III. Nach London und mit 2/2 zu zahlen.

Die nächsten fünf Belege gingen alle an The Bank of Scotland. Im Jahre 1846 wurden die Textblattbogenstempel durch einen Textdoppelkreisbogenstempel ersetzt. Dieser Stempel war beinahe 40 Jahre lang im Einsatz.



Rückseite des o. Belegs



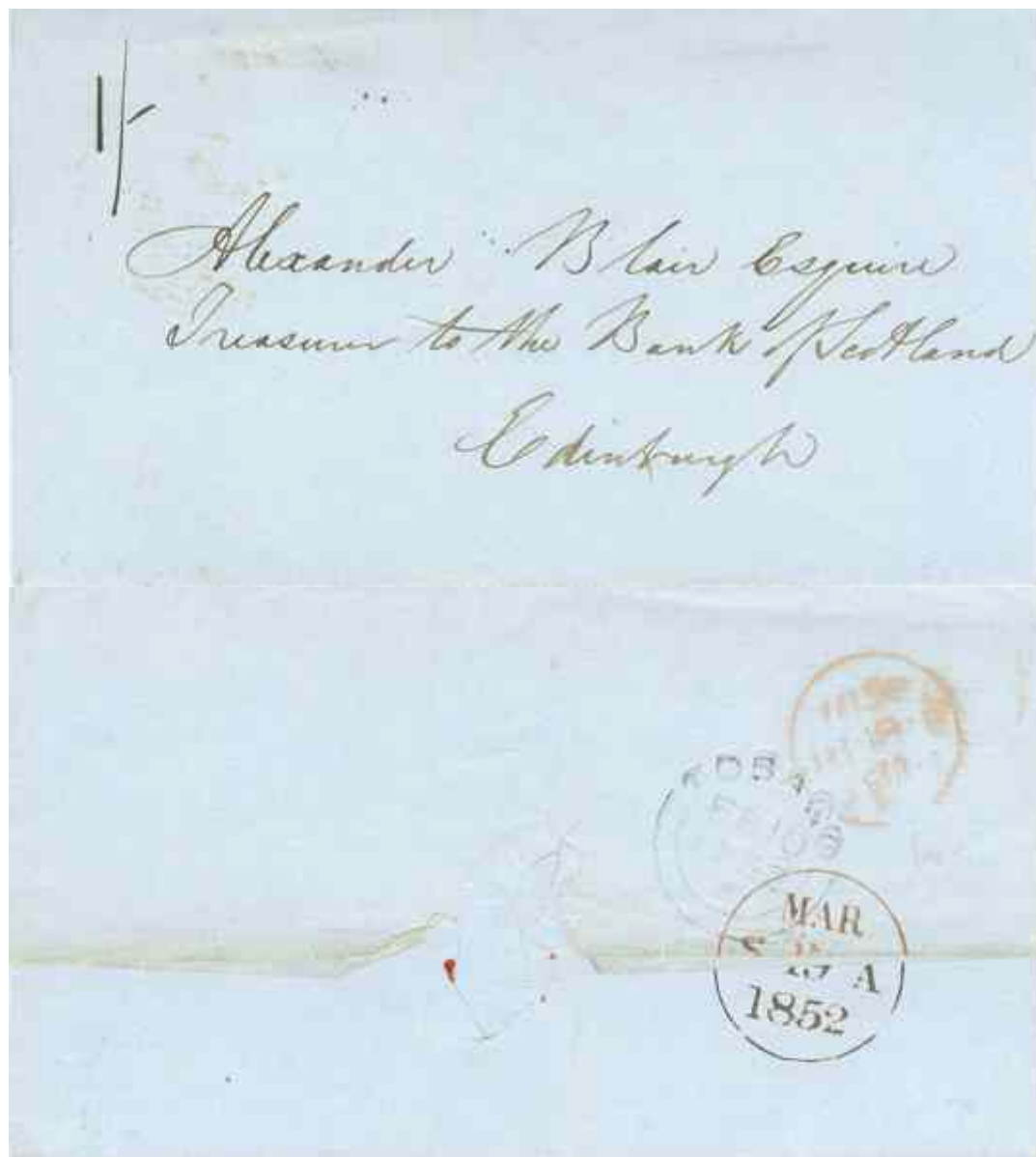




Ende 1849 / Anfang 1850 ist das T von Tobago beschädigt worden



Einfache Briefe kosteten 1/–, Doppelbogenbriefe 2/–





Dem Adressat nach
handelt es hier um
Anwälte.



Zu guter Letzt ein Brief
an die Missionare, die
unterdessen eine
Ermässigung von der
Post errungen hatten.

Die englische Sterling-Währung damals hatte die Bezeichnung £, s, d.; Librum = Pfund, shilling, und denari. Ein £ hatte 20 shilling, ein shilling 12d. wenn es auch pence oder penny in der Sprache heißt. Die Bezeichnung von P besteht erst seit Einführung der Dezimalwährung am 15. Februar 1971. Vor dieser Zeit ist es einfach falsch. 1P schwarz gibt es nicht, wenn auch manche sich drangewöhnt haben.

Irland und die Postreform

Vorgetragen zum Postgeschichtlichen Symposium in Sindelfingen 2014

Wenn man heute das Sammelgebiet Irland erwähnt, denken die meisten an das Jahr 1922, als Irland seine ersten Überdruckmarken herausgegeben hatte. Das war anlässlich der Unabhängigkeit Irlands und sechs Jahre nach dem berühmten Osteraufstand, durchgeführt von hoffnungslos schlecht organisierten Freiheitskämpfern, mit der zentralen Kommandozentrale im Hauptpostamt (GPO – General Post Office) in der O’Connell Street. Dieses geschichtsträchtige Gebäude ist heute noch der Sitz der Irischen Postverwaltung AN POST. Und bei der GPO wird dieser kleine postgeschichtliche Exkurs im Heute enden.



GPO – General Post Office in der Sackville Street, später umbenannt in O’Connell Street, benannt nach dem berühmten Freiheitskämpfer Daniel O’Connell.

Die allgemeine Wahrnehmung, dass irische Postgeschichte erst zu diesem Zeitpunkt beginnt ist nachvollziehbar und ist auch bei anerkannten Postgeschichtlern – wenn sie sich mit dem Thema Irland nicht unbedingt verstärkt beschäftigen – durchaus präsent. Vor einigen Jahren fragte ich Dr. Leo Wojnke, einen bedeutenden Sammler von Auslandsdestinationen Thurn und Taxis, ob er denn auch einen Irland-Brief in seiner Sammlung hätte. Nachdem er nachgeschaut hatte, und mich zurückrief, sagte er, „*Irland brauche ich doch gar nicht, das ist doch England!*“

Ganz Recht hatte Dr. Wojnke, denn die Organisation der irischen Post und die für die Beförderung von und nach Irland geltenden Gebühren waren seit Mitte des 17. Jahrhunderts fast immer die englischen Gebühren.

Irland war seit 1155, als die irische Kirche der englischen Kirche untergeordnet wurde, von England regiert. Die Machthaber in England erkannten aber, dass es aufgrund der Entfernung zwischen den beiden Ländern und der zwischen ihnen liegenden Irischen See sinnvoll war, einige Administrationen und Behörden vor Ort auf der Insel mit den etwas eigentümlichen Bewohnern zu unterhalten. Dies galt auch für das Postwesen. Schon zu den Anfangszeiten der Postverwaltung der englischen Krone unterhielt die Zentrale in London direkt untergeordnete Verwaltungen in Edinburgh für Schottland und in Dublin für Irland.

Erster Postmeister in Irland

Im Jahre 1635 wurde die Position des ‚Postoberen von England und Fremder Gebiete‘ von Thomas Witherings besetzt. Er setzte ab 1638 den in Irland stationierten Soldaten und Royalisten Evan Vaughan als Postmeister für Irland ein. Vaughan war es auch, der erstmalig Poststationen auf den vier Hauptwegen von Dublin in die anderen Teile der Insel im Norden, Westen, Südwesten und Süden einrichtete.

Die Organisation der irischen Postadministration und die Durchführung der damit verbundenen praktischen Aufgaben wurde zum Teil an private Betreiber weitergegeben. Dies wurde unter Cromwell im Jahre 1657 umgestellt und wieder unter die Gewalt der Regierung in London gebracht. Zu jener Zeit konnten nur reiche und einflussreiche Kandidaten die Position eines Postmeisters erlangen. Zwar wurden sie fürstlich entlohnt, mit einem festen Salär und zusätzlich mit bis zu einem Drittel des Jahresgewinns. Dafür mussten Sie aber in der Lage sein, bei Antritt der Stelle eine stattliche Summe als Sicherheit in bar zu hinterlegen.

Unzufriedenheiten bei den Postkunden

Solange Irland unter englischer Regie war, waren die Postmeister der irischen Post Engländer oder Schotten, die der Krone gegenüber loyal waren. Solange der Verdienst stimmte, war den für Irland ernannten Postmeistern die Entwicklung des Postdienstes in Irland aber relativ egal. Einigen wird sogar nachgesagt, sie hätten ihren Verdienst unter anderem dadurch aufge bessert, dass sie Teile der Löhne ihrer Mitarbeiter nicht ausbezahlten.

Aufgrund dieser Einstellung verwundert es nicht, dass die Leistungen der Post oft mangelhaft waren, und dass es Beschwerden von Kunden hagelte. Es kamen viele Beschwerden, insbesondere von Gelehrten, Geschäftsleuten und Händlern. Letztere fühlten sich in der Ausübung Ihrer Tätigkeit und in der Entwicklung ihrer Profite aus ihren Geschäften aufgrund des schlecht funktionierenden Postwesens benachteiligt. Das artikulierten sie lauthals und fanden aufgrund Ihres Einflusses auch Gehör in der Politik. Um die Laufzeit der Poststücke zu kontrollieren wurden Datumsstempel eingeführt, die sogenannten Bishop's marks. Der Name Bishop's Marks entspringt dem Namen des Erfinders, Henry Bishop, ehemals General-Postmeister in London. Mit Hilfe dieser auf den Poststücken aufgebrachten Datumsstempel konnten die Laufzeiten derselben dokumentiert werden.

Der Bishop's Mark, der in England schon 1661 als weltweit erster Datumsstempel einer staatlichen Postorganisation eingeführt wurde, wurde in Dublin erstmalig im Jahre 1670 eingesetzt – 9 Jahre später als beim großen Nachbarn!

Erst durch ein Dekret von Königin Anne im Jahre 1711 wurde ein System der Postinspektion eingeführt, das der Willkür der Postmeister Einhalt gebieten sollte. Königin Annes Interesse am Postsystem ist es wohl zu verdanken, dass in Irland die Postverteilung und -zustellung von Dublin aus von 2 mal auf 3 mal pro Woche erhöht wurde.



*Einzig bekannter
Brief mit den
Bishop's Marks
der drei Städte
London (18. Nov.),
Edinburgh (7. Dez.)
und Dublin
(25. Nov.)*

Preiswerter Briefversand – Penny Post

Erstmalig in London im Jahre 1680 wurde ein preiswertes System für die Bestellung lokaler Briefpost eingeführt. Es war die von William Dockwra privat eingeführte Penny Post für Briefe innerhalb Londons. Lediglich 1 Penny kostete bei Dockwra ein Brief innerhalb des Stadtkerns und 2 Pence innerhalb einer bestimmten Entfernung in die Vororte der Stadt.

Ähnliche Anfragen an das Parlament aus Irland kommend wurden 1692 und 1704 von der englischen Zentralregierung abgewiesen. Endlich, im Jahre 1765 wurde auch in Dublin die Penny Post eingeführt, allerdings wurde sie nicht von privater Hand, sondern von der Post organisiert und durchgeführt. Das war 85 Jahre nach der Einführung in London! Aber erst ab 1773, als für die Penny Post eine gewisse Unabhängigkeit von der Post zugesichert wurde, haben die Iren das System anerkannt und in größerem Maße genutzt. Bis zur Einführung des revolutionären 1-Penny-Portos innerhalb des Königreiches war das System sehr erfolgreich und profitabel.

Unabhängigkeit der Irischen Post 1784 bis 1835 – Die Ära der Familie Lees

Die Schwierigkeiten, die mit einer ständigen Überprüfung der Tätigkeit der eingesetzten Postmeister in Irland einherging, veranlasste London schließlich dazu, im Jahre 1784 der irischen Post eine noch größere Unabhängigkeit einzuräumen, die es dieser neuen Organisation erlaubte, ihre Angelegenheiten in eigener Regie und auf eigenes Konto durchzuführen.

Die aus Schottland stammenden Vater John und Sohn Edward Lees führten die irische Post mit Geschick und verbesserten die Infrastruktur und Abläufe der Behörde auf beeindruckende Weise. Die Postwege wurden befahrbar gemacht, Postkutschen eingeführt und der Postschiffdienst erheblich verbessert. Das System der Penny Post wurde perfektioniert und die Anzahl der Postzustellungen wurde erhöht. Innerhalb Dublins war es möglich, vier Briefe zu versenden und drei Antworten zu erhalten – an einem Tag! Aber Familie Lees betrachtete die Post auch wie ihr eigenes Unternehmen, in dem sie tun und lassen konnten, was sie wollten – insbesondere der Sohn Edward. Brüder und Schwestern wurden eingestellt, Freunde bekamen lukrative Kooperationsverträge und die Poststücke befreundeter Personen wurden gratis befördert.



Alle sich bietenden Chancen der Geldvermehrung aufgrund ihrer Position als Postmeister wurden ausgenutzt, insbesondere das lukrative Geschäft der Verteilung von Zeitungen.

Porträt von Edward Lees, bis 1831 Postmeister von Irland

Die eingehende Post von der Irischen See wurde im Hafen von Howth angeliefert, obwohl dieser nicht der einzig geeignete Anlandehafen für die Postschiffe war. Lange Zeit untersagte Edward Lee die Öffnung zusätzlicher Häfen in Irland für aus England einfahrende Postschiffe. Der Grund dafür war, dass er eine große Beteiligung an dem Schiffsunternehmen hatte, das mit dem Transport der Briefe über die Irische See beauftragt war. Er verdiente damit sehr viel Geld. Deshalb duldete er keine Konkurrenz. Schließlich wurde ihm das Verschwinden eines aus London gewährten Zuschusses für den weiteren Ausbau der Poststraßen in Höhe von 5000 Pfund Sterling zum Verhängnis. Er wurde nach Schottland versetzt, von wo sein Vater ursprünglich nach Dublin versetzt worden war. Dies war im Jahre 1831.



**POST PAID.
Irish
British**

Der einzige bemerkenswerte Poststempel, der die postalische Unabhängigkeit Irlands belegt, nur 5 Abschlüsse bekannt!

Der einzige signifikante irische Poststempel aus dieser Zeit der postalischen Unabhängigkeit ist ein Stempel zur Aufteilung der bezahlten Taxe für die englische Verwaltung und die irische Verwaltung.

Die irische Post wieder unter englischer Kontrolle

Die Erwartung der Engländer, etwas mehr Ruhe zu haben, solange die irische Post unter eigener Regie geführt wird, erfüllte sich also nicht. Nachdem man Lees nach Schottland versetzt, und eine gründliche Inspektion der irischen Postverwaltung durchgeführt hatte, entschied man sich aufgrund des desolaten Zustandes der irischen Post, die Kontrolle wieder von London aus zu übernehmen.

Postsekretär wurde der in Dublin Dienstälteste Mitarbeiter Augustus Godby. Die Anzahl der Mitarbeiter in Dublin wurde verkleinert und die Vergabe von Aufträgen an Subunternehmer in der Provinz wurde komplett durchleuchtet und neu strukturiert. Die Dublin Penny Post wurde organisatorisch in die allgemeine Post eingegliedert und gleichzeitig die Penny-Post-Angebote in anderen Städten Irlands eingeführt. Die Entfernungsmessungen wurden von irischen Meilen auf englische Meilen umgestellt. Mit diesen Umstellungen und Anpassungen war die Wiedereingliederung in das englische System einfacher zu bewerkstelligen.

Zur damaligen Zeit wurden die Postgebühren berechnet nach der Anzahl der beschriebenen Seiten und der Entfernung des Empfängers vom Absender. Die Postgebühren zu dieser Zeit waren für einen Brief mit einer Seite:

Brief innerhalb 7 Meilen	2 Pence
Brief zwischen 7 und 15 Meilen	3 Pence
Brief zwischen 15 und 25 Meilen	4 Pence
Brief zwischen 25 und 35 Meilen	5 Pence
Brief zwischen 35 und 45 Meilen	6 Pence
Brief zwischen 45 und 55 Meilen	7 Pence

Ein einseitiger Brief hätte demnach – umgerechnet in deutsche Verhältnisse heute – von Frankfurt nach Hamburg Euro 7,- gekostet.



1826: Vor der Postreform war das Porto für die meisten Menschen unerschwinglich. Hier ein Brief von Limerick nach Exeter. Porto Sterling 1:6:0 (also 312 Pence), nach der Reform hätte dieser Brief 8 Pence gekostet!

Zeiten der Umstellung auf Einheitsporto



Rowland Hill, 1795-1879, by Mary M Pearson

In den 1830er Jahren bewegte sich viel, nicht nur in England und Irland. Die Bevölkerung wuchs schneller als vorher, dadurch stieg die Auswanderung in ferne Städte und ferne Länder. Die Bildung der Armen verbesserte sich und die Entwicklung der Industrie und des Handels schritt in vorher unbekannten Wachstumsraten voran. Diese Entwicklung ließ die Nachfrage nach billiger und zuverlässiger Kommunikation sowohl im Nahbereich als auch über größere Entfernungen wachsen.

Insbesondere der Druck der Industrie und des Handels war es, der die Politik jener Tage dazu drängte über ein reformiertes Postsystem nachzudenken. Jedem postgeschichtlich Interessierten ist der Name Sir Rowland Hill ein Begriff, mehr noch, dieser Name ist der Inbegriff für die Postreform 1839/1840. Will man der Zeit und der Entwicklung der damaligen Diskussion im englischen Parlament gerecht werden, muss man als den eigentlichen Vordenker für die Postreform 1839/1840 jedoch den Parlamentarier Robert Wallace nennen. Er war es, der auch die öffentliche und politische Diskussion über das Projekt

anzettelte. Er war es auch, der Rowland Hill für das Projekt interessieren konnte und den er unterstützte, als dieser zusammen mit seinem Bruder seine privat veröffentlichte Ausarbeitung *POST OFFICE REFORM* schrieb. Hills Ausführungen basieren auf den Ideen von Robert Wallace.

Bei seinen Analysen konzentrierte sich Rowland Hill auf die für die Post entstehenden Kosten für die Behandlung eines Poststückes in den Hauptbereichen ‚Transport‘ und ‚Bearbeitung‘. Aus seinen Untersuchungen geht hervor, dass der Transport eines Briefes von Edinburgh nach London 1/36 Penny kostete, der Absender bzw. Empfänger aber mehr als 1 Shilling dafür bezahlen musste, etwa 500 mal so viel! Seine These war, dass die Bearbeitung der Poststücke der große Kostenfaktor war. Gleichzeitig legte er offen, dass die Post im Jahre 1835 weniger Profit an die Schatzkammer überwies als 20 Jahre zuvor. Er stellte klar, dass fast der gesamte Überschuss aus den bezahlten Briefen von den kostenfrei transportierten Zeitungen und den privilegierten Postbenutzern aufgezehrt wurde.



Hill machte drei Feststellungen:

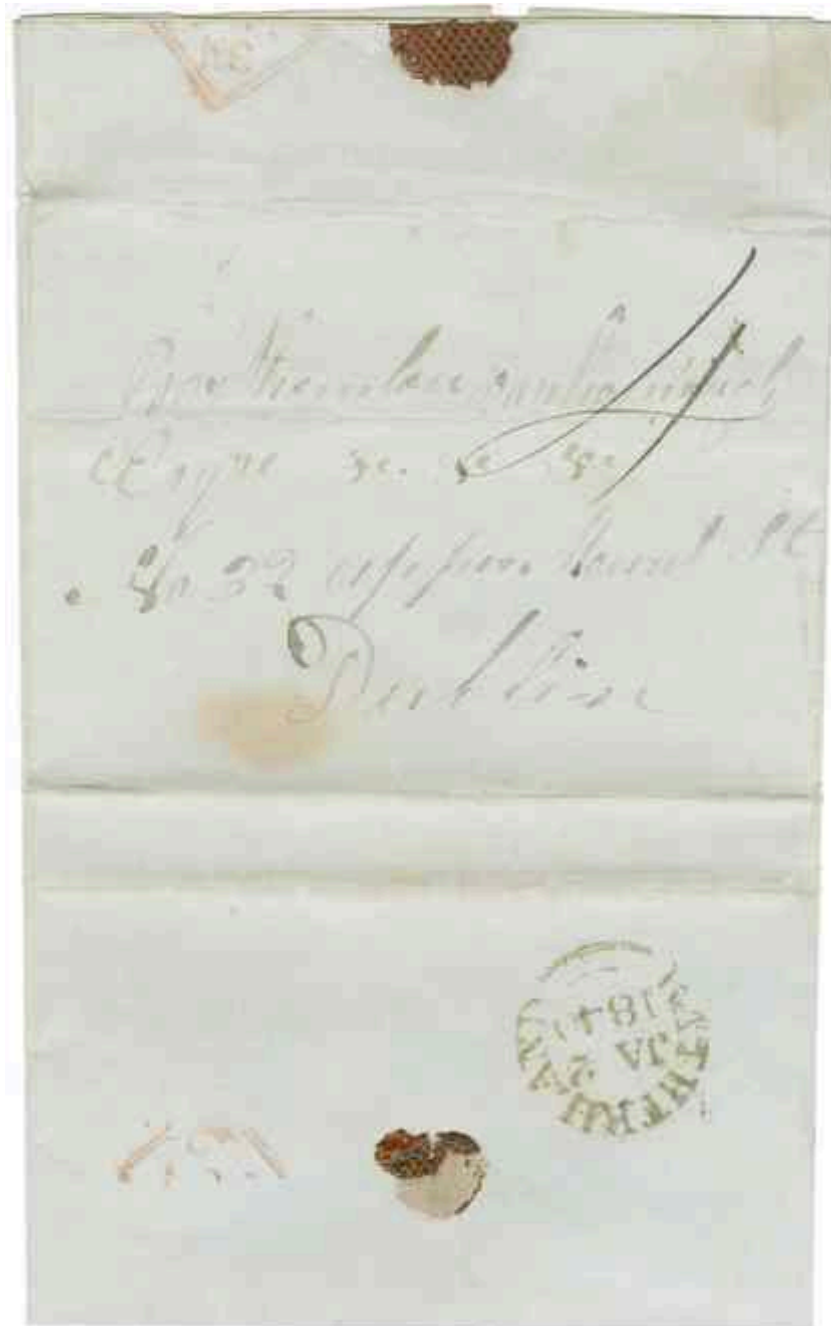
- 1) Ein Einheitsporto sollte eingeführt werden, da die Entfernung als Kostenverursacher der Briefe so gut wie unerheblich sei
- 2) Briefe sollten vom Absender bezahlt werden, weil das am wenigsten arbeitsintensiv sei
- 3) Die Poststücke sollten nur nach Gewicht taxiert werden, egal wie viel Seiten die Briefe hatten.

*Großes Gewicht, ohne Preis.
Kleines Gewicht der ganze Preis!*

Hill hatte für die Politiker ein ganz besonders überzeugendes Argument um deren Zustimmung zu seinen Plänen zu erreichen, nämlich Gewinnmaximierung durch eine massiv erhöhte Nachfrage und dadurch viel größere Anzahl an Poststücken, die bearbeitet würden. Dank der Großen zu bearbeitenden Menge, würde jedes einzelne Stück wesentlich billiger werden, damit insgesamt profitabler.

Schon früh hatte Hill als Einheitsporto 1 Penny ins Spiel gebracht. Daniel O'Connell, der ‚Vater des irischen Freiheitskampfes‘ war zu jener Zeit irischer Parlamentarier in London und unterstützte Hills Pläne, ebenso wie dies ein großer Teil der anderen Parlamentarier tat.

Endlich, am 18. Juli 1839 wurde die Reform vom Parlament beschlossen und sollte in naher Zukunft umgesetzt werden. Eine Versuchsperiode wurde beschlossen, und ab 5. Dezember 1839 wurde ein Einheitsporto in Höhe von 4 Pence für einen Entfernungsbrief für eine halbe Unze, 8 Pence für eine Unze und zusätzlich 8 Pence für jede weitere angefangene Unze festgesetzt. Das 1-Penny-Porto für Nahbereichsbriefe blieb vorerst – aber nur für kurze Zeit – Zukunftsmusik.

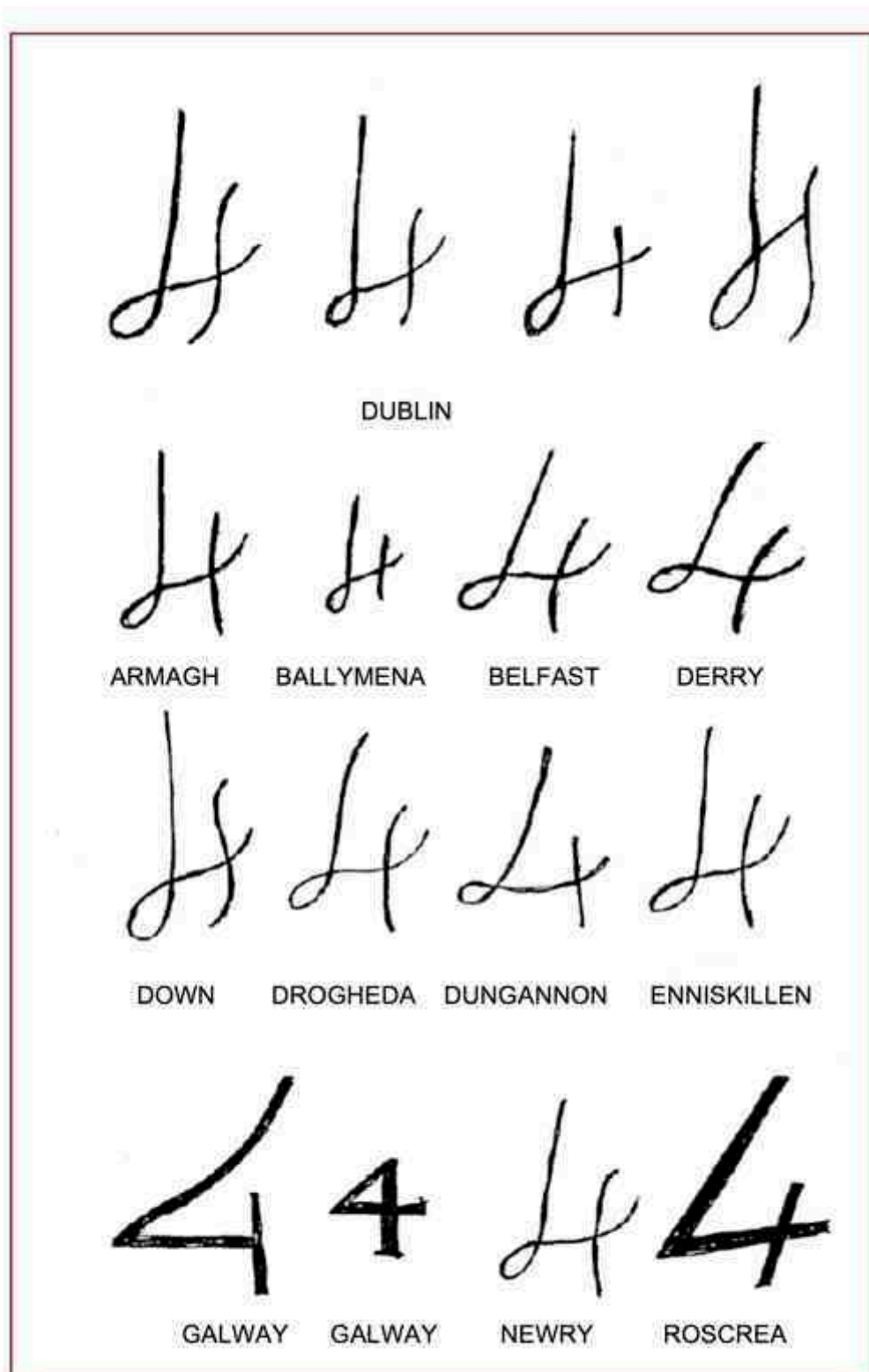


Abgesehen von der Reduzierung des Portos wurde für die Vorausbezahlung des Portos geworben, indem man für die Bezahlung durch den Empfänger das Porto verdoppelte.

In Irland gab es ab dem ersten Tag des Einheitsportos sowohl handschriftliche Notierungen der ‚4‘ auf Brief, als auch orts-spezifische Stempel mit der ‚4‘.

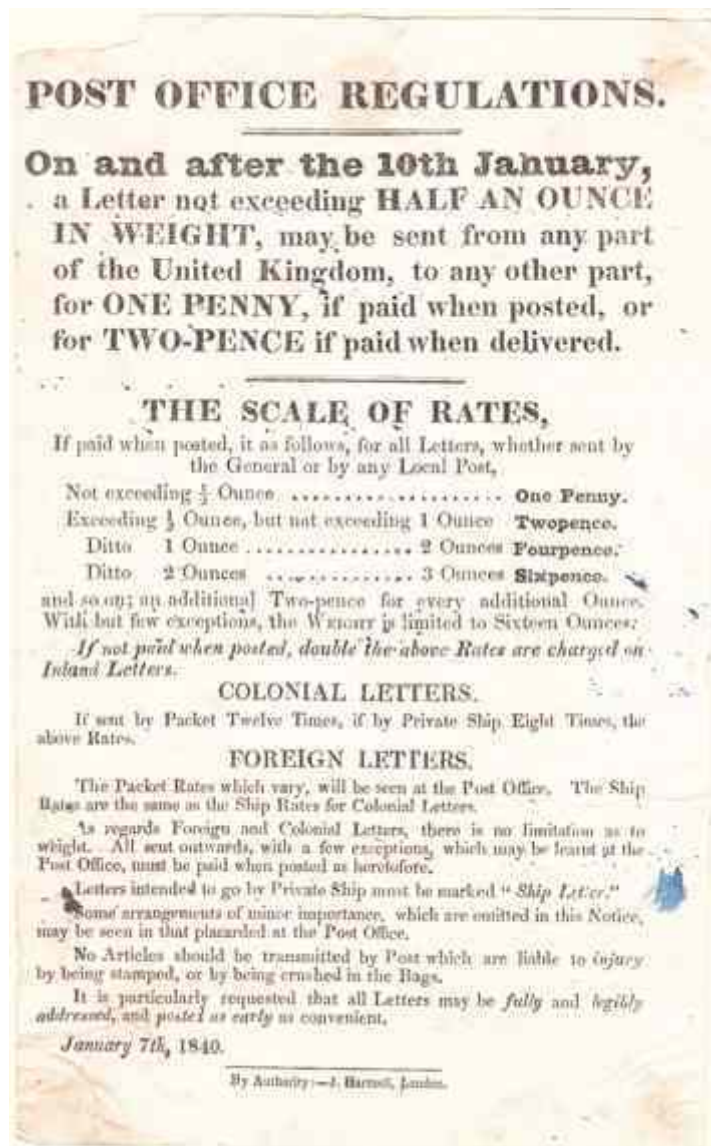
Zu dieser Zeit gab es in Irland 732 Postorte mit eigenem Ortsstempel. Allerdings kann man heute nur etwa 70 irische Postorte mit der ‚4‘ nachweisen. Bei der Hälfte davon findet man die ‚4‘ nur an einem einzigen Tag. Für relativ große Orte wie Cork, Limerick oder Wexford ist kein Handstempel nachzuweisen, lediglich handschriftliche Notierungen.

*Brief mit einer
handschriftlichen ‚4‘
vom 2. Januar 1840*



Beispiele von ,4'-Handstempeln einiger irischer Ortschaften

Diese Versuchsperiode war eine halbherzige Angelegenheit. Die Post hatte bis 1837 Überschüsse in Millionenhöhe erwirtschaftet, die sich im Jahr 1838 in einen Verlust in Höhe von £ 655.000,- drehten. Die Durchsetzung der ‚vollen Reform‘ mit dem Einheitsporto von 1 Penny für Briefe innerhalb der Britischen Inseln war daher politisch zu diesem Zeitpunkt nicht durchsetzbar. Die 4-Pence-Periode war daher ein Kompromiss, der auch nur 36 Tage Anwendung fand, da die Öffentlichkeit aufbegehrte und endlich ‚Billiges Porto für alle‘ verlangte! Die endgültige Portoreduzierung auf 1 Penny galt dann endlich ab 10. Januar 1840.



7. Januar 1840:
Aushang eines
Postamtes mit den
neuen Postgebühren ab
10. Januar 1840

Treasury Competition 1839

Ein öffentlicher Artikel in der Times am 6. September 1839 rief die Bevölkerung auf, Ideen zur Verwirklichung der Gebührenquittung für vorausbezahlte Briefe zu entwerfen und einzuschicken. Zu diesem Zeitpunkt sprach man noch nicht von ‚Briefmarken‘. 2600 Vorschläge wurden eingereicht, späteren Aussagen von Rowland Hills Bruder zufolge sind dabei lediglich 49 Vorschläge von Privatpersonen gekommen. Einer davon war Augustus Godby, der 1831 Lees als Irischer Postmeister ablöste. Seine Originalvorlage wurde im Jahre 2013 bei Auktionshaus McDonnell Whyte für Euro 33.000,- versteigert.



Anonymer Vorschlag Nr. 2019/39.
Ex. D. Muir, Postal Reform and The One Penny Black

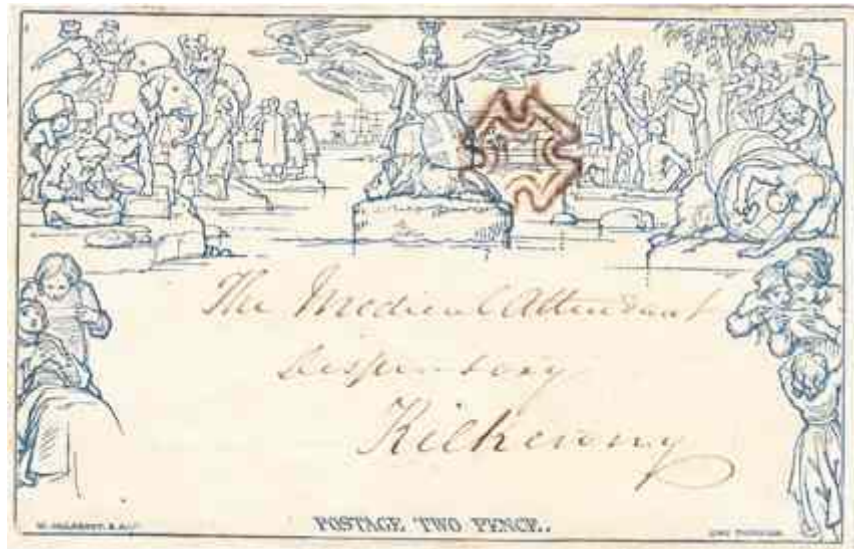


Für die Vorausbezahlung des Portos wurden nicht nur Marken geplant, sondern auch – und mit viel höheren Erfolgserwartungen für den Verkauf – Ganzsachen. Parallel zur Ausschreibung für Designs der Marken wurden auch Druckereien aufgefordert, Muster einzusenden und Produktionskapazitäten anzugeben, die in bestimmten Zeitspannen zu bewältigen waren. Diese Informationen wurden benötigt, um die Produktion der geplanten Ganzsachen vorbereiten zu können. Eine Anforderung an die Druckereien war, dass sie Produkte im Prägedruck anbieten können, denn die Ganzsachen sollten das eingedruckte Wertzeichen im Prägedruck wiedergeben. Die Idee mit dem Prägedruck wurde allerdings für die Ausgabe der ersten Ganzsachen schnell verworfen. Der irische Drucker Jonathan S. Cooper fertigte für Rowland Hill ein Musterbogen der Prägedrucke an, die er für Gerichtsmarken im Prägedruck fertigte, und notierte auf dem Musterbogen in roter Tinte: *Of these dies about 10,000 Impressions are used every Quarter. Dublin 30 Jany 1840*. (Von diesen Abzügen werden etwa 10.000 pro Quartal benutzt. Dublin, 30. Jan. 1840).



Musterbogen der irischen Druckerei Jonathan S. Cooper im Prägedruck

Die Ganzsache, die letzten Endes herausgegeben wurde, ist heute als sogenannter ‚Mulready‘ bekannt. Es zeigt die Britannia als Herrscherin ihres Reiches und beinhaltet Szenen aus dem großen Reich der Briten. Das Design der Ganzsachen für die 1-Penny-Umschläge und der 2-Pence-Umschläge stammte von William Mulready, einem Iren, dessen Eltern bereits 1792 nach England emigrierten, als William 6 Jahre alt war. Das Design der Ganzsachen wurde kurz nach Erscheinen von allen Seiten harsch kritisiert und in allen wichtigen Printmedien karikiert. Später wurden ganze Serien von Karikaturen produziert und an Sammler verkauft. Sie sind heute noch beliebte Sammelobjekte.



Der Ire William Mulready

2-Pence Mulready Ganzsache mit 'Distinctive Dublin. Maltese Cross'

Die Einführung der Marken und Ganzsachen

Nach mühsamer und langer Produktionszeit waren sowohl die ersten 1-Penny und 2-Pence-Marken als auch die Mulready Ganzsachen in ausreichenden Mengen produziert, damit sie an die Postschalter ausgeliefert werden konnten. Ab dem 6. Mai 1840 sollten sie für das Frankieren von Briefen eingesetzt werden.

Die Verteilung der Marken und Ganzsachen für den Postbedarf in England und Schottland begann am 29. April 1840. Der Verkauf der Marken und Ganzsachen war ab 1. Mai erlaubt, 5 Tage vor dem geplanten Erstgebrauchstag.

Die meisten größeren Postämter in England und Schottland hatten pünktlich zum 1. Mai ausreichend Marken und Ganzsachen für den Verkauf. In Irland sah dies scheinbar ganz anders aus. Der erste Versand mit 1000 Bogen der 1 Penny Black nach Dublin erfolgte von London aus am 5. Mai. Laut Mike Jacksons ‚May Dates‘ (herausgegeben 1999) wurden keine weiteren Bestände mehr im Mai verschickt. Bis zum 23. Mai wurden auch 1000 Bogen der 2 Pence Blue nach Dublin ausgeliefert.

Die Verwendungen der ersten Marken im Mai 1840

Da viele Postämter bereits ab dem 1. Mai die Marken am Schalter verkauften, ist es nicht verwunderlich, dass einige wenige Briefe mit Daten früher als dem 6. Mai existieren. Laut dem einschlägigen Werk ‚May Dates‘ von Mike Jackson (1999) sind von England und Schottland für die Zeit zwischen dem 1. Mai und 9. Mai 1840 (dem 4. Verwendungstag) folgende Stückzahlen bekannt:

Penny Black auf Brief	289 Briefe, inkl. ca. 80 Ersttagsbriefe (!)
Twopenny Blue auf Brief	9 Briefe
1-Penny Mulready Ganzsache	383 Stück
2-Pence Mulready Ganzsache	17 Stück
Kombinationen aus obigen Verwendungen	12 Stück

Von Irland ist in Mike Jacksons Buch kein einziger Irland-Brief mit Datum zwischen 1. und 9. Mai gelistet

Eine Zeitlang kursierten zwei sogenannte Ersttagsbriefe von Irland – mit Absenderort Cork – im philatelistischen Markt. Diese wurden aber recht schnell als Fälschungen entlarvt. Der eine Brief ist ein bar vorausbezahlter Brief mit nachgeklebter Penny Black und der andere ist ein Brief, zwar mit einer Penny Black, abgestempelt mit dem Malteser Kreuz Stempel. Aber die Rückseite mit dem Absendedatum 6. Mai ist eine Montage und gehört nicht zur Vorderseite.



Die Marken aus London wurden höchstwahrscheinlich im Dubliner ‚Customs House‘ (Abb. links) angeliefert und zwischengelagert, wo sie erst administriert und nach einigen Tagen weitergegeben wurden. Wie lange diese Zwischenlagerung dauerte und wie lange dann die Hauptpost in der damaligen Sackville Street nach Erhalt der Lieferung noch benötigte, um die Marken zu registrieren und zur Verteilung auf die irischen Postämter benötigte, ist nicht

bekannt. Alle diese spannenden Fragen betreffenden Unterlagen wurden spätestens beim Brand des GPO im Jahre 1916 während des Osteraufstandes zerstört.

Kleinere Postämter in ländlichen Gebieten Irlands mussten die von ihren Vorstehern bestellten Marken in Dublin im Voraus bezahlen, was zu weiteren Komplikationen und Lieferverzögerungen führen musste. Wenn man sich eine Lieferung der neuen ‚Gebührenzettel‘ für die eigene kleine Postagentur überhaupt wünschte, denn bare Bezahlung der Frankatur war nach wie vor möglich, und das, was man kannte. Der eine oder andere wollte vielleicht einfach nicht das Konterfei der Königin von Großbritannien auf ‚seinem‘ irischen Brief anbringen.

Bei den Kennern galt für lange Zeit der 13. Mai als das früheste Datum für den Gebrauch der Penny Black in Irland, wobei man davon ausgeht, dass die Marken dieses Briefes nicht in Irland gekauft wurden, sondern in England.

Der Fitzpatrick-Thomas-Brief

Am 6. Juni 2011 hielt David McDonnell in Dublin seine Frühjahrsauktion ab. Bei dieser Auktion tauchte ein Brief auf, frankiert mit zwei Penny Black (mit den Eckbuchstaben A/A und B/B der Platte 1a) mit Datum 8. Mai 1840 und Verwendung in Dublin!

Diese für den an irischer Postgeschichte interessierten Philatelisten sensationelle Entdeckung musste nun eingehender untersucht werden. Denn der 8. Mai als Abgangstag von Dublin war unglaublich! Der Empfänger des Briefes – Henry Thomas – ist bekannt. Er war Anwalt in einem Londoner Stadtteil, in dem es viele Anwälte gab, insbesondere an dieser Adresse, den Lincoln Inn Fields Nr. 35. Und es gibt von dem identischen Absender einen Brief vom 17. Juli 1840 – gerade mal etwas mehr als 2 Monate später – an denselben Empfänger. Aus dem Briefinhalt geht hervor, dass er am 8. Mai 1840 im Londonderry Hotel in Dublin verfasst wurde. Nachforschungen zu dem irischen Absender Frederick Fitzpatrick aus dem nördlichen Teil der irischen Insel haben ergeben, dass er einer Familie eines Geistlichen entstammt, die über Generationen in die ganze Welt zerstreut war. Es gab Verwandte in England, Belgien und sogar Indien. Aufgrund dieser weiten Verzweigung

musste man für die Kommunikation mit den Verwandten häufig Briefe schreiben und entgegennehmen. Dadurch kam ein natürliches Interesse für die Postreform des 19. Jahrhunderts zustande. In einem Brief vom 25. Januar 1840 schreibt Fitzpatrick gar an seine Mutter ‚Noch keine Briefmarken erhältlich‘.

Am 8. Mai 1840 – dem Absendetag des Briefes - gab es in Irland bei den Postämtern noch keine Freimarken. Frederick muss die Marken also in England gekauft haben und sie auf der Überfahrt nach Irland mitgenommen haben, wo er sie zum Frankieren des Briefes benutzte, den er an seinen Anwalt schickte. Es muss ein Brief mit einem Gewicht zwischen einer halben Unze und einer Unze gewesen sein, denn er ist mit 2 Briefmarken der Penny Black freigegeben. Die Erklärung des doppelten Portos findet man auch in dem erhalten gebliebenen Schreiben, denn Frederick nimmt in seinem kurzen Brief Bezug auf eine beigefügte notarielle Urkunde.



Der Thomas Fitzpatrick-Brief mit Absender-stempel 8. May 1840
(6A-8 MY-40)

Literaturhinweise:

Alan Holyoake: Die Erste Briefmarke der Welt (Alan Holyoake, Berliner Philatelisten-Klub 2013)

Mairead Reynolds: A History of The Irish Post Office, 1983

William Kane: Uniform Fourpenny Post in Ireland, 1990

Stephen Ferguson: The GPO, 200 Years of History, 2014

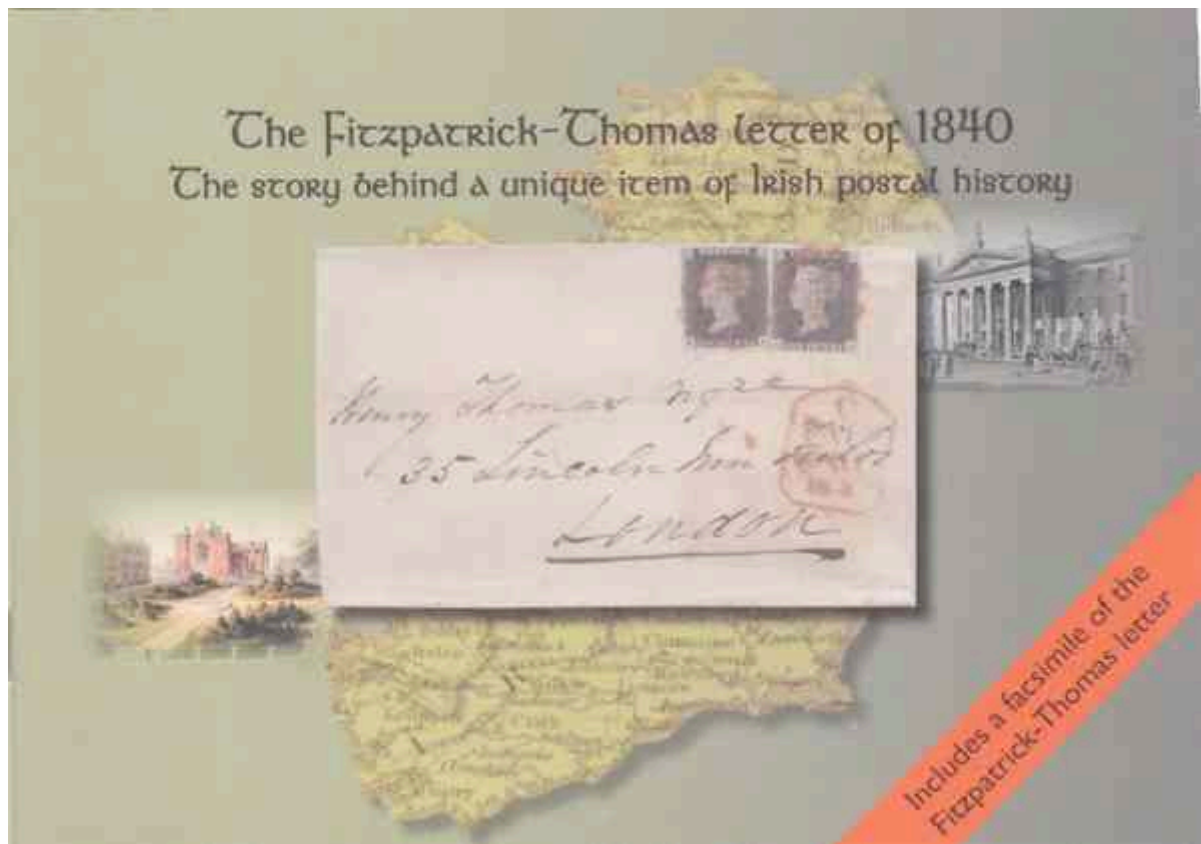
Howard Robinson: The British Post Office, Princeton University Press, 1948

Douglas N. Muir: Postal Reform & the Penny Black, The National Postal Museum, 1990

Mike Jackson FRPSL: May Dates, 1999

R. M. Wilcocks: Englands Postal History with notes on Scotland and Ireland, 1975

Abbildungen: Alle Originale abgebildeter Stücke – es sei den es ist anders erwähnt – zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichtes im Eigentum des Autors.



Broschüre mit Faksimile des Fitzpatrick Thomas-Briefes des irischen Postmuseums

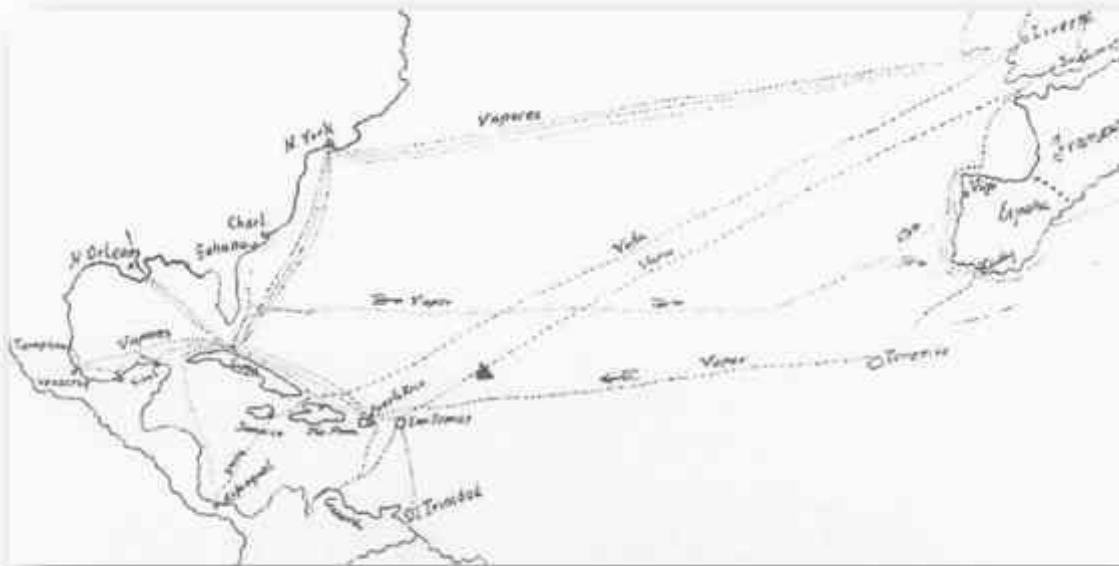
Die komplette Geschichte des Briefes und der Familie ist dokumentiert in einem Heftchen des irischen Postmuseums, zu beziehen für EURO 9,90 direkt bei AN POST, O'Connell Street, Dublin. Das Heftchen wurde in Zusammenarbeit mit dem Autor hergestellt.



2016 – 75 Jahre
Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.

Die Entwicklung der spanischen Schifffahrtslinien zwischen Kuba und Spanien sowie deren Besonderheiten von 1765 bis GPU

Vorgetragen zum Postgeschichtlichen Symposium in Sindelfingen 2014



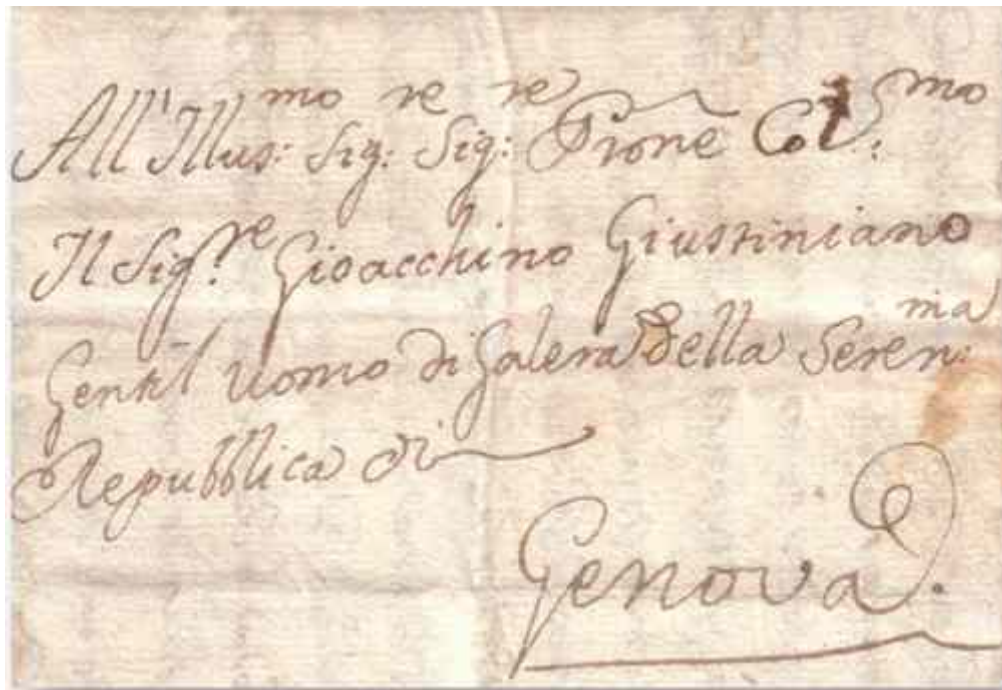
Kuba/Spanien unterhielten intensive Handelsbeziehungen insbesondere mit den USA und England, der als „Dreieckshandel“ beschrieben wird. Nutzholz, Mehl und Fleisch wurden aus den USA importiert und Kuba exportierte Kaffee, Melasse, Rum und Zucker im Gegenzug. Diese Güter tauschte die USA wiederum mit England gegen Eisen, Seide und Tee, von denen ein Anteil wieder nach Kuba / Spanien weitergegeben wurde.

Dieser regelmäßige Warenaustausch wurde erst wirklich möglich, nachdem Spanien 1764 die „**Correos Marítimos del Estado**“ ins Leben gerufen hatte.

Einführung

Nachdem der spanische Kaiser **Ferdinand** das Privileg des Generalpostmeisters für die amerikanischen Besitzungen 1514 an **Dr. Lorenzo Galíndez de Carvajal** vergeben hatte, verblieb der Transport der Korrespondenzen vertraglich ohne Unterbrechung in Händen der Familie **Carvajal & heirs/family**, die mittels gecharterten oder Handelsschiffen, teilweise auch mit spanischen Kriegsschiffen, den Informationsaustausch unterhielten. Bis 1764 hatte die Spanische Krone den Briefverkehr unter dieser Fremdverwaltung belassen.

Allerdings wurden Post und Güter mit der Zeit von der „**Correo Mayor de Yndias**“ so unzuverlässig befördert, dass die Spanische Krone Überlegungen anstellte, ein stabileres System einzurichten. Spanien befürchtete, dass seine Kolonial-Interessen und der Handel mit Gütern nicht mehr entsprechend gewahrt werden könne, falls kein schnellerer und zuverlässiger Informationsaustausch gewährleistet sein würde. Dabei war Kuba das wichtigste Drehkreuz für Handel und Korrespondenz zwischen Spanien und Amerika im 18. und 19. Jahrhundert und wurde bis Mitte des 19. Jahrhundert zusätzlich zum bedeutendsten Zwischenhalt für Süd- und Nordamerika sowie für Europa.



1763 –
Havanna
(01.12) nach
Genua –
Ankunft:
01. Juni 1763
(Zustellung
dauerte
1/2 Jahr!)

1 Correos Maritimos del Estado 1764 – 1802

Spanien kaufte 1764 dieses Privileg von der Carvajal-Familie zurück, um ein eigenes, zuverlässigeres Kommunikationssystem aufzubauen. Mit der „Carlos III – Real Cedula“ vom 6. August 1764 wurde der Start zum Aufbau der **Correos Maritimos del Estado** gegeben. Monatliche Fahrten zwischen Havanna und Spanien (Cadiz) mit Zwischenhalten in Puerto Rico und Santo Domingo sollten mit vertraglich gesicherten Schiffen vorgenommen werden. Eine General Post Administration wurde in Havanna ins Leben gerufen. Die Weiterleitung der Korrespondenzen zwischen den weiteren Kolonien und Havanna sollte lokal mit angeheuerten Privat-Schiffen vorgenommen werden. Der Generalpostmeister in Havanna erhielt von Spanien Bronze-Stempelkopien mit den eingravierten Namen „**Espana, Yslas** und **Yndias**“, wobei Letzterer für den Gebrauch in Kuba primär bestimmt war. Es sollte allerdings noch bis zum 1. Juli 1769 dauern, bis alle anderen Kommunikationssysteme aufgelöst waren und definitiv die *Correos Maritimos del Estado* Fahrt aufnehmen konnte.



Havanna, 11. Okt. 1773 via
Cadiz nach Barcelona –
YNDIAS (Type B: 1766 –
1856 von Cadiz). Gebühr:
bis zu 1/4 Unze – 4 Silver
Real + 1 Silver Real,
möglicherweise für die
Weiterbeförderung nach
Barcelona – m.s. 5 (Tarif
von 1764 bis 1807)



New York via Havanna, 18. Sept. 1795, nach Cadiz und Valencia (gepunkteter Kronenrundstempel mit VA). Der Brief wohl komplett mit spanischem Segler befördert und der **ISLAS DE / BARLOVENTO**-Stempel (Type No. 5) hier sicher in Kuba abgeschlagen, da deutlicher Farbunterschied zu den 6 R. (Silber Real), die bei der Ankunft in Cadiz notiert wurden – davon 2 R. für New York bis Havanna für den 1/4 Unzen-Brief

Der Postmeister hatte 1779 einen weiteren, zweizeiligen Stempel für Kuba – „**ISLAS DE / BARLOVENTO**“ (*Inseln am Wind*) – erhalten, der wie der YNDIAS-Stempel in mehreren Versionen zu finden ist. Dabei ist nicht immer offensichtlich, an welchem Ort der jeweilige Stempel abgeschlagen wurde. So findet man diesen Stempel z.B. auch auf Briefen aus Spanien, Puerto Rico, Mexiko oder San Juan abgeschlagen.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass ebenfalls der Yslas und der Espana-Stempel auf Briefen aus Kuba vorkommen, doch diese waren eigentlich primär für die Kommunikation mit Mittel- und Südamerika bestimmt oder wurden in Spanien abgeschlagen.

2 Correo Marítimo por el Caribe 1802 – 1855

Der Dienst der *Correos Marítimos* endete offiziell im April 1802 aufgrund von Kriegswirren. Zwischen 1803 und 1827 konnte sodann nur ein unregelmäßiger Verkehr nach Havanna durch die Spanische Krone gewährleistet werden, obwohl dies auch bereits Jahre zuvor der Fall gewesen war, man häufig auf militärische und andere Schiffe zurückgreifen musste.

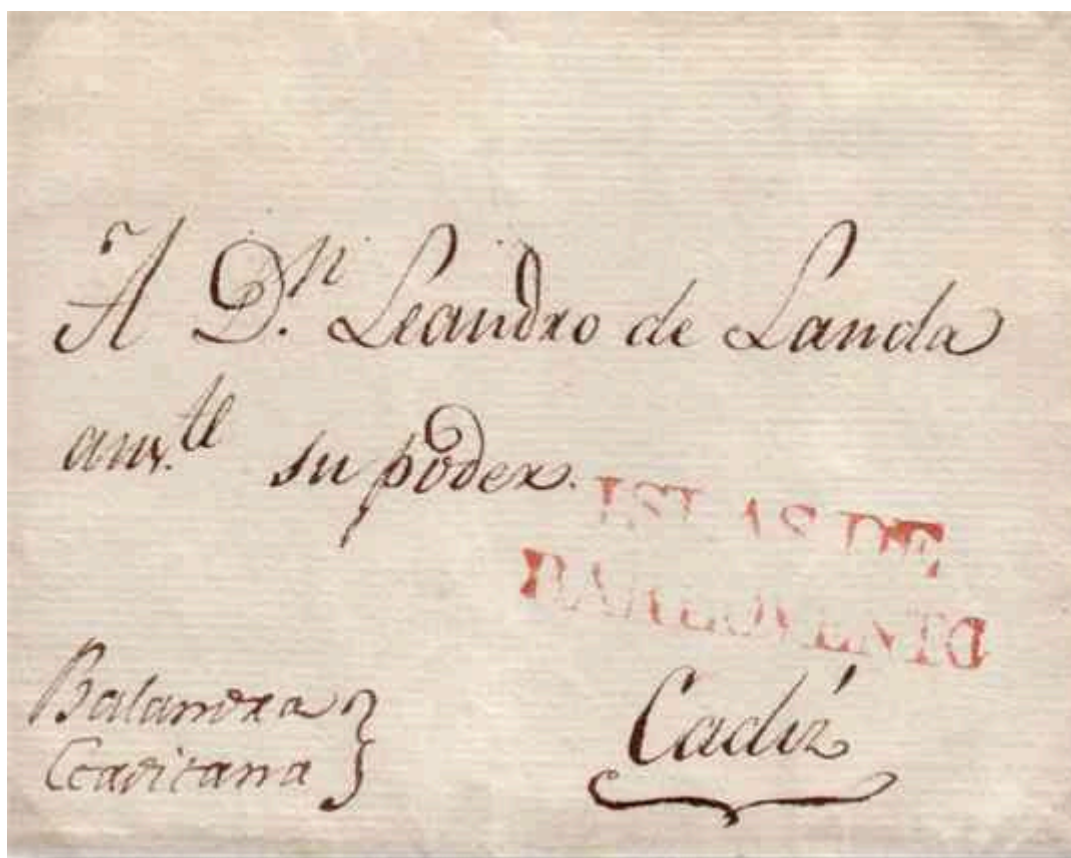


1810 – Havanna (14.01.) mit der Korvette „La Paloma“ nach Cadiz – **ISLAS DE / BARLOVENTO** (Type I: 1766 – 1855); Gebühr: Briefgewicht bis zu 5 Adarmes – 5 Reales de Vélon (Tarif 1807 – 1855)

Der jetzt „neue“ Service erhielt den schlichten Namen – *Correo Marítimo por el Caribe* –, obwohl er kaum als Dienst betrachtet werden konnte, da, wie in früheren Zeiten, auf zufällig anliegende Schiffe zurückgegriffen werden musste.

Zum 1. Januar 1807 wurde von der spanischen Krone ein neuer Tarif mit geänderter Gewichtseinheit beschlossen, wohl um neue Ressourcen für den Krieg mit und gegen Napoleon zu erschließen. Das Gewicht wurde nun in **Adarme** gemessen und die Gebühr in **Real de Vélon** erhoben, da Silber zu wertvoll geworden war.

Ein Adarme betrug den 16. Teil einer Unze (28,7 gr.) = 1,79375 Gramm. Der Real de Vélon war keine Münze sondern lediglich eine Geldeinheit als Berechnungsgrundlage. Er hatte einen konstanten Wert von 34 Maravedis oder 8 1/2 Cuartos. Der Briefempfänger konnte die Gebühr bezahlen mit jeder Münze die ihm zur Verfügung stand, Hauptsache war, dass letztendlich der Wert in Real de Vélon ausgeglichen wurde.



1813 – Havanna (20.08.) mit der „Korvette Balamoza“ nach Cadiz; Gebühr: bis zu 5 Adarmes – 5 Reales de Vélon (Tarif 1807 – 1855); **ISLAS DE / BARLOVENTO** (Type IV: 1812 – 1852)

01.01.1807:

Die Grundgebühr betrug bis ins Jahr 1855 – 5 Adarmes = 5 Reales de Vélon.

6 – 7 A. = 7 R.

10 – 11 A. = 11 R.

14 – 15 A. = 15 R.

8 – 9 A. = 9 R.

12 – 13 A. = 13 R.

1 Unze = 17 R.

2.1 Behandlung von Seuchenbriefen

Eine Cholera-Plage schwappte in den 20er und 30er Jahren des 18. Jahrhunderts über Europa hinweg. Die Desinfektion war zu diesen Zeiten eher als primitiv zu bezeichnen, aber zwingend vorgeschrieben, besonders für Briefe, die aus dem Ausland eintrafen. Sie wurden häufig mit Essig oder durch Räucherungen vorgenommen. Damit das jeweilige Mittel auch den Briefinhalt erreichen konnte, wurden Schlitze oder Löcher in die Briefhüllen geschnitten oder diese punktiert.



Seuchenstation von Mahon auf Menorca



1824 – **Havanna**
(1824-29), abgesandt
am 20. Juni 1814 und
aufgegeben „maritimo
und per Cadiz“ mit
unbekanntem Schiff
via Mahon nach Cadiz
und dann erst nach
Teneriffa.

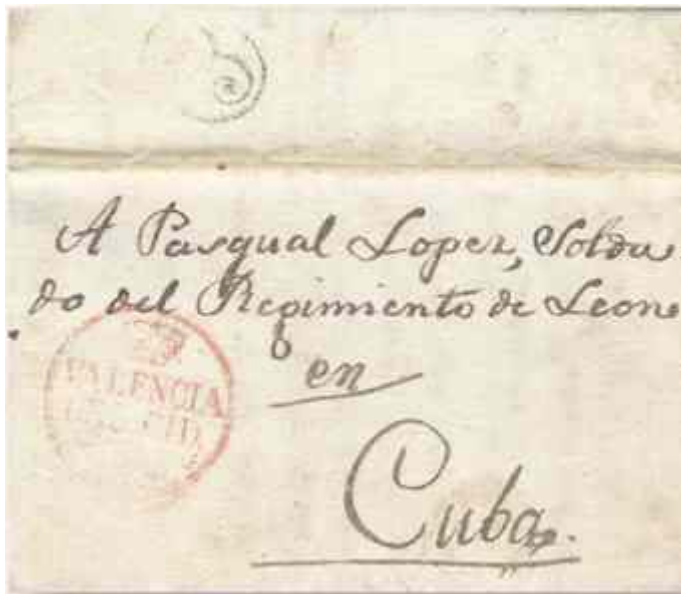
Gebühr: bis zu 5 Adarmes – 5 Reales de Vélon h.s. in Cadiz aufgetragen nebst dem „**A**“, welches die 1. Gewichtsstufe nur bestätigten sollte
(Behandlung typisch für Mahon-Schlitze zentral und in den vier Ecken für das Beträufeln mit Essig.)



1830 – Havanna
(31.05.), aufgegeben
„per Montanes“ über
Vigo nach Santander
– **DE YNDIAS**
(1824-51) und dann
erst nach Madrid;
Gebühr: bis zu 5
Adarmes – 5 Reales
de Vélon

(Zwei senkrechte Schlitze und lediglich mit Essig besprenkelt – typisch für die Seuchenstation in **San Simon/Vigo**)

2.2 Militär- und Briefe von Wohltätigkeitsinstitutionen



1839 – Kronenstempel **VALENCIA / DEL CID** (25.02.), befördert durch ein Schiff der Empresa nach Kuba zum „Regimento de Leone“

Der Transport der Militärpost, selbst von Truppen mit Schiffen der Empresa, war vertraglich gebührenfrei festgelegt. Post von Wohltätigkeitsinstitutionen wurden ebenso gebührenfrei in Spanien befördert, doch Kuba bestand auf seiner lokalen Gebühr.



1851 – Madrid (03.11.), Brief der **NUNCIATURA APOSTOLICA / MADRID** nach Havanna
12. Gewichtsstufe – 24 Real de Vélon lokale Gebühr bei Ankunft fällig

2.3 Unterschiedliche Zusatzgebühren auf Post aus der Karibik

Zuschläge zur Unterstützung von Kriegen war in mehreren Provinzen Spaniens gängig. Vorreiter für Zusatzgebühren war allerdings Katalonien mit den Inseln Mallorca und Menorca, die vom gleichen Postmeister betreut wurden.

Mr. Geoffrey Lewis von Australien hat einen Artikel im *Academus* No. 9 aus September 2006 ausgeführt, dass auf die meisten Briefen aus den Ländern der Karibik nach Katalonien und den Balearen eine Zusatzgebühr von 1 Real erhoben wurde. 4 oder 6 Maravedies waren entweder eine Kriegs- oder Straßen-Zusatzgebühr, abhängig von der jeweiligen Zeitperiode.

Jedoch endete jede Kriegszusatzgebühr mit dem 28. Februar 1843. Gebühren für die Reparatur oder Neuanlage von Straßen in Katalonien existierten von 1843 bis 1848 – 1 oder 2 Cuartos und von 1852 bis 1856 – 6 Maravedies. Manche Administrationen verlangten allerdings durchgehend 2 Cuartos = 8 Maravedies.

4 Maravedies (= 1 Cuarto) Zusatzgebühr für die **Karlistische Kriege** (1833 – 40) auf Briefen aus dem Ausland aufgrund des Dekrets des General Kapitäns von Katalonien, *Llauder*, vom 8. April 1834 bis zum 7. Januar 1836.



1835 – Mantanzas (07.05.), mit nicht benanntem Schiff via Cadiz (**YNDIAS**-Type I) und Menorca (Nagelbrett-Punkturen für Räucherung, typisch für Mahon) nach Barcelona



1841 – Havanna (15.03.), mit nicht benanntem Schiff wohl direkt nach Santander (**ISLAS DE BARLOVENTO** - Type 8; 1830-45)

Der 1 Cuarto (= 4 Maravedies) wurde als Kriegszusatzgebühr erhoben aufgrund des regionalen Dekrets der Deputation von Kantabrien von Juli 1835 bis Januar 1843.

Straßengebühr für Reparatur oder Neubau von 1 Cuarto ab 1843 bis zunächst wohl 1848 für Katalonien. Manche Administrationen, wie die hier von Mahon, bedienten sich kräftiger (2 Cuartos). Hier ebenfalls zu sehen der zusätzliche Real auf Post aus der Karibik, den sich bislang so recht niemand erklären kann.



1843 – Mantazas (24.02.), mit nicht benanntem Schiff via Cadiz
(ISLAS DE / BARLOVENTO – Type 3; 1795-1855) nach Mahon (Menorca)

2.4 Instruksstempel



1830 – Santiago de **Cuba** (1830-40), gesandt am (30.06.) mit nicht benanntem Schiff nach Palmas auf den Kanaren

Dieser **CUBA**-Oval-Zierstempel ist der erste Stempel der ausschließlich für Santiago abgeschlagen wurde, um eine Differenzierung zum Hafen von Havanna vorzunehmen.

Die weiteren Stempel sollten den Postbediensteten einen Anhalt dahingehend geben, ob der Brief aus dem Mutterland (PENINSULA, ESPANA) oder aus welcher Kolonie (NUEVA / ESPANA) der jeweilige Brief eintraf, um dann die entsprechende Gebühr korrekt zu vermerken zu können. Dabei ist es heute häufig schwierig den Ort zu bestimmen, an dem der Instruksstempel abgeschlagen wurde.



1846 – Malaga
(21.05.), mit
der „Sombreria
Espanola“ via
Havanna
(08.06.) nach
Vera / Cruz
Ankunft: 25.
Juni.
(Es ist nicht
zu erklären,
warum hier
keine
Gebühren
erhoben
wurden.)

(In diesem Fall ist es offensichtlich, dass der **PENINSULA**-Stempel während des Transits des Briefes in Havanna abgeschlagen wurde, da sowohl der Gebührenstempel "0" als auch der Baeza-Stempel für **Habana** in der gleichen Farbe abgeschlagen wurden. Neun Abschlüsse des PENINSULA-Stempels sind bislang berichtet (1840-46).



1824 – Vera Cruz
(13.12.) via Havanna
nach Cadiz
vom Empfänger zu
entrichten für das
Briefgewicht von 6 – 7
Adarmes – 7 Reales
de Vélon

(Auch hier ist es klar ersichtlich, dass beide Stempel bei der Ankunft in Cadiz abgeschlagen wurden. Dieser **NUEVA / ESPAÑA** ist bekannt für Vera Cruz, Cadiz und Buenos Aires (1815 – 1824)

Der Krieg mit Napoleon und Revolutionen in den spanischen Kolonien hatten bei der spanischen Krone zu einer Lähmung in den Bemühungen um eine zuverlässige Verbindung geführt, dies trotz der mannigfaltigen Klagen kolonialer Administratoren und Kaufleuten. Die Öffnung der kubanischen Häfen 1815 auch für Schiffe anderer Nationen, führte zunächst zu einer gewissen Entlastung.

Erst 1824, mit dem *Real Orden* vom 18. November, wurde eine Kommission gebildet, die Abhilfe schaffen sollte. Der Administrator in Kuba wurde zudem autorisiert, lokalen Unternehmungen einen Kontrakt anzubieten. Diese Aktion war initiiert worden durch einen Dr. Thomas E. Wood, der in Madrid vorstellig geworden war, um sich eine Schifffahrtslinie mit britischen Schiffen genehmigen zu lassen.

Eine Gruppe kubanischer Händler setzte sich dann allerdings am 23. April 1827 zusammen. Diese einigten sich auf ein *Reglamento*, welches der Gesellschaft von **Arrieta, Villota y Cia.** die Betreibung der Schiffflinie der „*Empresa de Correos Maritimos*“ zunächst für drei Jahre übertrug. Das *Reglamento* wurde von der spanischen Obrigkeit als gut geprüft und mit dem *Real Orden* vom 24. Oktober 1827 genehmigt.



1835 – Lyon via Cadiz nach Havanna mit „NE“-Stempel für „Norte Europa“ (P.P. – vorausentrichtet 19 Décimes – dritte Gewichtsstufe (16 gr.)

Dabei erhielt die Gesellschaft weitgehende Befugnisse über alle ein- und auslaufenden Schiffe, nicht nur der spanischen, die von einem Ausschuss regelmäßig überwacht werden sollten. Das *Reglamento* gab exakte Anweisungen über Vorgehensweisen. So sollten monatliche Fahrten zwischen Cadiz und Havanna vorgehalten werden. Zu Haltepunkten wurden Puerto Rico und die Kanarischen Inseln gemacht. Mehr als 4 Tage Aufenthalt in Cadiz waren nicht erlaubt. Länger als 24 Stunden durften sich die Schiffe weder im Hafen von Puerto Rico noch in dem der Kanarischen Inseln aufhalten. Vier Schiffe sollten zunächst diesen Dienst aufnehmen, es wurden allerdings zunächst nur drei bis Ende 1828. Dabei war primär kalkuliert worden, dass etwa sechs bis acht Schiffe für den Service notwendig seien. Die Abfahrten von Havanna sollten an jedem 1. des Monats erfolgen, die von Cadiz im ersten Teil jedes Monats. Weitere Reglementierungen, auch die finanziellen, waren in Zusatzartikeln festgelegt. Bestätigt war allerdings nicht, dass die Empresa in anderen kubanischen Häfen, wie z.B. in Santiago, ebenfalls Zuständigkeit hatte. Vorausbezahlung der Korrespondenzen war vorgeschrieben. Allerdings waren Truppen, offizielle Briefe oder Offizielle selbst, ohne Gebühr zu befördern.

Trotzdem rissen die Klagen über die Empresa nicht ab, insbesondere in der Zeit, nachdem die „British-Packets“ mit Dampfern ausgestattet worden waren, während die langsamen Segler der Empresa weiterhin für die Passage 40 bis 60 Tage brauchten.



1836 – New York nach Havanna mit „NA“-Stempel für „**NORTE AMERICA**“

Dies, obwohl sich die Empresa wirklich bemühte den Zeitplan stets mehr als zu erfüllen, sie sogar teilweise zusätzliche Fahrten anbot.

Zwischenzeitlich hatte die Empresa (1838 – 1841) neue Stempel eingeführt, um bei der Ankunft der Briefe anzuzeigen, ob sie aus Amerika oder Europa eintrafen – **E. / NA** und **E. / NE**.

Den Empresa-Schiffen selbst wurden postalisch keine Namen gegeben, sondern sie erhielten eine sogenannte *Correo-Nummer* von 1 bis 4. Diese Nummern wurden zu Beginn handschriftlich notiert, fanden aber von 1841 bis 1850 ihren Niederschlag in Stempeln neben den vorgeschriebenen Franko-Abschlägen.



1840 – Boston (20.01.) nach Havanna – **E. / NA – NORTE AMERICA**



1839 - T.P. / Camden Town übergeben an die General Post – **G.P. / PAID** via Falmouth (1839 – 15.10.) nach Havanna vorausbezahlt – 3 / 4 d. für den Brief bis zu einer ½ Unze

Penny Post – 2 d. + London – Falmouth = 12 d. (abgezogen 1 d. = long distance reduction)
+ Paket-Brief nach Havanna = 2 / 1 d. (1 Vic c 34; 01.08.1837) – **E. / NE – NORTE EUROPA**



Artikel 7 des *Reglamento* besagte – dass jegliche Post vorausbezahlen war.
1837– **HABANA / FRANCO** (28.11) nach Madrid (*h.s. Correo de la Empresa No. 2*)
(HABANA / FRANCO Zierstempel – 1837 – 1840; Ankunft – 8. Dezember)



1842 – Havanna (02.12.) via Cadiz nach Madrid (mit der *Correo de la Empresa No. 1*)
+ FRANCO-Stempel (Ankunft: 11.01.1843)

Doch letztendlich sollten alle Bemühungen und Neuerungen nicht ausreichend sein. Aufgrund der finanziellen Ausstattung, durch Gebührenbetrug, hohen Kosten und zu langsamen Schiffen, musste die Empresa 1844 aufgeben.

3.1 Die Nueva Empresa de Correos Maritimos 1845 – 1851

Noch im Dezember des gleichen Jahres wurde eine Neuorganisation angestrebt. **Villota, Lavin y Cia.** wurden zu den neuen Inhabern der Schifffahrtslinie. Diese erhielten, wenn auch verspätet, den neuen Kontrakt der spanischen Regierung mit dem *Real Orden* vom 18. Februar 1847. Zwischen 1845 und 1847 lief der Betrieb der Linie weiter im bekannten Stil, doch nach Erhalt des Kontraktes und mit Unterstützung der „*Banco de Fomento y Ultramar*“ der Regierung, wurden 1848 vier weitere Schiffe mit den *Correo*-Nummern 5 – 8 in die Flotte aufgenommen. Zusätzlich charterte man 1850 Dampfschiffe, u.a. auch die *Caledonia* und *Hibernia*, welche die Flotte konkurrenzfähiger machen sollten.



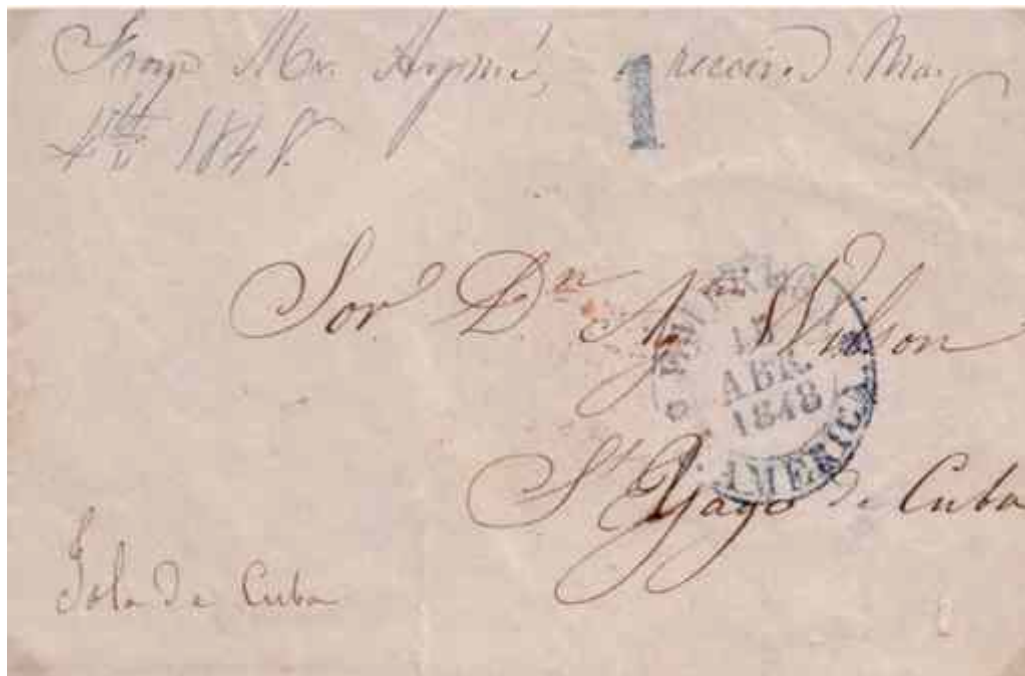
Havanna,
2. August 1849,
nach Logrono mit
“**CORREO
MARITIMO /
No. 7**”;
Ankunft: 21.
September 1849

Bereits an den Abgangs / Ankunftsdaten des Briefes ist zu erkennen, dass von einer Konkurrenzfähigkeit immer noch nicht die Rede sein konnte. Trotz aller Bemühungen, dem Einsatz neuer Schiffe, Auflage neuer Stempel, blieben die Segler den Dampfschiffen weit unterlegen, so dass die Firma 1849 neuerlich finanziell ins Schlingern geriet und der Königliche Rat anwies, die Empresa zu liquidieren. Sowohl die Firma als auch die Bank der Regierung beschuldigten die Regierung daraufhin, nicht zu ihren Zusagen gestanden und das Monopol der Empresa immer wieder unterlaufen zu haben, fortwährend Truppen und offizielle Post ohne Bezahlung haben laden lassen, und verlangten deswegen staatliche Entschädigung. Nach einem vorübergehenden Kompromiss wurde die Empresa mit Kontraktbeendigung zum 1. Mai 1851 dann endgültig aufgelöst.

Beispielhaft Stempel der „Neuen“ Empresa



(Insbesondere der EMPRESA / ESPAÑA (1847 – 1851) ist schwierig auf Briefen zu erkennen, da er zumeist in orangener Farbe abgeschlagen wurde.)



1848 – West Chester (25.03) nach Havanna per – **EMPRESA / N. AMERICA** (Baeza) vorausbezahlt – 1 Real de Vélon lokale Gebühr (Ankunft: 15.04.1848)

Zudem galt für den einfachen Brief seit 1842, bei Eintreffen in Kuba, die lokale Gebühr von:

1 Real – für Briefe aus der Karibik und von der Ostküste der USA

2 Real – von der Westküste der USA und aus Europa



1851 – GEORGTOWN (13.02.) per „*Steamer Isabella*“ via Charlestown (16.02) nach Havanna per **EMPRESA / N. AMERICA** (Ankunft: 19.02.1851)

12 ½ Cents vorausbezahlt + 1 Real lokale Gebühr zu entrichten

(Die „*Isabella*“ gehörte **Moses Cohen Mordecai**, der als erster Reeder einen US-Kontrakt für die Beförderung von Post erhielt. Ansonsten wurden lediglich sogenannte „Vereinbarungen“ mit Reedereien geschlossen.

Die „Steamer-Flatrate“ von 12 1/2 Cents war für den Zeitraum vom 14. August 1848 bis zum 30. Juni 1851 von der U.S. Post Office festgelegt worden.

Durch die Konvention vom 1. Juli 1849 bis zum 30. Juni 1851 war zudem generell die Vorausbezahlung für die USA nach Kuba möglich geworden.)

4 Kontraktlose, oder Zeit der kurzlebigen Kontrakte (1851 – 1861)

Für die Periode von Mitte 1851 bis 1854 gelang es der spanischen Administration keinen neuen Unternehmer für die Beförderung der Post von Kuba ins Mutterland zu finden. Spanische Militärschiffe oder zufällig anlegende Handelsschiffe transportierten erneut die Post. Von einem regulären, verlässlichen Postdienst konnte wieder einmal keine Rede sein.



1852 – Havanna (04.06. (*Baeza-Stempel* seit 1842) mit der „Caledonia“, die am 12. Juni nach Cadiz auslief; der Brief erreichte Barcelona am 1. Juli vom Empfänger – 5 Reales de Vélon + 6 Maravadies (*lokale Gebühr für Barcelona 1852-56, um Straßen auszubauen bzw. zu reparieren*)



1854 – Santiago de Cuba 1852 – (31.05) versandt von h.s. D. *Hernandez* via Le Havre – Paris (27.06), weiter gesandt von **Badel / Paris** nach Santander; 2 R. vom Empfänger

Dies war ein zwischenzeitlicher Versuch (von 1854 – 55, oder 56?) der **Zagroniz Hermanos Co.**, um für die spanische Administration wieder einen regulären Postdienst einzurichten, allerdings erfolglos.

Mit dem „*Königlichen Erlass der Königin Isabella*“ vom 18. Dezember 1854 wurden neue Gewichtseinheiten und Gebühren eingeführt. Die interkoloniale Gebühr oder die nach Spanien betrug nun 1/2 Real Plata (Silber Real) für den einfachen Brief bis zu einer 1/2 Unze, 1 Real Plata für den Unzen-Brief usw. in Progression. Unbezahlte Briefe waren mit der doppelten Gebühr zu belasten. Zur Umsetzung dieses Erlasses wurden die ersten Marken für Spanisch-Westindien zum 1. April 1855 verausgabt.

Den nächsten Versuch sollte die **Cia. Franco-Americana de Vapor** (Gauthier Frères) im Mai 1857 starten, einen verlässlichen monatlichen Dienst zwischen Havanna und Spanien zu gewährleisten. Vorgesehen war primär eine Route von Le Havre über Cadiz – Martinique – Guadeloupe – Havanna und New Orleans. Das Unternehmen bekam sogar einen Kontrakt von der spanischen Administration, in dem festgelegt wurde, dass die Linie für jede Rundfahrt 33.000 Pesos vergütet bekam. Die Route wurde sodann dahingehend geändert, dass New Orleans und die französischen Antillen nicht mehr angesteuert wurden, dafür aber

Puerto Rico. Die Linie operierte durchaus zuverlässig, steuerte Cadiz zu jedem 12ten des Monats an und war durchaus profitabel, doch als Spanien dann im Februar 1858 für eine Vertragsverlängerung verlangte, dass die Linie in Zukunft unter spanischer Flagge zu fahren habe, wurde die Fahrten im April 1858 seitens der Franzosen gestoppt.



1857 – Havanna (12.12.), wohl mit der „Cadiz“ (Gauthier Frères) via Cadiz nach Santander; Ankunft: 13. Januar 1858; 3. Gewichtsstufe – 1 ½ Real Plata

Von Mai 1858 an beförderte eine spanische Linie einmal im Monat die Post nach Spanien bis Anfang 1861. Daneben erhielt der Dienst der **Vapores Correos Transatlantica** einen Kontrakt, der im Frühjahr 1858 ins Leben gerufen worden war. Diese Gesellschaft beförderte die Post in geschlossen Postsäcken mit Dampfschiffen zwischen Havanna und Cadiz bis Juli 1860 und ging dann in Konkurs. Dieser Dienst wurde dann von einer anderen Firma ab Januar 1861 weitergeführt, jetzt mit zusätzlichen Halten in Puerto Rico und Teneriffa, doch scheiterte auch dieser Dienst bereits im Juli 1861.



1858 – Gardenas (05.07.), aufgegeben „Espana Vapor Correo“, wohl mit der „Almogabar“ via Cadiz nach Rivadeo; Ankunft: 31. Juli 1858; bis zu 1/2 Unze – ½ Real Plata

(Ab 1862 sollte der Aufgabevermerk „Vapor Correos“ ausschließlich für die Lopez-Linie stehen.)

5 Dienst der Antonio Lopez y Cia. (und Nachfolger 1862 – 1877)

Mit dem *Real Orden* vom 11. September 1861 wurde der Kontrakt mit der Firma Lopez y Cia. mit Sitz in Alicante bestätigt. Dieser sah eine Subvention von 590.000 Reales für jede der zwei monatlichen Rundfahrten vor. Die Schiffe hatten dafür an jedem 16. und letzten Tag des Monats von Cadiz auszulaufen mit Halten bei den Kanarischen Inseln, Puerto Rico und Santo Domingo. Abfahrten von Havanna waren für den 15. und 20. jeden Monats vorgesehen. Um diesen Plan überhaupt verwirklichen zu können, musste sich die Gesellschaft zunächst weitere 8 Schiffe zulegen, bis das der Dienst seine ersten Fahrten im Januar 1862 verlässlich aufnehmen konnte.

Anzumerken ist, dass ab etwa 1864 laut Aufzeichnungen auch andere spanische Häfen, wie z. B. Coruna, Santander und Alicante, anstelle oder zusätzlich zu Cadiz, angelaufen wurden. In den 1870ern bestand wohl zudem ein spezieller Service für Puerto Rico, der Kuba über Santiago bediente.

(Laut "*Königlichen Erlass*" aus 1857 war die Vorausbezahlung der Briefe verpflichtend geworden. Der vom 20. Mai 1859 wies an, dass nunmehr pro 1/2 Unze 1 Real Plata zu entrichten war.)



1862 – Havanna (22.03.), wohl mit der „*Isla de Domingo*“ via Cadiz nach Madrid; Ankunft: 22. April 1862; bis zu 1/2 Unze – 1 Real Plata



(typischer
Reklamehandzettel der Linie)



1864 – Havanna (18.03), forwarded durch J. DEMESTRE, mit der „Espana“ nach Santander
Ankunft: 14. April; vierte Gewichtsstufe (bis zu 2 Unzen) – 4 Real plata

(Am 1. Januar 1866 wurde eine neue Münzeinheit eingeführt. Vom Real Plata wechselte man zum Centimo de Escudo: einhundert Centimos waren fortan gleich 1 Escudo; 1 Real Plata betrug 20 Centimos.)



1866 – Havanna (15.10.) mit der „Infanta Isabel“ nach Bilbao
Ankunft: 12. November; Unzenbrief – 4 x 10 Centimos

Obwohl der Dienst nahezu klaglos funktionierte, schien die spanische Administration trotzdem nicht gänzlich damit zufrieden gewesen zu sein. Vielleicht weil der Service der Firma Lopez zu kostenintensiv war? Jedenfalls holte die spanische Administration neue Gebote für die Kuba-Linie ein, und 1867 gab sie dann *Don Carlos Mitchell aus London* einen Vertrag, der allerdings noch im gleichen Jahr widerrufen wurde. Dadurch hatte Lopez jedenfalls einen neuen Kontrakt auszuhandeln, der ihm auch zum 1. Januar 1868 bestätigt wurde. Von da an erhielt Lopez für jede Rundfahrt 60.500 Escudos. Der Dienst war fortan für die spanische Administration augenscheinlich so zufriedenstellend, dass über weitere Jahrzehnte keine neuen Konkurrenzangebote mehr eingeholt wurden.

Ein neuerlicher Währungswechsel erfolgte zum 1. Februar 1871. 100 Centimos betrugen 1 Peseta. Die Bewertung war nun – ½ Real Plata Fuerte war gleich 10 Centimos de Escudo, gleich 25 Centimos de Peseta (*somit keine Gebührenerhöhung*).



1871 – Havanna (15.09.), wohl mit der "Espana" via Cadiz nach Malaga
Ankunft: 6. Oktober; bis zu ½ Unze – 50 C. de Peseta

Ein neuer Kontrakt der spanischen Administration mit Lopez vom 25. Juni 1875 beinhaltete, dass fortan 3 Fahrten pro Monat bereitzustellen waren. Von Cadiz am 10. und 20. jeden Monats und von Santander an jedem 30. Die Abfahrten für Havanna nach Cadiz wurden auf den 5. und 25. jeden Monats festgesetzt, den für Santander auf den 15.

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Lopez-Linie blieb so bemerkenswert, dass auch fremdländische Firmen diesen Dienst in Anspruch nahmen, insbesondere, da französische und britische Packet-Schiffe um 1875 ihre Dienste reduziert hatten.



1875 – Paris (08.09.), forwarded von BRISSET & NOAILLES / PARIS, zwar aufgegeben „**avec vapeur Antonio Lopez de Santander**“, aber dann doch sicher nicht mit der Lopez-Linie befördert, sondern mit der „**Algeria**“ (Cunard) von Liverpool (11.09.) über Queenstown (12.09.) nach New York (22.09.) und von dort mit nicht bekanntem Dampfschiff nach Havanna

Vorausbezahlt 4 Fr. – US verlangte zusätzliche 75 Cents für den Transit, da Frankreich noch kein Mitglied der GPU war. Für den Brief über zwei Unzen wurden in Havanna 10 Real lokale Gebühr erhoben.

Der Rundsendedienst

des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. bietet interessantes und
preiswertes Material aller Sammelgebiete

Informationen durch

Horst Warnecke

Goethestraße 16, 31008 Elze, Telefon 0 50 68 / 22 02

April - August - Dezember



**3 mal jährlich für Sammler und Forscher
unser wie gewohnt reichhaltiges Angebot.**

**Zahlreiche Einzellose aus allen
philatelistischen Gebieten und immer
große Sammlungen, Posten und Lots.**

**Günstige Bedingungen
für Ihre Einlieferungen sowie
Provision für erfolgreiche Vermittlung.**

**2 Monate vor dem jeweils nächsten
Auktionstermin ist Annahmeschluss.**

**Für weitergehende Fragen
stehen wir Ihnen jederzeit und
gerne auch persönlich zur Verfügung.**

J&K



Wolfgang Jennes & Peter Klüttermann
Briefmarkenauktionen- Clarenbach Strasse 182 - 50931 Köln
FON 0221 - 940 53 20 FAX 0221 - 940 53 26
e-mail info@jennes-und-kluettermann.de

Kataloge versenden wir im Inland weiterhin kostenlos. Wegen der enorm hohen Portokosten bitten wir bei Anforderungen aus dem Ausland um Zusendung des Portoanteils.
Dieser beträgt innerhalb Europa 10,- EURO und nach Übersee 20,- EURO.

RAUHUT & KRUSCHEL

BRIEFMARKEN - AUKTIONSHAUS

Das Briefmarken-Auktionshaus im Ruhrgebiet



Regelmäßige Auktionen seit 1988



Kostenloser Luxus-Auktionskatalog



Jederzeit Bar-Ankauf



Einlieferungen jederzeit erbeten

Rauhut und Kruschel Briefmarken-Auktionshaus GmbH

Werdener Weg 44 · 45470 Mülheim an der Ruhr

Telefon: 0208 / 3 30 98 oder 0208 / 39 07 25 · Telefax: 0208 / 38 35 52

harald.rauhut@rauhut-auktion.de