



# Berichte

FÜR KOLONIALBRIEFMARKEN-  
SAMMLER

92 September 1990

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der  
Sammler deutscher Kolonialpostwertzeichen e.V.



CONSTANTINOPEL 6.6.71. Einfacher Brief nach Deutschland, frankiert mit 3 Groschen: 1 Gr. für das deutsche Porto und 2 Gr. für die Transitgebühren. Postweg über Varna und die Donau.

# Deutsche Post in der Türkei

---

## Constantinopel 1870 – 1875: Porti und Postwege

*Gerd-Uwe Spiegel / Dr. Kiepe*

Constantinopel, an der Brücke über das Goldene Horn zwischen Stambul und Galata: "Die Menge wogt in großen, farbigen Wellen vorüber, jede Gruppe vertritt eine andere Nationalität. Man stelle sich die extremsten Gegensätze der Kleidung, jede Art von Aussehen und sozialer Klasse vor, und die kühnsten Träume werden von der Wirklichkeit übertroffen. Innerhalb von 10 Minuten, auf nur wenigen Metern, hat man eine Mischung von Rassen und Trachten gesehen wie nie zuvor." (DE AMICIS 1896, zit. nach ÇELIK, S.122) Hier, in der Metropole einer orientalischen Macht auf europäischem Boden, wurde am 1. März 1870 die erste deutsche Postanstalt im Ausland eröffnet.

Die grundlegenden postgeschichtlichen Fakten sind hinlänglich bekannt: Einrichtung der *Norddeutschen Postagentur* nach dem Vorbild der österreichischen Konsulats-Postämter aus diplomatischen Rücksichten zunächst im Konsulatsgebäude des Norddeutschen Bundes im verkehrsmäßig ungünstig gelegenen Europäerviertel Pera, nach der Reichsgründung im Mai 1871 Umwandlung in ein Postamt mit der Bezeichnung *Deutsches Reichs-Postamt*, später *Kaiserlich Deutsches Postamt*, am 1. Oktober 1877 Verlegung in das Geschäftsviertel Galata, wobei schon ab 1. Januar 1876 eine deutsche Briefabfertigungsstelle in Stambul, dem türkischen Stadtzentrum, ihre Tätigkeit aufgenommen hatte (LAMPE, S.399 ff.).

Die Anfänge der deutschen Post in der Türkei haben ihren besonderen philatelistischen Reiz, der zum einen darauf beruht, daß hier noch Marken des Norddeutschen Postbezirks und die ersten Ausgaben der Reichspost Verwendung fanden – Marken, denen man sonst in der Kolonialphilatelie nicht begegnet. Zum anderen reicht das Postamt in Constantinopel in die Zeit der Portoverhältnisse vor Gründung des *Allgemeinen Postvereins* (später *Weltpostverein*) im Jahre 1875 zurück. Davon vor allem handelt dieser Beitrag.

## Postverträge und Transitgebühren

Die ersten fünf Jahre der deutschen Post in Constantinopel sind gekennzeichnet durch Porti, die Kolonialsammler vor manches Rätsel stellen. Statt des Einheitsportos des Weltpostvereins, das keinen Unterschied machte zwischen einem Brief nach Frankreich oder in die USA, begegnen hier ganz unterschiedliche Briefftaxen. Um sie verständlich zu machen, bedarf es einiger historischer Erläuterungen.

Das Porto für einen Brief im "Alt-Deutschland" der 50er Jahre des 19. Jahrhunderts bemaß sich nach zwei Faktoren: dem Gewicht des Briefes und der Entfernung, die er zurückzulegen hatte. So steigerte sich das Porto im Gebiet des deutsch-österreichischen Postvereins (ab 1850) von 1 Silbergroschen für eine Entfernung bis zu 10 Meilen (74,2 km) auf 2 Sgr. bis 20 Meilen und auf 3 Sgr. über 20 Meilen, wobei dann außerdem noch die Gewichtsstufen mit

1 Silbergroschen je Lot zu berücksichtigen waren (vgl. MEYER/HERZOG, S.313). Bei Briefen ins Ausland kam das Porto auf fremdem Gebiet hinzu, gegebenenfalls auch noch eine Transitgebühr, wenn der Brief das Gebiet einer weiteren Postverwaltung durchlief. Briefe im grenzüberschreitenden Verkehr erforderten also zusammengesetzte Porti, die außer der Beförderungsgebühr im eigenen Postgebiet auch fremde Anteile enthielten. Deren Festsetzung und die Modalitäten ihrer Abrechnung regelten Verträge zwischen den einzelnen Staaten bzw. ihren Postverwaltungen. Es gab demnach nicht *ein* Auslandsporto, sondern so viele Porti wie Verträge.

Für die Constantinopel-Porti muß man mit dem Jahr 1867 beginnen. Den Briefverkehr mit der Türkei vermittelte die österreichische Post mit ihren zahlreichen Auslandspostanstalten in der Levante. Ein einfacher Brief (unter 1 Zollloth =  $16 \frac{2}{3}$  g) von Preußen nach Constantinopel kostete ab Januar 1867 5 Silbergroschen. Dieser Betrag setzte sich aus 3 Silbergroschen "Verbands-Porto" (dem innerdeutschen Portosatz für die 3. Entfernungsstufe im deutsch-österreichischen Postverein) und 2 Groschen "außerdeutschem Porto" zusammen (vgl. die Verfügung vom 24.1.67 im *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements* Nr. 6/1867). Bei Drucksachen, Warenproben und Mustern wurden  $\frac{5}{6}$  Silbergroschen für je  $2 \frac{1}{2}$  Lot Zollgewicht (=  $41 \frac{2}{3}$  g) berechnet, wovon ein halber Groschen auf das außerdeutsche Porto entfiel.

Als 1870 die Norddeutsche Postagentur in Constantinopel ihren Dienst aufnahm, unterlag der deutsche Briefverkehr den Bestimmungen des am 23. November 1867 geschlossenen *Postvertrages zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden einerseits, und Oesterreich andererseits* (veröffentlicht im *Bundes-Gesetzblatt* 1868, S.69 – 96). Verglichen mit den 50er Jahren waren beträchtliche Fortschritte erzielt worden. Der Vertrag kannte im Anschluß an die Regelungen des *Gesetzes über das Posttaxwesen des Norddeutschen Bundes* vom 4. November 1867 (vgl. *Amtsbl.* Nr. 68/1867) kein Entfernungsporto mehr bei der Briefpost und reduzierte die Gewichtsprogression auf zwei Stufen (Art. 11): Briefe bis 1 Lot oder  $16 \frac{2}{3}$  g einschließlich (Porto: 1 Silbergroschen) und Briefe zwischen 1 Lot und 15

Abb. 2: Constantinopel nach einer Karte aus den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts

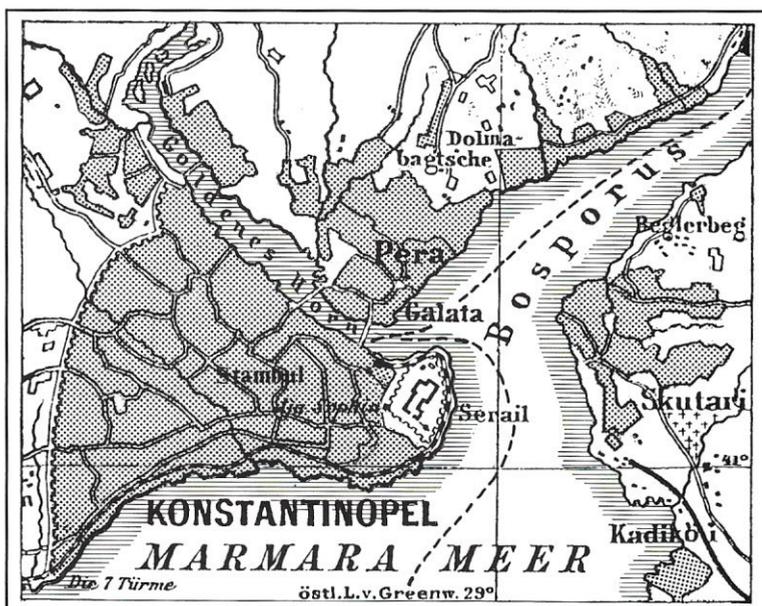




Abb. 3: Brief vom 10.2.1869 aus Berlin nach Constantinopel über das österreichische Postamt, Porto 3 Gr. (NDP Nr. 4, 5). Taxvermerk „2“ für den fremden Portanteil von 2 Gr.

Lot oder 250 g (Porto: 2 Silbergroschen). Dazu hob er für die Briefpost alle Transitgebühren im "Wechselverkehr" der beteiligten Postverwaltungen auf (Art. 4). Ein Brief zwischen Hamburg und Wien kostete nun genauso viel wie ein Brief zwischen Berlin und Potsdam. Die Gebiete der vertragschließenden Staaten wurden also im Verkehr untereinander ("Wechselverkehr") wie ein einziges Postgebiet behandelt.

Für den Verkehr mit dem Ausland – und das ist für Constantinopel bedeutsam – gab es gesonderte Regelungen ("Durchgangsverkehr"). Der *Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und dem Kaiserthum Oesterreich, betreffend die geschlossenen Posttransite* vom 30. November 1867 (*Bundes-Gesetzblatt* 1868, S.97 – 100) bestimmte:

Artikel 2

Die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung räumt dem Norddeutschen Bunde das Recht ein, geschlossene Briefpakete nach und von

- Italien,
- Rußland und
- dem Osmanischen Kaiserreich nebst den der Suzeränität der hohen Pforte unterworfenen Vasallenstaaten und Nebenländern

im Transit durch das Oesterreichische Postgebiet auf allen dazu geeigneten Postrouten desselben zu versenden beziehungsweise zu empfangen.

Artikel 3

Die Briefpakete können entweder mit der betreffenden Landes-Postverwaltung eines jeden der im Artikel 1 und im Artikel 2 bezeichneten Gebiete gewechselt werden, oder es kann in denjenigen Fällen, wo die transitbenutzende Verwaltung in einzelnen der gedachten Gebiete eigene Postanstalten oder Agenturen unterhält oder unterhalten würde, der Austausch der geschlossenen Briefpakete auch mit diesen Postanstalten oder Agenturen stattfinden. (...)

Artikel 5

Die transitbenutzende Verwaltung hat an die transitleistende Verwaltung für die Durchführung der geschlossenen Briefpakete die nachstehenden Vergütungen, sowohl bezüglich der Richtung hinwärts, als auch bezüglich der Richtung herwärts, zu entrichten:

- für die Briefe: 1 Sgr. oder 5 Nkr. pro Zollloth Nettogewicht
- für die Drucksachen und Waarenproben: 3 Sgr. oder 15 Nkr. pro Zollpfund Nettogewicht. (...)

Für die Beförderung der Briefpakete auf den Postrouten, welche die beiderseitigen Postverwaltungen außerhalb ihrer Gebiete, sei es zu Lande oder auf Wasserstraßen, unterhalten, hat die transitbenutzende Verwaltung an die transitleistende Verwaltung als Transitvergütung diesselben Portosätze zu entrichten, welche für die eigene Korrespondenz der letztgenannten Verwaltung auf den in Rede stehenden Routen jeweilig in Anwendung kommen. Demgemäß hat die Bezahlung im Grundsatz für jede einzelne Rate der Briefe, Drucksachen u.s.w. zu erfolgen. (...)

Dieser Vertrag, der am 1. Januar 1868 in Kraft trat, schuf die posttechnischen Voraussetzungen für die Errichtung einer Norddeutschen Postagentur in Constantinopel. Denn er regelte mit dem Transit norddeutscher Briefpakete durch österreichisches Gebiet (Art. 2) und deren Weiterbeförderung auf österreichischen Postrouten außerhalb der Donaumonarchie (Art. 6) nicht nur aktuelle Belange, sondern legte zugleich ausdrücklich fest, daß der Austausch geschlossener Posttransite auch mit einer ggf. einzurichtenden Auslandspostanstalt erfolgen könne (Art. 3). Das war offensichtlich bereits auf Constantinopel gemünzt. Die diplomatischen Sondierungen begannen noch im selben Jahr (LAMPE, S.394).

Abb. 4: Die reichlich späte Mitteilung über die Eröffnung der Norddeutschen Postagentur in Constantinopel im „Amtsblatt“ vom 30. Mai 1870

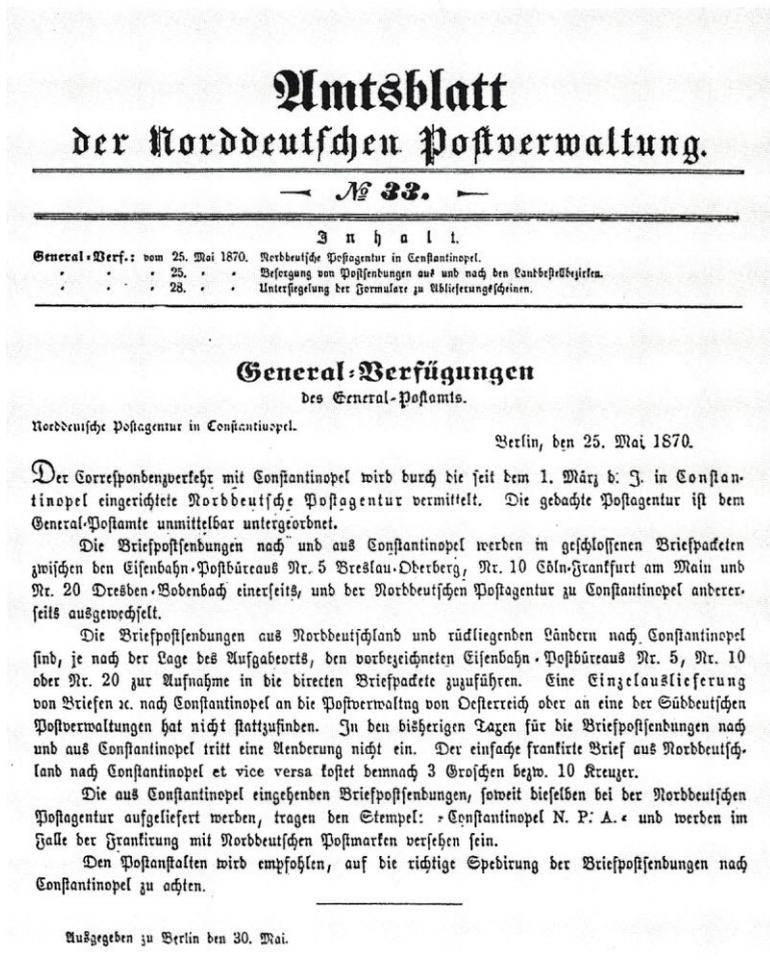
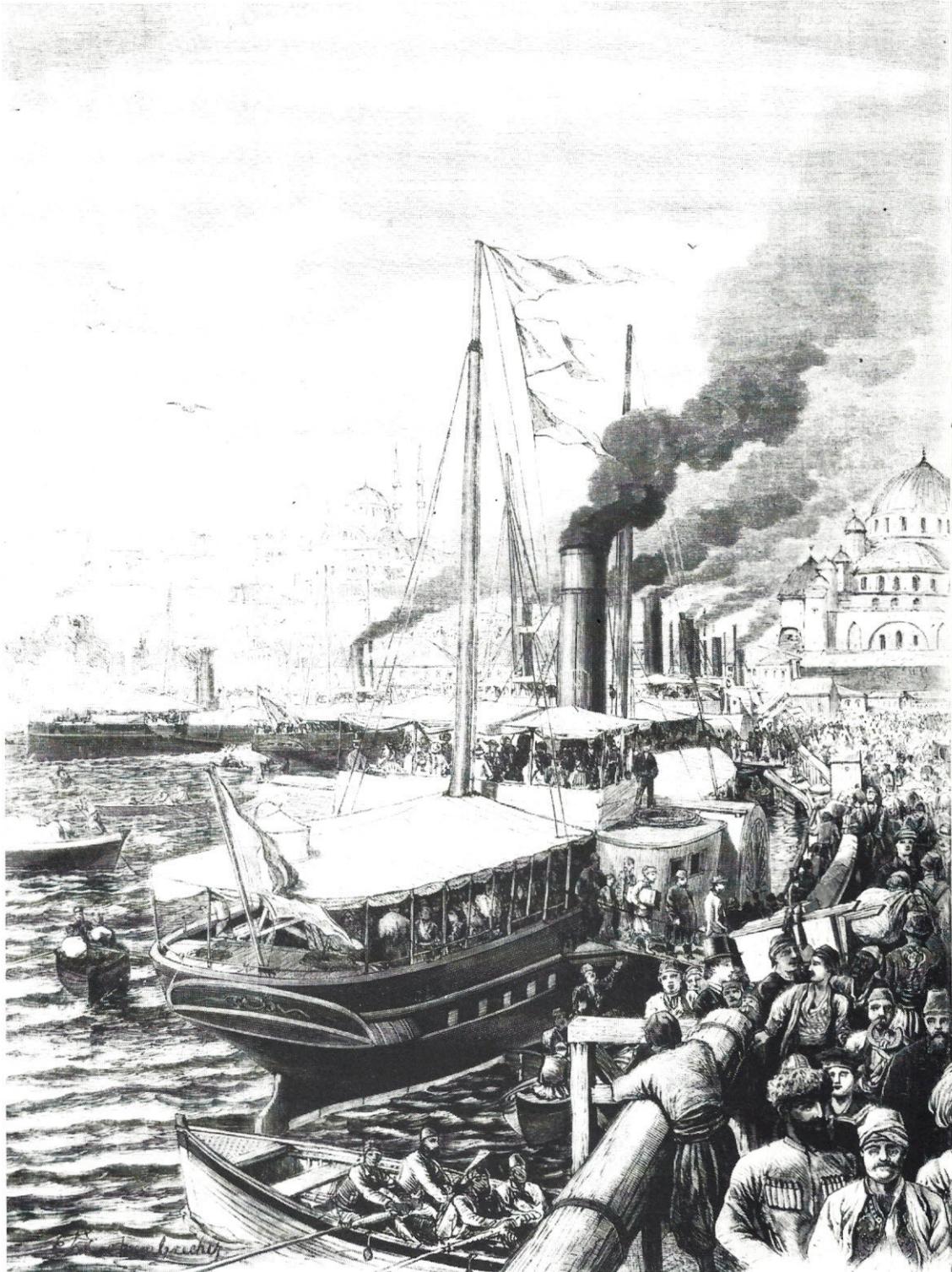


Abb. 5 (folgende Seiten): Anlegeplatz der Dampfer an der Galata-Brücke in Constantinopel mit Blick auf Stambul (1872)





Die Abschaffung des Entfernungsportos bewirkte eine Verbilligung der Fernbriefe im deutsch-österreichischen Postgebiet von 3 auf 1 Silbergroschen ab 1. Januar 1868. Das hatte zur Folge, daß ein einfacher frankierter Brief nach Constantinopel nur noch 3 Groschen kostete, vgl. die Verfügung vom 24.12.67, Amtsbl. Nr.76/1867. Abb. 4 zeigt einen solchen Brief aus Berlin vom 10.2.1869 nach Constantinopel an das österreichische Postamt. Die 3 Groschen kamen zustande als Addition aus dem deutschen Briefporto von 1 Gr. und 2 Gr. außerdeutschem Porto. Der fremde Portoanteil von 2 Groschen, der den Transit durch Österreich (Art. 5 des Vertrages über die Posttransite) und die Beförderung von der österreichisch-ungarischen Grenze nach Constantinopel (Art. 6) abdeckte, blieb also bestehen.

Eine Änderung trat im Zusammenhang mit dem Postvertrag zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn vom 7. Mai 1872 ein (veröffentlicht im *Reichs-Gesetzblatt* 1873, S.1 – 36). Durch ihn entfiel die Transitgebühr im Durchgangsverkehr, die bis dahin 1 Groschen je Lot Nettogewicht der Briefpakete betragen hatte, d. h. für die Beförderung der Briefpakete durch österreichisch-ungarisches Gebiet hatte die Reichspost keine Gebühren mehr zu entrichten. Nur im Fall, daß bei den beiderseitigen Transiten vierteljährlich ein Mehrgewicht von mehr als 100 kg Briefen und 500 kg Postkarten, Drucksachen und Warenproben zu Lasten einer der beiden Postverwaltungen anfallen sollte, war ein Ausgleich in Höhe von 1 Groschen für je 30 g Briefe und von 5 Groschen für das Kilogramm Drucksachen usw. vorgesehen (Art.49).

Der Vertrag trat erst zum 1. Januar 1873 in Kraft. Wohl im Vorgriff darauf änderte die Reichspost aber schon am 1. Juli 1872 die Porti von und nach Constantinopel (Verfügung vom 15.6.72, Amtsbl. Nr. 47/1872):

#### Correspondenzverkehr mit Constantinopel.

Berlin, den 15. Juni 1872.

Vom 1. Juli d. J. ab beträgt das Porto im Verkehr zwischen Deutschland und Constantinopel:

- a) für frankirte Briefe  $2\frac{1}{2}$  Gr. bz. 9 Kreuzer für je 15 Grammen,
- b) für unfrankirte Briefe 4 Gr. bz. 14 Kreuzer für je 15 Grammen,
- c) für Postkarten 1 Gr. bz. 4 Kreuzer pro Stück,
- d) für Drucksachen und Waarenproben  $\frac{3}{4}$  Gr. bz. 3 Kreuzer für je 50 Grammen.

Was die Correspondenz aus Constantinopel nach fremden Ländern et vice versa betrifft, so ist dafür zu berechnen:

- 1) dasselbe Porto wie für gleichartige Sendungen zwischen Deutschland und den betreffenden fremden Ländern,
- 2) das Porto für die Beförderung von der Oesterreichisch-Ungarischen Ausgangsgrenze bis Constantinopel oder umgekehrt, und zwar:
  - a) für frankirte Briefe  $1\frac{1}{2}$  Gr.,
  - b) für unfrankirte Briefe 2 Gr. } für je 15 Grammen,
  - c) für Drucksachen und Waarenproben  $\frac{1}{2}$  Sgr. für je 50 Grammen.

Für Briefe wird ein Maximalgewicht nicht festgesetzt. Das Gewicht der Waarenproben darf 250 Grammen, das Gewicht der Drucksachen 500 Grammen nicht übersteigen.

Das Porto von und nach Constantinopel setzte sich nun aus dem deutschen Porto bzw. dem Porto von Deutschland in ein fremdes Land und einem Transitanteil von  $1\frac{1}{2}$  Groschen für je 15 g zusammen, die der Beförderung über nicht-österreichisches Gebiet bzw. über See dienten. Nach dem Vertrag von 1872 hatte die Reichspost "für die Beförderung der Briefpakete auf den Posttrouten, die die österreichisch-ungarische Regierung außerhalb ihres

Abb. 6:  $\frac{1}{3} + \frac{1}{2}$  Gr.  
NDP (Nr. 14, 15)  
als Drucksachen-  
frankatur bis  $2\frac{1}{2}$  Lot  
nach Deutschland  
in der 1. Portophase,  
15.6.70 (Mittwoch  
2–3 N), Beförde-  
rung vermutlich  
über Belgrad.



Abb. 7:  $\frac{1}{3} + \frac{1}{2}$  Gr.  
kleiner Brustschild  
(Nr. 2, 3) als Druck-  
sachenfrankatur  
nach Deutschland,  
4.6.72 (Dienstag  
2–3 N), Beförderung  
über Varna – Donau.  
Drucksachen sind  
generell schwer zu  
finden.

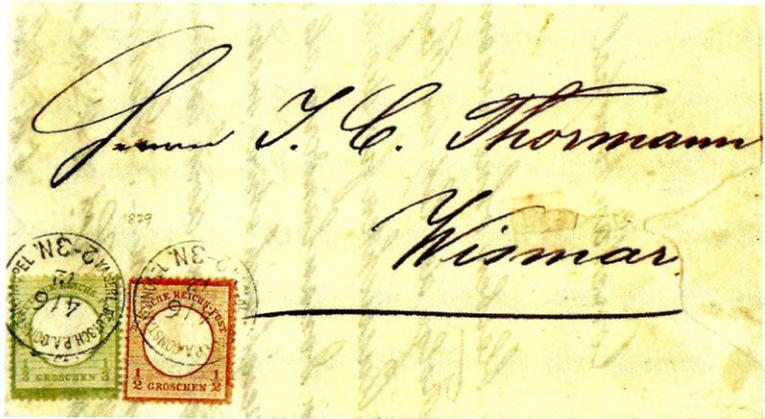


Abb. 8:  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  Gr.  
großer Brustschild  
(Nr. 16, 18) als  
Drucksachenfranka-  
tur bis 50 g nach  
Deutschland in der  
2. Portophase ab  
1. Juli 1872

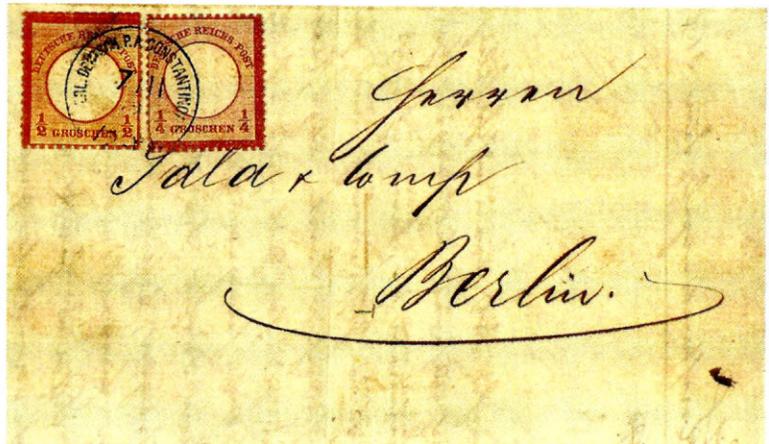




Abb. 9: Kursbuch aus den Anfangstagen der deutschen Post in Constantino- pel, 9/10 der Originalgröße (Deutsches Postmuseum, Frankfurt am Main)

Abb. 10 (rechts): Die Verbindung Wien – Constantino- pel im Kursbuch vom Februar/März 1870. Die Eisenbahn Wien – Basiasch (Donau) wurde auch beim Postweg über Belgrad und im Winter auf der Route über Bukarest – Siebenbürgen benutzt.

Gebietes, sei es zu Lande oder auf Wasserstraßen, unterhält," eine Transitvergütung von 4 Groschen für je 30 g Briefe zu entrichten (Art. 49). Das waren 2 Groschen für je 15 g. Doch da sich diese Regelung auf das Gesamtgewicht der geschlossenen Briefpakete bezog, in denen die einzelnen Briefe natürlich in der Regel unter den Grenzwerten von 15 bzw. 30 g usw. blieben, fiel die Vergütung nicht für jeden Brief in voller Höhe an. Geht man, zum Beispiel, von 3 Briefen à 10 g aus, dann kostete der einzelne Brief die Reichspost  $1\frac{1}{3}$  Groschen Transitgebühr. Aus diesem Grund konnte der fremde Anteil im Briefporto-Tarif mit  $1\frac{1}{2}$  Groschen angesetzt werden, ohne daß die Post dabei Verluste machte. Die Ermäßigung um einen halben Groschen gegenüber früher wäre dabei mit dem Wegfall der Transitgebühren im Durchgang durch österreichisch-ungarisches Gebiet zu erklären.



Bei der deutschen Post in Constantinopel sind bis 1875 also zwei Haupt-Portophasen zu unterscheiden: eine erste bis zum 30.6.1872, bei der im Porto für einen einfachen Brief 2 Groschen Transitgebühren enthalten waren, und eine zweite ab 1.7.1872, in der sich dieser Anteil auf 1 1/2 Groschen reduzierte. Der Fremdportoanteil für Drucksachen betrug während der gesamten Zeit 1/2 Groschen je Gewichtsstufe. Allerdings sind auch noch die Postwege zu berücksichtigen.

### **Die österreichischen Postrouten**

Die deutsche Post in Constantinopel war in den ersten Jahren völlig auf die von der österreichischen Post unterhaltenen Routen zwischen Wien und Constantinopel angewiesen. Wie schon die Verträge zeigen, handelte es sich im Grunde um eine österreichische Postbeförderung mit deutschem Schalter. Der Grund für die Errichtung einer Norddeutschen Postagentur lag denn auch weniger auf postalischem als auf politischem Gebiet. LAMPE hat das mehrfach hervorgehoben. Preußen, 1866 in die erste Reihe der europäischen Mächte aufgerückt, beanspruchte am Bosphorus dieselbe Stellung wie andere Staaten. Es ging letzten Endes um Status und Prestige – die Briefe der Deutschen in Constantinopel wurden dadurch nicht schneller, sorgfältiger oder billiger befördert.

### **Via Belgrad**

“Das postgeschichtliche Verdienst Österreichs besteht darin, daß es, durch seine machtpolitische Stellung der Türkei gegenüber und durch seine geographische Lage dazu instand gesetzt, die ersten gesicherten und regelmäßigen Verbindungen nach Konstantinopel herstellte und als erste europäische Macht ihre Postämter durch Fachbeamte (in Konstantinopel seit 1748) betreuen ließ” (LAMPE, S.398). 1718 konnte Österreich im Frieden von Passarowitz die Herstellung einer Korrespondenzverbindung mit Constantinopel durchsetzen. “Die Hohe



Abb. 11 (links):  
Der türkische Hafen  
Varna am Schwarzen  
Meer (1871)

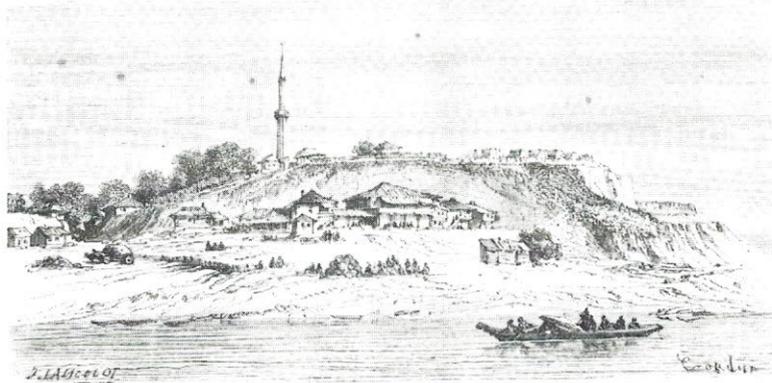


Abb. 12: Rustschuk  
am türkischen  
Donau-Ufer (1871).  
Die Stadt liegt hinter  
den Uferfelsen.

Pforte mußte sich verpflichten, den amtlichen Postverkehr zwischen Wien und dem österreichischen Vertreter am Bosphorus auf türkischem Gebiet zu schützen. Nach und nach wurde dann auch die Beförderung von Privatbriefsendungen von und an die österreichischen Staatsangehörigen in der Türkei zugelassen." (LAMPE, S.398) Ab 1746 wurde monatlich einmal ein Postreiter abgefertigt, den auf türkischem Gebiet bewaffnete Janitscharen begleiteten. Die Beförderungsdauer betrug damals 17 Tage. 1775 kam es zu einer weiteren türkisch-österreichischen Vereinbarung, die es Österreich ermöglichte, Postämter und Postrouten auf türkischem Boden zu unterhalten. Die Post wurde von türkischen Militärkurierern bis zur Grenze befördert (MÜLLER, S.84).

Der von Österreich unterhaltene Kurierdienst wurde 1816 in eine Fahrpost umgewandelt, also eine Postkutschenverbindung auf der Straße von Constantinopel über Sofia und Belgrad nach Wien, die ab 1840 einmal wöchentlich verkehrte (MÜLLER, S.87). "Am 21. September", so schildert J. G. von HAHN ein Erlebnis aus dem Jahre 1858, "fuhren wir an einem schönen Nachmittage von Belgrad aus, hatten aber kaum eine halbe Stunde zurückgelegt, als die erste Begegnung ein bedenkliches Vorzeichen für unsere Reise ergab. Der Tartar, welcher die kaiserliche Post von Constantinopel nach Belgrad führte, ritt nämlich, in einen weissen Burnus gehüllt, kraft seines Privilegiums, Niemandem auszuweichen, scharf trabend auf unseren Wagen zu und erschreckte die jungen Thiere dergestalt, dass sie gleichzeitig links sprangen und die Deichsel ihre Erhaltung nur ihrer grossen Elastizität verdankte, der Wagen aber zu kippen begann." (HAHN, S.26) Von einem Aufenthalt in Sofia 1871 berichtete FELIX KANITZ: "Eine grosse Wohltat für Fremde und Einheimische bildet die Besorgung der Post (wöchentlich zweimal via Constantinopel und Wien) durch das österreichisch-ungarische Consulat, da dem türkischen Postamte nur ungern Briefe oder gar Werthe anvertraut wurden." (II, S.306) Wie die Verhältnisse auf diesem Postkurs 1870 bei Eröffnung der Norddeutschen Postagentur im einzelnen lagen, ist schwer zu sagen. So ist zum Beispiel unklar, ob die im Entstehen begriffene Eisenbahn Constantinopel – Sofia (fertiggestellt 1874, vgl. ÇELIK, S.99) um diese Zeit bereits auf einer Teilstrecke benutzt werden konnte. Mit dem Fürstentum Serbien, das 1830 von der Türkei weitgehend unabhängig geworden war, hatte Österreich 1869 einen Postvertrag geschlossen, der einen direkten Austausch von Postbeuteln vorsah (TCHILINGHIRIAN, S.415). Möglicherweise übernahm die serbische Post nun die Beförderung zwischen der serbisch-türkischen Grenze und Belgrad. Als österreichisches Grenzpostamt fungierte Semlin, das Postverbindung mit Versec (Werschitz) und von dort per Bahn über Temesvar und (Buda-)Pest mit Wien hatte (*Cours-Buch* 1870, S.380).



Abb. 13: Walachischer Milizcordonposten mit Donaudampfer (1874)

Abb. 14 (rechts):  
Das Eiserne Tor der  
Donau östl. Orsowa  
mit Transport auf der  
Uferstraße (1874)

Die Beförderung der Briefe von Constantinopel nach Wien dauerte auf diesem Weg 1870/71 acht Tage, nach Deutschland neun Tage. Sie fand ihr Ende im Dezember 1871, als das General-Postamt in Berlin die deutschen Postanstalten von einer Mitteilung der Wiener Ober-Postbehörde in Kenntnis setzte, nach der die Postverbindung via Belgrad wegen ungünstiger Witterungsverhältnisse "fortan nicht mehr zur Brief-, sondern nur zur Fahrpostbeförderung", also für Pakete und Wertsendungen, genutzt werden sollte (Amtsbl. 1871, Verfügung vom 5. Dezember 1871). Den Amtsblättern zufolge ist der Briefpostverkehr auf dieser Strecke auch später nicht wieder aufgenommen worden.

### Via Varna – Donau

Neben dem alten Landweg gab es 1870 zwei weitere österreichische Postverbindungen mit Constantinopel: die eine über den türkischen Schwarzmeerhafen Varna, die andere über Triest. Der Weg über Varna stellte in der Sommerperiode die wichtigste Verbindung dar. Die Post verließ Constantinopel zweimal wöchentlich mit Dampfern des *Österreichischen Lloyd*, Dienstags und Freitags, und erreichte Varna in 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden. Dort ging sie auf die in den 60er Jahren von einer englischen Gesellschaft erbaute Eisenbahn nach Rustschuk an der Donau über (*Ruse* im heutigen Bulgarien). Die 228 km lange Strecke wurde in 7 Stunden bewältigt. KANITZ schildert seine Eindrücke von einer Reise mit dieser Bahn Anfang der 70er Jahre so: "Am nächsten Tag erwartete ich ungeduldig das Herannahen des kleinen Locomotivs mit dem Miniaturzuge und nahm als einziger Passagier das einzige Coupé erster Classe in Besitz, einen Wagen zweiter Classe hatte der Harem eines höheren türkischen Würdenträgers besetzt; umsomehr drängte es sich aber in den Vehikels III. Classe bunt durcheinander, ein ethnographisches Gewirr, verschieden in Nationalität und Glauben, in Tracht und Sitte, wie man es so mannigfaltig nur zwischen Donau und Pontus sehen kann." (III, S. 127 f.) Varna wird damals als Stadt von etwa 18.000 Einwohnern mit primitiven Hafenanlagen und ungepflasterten, schmutzigen Straßen beschrieben, Rustschuk war mit etwa 23.000 Seelen die Hauptstadt des türkischen Donaubezirks (KANITZ). In beiden Orten

bestanden österreichische Konsulats-Postämter. Das entscheidende Glied in der Postverbindung bildeten die Eildampfschiffe der österreichischen *Ersten k. k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*. Die D.D.S.G. verkehrte seit 1834 auf der unteren Donau und beförderte seit 1846 im Auftrag der kaiserlichen Post die Postbeutel zwischen Österreich und seinen Konsulats-Postämtern in der Türkei und in den Donau-Fürstentümern Walachei und Moldau (Rumänien), vgl. TCHILINGHIRIAN, S.175. Die Raddampfer erreichten von Rustschuk aus in ca. 45 Stunden Basiasch östlich von Belgrad, wo Anschluß an die Eisenbahn nach Wien bestand (vgl. den Fahrplan von 1870 auf S.1827). Die Post von Constantinopel nach Wien benötigte auf diesem Weg nur 4 Tage, nach Berlin knapp 5 Tage.

Die kurze Beförderungsdauer, zweimal wöchentlich, prädestinierte die Route über Varna zur Hauptpostverbindung zwischen dem Bosphorus und Mitteleuropa. Die Verfügungen des General-Postamts in Berlin wiesen die Postanstalten denn auch an, in den Sommermonaten von Deutschland aus überwiegend oder ausschließlich diesen Postweg zu wählen. Ein Problem bildeten die Wintermonate: die Donau-Eildampfschiffe verkehrten nur von Anfang April bis Ende Oktober. Im Winter froh das Donaudelta zu, vor allem aber gab es Schwierigkeiten am Eisernen Tor. Der Durchbruch der Donau durch die Ausläufer der Transsylvanischen Alpen, "dessen majestätische Scenerie von keiner europäischen Stromlandschaft erreicht wird" (KANITZ 1874, S.149), behinderte – beim ungarischen Basiasch beginnend – mit Riffen und Stromschnellen auf einer Länge von 120 km den Schiffsverkehr in erheblichem Maße und machte ihn bei Niedrigwasser in den Herbst- und Wintermonaten gänzlich unmöglich. Zuweilen mußte schon im Spätsommer damit begonnen werden, Personen und Eilgüter von den Dampfschiffen auf seichtgehende Passagierboote mit einem Schlepper und auf hölzerne Leichter umzuladen oder gar – bei ganz niedrigem Wasserstand – Post und Reisende in einem großen Konvoi von Überlandwagen über die Uferstraße zu transportieren (vgl. KANITZ 1874, S.149, und Abb.14). Jeweils Ende Oktober und Anfang April teilte das General-Postamt den deutschen Postanstalten im Amtsblatt die Einstellung oder die Wiederaufnahme der Dampfschiffahrt auf der Donau mit.





Abb. 15: Seltene 7 Gr.-Frankatur NDP auf eingeschriebenem Deutschlandbrief der 1. Portophase vom 22.6.70: 3 Gr. Briefporto, 2 Gr. Rekommandationsgebühr und 2 Gr. für einen Antwortschein (Recepisse)

### Via Varna – Bukarest

Als Ersatz für den Donau-Weg diente in den Wintermonaten einmal wöchentlich eine Beförderung über Bukarest. Sie war bis Rustschuk identisch mit der Sommer-Route und führte dann von Giurgievo (*Giurgiu*) am gegenüberliegenden rumänischen Donau-Ufer per Bahn nach Bukarest, wo sich ebenfalls ein österreichisches Konsulats-Postamt befand. Wie dem *Cours-Buch* 1870 zu entnehmen ist, bestand von dort im Winter eine tägliche Fahrpostverbindung über die Transsylvanischen Alpen nach Herrmannstadt in Siebenbürgen (42 – 56 Stunden) und weiter nach Arad, wobei ab Karlsburg vermutlich die Eisenbahn benutzt wurde (S.318f.). Die Briefpost wurde allerdings zu dieser Zeit nach einer Notiz im *Cours-Buch* von Bukarest aus via Kronstadt/Siebenbürgen befördert, von wo sie über Karlsburg und Arad die Bahnlinie Basiasch – Wien erreichte (vgl. die Karte auf S.1840). Die Briefsendungen waren bis Wien 6 Tage unterwegs; Abb.21 zeigt einen solchen Brief, der im November 1870 über Bukarest, die Transsylvanischen Alpen und Siebenbürgen in die Niederlande befördert worden ist.

Mit Beginn der Winterperiode 1872/73 trat eine Änderung ein, die Beförderung über Siebenbürgen entfiel. Das General-Postamt bezeichnete die neue Route als "Weg über Czernowitz, Roman, Bukarest, Rustschuk und Varna" (Amtsbl. 1872, Verfg. vom 9.11.72), später auch als "Weg über Lemberg, Bukarest und Varna". Das bedeutet, daß die Beförderung nach Fertigstellung der noch ausstehenden Verbindung zwischen Bukarest und Galatz ganz auf die Eisenbahn übergegangen war. Die Post wurde nun im Winter quer durch Rumänien und Galizien in einem großen Bogen um die Karpaten geführt. Die Briefpakete von und nach Deutschland liefen deshalb nicht mehr über Wien, sondern konnten unmittelbar an der schlesischen Grenze in Oswiecim (Auschwitz) oder Oderberg mit dem Eisenbahn-Postbüro Nr. 5 (Breslau) ausgetauscht werden. Die Beförderungszeit zwischen Constantinopel und Breslau betrug anfänglich gut 5 Tage. Davon entfielen mehr als 3 Tage auf die 1651 Bahnkilometer von Giurgievo an der Donau bis Breslau.

Abb. 16: 2½ Gr.-Frankatur mit ½ Gr. orange (Nr. 14) als Porto für einen einfachen Brief nach Deutschland über Varna – Donau vom 13.8.72 (2. Porto-phase)



Abb. 17: 3 Gr.-Frankatur (Nr. 19) auf einem einfachen Brief nach Österreich über Odessa, 11.12.73 (Donnerstag 12 – 1 N)



Abb. 18: 6 Gr.-Frankatur (Nr. 19, 22) auf einem Brief der 2. Poststufe nach Deutschland beim Postweg über Odessa, 29.1.74 (Donnerstag 12-1 N)





Abb. 19: 1 Gr.-  
Postkarte nach  
Deutschland über  
Odessa, 2.3.74  
(Slg. Woitas)

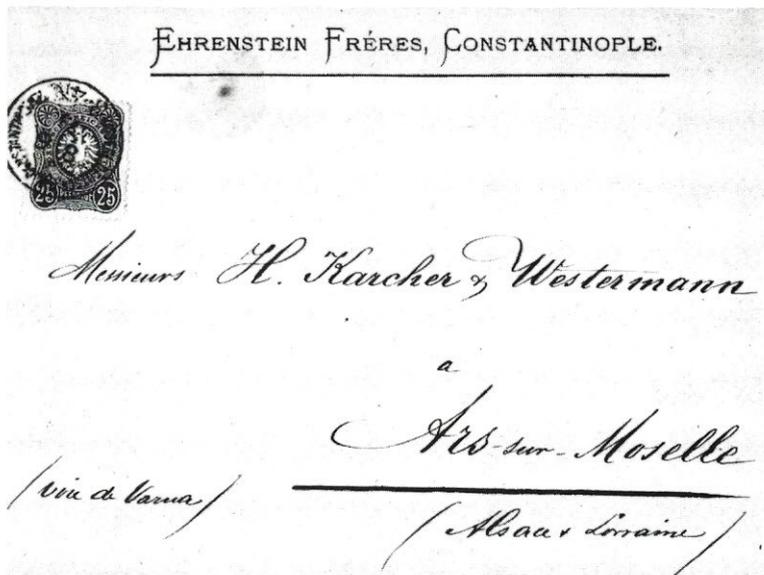


Abb. 20: 25 Pf-  
Frankatur (Nr. 35)  
für einen einfachen  
Brief nach Deutsch-  
land über Varna –  
Donau, 8.6.75  
(Dienstag 3 – 4 N)

### Via Triest

Die dritte und letzte Postroute lief über Triest, den österreichischen Mittelmeerhafen. Der *Österreichische Lloyd*, der eine herausragende Rolle im Levante-Verkehr spielte, befuhr die Linie Constantinopel – Triest über Syra und Corfu einmal wöchentlich mit Expreßdampfern in gut 5 Tagen, was eine Ankunft der Post in Deutschland nach 7 bis 8 Tagen bedeutete. Nachdem dieser Weg, wegen der Beförderungsdauer, von Deutschland aus schon im Sommer 1874 und 1875 nicht mehr benutzt worden war, schied er ab November 1875 ganz aus dem Briefpostverkehr mit Constantinopel aus (Amtsbl. Nr. 81/1875). Das stand offenbar in Zusammenhang damit, daß von nun an auch auf der Winterroute über Varna / Bukarest zweimal wöchentlich eine Beförderung stattfand.

## Beförderung via Odessa

Ab 1. November 1873 wurden die Postverbindungen über Varna und Triest durch eine neue, nicht von der österreichischen Post unterhaltene Route ergänzt: durch den Weg über den russischen Schwarzmeerhafen Odessa. Die Voraussetzungen dafür hatte schon im Mai 1872 ein Zusatzvertrag zum Postvertrag mit Rußland von 1865 geschaffen (veröffentlicht im *Reichs-Gesetzblatt* 1872, S.238 – 243). Darin wurde der Reichs-Postverwaltung das Recht zugestanden, "im Transit durch russisches Gebiet geschlossene Brieffpakete mit ihrem Postamt in Konstantinopel auszuwechseln". Für diesen Transit waren an die russische Postverwaltung zu zahlen: "2 Groschen für je 30 Grammen Nettogewicht der Briefe, und  $\frac{1}{3}$  Groschen für je 50 Grammen Nettogewicht der Zeitungen, Drucksachen unter Band und Waarenproben.". Für die Beförderung zur See bzw. auf Strecken außerhalb ihres Gebietes sollte die russische Post "keine höhere Entschädigung für die deutschen Brieffpakete in Anspruch nehmen, als sie selbst für die eigenen Posten zu zahlen hat" (Art. 2).

Für Briefe und Drucksachen ergaben sich durch diese Regelungen höhere Porti als bei Benutzung der österreichischen Routen (Amtsbl. Nr. 76/1873):

### Correspondenzverkehr mit Constantinopel.

Berlin, den 25. October 1873.

Vom 1. November ab können Briefpost-Gegenstände nach Constantinopel auf Verlangen der Absender auch auf dem Wege über Odessa abgesandt werden.

Das Porto beträgt auf diesem Wege:

für frankirte Briefe 3 Groschen bz. 10 Kreuzer für je 15 Grammen,

für Postkarten 1 Groschen bz. 4 Kreuzer pro Stück,

für Drucksachen und Waarenproben 1 Groschen bz. 4 Kreuzer für je 50 Grammen.

Drucksachen können bis zum Gewicht von 500 Grammen abgesandt werden. Das Porto für Drucksachen über 250—500 Grammen beträgt ohne Unterschied des Gewichts 10 Groschen bz. 35 Kreuzer.

Auf dem Wege über Odessa eingegangene unfrankirte Briefe aus Constantinopel sind mit 5 Groschen bz. 18 Kreuzern für je 15 Grammen zu taxiren.

Sämmtliche Correspondenz-Gegenstände können recommandirt werden. An Porto ist für recommandirte Gegenstände, außer dem Porto wie für die betreffenden Correspondenz-Gattungen, eine Recommandationsgebühr von 2 Groschen bz. 7 Kreuzern zu erheben.

Der Grund für die höheren Portosätze lag darin, daß die Reichspost der russischen Postverwaltung außer der Beförderung über See auch den Transit durch Rußland vergüten mußte. Der fremde Anteil im Porto betrug bei frankirten Briefen 2 Groschen für je 15 g (sonst zu dieser Zeit  $1\frac{1}{2}$  Gr.), bei Drucksachen  $\frac{3}{4}$  Groschen für je 50 g (sonst  $\frac{1}{2}$  Gr.), vgl. die Amtsblatt-Verfügung vom 25.10.73 im hier nicht abgedruckten Teil.

Warum der Verkehr über Rußland erst im November 1873 aufgenommen wurde, ist nicht zu erkennen, denn die Eisenbahnverbindung von Odessa nach Lemberg in Galizien wird schon im *Cours-Buch* vom Juni 1872 als fertiggestellt ausgewiesen (II, S.53). Die Beförderung von Constantinopel nach Odessa erfolgte zweimal wöchentlich in 36 Stunden mit Dampfern der *Russischen Handels-Gesellschaft* (vgl. Amtsbl. Nr. 75/1874 und *Cours-Buch* Nov. 1874, II, S.208). Den Austausch der Briefkartenschlüsse an der deutschen Grenze übernahm das Eisenbahn-Postbüro Nr. 5 (Breslau). Die Beförderungsdauer bis Breslau betrug gut 4 Tage, war also sehr kurz, was den Postweg attraktiv machte trotz der höheren Gebühren.

## Postabgänge

Durch die Benutzung verschiedener Postrouten war in Constantinopel während der Sommermonate 1870 und 1871 viermal wöchentlich Gelegenheit, Briefe zu versenden (Dienstags, Mittwochs, Freitags und Sonnabends), im Winter 1870/71 dreimal (Dienstags, Mittwochs und Sonnabends). Durch den Verzicht auf die Briefbeförderung via Belgrad im Dezember 1871 reduzierte sich zwar die Zahl der Postabgänge, aber nach Eröffnung des Weges über Odessa 1873 steigerte sie sich im Winter auf 4, im Sommer sogar auf 5 Abgänge pro Woche.

Angesichts der unterschiedlichen Beförderungswege ist es interessant, die erhaltenen Briefe den einzelnen Routen zuzuordnen. Leider gibt es in vielen Fällen keinen Leitvermerk, denn der war nur für Sendungen via Odessa vorgeschrieben. Eine Bestimmung des Postweges ist dennoch möglich, wenn man den Wochentag des Stempeldatums ermittelt und mit der Liste der Postabgänge vergleicht (alle Angaben nach den Amtsblättern der Jahre 1870 – 1875):

Postweg	Zeitraum	Postabgang in Constantinopel
<b>via Belgrad</b>	1870 – 7. Dez. 1871	<b>Mi.</b> 21 Uhr
<b>via Varna – Donau</b>	Apri. – Okt. 1870	<b>Di +Fr.</b> 16 Uhr
	3. Apr. – 2. Nov. 1871	<b>Di.+Fr.</b> 16 Uhr
	1. Apr. – 31. Okt. 1872	<b>Di.+Fr.</b> 16 Uhr
	1. Apr. – Juni 1873	<b>So.+Di.+Fr.</b> 0.15 Uhr
	Juli 1873	<b>Sb.+Mo.+Do.</b> 18 Uhr
	1. Aug. – 31. Okt. 1873	<b>Di.+Fr.</b> 16 Uhr
	10. Apr. – 4. Nov. 1874	<b>Di.+Fr.</b> 16 Uhr
	16. Apr. – 4. Nov. 1875	<b>Di.+Fr.</b> 16 Uhr
<b>via Varna – Bukarest – Siebenbürgen</b>	Nov. 1870 – 2. Apr. 1871	<b>Di.</b> 14 Uhr
	3. Nov. – 7. Dez. 1871	<b>Di.</b> 14 Uhr
	8. Dez. 1871 – 31. März 1872	<b>Mi.</b> 14 Uhr
<b>via Varna – Bukarest – Lemberg</b>	1. Nov. – 24. Dez. 1872	<b>Do.</b> 14 Uhr
	25. Dez. 1872 – 31. März 1873	<b>Mi.</b> 14 Uhr
	1. Nov. 1873 – 9. Apr. 1874	<b>Mi.</b> 15 Uhr
	5. Nov. 1874 – 15. Apr. 1875	<b>Mi.</b> 15 Uhr
	5. Nov. 1875 – März 1876	<b>Di.+Fr.</b> 15 Uhr
<b>via Triest</b>	1870 – 31. Okt. 1875	<b>Sb.</b> 10 Uhr
<b>via Odessa</b>	1. Nov. 1873 – 1875	<b>Mo.+Do.</b> 14 Uhr

Zur Ermittlung der Wochentage kann der nebenstehende *Immerwährende Kalender 1801 – 1980* dienen, den Dr. EY 1960 der 2. Auflage seines Handbuchs beigelegt hatte. Es trifft sich gut, daß die Constantinopel-Stempel mit Stundenangaben versehen waren, denn dadurch läßt sich Gewißheit über die Zuordnung zu den einzelnen Postabgängen gewinnen. LAMPE hat aus einem Bericht der Norddeutschen Postagentur vom 15. April 1870 mitgeteilt, daß "die Schlußzeiten ... trotz der wenigen Beamten auf eine Stunde vor Abgang der Dampfer für gewöhnliche Briefe und auf 1½ Stunden für eingeschriebene Sendungen festgesetzt werden

Auf welchen Tag fiel  
der 1. März 1870?  
Auf Dienstag. –  
Man geht von der  
Jahreszahl 1870  
(Tafel A) in der Zeile  
nach rechts bis zu  
der unter März  
stehenden Ziffer in  
Tafel B. Zu dieser (2)  
ist die Zahl des  
Monatstages (1) zu  
zählen (= 3). Tafel C  
zeigt über der  
Spalte von 3 den  
Dienstag.

C Wochentage						
So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sb
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	32	33	34	35
36	37					

		A Jahre						B Monate													
		1801–1900			1901–1980			J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D		
01	29	57	85		25	53	4	0	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2			
02	30	58	86		26	54	5	1	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3			
03	31	59	87		27	55	6	2	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4			
04	32	60	88		28	56	0	3	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6			
05	33	61	89	01	29	57	2	5	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0			
06	34	62	90	02	30	58	3	6	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1			
07	35	63	91	03	31	59	4	0	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2			
08	36	64	92	04	32	60	5	1	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4			
09	37	65	93	05	33	61	0	3	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5			
10	38	66	94	06	34	62	1	4	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6			
11	39	67	95	07	35	63	2	5	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0			
12	40	68	96	08	36	64	3	6	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2			
13	41	69	97	09	37	65	5	1	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3			
14	42	70	98	10	38	66	6	2	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4			
15	43	71	99	11	39	67	0	3	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5			
16	44	72		12	40	68	1	4	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0			
17	45	73		13	41	69	3	6	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1			
18	46	74		14	42	70	4	0	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2			
19	47	75		15	43	71	5	1	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3			
20	48	76		16	44	72	6	2	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5			
21	49	77	00	17	45	73	1	4	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6			
22	50	78		18	46	74	2	5	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0			
23	51	79		19	47	75	3	6	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1			
24	52	80		20	48	76	4	0	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3			
25	53	81		21	49	77	6	2	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4			
26	54	82		22	50	78	0	3	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5			
27	55	83		23	51	79	1	4	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6			
28	56	84		24	52	80	2	5	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1			

konnten" (S.400). Der Vergleich von über 100 Constantinopel-Briefen der Jahre 1870 – 1875 hat ergeben, daß 80 % von ihnen unmittelbar vor Abgang der Post gestempelt worden sind, der späte Postschluß also tatsächlich eingehalten wurde. Der Zusammenhang zwischen Stempelzeit und Postabgang ist so signifikant, daß man in der Regel allein aus der Uhrzeit auf den Postweg schließen kann: 2 – 3 N, das ist in den Sommerperioden 1870 – 1872 fast immer der Weg über Varna und die Donau (Postabgang 16 Uhr), 8 – 9 V der Weg über Triest (Postabgang 10 Uhr), 12 – 1 N ab November 1873 der Weg über Odessa (Postabgang 14 Uhr). In den Sommermonaten 1874 und 1875 wurde die Post für die Donau-Route erst während der letzten Stunde vor Abgang des Dampfers entwertet (3 – 4 N). Größere Differenzen zwischen Stempelzeit und Abgangszeit treten im März 1870 auf, also im ersten Monat des Bestehens der Postagentur, und später bei Postabgängen in den Abend- und Nachtstunden. Ohne jeden Bezug auf einen Postabgang gestempelt erscheinen nur etwa 5 % der Briefe.

Die Auswertung der Constantinopel-Briefe hat auch ergeben, daß von den Posttrouten in ganz unterschiedlichem Maß Gebrauch gemacht wurde. Die Nutzung hing offensichtlich von der Kürze der Beförderungszeit ab. So wurde in den Sommerperioden Post fast nur über die Donau-Route verschickt. Der Weg über Triest begegnet im Vergleichsmaterial nur im Winter, ist aber insgesamt nicht sehr häufig anzutreffen, während der Leitweg über Odessa ab November 1873 – trotz der höheren Gebühren – in den Winterperioden absolut dominierte und zu dem wurde, was die Donau-Route für den Sommer war. Sommerbelege über Odessa kommen nur vereinzelt vor. Briefe schließlich von den Winter-Routen über Bukarest – Lemberg und vor allem über Bukarest – Siebenbürgen scheinen deutlich seltener zu sein als über Triest und werden darin nur übertroffen von Briefen via Belgrad (vgl. Abb.6)

## Marken, Währung, Gewichte

Angesichts des vorzüglichen Handbuchs von Dr. STEUER erübrigt sich ein ausführlicheres Eingehen auf die in Constantinopel verwendeten Markenausgaben. Es genügt, an dieser Stelle einige Fakten in Erinnerung zu rufen. Die Postagentur in Constantinopel begann ihre Tätigkeit mit den Marken des Norddeutschen Postbezirks in der gezähnten Ausgabe von 1869 (Mi.Nr.13 – 18, 25 und 26), die – wie im Deutschen Reich – mit dem 31. Dezember 1871 ihre Gültigkeit verloren; eine Übergangsregelung gab es nur für die Werte zu 10 und 30 Gr. Ab 1. Januar 1872 folgte die erste Ausgabe der Reichspost, Adler mit kleinem Brustschild (Mi.Nr.1 – 6, 12 – 14), die ab Herbst 1872 schrittweise durch die Marken der Ausgabe mit großem Brustschild (Mi.Nr.16 – 22 und 29) ersetzt wurde. Aus dem Nebeneinander von zwei Währungen im Norddeutschen Bund und bei Gründung des Reiches – der Thaler-Währung im Norden (1 Thaler = 30 Silbergroschen) und der Gulden-Währung im Süden (1 Gulden = 60 Kreuzer) – resultierte das Nebeneinander von Marken in beiden Währungen. Von ihnen kamen in Constantinopel nur die Marken der Thaler- oder Groschen-Währung zur Verwendung. Marken in Gulden- oder Kreuzer-Währung können nur auf Post *nach* Constantinopel vorkommen (die Wertentsprechungen sind zum Beispiel dem Michel-Spezial-Katalog zu entnehmen; im Verhältnis zu Österreich entsprach 1 Groschen 5 Neukreuzern).

Zum 1. Januar 1875 wurde in Deutschland eine reichseinheitliche Währung eingeführt, die "Reichsmarkwahrung": 1 Mark = 100 Pfennige. Dabei entsprachen 10 Pfennige Reichswahrung 1 Groschen der Thaler-Währung (bisher 12 Silberpfennige preußischer Währung), vgl. Amtsbl. Nr. 74/1874. Ebenfalls zum 1. Januar 1875 erschien eine neue Markenausgabe, die Ausgabe "Pfennige" (Mi. Nr. 31 – 37). Neben dieser neuen Ausgabe blieben die Brustschild-Marken bis 31. Dezember 1875 frankaturgultig, soweit sie "glatt" in die neue Währung umgerechnet werden konnten:  $\frac{1}{2}$  Gr. = 5 Pf, 1 Gr. = 10 Pf, 2 Gr. = 20 Pf,  $2\frac{1}{2}$  Gr. = 25 Pf, 5 Gr. = 50 Pf. Nur die Werte zu  $\frac{1}{4}$  Gr. und  $\frac{1}{3}$  Gr. verloren mit dem 31. Dezember 1874 ihre Gültigkeit, an ihre Stelle trat die neue 3 Pf-Marke. Die Aufrundung von  $\frac{1}{4}$  Groschen (umgerechnet  $2\frac{1}{2}$  Pf) auf 3 Pf ebenso wie die Abrundung von  $\frac{1}{3}$  Gr. ( $3\frac{1}{3}$  Pf) auf denselben Betrag geht schon aus der oben angeführten Amtsblatt-Verfügung hervor, konkret für die Portosätze hat

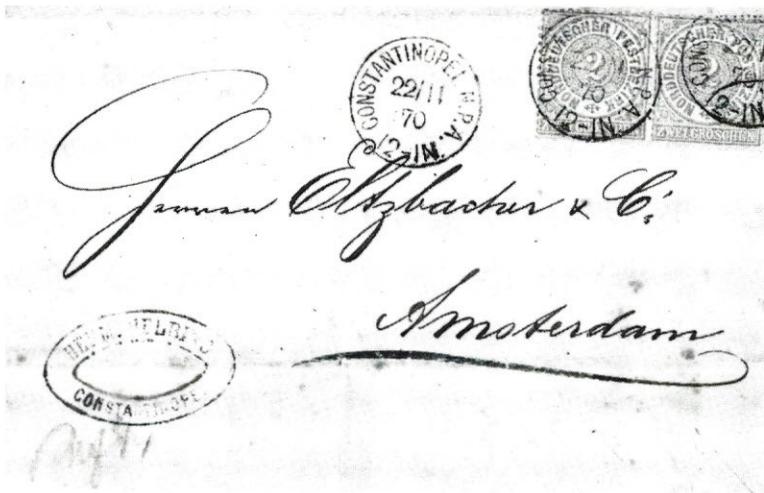


Abb. 21: 4 Gr. als Porto für einen einfachen Brief in die Niederlande (1. Portophase), 22.11.70 (Dienstag 12 – 1 N), Beförderung über Varna, Bukarest, die Transsylvanischen Alpen und Siebenbürgen.

Abb. 22: 4 1/2 Gr.-  
Frankatur (Nr. 19,  
21 a) für einen  
einfachen Brief nach  
Italien über Odessa  
(3. Portophase),  
2.4.74

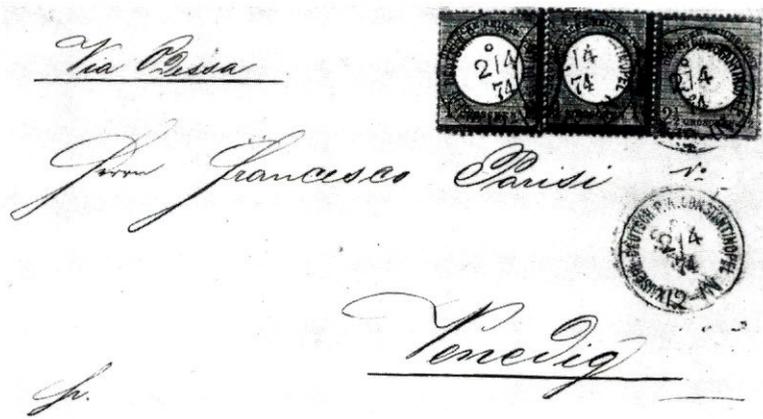


Abb. 23: Druck-  
sache der 1. Ge-  
wichtsstufe nach  
Spanien, Porto 1 1/4  
Gr. (Nr. 16, 19),  
2.12.74 (Slg.C).  
Auslands-Druck-  
sachen sind ebenso  
selten wie Spanien  
als Bestimmungs-  
land.



sie MANFRED WIEGAND 1989 anhand einer Verfügung der OPD Hannover nachgewiesen. Wo immer bisher 1/4 Groschen in einem Porto erschien, waren nun 3 Pf erforderlich und entsprechend 8 Pf für bisher 3/4 Groschen.

Eine andere Änderung in den Anfangsjahren des Deutschen Reiches betraf die Gewichte. Im deutsch-österreichischen Postverein war 1850/51 für den Postverkehr das Zollpfund (= 500 g), unterteilt in 30 Lot ("Zollloth") à 16 2/3 g, als Gewichtseinheit an die Stelle der unterschiedlichen Gewichte der einzelnen deutschen Staaten getreten (MEYER / HERZOG, S.313). Ab 1. Januar 1872 wurde im deutschen Reichsgebiet das "metrische Gewichtssystem" eingeführt. Für den Postverkehr bedeutete dies, daß fortan 15 g statt 1 Lot (= 16 2/3 g) für Briefe und 40 g statt 2 1/2 Lot (= 41 2/3 g) für Drucksachen als Gewichtseinheit galten. Dieser Gewichtssatz war auch für die Portoberechnung im Verkehr mit dem Ausland zugrunde-zulegen, soweit nicht – wie für Briefe nach Frankreich usw. – aufgrund der Verträge andere Gewichtspressionen zur Anwendung kamen (Amtsbl. Nr. 20/1872). Ab 1. Mai 1872 wurde die Gewichtsstufung für Drucksachen in Deutschland auf 50 g heraufgesetzt, ein Satz, der in der Folge bis Ende 1873 dann schrittweise auch Eingang in die Auslandstarife fand.





## Die Porti nach Deutschland und Österreich

Eine detaillierte Darstellung der Porti bei der deutschen Post in Constantinopel ist von Bedeutung, weil die Bearbeitung dieses Abschnitts in der 1. Auflage des Handbuchs von Dr. STEUER (1973) mißglückt war und – trotz erheblicher Verbesserungen – auch in der 2. Auflage von 1985 noch viele Unzulänglichkeiten aufweist.

Grundsätzlich gilt, wie oben erläutert, daß alle Constantinopel-Porti bis 1875 zusammengesetzte Porti sind, bestehend aus dem deutschen bzw. deutsch-österreichischen Porto und einem Fremdanteil für den Transit. Dieser Anteil betrug bis 30.6.1872 für frankierte Briefe 2 Groschen je Lot, danach 1½ Groschen je 15 g bzw. 2 Groschen beim Weg über Odessa. Das Porto von 3 Groschen, das bei Eröffnung der Postagentur für einen einfachen Brief nach Deutschland galt, setzte sich also aus dem deutschen Briefporto von 1 Gr. + 2 Gr. Transitgebühr zusammen.

Die Kenntnis dieser Zusammensetzung ist wichtig für Briefe der höheren Gewichtsstufen. Im deutsch-österreichischen Postgebiet kosteten ab 1868 Briefe zwischen 1 Lot und 15 Lot (250 g) einheitlich 2 Groschen (später als "Doppelbriefe" bezeichnet). Bei einem Brief aus Constantinopel von 1½ Lot Gewicht waren demnach 2 Gr. Briefporto und 2 x 2 Gr. Transit zu zahlen (2. Portostufe), zusammen 6 Gr. Diese Verdoppelung des einfachen Briefportos entspricht dem, was man erwarten würde. Etwas anders sieht es bei Briefen ab 2 Lot aus. Da es keine weitere Steigerung des Briefportos bis zum Höchstgewicht von 15 Lot gab, betrug der deutsche Anteil bei solchen Briefen stets nur 2 Gr. Eine Steigerung hingegen erfuhr der Transitanteil, denn der Satz von 2 Gr. wurde je Lot erhoben. Ein Brief der 3. Stufe von beispielsweise 2½ Lot Gewicht kostete demnach 8 Gr. (2 Gr. deutsches Porto + 3 x 2 Gr. Transit). Dr. Steuer hatte die Freundlichkeit, auf Anfrage einen solchen, nicht-rekommandierten 8 Groschen-Brief nach Hessen vom 1.12.71 nachzuweisen. Ab 2 Lot erfolgte die weitere Progression also immer in Schritten von 2 Groschen.

Eine unerwartete Besonderheit ist dem Auslandstarif im *Post- und Telegraphen-Handbuch 1869* zu entnehmen: Da die Gewichtsprogression im Verkehr mit der Türkei "exklusiv" festgesetzt worden war, die nächste Stufe also immer schon mit Erreichen des nächsten vollen Lots begann, gab es einen Sondertarif für Briefe aus Deutschland, die exakt 1 Lot wogen – sie kosteten 5 statt 6 Groschen (S.30). Ob das auch nach Eröffnung der Postagentur in Constantinopel noch galt, hat sich nicht feststellen lassen.

Briefe	1.3.70 – 30.6.72		1.7.72 – 30.6.75		via Odessa
	unter 1 Lot	3 Gr.	bis 15 g	2½ Gr. (25 Pf)	3 Gr. (30 Pf)
1 Lot	5 Gr.	bis 30 g	5 Gr. (50 Pf)	6 Gr. (60 Pf)	
bis unter 2 Lot	6 Gr.	bis 45 g	7½ Gr. (75 Pf)	9 Gr. (90 Pf)	
2 – unter 3 Lot	8 Gr.	bis 60 g	10 Gr. (100 Pf)	12 Gr. (120 Pf)	
usw. je Lot	+ 2 Gr.	usw. je 15 g	+ 2½ Gr. (+ 25 Pf)	+ 3 Gr. (+ 30 Pf)	

Die Gewichtsstufung änderte sich ab 1.1.72 von 1 Lot (=16 2/3 g) auf 15 g.

Für unfrankierte Briefe wurde bis 30.6.72 ein Zuschlag von 1 Gr. pro Brief erhoben.

Ab 1.7.72 entfiel die Begrenzung des Briefgewichts auf 250g.

Bei Einschreiben trat eine feste Rekommandationsgebühr von 2 Gr. zum Porto, bei Verlangen eines Rückscheins (*Retour-Recepisse*) eine weitere Gebühr von 2 Gr.

Die Porti galten für Briefe nach Deutschland und Österreich-Ungarn gleichermaßen.

Mit der Einführung der ermäßigten Transitgebühr von  $1\frac{1}{2}$  Groschen ab 1.7.1872 änderte sich zugleich das Prinzip der zweigleisigen Portoprogression. Das Porto für einen einfachen frankierten Brief betrug nun  $2\frac{1}{2}$  Groschen (1 Gr. deutsches Briefporto +  $1\frac{1}{2}$  Gr. Transit), gleichzeitig aber fand die "Doppelbrief"-Regelung keine Anwendung mehr auf Constantino-pel, d. h. der deutsche Portoanteil unterlag ebenfalls der stufenweisen Progression. Infolge-dessen erhöhte sich das Porto fortan alle 15 g um den vollen Satz (vgl. die Amtsblatt-Verfü-gung vom 15. Juni 1872, oben S.1824; Entsprechendes galt später beim Postweg über Odessa, bei dem ein einfacher Brief 3 Groschen kostete: 1 Gr. deutsches Porto + 2 Gr. Tran-sit). Der Senkung des Tarifs in den unteren Gewichtsstufen stand also eine Erhöhung in den oberen gegenüber.

Postkarten, die es bei Eröffnung der Postagentur in Constantinopel noch nicht gegeben hat-te, wurden mit Verfügung vom 15.6.1872 zugelassen (vgl. S.1824), traten jedoch erst ab Herbst 1873 in Erscheinung und blieben relativ selten (vgl. STEUER 1985, S.100). Es wurden Formulare C. 154 ausgegeben, die bereits "mit der die Gebühr für die Beförderung der Cor-respondenzkarten darstellenden Freimarke" beklebt waren (Einführungsverfügung vom 6.6.70, Amtsbl. Nr. 37/1870). Der Portosatz von 1 Groschen galt gleichermaßen für die Beför-derung auf österreichischen Routen wie über Odessa (vgl. Abb.19).

Für Drucksachen wurde während des gesamten Zeitraums ein Transitanteil von  $\frac{1}{2}$  Groschen je  $2\frac{1}{2}$  Lot (später je 40 bzw. 50 g) bei Beförderung über Belgrad, Varna oder Triest berech-net und von  $\frac{3}{4}$  Groschen je 50 g ab 1873 via Odessa. Der deutsche Portoanteil belief sich anfänglich gemäß dem heimischen Satz auf  $\frac{1}{3}$  Groschen, wodurch sich ein Porto von  $\frac{1}{3} + \frac{1}{2}$  Gr. =  $\frac{5}{6}$  Groschen ergab, und nach Reduzierung dieses Anteils auf  $\frac{1}{4}$  Groschen ab 1.7.1872 ein Porto von  $\frac{3}{4}$  Groschen je 50 g (vgl. S.1824 ; von einem moderierten Porto bei Massen-auflieferung, wie gelegentlich angenommen, kann nicht die Rede sein). Das Porto via Odessa betrug 1 Groschen je 50 g. Zu unterscheiden sind also drei Portosätze nach Deutschland bzw. Österreich:  $\frac{5}{6}$  Gr.,  $\frac{3}{4}$  Gr. (ab 1.7.72) und 1 Gr. (via Odessa). Für das Gewicht von 250 – 500 g wurde im Transport über Varna und Triest ab 27. Februar 1873 ein Einheitssatz von 6 Groschen (bisher  $4\frac{1}{2}$  –  $7\frac{1}{2}$  Gr.) erhoben (Amtsbl. Nr. 15/1873), beim Weg über Odessa galt ein Satz von 10 Groschen. Ab 1.1.1875 entsprachen dem Porto von  $\frac{3}{4}$  Gr. 8 Pf.

## **Der Verkehr mit dem Ausland**

Die Porti für Briefe von Constantinopel ins Ausland berechneten sich nach der Regel: Porto von Deutschland in das betreffende Land plus Transitanteil (vgl. die Verfügung vom 15. Juni 1872). Da im Verkehr mit dem Ausland Anfang der 70er Jahre sehr unterschiedliche Porti galten und diese außerdem zum Teil Veränderungen durch neue Verträge erfuhren (die Zu-sammenstellung von STEVEN ist hier eine äußerst hilfreiche Quelle), ergibt sich ein vielge-staltiges Bild. Um dies an einem Beispiel zu erläutern: Nach Großbritannien galt bis 30.6.1870 der preußische Portosatz von 5 Gr. (via Belgien) aus dem Vertrag von 1859. Erhöht um den Transitanteil von 2 Gr., ergab sich daraus für Constantinopel ein Porto von 7 Gr. (vgl. Abb.25). Mit der Neufestsetzung des deutschen Portos nach England auf  $2\frac{1}{2}$  Groschen im Vertrag vom 25.4.70 betrug es ab 1.7.1870 noch  $4\frac{1}{2}$  Groschen (vgl. Abb.26) und sank dann durch die Ermäßigung der Transitgebühren ab 1.7.1872 auf 4 Groschen oder 40 Pfennige (Abb.27). Im Fall der Beförderung über Odessa war  $\frac{1}{2}$  Groschen mehr zu entrichten (2 Gr. Transit statt  $1\frac{1}{2}$  Gr.).



Abb. 25: Seltene 7 Gr.-Frankatur für einen einfachen Brief nach Großbritannien (1. Portophase) vom 6.6.70, Ankunft 13.6.70



Abb. 26: Brief nach London vom 28.5.72 mit 4 1/2 Gr. (Nr. 3, 5) aus der 2. Portophase (Slg. Woitas)



Abb. 27: 40 Pf als Porto für einen einfachen Brief nach Großbritannien via Varna in der 3. Portophase, 16.4.75 (Freitag 3 - 4 N). Änderung des Leitvermerks, weil ab 16.4.75 der billigere Postweg über die Donau wieder offenstand.

Abb. 28: 13 Pf. statt  
bisher 1¼ Gr. als  
einfaches Druck-  
sachenporto in die  
Schweiz via Odessa  
ab 1.1.75. Misch-  
frankatur Nr. 19 und  
Nr. 31 vom 1.2.75  
(Slg. B)

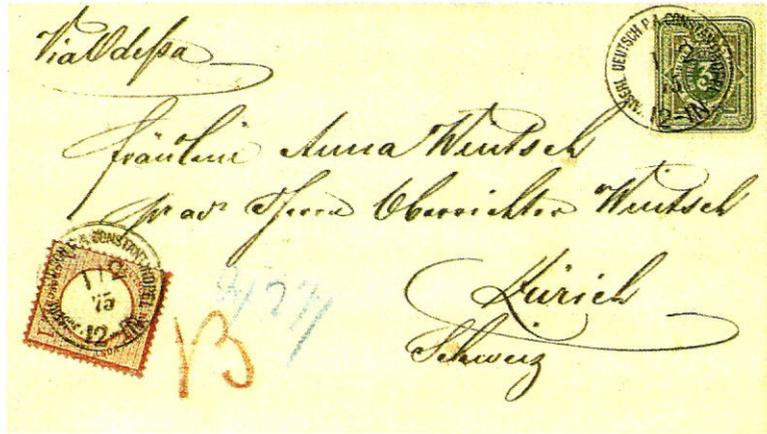
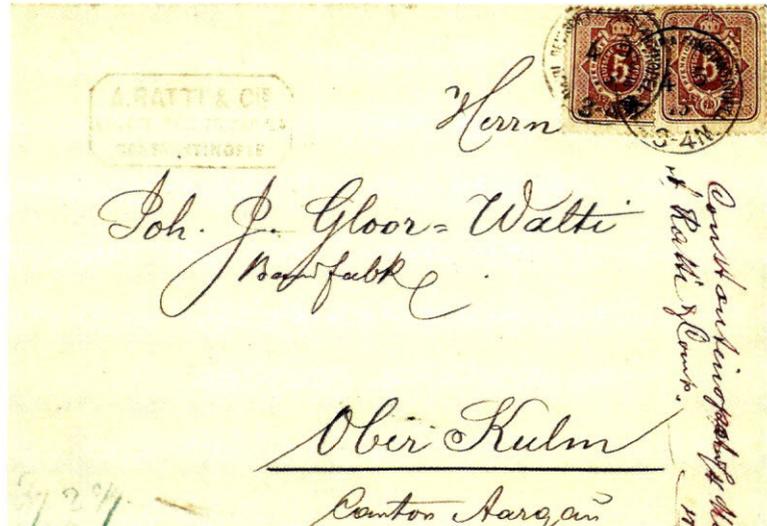


Abb. 29: 10 Pf  
(Paar der Nr. 32)  
statt bisher 1 Gr. als  
Porto für eine  
Drucksache der 1.  
Gewichtsstufe in die  
Schweiz via Varna,  
4.5.75 (Dienstag  
3 – 4 N)



Die nachfolgende Zusammenstellung der Portosätze in die verschiedenen Länder sollte nicht den Eindruck erwecken, all diese Porti seien leicht zu belegen. Das Gegenteil ist der Fall. Von wenigen Destinationen abgesehen, stellen Auslandsbriefe immer eine Besonderheit dar. Einen Anhaltspunkt für die Häufigkeit bietet das Register der Brustschildbriefe aus Constanti-nopel (SPIEGEL im *Rundbrief der Arbeitsgemeinschaft Brustschilder* Nr. 105 und 106/1989). Bezogen auf die Verwendung von Brustschild-Marken ergibt sich danach, daß Frankreich und Deutschland mit 36% und 28% der registrierten Briefe an der Spitze stehen, gefolgt von Großbritannien und der Schweiz mit 13% und 11%. Für alle anderen Länder *zusammen* – Österreich eingeschlossen – bleiben gerade 12%. Belgien, die Niederlande, Schweden, Spanien und Tunis sind minimal vertreten, Dänemark bisher gar nicht.

Umseitig die Portosätze für einfache frankierte Briefe und für Drucksachen der 1. Gewichts-  
stufe vom 1.3.1870 bis 30.6.1875 (ab 1. Januar 1875 in Pfennig Reichswährung):

	<b>Briefe</b> via Odessa		<b>Drucksachen</b> via Odessa	
<b>Belgien</b>				
<b>I</b>	4 Gr.		1 Gr.	
<b>II</b> ab 1.7.72	3½ Gr. (35 Pf)	4 Gr. (40 Pf)	1 Gr. (10 Pf)	1¼ Gr. (13 Pf)
<b>Dänemark</b>				
<b>I</b>	4 Gr.		1¼ Gr.	
<b>II</b> ab 1.7.72	3½ Gr. (35 Pf)	4 Gr. (40 Pf)	1¼ Gr. (13 Pf)	1½ Gr. (15 Pf)
<b>Großbritannien</b>				
<b>I</b>	7 Gr.			
<b>II</b> ab 1.7.70	4½ Gr.		1¼ Gr.	
<b>III</b> ab 1.7.72	4 Gr. (40 Pf)	4½ Gr. (45 Pf)	1¼ Gr. (13 Pf)	1½ Gr. (15 Pf)
<b>Italien</b>				
<b>I</b>	5 Gr.		1 Gr.	
<b>II</b> ab 1.7.72	4½ Gr.		1 Gr.	
<b>III</b> ab 1.11.73	4 Gr. (40 Pf)	4½ Gr. (45 Pf)	1 Gr. (10 Pf)	1¼ Gr. (13 Pf)
<b>Niederlande</b>				
<b>I</b>	4 Gr.		1¼ Gr.	
<b>II</b> ab 1.7.72	3½ Gr. (35 Pf)	4 Gr. (40 Pf)	1¼ Gr. (13 Pf)	1½ Gr. (15 Pf)
<b>Schweden</b>				
<b>I</b>	5 Gr.		1½ Gr.	
<b>II</b> ab 1.7.72	4½ Gr.		1½ Gr.	
<b>III</b> ab 1.10.73	4 Gr. (40 Pf)	4½ Gr. (45 Pf)	1¼ Gr. (13 Pf)	1½ Gr. (15 Pf)
<b>Schweiz</b>				
<b>I</b>	4 Gr.		1 Gr.	
<b>II</b> ab 1.7.72	3½ Gr. (35 Pf)	4 Gr. (40 Pf)	1 Gr. (10 Pf)	1¼ Gr. (13 Pf)
<b>Spanien</b>				
<b>I</b>	8 Gr. (10 g)		1½ Gr.	
<b>II</b> ab 1.6.72	5 Gr.		1¼ Gr.	
<b>III</b> ab 1.7.72	4½ Gr.		1¼ Gr.	
<b>IV</b> ab 1.10.73	4 Gr. (40 Pf)	4½ Gr. (45 Pf)	1¼ Gr. (13 Pf)	1½ Gr. (15 Pf)
<b>Tunis</b> via Italien				
<b>I</b>	7 Gr.		1¼ Gr.	
<b>II</b> ab 28.10.70	6¾ Gr.		1¼ Gr.	
<b>III</b> ab 1.7.72	6¼ Gr.		1¼ Gr.	
<b>IV</b> ab 1.11.73	5¾ Gr. (58 Pf)	6¼ Gr. (63 Pf)	1¼ Gr. (13 Pf)	1½ Gr. (15 Pf)
<b>USA</b> via Bremen bzw. Hamburg:				
<b>I</b>	6 Gr.		1½ Gr.	
<b>II</b> ab 1.7.70	5 Gr.		1½ Gr.	
<b>III</b> ab 1.10.71	4½ Gr.		1½ Gr.	
<b>IV</b> ab 1.7.72	4 Gr. (40 Pf)	4½ Gr. (45 Pf)	1½ Gr. (15 Pf)	1¾ Gr. (18 Pf)
via England:				
<b>I</b>	8 Gr.		2 Gr.	
<b>II</b> ab 1.7.70	6 Gr.		2 Gr.	
<b>III</b> ab 1.10.71	5 Gr.		2 Gr.	
<b>IV</b> ab 1.7.72	4½ Gr. (45 Pf)	5 Gr. (50 Pf)	2 Gr. (20 Pf)	2¼ Gr. (23 Pf)

Abb. 30: 5 Gr.-  
Einzelfrankatur als  
Porto für einen  
einfachen Brief vom  
28.7.71 in die USA  
via Bremen oder  
Hamburg (2. Porto-  
phase). Ankunft in  
New York 14.8.71.

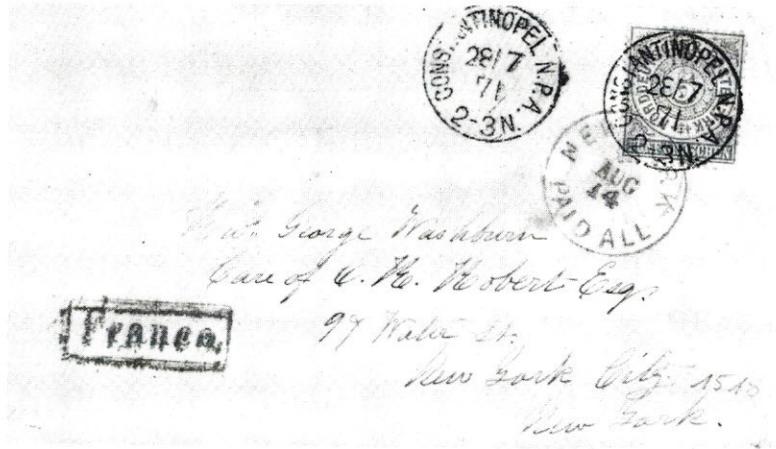


Abb. 31: Brief in  
die USA mit 4 1/2 Gr.  
Porto (Nr. 18, 20)  
via England in der  
4. Portophase

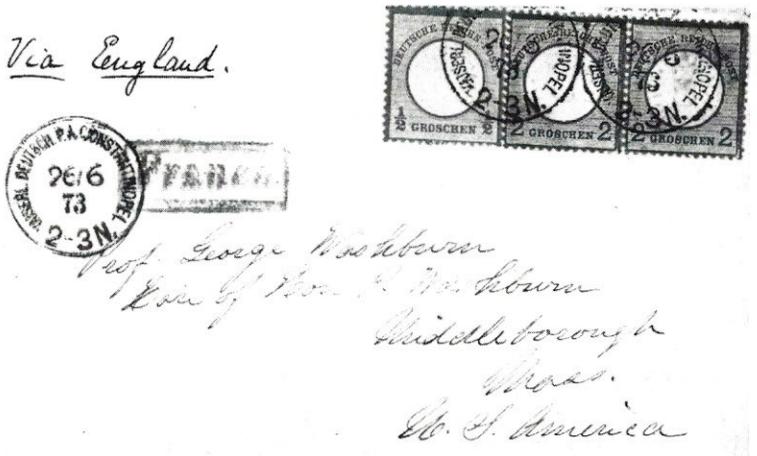
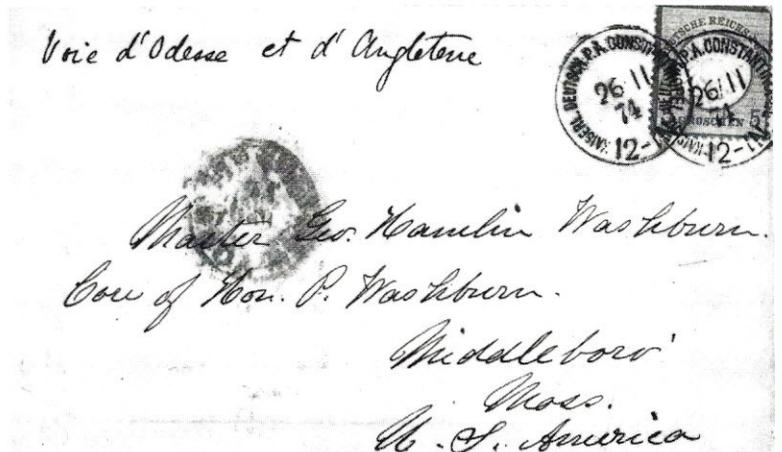


Abb. 32: 5 Gr.-  
Einzelfrankatur  
(Nr. 22) auf einem  
einfachen Brief in  
die USA via Odessa  
und via England in  
der 4. Portophase



Diese Portosätze galten für Briefe bis 1 Lot ( ab 1.1.72: 15 g) und für Drucksachen bis 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Lot (ab 1.1.72: 40 g, später 50 g). Mit jeder weiteren Gewichtsstufe erhöhte sich das Porto um den vollen Satz, wobei nur die Schweiz und Spanien eine Ausnahme bildeten.

Im Postvertrag mit der Schweiz von 1868 war festgelegt worden, daß wie im deutsch-österreichischen Postgebiet für Briefe zwischen 1 Lot und 15 Lot nur das doppelte Briefporto erhoben werden sollte. Die Progression beim Constantinopel-Porto in die Schweiz verlief deshalb im 1. Zeitraum ähnlich wie bei Briefen nach Deutschland: 4 Gr. – 8 Gr. – 10 Gr. – 12 Gr. usw. Im Briefverkehr zwischen Deutschland und Spanien galt bis 31.5.1872 ein Gewichtssatz von 10 g. Daraus ergab sich für Constantinopel in diesem Zeitraum eine Portoprogression in der Art, wie sie im folgenden Abschnitt für die Frankreich-Porti erläutert wird: 8 Gr. (bis 10 g) – 14 Gr. (bis 1 Lot) – 16 Gr. (bis 20 g) – 22 Gr. (bis 30 g) usw.

Besonders interessant, aber leider auch selten, sind Briefe in die USA. Denn im Postverkehr mit den Vereinigten Staaten gab es zwei Beförderungsmöglichkeiten: die eine über Bremen oder Hamburg mit deutschen Dampfern, die andere über Belgien und England. Und für beide Routen galten von Deutschland und damit auch von Constantinopel aus unterschiedliche Portosätze. Einen Brief über Bremen bzw. Hamburg aus der 2. Portophase mit einer Einzel frankatur der 5 Gr. NDP zeigt Abb.30. Der Weg über England war stets teurer. Wurde ein Brief dann außerdem noch via Odessa befördert, so ergab sich im 4. Zeitraum als teuerste Variante ein Porto von ebenfalls 5 Gr. (vgl. Abb.32).

## Die Frankreich-Porti

Als Finale die Briefe nach Frankreich, die bei der deutschen Post in Constantinopel in jeder Hinsicht eine Sonderstellung einnehmen. Ihr hoher Anteil an den erhaltenen Stücken kommt erst in der Zeit ab Juli 1872 zustande. Bis dahin fehlen sie ganz oder gehören, Anfang 1872, zu den Seltenheiten – eine Folge des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71.

Bei Eröffnung der Postagentur, wenige Monate vor Kriegsausbruch, betrug das deutsch-französische Briefporto entsprechend dem Postvertrag zwischen Preußen und Frankreich von 1858 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Groschen. Mit der Transitgebühr von 2 Gr. ergab sich daraus für Constantinopel ein Porto von 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Groschen (vgl. Abb.33). Dessen Höhe hatte also nichts mit dem Krieg zu tun, wie gelegentlich angenommen wurde. Aber durch ihn wurden die Postverträge aufgehoben und erst am 11. Dezember 1871 wieder in Kraft gesetzt, nachdem sie in den Monaten zuvor nur provisorisch Anwendung gefunden hatten (vgl. SPALINK, S.44 und 46 f.). Frankreich-Post aus Constantinopel dürfte in dieser Zeit ausschließlich über das französische Postamt und mit französischen Dampfern via Marseille befördert worden sein.

Die Verhandlungen über einen neuen Postvertrag gestalteten sich äußerst schwierig, wie der hochinformativen Abhandlung von FRIEDRICH SPALINK zu entnehmen ist. Zum einen versuchte Frankreich, wie in früheren Verträgen bei der Portoteilung für sich einen höheren Anteil als 50% durchzusetzen, zum anderen wollte es sich nicht auf den vom deutschen Beauftragten vorgeschlagenen niedrigen Tarif von 2 oder 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Groschen einlassen. Auf deutscher Seite ging man davon aus, daß Frankreich hohe Einnahmen aus dem Postdienst anstrebte, "um damit die Reparationen schneller bezahlen zu können und so von den (deutschen) Besatzungstruppen früher befreit zu werden" (SPALINK, S.43). Es kam schließlich zum Postvertrag vom 14.2.1872 (veröffentlicht im *Reichs-Gesetzblatt* vom 24. Mai 1872, S.111 – 125), bei

Abb. 33: Seltene 6 1/2 Gr.-Frankatur (Nr. 3, 4, 6) vom 24.2.72 nach Frankreich in der 1. Portophase, befördert über Triest und Belgien (französischer Übernahmestempel PRUSSE - ERQUELINES 4.3.72)



Abb. 34: 4 1/2 Gr. als Frankreich-Porto für einen einfachen Brief (bis 10 g) über Varna - Donau ab 1.7.72 (Slg. Woitas)



Abb. 35: 5 Gr.-Porto für einen einfachen Brief nach Frankreich via Odessa vom 30.11.74 in einer phantastischen Frankatur (Nr. 16, 18, 19; ehem. Rothschild, Slg. C).





Abb. 36: 7½ Gr.-Porto für die 2. Gewichtsstufe (10 – 15 g) nach Frankreich via Triest, 8.11.73. Änderung des Leitvermerks, weil in diesen Tagen die Winterperiode begann.

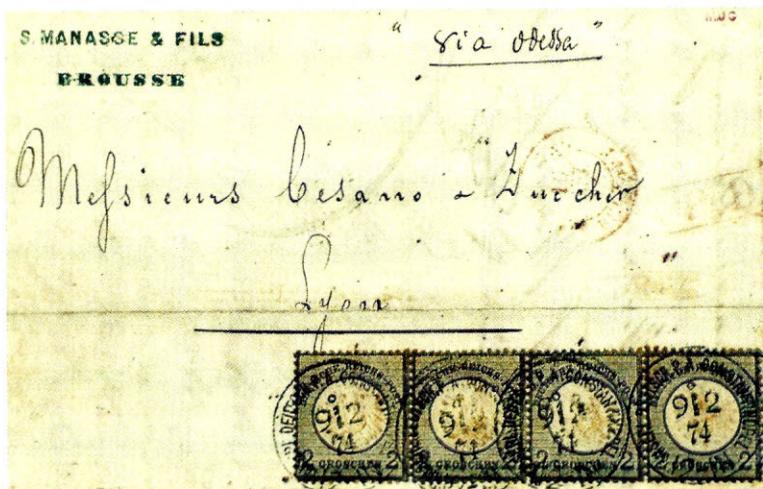


Abb. 37: 8 Gr.-Porto für die 2. Gewichtsstufe nach Frankreich via Odessa, 9.2.74. Die Post der Fa. Manasse & Fils stammt aus Brussa in Anatolien, etwa 100 km von Constantinopel entfernt.



Abb. 38: 9 Gr.-Porto (Nr. 18, 19, 29) für die 3. Gewichtsstufe (15 – 20 g) nach Frankreich via Varna, 18.8.74. Französischer Übernahmestempel von Avricourt (Lothringen).

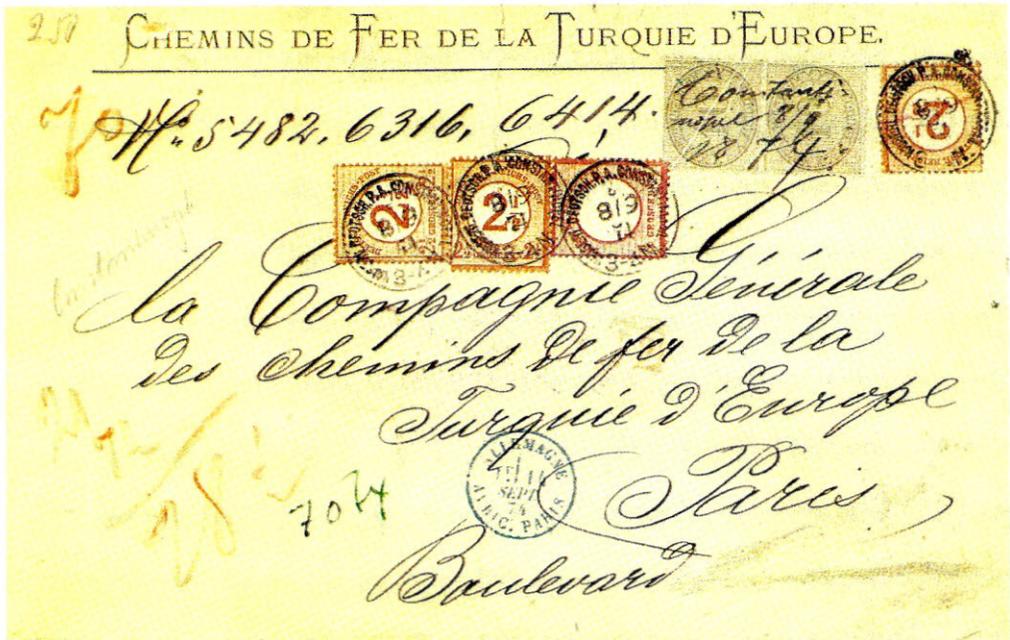


Abb. 39: Paar der 10 Groschen (Nr. 12) auf einem 70 g-Brief nach Paris vom 8.9.74, befördert via Varna – Donau. Das Porto von 28 1/2 Gr. setzte sich aus 7 x 3 Gr. deutschem Porto (je 10 g) + 5 x 1 1/2 Gr. Transit (je 15 g) zusammen (Slg. D).

dem man sich auf ein Briefporto von 3 Groschen (= 40 Centimes) bei "halbscheidlicher" Portoteilung einigte. Zugrunde gelegt wurde dabei – wie bisher – ein Gewichtssatz von 10 g. Das Drucksachenporto wurde auf 3/4 Groschen je 50 g festgesetzt. Unter Berücksichtigung der Transitgebühren von 2 Gr. für frankierte Briefe und 1/2 Groschen für Drucksachen kommt man damit für Constantinopel auf Porti von 5 Gr. und 1 1/4 Groschen (über Odessa später 1 1/2 Gr.). Diese Sätze traten mit der amtlichen Veröffentlichung am 24. Mai 1872 in Kraft und nicht schon zum 15. Mai, wie SPALINK neuerdings nachgewiesen hat (S.50). Nur wenige Wochen später sank das Briefporto auf 4 1/2 Groschen, weil der Transitanteil auf 1 1/2 Groschen ermäßigt worden war.

Briefe	1.3.70 – 23.5.72	24.5. – 30.6.72	1.7.72 – 31.12.75	
			via Odessa	
bis 10 g	6 1/2 Gr.	5 Gr.	4 1/2 Gr. (45 Pf.)	5 Gr. (50 Pf.)
10 – 15 g	11 Gr.	8 Gr.	7 1/2 Gr. (75 Pf)	8 Gr. (80 Pf9
15 – 20 g	13 Gr.	10 Gr.	9 Gr. (90 Pf)	10 Gr. (100 Pf)
20 – 30 g	17 1/2 Gr.	13 Gr.	12 Gr. (120 Pf.)	13 Gr. (130 Pf)
usw.	...	...	...	...

Das Besondere an den Frankreich-Briefen ist die Gewichtsprogression: das deutsche Porto war stets in Stufen von 10 g zu berechnen, die Transitgebühr in Stufen von 1 Lot bzw. (ab 1.1.72) 15 g. Die niedrigste Portostufe galt also nur bis zum Gewicht von 10 g. Schon bei 11 g wurde das deutsche Porto verdoppelt, während der Transitanteil noch in der ersten Stu-

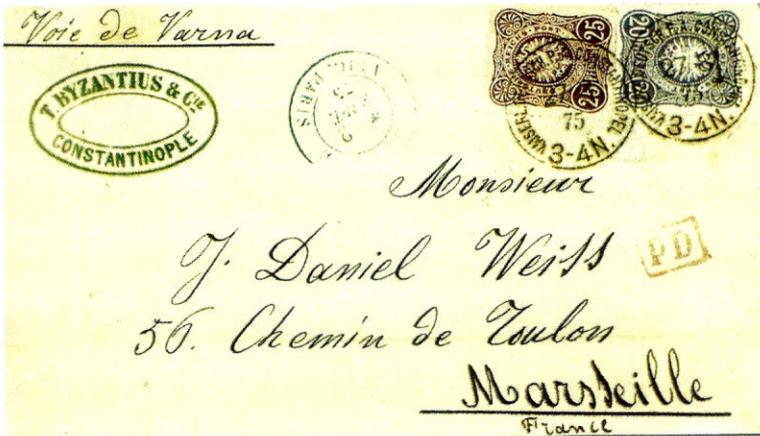


Abb. 40: 45 Pf-Frankatur für einen einfachen Brief nach Frankreich via Varna (bis 10 g), 27.8.75



Abb. 41: 75 Pf-Frankatur (Nr. 33a, 34, 35) für einen 11 g-Brief nach Frankreich via Varna, 11.6.75



Abb. 42: Eingeschriebener Brief der 2. Gewichtsstufe nach Paris via Odessa, 4.11.75. 80 Pf Briefporto und 20 Pf Einschreibgebühr.

fe blieb; also nach dem Tarif ab 1.7.1872: 2 x 3 Gr. + 1 x 1½ Gr. = 7½ Groschen oder 75 Pfennige (vgl. Abb.36 und 41). Auf diese Weise entstand eine vielstufige Portoreihe, der ab November 1873 bei Beförderung über Odessa eine zweite, entsprechend angelegte Reihe an die Seite trat. Briefe mit höherer Portostufe sind also bei Frankreich glücklicherweise etwas leichter zu finden als bei anderen Destinationen. Ein 70 g-Brief mit einem Porto von 28½ Gr., wie in Abb.39 gezeigt, wird allerdings immer ein Ausnahmestück bleiben.

Während die Portosätze nach Deutschland/Österreich und in die anderen Länder mit dem 30. Juni 1875 ihre Geltung verloren und durch den Tarif des *Allgemeinen Postvereins* ersetzt wurden, blieben die Frankreich-Porti bis 31. Dezember 1875 bestehen, weil Frankreich dem Vertrag erst zum 1.1.1876 beiträt. Die interessanten Frankaturen aus der Zeit, als die große Vereinheitlichung im Weltpostverkehr noch nicht begonnen hatte, begegnen hier also zur Freude der Sammler noch einige Monate länger.

*Am Anfang des Plans, die frühen Constantinopel-Porti in den "Berichten" zu behandeln, stand der Vortrag von Hermann Branz auf dem Jahrestreffen 1988. Wenig später erschien ein grundlegender Artikel unseres Mitglieds Gerd-Uwe Spiegel über die Verwendung von Brustschildmarken in Constantinopel im Rundbrief Nr. 104/1988 der Arbeitsgemeinschaft Brustschilde/Nachverwendete Altdeutschland-Stempel e.V. Zusammen mit der Schriftleitung wurde dieser Artikel nun für die "Berichte" erweitert und völlig neu bearbeitet. – Besonders zu danken ist den Herren Leclerc und Küster (Deutsches Postmuseum, Frankfurt/M.) sowie Friedrich Spalink und Dr. Steuer. Hermann Branz hat das Entstehen des Heftes auf das Tatkräftigste unterstützt.*

#### Quellen und Literatur:

*Amtsblätter des Königlichen Post-Departements (Berlin), der Norddeutschen Postverwaltung und der Reichs-Postverwaltung, Jgg. 1867 – 1875 (Deutsches Postmuseum, Frankfurt/M.).*

*Bundes- und Reichs-Gesetzblätter, Jgg. 1868 – 1875.*

*Çelik, Zeynep: The Remaking of Istanbul. Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century. Seattle/London 1986.*

*Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Cours-Buch. Ausgaben aus den Jahren 1870 – 1875 (Deutsches Postmuseum, Frankfurt/M.).*

*Hahn, J.G. von: Reise von Belgrad nach Salonik. 2. Aufl. Wien 1868.*

*Kanitz, Felix: Das Eiserne Donauthal. In: Illustrierte Zeitung Nr. 1600 (Leipzig, 28.2.1874), S. 148 – 150 (daraus Abb. 13 und 14).*

*Kanitz, Felix: Donau-Bulgarien und der Balkan. Historisch-geographisch-ethnographische Reisestudien aus den Jahren 1860 – 1876. 3 Bde, Leipzig 1875 – 1879 (daraus Abb. 11).*

*Lampe, H.: Die deutschen Postämter in der Türkei. In: Geschichte der Deutschen Post in den Kolonien und im Ausland. Hrsg. von W. Schmidt und H. Werner. Leipzig 1939, S. 394 – 434.*

*Meyer, A./Herzog, H.: Die deutsche Post im Weltpostverein und im Wechselverkehr. 2. Aufl. Berlin 1908.*

*Müller, Edwin: Handbook of the Pre-stamp Postmarks of Austria. New York 1960.*

*Post- und Telegraphen-Handbuch, Tarif Ausland. Düsseldorf 1869 (Nachdruck: Heft 30 der Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Postbezirk).*

*Spalink, Friedrich: Einfluß und Auswirkungen des Krieges 1870/71 auf die postalischen Verhältnisse. In: FORUM. Periodikum der Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Postbezirk e.V., Nr. 4 (1979) – Nr. 13 (1988); insbes. Heft 13, S. 5 – 77.*

*Steuer, Dr. Friedrich: Handbuch und Katalog der deutschen Kolonial-Vorläufer. 2. Aufl. München 1985.*

*Steven, Werner: Zusammenstellung der Portosätze für die Correspondenz mit dem Ausland 1846 – 1875. Braunschweig 1985.*

*Tchilinghirian, S.D./Stephen, W.S.E.: Austrian Post Offices Abroad. 7 Bde, 1962 – 1967.*

*Wiegand, Manfred: "Krumme Porti" zur Reichspostzeit. In: DBZ 13/1989, S.783 – 785.*

*Abb. 3 nach: Schul-Atlas. Hrsg. von C. Diercke und E. Gaebler. 6. Aufl. Braunschweig (1885). Abb. 5 aus: Illustrierte Zeitung Nr. 1497 (9.3.1872), S. 176 f. Abb. 12 aus: Globus. Illustrierte Zeitschrift für Länder- und Völkerkunde. Bd. 20, Nr. 16 (Nov. 1871), S. 245. Der Karte auf den Seiten 1840/41 liegt zugrunde eine Karte aus: Bilder-Atlas. Ikonographische Encyclopädie der Wissenschaften und Künste. 2. Aufl. Bd. 8. Leipzig: Brockhaus (1874), Taf. 5/6. – Alle abgebildeten Stücke ohne Besitzernachweis stammen aus Slg. A.*

# Deutsche Post in China

---

## Die Kenntlichmachung der Feldpostsendungen beim Boxeraufstand 1900/01

*Ernst Einfeldt*

Im Kriegseinsatz, und hierzu gehörte der Feldzug in China 1900/01, war die Post der Soldaten portofrei. Um diese Portofreiheit kenntlich zu machen, bediente man sich beim Boxeraufstand verschiedener Möglichkeiten. Am bekanntesten sind die blauen "Feldpostbrief"-Stempel aus Bremen und die Lang- und Rahmenstempel aus China. Über diese Nebenstempel ist in der Literatur des öfteren berichtet worden. Die erste Zusammenstellung gab Dr. KNOPF, Goldberg/Schlesien, 1902. Obwohl diese Aufstellung nur ein Jahr nach Beendigung der Kämpfe erfolgte, bedürfen einige Angaben noch der Nachprüfung. Über die erste Zeit schrieb unser leider so früh verstorbener JOSEF SCHLIMGEN sehr ausführlich in den *Berichten* 1978.

### Feldpost bei der Ausreise von Bremerhaven

Nach einer Verfügung des Reichs-Postamtes Berlin vom 13. Juli 1900 war die Post "mit dem Tage der Einschiffung im inländischen Hafen" bis 50 g portofrei. Sie mußte den Vermerk "Feldpostbrief", Name und Dienstgrad sowie die Bezeichnung des Truppenteils oder des Kriegsschiffes als Aufschrift enthalten. Statt des vorgeschriebenen Vermerks "Feldpostbrief" sind auch Karten mit Hinweis "Soldatenbrief" und "im Kriegszustand" bekannt. Außerdem wiesen schon Soldatenbrief-Stempel auf die Zugehörigkeit zum Ostasiatischen Expeditionscorps hin.

In Sammellagern und auf Truppenübungsplätzen wurden die einzelnen Verbände zusammengestellt und dann mit Militärsonderzügen nach Bremerhaven transportiert. Aus den Lagern und auch von der Fahrt der Truppen zur Verladung existieren einige unfrankierte Karten, die teils ohne, teils mit Nachporto befördert worden sind. Dr. FINDEISS hat darüber im Rundschreiben Nr. 56 (1988) berichtet und mit Recht darauf hingewiesen, daß Portofreiheit zu diesem Zeitpunkt noch nicht bestand.

Die Transporte waren minutiös organisiert. Die Sonderzüge hatten „nur in Bremen einen Aufenthalt zur Beköstigung der Mannschaften“ (NEUBAUER, S. 186). Nach zeitgenössischen Berichten wurden die Truppen dort jeweils mit einem Empfang begrüßt und erhielten auch Liebesgaben (Zigarren, Schokolade usw.). Dann ging es weiter nach Bremerhaven, wo unmittelbar vom Zug aus die Einschiffung erfolgte (vgl. NEUBAUER).

Die „regulären“ Feldpostbelege setzen mit der Ankunft der Truppen an der Wesermündung ein und zeigen Poststempel von Bremen und Bremerhaven. Nur vereinzelt kommen Karten mit Stempeln von Lehe, Geestemünde oder der Bahnpost Bremen – Wilhelmshaven vor. Unter den Ausreisebelegen bilden vorgedruckte „Feldpost“-Ansichtskarten eine besondere Gruppe. Sie sollen von einem Betreuungskomitee „zur Verabschiedung der China-Kämpfer“ ausgegeben worden sein. Nach Dr. KNOPF waren auf diese Karten Langstempel in hellblauer

Abb. 1: Liebesgaben-Feldpostkarte des „Komitees zur Verabschiedung der China-Kämpfer“ (Karte 4) mit blauem Nebenstempel „Feldpostbrief“, BREMEN 4.8.00 (Slg. Dr. Findeiss)



Aussichtsturm im Bürgerpark zu Bremen.

**Volldampf voraus nach China!**

G. R. Tafelberg  
 Aufsichtsbüro  
 Bremer Nachrichten  
 f. d. Chinesen  
 Liebesgaben  
 Komitee zur Verabschiedung  
 der China-Kämpfer  
 Bremen

Farbe per Hand aufgedruckt. Davon später. Die extra angefertigten Bildkarten hatten blauen Druck. Beim Vordruck „Feldpost“ gibt es drei Drucktypen, leicht zu unterscheiden am „F“. Auf der Rückseite befanden sich Abbildungen verschiedener Sehenswürdigkeiten von Bremen mit dem Motto: „Volldampf voraus nach China!“ (Abb.1)

- |         |  |         |                  |
|---------|--|---------|------------------|
| Karte 1 | Rathaus in Bremen                                | Typ I   | <b>Feldpost.</b> |
| Karte 2 | Kaiser Wilhelm-Denkmal in Bremen                 | Typ I   |                  |
| Karte 3 | Der Roland in Bremen                             | Typ I   |                  |
| Karte 4 | Aussichtsturm im Bürgerpark zu Bremen            | Typ I   | <b>Seldpost.</b> |
| Karte 5 | Haus Schütting in Bremen                         | Typ I   |                  |
| Karte 6 | Parkhaus in Bremen                               | Typ II  |                  |
| Karte 7 | Prinz und Prinzessin Heinrich und Prinz Waldemar | Typ II  | <b>Feldpost.</b> |
| Karte 8 | Bremer Dom und Börse                             | Typ II  |                  |
| Karte 9 | Börse in Bremen                                  | Typ III |                  |

Nach SCHLIMGEN hatte die Post in Bremerhaven in der Lloydhalle vier Briefkästen aufgestellt für die letzte Post der sich einschiffenden Soldaten. Die Frage, wo die Bild-Feldpostkarten verteilt worden sind, läßt sich relativ sicher beantworten. Deuten schon die Bildmotive alle auf Bremen, so sind die Bremer Aufgabestempel gar nicht anders zu erklären, als daß die Karten beim Empfang in Bremen mit den anderen Liebesgaben ausgegeben worden sind. Denn es ist schlechterdings nicht vorstellbar, daß Post aus Bremerhaven zur Abstempelung teilweise nach Bremen zurücktransportiert worden wäre. Man wird davon ausgehen müssen, daß viele Soldaten ihre Abschiedskarten gleich beim Aufenthalt in Bremen schrieben, während andere sie erst bei der Einschiffung in Bremerhaven ablieferten. Manche nahmen sie auch mit auf die Reise, so daß noch Aufgabestempel von den Truppentransportern und sogar aus China vorkommen.

Auf Post von der Ausreise sind zwei Nebenstempel in Blau bzw. in Hellblau zu beobachten: "Feldpostbrief." und "DEUTSCHE FELD". Nach Dr. KNOPF waren Karten des Komitees mit solchen Stempeln versehen. Wer die Stempel verwendete, war bisher nicht hinreichend geklärt.

Zunächst: Der Stempel "DEUTSCHE FELD" diente nur zur Ergänzung des Wortes "Postkarte" auf schon vorhandenen, älteren Kartenbeständen, die für den guten Zweck gestiftet worden waren. So zeigt z. B. die Karte in Abb. 2 auf der Bildseite eine Darstellung zum XIV. Bundesfest des Deutschen Radfahrerbundes 1897. Auf den neu gedruckten "Feldpost"-Karten erscheint er nicht, er wäre dort ja auch sinnlos gewesen. Bei den von Dr. KNOPF erwähnten Stempeln auf Karten des Komitees kann es sich nur um diesen Ergänzungsstempel und um solche zusätzlich verteilten Bestände älterer Postkarten gehandelt haben.

Der blaue Nebenstempel "Feldpostbrief" kommt zwar auf den extra gedruckten "Feldpost"-Karten des Komitees vor, aber nur auf einem Teil von ihnen – und zugleich auf beliebigen anderen Postkarten, die bei der Ausreise verschickt wurden (vgl. die Aufstellung unten). Mit dem Komitee kann er also nichts zu tun haben. Der gemeinsame Nenner für Stücke mit diesem Stempel ist ein anderer, wie die Registrierung aller mir erreichbaren Belege ergeben hat (vgl. die Aufstellung): der Stempel tritt nur bei Karten auf, die den Aufgabestempel BREMEN tragen. Auf Liebesgabenkarten des Komitees aus Bremerhaven oder von den Truppentransportern fehlt er stets. Das läßt nur den Schluß zu, daß es sich beim blauen Stempel "Feldpostbrief" um einen postamtlichen Nebenstempel handelt, der in Bremen verwendet wurde. SCHLIMGEN hat das übrigens auch schon angenommen (*Berichte*, S.1190).

In den nachstehenden Aufstellungen werden folgende Abkürzungen verwendet:

FP.ST.No. = FELDPOST-STATION Nummer

MPB = MARINE-POSTBUREAU

MSP = MARINE-SCHIFFSPOST

OEC = OSTASIATISCHES EXPEDITIONSCORPS

(\*) = Entwertung der Post erfolgte nicht am Ort der Verwendung des Nebenstempels

(\*\*) = bedarf noch der Klärung

#### Literatur:

Findeiss, Dr. Heinz: Frühe Feldpost im Boxeraufstand Juli 1900. In: *Rundschreiben der AG Nr. 56 (1988)*, 11 / S.21 ff.

Dr. Knopf: China-Feldpost. In: *Mitteldeutsche Philatelisten-Zeitung 1902*, insbes. S.30 f., 64 und 81 f.

Neubaur, Dr. Paul: Die deutschen Truppentransporte nach China anläßlich des Boxeraufstandes. In: *Die deutschen Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien in zwanzigjährigem Betriebe*. Berlin 1906, S.173 – 193.

Schlimgen, Josef: Frühe Feldpost im Boxer-Aufstand Juli/August 1900. In: *Berichte für Kolonial-Briefmarkensammler*, S.1187 – 1197.

Abb. 2: Liebesgabenkarte mit Ergänzungsstempel „DEUTSCHE FELD“ in blassem Grau-blau, aufgegeben an Bord des Truppentransporters „Arcadia“ (MSP No. 68) am 12.9.1900 (Slg. Dr. Findeiss)



### I. Postkarten mit Nebenstempel

1. Gummistempel blau, 32/4,5 mm

#### Feldpostbrief.

a. Auf "Feldpost"-Karten des Komitees, Bremenbilder mit Motto: "Vollampf voraus nach China!" Karten 1,2,3,4,6,7,9 nachgewiesen. Auch mit hsl. Vermerk "Feldpostbrief" etc. zusätzlich.

Entwertungen:

BREMEN 5a und 5d

2.8.00 – 4.9.00

b. Auf neutralen Postkarten

Entwertungen:

BREMEN 5 d

4.8.00 – 31.8.00

Der Langstempel ist auf einer Karte vom 31.8.00 doppelt abgeschlagen, da der erste Abdruck zu schwach war.

2. Gummistempel hellblau, 36/3,5 mm (Ergänzungsstempel)

#### DEUTSCHE FELD

Entwertungen:

BREMEN 5d und 5f

31.7.00 – 4.9.00

MSP No. 68 (ARCADIA) (\*)

12.9.00

PEKING DP (\*)

13.12.00

Dieser Ergänzungsstempel ist nur auf neutralen Karten nachgewiesen. Auf einer Karte vom 4.8.00 sind beide Langstempel (1 und 2) zu finden, Abb. in *Berichte*, S.1189.

3. Gummistempel hellblau, 43/5 mm

#### FELDPOST

Dieser nur von Dr. KNOFF aufgeführte Nebenstempel wurde noch nicht registriert.

## II. Postkarten ohne Nebenstempel

1. "Feldpost"-Karten des Komitees (wie I1.)  
Karten 2,3,5,6,7,8 nachgewiesen.

Entwertungen:

BREMEN 5a und 5d	31.7.00 – 9.9.00
BREMERHAVEN b (*)	31.7.00
MSP No. 69 (ROLAND) (*)	19.9.00
MSP No. 72 (CREFELD) (*)	13.9.00

2. "Feld-Postkarte", Vordruck auf Ansichtskarte  
"Gruss aus Bremerhaven"

FELD-POSTKARTE

Entwertung:

BREMEN 5d	4.9.00
-----------	--------

3. Postkarten mit handschriftlichen Vermerken "Feldpost" etc.

Solche Karten sind nur am handschriftlichen Vermerk und an den Stempeln BREMEN etc. als Feldpostkarten bei der Ausreise zu erkennen.

Handschriftliche Vermerke: "Feldpostkarte", "Feldpostbrief", "Feldpost", "Feld".

Entwertungen:

BREMEN 5d	27.7.00
BREMERHAVEN a	3.8.00 – 4.9.00
BREMERHAVEN b	28.7.00 – 5.9.00
LEHE	27.7.00
BREMEN – WILHELMSHAVEN / ZUG 86	18.7.00

4. Dienst-Postkarten "Militaria"

Postkarten der *Hauptsammelstelle Bremen der freiwilligen Krankenpflege für das ostasiatische Expeditionskorps*, einer Sammelstelle für Liebesgaben, mit unterschiedlichen Textvordrucken und dem Dienstsiegel des Delegierten der Hauptsammelstelle (vgl. die Abb. in *Berichte*, S.1203).

Entwertungen:

BREMEN 7a	19.9.00 – 21.9.00
-----------	-------------------

## III. Briefumschläge mit Briefbogen

### Feldpostbrief.

Außer den Ansichtskarten hatte das Komitee auch noch vorgedruckte Feldpostbriefe hergestellt, die nur für die ausreisenden Truppen vorgesehen waren. Auf der Rückseite des Umschlages war das Rathaus von Bremen abgebildet. Text: "Feldpostbrief. / Absender: / ...ostasiat. Reg." Briefbogen: "Auf Wiedersehen / Bremen den ... 190". Abb. *Berichte*, S.1191.

Entwertungen:

BREMEN 5d	4.9.00 – 7.9.00
MSP No. 65 (ANDALUSIA)	25.9.00
MSP No. 71 (VALDIVIA)	20.9.00
MSP No. 72 (CREFELD)	13.9.00
OEC a	21.11.00

## Feldpost aus China mit Nebenstempeln

Die Nebenstempel, die man in China verwendete, sollten auf Feldpostkarten und Feldpostbriefe gesetzt werden, die ohne den handschriftlichen Vermerk "Feldpost" bei den Postanstalten eingingen. Sie kommen aber auch auf handschriftlich kenntlichgemachten Feldpostbelegen vor, sogar auf den später vorgedruckten "Feld-Postkarten" sind sie vereinzelt registriert.

Verwendet wurden Nebenstempel in Shanghai (der große Rahmenstempel vom 28.8.00 – 10.6.01), in Tientsin (der Langstempel vom 24.6 – Anfg. Sept. 1900, der kleine Rahmenstempel Typ 3 vom 9.9.00 – 29.6.01 und der kleine Rahmenstempel Typ 1 vom 8.5. – 17.7.01) sowie in Tongku (der kleine Rahmenstempel Typ 1 von Mitte Aug. – Anfg. Sept. 1900 und der kleine Rahmenstempel Typ 2 vom 6.9.00 – 10.7.01). Alles andere ist mehr oder weniger unsicher.

Von den "Feldpostbrief"-Stempeln in China soll es nach Dr. KNOPF von den Arten I – III jeweils mehrere Typen gegeben haben. Allerdings ist die Unterscheidung manchmal schwierig, und Irrtümer sind nicht auszuschließen. Alle diese Stempel wurden geschnitten oder geschnitzt. Beim Stempeln ergab sich zudem, daß die Abschlüge durch den Druck, die Stellung beim Aufdrücken sowie durch die Stärke des Farbauftrages etwas abwichen. Das hatte auch Einfluß auf die Größe des Abschlags. Deshalb sind die unten angegebenen Maße in Millimetern nur als "circa" zu verstehen.

Die ersten Gefechte sind vom 20. Juni 1900 gemeldet. Ab diesem Zeitpunkt soll portofreie Feldpost möglich sein. Das früheste Datum aus China hat SCHLIMGEN vom 24. Juni 1900 aus Tientsin nachgewiesen, obwohl das dortige Postamt wegen Bombardierungen vom 17. bis 25. Juni außer Betrieb gewesen sein soll.

Die Beförderung der Feldpostsendungen des Landungskorps besorgte zuerst die Postagentur in Tientsin. Zur Kenntlichmachung der portofreien Feldpost verwendete man den nachstehenden Nebenstempel mit großen Buchstaben. Nach Dr. KNOPF soll der Langstempel aus losen Buchdrucklettern zusammengesetzt gewesen sein. Hiermit begründet er auch ein Abweichen der Buchstaben. Der Stempel ist fast nie genau waagrecht zu sehen. In der Mitte ist entweder ein leichter Bogen nach oben oder unten festzustellen. Aber meistens sind die letzten Buchstaben nach oben gebogen.

### I. Langstempel

a. Stempel schwarz  
57/4,5 mm

FELDPOSTBRIEF

Entwertungen:

TIENTSIN a	24.6.00 – 31.8.00
TONGKU Wagenradstpl. (**)	2.8.00 – 1.9.00
TONGKU Holzstpl. (**)	ca. Ende 8.00 – Anfg.9.00
FP.ST.No. 2 (**)	18.3.01

Auffallend ist, daß die Buchstaben "IE" meist fetter sind als die anderen Buchstaben, was vermuten läßt, daß es sich stets um denselben Stempel handelt.

Auch vermutete Dr. KNOPF, daß der Tientsiner Langstempel von Truppen mit nach Peking genommen und dort bis 11.9.1900 von diesen für ihre Korrespondenz benutzt worden sei. Außer einer Feldpostkarte mit Stempel FP.ST.No. 2 (aus März 1901) sind keine Karten aus Peking nach-

gewiesen. Diese Karte dürfte eine Ausnahme sein. – Die Verwendung in Tongku bedarf noch der Klärung. Dort hatte man am 9.8.1900 eine provisorische Annahmestelle für Feldpost errichtet, welche die Wagenradstempel verwendete. Da auf Feldpostkarten mit Wagenradstempel auch der kleine Rahmenstempel vorkommt (III1.), ist zu vermuten, daß der Langstempel in Tientsin auf die Karten gestempelt wurde, aber eine Entwertung erst in Tongku erfolgte. Die registrierten Langstempel gleichen sich so, daß nicht anzunehmen ist, in Tongku hätte es einen ähnlichen Langstempel zusätzlich gegeben.

b. Stempel violett, 56/4 mm

Nach Dr. KNOFF hatte S.M.S. JAGUAR (MSP No. 45) einen gleichartigen Langstempel an Bord, der nur in violetter Farbe vorkommen soll, aber noch nicht nachgewiesen werden konnte.

## II. Rahmenstempel groß

59/11/7,5 mm

Die gesamte Feldpost wurde über das Postamt in Shanghai geleitet. Hatte ein Schreiber vergessen, den Vermerk "Feldpost" anzubringen, so wurde dieser große Rahmenstempel verwendet. Der Stempel kommt auch auf Feldpost von Kriegsschiffen vor, die ihre Post dem Postamt in Shanghai übergaben.

a. Stempel schwarz



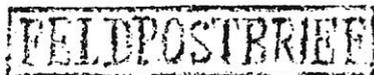
Entwertungen:

SHANGHAI a (Typenräder-Stpl.)	12.10.00
SHANGHAI a	28.8.00 – 4.5.01
SHANGHAI b	10.9.00 – 9.1.01
Shanghai, chinesischer Stempel	11.3.01
FP.ST.No. 8 (SHANHAIKUAN) (*)	28.5.01
MSP No. 11 (SEEADLER) (*)	28.9.00 – 10.6.01
MSP No. 38 (GEFION) (*)	4.10.00 – 12.10.00
MSP No. 72 (CREFELD) (*)	24.10.00
PEKING Holzstpl. (**)	ca. Mitte 9.00
OEC a (**)	27.2.01

Nach Dr. KNOFF war S.M.S. SEEADLER den Yangtsekiang hinaufgefahren, um die europäischen Niederlassungen zu schützen. Auf dem Postbureau in Hankau soll der große Rahmenstempel aufgebracht worden sein. Er wäre dem Nebenstempel von Shanghai sehr ähnlich. Es ist jedoch anzunehmen, daß die Post in Shanghai beim Postamt abgeliefert wurde und dort den Rahmenstempel von Shanghai erhielt. S.M.S. GEFION war laut Dr. KNOFF einige Zeit als Depeschenschiff für den Stromdienst auf dem Yangtsekiang eingesetzt. – Bei der Entwertung PEKING ist nicht geklärt, ob in Peking ein solcher Rahmenstempel vorhanden war, wie behauptet worden ist. Es ist anzunehmen, daß der Nebenstempel erst in Shanghai auf die Post kam.

b. Stempel violett

60,5/12/7,7 mm



Entwertungen:

MSP No. 20 (ILTIS)	31.8.00 – 29.1.01
--------------------	-------------------

Dr. KNOFF gibt an, der violette Rahmenstempel habe sich an Bord von S.M.S. ILTIS befunden. Auch SCHLIMGEN schreibt, daß der violette Stempel nur auf Post von der ILTIS vorkommt.

### III. Rahmenstempel klein

Es konnten drei verschiedene Rahmenstempel festgestellt werden. Beim Übereinanderlegen kann man erkennen, daß die Anordnung der Buchstaben differiert. Die angegebenen Maße sind zur Bestimmung nicht immer eine Hilfe, da die Abschlüge stets geringe Abweichungen zeigen.

1. Holz-Rahmenstempel, schwarz  
42/11,5/3,8 mm



Der Punkt über den "i" ist geringfügig nach links versetzt, aber nicht so stark wie bei Stempel 3.

Entwertungen:

TONGKU Wagenradstpl.

ca. Mitte 8.00 – Anf. 9.00

TIENTSIN a

16.5.01

OEC b

8.5.01 – 17.7.01

Anscheinend kam der Stempel 1 zuletzt noch in Tientsin zur Verwendung.

2. Holz-Rahmenstempel  
41,4/11/3,2 mm

Bei diesem Nebenstempel sind die Buchstaben am kleinsten, der Punkt sitzt genau über dem "i", und das "0" ist voller und runder.

- a. Stempel schwarz

Entwertungen:

TONGKU DP

6.9.00 – 21.5.01

FP.ST.No. 4

23.9.00 – 10.7.01

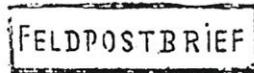
- b. Stempel violettschwarz

Entwertung:

FP.ST.No. 4

30.11.00

3. Holz-Rahmenstempel, schwarz  
41/11,5/3,5 mm



Bei diesem in Tientsin verwendeten Nebenstempel ist der Punkt über die "i" etwas mehr nach links verschoben, das "0" ist schmaler, und der Zwischenraum "B R" ist größer als bei den beiden anderen Stempeln von Tongku.

Entwertungen:

TIENTSIN a

7.10.00

FP.ST.No. 5

9.9.00 – 19.10.00

OEC a

17.1.01 – 20.3.01

OEC b

19.10.00 – 29.6.01

PEKING DP (\*)

15.2.01

Der in Peking entwertete Brief hat erst in Tientsin den Nebenstempel erhalten.

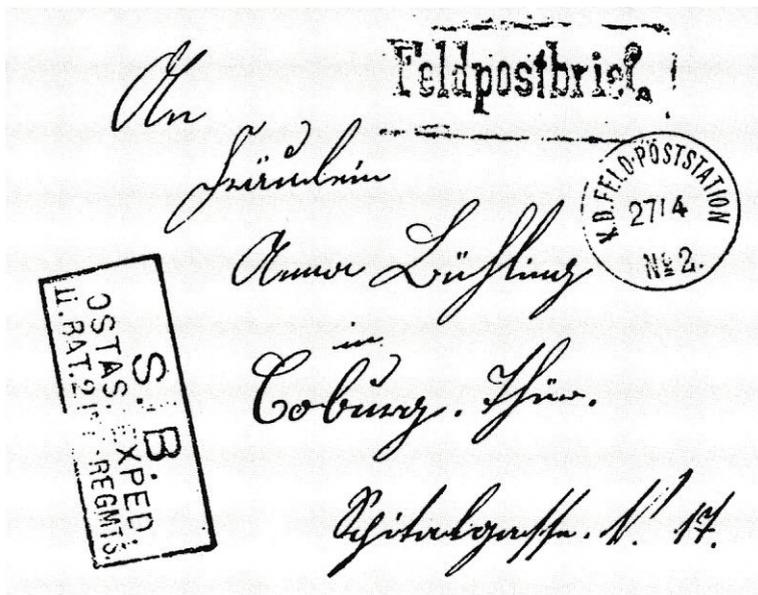


Abb. 3: Holz-Rahmenstempel „Feldpostbrief“ auf einem Brief mit dem Soldatenbrief-Stempel (S.B.) des 2. Bataillons des 2. Infanterie-Regiments, Aufgabestempel der Feldpost-Station 2 vom 27.4.(1901)

#### IV. Holz-Rahmenstempel mit Kleinbuchstaben

Nach Dr. KNOPF verwendete die Postagentur Peking nicht den Langstempel, den die Truppen aus Tientsin mitgebracht hatten, sondern diesen Rahmenstempel. SCHLIMGEN hielt ihn für einen Privatstempel. Nachdem hiervon fünf verschiedene Belege registriert wurden, besteht immerhin die Möglichkeit, daß es doch ein postamtlicher Stempel war. Da es sich aber stets um Post vom II. Bataillon des 2. Inf. Regiments handelt, ist auch nicht auszuschließen, daß die Truppe den Stempel für ihre Feldpostsendungen hat anfertigen lassen.

47/19,5/8,5 mm, schwarz (siehe oben Abb. 3)

Entwertungen:

FP.ST.No. 2

15.2.01 – 17.6.01

\*

Bei dem nebenstehenden Ovalstempel (30/17/2 mm) handelt es sich um einen Privatstempel. Er wurde auf Feldpostkarten festgestellt, die den kleinen Rahmenstempel von Tientsin tragen.



#### Marine-Postbureau

Die Feldpostsendungen wurden in beiden Richtungen auf das Marine-Postbureau in Berlin geleitet. Kam nun Feldpost ohne den vorgeschriebenen handschriftlichen Vermerk "Feldpostbrief" an, so wurde nachstehender Stempel auf den Karten und Briefen angebracht. Fehlte auch die Entwertung, so wurde die Post außerdem mit dem Stempel MPB C 1 gestempelt. Briefe mit handschriftlichem Vermerk "Feldpost" oder auch mit Truppenstempel erhielten in der Regel keinen Rahmenstempel.

Gummi-Rahmenstempel, violett  
53/11/4,5 mm

Feldpostbrief

Entwertungen:

MARINE/POSTBUREAU/BERLIN/C1	3.9.00 – 9.2.01
MSP No. 15 (KAISERIN AUGUSTA) (Literatur) (*)	
MSP No. 39 (HERTHA) (*)	1.7.00 – 14.8.00
MSP No. 44 (TIGER) (*)	6.11.00
MSP No. 51 (BUSSARD) (*)	5.10.00
FP.ST.No. 4 (*)	1.10.00
FP.ST.No. 5 (*)	4.10.00

## Post von heimgekehrten Verwundeten

In der Nähe von Bremerhaven hatte man ein Lazarett für verwundete Soldaten aus dem China-Feldzug eingerichtet. Dessen Existenz wurde durch eine Feldpostkarte mit handschriftlichem Vermerk aus dem "Barackenlager" nachgewiesen, dessen Eingangstor mit Inschrift auf der Rückseite abgebildet ist; Entwertung BREMERHAVEN 1.7.01 und 3.7.01.

Es existiert eine Feldpostkarte aus China (FP.ST.No. 7 vom 15.6.01) nach Flensburg (3.8.01) und weitergeleitet ins LOCKSTEDTER LAGER (4.8.01) mit handschriftlichem Bleistiftvermerk "Die kranken China-Kämpfer im" mit Pfeil auf den Lagerstempel. Der alten deutschen Schrift nach scheint der Hinweis schon sehr früh (1901?) angebracht worden zu sein. Einzelheiten über die Rolle dieses Truppenübungsplatzes bei der Heimkehr sind bisher nicht bekannt.

*Ich möchte mich bei allen Mitgliedern bedanken, die mich mit Meldungen und Fotokopien oder durch Einblick in ihre Sammlung unterstützt haben, und ich gedenke dabei im besonderen unserer verstorbenen Mitglieder Karl-Heinz Meyer und Josef Schlimgen.*



Die Arbeitsgemeinschaft hat  
Hermann Branz  
in Würdigung seiner langjährigen Tätigkeit  
zum Ehrenvorsitzenden ernannt.

Bremerhaven, Mai 1990

---

Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdrucks oder der fotomechanischen Wiedergabe, behält sich die Arbeitsgemeinschaft vor.

Vorsitzender: Fred Geißler, Unten zum Holz 73, 5650 Solingen 1, Tel. 0212 / 593646.

Zweiter Vorsitzender: Eugen Pauls, Rinscheweg 45, 4400 Münster, Tel. 0251 / 214374.

Geschäftsführer: Dr. Hansjürgen Kiepe, Ampferweg 1, 3400 Göttingen, Tel. 0551 / 23362.

Zweiter Geschäftsführer: Dr. Heinz Findeiss, An der Leiten 2, 8165 Fischbachau, Tel. 08028 / 809.

Schatzmeister: Walter Göring, Liszt-Straße 6, 6200 Wiesbaden, Tel. 0611 / 521856.

Zweiter Schatzmeister: Wolfgang Willkommen, Oberweg 12, 6368 Bad Vilbel 3, Tel. 06101 / 42662.

Schriftleitung: Dr. Hansjürgen Kiepe

Wallstein Verlag Göttingen

# DIESE RARITÄTEN SPRECHEN FÜR SICH



Die Deutschen Kolonien gehören zu dem Interessantesten, das man sammeln kann. Viele Raritäten und Sammlungen dieses wunderbaren Spezialgebietes sind schon durch unsere Hände gegangen. Die Einlieferer seltener Stücke und ganzer Sammlungen wußten um den dauerhaft guten Ruf, den Grobe als Kolonial-Spezialist in der ganzen Welt genießt. Und die Käufer vertrauten den Grobes.

Dankbar nehmen wir zur Kenntnis, daß berühmte Sammler immer wieder zu uns kommen, um den Rat zu bekommen, den sie suchen.

Bei einem evtl. Verkauf denken Sie bitte daran, daß das Auktionshaus Grobe seinem Ruf verpflichtet ist.

Das sollten Sie nutzen.

Für Ihre Dispositionen stehen wir Ihnen selbstverständlich persönlich zur Verfügung. Wir freuen uns über Ihren Anruf unter der Nr. 0511/32 68 82.

# GROBE

Der klassische Name in der deutschen Briefmarken Auktionsgeschichte.

Theaterstraße 7 · D-3000 Hannover 1