



Berichte

FÜR KOLONIALBRIEFMARKEN-
SAMMLER

96 Dezember 1992

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



Einschreibbrief aus CONSTANTINOPEL (Sтамбуl) vom 14.8.86, 2 – 3 N, nach Österreich, be-
fördert mit dem Orient-Expreß über Varna – Bukarest – Verciorova

Deutsche Post in der Türkei

Der Postbetrieb in Constantinopel

1895, zum 25jährigen Bestehen des deutschen Postamts in Constantinopel, erschien ein Aufsatz von Postdirektor Bruns im "Archiv für Post und Telegraphie", dem Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts (Nr. 4, S. 97 – 110), dem die nachfolgenden Auszüge entnommen sind. Für den Hinweis auf diese Quelle ist Erich Kuhlmann, Hamburg, zu danken.

"Die Postanstalt war bei der Eröffnung im Gebäude des Consulats des Norddeutschen Bundes untergebracht, wo ihr zwei Zimmer zur Verfügung standen. Ihre Lage in der Jemenidschistraße, in der Vorstadt Pera, erwies sich jedoch nicht besonders günstig für ihre Aufgaben. Pera ist der vornehme Stadttheil. Hier ist der Sitz der Botschaften, Gesandtschaften, Consulate; an Geschäftshäusern weist Pera nur größere Luxus- und Modewaaren-Magazine auf. Die Brennpunkte des eigentlichen Geschäftsverkehrs liegen in Galata und Stambul. Galata in unmittelbarer Nähe des Hafens, welchen die weltberühmte, von Tausenden und aber Tausenden täglich belaufene Brücke überspannt, hat sich die Börse zu ihrem Sitz erkoren; außer ihr befinden sich dort die angesehensten Banken, alle Agenturen der Dampfschiffahrtsgesellschaften und die mit letzteren im Geschäftsverkehr stehenden großen Handlungen. Jenseits der Brücke in Stambul, dem alten Byzanz, haben die übrigen Großhändler, Angehörige aller Nationen, Franken, Türken, darunter viele Levantiner, Armenier und spanische Juden, Perser und Inder ihre Waarenlager und Schreibstuben. Hier tagt das Tidjaret, das Handelsgericht, hier ist der große Bazar, hier befinden sich sämtliche Ministerien, die Gilden, Innungen und Zünfte. Dieses Stadtviertel hat für Constantinopel etwa dieselbe Bedeutung, wie die City für London. Alle diese Umstände wurden zwar bei der ersten Unterbringung der Postagentur voll gewürdigt, Deutschland mußte jedoch zunächst dem Vorgang der übrigen fremden Staaten folgen, welche ihre Postanstalten in örtlichem Zusammenhang mit ihren Botschaften oder Consulaten hielten.

Als die Nachteile der Lage anfangen sich fühlbarer zu machen, als sie auch durch Anbringung von Briefkasten in den verkehrsreichsten Straßen von Pera, Galata und Stambul nicht beseitigt werden konnten, faßte die oberste Behörde die Verlegung ins Auge. Das Postamt war über eine Viertelstunde vom Landungsplatz der Dampfschiffe entfernt. Die Beförderung der Posten von der Einschiffsstelle bis zum Dampfer nahm weitere 15 bis 20 Minuten in Anspruch und wurde zuweilen durch stürmisches Wetter noch verlangsamt. Die Schlußzeiten für die Posten hatten deshalb sehr früh gelegt werden müssen. Das ist schon störend bei häufigen Postverbindungen; geradezu schädigend für die Verkehrsinteressen wirkt aber ein solcher Zustand, wenn die Posten, wie damals in Constantinopel, nicht einmal täglich gehen. Alle dies Momente berücksichtigend und getreu ihrem Grundsatz, Verkehrserleichterungen zu schaffen, wo nur immer die Nothwendigkeit es erheischt, sorgte die Reichs-Postverwaltung ohne Säumen mit Nachdruck für Abstellung des hervorgetretenen Mißstandes. Zunächst wurde in Stambul eine Postabfertigungsstelle errichtet, welche vor Abgang der Postdampfer einige Stunden in Thätigkeit trat. Die aufgelierten Sendungen konnten nunmehr in

Abb. 1: Gebäude in der Woiwodastraße in Galata, in dem das deutsche Postamt seit Oktober 1877 untergebracht war (Abb. aus SCHMIDT/ WERNER: Geschichte der Deutschen Post in den Kolonien und im Ausland. 1939, S. 400ff.).



Stambul selbst bearbeitet werden, wurden hier in besondere Kartenschlüsse verpackt und unmittelbar an Bord der Schiffe gebracht. Das bedeutete für die Correspondenten in Stambul einen Zeitgewinn von einer Stunde. Die Maßnahme rief in allen Kreisen des Publikums lebhafte Befriedigung hervor. Dieselbe Wirkung erzielte die Verlegung des Postamts. Am 1. Oktober 1877 siedelte es von Pera nach Galata über. In der Woiwodastraße, am Kreuzungspunkt von zwei Hauptverkehrsadern Galatas und gleich weit von Pera, wie von Stambul entfernt, nahe dem Hafen und der Brücke, wurde es im Erdgeschoß eines stattlichen "Han" (Haus aus Stein) untergebracht, welcher schon manchen der in Constantinopel so verheerend auftretenden Feuersbrünste und selbst dem letzten schrecklichen Erdbeben getrotzt hat. Hohe Fenster erhellen das Innere. Gleich am Eingang rechts befindet sich das Zimmer des Amtsvorstehers,



Abb. 2: Teil von Stambul (mit Bahnhof Sirkeci am Hafen) und Galata (mit Deutscher Post) auf einem Stadtplan aus dem BAEDEKER von 1914 (Slg. Weitaz). – Abb 3 (rechts): Blick auf den Hafen und den Bosporus von Stambul aus auf einer Ansichtskarte um 1914 (Slg. Dotzauer). Links die Galata-Brücke.

dessen Kasse in feuerfest eingebautem Werthgefaß steht. Ein geräumiger Schaltervorraum giebt Zutritt zu zwei großen Schaltern, die in einer Holzwand angebracht sind, welche den Schaltervorraum von dem eigentlichen Dienstzimmer trennt. In letzterem sind alle Geschäftsstellen vereinigt: Annahme und Ausgabe, Abfertigung und Entkartung. Dahinter liegt ein kleiner Raum für die Hamale des Postamts. Daran grenzt, durch Flur und starke Eisenthür getrennt, die Stätte, wo der *Kawedschi* (Kaffessieder) seines wichtigen Amtes waldet. Ein *Han* ohne *Kawedschi* ist nämlich undenkbar, so undenkbar wie ein Haus ohne Fenster (...)

Bei Einrichtung des Postamts war außer dem Vorsteher nur 1 Beamter nothwendig. Im Unterbeamtendienst genügte eine Kraft für den gesammten inneren Dienst und eine zweite für die Bestellung. Heute sind beim Postamt außer dem Vorsteher 5 Beamte thätig; der Unterbeamtendienst wird von 6 Kräften versehen: 1 Kawassen, 2 Briefträgern und 3 Hamalen. Der Vorsteher wird aus der Klasse der Postinspectoren genommen. Die nachgeordneten Beamten werden unter den Postpraktikanten ausgewählt. (...)

Zur Verrichtung der Unterbeamtendienste wurden einheimische Kräfte herangezogen, ein Hamal zum Transport der abgehenden und ankommenden Briefbeutel, sowie zur Hülfeleistung im Büreaudienst und außerdem ein Briefträger. Die Hamale vertreten in Constantinopel die Stelle der Fuhrwerke und sind unentbehrlich in einer Stadt, wo man mit Wagen manche Punkte gar nicht und viele nur auf weiten Umwegen erreichen kann. Die weit überwiegende Zahl der Hamale kommt aus Armenien, vornehmlich aus der Provinz Wan und den benachbarten Gegenden. Die Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit dieser Leute ist ebenso sprüchwörtlich, wie ihre Stärke. Sie betrachten ihre Brodstelle in der Hauptstadt als erblich; es ist *adet*, "Gebrauchsrecht", daß die Beschäftigung vom Vater auf den Sohn übergeht. Ist ein directer männlicher Nachkomme nicht vorhanden, so fällt das Amt – genau wie beim Thronfolgerecht – an den nächsten Seiten-Verwandten. Auch die Hamale des deutschen Postamts gehören noch immer derselben Familie "Mordirossian" an. Schreiben und Lesen konnten die wenigsten von ihnen, aber niemals haben sie ein Titelschild verwechselt! (...)

Die Briefträger gehen aus der Klasse der "Civilanwärter" hervor; das Postamt hat aber auch einen "Militairanwärter" – es ist der Kawaß, ein lang gedienter, mit Civilversorgungsberechtigung abgegangener Tschauß (Unteroffizier). Kawasse sind in die Stellen der früheren Janitscharen bei den fremden Gesandtschaften, Consulaten u.s.w. eingerückt und versehen den Ehren- und Sicherheitsdienst. (...)



Jedenfalls steht solch' Kawaß allgemein in großem Ansehen; in ihm ist die Quintessenz aller zwischen den Westmächten und der Hohen Pforte abgeschlossenen Capitulationen und Verträge verkörpert. Wenn er in strahlender Uniform, in seidendurchsteppten Kanonenstiefeln, bewaffnet mit einem an goldbesetztem Banelier hängenden Krummsäbel und mit reichgestickten Pistolentaschen durch die Straßen schreitet, so geht ihm Alles respektvoll aus dem Wege; ihm öffnen sich alle Thüren, ausgenommen natürlich diejenigen der Harems. Die Einstellung eines Kawassen beim deutschen Postamt war nothwendig geworden, als einmal übereifrige Zollbeamte aus Versehen die deutschen Postsäcke für Schmuggelwaare gehalten und beschlagnahmt hatten. Im Beisein eine Kawassen kann so etwas nicht vorkommen. Der Kawaß gilt aber nicht bloß als Respektperson und Schutzgeist, sondern er ist auch Post-schaffner im innern Dienst; Freitags wird er, um seinen religiösen Pflichten nachkommen, im Besonderen um die Moschee besuchen zu können, dienstfrei gemacht.

Der Dienstbetrieb beim Postamt hat sich seit Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnverkehrs gegen früher wesentlich geändert. Jetzt gehen täglich Posten ab, sie treffen jeden Tag ein, der Betrieb und die Dienststunden haben dementsprechend eingerichtet werden müssen. Die Schalter sind an Wochentagen von 8 Uhr Vormittags bis 6 Uhr Nachmittags geöffnet, in Stambul tritt die Abfertigungsstelle von 1 bis 6 Uhr Nachmittags in Thätigkeit. An den Sonntagen findet eine den Verhältnissen angemessene Beschränkung der Dienststunden statt. Der innere Dienst hat in Folge dessen mehr die Gestalt wie in der Heimath angenommen. Anders früher, als die Hauptposten noch über Varna befördert werden mußten und nur zweimal in der Woche abgingen und ankamen, mit den üblichen Störungen zur Winterzeit. An diesen "Varnatagen" trat immer beim Postamt in Galata und, soweit es sich um abgehende Posten handelte, bei der Abfertigungsstelle in Stambul Hochfluth ein. Die Schlußzeiten wurden im Interesse des Publikums bis zum Aeüßersten ausgedehnt; denn das Zurückbleiben eines Briefes bedeutete eine Verzögerung von mehreren Tagen. Schon Morgens früh richteten die Bank- und Geschäftshäuser ihre Uhren nach "Postzeit"; das war das erste Anzeichen des bevorstehenden Sturmes. Anfangs nahm der Verkehr seinen gewohnten Gang, *jawasch, jawasch* (langsam, langsam) ganz *à la turca*. Dann wuchs er von Viertelstunde zu Viertelstunde, zuletzt von Minute zu Minute; manche große Firmen unterhielten in der letzten Viertel-



Abb. 4: Die Zweigstelle der deutschen Post in Stambul 1905 (Abb. aus FRIEDMANN/WITTMANN 1988, S. 264).

stunde eine Kette von Boten zwischen Schreibstube und Postamt. Es ist nur noch $\frac{1}{4}$ Stunde bis zum Abgang des Dampfers, die Schlußzeit schon überschritten. Doch halt, noch ein Einschreibbrief! Der Chef des Hauses bringt ihn selbst, ein Zeichen, wie wichtig und eilig die Sendung ist. Ist das Schlußbündel noch offen? Ja! Der Einschreibbrief, im selben Augenblick bezettelt, frankirt, gestempelt, und kartirt, fliegt hinein, – quittirt und copirt wird nachher, – die Post ist fertig. Die Hamale stehen bereit, das Arkalik auf dem Rücken. Sie bücken sich, 5 große Säcke werden auf das Arkalik gelegt, ein Ruck, zur Herstellung des Gleichgewichts, – *warda!* schon sind sie verschwunden im Straßengetümmel. An der Landungsstelle harret schon Hadschi Omar Sakali, der Kaikführer, eine prächtige muskulöse Gestalt in malerischer Tracht. Kunstgerecht, es ist nicht so leicht, springen wir in den Kaik, der nun wie ein Blitz über die glitzernde Wasserfläche schießt. Mit Donnerstimme sorgt der allgewaltige Kawaß für freie Bahn inmitten der vielen Barken, welche sich noch im letzten Augenblick an den Fallreps stoßen und drängen, – der Anschluß ist erreicht.

Ein anderes Bild bietet die ankommende Post. Die Nacht über hat ein kräftiger Nordwind den Pontus Euxinus gefächelt. Der Lloyd dampfer hatte schwere See, eine mehrstündige Verspätung wird gemeldet. Der Schalterbeamte wird ununterbrochen mit Fragen bestürmt, wann "Vrna" wohl eintreffen wird, ob die Post überhaupt zu erwarten ist, wann mit der Ausgabe der Briefe begonnen werden wird, und giebt unermüdlich Auskunft. Nachdem er hundertmal "Allah bilir" (Gott weiß es!) geantwortet, hundertmal "Inschallah" (so Gott will!) gesagt, hundertmal seinen stummen Augenaufschlag unter Zungenschmalzen ausgeführt hat, was ebensoviel heißt wie "Gott ist groß, ich weiß es nicht", trotten die Hamale der abholenden Correspondenten zur Landungsstelle. Dort sitzen sie stundenlang, fragen und warten, bis das Schiff einläuft, der Manuk, der Karabet, der Boghos, Saruk und Ovak, Mardiros und Nischan, ein interessantens Völkchen! Endlich wird die große Lloydbarke klargemacht, welche die Post an Land bringen soll; das Schiff hat sich unterdeß an die Boje gelegt.

Die Post wird zuerst ausgeladen; an der Landungsstelle übernehmen sie die Beamten der einzelnen Postanstalten. Im Schnellschritt werden die Säcke von den Hamalen zum Postamt geschafft, welches auf die Nachricht von dem Eintreffen des Dampfers klar zum Gefecht gemacht hat. Mit erfahrenerm Blücker mißt der Beamte die Größe der ankommenden Postsäcke und bestimmt hiernach die Zeit der Ausgabe, welche durch Aushänge am Postamt und in allen Stadttheilen bekannt gemacht wird. Auch diese Einrichtung hat das deutsche Postamt ins Leben gerufen. Die Dauer der Vertheilung wird möglichst knapp bemessen, denn es besteht ein Wettstreit unter den verschiedenen Postanstalten, mit der Ausgabe zuerst zu beginnen. In größerer Eile geht das Sortirgeschäft vor sich, ein Bündel verschwindet nach dem anderen unter den rührigen Händen; das geübte Auge hat mit einem Blick die verzwickteste Adresse überflogen, den Pappadopulo von dem Hawazzopulo, den Tschekmekdschian von dem Ekmekdschian getrennt gehalten. Das Zeitungs-Vertheilungsgeschäft bietet geringere Schwierigkeit; jedes Exemplar ist von der Verlagspostanstalt mit einem Streifen versehen, auf welchem der Name des Empfänges gedruckt ist. Inzwischen hat sich im Schaltervorflur ein ganzes Heer von Hamalen angesammelt, welche alle zuerst in den Besitz der Correspondenz zu kommen suchen. Die Ausgabe beginnt. Der Sturm auf den Malakow oder am Schipkapaß kann nicht heftiger gewesen sein, als dieser gemeinsame Angriff von hundert vierschrotigen Gesellen auf die Schalterfenster. Dort Pulverdampf, hier rauchloser Knoblauchsduft, dort Granat-, hier Fensterglassplitter. Einen Augenblick geräth sogar die hölzerne Scheidewand ins Schwanken: das ist der Moment, wo der Kawaß in Thätigkeit tritt und mit fester Hand den Zu- und Abgang im Schaltervorraum regelt." (...)

Feldpostbriefe aus Constantinopel 1871

Dr. Friedrich F. Steuer

Bei einem Prüfauftrag fanden sich unerkannt drei Belege, die es verdienen, als Besonderheit der Ausgaben des Norddeutschen Postbezirks, verwendet bei der Deutschen Post in der Türkei, besprochen zu werden. Es sind drei Briefe aus der Zeit des Deutsch-Französischen Krieges nach Soissons nördlich von Paris, gerichtet an einen Arzt bei den in Frankreich stehenden deutschen Truppen. Die Briefe sind als "Feldpostbrief" gekennzeichnet und haben alle dieselbe Adresse: I. Armee. General-Etappen-Inspektion. Lazareth-Reserve-Personal 8. Armee Corps. Herrn Chefarzt Dr. Vogeler, Kriegs-Lazareth Soissons.

Während Briefe aus dieser Zeit nach Frankreich sonst praktisch unbekannt sind und einen ganz anderen Portosatz benötigen würden (nur 1991 wurde ein 6 1/2 Gr.-Brief nach Paris vom 18.7.71 bei einer Kruschel-Auktion bekannt), fallen hier die Einzelfrankaturen mit Mi. Nr. V 17, 2 Groschen ultramarin, auf. Keine weiteren Portovermerke.

Die Postgebühr für einen einfachen Brief bis 1 Lot = 16 2/3 Gramm nach Deutschland würde 3 Gr. betragen. Dies setzte sich aus der vereinbarten Transitgebühr von 2 Gr. und zusätzlich 1 Gr. deutschem Porto zusammen (vgl. *Berichte* Nr. 92, S. 1824). In diesem Fall war nur die Transitgebühr zu entrichten, das deutsche Porto entfiel wegen der Portofreiheit als Feldpostbrief an einen Militärangehörigen im aktiven Einsatz. Auch nach dem Friedensschluß vom 10. Mai 1871 blieben deutsche Okkupationstruppen in Frankreich, die bis zu ihrem Abzug im September 1873 von der deutschen Feldpost versorgt wurden und Portofreiheit genossen. Die Portofreiheit für Feldpostsendungen endete erst mit der Rückkehr und Immobilmachung dieser Truppen (vgl. Feldpost-Ordre Nr. 208 vom 25.9.73; diesen Hinweis verdanke ich Herrn Karl Burkhardt, Bamberg).

Der erste Brief datiert vom 15.3.71 (Abb. 1) und trägt einen handschriftlichen Ankunftsvermerk vom 28. März. Der zweite Brief vom 21.3.71, 12 – 1 N, wurde über Varna – Bukarest – Siebenbürgen befördert. Der dritte und späteste Brief vom 23.6.71 (Abb. 2) erreichte Dr. Vogeler erst nach seiner Rückkehr nach Deutschland.



Abb. 1: Feldpostbrief
CONSTANTINOPEL
15.3.71 mit 2 Gr.
NDP an einen Arzt
der in Frankreich
stehenden deut-
schen Truppen,
Beförderung via
Belgrad (Slg. Woitas)



Abb. 2: Feldpostbrief CONSTANTINOPEL 23.6.71, 2-3 N, mit 2 Groschen NDP nach Soissons. Bei Beförderung über Varna und die Donau erreichte der Brief den Adressaten trotz Nachsendung schon am 3.7.71 in Mainz (Abb. mit Genehmigung des Auktionshauses).

Constantinopel 1875 – 1914: Postwege, Balkanwirren und Orient-Expreß

Werner Woitas

Die Ausführungen von SPIEGEL und Dr. KIEPE zum Thema "Constantinopel 1870 – 1875: Porti und Postwege" in Heft 92 der *Berichte* vom September 1990 enden mit dem 30.6.1875 für Deutschland (für Frankreich: 31.12.1875), dem Datum, an dem der multilateral gültige Tarif des *Allgemeinen Postvereinsvertrages*, der am 9.10.1874 in Bern als Vorläufer des am 1.6.1878 in Paris abgeschlossenen *Weltpostvereinsvertrages* unterzeichnet worden war, für anfangs 22 Mitglieder – darunter auch die Türkei – einheitlich in Kraft trat. Er ersetzte etwa 1000 bis dahin gültige bilaterale Einzelpostverträge. Damit entfielen auch die philatelistisch attraktiven Frankaturunterschiede und -kombinationen, die das Sammeln von Vorläufern der deutschen Post in der Türkei so reizvoll machen.

Unter Berücksichtigung der Leitwegdifferenzen via Belgrad, Varna und Triest sowie Odessa, der verwendeten Markenausgaben und der möglichen vier ersten deutschen Aufgabestempel in Constantinopel gab es bis 30.6.1875 allein 15 unterschiedliche Entwertungs- und Taxkombinationen für Briefpost nach Deutschland, die zwischen 23 Tagen und max. 2 1/2 Jahren, größtenteils aber nur wenige Monate möglich waren. Ohne die zahlreichen Frankaturkombinationen und Versendungsarten zu berücksichtigen, vervielfachen sich die Möglichkeiten, wenn man noch die europäischen und außereuropäischen Destinationen in Betracht zieht. Fast jeder Brief wird angesichts der bestehenden Möglichkeiten zum "Unikat".

Die weitere Entwicklung ab 1875 ist im wesentlichen durch drei Tatsachen gekennzeichnet:

1. die schon eingangs erwähnte Einführung einheitlicher Taxen, entsprechend den Weltpostvereinsvereinbarungen,
2. den verstärkten weiteren Ausbau der Eisenbahnverbindungen auf dem Balkan und
3. die weitere politische und territoriale Demontage des Osmanischen Reiches aufgrund der Nationalstaatsbestrebungen der Balkanvölker und der internationalen Ausnutzung seiner inneren Schwäche.

Der Stand der Verkehrsverbindungen mit Constantinopel

Das Hauptaugenmerk der Post galt dem Ausbau kürzerer und schnellerer Verkehrsverbindungen zwischen Constantinopel und Deutschland. 1875 bestanden vier verschiedenen Orientrouten, die alle teilweise über See gingen. Der einzige seit dem österreichisch-türkischen Handels- und Schifffahrtsvertrag von 1718 bestehende reine Landweg Constantinopel – Sofia – Belgrad – Wien war als Fahrpost- bzw. Postkutschenverbindung für die Briefpost seit dem 5.12.1871 aufgegeben worden.

Die Verbindungen über Triest (*Österreichischer Lloyd, Triest*) und Odessa (*Russische Handels- und Dampfschiffahrtsgesellschaft, Odessa*), hatten Bahnanschluß über Graz bzw. Tarnopol – Lemberg – Krakau nach Wien bzw. Breslau. Die Hauptroute führte von Constantinopel per Schiff nach Varna und von dort mit der seit 1866 fertiggestellten Bahn nach Rustschuk am türkischen (später bulgarischen) Donauufer. In den Sommermonaten beförderten dann Rad-dampfer der *Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* die Post donauaufwärts nach Basiasch an der serbisch-ungarischen Grenze, von wo Bahnverbindung mit Budapest bestand. Da der Durchbruch der Donau durch die Transsylvanischen Alpen am Eisernen Tor in den Wintermonaten unpassierbar war und die Schifffahrt deshalb eingestellt wurde, lief die Post im Winter von Rustschuk über Giurgéwo am rumänischen Donauufer und von dort per Bahn über Bukarest – Roman – Lemberg nach Wien bzw. Breslau. Die Sommerroute auf der Donau wurde nach dem Herbst 1875 nicht mehr benutzt.

Bereits 1869 hatte der Pariser Eisenbahnspekulant Baron Moritz von Hirsch vom damaligen Sultan Abdul Asis die Genehmigung zum Bau einer Anschließlinie an das westeuropäische Netz auf der Route Constantinopel – Save/Bosnien erhalten, deren erste Teilstücke 1872 fertiggestellt wurden. 1874 konnten die Türken die Bahnlinie Constantinopel – Adrianopel – Philippopol eröffnen, die dann per Fahrpost von Sofia nach Belgrad über Semlin (Zimony) nach Werschetz (Versecz) führte und von dort Anschluß an die Eisenbahnlinie Basiasch – Temesvar – Budapest – Wien hatte.

1876 kam es zum Krieg zwischen dem seit 1830 autonomen Serbien und der Türkei aufgrund von Aufständen in der Herzegowina und in Ostrumelien, der von russischen Freiwilligen unterstützt wurde, gleichwohl aber siegreich für die Türkei ausging, doch im weiteren Verlauf 1877 zum Ausbruch des Russisch-Türkischen-Krieges führte. Die Türken wurden vernichtend geschlagen und am 3.3.1878 zum Friedensschluß von San Stefano gezwungen.

Berliner Kongreß und Conférence à quatre

In der Absicht, Ordnung in "die Stämme da unten" zu bringen, die ihm andererseits nicht "die Knochen eines einzigen pommerschen Grenadiers" wert waren, bemühte sich Bismarck auf dem Berliner Kongreß (13.6. – 13.7.1878) als "ehrlicher Makler" um einen friedlichen Interes-

senausgleich, der beide Kriegsparteien versöhnen, aber auch die divergierenden Ambitionen der Österreicher, Russen und Engländer sowie der auf dem Balkan neu entstandenen Nationalstaaten unter einen Hut bringen sollte. De facto war es die Einleitung der Zerteilung des Osmanischen Reiches, womit Bismarck unbeabsichtigt das bis heute virulente Konfliktterrain auf dem Balkan schuf. Andererseits gelang es ihm, dem Ehrgeiz der Österreicher auf dem Balkan Einhalt zu gebieten und ein Gleichgewicht zwischen Österreich-Ungarn und Rußland herzustellen, womit der status quo aufrecht erhalten blieb und die drohende Gefahr einer kriegerischen Auseinandersetzung zwischen Österreich-Ungarn und einer russisch-englischen Koalition vorerst jedenfalls verhindert wurde.

Bestätigt auf dem Berliner Kongreß, brachte der Friede von San Stefano für Serbien, Montenegro und Rumänien die Unabhängigkeit vom Osmanischen Reich, für Bulgarien die Anerkennung als autonomes, aber gegenüber der Türkei tributpflichtiges Fürstentum (unabhängiges Königreich erst 1908). Der Berliner Vertrag regelte im übrigen auch die Fortführung der Ausbauarbeiten an den Bahnlinien auf dem Balkan, nachdem die alten Verpflichtungen der Türkei durch die Grenzveränderungen hinfällig geworden waren. Er legte fest, daß die Fürstentümer Bulgarien und Serbien "an Stelle der Hohen Pforte die Verpflichtungen (übernehmen), welche dieselbe sowohl gegenüber Oesterreich-Ungarn als gegenüber der Gesellschaft für den Betrieb der Eisenbahnen der europäischen Türkei bezüglich des Ausbaues, des Anschlusses und des Betriebes" der auf ihren Gebieten gelegenen Bahnen eingegangen ist (§§ 10 und 38, vgl. RGB Nr. 31/1878, S. 318 und 335). Weiter heißt es: "Die zur Regelung dieser Fragen nothwendigen Uebereinkommen werden zwischen Oesterreich-Ungarn, der Pforte, Serbien und dem Fürstentum Bulgarien unmittelbar nach dem Abschluß des Friedens getroffen werden." Damit war die sog. *Conférence à quatre* ins Leben gerufen, die die Einzelheiten des Bahnausbaus regeln sollte. Als Konferenzort wurde Wien bestimmt, wo nach langem Hin und Her die erste Konferenz am 1.3.1881 und die Abschlußkonferenz am 9.5.1883 stattfanden.

Postverkehr und Russisch-Türkischer Krieg

Die kriegerischen Verwicklungen auf dem Balkan und weitere Auseinandersetzungen, übrigens auch der Balkanstaaten untereinander, die bis zum Ausbruch des 1. Weltkriegs folgten – sie erinnern fatal an die augenblicklichen Verhältnisse – führten einerseits zu erheblichen Beeinträchtigungen des Postverkehrs von und nach Constantinopel und andererseits zu beträchtlichen Verzögerungen im Bahnbau.

Während die Auseinandersetzungen mit Serbien vorzugsweise den Bahnbau behinderten, führte der Krieg zwischen Rußland und der Türkei zur Einstellung der Schwarzmeerlinie nach Odessa (19.4.1877) und am 30.4.1877 auch zur Unterbrechung der Verbindung über Varna. Da die Landverbindung von den Serben über Belgrad blockiert wurde, blieben nur noch Seeverbindungen mit Eilschiffen des *Österreichischen Lloyd* über Triest und – als neue Leitwege unter Einbeziehung Italiens – über Brindisi sowie mit französischen Schiffen über Neapel. Ab 1.7.1877 wurde die Benutzung beider Linien, wie dem Amtsblatt der Deutschen Reichspostverwaltung (Nr. 40/1877, S. 226) zu entnehmen ist, durch italienische Schiffe der *Societa Italiana di Servizi Marittimi*, Rom, nach Brindisi ersetzt, die schneller waren und häufiger verkehrten. Erst wenige Tage nach dem Friedensschluß von San Stefano wurden am 9.3.1878 wieder russische Schiffe nach Odessa für die Postbeförderung eingesetzt, anfangs ausschließlich, ab 18.3.1878 aber auch andere Schifffahrtslinien nach Odessa und wieder Brindisi.



Abb. 1:
CONSTANTINOPEL
21.7.76, Brief nach
Frankreich mit Leit-
vermerk "Odessa"



Abb. 2:
CONSTANTINOPEL
(Sambul) 22.6.77,
12 – 1 N. Brief
in die Schweiz mit
Leitvermerk "Via
Brindisi" aus der
Zeit des Russisch-
Türkischen Krieges.

Ab Juni 1878 trat ein weiterer neuer Leitweg auf, der die gestörte Verbindung über Varna ersetzte. Er bediente sich der schon lange bestehenden Schiffsverbindung des Österreichischen Lloyd zwischen Constantinopel und dem rumänischen Galatz am Donaudelta, von wo Anschluß an die Eisenbahn über Roman, Czernowitz und Lemberg bestand. Erst ab 23.5.1879, also mehr als zwei Jahre nach Unterbrechung der Linie, normalisierte sich die Situation mit der Wiederaufnahme des Verkehrs über das bulgarische Varna.

Bis 1875 waren vom Absender angebrachten Leitvermerke auf Briefen aus Constantinopel relativ häufig. Da es verschiedene Routen und keine tägliche Postbeförderung gab, wollte man auf diese Weise den Versand mit einem bestimmten, "schnellen" und in der Regel dem Zeitpunkt der Aufgabe des Briefes naheliegenden Postabgang sicherstellen. Erforderlich waren solche Vermerke allerdings nur für die Postroute über Odessa, denn für sie war ein höheres

Porto zu entrichten. Die höhere Gebühr entfiel aufgrund des Allgemeinen Postvertrages ab 1.7.1875 (für Briefe nach Frankreich ab 1.1.1876) und damit auch der Anstoß für das Publikum, überhaupt Leitvermerke anzubringen. Jedenfalls finden sie sich in der Folgezeit nur noch in wenigen Fällen. Die Beförderung der Sendungen von und nach Constantinopel erfolgte seitens der Post sowiewo, "sofern in der Aufschrift die Benutzung eines der anderen in Betracht kommenden Wege nicht vorgeschrieben ist, auf dem die größte Beschleunigung gewährenden Wege" (Amtsbl. 1876, S. 478, und 1877, S. 102). Am ersten begegnen Leitvermerke noch auf der Route "via Brindisi" im Sommer 1877, und zwar deshalb, weil dieser Weg zeitweise mit dem über Triest in einem Postabgang zusammenfiel.

Bis 1883 geben die *Amtsblätter* der Reichspost detailliert Auskunft über die verschiedenen Postabgänge und ihre Leitwege. Erst mit Einführung der Orient-Expresszüge versiegt diese wichtige Informationsquelle. Auch wenn Leitvermerke auf den Briefen fehlen, läßt sich der Postweg eines Briefes mit Hilfe der nachfolgenden Übersicht identifizieren, wenn man den Wochentag anhand des *Immerwährenden Kalenders* (S. 2021) bestimmt hat. Der Postschluß war in Constantinopel in der Regel auf 1 Stunde vor Abgang festgesetzt, und in den meisten Fällen ist das auch an der Uhrzeit im Stempel abzulesen.

Ab Datum	Postweg	Postabgang Constantinopel
5.11.1875	via Varna – Bukarest – Lemberg via Odessa	Di.Fr. 15 Uhr Mo.Do. 14 Uhr
11.4.1876	via Varna – Bukarest – Lemberg via Odessa	Di.Fr. 14 Uhr Mo.Do. 14 Uhr
1.11.1876	via Varna – Bukarest – Lemberg via Odessa via Triest	Di.Fr. 14 Uhr Mo.Do. 14 Uhr Sb. 10 Uhr
15.4.1877	via Varna – Bukarest – Lemberg via Odessa (eingestellt 19.4.77) via Triest	Di.Fr. 14 Uhr Mo.Do. 14 Uhr Sb. 10 Uhr
30.4.1877	via Triest via Brindisi via Neapel	Sb. 10 Uhr Sb. 10 Uhr Mi. 16 Uhr (14tägig, ab 23.5.77)
1.7.1877	via Brindisi	Mi.Fr. 17 Uhr
9.3.1878	via Odessa	Mo.Do. 14 Uhr
18.3.1878	via Odessa via Brindisi	Mo.Do. 14 Uhr Di. 8 Uhr Fr. 17 Uhr
6.6.1878	via Odessa via Galatz – Lemberg	Mo.Do. 14 Uhr Di. 10 Uhr Sb. 16 Uhr
23.5.1879	via Varna – Bukarest – Lemberg via Odessa via Galatz – Lemberg	Di.Fr. 15 Uhr Mo.Do. 14 Uhr Sb. 16 Uhr
15.3.1880	via Odessa via Varna – Bukarest – Lemberg via Galatz – Lemberg	Mo.Do. 14 Uhr Di.Fr. 14 Uhr Sb. 16 Uhr (ab 15.4.: 13 Uhr)
5.6.1883	via Varna – Bukarest (<i>Orient-Express</i>) via Odessa	So.Do. 12.30 Mo. 14 Uhr
15.10.1883	via Varna – Bukarest – Verciorova (schon ab 13.10.83; <i>Orient-Express</i>)	Di. Sb. 14.30

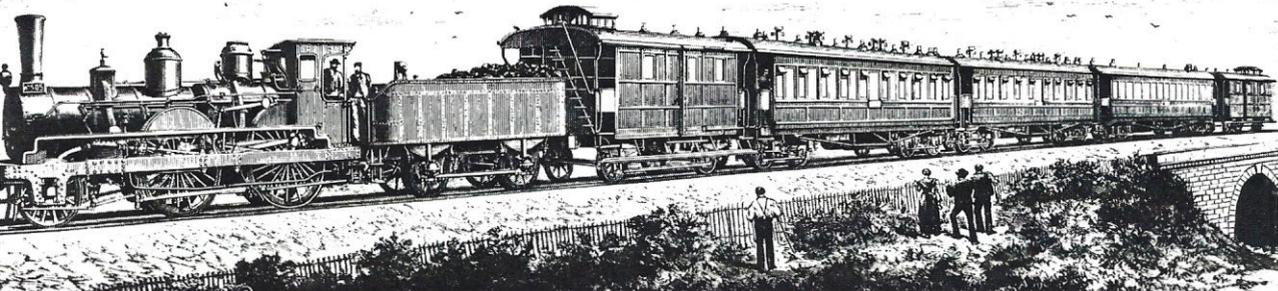


Abb. 3: Orient-Expresß vom Oktober 1883 mit Gepäckwagen, 2 Schlafwagen, Speisewagen und Gepäckwagen (Archiv Sölch)

Die Compagnie Internationale des Wagons-Lits und der erste Orient-Expresß

Nebem dem Ausbau des Schienennetzes führte die Entwicklung im Eisenbahnwesen in den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts zu immer mehr Reisebequemlichkeit. Es gab die ersten Schlafwagen und Speisewagen (in Deutschland 1873 und 1880), und binnen weniger Jahre wurde – freilich nur in wenigen Zügen und nur für ein wohlhabendes Publikum – den Reisenden ein bis dahin unvorstellbarer Komfort geboten. Führend war dabei die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft, die von ihrem Gründer, dem belgischen Ingenieur Georges Nagelmackers, nach ersten Anfängen 1872, im Jahre 1876 unter dem Namen *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* mit Sitz in Brüssel und Generaldirektion in Paris reorganisiert und zu einem Begriff der Eisenbahngeschichte gemacht wurde. Die Gesellschaft beschränkte sich darauf, Schlafwagen in nationale und internationale Züge einzustellen, Speisewagen zu führen und schließlich komplette Luxuszüge ganz aus eigenem Wagenmaterial (ohne die den Bahnverwaltungen gehörenden Lokomotiven) auf den großen internationalen Linien Europas zu unterhalten, gleichsam rollende Hotels in erlesenster Ausstattung.

Auf Initiative von Georges Nagelmackers kam es 1883 zu einem Vertrag mit der Französischen Staatsbahn, den Kaiserlich-Deutschen Bahnen in Elsaß-Lothringen, den Badischen Staatsbahnen, den Württembergischen Staatseisenbahnen, den Bayrischen Verkehrsanstalten, den Österreichischen Staatseisenbahnen und den Rumänischen Eisenbahnen, der die Geburtsstunde des legendären Orient-Expresß bedeutete. In Artikel 1 des Vertrages verpflichtete sich die Gesellschaft, "Schlaf-, Restaurations- und Salon- sowie Gepäckwagen zur Einrichtung eines regelmäßigen Dienstes von besonderen Schnellzügen zwischen Paris und Giurgewo bzw. zwischen Paris und Küstendsche zu liefern, welche ausschließlich aus diesen Wagen bestehen sollen. Die Züge, denen der Name ‚Orient-Expresß-Züge‘ zu geben ist, sollen in beiden Richtungen wöchentlich ein- oder zweimal, evtl. auch, je nach Bedürfnis, noch öfter verkehren" (zit. nach SÖLCH, S. 11). In der Praxis wurden die Züge aus einem Salon-Restaurationswagen, mindestens zwei Schlafwagen und zwei Gepäckwagen gebildet und führten nur die 1. Klasse.

Das Fernziel einer durchgehenden Verbindung von Paris nach Constantinopel ließ sich nicht sogleich verwirklichen, doch seit dem Ende der 70er Jahre war eines der großen Hindernisse im Balkanverkehr überwunden: die Eisenbahn passierte inzwischen, vom ungarischen Temesvar kommend, bei Verciorova (Orsova) das Eiserne Tor der Donau und stellte damit eine direkte Verbindung zwischen Wien/Budapest und Bukarest her.

Am 5. Juni 1883 verließ der erste Orient-Expreß den Pariser Gare de l'Est auf der Route Straßburg – München – Wien – Preßburg – Budapest – Szeged – Verciorova – Pitescht – Bukarest – Giurgewo – Rustschuk – Varna – Constantinopel. Er beförderte etwa 40 Personen und benötigte in der ersten Zeit für die etwa 3.100 km lange Strecke 81 Stunden und 40 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 38km/h. Start Montagabend in Paris, Ankunft Freitagmorgen in Constantinopel. Kein gerade atemberaubendes Tempo, aber bis dahin hatte die Fahrzeit Paris – Constantinopel 112 Stunden betragen (vgl. BRUNS, S. 104f.), und die Strecke Constantinopel – Berlin ließ sich so in 69 Stunden bewältigen (vgl. Abb. 5) Die offizielle Eröffnungsfahrt mit geladenen Gästen und neuem Wagenmaterial erfolgte übrigens erst am 4. Oktober 1883 (vgl. Abb. 3). Dabei fand der Luxus vorläufig noch mit Erreichen des rumänischen Giurgewo sein Ende. Nach dem ³/₄stündigen Übersetzen über die Donau per Dampfbarkasse und dem Eintreffen im bulgarischen Rustschuk ging es weiter wie in alter Zeit: mit dem Bähnchen nach Varna und von dort per Schiff nach Constantinopel.

In Artikel 11 des Vertrages hatte sich die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft verpflichtet, "Postsendungen gegen Entgelt zuzulassen" (vgl. SÖLCH, S. 12). Die Gepäckwagen wurden dazu mit einem separaten Postabteil ausgestattet. Die Reichspost machte sofort Gebrauch von der neuen, schnellen Beförderungsmöglichkeit: schon am 6. Juni erscheint der die Phantasie beflügelnde Name *Orient-Expreß* erstmals im *Amtsblatt* (Nr. 31/1883, S. 186f.):

Abb. 4: Speisewagen im Orient-Expreß vom Oktober 1883 (Abb. nach Sölch)



Abb. 6: Postkarte von der Abfertigungsstelle in Stambul vom 30.9.83, 11 – 12 V, nach Schwabach, Ankunft 3.10., 8 Uhr. Befördert mit dem ersten Orient-Expreß via Varna – Bukarest, Laufzeit 68 Stunden.



Nach der Fahrplanumstellung im Oktober 1883 (vgl. die Aufstellung S. 2026) verdrängte der Orient-Expreß auch den letzten bis dahin noch bestehenden alten Leitweg über Odessa und wurde bis 1889 zur alleinigen Postverbindung mit Deutschland.

Die klassische Strecke Belgrad – Sofia – Constantinopel

Nachdem schon ab 1.6.1884 der Orient-Expreß täglich die Strecke Paris – Wien befahren hatte, von wo es dann nur zweimal wöchentlich Richtung Bukarest – Varna weiterging, eröffnete der Expreß am 1.11.1885 von Wien aus die Strecke Belgrad – Nisch, und zwar einmal wöchentlich, zusätzlich zur Verbindung über Bukarest. Von Nisch aus begann das "Abenteuer" mit 280 Kilometern per Pferdekutsche über Pirot – Sofia – Ichtiman nach Tatar Bazardschik (37 km vor Philippopol/Plovdiv): 3 Tage Kutsche bei 7 Tagen Reisezeit (vgl. SÖLCH, S. 13). Eine Beförderung deutscher Post auf diesem Wege dürfte ausgeschlossen sein.

Das letzte Teilstück der Verbindung Belgrad – Constantinopel wurde erst im August 1888 fertiggestellt. Die Eröffnung erfolgte am 12.8.1888, ab 13.8.1888 verkehrte täglich ein Zugpaar des sog. *Konventionszuges* zwischen Wien und Constantinopel (vgl. LAMPE, S. 423). Der Einsatz des Orient-Expreß-Zuges auf dieser Strecke ist im Sommerfahrplan des *Reichs-Kursbuches* 1888 noch nicht nachweisbar. Dort erscheint er erst 1889 zweimal wöchentlich bei gleichzeitiger Einstellung des Verkehrs auf der Route über Bukarest – Varna (vgl. die Aufstellung S. 2026).

Rechtzeitig zur Eröffnung der ersten direkten Landverbindung per Bahn zwischen Wien und Constantinopel – der klassischen Postroute seit dem frühen 18. Jahrhundert und gleichsam der "Direttissima" – war in Stambul nahe der Galata-Brücke der imposante Bahnhof Sirkeçi fertig geworden, erbaut im orientalisierenden Stil vom deutschen Architekten Jachmund (vgl. Abb. 13 und den Stadtplan auf S. 2004). Die Einführung des täglich verkehrenden "Konventionszuges" war am 9.5.1883 auf der zweiten Conference à quatre zwischen den vier beteiligten Bahnverwaltungen beschlossen worden. Es handelte sich dabei um einen internationalen Fernreisezug, der später auch Schlafwagen führte und keineswegs ein "Bummelzug" war: seine Fahrzeit lag nur unwesentlich über der des Orient-Expreß.

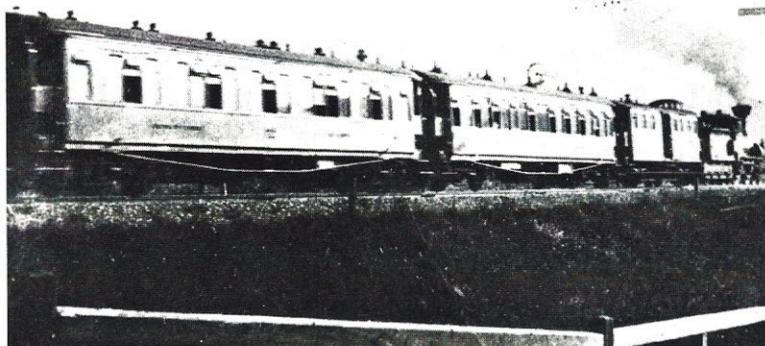


Abb. 7: Orient-
Express auf der
österreichischen
Westbahnstrecke
1885 (Archiv Sölch)

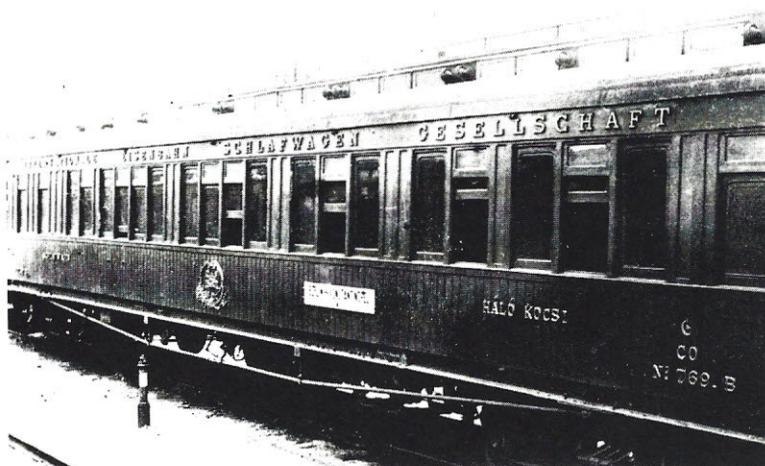


Abb. 8: ISG-Schlaf-
wagen Berlin –
Constantinopel,
der ab 1912
ab Budapest im
Konventionszug
mitgeführt wurde
(Archiv Commault/
Sölch)

Geschwindigkeit und Luxus waren die Vorstellungen, die sich mit dem Orient-Express verbanden. Zwar nehmen sich die Durchschnittsgeschwindigkeiten vor allem in Bulgarien und Serbien nach heutigen Begriffen eher dürftig aus (Sofia – Zaribrod 1890: 29 km/h, 1899: 37,3 km/h, Nisch – Belgrad 1890: 39 km/h, 1899: 45 km/h), aber schon um die Jahrhundertwende betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Strecke Belgrad – Budapest knapp 60 km/h, was deutlich höhere Spitzengeschwindigkeiten voraussetzt, und 1914 bewältigte der Orient-Express die Entfernung Ulm – München mit einem Durchschnittstempo von 80 km in der Stunde. Für die Zeitgenossen des quasi noch vorautomobilen Zeitalters waren das ungeheure Geschwindigkeiten, die zu Bezeichnungen wie "Blitzzug" führten.

Das Reisen im Orient-Express war nicht billig. Zum Preis für die 1. Klasse, den die Bahnverwaltung erhielt, trat ein Aufschlag von zunächst 20%, später 30 – 37% für die *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*. Die im Fahrplan auf S. 2023 abgedruckten Tarife geben eine Vor-

Abb. 9 (rechts): Übersichtskarte aus dem Reichs-Kursbuch 1885 mit Orient-Express-Route Budapest – Verciorova – Bukarest – Varna

Rumänien, Bulgarien, Serbien, Türkei, Griechenland.

1 Franc = 80 Pl., 1 türk. Piast. = 40 Para = 18 Pf., 1 griech. Drach. = 100 Leptá = 72,5 Pf.





Abb. 10: Karte vom Postamt in Galata 26.5.91, 6 – 7 N, nach Berlin. Befördert mit dem Konventionszug, Laufzeit 67 Stunden.

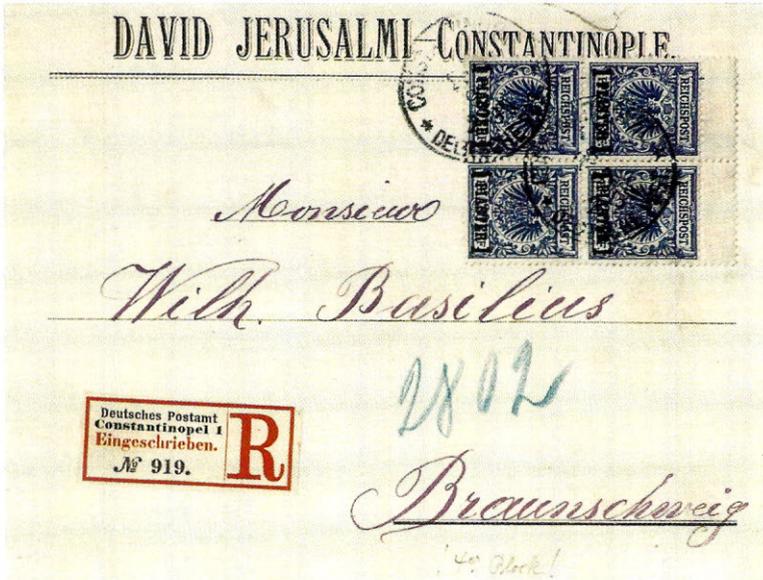


Abb. 11: Einschreib-brief der 3. Gewichts-stufe vom Postamt in Galata 25.11.97, 2 – 3 N, befördert mit dem Orient-Expreß über Sofia – Belgrad, Ankunft 28.11.97, 11 – 12 V.

stellung davon. Eine Schilderung des Reisepublikums durch Paul Morand, der vor dem Weltkrieg im diplomatischen Dienst den Orient-Expreß benutzte, gibt SÖLCH (S. 25) so wieder: "Französische Lehrer in abgetragenen Gehrock auf dem Rückweg in die Moldau-Provinzen, wo sie unterrichteten (sie konnten einem Roman von Dostojewskij entsprungen sein), Amerikaner einer Art, die weder trank noch mit ihrem Reichtum prahlte, österreichische Grandseigneurs auf der Fahrt nach Epsom und englische Lords auf dem Weg zur Auerhahnjagd, reiche jüdische Herren aus Wien, diplomatische Kuriere, welche immer zu zweit reisten, aber nie gemeinsam das Abteil verließen, Impresarios, berühmte Tenöre, Leipziger Zobelhändler, Hindus und Schiiten, ungarische Magnaten, rumänische Bojaren, steinreiche Armenier oder Perser, von denen man sagte, daß sie ihre Diamanten im Koffer aufbewahrten, und nicht zuletzt alte osmanische Herren, Paschas mit Fes, gekleidet in den langen Gehrock, die Stamboulinae;

Abb. 12: Einschreib-brief der 2. Gewichtsstufe mit seltener Mischfrankatur Mi.Nr. 10 und Nr. 13 I vom Postamt in Galata 9.1.01, 5 – 6 N. Befördert mit dem Konventionszug.



sie schlossen ihre verschleierte Frauen in das Abteil ein, zu dem der Schaffner keinen Zutritt hatte; Schwärme geheimer Agenten umgaben sie; sie hatten ihre cafedji bachis mit sich, welche ihnen den Kaffee kochten, so sehr fürchteten sie selbst auf Reisen irgendeinen 'schlechten Kaffee', welchen ihnen die neue türkische Regierung geschickt haben könnte ...".

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

Probleme mit den osmanischen Behörden

Ich hatte schon eingangs darauf hingewiesen, daß nicht nur die nationalstaatlichen Unabhängigkeitsbestrebungen der Balkanvölker dem Osmanischen Reich erheblich zusetzten. Auch die sog. Großmächte waren bestrebt, Einfluß und Macht der Hohen Pforte auf den verschiedensten Gebieten, u.a. auch im Bereich des Postmonopols, zurückzudrängen. Diese Souveränitätseinschränkungen finden ihren sichtbarsten Ausdruck in der Einrichtung von Auslandspostämtern durch eine Reihe von Staaten. Grundlage hierfür waren Vertragsvereinbarungen, sog. Kapitulationen, die die verschiedensten Sachgebiete, wie Konsulargerichtsbarkeit, Postbeförderung und ähnliches betrafen, wogegen das Osmanische Reich später immer wieder Einwände vorbrachte und Revisionen durchzusetzen suchte, weil es diese schleichende Beeinträchtigung seiner Souveränität als mit der Ehre und dem Selbstverständnis des Landes als mindestens ehemaliger politischer Großmacht nicht vereinbaren zu können glaubte.

Entsprechend dieser Einstellung kam es wiederholt auch zu Auseinandersetzungen mit der türkischen Postverwaltung, die immer wieder versuchte, nicht nur das Monopol der Postbeförderung im Inland aufrecht zu erhalten, sondern auch auf den Auslandsverkehr der Auslandspostanstalten verstärkt Einfluß zu nehmen mit natürlich – wie gewollt – negativen Auswirkungen, um die Position der eigenen Posteinrichtungen gegenüber den Ausländern zu stärken. Eine neue Situation ergab sich, als die ausländische Post nicht mehr mit fremden Schiffen Constantinopel erreichte bzw. verließ, sondern sich die durchgehende Zugverbindung abzeichnete. Die osmanischen Behörden suchten zunächst die Nutzung dieser in ihre Zuständigkeit fallenden Verbindung zu verhindern. Erst "nach langwierigen Verhandlungen gestand die Hohe Pforte den fremden Posten endlich die Benutzung der Strecke zwischen Constantinopel und der bulgarischen Grenze für die Beförderung der Briefbeutel zu" (LAMPE, S. 423), wodurch der Postverkehr mit Constantinopel von der Eröffnung der Strecke Belgrad – Constantinopel im August 1888 an auf eine neue Grundlage gestellt wurde.



Abb. 13 (links): Der Bahnhof Sirkeçi in Stambul, Endpunkt der Orient-Expreß-Route über Belgrad – Sofia

Abb. 14: Fahrplan des Orient-Expreß Paris – Wien – Budapest – Belgrad – Sofia – Constantinopel aus dem Reichs-Kursbuch 1898. Da es keine 24-Stunden-Zählung gab, sind die Stunden zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens, wie üblich, durch Unterstreichung der Minuten gekennzeichnet.

(Vom 1 October 1897) 690 Wien (-Salonki)-Constantinopel																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Fahrpr. in Francs nach		I		II		I		II																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Constantinopel:		von Berlin		von Breslau		von Budapest		von Dresden																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Einfache Fahrkarte . . .	241,20	173,85	202,55	144,85	148,90	106,90	226,40	159,25																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
60täg. Rückfahrkarte . . .	382,45	275,45	330,30	235,85	243,35	174,40	374,85	269,70																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	von Hamburg		von Leipzig		von Paris		von Wien																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Einfache Fahrkarte . . .	274,55	198,70	239,70	169,15	328,20	228,05	176,00	124,90																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
60täg. Rückfahrkarte . . .	427,70	309,85	385,45	277,70	534,55	377,85	291,95	206,70																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	† üb. Oderberg, Ruttka od. Bodenbach III Klasse = $\frac{6}{10}$ der II Kl.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Auf den orient., bulg., serb., österr., preuss. u. sächs. Bahnen 30 kg, auf den ungar. Bahnen kein Freigew.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Für die Orient-Expreßzüge , welche 2 mal wöchentlich verkehren, ist der Fahrpreis für die I. Kl. mit 30 — 37 $\frac{0}{10}$ Zuschlag zu entrichten. Der Zuschlag beträgt bis Constantinopel:																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	Ab Wien St. Bf.		65,20 Francs																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
	Ab Wien W. Bf.		72,30 „																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
	Ab Paris		109,65 „																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
☞ Schlafwagen (I 12, II 9 fr.) in den Personenzügen zw. Bellova u. Constantinopel																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
<table border="1"> <tr> <td>...</td> <td>9 0</td> <td>4 50</td> <td>Ab Hamburg: 8 An</td> <td>5 33</td> <td>*5 33</td> <td>4 51</td> </tr> <tr> <td>*6 9</td> <td>4 42</td> <td>11 50</td> <td>Ab Berlin Schl. Bf 56 An</td> <td>8 42</td> <td>*40 23</td> <td>*11 4</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>9 57</td> <td>6 28</td> <td>Ab Breslau O. S. Bf 41 An</td> <td>3 6</td> <td></td> <td>5 52</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>12 50</td> <td>8 50</td> <td>An Budapest 896.401 Ab</td> <td>1 0</td> <td></td> <td>3 45</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>11 0</td> <td>11 0</td> <td>Ab London An</td> <td>4 50</td> <td></td> <td>11 22</td> </tr> <tr> <td>9 20</td> <td>8 25</td> <td>7 10</td> <td>Ab Paris 482. 19 An</td> <td>7 25</td> <td></td> <td>5 9</td> </tr> <tr> <td>11 47</td> <td>8 50</td> <td>3 35</td> <td>Ab Strassburg C. Bf. 15 An</td> <td>12 3</td> <td></td> <td>5 6</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>9 13</td> <td>11 8</td> <td>Ab München C. Bf. An</td> <td>4 50</td> <td></td> <td>6 50</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>5 33</td> <td>10 0</td> <td>Ab London 519 An</td> <td>4 50</td> <td></td> <td>5 40</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>9 47</td> <td>11 11</td> <td>Ab Köln H. Bf 178. An</td> <td>4 34</td> <td></td> <td>4 43</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>2 0</td> <td>2 53</td> <td>Ab Frankf. H. Bf 242 An</td> <td>12 25</td> <td></td> <td>12 19</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>10 24</td> <td>1 13</td> <td>Ab Bremen 117. 116 An</td> <td>5 43</td> <td></td> <td>7 35</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>1 11</td> <td>6 27</td> <td>Ab Hannover 110. 111 An</td> <td>2 4</td> <td></td> <td>3 33</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>3 48</td> <td>9 33</td> <td>Ab Magdeburg 111. 114 An</td> <td>11 21</td> <td></td> <td>12 42</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>6 25</td> <td>12 12</td> <td>Ab Leipzig Dresd. Bf 71 An</td> <td>9 32</td> <td></td> <td>10 1</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>9 48</td> <td>7 7</td> <td>Ab Dresden A 71 An</td> <td>6 55</td> <td></td> <td>7 30</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>8 25</td> <td>7 26</td> <td>Ab Wien Westbf. An</td> <td>8 1</td> <td></td> <td>7 20</td> </tr> <tr> <td>19 5</td> <td>8 25</td> <td>7 26</td> <td>Ab Wien StB 396. 394 An</td> <td>7 10</td> <td>6 30</td> <td>7 20</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>2 40</td> <td>12 20</td> <td>Ab Budapest 895 An</td> <td>12 30</td> <td></td> <td>1 5</td> </tr> <tr> <td>10-30</td> <td>10 37</td> <td>6 40</td> <td>Belgrad A 419 An</td> <td>6 20</td> <td>3-35</td> <td>4 52</td> </tr> <tr> <td>1-25</td> <td>12 55</td> <td>4 50</td> <td>Velika Plana 1 An</td> <td>12-44</td> <td>2 23</td> <td>2 23</td> </tr> <tr> <td>6-11</td> <td>4 18</td> <td>12 6</td> <td>An Nisch Ab</td> <td>12 55</td> <td>7-52</td> <td>11 2</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>4 38</td> <td></td> <td>603 Ab Nisch An</td> <td></td> <td></td> <td>10 32</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>9-43</td> <td></td> <td>714 ... Vranja</td> <td></td> <td></td> <td>6 5</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>10-9</td> <td></td> <td>727 An Ristovatz-Ab</td> <td></td> <td></td> <td>5-34</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>11-7</td> <td></td> <td>727 Ab Zibevce An</td> <td></td> <td></td> <td>4-40</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>1-51</td> <td></td> <td>813 An Uskub 3 Ab</td> <td></td> <td></td> <td>1-51</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>9 34</td> <td></td> <td>1057 An Saloniki 3 Ab</td> <td></td> <td></td> <td>6 3</td> </tr> <tr> <td>8-0</td> <td>4 43</td> <td>12 16</td> <td>603 Ab Nisch An</td> <td>12 45</td> <td>6 17</td> <td>10 17</td> </tr> <tr> <td>11-50</td> <td>6 47</td> <td>2 3</td> <td>... Pirot</td> <td>11 11</td> <td>3-37</td> <td>8 24</td> </tr> <tr> <td>12-49</td> <td>7 20</td> <td>2 34</td> <td>701 An Zaribrod H. E. L. Ab</td> <td>10 37</td> <td>1-55</td> <td>7 21</td> </tr> <tr> <td>4-45</td> <td>8-45</td> <td>3 41</td> <td>701 Ab Zaribrod O. E. L. An</td> <td>11 32</td> <td>10-13</td> <td>7 41</td> </tr> <tr> <td>9 45</td> <td>11-3</td> <td>5 55</td> <td>765 Sofja A</td> <td>9 49</td> <td>7-17</td> <td>5-41</td> </tr> <tr> <td>11 50</td> <td>12-14</td> <td>7 19</td> <td>804 Vakarel</td> <td></td> <td>4 18</td> <td>3-54</td> </tr> <tr> <td>2 41</td> <td>1-49</td> <td></td> <td>857 Bellova</td> <td></td> <td>12 39</td> <td>1-48</td> </tr> <tr> <td>4 53</td> <td>2-24</td> <td>9 27</td> <td>867 Sarembey</td> <td>6 10</td> <td>12 0</td> <td>1-26</td> </tr> <tr> <td>7-21</td> <td>3-51</td> <td>10 45</td> <td>920 Philippopel</td> <td>4 52</td> <td>8 15</td> <td>11-42</td> </tr> <tr> <td>11-15</td> <td>6 42</td> <td>1 18</td> <td>1021 Tirnova-Semenli 690a</td> <td>2 20</td> <td>3-44</td> <td>8-37</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7 20</td> <td>1 48</td> <td>1036 Harmanli</td> <td>1 53</td> <td>...</td> <td>8 4</td> </tr> <tr> <td></td> <td>8 31</td> <td>2 42</td> <td>1063 Mustapha-Pascha</td> <td>1 7</td> <td></td> <td>6-50</td> </tr> <tr> <td>6-10</td> <td>9 34</td> <td>3 40</td> <td>1100 Adrianopel</td> <td>12 6</td> <td>9 0</td> <td>5 35</td> </tr> <tr> <td>7-38</td> <td>10 37</td> <td>4 33</td> <td>1136 Kuléli-Burgas 4</td> <td></td> <td>7 49</td> <td>4 32</td> </tr> <tr> <td>2-14</td> <td>2 37</td> <td>8 21</td> <td>1289 Tscherkes-Keui</td> <td></td> <td>1-47</td> <td>12 7</td> </tr> <tr> <td>4-21</td> <td>4 21</td> <td></td> <td>1317 Tschataldja</td> <td></td> <td>11 5</td> <td>10 20</td> </tr> <tr> <td>8 7</td> <td>6 28</td> <td>11 45</td> <td>1419 An Constantinopel Ab</td> <td>3 57</td> <td>7-17</td> <td>8 15</td> </tr> <tr> <td>62 Std.</td> <td></td> <td>62 Std.</td> <td>Fahrz. Berlin-Constantinopel</td> <td>53 Std.</td> <td></td> <td>63 Std.</td> </tr> </table>										...	9 0	4 50	Ab Hamburg: 8 An	5 33	*5 33	4 51	*6 9	4 42	11 50	Ab Berlin Schl. Bf 56 An	8 42	*40 23	*11 4	...	9 57	6 28	Ab Breslau O. S. Bf 41 An	3 6		5 52	...	12 50	8 50	An Budapest 896.401 Ab	1 0		3 45	...	11 0	11 0	Ab London An	4 50		11 22	9 20	8 25	7 10	Ab Paris 482. 19 An	7 25		5 9	11 47	8 50	3 35	Ab Strassburg C. Bf. 15 An	12 3		5 6	...	9 13	11 8	Ab München C. Bf. An	4 50		6 50	...	5 33	10 0	Ab London 519 An	4 50		5 40	...	9 47	11 11	Ab Köln H. Bf 178. An	4 34		4 43	...	2 0	2 53	Ab Frankf. H. Bf 242 An	12 25		12 19	...	10 24	1 13	Ab Bremen 117. 116 An	5 43		7 35	...	1 11	6 27	Ab Hannover 110. 111 An	2 4		3 33	...	3 48	9 33	Ab Magdeburg 111. 114 An	11 21		12 42	...	6 25	12 12	Ab Leipzig Dresd. Bf 71 An	9 32		10 1	...	9 48	7 7	Ab Dresden A 71 An	6 55		7 30	...	8 25	7 26	Ab Wien Westbf. An	8 1		7 20	19 5	8 25	7 26	Ab Wien StB 396. 394 An	7 10	6 30	7 20	...	2 40	12 20	Ab Budapest 895 An	12 30		1 5	10-30	10 37	6 40	Belgrad A 419 An	6 20	3-35	4 52	1-25	12 55	4 50	Velika Plana 1 An	12-44	2 23	2 23	6-11	4 18	12 6	An Nisch Ab	12 55	7-52	11 2	...	4 38		603 Ab Nisch An			10 32	...	9-43		714 ... Vranja			6 5	...	10-9		727 An Ristovatz-Ab			5-34	...	11-7		727 Ab Zibevce An			4-40	...	1-51		813 An Uskub 3 Ab			1-51	...	9 34		1057 An Saloniki 3 Ab			6 3	8-0	4 43	12 16	603 Ab Nisch An	12 45	6 17	10 17	11-50	6 47	2 3	... Pirot	11 11	3-37	8 24	12-49	7 20	2 34	701 An Zaribrod H. E. L. Ab	10 37	1-55	7 21	4-45	8-45	3 41	701 Ab Zaribrod O. E. L. An	11 32	10-13	7 41	9 45	11-3	5 55	765 Sofja A	9 49	7-17	5-41	11 50	12-14	7 19	804 Vakarel		4 18	3-54	2 41	1-49		857 Bellova		12 39	1-48	4 53	2-24	9 27	867 Sarembey	6 10	12 0	1-26	7-21	3-51	10 45	920 Philippopel	4 52	8 15	11-42	11-15	6 42	1 18	1021 Tirnova-Semenli 690a	2 20	3-44	8-37		7 20	1 48	1036 Harmanli	1 53	...	8 4		8 31	2 42	1063 Mustapha-Pascha	1 7		6-50	6-10	9 34	3 40	1100 Adrianopel	12 6	9 0	5 35	7-38	10 37	4 33	1136 Kuléli-Burgas 4		7 49	4 32	2-14	2 37	8 21	1289 Tscherkes-Keui		1-47	12 7	4-21	4 21		1317 Tschataldja		11 5	10 20	8 7	6 28	11 45	1419 An Constantinopel Ab	3 57	7-17	8 15	62 Std.		62 Std.	Fahrz. Berlin-Constantinopel	53 Std.		63 Std.
...	9 0	4 50	Ab Hamburg: 8 An	5 33	*5 33	4 51																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
*6 9	4 42	11 50	Ab Berlin Schl. Bf 56 An	8 42	*40 23	*11 4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	9 57	6 28	Ab Breslau O. S. Bf 41 An	3 6		5 52																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	12 50	8 50	An Budapest 896.401 Ab	1 0		3 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	11 0	11 0	Ab London An	4 50		11 22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9 20	8 25	7 10	Ab Paris 482. 19 An	7 25		5 9																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11 47	8 50	3 35	Ab Strassburg C. Bf. 15 An	12 3		5 6																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	9 13	11 8	Ab München C. Bf. An	4 50		6 50																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	5 33	10 0	Ab London 519 An	4 50		5 40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	9 47	11 11	Ab Köln H. Bf 178. An	4 34		4 43																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	2 0	2 53	Ab Frankf. H. Bf 242 An	12 25		12 19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	10 24	1 13	Ab Bremen 117. 116 An	5 43		7 35																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	1 11	6 27	Ab Hannover 110. 111 An	2 4		3 33																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	3 48	9 33	Ab Magdeburg 111. 114 An	11 21		12 42																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	6 25	12 12	Ab Leipzig Dresd. Bf 71 An	9 32		10 1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	9 48	7 7	Ab Dresden A 71 An	6 55		7 30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	8 25	7 26	Ab Wien Westbf. An	8 1		7 20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
19 5	8 25	7 26	Ab Wien StB 396. 394 An	7 10	6 30	7 20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	2 40	12 20	Ab Budapest 895 An	12 30		1 5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10-30	10 37	6 40	Belgrad A 419 An	6 20	3-35	4 52																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
1-25	12 55	4 50	Velika Plana 1 An	12-44	2 23	2 23																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
6-11	4 18	12 6	An Nisch Ab	12 55	7-52	11 2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	4 38		603 Ab Nisch An			10 32																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	9-43		714 ... Vranja			6 5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	10-9		727 An Ristovatz-Ab			5-34																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	11-7		727 Ab Zibevce An			4-40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	1-51		813 An Uskub 3 Ab			1-51																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
...	9 34		1057 An Saloniki 3 Ab			6 3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8-0	4 43	12 16	603 Ab Nisch An	12 45	6 17	10 17																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11-50	6 47	2 3	... Pirot	11 11	3-37	8 24																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12-49	7 20	2 34	701 An Zaribrod H. E. L. Ab	10 37	1-55	7 21																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
4-45	8-45	3 41	701 Ab Zaribrod O. E. L. An	11 32	10-13	7 41																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9 45	11-3	5 55	765 Sofja A	9 49	7-17	5-41																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11 50	12-14	7 19	804 Vakarel		4 18	3-54																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
2 41	1-49		857 Bellova		12 39	1-48																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
4 53	2-24	9 27	867 Sarembey	6 10	12 0	1-26																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7-21	3-51	10 45	920 Philippopel	4 52	8 15	11-42																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11-15	6 42	1 18	1021 Tirnova-Semenli 690a	2 20	3-44	8-37																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	7 20	1 48	1036 Harmanli	1 53	...	8 4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	8 31	2 42	1063 Mustapha-Pascha	1 7		6-50																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
6-10	9 34	3 40	1100 Adrianopel	12 6	9 0	5 35																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7-38	10 37	4 33	1136 Kuléli-Burgas 4		7 49	4 32																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
2-14	2 37	8 21	1289 Tscherkes-Keui		1-47	12 7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
4-21	4 21		1317 Tschataldja		11 5	10 20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8 7	6 28	11 45	1419 An Constantinopel Ab	3 57	7-17	8 15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
62 Std.		62 Std.	Fahrz. Berlin-Constantinopel	53 Std.		63 Std.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					

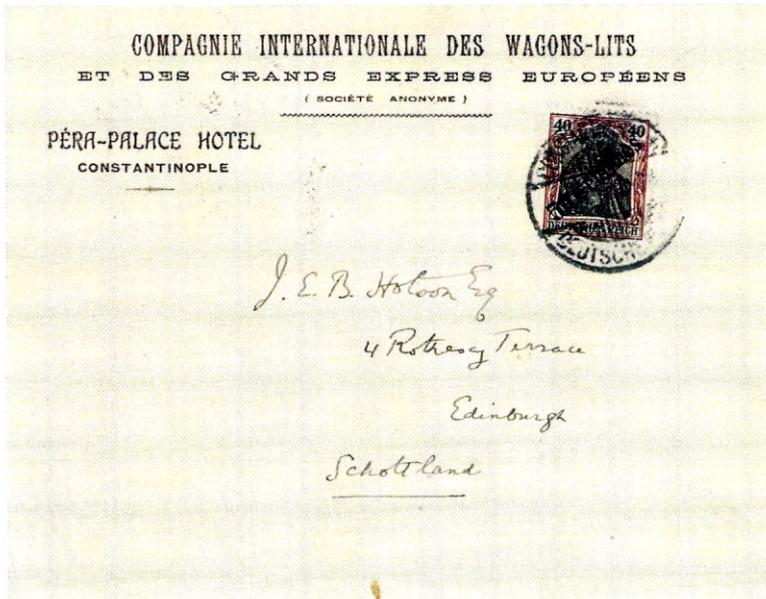


Abb. 15: Vordruck-
 brief nach Schottland
 aus dem Pera-
 Palace Hotel in
 Constantinopel, das
 die Internationale
 Schlafwagen-
 Gesellschaft 1894
 eröffnet hatte.
 Befördert am 9.6.12,
 6 – 7 N, mit dem
 Orient-Express via
 Belgrad.

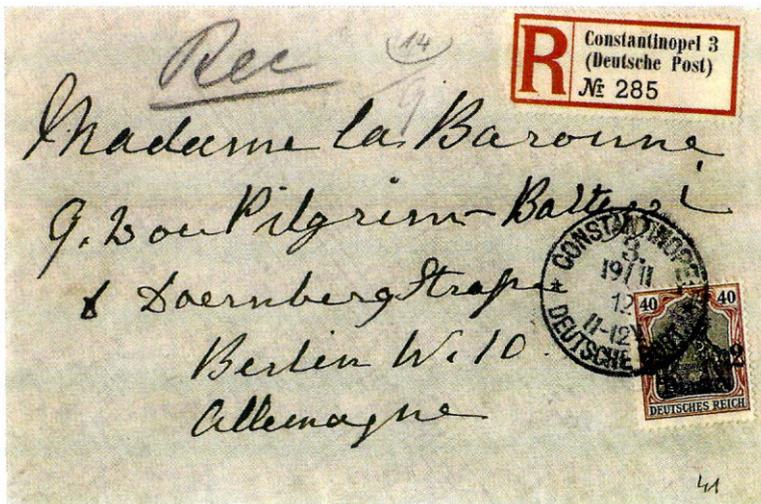


Abb 16: Einschreib-
 brief aus Pera
 19.11.12, 11 – 12 V,
 aus der Zeit des
 1. Balkankrieges.
 Befördert über
 Constanza und per
 Ostende-Orient-
 Express, Ankunft in
 Berlin am 22.11.12,
 5 – 6 V. Laufzeit 66
 Stunden.

Der Ostende-Orient-Express und die Balkankriege

Nachdem am 26.9.1895 die Donaubrücke zwischen Feteshti und Tschernawoda fertiggestellt werden konnte, wurde die Donauüberquerung bei Giurgewo überflüssig und die Züge konnten von Bukarest aus direkt bis zum rumänischen Schwarzmeerhafen Constanza (türkisch: Küstendsche) weitergeführt werden. Dadurch bekam die Linie über Bukarest neue Attraktivität. Ab November 1895 wurde der täglich verkehrende Luxuszug Ostende – Wien einmal wöchentlich als *Ostende-Wien-Constanza-Express* ans Schwarze Meer verlängert (SÖLCH, S. 16). Zwischen Constanza und Constantinopel verkehrten Dampfer der *Königlich-Rumänischen Postdampferlinie*.

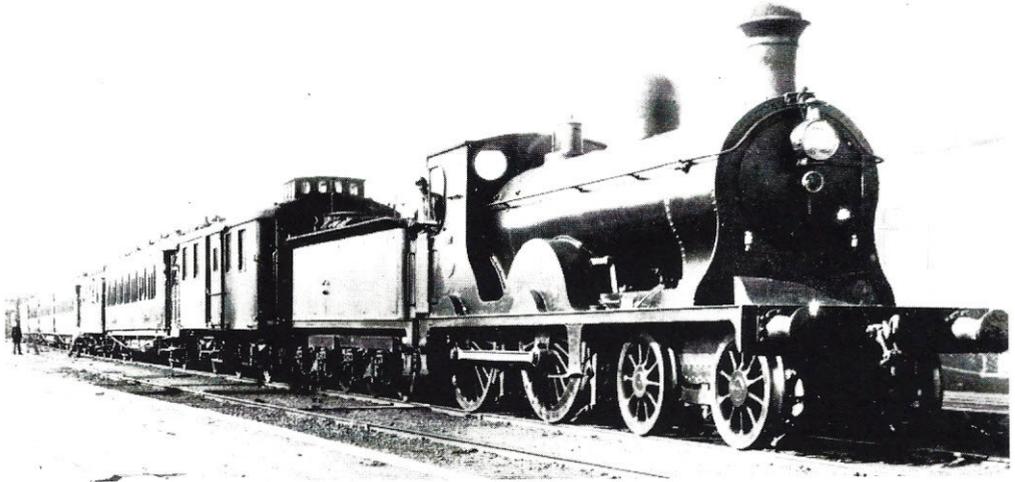


Abb. 17: *Ostende-Orient-Expreß* mit belgischer Lokomotive vor der Abfahrt in Ostende zwischen 1900 und 1914 (Archiv Commault/Sölch)

Orient-Expreß-Züge hatten nach Ausweis des Reichs-Kursbuchs seit 1889 nicht mehr auf der nördlichen Route über Bukarest verkehrt. Das änderte sich ab 1.12.1897. Von nun an erscheint der Name des Zuges wieder im Kursbuch. 1898 und 1899 gibt es zweimal wöchentlich einen Orient-Expreß über Bukarest nach Constanza, Dienstags von Paris und Sonnabends von Ostende., Ab 1.5.1900 wurde Paris aufgegeben und der Zug verkehrte bis 1914 unter dem Namen *Ostende-Orient-Expreß* zwei- bzw. ab 1912 dreimal wöchentlich.

Mit den Kriegserklärungen Bulgariens, Griechenlands, Montenegros und Serbiens an die Türkei am 8. bzw. 17. Oktober 1912 und den unmittelbar darauf beginnenden Kämpfen wurde der Zugverkehr auf der südlichen Orientroute Belgrad – Sofia – Constantinopel weitgehend lahmgelegt. Nach einem Waffenstillstand am 3.12.1912 brach der Erste Balkankrieg am 3.2.1913 erneut aus und wurde erst am 30. Mai 1913 durch den Frieden von London beendet. Doch bereits am 29. Juni 1913 kam es wieder zum Krieg, diesmal zwischen den bisherigen Verbündeten Bulgarien und Serbien/Griechenland um Mazedonien. Wenig später erklärte auch Rumänien Bulgarien den Krieg und rückte bis in die Nähe von Sofia vor, während die Türkei Adrianopel zurückeroberte und so ein europäisches Restgebiet bewahren konnte. Der Zweite Balkankrieg endete am 10. August 1913 mit dem Frieden von Bukarest. In dieser Zeit der Wirren stellte der *Ostende-Orient-Expreß* anstelle der Konventionszüge und des Orient-Expreß auf der südlichen Route die wichtigste Orientverbindung dar.

Die Postverbindungen 1884 – 1914

Die *Amtsblätter des Reichs-Postamts* geben, wie schon erwähnt, seit Einführung der Postbeförderung mit dem ersten Orient-Expreß über Varna-Bukarest keine Auskunft mehr über die Postabgänge in Constantinopel. Die Entwicklung hat LAMPE so zusammengefaßt (S. 423f.): "Seit dem 13. August 1888 empfing und versandte das deutsche Postamt täglich einmal in jeder Richtung seine Briefkartenschlüsse auf dem Wege über Sofia mit den sogenannten Konventionszügen. Dazu kamen dann vom 1. Mai 1889 ab noch die zunächst zweimal, später

**Via Varna – Bukarest – Verciorova –
Budapest – Wien**

1883 Sommer- und Winterfahrplan 1883/84
lagen nicht vor.

Orient-Expreß (1883 – 1889)

1884	Di. Sb.	15 Uhr	(ab 20.5.84)
1885	"	"	(ab 1.6.85)
1886	"	"	(ab 1.6.86)
1887	"	"	(ab 1.7.87)
1888	"	"	(ab 1.6.88)
1889	—		(ab 1.6.89)
1890	Sb.	14 Uhr	(ab 1.10.90)
1891	"	"	(ab 1.6.91)
1892	"	"	(ab 1.5.92)
1893	Di. Sb.	14 Uhr	(ab 1.4.93)
1894	Sb.	14 Uhr	(ab 1.10.93)
1895	"	"	(ab 1.5.95)

Winterfahrplan 1895/96 lag nicht vor

Via Sofia – Belgrad – Budapest – Wien

	<i>Orient-Expreß</i>	<i>Konventionszug</i>	
		<i>täglich</i>	
	—	20.15	(ab 14.8.88)
Mo. Do.	19.20	"	(ab 1.6.89)
"	"	"	(ab 12.6.89)
"	"	"	(ab 1.6.91)
"	"	"	(ab 1.5.92)
"	"	"	(ab 1.4.93)
"	16.10	19.20	(ab 22.12.93)
"	"	"	(ab 1.5.95)

**Via Constanza – Bukarest – Verciorova –
Budapest – Wien**

1896	So.	9 Uhr	Di. 15 Uhr	Mo. Do.	16.10	19.20	(ab 1.5.96)
	Fr.	14 Uhr	(ab 1.5.96)				
1897	So.	9 Uhr	Di. 15 Uhr	"	"	"	(ab 1.10.96)
	Fr.	14 Uhr	(ab 1.10.96)				

Orient-Expreß (1897 – 1899)

1898	Di.	9 Uhr	Sb. 14 Uhr (ab 1.12.97)	Mo. Do.	15.57	20.15	(ab 1.10.97)
1899	Di.	9 Uhr	Sb. 14 Uhr (ab 1.10.98)	"	"	"	(ab 1.10.98)

Ostende-Orient-Expreß (1900 – 1914)

1900	Di. Sb.	11 Uhr	(ab 1.5.00)	Mo. Mi. Fr.	14.40	"	(ab 1.5.00)
1901	"	10 Uhr	(ab 1.5.01)	"	13.53	20 Uhr	(ab 1.5.01)
1902	"	"	(ab 1.5.02)	"	"	"	(ab 1.5.02)
1903	"	"	(ab 1.5.03)	"	"	"	(")
1904	"	"	(ab 1.10.04)	"	13.48	"	(ab 1.10.04)
1905	"	"	(")	"	"	"	(")
1906	"	"	(ab 1.10.06)	"	15.16		(ab 1.10.06)
1907	"	"	(ab 1.5.07)	"	15.14	19.53	(ab 1.5.07)
1908	"	"	(ab 1.6.08)	"	"	"	(ab 1.5.08)
1909	"	"	(ab 1.5.09)	"	"	"	(ab 1.6.09)
1910	"	16 Uhr	(ab 1.10.09)	"	19.15	"	(")
1911	"	15 Uhr	(ab 1.10.10)	"	"	20.23	(ab 1.10.10)
1912	Di. Do. Sb.	"	(ab 22.7.12)	So. Mo. Mi. Fr.	"	"	(ab 1.10.12)
1913	"	14.30 Uhr	(ab 1.5.13)	"	"	"	(")
1914	"	"	(ab 1.5.14)	"	18.15	19.15	(ab 1.5.14)

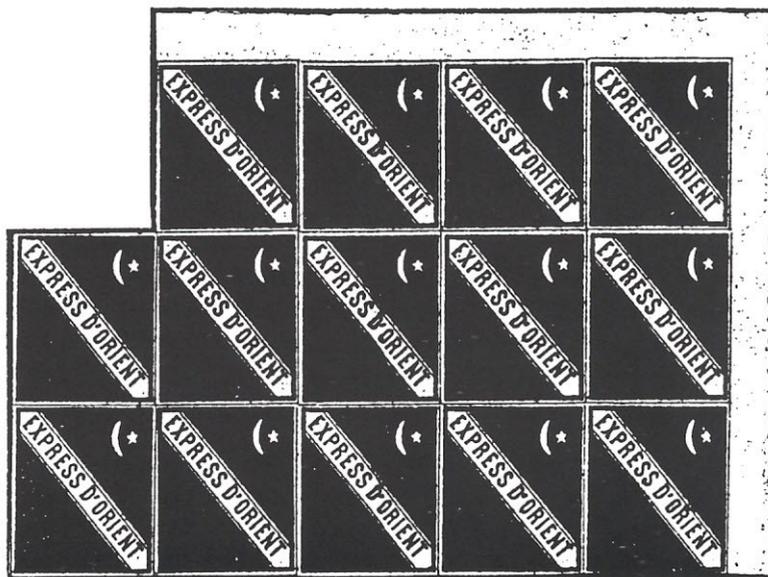
dreimal, vom März 1911 ab sogar viermal wöchentlich verkehrenden Orientexpresszüge zwischen Paris und Konstantinopel. 1889 kamen außerdem für den Hauptverkehr noch zweimal wöchentlich die Postdampfer von und nach Warna in Betracht. 1898 bestanden für Konstantinopel folgende Beförderungsmöglichkeiten: Täglich je einmal in beiden Richtungen der Konventionszug über Sofia, der die Briefpost von und nach Berlin in 62 und 63 Stunden beförderte, zweimal wöchentlich der Orientexpresszug, der die Briefe nach Berlin in 53, von Berlin nach Konstantinopel in 62 Stunden brachte, einmal wöchentlich die rumänischen Postdampfer zwischen Constanza und Konstantinopel; Beförderungsdauer Berlin – Konstantinopel und umgekehrt 62 bis 63 Stunden.“

Vor dem Hintergrund dieser Angaben lassen sich mit Hilfe der Fahrpläne in den *Reichs-Kursbüchern* der Jahre 1884 – 1914 die Postabgänge im wesentlichen ermitteln, und es wird auch möglich, die Briefe bestimmten Routen und Zügen zuzuordnen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, daß mir aus jedem Jahr nur entweder der Sommer- oder der Winter-Fahrplan vorliegt und daß von den Reichs-Kursbüchern bis zu 6 Ausgaben im Jahr erschienen sind. Die eine oder andere Veränderung wird deshalb nicht zum frühest möglichen Zeitpunkt erfaßt worden sein. Nebenstehend die Übersicht der Abfahrtszeiten von Constantinopel (bei Warna und Constanza handelt es sich um Schiffsabgänge; in Klammern gesetzt erscheinen in der Liste die Daten des Beginns der Gültigkeit des jeweiligen Fahrplans).

Die Orient-Express-“Marken”

Ein ausgesprochen begehrtes Objekt sind, wenn man die Wertschätzung an den gezahlten Preisen messen darf, die sogenannten Orient-Express-Marken. Es handelt sich um geschnittene Aufkleber in Rottönen oder in Schwarz, die im oberen rechten Quadranten einen weißen Halbmond mit Stern zeigen und einen von links oben verlaufenden weißen Querbalken mit dem Schriftzug EXPRESS D'ORIENT (vgl. Abb. 19). HURT / WILLIAMS (S. 51) unterscheiden

Abb. 18: Teil eines Bogens der Orient-Express-Aufkleber in Schwarz. Größte bekannte Einheit (Slg. Oldenburg).



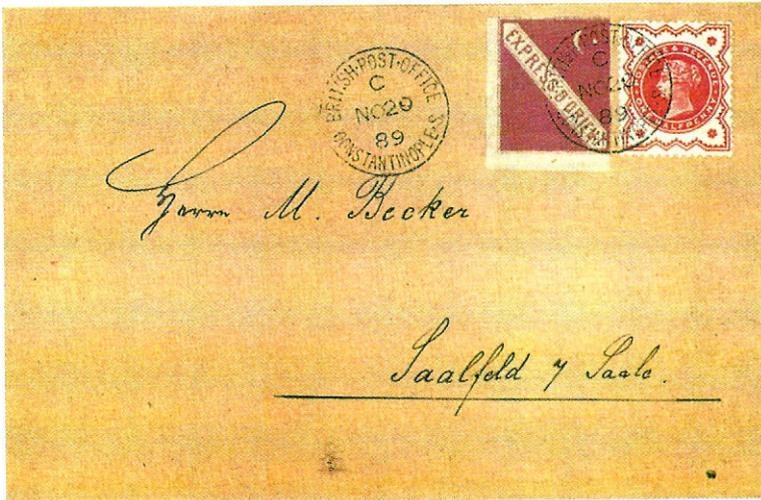


Abb. 19: Brief des britischen Postamts in Constantinopel vom 20. Nov. 1889 nach Deutschland mit Orient-Expreß-Aufkleber in Lachsrot (Slg. Ehrler)



Abb. 20: Brief der Deutschen Orientbank Constantinopel vom 13.8.11, 6-7 N (= Sonntag), mit postalisch nicht erforderlichem Leitvermerk "Per Orient-Expreß". Der Orient-Expreß über Belgrad verkehrte schon ab März 1911 auch Sonntags, 19.15 Uhr (Slg. Branz).

3 Typen: 1 – lachsrot, 2 – scharlachrot, 3 – schwarz (zit. nach OLDENBURG, S. 61). Die schwarze Version ist in der Literatur zur deutschen Kolonialphilatelie bisher nicht erwähnt worden. Im November 1986 wurde ein Briefstück mit dem schwarzen Aufkleber und deutschen Türkei-Marken bei Dr. Wittmann in München versteigert, und auch ein Brief ist bekannt.

Die "Marken" finden sich – sehr selten – auf Briefen der Postanstalten verschiedener Länder in Constantinopel. Sie sind zusätzlich zur Briefmarke aufgeklebt und zum Teil, wenn sie unmittelbar neben die Briefmarke geklebt waren, zusammen mit dieser "entwertet" worden. Laut Dr. MUNK gibt es sie auf der deutschen Ausgabe 1884 (Michel Nr. 1 – 5), aber auch auf Mitläufern

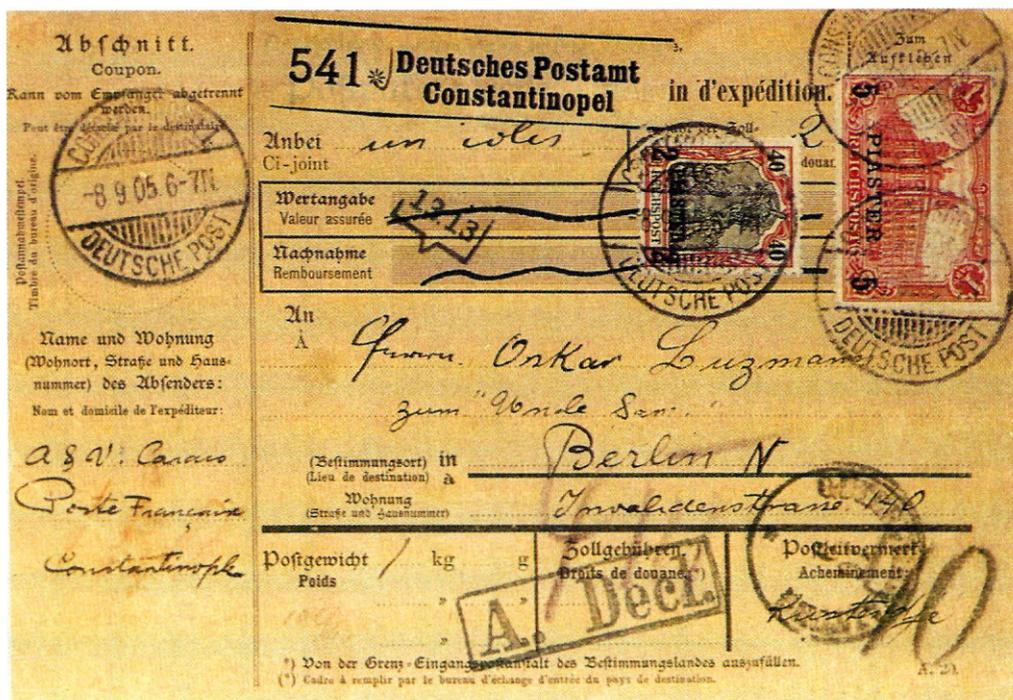


Abb. 21: Begleitadresse für ein Paket nach Berlin, CONSTANTINOPEL 8.9.05. Leitvermerk "Kustendje" (Constanza) unter dem Stempel unten rechts. Deutscher Eingangsstempel MYSLOWITZ 12.9.05, Ankunft in Berlin am 14.9.05. Paketpost lief seit 1896 über Constanza und dann vermutlich über Lemberg.

der Pfennigausgabe. Als frühestes Verwendungsdatum nennt OLDENBURG einen Brief des britischen Postamts in Constantinopel vom 19.7.1883 (versteigert auf der 238. Köhler-Auktion im Februar 1983). Als spätestes Datum ist mir ein Brief mit britischer Frankatur vom 8.10.1902 bekannt.

Dr. EY bezeichnet diese Marke als "Begleitzettel" und berichtet von einer Verwendung neben deutschen, österreichischen, englischen, russischen und türkischen Marken (1960, S. 59). Abgebildet werden Stücke mit Daten vom 23.7.1887 und 27.8.1894. In den *Friedemann-Berichten* wird ein Briefstück mit Datum vom 24.7.1888 abgebildet, das dann auch später bei Dr. WITTMANN wieder auftaucht, und zwei weitere mit Daten vom 26.12.1889 (britische Post) und 7.6.1901 (österreichische Post) angegeben sowie dazu kommentiert (S. 2457): "Die Orient-Expreß-Etikette ist, wie mir seinerzeit mein Freund, der Direktor der österreichisch-ungarischen Schule in Constantinopel, A. Erras, auf meine Frage mitteilte, als Reklame- bzw. Leitmarke für den damaligen Balkanzug – "Orient-Expreß" – verteilt worden. Solche Briefe gingen nicht mit den Dampfzügen, sondern mit dem damals dienstags (später wohl freitags oder wohl gar zweimal) fahrenden Zug und wanderten auf den Bahnhof Stambul, wo der Zug abfuhr. Man findet die Etikette auch auf Briefen (schon 1888!) neben Freimarken der deutschen, britischen, österreichischen und türkischen Post." Sinngemäß findet sich diese Einschätzung bei Dr. WITTMANN wieder (1988, S. 301).

Welche Bedeutung hatten die Orient-Expreß-"Marken" tatsächlich? Die weitestgehende Annahme findet sich – wie OLDENBURG wiedergibt – bei HURT / WILLIAMS. Danach soll es sich

686 (Budapest-) Verclorova – Bukarest – (Buseu-) Constanza – Constantinopel																	
(Vom 1. Mai 1914)																	
□ Zeitabf. in Verclorova, zurück in Orsova																	
● Speisewagen □ Ostende-Orient-Expres □ Rumänische Pst.-u. Gepäckprüfung auf dem Dampfer ✕ ab 14/7 tgl.																	
♣ No, Mi, Sa ● Di, Do, St * Mi, Fr, So † Di, Do, Sb ‡ Mi, Fr, Si § Do, Sa, Mo ¶ vom 15/7 ab auch Schlafw. Galatz-Constanza																	
2:40	...	11:45	...	10:15	...	10:55	...	Ab Budapest	...	7:30	...	6:10	...	11:25	...	7:30	...
1:20	...	9:40	...	12:12	...	3:21	...	An Verclorova (M. R. L.)	...	2:15	...	7:50	...	2:16	...	11:55	...
2:58	...	10:50	...	6:45	...	2:8	...	0 km	...	2:55	...	8:55	...	9:28	...	11:55	...
3:22	...	11:14	...	7:25	...	2:32	...	5 5 735 0	Ab Verclorova (O. R. L.)	2:35	...	8:25	...	9:20	...	11:11	...
5:5	...	12:55	...	9:45	...	4:12	...	5 36 813 18	Turn-Severin	4:22	...	5:50	...	8:20	...	9:20	...
5:21	...	1:15	...	11:55	...	5 1 735 10 20	...	8 15 1036 96	Filiassi 686 a	4:52	...	8:20	...	9:15	...	10:45	...
6:34	...	2:35	...	1:31	...	6:4	...	131 176	Crajova 686 b	5:22	...	9:15	...	10:10	...	11:40	...
7:21	...	3:0	...	2:9	...	6:35	...	220 193	Piatra-R. 686 c	5:54	...	9:45	...	10:40	...	12:10	...
8:46	...	4:17	...	4:25	...	7:23	...	413 252	Siatina	6:24	...	10:15	...	11:10	...	12:40	...
9:22	...	4:49	...	5:28	...	8:28	...	6 57 5 3 274	Pitescht	6:54	...	10:45	...	11:40	...	13:10	...
10:32	...	3:22	...	5:45	...	7 19 9 33	...	5 27 8 48 6 37 334	Titu	7:24	...	11:15	...	12:10	...	13:40	...
11:12	...	4:12	...	6:21	...	8 10 9 520	...	6 21 9 41 7 31 372	Chitila	7:54	...	11:45	...	12:40	...	14:10	...
11:14	...	4:16	...	6:23	...	8 16 10 13	...	6 28 9 45 7 35 372	Ab Bukarest Nordst 686 a	8:24	...	12:10	...	13:05	...	14:35	...
11:25	...	4:30	...	6:34	...	8 22 10 25	...	6 40 10 0 7 50 382	An Bukarest Nordst 686 a	8:54	...	12:40	...	13:35	...	15:05	...
6:40	...	6:47	...	11:2	...	7:25	...	382	An Bukarest 687. 688.	6:15	...	12:35	...	13:30	...	15:05	...
7:43	...	9:28	...	3 30	...	11:28	...	529	An Feteshti	1:13	...	9:54	...	8:45	...	5:17	...
...	...	11:30	...	7:4	...	...	...	...	Ab Burdujeni 688.	...	...	4:58	...	...	...	10:17	...
11:59	...	5:37	...	8:38	...	7:5	...	...	Ab Buseu 688 f	...	...	10:35	...	4:39	...	9:2	...
12:57	...	6:24	...	9:24	...	8:2	...	...	An Faurei	...	...	9:47	...	3:41	...	8:2	...
1:10	...	6:32	...	11:11	...	9:30	...	...	An Feteshti	...	...	10:15	...	3:25	...	7:12	...
4:58	...	8:30	...	3 12	...	12:53	...	11:10	An Feteshti	...	...	12:58	...	7:58	...	11:48	...
7:49	...	9:28	...	8 25 3 55	...	11 51 5 30	...	5:29	An Feteshti	...	...	12 31 7 51	...	9:52	...	8:35	...
8:22	...	9:55	...	9 3 4 36	...	12 35 7 10	...	5:55	An Saliguy (Cernarota)	...	...	11 43 7 21	...	9:23	...	7:58	...
9:35	6:15	...	2:10	...	6:12	An Constanza Stadt	...	...	10 0	...	6:25	...	2:25	...
10:10	...	11:5	...	10:35	...	...	...	6:15	An Bateu	...	...	5 35	...	8 15	...	6 5	...
...	...	11 10	...	12 0	...	...	...	...	Ab Constanza 681. 684 b	...	...	1 5	...	...	...	...	...
...	963	An Constantinopel	...	...	4:30	...	...	...	...	...

Abb. 22: Fahrplan des Ostende-Orient-Expres aus dem Reichs-Kursbuch 1914. – Abb. 23 (rechts): Übersichtskarte aus dem Reichs-Kursbuch 1914 mit der Route Budapest – Verclorova – Bukarest – Constanza und der südlichen Orientroute Budapest – Belgrad – Sofia – Constantinopel

um eine Zusatzgebühr für die Beförderung mit dem Orient-Expres gehandelt haben. Denkt man an die vertragliche Vereinbarung mit der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, die Beförderung von Postsendungen "gegen Entgelt zuzulassen" (vgl. S. 2015), dann könnte man für einen Augenblick geneigt sein, diese Deutung für möglich zu halten. Aber sie entbehrt jeglicher Kenntnis der postalischen Verhältnisse. Schon die "Marken" selbst tragen weder einen Werteindruck noch einen Hinweis auf eine sie verausgebende Postverwaltung. Sie können demnach allenfalls von der den Zug betreibenden Schlafwagen-Gesellschaft stammen. Wie aber hätte die kontrollieren können, ob die von den verschiedenen Postanstalten per Orient-Expres beförderten Briefsendungen alle mit der "Gebührenmarke" versehen waren? Die Post wurde in geschlossenen (und versiegelten) Briefbeuteln befördert. Was darin war, konnte bis zur Ankunft bei der deutschen, österreichischen oder britischen Eingangspostanstalt (zumeist eine Bahnpost in dem Grenzgebiet) niemand feststellen. Das "Entgelt" für die Beförderung mit dem Expres mußten, wie auch sonst im internationalen Verkehr (z.B. beim *Sibirischen Expres*), die Postverwaltungen tragen. Und im übrigen: Mindestens 99% der in den Jahren 1884 – 1888 ausschließlich mit dem Orient-Expres beförderten deutschen Briefe tragen keinen solchen Aufkleber.

Diese Feststellung spricht auch gegen die Annahme, es habe sich bei den Aufklebern um einen Leitvermerk gehandelt. Bei der deutschen Post wäre das sowieso überflüssig gewesen (vgl. S. 2013), und überdies fehlt den Zetteln die dafür erforderliche sprachliche Form, nämlich ein "Par" oder "Per Orient-Expres" (vgl. z.B. den Vermerk auf dem Brief in Abb. 20). Es kann sich demnach nur um Reklameaufkleber gehandelt haben, die auf Wunsch der Postkunden "mitgestempelt" wurden, also um ein Objekt der Erinnerphilie – freilich um ein besonders interessantes und rares.

Rumänien, Bulgarien, Serbien, Türkei, Griechenland

Für Rumänien, die europäische und asiatische Türkei besteht Paß- und Visazwang. Der Eintritt in Rumänien wird indes ohne Visum des Passes solchen Ausländern gestattet, die aus einer Ortschaft kommen, in der ein rumänischer Koncul oder diplomatischer Vertreter sich nicht befindet

Für Bulgarien u. Serbien besteht Paßzwang ohne Visazwang



Wien - Sofia - Constantinopel siehe 690

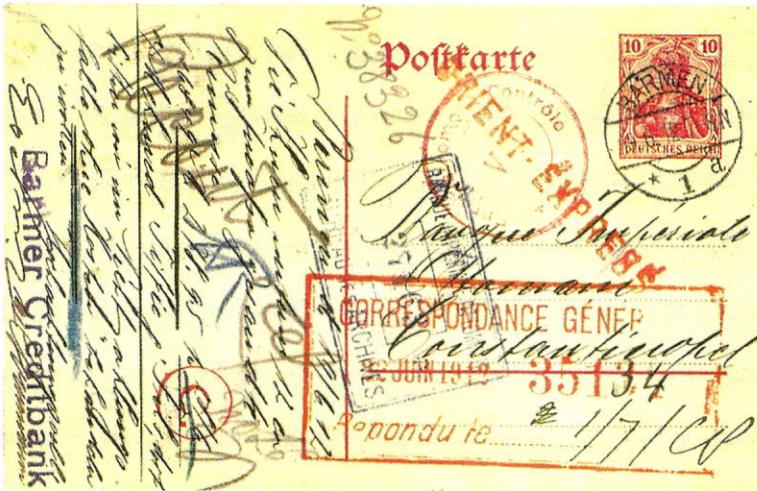


Abb. 24: Karte der Barmer Creditbank vom 19.6.12 an die Banque Impériale Ottomane in Constantinopel mit deren Stempel ORIENT-EXPRESS (Slg. Ehrler)

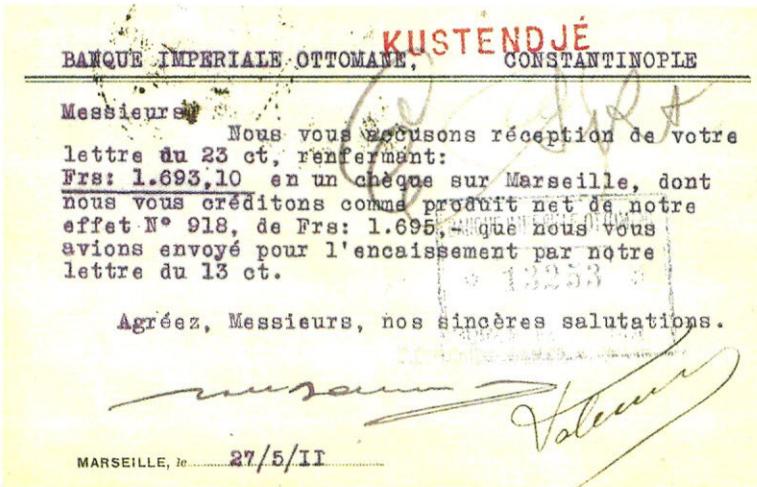


Abb. 25: Bank-Karte aus Marseille vom 27.5.11 an die Banque Impériale Ottomane in Constantinopel mit deren Stempel KUSTENDJE. Auf der Anschriftseite in gleicher Farbe der Eingangsstempel der Bank vom 30.5.11 (Slg. Ehrler).



Abb. 26: Deutsche Ganzsachenkarte aus Constantinopel vom 27.11.93 in die Schweiz, entwertet mit österreichischem Dreiringstempel



Abb. 27: Kriegs-Einschreibbrief aus CONSTANTINOPEL (Pera) nach Deutschland vom 26.9.14, vier Tage vor Schließung der deutschen Postämter. Der Brief trägt ein Dienstsiegel des K. u. K. Militärstationskommandos in Brasso (Kronstadt), ist also der Kriegsereignisse wegen nicht auf einer der Orient-Express-Routen befördert worden, sondern von Bukarest im neutralen Rumänien aus über Siebenbürgen.

„Orient-Express“-Stempel auf Bankkorrespondenz

In der deutschen Kolonialphilatelie bisher unbeachtet geblieben sind Postkarten mit einem einzeiligen Stempel ORIENT-EXPRESS aus verschiedenen europäischen Ländern, die alle an die Banque Impériale Ottomane in Constantinopel gerichtet waren und aus den Jahren 1906 – 1912 stammen (vgl. Abb. 24). OLDENBURG hat vor einigen Jahren im *Türkei-Spiegel* auf sie hingewiesen und dabei die Vermutung von Dr. DAVID SAMSON in *Stamp Collecting* vom 3.12.1981 erwähnt, es könne ein Übereinkommen zwischen der Bank und der Bahn gegeben haben, diese Karten bevorzugt zu behandeln und sofort nach Eintreffen des Zuges an die Bank weiterzuleiten. Zu diesem Zweck hätten sie den "Formularstempel des Zuges" erhalten. Auch hier muß man die Vermutung mit der Realität der geschlossenen Posttransite konfrontieren. Es war schlicht unmöglich, im Zug an einzelne Karten aus den Postsäcken heranzukommen und sie auszusortieren, zu stempeln und gesondert zuzustellen. All diese Karten mit Mitteilungen über Zahlungsvorgänge trugen schließlich normale Postaufgabestempel von Frankreich, England, Deutschland usw. und zum Teil – soweit das zu der Zeit üblich war – auch Ankunftsstempel der jeweiligen Postanstalt in Constantinopel, sie wurden also im Kartenschluß befördert und über die Postanstalt der Bank zugestellt.

KARL EHRLER (Stuttgart), der über umfangreiches Material dazu verfügt, hatte die Freundlichkeit, mir seine Beobachtungen und Schlußfolgerungen mitzuteilen. Danach befindet sich der Stempel ORIENT-EXPRESS zusammen mit einer Reihe weiterer Bearbeitungstempel der Bank stets auf der Textseite und nicht auf der postalisch relevanten Anschriftseite der Karten. In fast allen Fällen stimmt dabei die Farbe des Stempels ORIENT-EXPRESS (blau, rot oder violett) mit der Stempelfarbe des großen, rechteckig gerahmten Eingangsstempels der Bank überein. Demnach könne es sich nur um einen Bankstempel handeln, der zwar auf die Beförderung der Karte mit dem Orient-Expreß hinweise, aber eben kein Post- oder sonstiger amtlicher Stempel sei.

Genauso verhält es sich mit dem Stempel KUSTENDJE auf anderen Karten an dieselbe Bank (Abb. 25). Hier bezieht sich der Hinweis auf die Beförderung mit dem Ostende-Orient-Expreß und den Eingang per Schiff von Constanza (türkisch: Küstendsche). Warum die Bank ein Interesse daran hatte, den Laufweg der Karten zu dokumentieren, wird sich wohl kaum noch sicher feststellen lassen.

Der Dreiringstempel der österreichischen Kartierungsstelle Sirkeçi

Ab Ende 1892 hat die österreichische Post in Constantinopel einen Dreiringstempel in Gebrauch genommen, wie erstmals in *Die Postmarke*, dem Organ des Verbandes Österreichischer Philatelistenvereine (Nr. 55 vom 25.8.1923, S. 117) angegeben worden ist. FRIEDEMANN erwähnt in seinem Handbuch in der 2. Auflage 1921 auf S. 70 diesen Stempel, den er auch auf einem Briefstück abbildet. In seinen *Berichten* vom Juli 1925 macht er auf Veranlassung Paul Lindbergs auf S. 2390 darauf aufmerksam, daß der "erwähnte österreichische Dreiringstempel doch wohl ein Zweiringstempel ist, welcher in der Mitte ein 'C' (Constantinopel) aufweist". Dr. Zistl kommt in unseren *Berichten* vom Juni 1964 (S. 503ff.) erstmalig nach 39 Jahren auf dieses Thema zurück und schließt sich der Auffassung Lindbergs an, wobei darauf hinzuweisen ist, daß das abgebildete Briefstück ein Datum vom 19.9.1898 aufweist.

Die in Abb. 26 gezeigte deutsche Ganzsachenkarte P3, geschrieben am 28.11.1893, Ankunftsstempel Aadorf/Schweiz 2.12.1893, weist einwandfrei aus, daß es sich ursprünglich um einen Dreiringstempel handelt, der nach Auskunft österreichischer Experten ab dem genannten Datum Ende 1892 in der österreichischen Kartierungsstelle für den Orient-Expreß verwendet worden ist und dessen innerer Ring später ausgeplatzt sein muß, so daß der Eindruck eines "C" entstand. Damit dürfte die seit 1925 bestehende Frage, ob es sich um einen Zweiring- oder um einen Dreiringstempel handelt, geklärt sein.

Das Ende einer Epoche

Mit Ausbruch des Weltkrieges 1914 endete die hohe Zeit des Orient-Expreß und wenig später auch die Existenz deutscher Postämter im Osmanischen Reich. Am 30. September 1914 wurden die "Kapitulationen" durch einen Sultanserlaß aufgehoben und die fremden Postanstalten geschlossen.

Nach der Niederlage Serbiens gegen die Mittelmächte wurde ab 15. Januar 1916 als Ersatz für den alten Orient-Expreß der *Balkanzug* Berlin – Wien – Belgrad – Constantinopel eingesetzt, der bis zum 15. Oktober 1918 verkehrte (vgl. SÖLCH, S. 38 ff.). Erst im April 1919 fuhr dann wieder ein Orient-Expreß zwischen Paris und Constantinopel – doch nun, ohne das besiegte Deutschland und Österreich noch zu berücksichtigen.

Anhang: Die Leiter des deutschen Postamts in Constantinopel

Name	Dienststellung	Amts-dauer	spätere Position
Günther	Postrat	01.03.1870 – 08.05.1870	Geheimer Oberpostrat im RPA, Berlin
Müller	Postkassen-Kontrolleur	09.05.1870 – 31.12.1871	Postrat
Bartsch	Postkassierer	01.01.1872 – 31.07.1874	Postinspektor
Schweizer	Postinspektor	01.08.1874 – 30.06.1881	Postdirektor in Lauban
Gieseke	Postinspektor	01.07.1881 – 30.09.1885	Wirkl. Geh. Rat, Direktor der Abt. I im RPA, Berlin
Kroll	Postinspektor	01.10.1885 – 09.12.1888	bis 1889 Berater in türkischen Diensten, dann Oberpostrat
Wacholtz	Postinspektor	10.12.1888 – 28.02.1894	Geh. Oberpostrat im RPA
Höne	Postinspektor	01.03.1894 – 31.12.1897	bis 1.5.1900 Berater in türkischen Diensten, dann Geh. Oberpostrat OPD Berlin
Klint	Postdirektor	01.01.1898 – 30.06.1902	Postrat in Bremen, Oberpostdirektor in Königsberg
Fleischer	Postdirektor	01.07.1902 – 16.12.1906	Postrat in Shanghai u. Halle, Präsident der Deutschen Post- und Telegraphenverwaltung in Warschau
Rottner	Postdirektor	17.12.1906 – 31.08.1910	Vizedirektor des Büros des Weltpostvereins in Bern
Haseloff	Postrat	01.09.1910 – 11.08.1915	Ministerialrat in Abt. V. des RPM, Berlin

(Quelle: Akten des RPM, Potsdam)

Mein besonderer Dank gilt dem Deutschen Postmuseum in Frankfurt am Main, Herrn Karl Ehrler, Stuttgart, für hilfreiche Auskünfte und Herrn Werner Sölch, München, für die freundliche Genehmigung zum Abdruck der historischen Fotos aus seinem Archiv.

Quellen und Literatur:

Akten Potsdam = Bundesarchiv, Abteilungen Potsdam. Bestand: 4701, GA-4680/1.

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bzw. des Reichs-Postamts. Jgg. 1875 – 1883.

Bruns: Zum 25jährigen Bestehen des deutschen Postamts in Constantinopel. In: *Archiv für Post und Telegraphie*. Nr. 4/1895, S. 97 – 110.

Friedemanns Berichte für Briefmarkensammler. Hrsg. von Albert Friedemann, Leipzig. Nr. 126 (Juli 1925) und Nr. 128 (Nov. 1926).

Hurt, E.F. / Williams, L.N. & M.: *Handbook of the Private Local Posts*. 1942/1947.

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

Munk = Kohl-Briefmarken-Handbuch. Völlig neu bearbeitet von Dr. Herbert Munk.

Oldenburg, Dietrich: Orient-Expreß-Marke – Marke oder Vignette? Und: Formularstempel "Orient-Express" und "Kustendje". In: *Türkei-Spiegel*. Mitteilungsheft Nr. 2 der Arbeitsgemeinschaft Osmanisches Reich/Türkei. 1987, S. 61f. und 67f. (daraus Abb. 18).

RGB = Reichs-Gesetzblatt Nr. 31/1878.

RKB = Reichs-Kursbuch. Uebersicht der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Verbindungen... Bearb. im Kursbureau des Reichs-Postamts. Ausg. 1883 – 1914 (Deutsches Postmuseum Frankfurt am Main).

Sölch, Werner: *Orient-Expreß. Glanzzeit, Niedergang und Wiedergeburt eines Luxuszuges*. 3. Aufl. Düsseldorf 1983. (daraus Abb. 3, 4, 7, 8 und 17).

Spiegel, Gerd-Uwe/Dr. Kiepe: Constantinopel 1870 – 1875: Porti und Postwege. In: *Berichte für Kolonialbriefmarkensammler* Nr. 92, S. 1818 – 1853.

Staisch, Erich: *Zug um Zug. Ein Rückblick auf das Jahrhundert der Eisenbahnen*. 1973 (daraus Abb. 13).

Zistl, Dr. Friedrich: *Deutsche Post in der Türkei: Fremde Stempel auf deutschen Marken*. In: *Berichte für Kolonialbriefmarkensammler* Nr. 32, S. 503 – 506.

Marken

Probleme der Farbbestimmung bei der 3 Pf Krone/Adler

Manfred Wiegand

Obwohl ich für die Prüfung von Vorläufern und Marken der deutschen Kolonien nicht zuständig bin, bekomme ich des öfteren Marken aus diesen Gebieten mit der Bitte um Farbbestimmung vorgelegt. Einen Schwerpunkt bilden dabei die Überdruckausgaben der Urmarke Deutsches Reich Mi.Nr.45 (3 Pf Krone/Adler), und in diesem Teilbereich überwiegen wiederum vermeintliche Spätverwendungen der braunen und der graubraunen Variante (Mi.Nrn. 45 a und 45 b). Das Dilemma des Sammlers liegt darin begründet, daß bei der Katalogisierung der Kolonialmarken alle gelben und ockerfarbenen Nuancen der Urmarke (Mi.Nr. 45 c, 45 ca, 45 cb) unter der Kategorie "c" (in der Regel Katalog Nr. 1c) zusammengefaßt sind. Problemstücke sind dabei zumeist dem Farbton "cb" zuzurechnen. Ich möchte daher versuchen, mit den folgenden Erläuterungen die korrekte Bestimmung zu erleichtern.

Farbbuchstabe	Farbbezeichnung	Verwendung (Stempeldatum)
a	braun	Okt. 1889 – Herbst 1892, teils noch 1893
aa	dunkelbraun	Okt. 1889 – Ende 1890
b	graubraun bis hellgraubraun	Feb. 1891 – Ende 1899
c	gelbbraun	Ende 1897 – Schluß
ca	hellgelbocker	Anfg. 1898 – Schluß
cb	ockerbraun	Mitte 1889 – Schluß
d	rötlichocker	Anfg. 1898 – Schluß
e	olivbraun	Mitte 1899 – Schluß

Die in der Tabelle genannten Zeiträume der Verwendung sind nicht mit den Druckdaten zu verwechseln, die sich naturgemäß nur erschließen lassen. So sind Exemplare der graubraunen b zwar noch 1899 zu beobachten, der Druck dürfte aber mit dem ersten Auftreten der Farbe c Ende 1897 beendet gewesen sein.

Die mittleren typischen Farben können in Kurzform wie folgt beschrieben werden:

- a: Klares Braun in unterschiedlicher Helligkeit ohne jede Tönung zu Grau, Gelblich oder Rötlich hin, bei den ersten Auflagen jedoch teilweise in einer olivstichigen Nuance.
- aa: Vorkommen in zwei Farbtönen, in dunklem Braun, welches noch Rotanteile hat (Bezeichnung besser "tiefbraun", vgl. Abb.), und in einem dunklen Braun ohne jegliches Rot, fast schon Schwarzbraun.
- b: Deutlich hervortretender grauer Beiton, der im Kunstlicht besonders gut zu erkennen ist.
- c: Die Farbe wäre mit "ocker" besser charakterisiert, obwohl einige gelbbraune Töne darunter sind.
- ca: Wie c, aber mit deutlichem Gelbstich.
- cb: Das Braunocker liegt zwischen dem Ocker der c und dem Braun der a.
- d: Das Ocker der c muß einen deutlichen Rotton aufweisen.
- e: Braun mit deutlichem Olivton.

Die Farben der 3 Pf
Krone/Adler:

b hell b b hell



aa tiefbraun a hell
a a hell



cb hell cb cb hell



e hell e e hell



ca hell ca



c hell c c dunkel



d d dunkel d



Soweit der Sammler einwandfreie Exemplare in diesen mittleren Tönen in seine Sammlung aufnimmt, bestehen keine Schwierigkeiten. Erst wenn er sich den Übergängen nähert, wird die Sache verwirrend. Besonders die cb erweist sich dann als Chamäleon im Geflecht mit anderen Tönen. Im einzelnen treten folgende Probleme auf:

1. Im Jahre 1893 gibt es einige helle Töne der braunen Variante a, die von hellen Nuancen der graubraunen Sorte b nur schwer zu unterscheiden sind. Zu ihnen gesellt sich noch eine helle Nuance der cb, bei der der Anteil des Ocker mehr oder weniger stark zurücktritt, so daß diese cb in erster Linie mit der a, teilweise aber auch mit der b verwechselbar wird. Wenn der Stempel die Jahreszahl nicht zeigt, bietet die Quarzlampe eine einigermaßen sichere Unterscheidungsmöglichkeit, da sich unter ihr die cb in einem schmutzigen Braun bzw. Gelbbraun zeigt. Mit Hilfe des UV-Lichts kann sie in der Regel als "trüb" und "dreckig" aussortiert werden, was aber bei ungebrauchten Marken schon wieder schwierig wird. Bei ungebrauchten Stücken der hellen a und der hellen cb ist in den absoluten Grenzbereichen eine sichere Unterscheidung nur noch an Randstücken möglich.

2. Auch im Vergleich mit der e zeigt die cb ihre Tücken. Normalerweise erscheint die e im Quarzlicht schwarz, teilweise auch in einem Violettschwarz mit einem rötlichen Ton des Markenpapiers und ist so einwandfrei unterscheidbar. Nicht selten ist jedoch eine hellere Sorte der e mit weniger Oliv anzutreffen, die wir mit "e matt" bezeichnen. Diese ist im UV-Licht noch deutlich dunkler als die b und von dieser unterscheidbar, bei den dunklen Tönen der cb ist das Schmutzige im Quarzlicht jedoch nicht mehr so stark, und die Kategorien e matt und cb nähern sich an.

3. Die matte e kann leicht mit einigen helleren Tönen der b aus verschiedenen Jahren (meist 1892/93 und 1897) verwechselt werden, wenn bei ersterer der Olivton schwächer ausgeprägt ist.

4. Neben der Tönung Braunocker ist die Rötlichbraune (d) ein Sorgenkind. Die Farben c und d gehen ineinander über, und die Tatsache, daß viele Exemplare der normalen gelbbraunen c eine rötliche Verfärbung zeigen, läßt häufig fälschlich eine d vermuten. In diesen Fällen ist jedoch die Farbe nur verlaufen und verwaschen. Meist zeigen diese Marken an den Rändern noch Stellen ohne Rotton und verweisen so auf ihre tatsächliche Zugehörigkeit. Saubere Exemplare der d sind in der Regel unter der Analyselampe auch sauber gelbocker, teils mit einem klaren rötlichen Beiton. Das ist aber nicht durchgängig der Fall, und daher ist diese Unterscheidungsmethode nicht absolut sicher. Dem Farbton Rötlichbraun oder Rötlichocker sind nur solche Stücke zuzuordnen, die auch im Tageslicht *deutlich* rötlich sind. Gerade dieses Kriterium erfüllen nur wenige Stücke, so daß die richtige "Dora" sehr selten anzutreffen ist. Wenn eine Marke auch nur im geringsten unsauber, verfärbt (Papierton beachten!) oder verwaschen erscheint, kann sie nicht mehr zur d gerechnet werden. Viele dunkle c-Varianten erwecken den Anschein des Rötlichen, im direkten Vergleich mit einer einwandfreien d erkennt man jedoch den Unterschied. Dieser ist hier leichter bei ungebrauchten Marken festzustellen, bei denen der fehlende Rotanteil der dunklen c sehr deutlich wird.

Ein generelles Problem für den weniger geübten Betrachter besteht übrigens darin, daß er Farben sehr stark nach dem Grad ihrer Sättigung oder "Dichte" beurteilt und weniger nach der Zusammensetzung ihrer Farbanteile. Eine helle und eine dunkle Marke ein und derselben Farbe erscheinen ihm leicht als unterschiedliche Töne, und es gehört eine gewisse Übung dazu, von den verschiedenen Helligkeitsgraden, die beim Druck immer wieder auftreten, zu abstrahieren und sich auf die Farbzusammensetzung zu konzentrieren.

Aus der vorhergehenden Darstellung werden einige Schwierigkeiten bei der korrekten Bestimmung der Urmarken ersichtlich. Teilweise reichen schon geringe Umwelteinflüsse oder zu warmes Wasser beim Ablösevorgang aus, um die Farben zu verändern. Die graubraune Kategorie (b) erweist sich dabei übrigens als am widerstandsfähigsten. Wir kennen auch gelbolive und grünolive Marken, die einen unverfälschten Eindruck erwecken, die uns aber bisher nicht ungebraucht (= ungewaschen) vorlagen und die daher als verfärbt einzustufen sind. Auch tadellos orangefarbene Dreier liegen mir vor.

Wenn Verfärbungen schon bei den Urmarken häufig sind, um wieviel leichter hat sich dann die Originalfarbe unter tropischen Einflüssen in den Kolonien verändert! Es ist besondere Vorsicht bei der Beurteilung der Farben solcher Marken geboten, besonders dann, wenn sie auch noch auf vergilbten Briefen kleben und die Gummierung ein übriges getan hat, Farbe und Papier anzugreifen.

So haben sich die vermuteten raren Spätverwendungen früher Farben bei Kolonialmarken, die mir vorgelegt wurden (und die ich im übrigen nicht *prüfen* kann und will), bisher immer als farblich nicht einwandfreie Exemplare der Farbtöne ockerbraun (cb) und olivbraun (e hell) erwiesen. Teilweise konnte diese Beurteilung durch Plattenfehler gestützt werden, deren Vorkommen nur bei den Letztaufgaben bekannt ist.

Hinweis: Die Farben in der Abbildung auf S. 2037 können trotz großer Sorgfalt beim Druck geringfügig von den Originalfarben abweichen. Ein Vergleich zwischen Marken und Abbildungen sollte überdies nur bei Tageslicht vorgenommen werden.

Das Kapitel der Dr. Ey-Medaille hat
Wolfgang Herterich
in Würdigung seiner post- und
kolonialgeschichtlichen Arbeiten
die Dr. Eduard Ey-Medaille verliehen.

Nürnberg, im Mai 1992



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, Nicolaistraße 7, 6200 Wiesbaden, Tel 0611 / 521856.

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

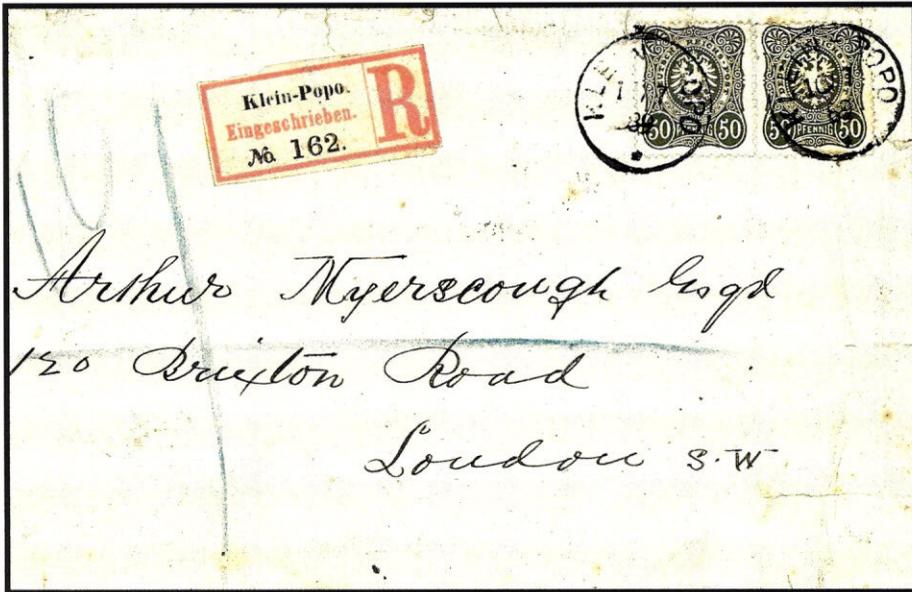
Schriftleitung: Dr. Hansjürgen Kiepe

Wallstein Verlag Göttingen

HEINRICH KÖHLER



Ältestes
Briefmarken-Auktionshaus
Deutschlands



Togo 1889, 2 x 50 Pfg. olivgrün mit Stempel »KLEIN-POPO 10.7.89« auf Einschreibebrief nach London.
Ein Los der 279. Köhler-Auktion vom 9. bis 13. Februar 1993.

HEINRICH KÖHLER

**SEIT JAHRZEHNEN IHR PARTNER,
WENN ES SICH UM DAS BESONDERE HANDELT.**

Auktionen jeweils Anfang Februar, Juni und Oktober
Einlieferungsschluß jeweils Anfang Dezember, April und August

Wenn Sie spezielle Fragen haben, wenden Sie sich vertrauensvoll an mich.

Volker Parthen