

Fahrpost ins Ausland

Überseeische Frachtstückbeförderung für Sendungen aus Österreich durch private Speditionsfirmen in Bremen und Hamburg

Heinrich Mimberg (DASV), Frankfurt am Main

In den DASV-Rundbriefen wurde eine Artikelserie veröffentlicht, welche die Frachtstückbeförderung in das Ausland durch Speditionsfirmen in Bremen – C. Württenberger, und Hamburg – Iburg & Co., Elkan & Co. und Richard & Boas dokumentiert.

Constantin Württenberger gründete 1846 in Bremen ein Speditionsunternehmen. Damals war Bremen verkehrstechnisch gesehen ein „Hotspot“. Im gleichen Jahr, am 28. Februar 1846, wurde das Abkommen zwischen Washington und Bremen unterzeichnet. Es war das erste transatlantische Postabkommen und hatte große politische Bedeutung. Es diente der Wirtschaft und dem Handel und sollte die Einwanderung fördern. Man wollte unabhängig von fremden Interessen sein und führte für die damalige Zeit geradezu revolutionäre postalische Bedingungen ein: gleiche Tarife für bezahlte, teilfrankierte und unbezahlte Briefe, die auch noch deutlich reduziert waren.

Ein junger Mitarbeiter der Speditionsfirma Constantin Württenberger (Bremen) mit dem Namen Heinrich Kruse (Senior) ist es zu verdanken, dass aus dem Firmenarchiv einige Akten, darunter auch Paketkarten aus den Jahren 1872 bis 1875, der Nachwelt erhalten blieben. Er bekam den Auftrag einen Sack voller Unterlagen zur Papiermühle zum Entsorgen zu bringen. Kruse fragte seinen Chef, ob er einen Teil davon mit nach Hause nehmen kann? Dieser Bitte wurde stattgegeben. Er löste von einigen dieser Postbegleitadressen die Briefmarken ab. Den größten Teil lies er im Originalzustand. Dennoch hat Kruse sr. die Sammlung seinerzeit nicht verkauft. Er behielt diese Poststücke, es waren ausschließlich Postpaket-Begleitadressen. Diese Belege dienten der Firma Württenberger zur Abrechnung mit der Deutschen Reichspost. Der Sohn von Heinrich Kruse erbte den väterlichen Bestand. Kruse jr. verstand etwas von Briefmarken, trat dem Briefmarkenverein Bremen bei und lieferte eine Paketkarte mit einer Massenfrankatur bei Edgar Mohrmann zur Auktion ein und erzielte einen guten Erlös dafür. Bei der NAPOSTA 1978 in Frankfurt stellte Kruse jr. die Sammlung im Wettbewerb aus.

Post-Päckereien nach Amerika. Von dem königl. hannov. Generalpostdirectorium ist dem Unterzeichneten die Expedition sämtlicher Päckereien ab Bremen übertragen worden, welche von Deutschland nach Amerika bestimmt sind, daber per Segelschiff befördert werden sollen und zu Bremen per Post eingehen.

Indem ich dieses dem resp. Publicum ergebeist zur Kunde bringe, weise ich noch besonders darauf hin daß die Expedition ohne Unterbrechung zu Anfang und zu Mitte eines jeden Monats stattfindet (die Dampfschiffe setzen im Winter gewöhnlich zwei bis drei Monate aus), daß die Fracht und Asscuranz für jeden Ort Amerika's sowohl hier, wie dort bezahlt werden kann, und daß diese Gelegenheit zu Päckerei-Sendungen nach Amerika die bei weitem billigste ist. Fracht bis Bremen — Postporto; von Bremen bis New-York bis 1 Pfd. — $\frac{1}{2}$ Rthlr. Courant, bis 5 Pfd. — 1 Rthlr. und für jede 5 Pfd. mehr — 1 Rthlr. mehr. See-Asscuranz hierin einbegriffen bei Werten von 1 Rthlr. per Pfund, bei höheren $1\frac{1}{2}\%$.

Auf frankirte Briefe ertheile ich gerne weitere Auskunft.

Bremen, November 1854. (6592-93) Constantin Württenberger.

Abb. 1: Inserat aus der Allgemeinen Zeitung München, November 1854, hier wird kompakt und in kurzer Form die Tätigkeit der Spedition Württenberger beschrieben

Bei einer Ausschreibung bewarb sich Constantin Württenberger im Jahr 1854 bei der General-Postdirektion Hannover. Er bekam den Zuschlag, um mit Segelschiffen die anfallende Paketpost nach Nordamerika zu befördern. Preußen, einige süddeutsche Staaten und Thurn und Taxis schlossen sich dem Vertrag an. 1857 wurden bereits 1698 Paketsendungen nach Nordamerika befördert. Bald bestand auch die Möglichkeit mit den neuen Dampfschiffen bzw. den kombinierten Dampfseglern den Nordatlantik im Liniendienst zu bedienen. Der Seetransport erfolgte mit Schiffen des Norddeutschen Lloyd, die Firmen rechneten separat untereinander ab. Insgesamt wirkte sich die Gründung der Spedition Württenberger in der Folge nachhaltig aus. Bis in die 1930er Jahre übernahm diese Firma den Transport von Fahrpostsendungen und die Zustellung in Amerika. Württenberger unterhielt in New York eine Niederlassung, die mit Personal aus seiner Firma besetzt war.

Am 1. Juli 1850 erfolgte die Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins. Auch in den Ländern der Donaumonarchie wurde Gebrauch von den Angeboten der Speditionsfirmen gemacht.

Aufklärung über die Einzelheiten gibt uns ein Vertragswerk, welches die Versendung von diesen Frachtgutstücken näherbringen wird.

1. Vertrag zwischen der königl.-preuß. Post und der HAPAG

Die HAPAG, Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Actien-Gesellschaft, begann nach der Aufnahme des Geschäftsbetriebes mit regelmäßig monatlich einmal stattfindenden Dampferfahrten nach Nordamerika und schloss sogleich einen Vertrag mit der preußischen Postverwaltung, um die Beförderung von Fahrpostsendungen aus Europa nach Amerika zu übernehmen. Interessante Einblicke in die Einzelheiten des Vertrags zwischen der preußischen Postverwaltung und der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Actien-Gesellschaft gibt das „Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österreichischen Handelsministeriums, No. 56“ in der Ausgabe vom Donnerstag 7. August 1856. Darin sind nachfolgend die Vorgänge zum Versenden der Fahrpostsendungen von Hamburg nach Nordamerika festgehalten.

Post- und Telegraphenwesen Beförderung von Wertsendungen nach Amerika über Hamburg

Zwischen der k. preußischen Postverwaltung und der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Actien-Gesellschaft in Hamburg ist wegen Beförderung von Geld- und anderen Fahrpostsendungen aus Preußen weiterhin nach Amerika und umgekehrt, die unten folgende Übereinkunft getroffen worden.

Die Dampfschiffe, durch welche der Transport zwischen Hamburg und New York besorgt wird, werden regelmäßig am 1. eines jeden Monats von Hamburg abgefertigt werden.

Außer diesen Dampfschiffen werden auch Segelschiffe zur Beförderung, jedoch nur dann benützt werden, wenn die letztere Beförderungsweise vom Absender durch einen Beisatz auf dem Frachtbriefe (Begleit-Adresse) ausdrücklich verlangt ist.

Die k. k. Postämter werden hiervon mit Beziehung auf die Beförderung von Fahrpostsendungen nach Amerika über Belgien, dann über Bremen betreffende Erlässe vom 26. August und 9. Oktober 1852, dann vom 16. und 31. Mai 1853, ferner vom 30. April und 24. Juli 1854, endlich vom 21. Juli 1855 mit dem Bedeuten in Kenntnis gesetzt, daß künftig alle nach Amerika bestimmten Fahrpostsendungen auf diesem neuen Speditionswege über

Preußen und Hamburg zu versenden sind, wenn nicht deren Beförderung über Bremen oder Belgien und England von den Aufgebern ausdrücklich verlangt wird.
Die k. k. Postämter haben bei der Annahme und Behandlung der Sendungen insbesondere Folgendes zu beobachten:

1. Die Sendungen sind in einer der Länge des Transportes vollkommen entsprechenden Weise zu verpacken, gehörig zu bezeichnen und mit den erforderlichen Begleitpapieren zu versehen.
2. Die Aufgeber haben sich durch eine beim Aufgabspostamte aufzubewahrende schriftliche Erklärung zu verpflichten, für den Fall, als die Sendung unbestellt zurückkommen sollte, die auf derselben haftenden Portogebühren und Auslagen gegen Rücknahme der Sendung zu entrichten.
3. Bei der Kartierung der Sendungen sind, wenn dieselben bei der Aufgabe frankiert wurden, die Seeporto- und respektive Assekuranzgebühren mit dem preußischen Porto vereint der k. preußischen Postanstalt zu Gute zu schreiben, und in den Fahrpostkarten gehörig ersichtlich zu machen.
In der Rubrik Anmerkung der Fahrpostkarten ist die Bemerkung „Franco New-York pr. Hamburg“ beizusetzen.
4. Für Geldsendungen deren Wert höher ist als mit 1 Thlr. pr. Pfund angegeben ist, ist nebst dem Frachtporto die Assekuranzgebühr mit 1½ Prozent des angegebenen Wertes einzuheben.
5. Die in dem Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen über Postvorschüsse haben vorläufig auf den Verkehr zwischen Österreich und Amerika keine Anwendung zu finden.

Wien, den 18. Juli 1856

Vom k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Daten

In der gleichen Ausgabe des Verordnungsblattes von 1856 für die Verwaltungszweige des österreichischen Handelsministeriums wurde die nachstehende Übereinkunft zwischen der HAPAG und der königlich-preußischen Post ebenfalls veröffentlicht.

Übereinkunft zwischen der königlich-preußischen Post-Verwaltung und der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Actien-Gesellschaft

Zum Zwecke der Beförderung von Päckerei und Geldsendungen aus Preußen und weiterher nach Amerika et vice versa auf dem Wege über Hamburg ist zwischen dem königl. preuß. Ober-Post-Amte in Hamburg, Namens der königl. preuß. Post-Verwaltung, und der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Actien-Gesellschaft nachstehende Übereinkunft auf unbestimmte Zeit unter Vorbehalt einer, beiden Teilen freistehenden vierteljährigen Kündigung abgeschlossen worden.

§ 1

Die genannte Gesellschaft übernimmt die Beförderung der derselben durch das königl. preußische Ober-Post-Amt übergebenen, nach Amerika bestimmten Paket- und Geldsendungen von Hamburg bis New-York, und sorgt auch für die Beförderung der über New York hinaus bestimmten derartigen Sendungen bis zum Bestimmungsorte.
Andererseits wird die Gesellschaft alle mit den Schiffen derselben aus Amerika in Hamburg eingehenden, zur Beförderung mit der Post geeigneten Paket- und Geldsendungen nach Preußen und solchen Ländern, wohin die Sendungen zweckmäßig durch die preußische Posten befördert werden können, dem preußischen Ober-Post-Amte zuführen.

§ 2

Die Beförderung der Sendungen soll mit möglichster Beschleunigung erfolgen.

§ 3

Jede Sendung muß:

1. der Dauer des Transportes und dem Inhalte angemessen verpackt und mit einer Signatur versehen sein, welche möglichst aus der vollständigen Adresse des Empfängers oder aus mehreren Buchstaben oder Nummern besteht, und den Namen des Bestimmungsortes genau ergibt;
2. mit Abdrücken des Petschafts in Siegellack wohl verschlossen sein;
3. mit einer Declaration versehen sein u. z., wenn das Colli im Transit durch Preußen geführt werden soll, und nach einem nicht zum deutschen Zoll-Vereine gehörigen Staate bestimmt ist, in doppelter Ausfertigung;
4. von einem Frachtbriefe begleitet sein, dessen innere Seite Namen und Wohnort des Absenders, und welcher den Abdruck desselben Petschafts enthält, mit welchen die dazu gehörige Sendung verschlossen ist.

Die Beschaffenheit einer jeden Sendung muß von der Art sein, daß dem Inhalte derselben nicht beigekommen werden kann, ohne eine augenfällige Beschädigung ohne Verletzung der Emballage oder der Siegel zu verursachen.

§ 4

Das Gewicht einer Sendung darf nicht mehr als 100 Zoll-Pfund preußisch betragen. Eine Ausnahme hiervon kann jedoch eintreten, wenn die Sendung bei einem Gewichte von mehr als 100 Pfund nicht unförmlich groß, überhaupt gut fortzuschaffen ist.

§ 5

Der zu einer Sendung gehörige Frachtbrief darf weder verschlossen noch briefliche Mitteilungen enthalten. Der Frachtbrief darf nur auf einen Empfänger lauten, kann aber mehrere Sendungen ohne oder mit declarierten Wert betreffen, welche von einem Absender an einen und denselben Empfänger gesandt werden.

Die Sendungen selbst dürfen ebenfalls keine brieflichen Mitteilungen oder sonstigen geschriebenen Gegenstände enthalten.

Für die Richtigkeit der Frachtbriefe bleibt lediglich der Absender verantwortlich.

§ 6

Die Sendungen unterliegen:

1. dem Porto vom Absendungsorte in Preußen etc. bis Hamburg resp. von Hamburg bis zum Bestimmungsorte in Preußen etc. wie die Sendungen nach resp. von Hamburg selbst;
2. der Fracht zwischen Hamburg und New York und dem amerikanischen Abgangs- resp. Bestimmungsorte;

Außer diesen und den etwaigen Procura-, Zoll- und Bestellungsgebühren, sowie den etwaigen Kosten für Erneuerung der Emballage, werden die Sendungen keinen Kosten irgendwelcher Art unterliegen.

§ 7

Die Sendungen können entweder unfrankiert oder bis Hamburg oder New York frankiert abgesandt werden. Es wird jedoch möglichst dahin gewirkt werden, daß die Zulässigkeit der Frankierung bis zum Bestimmungsorte ausgedehnt werde.

Es soll auch zulässig sein, auf Sendungen gegenseitig Auslagen zu machen, sowie den Aufgebern Vorschüsse bis zum Betrage von 50 kr. C.M. preuß. Courant zu leisten. In letzterem Falle wird am Abgangsorte die im Tarife aufgeführte Procura-Gebühr, am Bestimmungsorte aber nichts angesetzt. Dergleichen Vorschüsse sollen jedoch erst dann ausgezahlt werden, wenn die Sendungen vom Empfänger gegen Entrichtung des Portos, der Auslagen und sonstigen Kosen angenommen worden sind. Anfragen hierüber werden prompt erledigt und kostenfrei befördert.

§ 8

Die Porto- etc., Auslagen und Vergütungen werden gegenseitig in Preuß. Curant in Rechnung gestellt und monatlich in Preuß. Curant im Laufe des folgenden Monats berichtet werden.

§ 9

Die Übergabe der Sendungen zwischen der preuß. Post-Verwaltung und der Gesellschaft wird im königl. preuß. Ober-Post-Amte in Hamburg stattfinden. Zu diesem Zwecke wird die Gesellschaft wöchentlich zweimal regelmäßig die nach den Vereinigten Staaten bestimmten Sendungen in dem gedachten Amte in Empfang nehmen, dagegen die aus Amerika eingehenden, jenem Amte zuzuführenden Sendungen an dasselbe sobald als tunlichst abliefern lassen. Die Kosten der Übernahme und Ablieferung, sowie die Kosten des Transportes von resp. bis zu dem Ober-Post-Amte übernimmt die Gesellschaft. Die Sendungen, Frachtbriefe und Declarierungen werden einzeln gegen Quittung übergeben. Die unbeanstandete Übernahme hat zugleich – mit Vorbehalt der Führung des Gegenbeweises – die Garantie-Verpflichtung zur Folge.

§ 10

Eine Garantie-Leistung wird für jetzt nur für die Beförderung vom deutschen Abgangsorte bis zum Ausschiffungshafen in Amerika, aber von diesem Hafen bis zum deutschen Bestimmungsorte von Seiten der beiden contrahierenden Teile übernommen. Sollte indeß bei der Weiterbeförderung einer in Deutschland aufgegebenen Sendung in Amerika ein Verlust entstehen, so wird die Gesellschaft bemüht sein, dem Absender womöglich zum Ersatze des Schadens zu verhelfen.

§ 11

Dem Absender ist es freigestellt, durch Declarierung des Wertes selbst die Grenzen zu bemessen, innerhalb welcher er für den Verlust oder die Beschädigung des von ihm abgesendeten Gegenstandes Garantie geleistet haben will. Die Declaration des Wertes wird nur dann, wenn dieselbe auf dem Frachtbriefe und auf der Sendung selbst ausgedrückt ist, als maßgebend für die Garantie angesehen, wonach im Falle des Verlustes oder der Beschädigung einer Sendung, deren Wert declariert war, die Entschädigung nach Maßgabe des declarierten Wertes geleistet wird.

§ 12

Hat der Absender den Wert in obgedachter Art nicht declariert, so hat er nur Anspruch auf eine Garantie bis zum Maximum von 10 Sgr. für das Pfund oder für den Teil eines Pfundes. Die Ersätze oder Entschädigungsleistung geschieht nur an den Absender.

§ 13

Die Garantie-Verpflichtung bleibt ausgeschlossen;

1. für Verluste und Beschädigungen welche durch Krieg oder höhere Gewalt (wozu Seegefahr nicht gerechnet wird) herbeigeführt werden;
2. wenn die Beschädigungen nicht vor oder bei Aushändigung an den Empfänger festgestellt worden sind, sondern die Empfangnahme unbeanstandet bewirkt worden ist;
3. wenn die Enballage, die Sendung etc. äußerlich keine Spuren der Verletzung oder Durchnässung zeigen und wenn außerdem das Gewicht am Bestimmungsorte noch mit dem am Abgangsorte ermittelten übereinstimmend befunden worden ist;
4. wenn der Anspruch auf Entschädigung nicht innerhalb der nächsten neun Monate nach der Auflieferung der Sendung geltend gemacht wird.

§ 14

Die preuß. Post-Verwaltung und die Paketfahrt-Actien-Gesellschaft haften für Verluste und Beschädigungen nach den vorstehenden Grundsätzen gegenseitig von da ab, wo der eine

Teil die Sendungen von dem anderen übernommen hat, resp. bis dahin, wo ein Teil die Sendungen an den anderen übergeben hat. Etwaige Reklamationen sollen genau untersucht und pünktlich erledigt werden.

§ 15

Sendungen, deren Annahme verweigert, oder deren Adressat nicht zu ermitteln ist, sind sobald wie möglich nach dem Abgangsorte zurückzusenden. Der Grund der Rücksendung muß auf dem Frachtbriefe ausgedrückt sein. Die Sendungen dürfen, wenn sie zurückgenommen werden sollen, nicht eröffnet, müssen vielmehr mit dem ursprünglichen unverletzten Siegel, Verschlüsse versehen sein. Der Absender ist bei Rückempfang unbestellbarer Sendungen verbunden das Porto und die etwaigen Auslagen (§ 6) und das Porto für die Rücksendung zu tragen.

Über das Verfahren, welches zur Ausführung dieser Übereinkunft zu beobachten ist, wird sich das königl. preuß. Ober-Post-Amt in Hamburg mit der Paketfahrt-Actien-Gesellschaft einigen.

Gegenwärtige Übereinkunft, die unter Vorbehalt der Genehmigung des königl. Preuß. General-Post-Amtes abgeschlossen, und zweifach gleichlautend ausgefertigt worden ist, tritt mit dem 1. Juni d. J. in Kraft.

So geschehen Hamburg, den 19. Mai 1856.

**Königlich-preußisches
Ober-Post-Amt**
(Unterschrift)

**Die Direction der Hamburg-Amerikanischen
Paketfahrt-Actien-Gesellschaft**
(Unterschrift)

In den folgenden Jahren erschienen einige Beiträge über den Versand von Postpäckereien in verschiedenen Veröffentlichungen in österreichischer Publikationen.

Kundmachung für Österreich

über die Beförderung von Schiffsbriefen nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika via Bremen und Hamburg. Mit den englischen Privatschiffen, welche alle 14 Tage von Bremen nach New York abgehen, werden Briefe nach allen Teilen der vereinigten Staaten von Nordamerika befördert. Derlei Briefe sind bis Bremen zu frankieren, außerdem haben die Absender für die Beförderung derselben als Schiffsbriefe das Porto von 3 kr. C.M. zu entrichten. Unter den gleichen Bedingungen werden über eine ausdrückliche Bemerkung auf der Adresse in Folge einer zwischen der freien Stadt Hamburg und den Vereinigten Staaten von Nordamerika abgeschlossenen Postconvention Correspondenzen auch über Hamburg nach den vereinigten Staaten von Nordamerika befördert. Die Abfahrt der Dampfschiffe von Hamburg ist auf den ersten jeden Monats festgesetzt. Von der Mitte des Monats December bis Ende Februar bleiben diese Fahrten ausgesetzt.

Innsbruck am 9. December 1857

Von der k. k. Post-Direction für Tirol und Voralberg.

(Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österreichischen Handelsministeriums, No. 21, vom 20. April 1858)

Notizen über den Fahrpost-Verkehr nach Amerika via Bremen

Nach einer Mittheilung des königlichen-hannoverschen General-Postdirectoriums über die Beförderung von Fahrpostsendungen nach Amerika durch den Spediteur Constantin Württenberger in Bremen sind während des Jahres 1857 für diesen Transport 34 Schiffe benützt worden, und zwar 22 Dampfschiffe und 12 Segelschiffe, durchschnittlich also etwa 3 im Monate, das letzte am 26. December. Wenn zur Zeit des Abgangs eines Dampfschiffes Sendungen vorlagen, welche für Segelschiffe bestimmt waren, so wurden solche Sendungen

ohne Fracht-Erhöhung mit den Dampfschiffen befördert. Hierdurch erläutert sich die verhältnismäßig geringe Benützung von Segelschiffen. Die Zahl der beförderten Sendungen war 1513, etwas ein Viertel mehr als im Jahre 1856. Seit der Geschäftsführung des Constantin Württenberger hat derselbe im Ganzen etwas 4000 Poststücke nach Amerika befördert, von denen nur etwa 40 zurückgekommen sind, worunter viele, deren Annahme von den Empfängern verweigert war, so daß die Zahl solcher Sendungen, deren Empfänger nicht zu ermitteln waren, im Verhältniß zu dem großen Umfange der Vereinigten Staaten, der dünnen Bevölkerung und den wenigen Kommunikations-Mitteln als eine sehr geringe erscheint. Verluste sind nur durch den Untergang der „Pacific“ eingetreten, und für diese ist Ersatz geleistet worden. Alle Laufzettel, welche das königliche Postamt zu Bremen zu erlassen in der Lage war, sind ohne Ausnahme befriedigend erledigt worden. Hieraus ergibt sich, wie vortheilhaft es sey, sich zur Beförderung der Fahrpostsendungen nach Amerika der das ganze Jahr über Bremen bestehenden Verbindungsmittel zu bedienen.

(Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österreichischen Handelsministeriums, No. 21, vom 20. April 1858)

Notizen über den Fahrpost-Verkehr nach Amerika via Bremen

Zufolge einer Mittheilung des königlich-hannoverschen General-Postdirectoriums sind zur Beförderung von Päckerei- und Wertsendungen nach Amerika durch den Spediteur Konstantin Württenberger in Bremen während des vorigen Jahres 40 Schiffe benutzt worden, und zwar 24 Dampfschiffe und 16 Segelschiffe, also durchschnittlich mehr als 3 im Monate. Wenn die directe Schifffahrt stockte, so ist, und zwar dreimal, der Weg über England benutzt worden. Die Zahl der beförderten Sendungen war 1698, also um 185 mehr als im Jahr 1857. Zurückgekommen sind 39 Stück, darunter viele, deren Annahme von den Empfängern verweigert worden war, so daß die Zahl solcher Sendungen, deren Empfänger, meist wegen mangelhafter Adressen, ungeachtet aller aufgewandten Bemühungen nicht zu ermitteln waren, im Verhältnisse zu dem großen Umfange der Vereinigten Staaten, der dünnen Bevölkerung und der wenigen Kommunikationsmittel als ein sehr geringe erscheint. In zwei Fällen, wo die Absender behauptet hatten, daß der Empfänger hätte ermittelt werden müssen, hat Herr Württenberger bereitwillig den Schaden selbst getragen. Wirkliche Verluste sind nicht eingetreten. Alle Laufzettel sind, mit alleiniger Ausnahme obiger zwei Fälle, befriedigend erledigt worden. Es dürften diese Notizen geeignet sein, die Vorzüglichkeit des Bremer Beförderungs-Weges für Päckereien nach Amerika außer Zweifel zu stellen. Während in Hamburg der überseeische Verkehr im December schon eingestellt war, haben auf der Bremer Linie noch drei Expeditionen stattgefunden.

Aus Anlaß eines vorgekommenen Anstandes ist einer Postdirection bedeutet worden, daß die Unzulässigkeit der Beförderung von Wechseln mittelst der Fahrpost nach Nordamerika aus dem § 5 der bezüglichen Übereinkunft sich ergibt, wonach Sendungen selbst keine schriftlichen Mittheilungen oder sonstige geschriebene Gegenstände enthalten dürfen. Die Wechsel nach Nordamerika können daher nur in gewöhnlichen oder rekommandierten Briefen abgesendet werden.

(Quelle: Austria, Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik, XI. Jahrgang, 1859, Wien)

Der aufsehenerregende „Württenberger Postfund“

Ausführlich nahm sich der Auslands-Fahrpost der im Oktober 2020 verstorbene international bekannte Philatelist Rolf Rohlf an. Sammler war er seit der Jugend und ein namhafter philatelistischer Forscher, Autor und Aussteller. Zu seinen Spezialgebieten zählten u. a. Deutsches Reich (Brustschilder) und das Königreich Hannover. Seine Literaturwerke verlegte er stets im Selbstverlag. Unvergessen sind: „Die Syke-Halbierungen“, geteilte Briefmarken des Deutschen Reiches im Amt Syke 1872–1874. „Die Hannover-Halbierungen“, geteilte Briefmarken des Königreiches Hannover als Hilfsfrankaturen. „Ungarn-Halbierungen“, in



Abb. 3: Das Los 442 zeigt einen Frachtbrief aus Miskolcz (Ungarn), 24.9.1872. Die Sendung wurde über Berlin nach Bremen gesendet und nach Philadelphia weitergeleitet und zugestellt. Der einzig bekannte Frachtbrief einer Fahrpostsendung aus Ungarn in die USA

Die Durchführung der Spedition der Fahrpostsendungen wurde von der HAPAG an ein Subunternehmen übertragen. J. E. Iburg war im Auftrag der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ (HAPAG) als Subunternehmen tätig. So konnte die Firma Iburg jahrelang dieses Marktsegment (Spedition der Postfrachtstücke nach Übersee) bedienen und ausweiten. J. E. Iburgs Geschäftstätigkeit endete 1866 nachdem kurz zuvor noch ein neuer Vertrag abgeschlossen wurde. Die nachfolgende Spedition war die Firma Elkan & Co aus Hamburg.

LONDON	HAMBURG	HARBURG
26. Great Tower Street-City.	26. Admiralitätsstrasse.	8. Bahnhofstrasse.
ELKAN & COMP.		
SPEDITIONS-GESCHÄFT.		
Agentur in Wien: G. Schenker,		
Obere Weissgärberstrasse No. 14.		

Abb. 4: Inserat der international tätigen Spedition Elkan & Co., Agent in Wien wurde der bei Elkan ausgebildete Speditionskaufmann G. Schenker, der später ebenfalls ein Speditionsgeschäft gründete

Bei der Beförderung über Hamburg ist bisher nur ein Beleg bekannt. Zur Firma Elkan & Co. sind keine Archivfunde zu vermelden. Die Frachtbriefe bzw. Begleitpapiere wurden bei den Speditionen in Hamburg und Bremen hinterlegt und eigene Formulare verwendet. Nach der Zustellung beim Empfänger, bzw. nach der Erhebung noch anfallender Kosten beim Absender, wurden die Unterlagen bei den Speditionen für einige Zeit zur Abrechnung mit den staatlichen Postunternehmen für einige Zeit aufgehoben und sollten eigentlich dann vernichtet werden.

Eine Bitte an die Leser der Vindobona-Nachrichten: wenn ihnen weitere Belege bekannt sind so teilen Sie dies bitte dem Schriftleiter des DASV mit. Ich bearbeite ein Register der Fahrpostbelege von/nach Nordamerika über Bremen und Hamburg.

Schriftleiter@DASV-Postgeschichte.de

Quellen und Literaturangaben:

- *Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österreichischen Handelsministeriums, verschiedene Jahrgänge*
- *Austria, Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik, XI. Jahrgang, 1859, Wien*
- *Jungenitz, Alfred: „Die überseeische Postpaketbeförderung über Hamburg durch Vermittlung privater Spediteure“ in Postgeschichtliche Blätter, Hamburg, Nr. 32, 1989*
- *Heinrich Köhler, 341. Auktion Der „Württenberger Fund“, 25. September 2010*

Einige interessante Belege aus Österreich nach Nordamerika

Aus Bremen gibt es noch einige Belege aus der Zeit der Donaumonarchie bis zum Eintritt des 1. Weltkrieges, diese Frachtbriefe und Paketkarten haben wir nachstehend abgebildet. Diese Belege alle aus der Sammlung von Martin Forster, DASV.

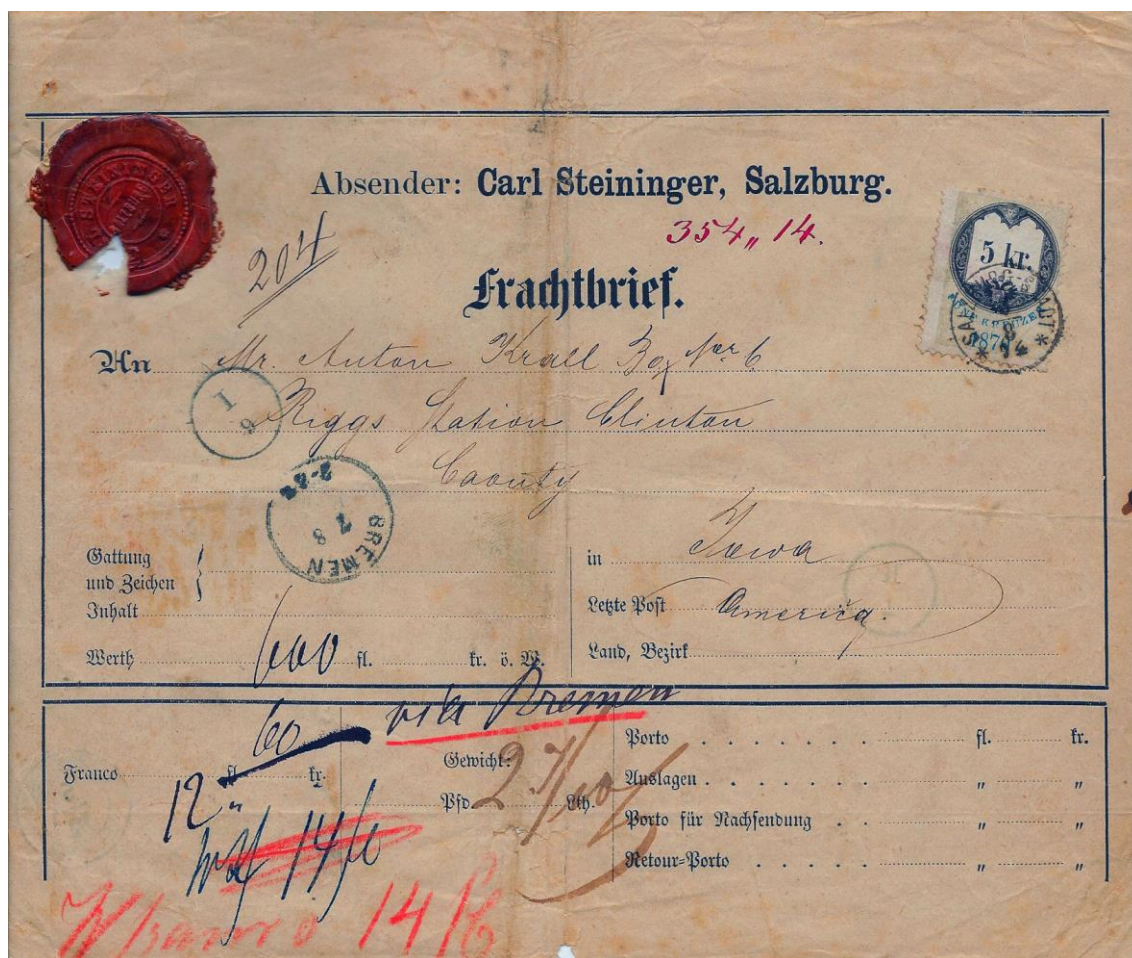


Abb. 5: Frachtbrief aus dem Jahr 1874 von Salzburg nach Riggs Station Clinton, Iowa. Kennzeichen der Beförderung über Bremen ist der Vermerk „via Bremen“ und die roten Zahlen „354 / 14“

Toto má vyplniti odesílatel. — Von dem Absender auszufüllen.

Eigel des Absenders. Pečet odesílatelova.

Des Absenders Odesílatelovo { Name jméno } *Martin Rechner*
 { Wohnort bydlíste } *Mühlhausen Böhmen*

Frachtbrief. — Nákladní list.

An *M. J. Weiskopf 360, 32.*
care of Wald. Rechner
Fisk St. 119

Chicago Ill
North America

Gattung und Zeichen) *Wardungsschick* in }
 Druh a znamení } *North America*
 Inhalt) *34* (fl.) — (fr. ö. W. Land, Bezirk }
 Obsah) } (zl.) (kr. r. č. Země, okres } *Práma*

Wert) *65* (fl.) — (fr. ö. W. Land, Bezirk }
 Cena) } (zl.) (kr. r. č. Země, okres } *Práma*

Neurofranco (Üehm.) *7 75* *8.40x*

Gewicht: — Váží: *5 24* (Pfd.) (lb.) (lot.)

Porto (fl.) (fr.)
 Porto (zl.) (kr.)
 Auslagen) *155 Sp. Wp. 80* (fl.) (fr.)
 Výlohy (zl.) (kr.)
 Porto für Nachsendung (fl.) (fr.)
 Porto za odeslání za adresátem (zl.) (kr.)
 Retour-Porto (fl.) (fr.)
 Porto zpáteční (zl.) (kr.)

Von Mühlhausen 67. *4*

1. Die Prohibitiv-Quantität sind bei allen Absendern im Reichsgebiet, nicht Gegen von 6 Reichsmark zu befolgen.
 2. Bei der Befreiung gegen Remission prozentuale Quantität können gegen Betrag von 1 Reichsmark gegen neue ungetragene Marken, die nicht prozente, so an jedem Prohibitiv-Quantität bis zu 6 Reichsmark.
 3. Marken, die nicht prozente, so an jedem Prohibitiv-Quantität bis zu 6 Reichsmark.

Abb. 6: Frachtbrief Mühlhausen/Böhmen, 7.9.1874 – Chigaco

Abschnitt. — Coupon. (Kann vom Empfänger abgetrennt werden.) (Pece étre détaché par le destinataire.)

Stempel des Aufgebepostamtes Timbre du bureau d'origine

Szczucin 12 h

Szczucin 95
 Österreichische Postverwaltung Administration des Colis postal
 Bureau d'expédition.

Hiebei (Ci-joini) *1* (Zahl der Zolldeklarationen) (Nombre des déclarations en douane)

Wertangabe (Valeur assurée) *310h*

An) *Rozalia Kotton*
 A) *West Waren*

Bestimmung (Lieu de destination) *Mas. B. 152*
 Straße und Hausnummer (Rue et numéro) *Port Ameryka*
 Bestimmungsland (Pays de destination)

Gewicht — Poids *3* kg g
 Zollgebühren (Droits de douane) *11*
 Bestellgebühr (Droit de factage)

Vom Eintrittsauswechslungsamte oder Vom Zollamte des Bestimmungslandes auszufüllen. (Cadre à remplir par le bureau d'échange d'entrée ou par le service de la douane du pays de destination.)

Total

Abb. 7: Szczucin/Galizien, 24.8.1911, Beförderung nicht über Bremen, sondern über die Schweiz (Buchs 1, Bahnhof, St. Gallen)

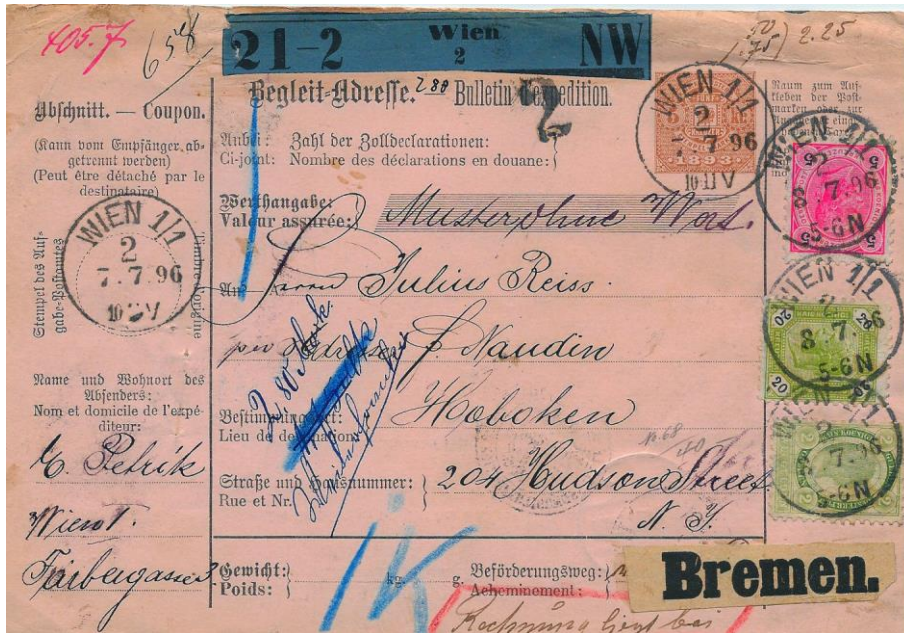


Abb. 8:
Wien, 7.7.1896 –
Hoboken

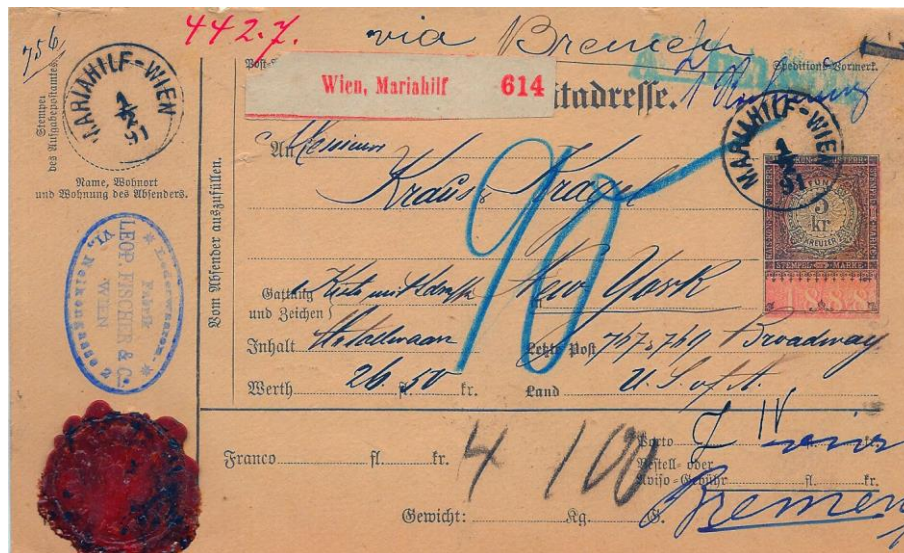


Abb. 9:
Wien-Mariahilf
nach New York
via Bremen,
1.2.1891



Abb. 10:
Marienbad,
18.9.1906 –
Newport,
bestehend aus
2 Paketen