



Arbeitsgemeinschaft
Thurn und Taxis e. V.

im Bund Deutscher Philatelisten e. V.

Mitteilungen Ausgabe 147 April 2025



Die Postablage Hedderheim
(Seite 6)

Die Post in Brensbach, von Thurn und Taxis bis zur Deutschen Reichspost – Geschichte und Philatelie

(Seite 17)



Schaffhausen "D.1" bis "D.6". Eine kleine Studie zur Verwendung der Thurn und Taxis'schen Distributionsstempel in Schaffhausen
(Seite 7)



Dreimal umsteigen bitte... – Die Bedeutung der Eisenbahn für die Briefbeförderung an zwei unscheinbaren Briefen von Westhofen nach (Idar) Oberstein
(Seite 32)

C.G.

*In der Welt der Philatelie gibt es
jeden Tag etwas Neues zu entdecken...*

JETZT EINLIEFERN ODER VERKAUFEN – Sie haben die Wahl!

- ✓ Auktionseinlieferung
oder Direktankauf
- ✓ unverbindliche und
diskrete Beratung
durch unsere Experten
- ✓ kostenlose
Schätzungen
- ✓ Hausbesuche
nach Absprache
- ✓ kostenlose Abholung
durch uns oder einen
Paketdienst

**BRIEFMARKEN
PHILATELIE
POSTGESCHICHTE
GANZSACHEN
ANSICHTSKARTEN
MÜNZEN
MEDAILLEN
BANKNOTEN
NACHLÄSSE**

63. AUKTION

13. - 17. Oktober 2025

Wir sind für Sie da!

+49-(0)7142-789 400

info@auktionen-gaertner.de

**AUKTIONSHAUS
CHRISTOPH GÄRTNER
GmbH & Co. KG**

62. GÄRTNER-AUKTION vom 2. - 6. Juni 2025

*Freuen Sie sich auf einen
spannenden Philatelie-Sommer!*



HOCHKARÄTIGEN EINLIEFERUNGEN:

Herausragende Auktionslose, wie „Black Penny Covers“, „Altdeutsche Staaten Briefe“, „Frühe Frankreichbriefe“ sowie eine einzigartige Sammlung „Propagandafälschungen“ sowie herausragende Einzelstücke wie eine sehr seltenen Schweiz-Portofreiheitsmarke von Vevey (1870/71) auf Brief. Und vieles mehr!

Auktionen-Gaertner.de

CG-Collectors-World.com

Inhaltsverzeichnis

Vorstand		
Einladung zur Mitgliederversammlung 2025 in Melsungen	4	
Dr. Bernd Zanker		
Die Postablage Heddernheim	6	
Dr. Hans-Ulrich Stauffer		
Schaffhausen "D.1" bis "D.6". Eine kleine Studie zur Verwendung der Thurn und Taxis'schen Distributionsstempel in Schaffhausen	7	
Dr. Winfried Leist		
Neue Beobachtungen und offene Fragen zu Postscheinen Teil II	15	
Hans Peter Trautmann		
Die Post in Brensbach, von Thurn und Taxis bis zur Deutschen Reichspost – Geschichte und Philatelie	17	
Sebastian Gärtner		
Dreimal umsteigen bitte... – Die Bedeutung der Eisenbahn für die Briefbeförderung an zwei unscheinbaren Briefen von Westhofen nach (Idar) Oberstein	32	
Sebastian Gärtner		
Paketbegleitbriefe mit frankiertem Fahrpostbestellgeld – Bitte um Mithilfe bei der Registratur	34	
Prof. Dr. Hartmut Fueß		
Winfried Leist: Thurn und Taxis im Deutschen Bund. Die Postscheine des deutschen Mittel- und Kleinstaatens vom Wiener Kongress zum Deutschen Krieg 1815-1867 (Besprechung)		35
Dr. Winfried Leist		
Wolfgang Dreise: Postbeförderung aus Eisenbahnen zur Zeit des Norddeutschen Postbezirkes (Besprechung)		35
Prof. Dr. Hartmut Fueß		
Nachruf – Michael Bauer		36
Karlheinz Nickels		
Nachruf (1) – Werner Schäfer		36
Sebastian Gärtner		
Nachruf (2) – Werner Schäfer		38
Dr. Rico Baumann		
Verleihung der Thurn und Taxis Plakette an Manfred Schnell		39
Redaktion		
Aus anderen Arbeitsgemeinschaften		40
Eintritte/Austritte		41
Geburtstagswünsche		42

Impressum

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft Thurn und Taxis e. V. Im Bund Deutscher Philatelisten e. V., infoarge.thurnundtaxis@gmail.com

Redaktion: Sebastian Gärtner, sebastiangaertner@me.com

Druck: Krapp Druck & Service, Platanenallee 32, 64832 Babenhausen

Erscheinungsweise 2-3-mal jährlich

Der Mitgliedsbeitrag beträgt ab 1.1.2018 45,- Euro im Jahr. Bankverbindung: Skatbank, BIC: GENODEF1SLR, IBAN: DE73 8306 5408 0005 3666.

Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Thurn und Taxis erhalten die "Mitteilungen" kostenlos, sonst siehe die jeweilige Literaturliste der ArGe (Einzelverkauf 12,50 Euro incl. Versand im Inland).

Mit Namen versehene Beiträge stellen die Meinung des Verfassers dar.

Alle Beiträge, Ablichtungen, Auszüge und Abschriften sind urheberrechtlich geschützt. Rechte, die den auszugsweisen Nachdruck betreffen sowie Foto- und Mikroskopen, elektronische Datenaufzeichnungen incl. Speicherung und Übertragung auf Datenträger liegen bei der Arbeitsgemeinschaft Thurn und Taxis e. V.

Die Verletzung des Urheberrechts stellt eine Straftat im Sinne der §§ 106 – 111a UrhG dar, die zivilrechtliche Schadensersatzansprüche zur Folge hat.

Einladung zur Mitgliederversammlung der Arbeitsgemeinschaft Thurn u. Taxis in Melsungen, 24. bis 27. April 2025



Programm

Donnerstag, 24.04.2025

Ankunft Altstadthotel Centrinum, Melsungen

Rosenstr. 1, 34212 Melsungen

Abendessen im Tagungsraum des Hotels

Freitag, 25.04.2025

10.00 – 11.45 Uhr Werkführung Firma B.Braun/Melsungen

Treffpunkt: Werk P, PfiEFFewiesen, Werkschutzloge P, Parkplätze dahinter

Führung historische Altstadt Melsungen (nachmittags)

18.30 Uhr Abendessen Burghotel Heiligenberg, Heiligenberg 1, 34587

Felsberg/Gensungen (6 km von Melsungen entfernt)

Samstag, 26.04.2025

9.00 Uhr – 16.00 Uhr Tagung mit Mittagessen (12.30 Uhr) Hotel Centrinum

Tagesordnung

9.00 Uhr

- 1. Begrüßung der Mitglieder und Gäste**
- 2. Ergänzung und Genehmigung der Tagesordnung**
- 3. Wahl des Schriftführers**

4. Totenehrung
5. Bericht des Vorsitzenden und Aussprache
6. Bericht des Schatzmeisters und Aussprache
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Entlastung des Vorstandes
9. Wahl eines Wahlleiters
10. Wahlen zum Vorstand
11. Wahl der Mitglieder des Beirates
12. Wahl der Kassenprüfer
13. Mitgliederehrung
14. Anträge
15. Verschiedenes

10.30 Uhr Kaffeepause

11.00 Uhr Vortrag Gerd Gries „Taxis-Post im Kurfürstentum Hessen-Kassel“

Diskussion zu Registraturen

12.30 Uhr Mittagessen

14.00 Uhr Vortrag Heinrich Mimberg „Postvorschuss“

15.00 Uhr Vortrag Harald Lang und Hartmut Fueß „Poststempel in Nassau“

16.00 Uhr Ende der Mitgliederversammlung

18.00 Uhr

Abendessen „Land-Gastwirtschaft“ Schloss Spangenberg,

Zum Schloss 1, 34286 Spangenberg

(8 km von Melsungen entfernt)

Sonntag 27.04.2025 Abreise



Die Postablage Heddernheim

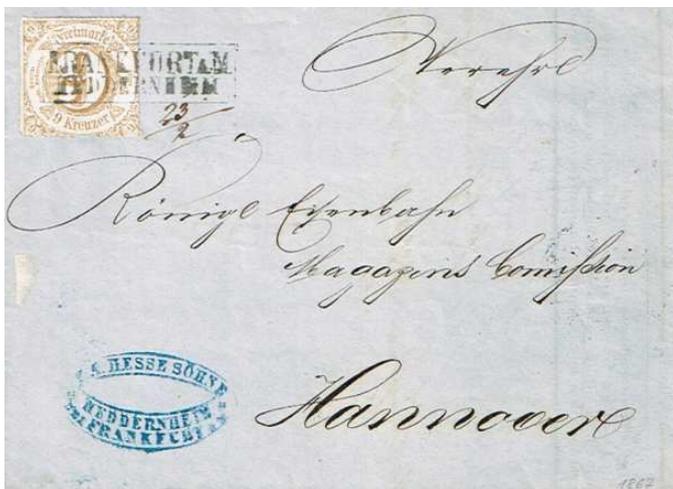
Dr. Bernd Zanker

In letzten Rundbrief war ein interessanter Artikel von Herrn Fueß zu den Nassauischen Postablagen zu lesen. Besonders interessiert haben mich die Informationen zur Postablage Heddernheim. Hierzu kann ich drei Belege ergänzend zeigen: den ursprünglichen Postablagestempel aus 1867 noch zur TuT Zeit vom 23.2., den Stempel nachverwendet auf Preußenmarke vom 21.9.67 und schließlich den neuen preußischen Stempel vom 30.9.1867. Die beiden letztgenannten Briefe legen nahe, dass der Wechsel zur neuen preußischen Type zwischen dem 23.9. und 30.9. erfolgt ist. Ferner gibt es noch ein Briefstück vom 21.9. mit dem taxisschen Stempel (266. Köhlerauktion Slg. Haferkamp) und ein loses Stück von der preußischen Type von 24.9. auf der preußischen 2 Kr. Marke (185. Stelzer Auktion). Also lässt sich der Übergang schon sehr gut eingrenzen. Vielleicht kennt jemand auch noch Belege vom 22.9. oder 23.9.?

Die preußische Post hat bei vielen ehemaligen Postablagen neue preußische Stempel eingeführt. Warum? Postablagen gab es im preußischen Postbezirk nicht, sie konnten also so nicht in der preußischen Poststruktur weiterbestehen, aber die postalischen Einrichtungen an den Orten wollte Preußen erhalten. So hat Preußen die ehemaligen Postablagen mit dem Übergang der Post zu Postexpeditionen II. Klasse erhoben und gleichsam aufgewertet. Dazu passten die alten Stempel aber nicht mehr, die ja eine Unterordnung der Postablage zu einem

übergeordneten Postamt zeigen. Andererseits war die bekannte Sparsamkeit der preußischen Post der Grund, warum noch brauchbare Stempel nicht sofort entsorgt wurden.

Alle gezeigten Briefe stammen von der Firma HESSE SÖHNE in Heddernheim. Gefertigt wurden dort Kupferprodukte, -bleche, -stangen, -drähte, aber auch geschmiedete Kessel für Lokomotiven. Weitere Informationen dazu finden sich im Internet. Der geschäftliche Inhalt hat wohl das Überleben der Briefe so lange gesichert, bis Sammler sich dafür interessiert haben.



Brief von Heddernheim nach Hannover.



Brief von Heddernheim nach Creuznach mit nachverwendetem Taxisstempel.



Brief von Heddernheim (Ablösestempel) nach Frankfurt.

Schaffhausen "D.1" bis "D.6". Eine kleine Studie zur Verwendung der Thurn und Taxis'schen Distributionsstempel in Schaffhausen

Dr. Hans-Ulrich Stauffer

Einleitung

Die Ortschaft Schaffhausen, eine am nicht schiffbaren Rheinfluss gelegene Siedlung, wurde im 11. Jahrhundert Eigentum des dort von den Grafen von Nellenburg gestifteten Klosters Allerheiligen und mit diesem unter den Staufern reichsunmittelbar. Nachdem sich die Bürgerschaft allmählich von der Herrschaft des Abtes emanzipiert hatte, wurde die Stadt 1330 von Ludwig dem Bayern an Österreich verpfändet, erlangte jedoch 1415 infolge der Ächtung von Herzog Friedrich ihre Reichsunmittelbarkeit wieder.

1411 trat die Schaffhauser Zunftverfassung in Kraft. Für die nächsten 400 Jahre beherrschten die zehn Schaffhauser Zünfte und zwei Gesellschaften der Patrizierfamilien das politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben des Stadtstaats Schaffhausen.

Bedrängt vom österreichischen Adel schloss Schaffhausen 1454 ein 25-jähriges Bündnis mit der Eidgenossenschaft, das am 19. August 1501 in ein

ewiges Bündnis umgewandelt wurde. Grund der Aufnahme in die Eidgenossenschaft war vor allem die vorherige aktive Mitwirkung im Schwabenkrieg. Seither ist der Kanton (oder Stand) Schaffhausen Mitglied der Eidgenossenschaft, die zu jener Zeit als Staatenbund bestand mit weitgehender Autonomie der einzelnen Stände.

Die Stadt Schaffhausen war seit längerem im europäischen Postnetz ein bedeutender Knotenpunkt. Die von lokalen Postmeistern betriebene Post hatte Verbindungen zu zahlreichen Posten:

- ab ca. 1575 zu den Lyoner Ordinari der Handelshäuser zu St. Gallen mit Verbindung nach Lyon;
- ab 1652 zur Kaiserlichen Reichspost unter der Leitung der Fürsten Thurn & Taxis, mit Verbindungen nach Deutschland, den Niederlanden sowie nach England;
- 1713 bis 1830 zur k.u.k. österreichischen Post unter der Leitung der gräflichen Linie der Thurn

und Taxis mit Verbindungen nach Ungarn und bis in die Türkei;

- zu den Kantonalposten Basel, Zürich, St. Gallen sowie der Fischerpost in Bern mit Verbindungen nach Südfrankreich, Sardinien und anderen italienischen Staaten.

Die napoleonischen Kriege, von denen auch die Alte Eidgenossenschaft 1798 betroffen war, beendet die alte Ordnung. Nach französischem Muster wurde die neue Helvetische Republik zentralistisch organisiert. Doch diese neue Ordnung konnte sich nicht durchsetzen. Bereits 1803 wurde in der Mediationsakte die Zentralisierung in vielen Bereichen wieder rückgängig gemacht. Im Postwesen erfolgte eine erneute Kantonalisierung. Fünf Kantone, darunter Basel, Genf und Zürich, führten eine kantona-

le Post ein (in der Folge mit der Herausgabe der Klassiker „Basler Taube“, „Zürich 4 und 6“, „Genfer Doppeladler“). Bern überliess das Postwesen wiederum der Familie Fischer von Reichenbach und St. Gallen übertrug es wiederum der Kaufmannschaft.

Andere Kantone verpachteten das Postwesen, so auch Schaffhausen. Die Postmeister von Schaffhausen hatten bereits vor der Helvetik Verbindungen zur kaiserlichen Reichspost und führten auch ein kaiserliches Reichspostamt in der Stadt. So wurden nach der erfolgten Kantonalisierung der Post die frühere Beziehung zum Fürstenhaus der Thurn und Taxis wieder aktiviert. Auf den 1. Januar 1834 erfolgte die Übernahme der Schaffhauser Post durch Thurn & Taxis.

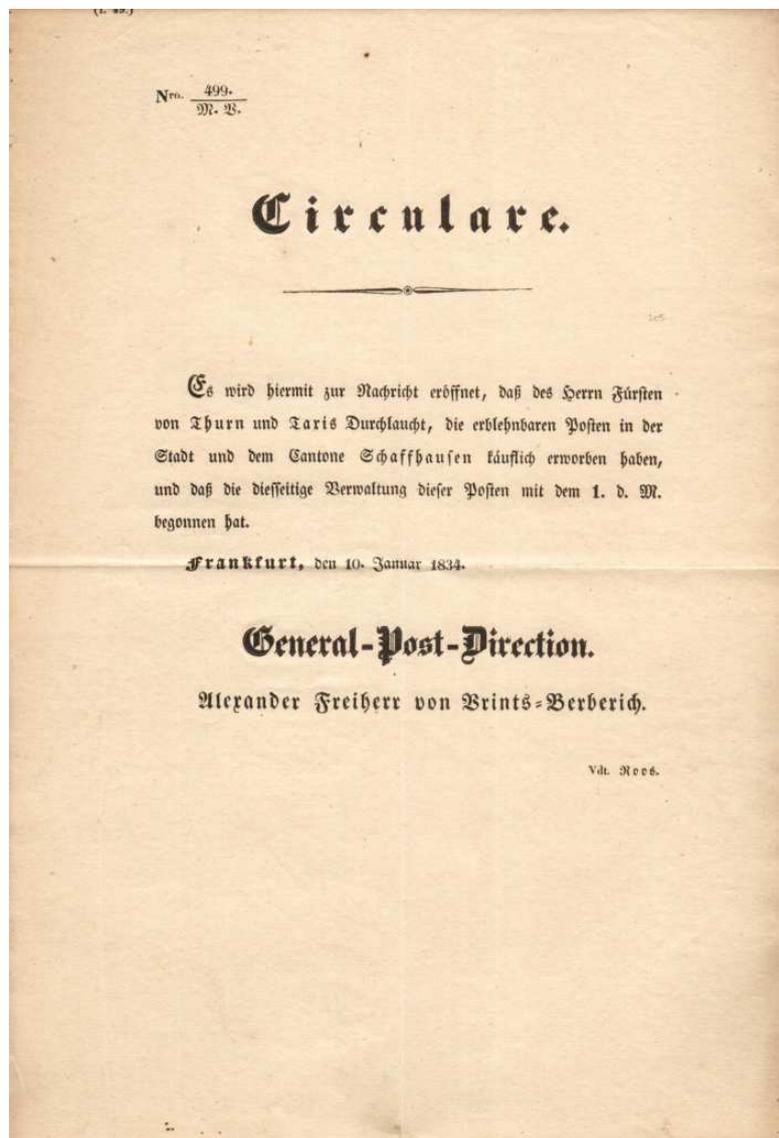


Abb. 1: Thurn und Taxis kündigt am 10. Januar 1834 die Übernahme der Post in Stadt und Kanton Schaffhausen an.

Die Thurn und Taxis'sche Post

Bei Übernahme der Post durch Thurn und Taxis bestanden im ganzen Kanton drei Poststellen, nämlich in Schaffhausen, Unterhallau und Stein am Rhein.

1846 hielt die oberste Verwaltungsstelle, das Fürstlich Thurn und Taxis'sche Immediatbüro, in einem Bericht fest, dass sich in der Schweiz durch zahlreiche Postkollektionen und durch ein ausgedehntes Botenwesen fast jedes Dorf der Post bedienen könne. Der Kanton Schaffhausen hinfür dieser Entwicklung nach. So kam es zum Antrag der Generalpostdirektion, in einigen Gemeinden Postkol-

lektionen einzurichten.

Mit dem Ausbau des Postwesens ging die Einführung neuer Stempel einher. Diese waren vielfach nach dem Muster anderer, im Thurn und Taxis'schen Postbezirk verwendeter Stempel hergestellt.

Interessanterweise fanden zahlreiche dieser Stempel auch nach Übergang der Posthoheit auf die Eidgenössische Post weiterhin Anwendung. Ihr Gebrauch lässt sich bis in die 1870er-Jahre nachweisen, also rund ein Vierteljahrhundert nach Übergang der Post auf die Eidgenossenschaft.

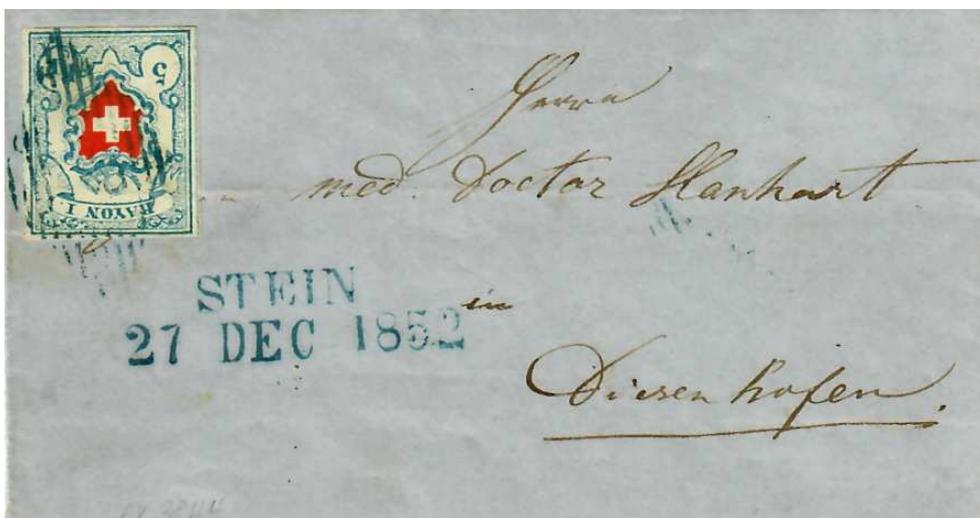


Abb. 2: Nachverwendeter TundT L1 von Stein am Rhein vom 27. Dezember 1852.



Abb. 3: Nachverwendeter TundT K1 von Schaffhausen vom 16. November 1853 mit TundT Verspätungsstempel "Nachmittag".



Abb. 4: Nachverwendeter TundT K1 von Thayingen vom 3. Oktober 1858.

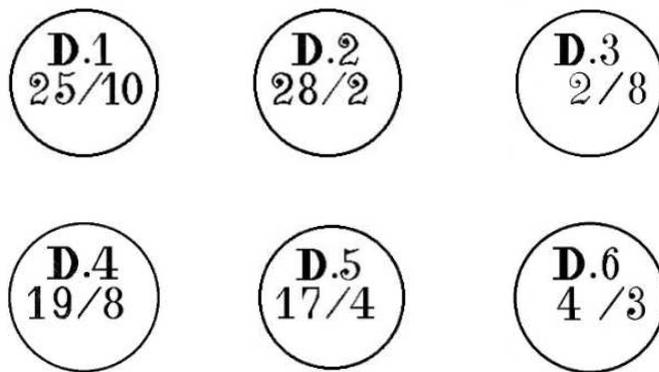
Die Distributionsstempel

Bekannte Zahl, unbekannt Verwendung

Nebst den verschiedenen Orts- und Nebenstempeln führte die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung in Schaffhausen die sog. Distributionsstempel ein. Diese sind bisher von der Forschung kaum beachtet worden, stellen Haferkamp und Probst in ihrem 1977 erschienenen, umfassenden Werk zu den Stempeln der Thurn und Taxis'schen Post fest. (1) Daran hat sich bis heute kaum etwas geändert. Im Thurn und Taxis'schen Postgebiet sind diese sog. „Briefträgerstempel“ seit etwa 1840 bekannt, die ersten sind nach Haferkamp/Probst in Darmstadt zum Einsatz gelangt. Auffallend ist, dass sich kein einheitliches Muster bezüglich der Verwendung erkennen lässt, also beispielsweise nach grösseren Städten oder einzelnen Herrschaftsgebieten. Distributionsstempel sind in Bingen, Cassel, Darmstadt, Eschwege, Frankfurt, Friedberg, Fulda, Giessen, Hanau, Lemgo, Lübeck, Mainz, Offenbach, Wiesbaden und Worms nachgewiesen. (2)

Als Besonderheit kamen die Distributionsstempel auch in Schaffhausen zur Anwendung. Sie sind zwar schon früh als Stempelart erkannt worden, jedoch ist auch hier die postgeschichtliche Aufarbeitung schwach. Einen vollkommen falschen Eindruck erweckt beispielsweise Winkler, der in seinem Handbuch die Distributionsstempel in der Kategorie „Hauptstempel“ wie einen Ortsstempel erfasst und nicht als Nebenstempel (3), was von Rehm, der sich als erster ausführlich mit den Distributionsstempeln befasst hat, kritisiert wird. (4)

Die Stempel wurden auf der Brieffrückseite angebracht. Vorderseitig angebrachte Stempel sind nicht bekannt. Die kleinen Kreisstempel haben alle einen Durchmesser von 18 mm. Auch wenn die sechs Distributionsstempel nicht alle zur gleichen Zeit verwendet wurden, in einzelnen Fällen sogar Jahrzehnte verstrichen, bis ein Stempel erstmals verwendet wurde, scheinen alle Stempel vom gleichen Hersteller zu stammen, was sich aus Ausmass und Gestaltung schliessen lässt.



Stempel nach HN Winkler 3491

Es sind keine Dokumente aus der Verwendungszeit bekannt, die über die Einführung und den Verwendungszweck der Distributionsstempel Auskunft geben. So fällt es der postgeschichtlichen Forschung zu, anhand von Recherchen Aussagen über die Verwendung zu machen und diese durch Belege zu plausibilisieren.

Rehm spricht in seinem Grundlagenwerk von den

„kleinen Kreisstempeln“, welche eine „für die TTPA [Thurn und Taxissche Postadministration Frankfurt] typische Erscheinung“ seien. „Sie werden in grossen Orten vor der Briefaustragung rückseitig auf den Poststücken angebracht, als Beweis für die an diesem Tag erfolgte Zustellung an den Adressaten.“ (5) Ferner stellt Rehm fest: „Weil unscheinbar und in der Regel nur verso auf Briefen zu finden, gibt es keine oder nur bescheidene Angaben in der Literatur. Über den Verwendungszweck ist nur zu lesen, es seien Briefträgerstempel, einem bestimmten Briefboten persönlich zugeordnet, oder sie seien zur Kennzeichnung der Zustellbezirke 1, 2, 3, usw. grosser Orte benützt worden. Beides lässt sich nicht belegen.“ (6)

Andernorts verweist Rehm auf die erhalten gebliebenen Vorschriften des Thurn und Taxis Postamts von Hanau. (7) Im „Auszug aus den Akten und Verordnungsbüchern des Postamts Hanau über verschiedene allgemeine Bestimmungen in Hinsicht des Brief-Post-Schalter-Expeditions- und Speditionsdienstes“, welcher vom 28. März 1852 datiert, wurden zuhanden der Briefträger Bestimmungen „das Stempeln der Briefe mit Distributionsstempeln betreffend“ festgelegt:

„a. Die Beamten haben dafür zu sorgen, dass die Briefe und Poststücke auf der Rückseite mit dem Distributionsstempel versehen werden und es haben somit die Beamten diese Stempelung entweder selbst zu bewirken, oder sie wenigstens durch einen Briefträger unter ihrer speziellen Aufsicht bewirken zu lassen.

b. Ehe und bevor die Stempelung der Briefe und Poststücke geschehen ist, darf der Decartierungsbeamte dieselben nicht an die Briefträger bzw. an den Schalterbeamten zur weiteren Behandlung überliefern (...).

c. Die Briefträger haben die Distributionsstempel jedesmal alsbald nach Übernahme der Briefe und Poststücke für eine Distribution, für die nächste Distribution zu richten, noch ehe sie das Büro verlassen. (...)“ (8)

Rehm kommt deshalb zur Schlussfolgerung, dass der Begriff „Briefträgerstempel“ offenbar sagen will, dass die hinter dem Buchstaben „D“ angebrachte Zahl einen bestimmten Briefträger persönlich bezeichnen will, wobei er die Richtigkeit dieses Schlusses – zumindest bezüglich der Schaffhausischen Post bezweifelt. (9) Zudem geht aus der überlieferten Hanauer-Anordnung hervor, dass

durchaus ein Wechsel des Distributionsstempels zwischen Briefträgern möglich war. (10)

Rehm hält deshalb fest: „Erhalten gebliebene Vorschriften vom TT PA Hanau zeigen, dass D.1 dort für die erste Postaustragung, D.2 für die zweite usw. des betreffenden Tages rückseitig aufgedrückt werden musste. (...) Der Begriff „Bestellgangs-Stempel“, der im Michel-Spezialkatalog (...) zu finden ist, wird der Sachlage am ehesten gerecht“. (11) Wieweit dies aufrechterhalten bleiben kann, bleibt abzuklären.

Verwendungszeit

Zwei Philatelisten kommt das Verdienst zu, eine grössere Zahl von Belegen von Schaffhausen gesichtet zu haben. Es handelt sich dabei vorrangig um Belege mit der Destination Schaffhausen und vereinzelt um Belege, die über Schaffhausen weitergeleitet wurden und die alle einen Distributionsstempel tragen.

Rudolf Rehm hat rund 120 Belege mit einem Distributionsstempel gesichtet und dabei für die einzelnen Stempel (D.1 bis D.6) die Abschlagdaten erfasst. Dasselbe hat Hanspeter Lingg mit 176 Belegen gemacht. Dabei konnten folgende Verwendungszeiten festgestellt werden:

Nr.	nach Rehm (12)	nach Lingg (13)	konsolidiert
D.1.	1846-1863	Ende 1846 bis 1871	1846-1871
D.2.	1850-1866	Mitte 1848 bis 1872	Mitte 1848-1872
D.3.	1850-?	1856 bis Ende 1872	1850-Ende 1872
D.4.	1858-1865	1848 bis Ende 1873	1848-Ende 1873
D.5.	1864-?	1848 bis Mitte 1871	1848-Mitte 1871
D.6.	1867-1868	1867	1867/1868

Aus dieser Aufstellung geht hervor, dass die Verwendung von Distributionsstempeln für die Zeit von 1846 bis 1873 nachgewiesen werden kann, also für mehr als ein Vierteljahrhundert. In die Zeit der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung incl. der Übergangszeit bis zur Übergabe an die Eidgenössische Post per September 1848 fallen die Stempel D.1, D.2, D.4 und D.5. Diese vier Stempel sind auch nach Übergang auf die Eidg. Post weiterverwendet worden. Nur nach dem Übergang auf die Eidg. Post sind die Stempel D.3 und D.6 verwendet worden.

Auffallend ist, dass nach der Studie von Lingg alle Distributionsstempel bis in die Jahre 1871/73 verwendet worden sind.

Verwendungszweck

Wenn nunmehr über die Verwendungszeit der Distributionsstempel grössere Klarheit besteht, als dies im Zeitpunkt der Publikationen von Rehm der Fall war (1986 resp. 1987), ist dies über den Verwendungszweck noch nicht der Fall.

Ein Blick in die Literatur zeigt unterschiedliche Auffassungen. So wird etwa die Verwendung „zur Verteilung auf die richtigen Postrouten“ angeführt. (14) Rehm seinerseits geht anfänglich von drei möglichen Verwendungszwecken aus, nämlich: 1. die persönliche Bezeichnung eines bestimmten Briefträgers, 2. die Bezeichnung eines Zustellbezirks oder 3. die Kennzeichnung der Ankunft eines Postwagens aus verschiedenen Richtungen und zu verschiedenen Tageszeiten. (15)

Aus der bereits erwähnten Sichtung der ihm zur Verfügung stehenden rund 120 Belegen und der festgestellten Verwendungszeiten (siehe oben, Tabelle „Rehm“) zieht er den Schluss, dass die These, wonach die „D“-Nummer den Zustellbezirk bezeichne, nicht haltbar sei. Er baut seine Meinung auf der von ihm festgestellten Verwendungszeit der Stempel aus, die ja, wie die Tabelle zeigt, unterschiedlich lang Verwendung fanden. Er hält fest: „Bereits hier beginnt die These „D-Nummer = Zustellbezirk“ zu wanken! Die Verwendung von D.1, D.3 und D.4 hört vor 1867, also vor D.6 auf – die Zustellbezirke können aber nicht einfach verschwunden sein!“ (16)

Nun wissen wir heute aufgrund des Verwendungsnachweises von Lingg (siehe oben, Tabelle „Lingg“), dass nahezu alle Distributionstempel bis 1871 resp. 1873 verwendet wurden (mit Ausnahme des Nachzüglers D.6). Der von Rehm gezogene Schluss ist somit aufgrund der nicht ausreichend grossen Zahl an Belegen nicht zwingend.

Rehm kommt aufgrund seiner Sichtung zu einem anderen Schluss. Bereits in seinem Beitrag in der Rubrik „Fragen und Antworten“ stellt er die These auf, dass die D-Stempel mit der Herkunft der Briefe resp. der Anlieferung auf dem Postamt Schaffhausen etwas zu tun haben könnten, und belegt diese Hypothese mit der Feststellung, dass beispielsweise der Stempel D.1 sich ausschliesslich auf Briefen finde, die aus dem Ausland (Deutschland) nach

Schaffhausen kamen oder von Gemeinden im Kanton, die an der Postrouten aus Deutschland lagen. (17)

In der Folge hat Rehm seine These weiterentwickelt: „Aufgrund meiner Feststellungen scheint mir der Begriff „Briefträgerstempel“ irreführend bzw. falsch zu sein. Auch die Theorie der „Zustellbezirke“ ist nicht haltbar. Belegbar ist jedoch, dass die einzelnen D-Nummern (...) mit der Ankunft der Postwagen aus einer bestimmten Richtung zu tun haben, und dass diesem Postkurs immer einen bestimmten D-Stempel bekam...“ (18)

Kurz darauf publizierte Rehm seine Erkenntnisse und legte eine umfassende Zuordnung der Distributionsstempel zu Postrouten vor: „Von 1846 bis etwa 1866 lassen sich die von weither ankommenden Briefe (fast) immer der selben Postwagen-Routen zuordnen. Wenige Briefe aus nahen Orten passen nicht ins Routenschema (...). Das könnte mit dem Marschplan des Fussboten zu erklären sein, der abends zurückkam – seine für die Stadt bestimmten Briefe wurden mit jenen der dann ankommenden Kutsche zusammen distributiert.“ (19)

Rehm erstellt nun folgendes Schema (20) :

Nr.	Zugang aus Richtung	Nachweiszeitraum
D.1	Freiburg/Br. oder Waldshut	1846-1863
D.2	Bern/Westschweiz	1850-1866
D.3	Luzern/Innerschweiz	1850-?
D.4	Zürich/Postkreis VIII	1858-1865
D.5	Stuttgart (Biberach)	1864-?
D.6	Konstanz	1867-1868

Rehm hält jedoch gleichenorts auch fest, dass nach seiner Feststellung das System ab etwa 1868 zu wanken beginne, die D-Nummern seien offenbar wahllos oder nach neuen Gesichtspunkten verwendet worden. Dabei stützt er sich auf seine festgestellten Verwendungszeiten, welche aber durch die empirische Erhebung von Lingg deutlich verändert worden sind. Leider ist keine Aufstellung vorhanden, die Aufschluss über die von Rehm erfassten Belege geben würde.

Nun gibt es aber auch Belege, die nicht in die von Rehm erstellte Systematik passen. Zudem stellt sich gestützt auf die nachgewiesene Verwendungszeit die Frage, wie Postzugänge beispielsweise aus Konstanz in den Jahren vor 1867 (dem erstma-



Abb. 5a/5b: Brief von Oberuzwil (St. Gallen) nach Schaffhausen vom 29. Oktober 1851 mit Distributionsstempel D.1 vom 31. Oktober 1851 (passt nicht zu der von Rehm entwickelten Theorie).



Abb. 6a/6b: Brief von Partenkirchen vom 30.7. nach Schaffhausen; Distributionsstempel D.1 vom 1. August.

ligen Nachweis) gestempelt worden wären. Es kann ja nicht sein, dass vor 1867 keine Eingänge aus Konstanz erfolgten - Ein eklatanter Schwachpunkt in der Erklärung von Rehm!

Einen anderen Ansatz zur Deutung unternimmt Lingg. Dabei kann er sich auf die von ihm erfassten 176 Belege stützen. Aus seiner Zusammenstellung geht hervor, dass mit D.1 vor allem Briefe aus schaffhausischen Landgemeinden gestempelt wurden (Neunkirch, Oberhallau, Unterhallau etc.), daneben aber auch Briefe aus Basel, Bern, Zürich, Aarberg (Bern), und nur vereinzelt Briefe aus Deutschland. D.2-Stempel finden sich wiederum auf Briefen aus den schaffhausischen Landgemeinden und auffallend aus Stein a.R., aber auch aus Zürich und Baden. D.3-Stempel sind wiederum auf Briefen aus den Landgemeinden, aber auch aus Zürich und Cham (Zug; Innerschweiz) zu finden.

D.4-Stempel sind wiederum auf Briefen aus den Landgemeinden, aber auch auf Briefen aus Brengenz (Österreich) oder Vernex (Genf) zu finden. D.5-Stempel sind wiederum auf Briefen von den Landgemeinden, aber auch aus Genf und Ragaz (St. Gallen) zu finden. D.6-Stempel finden sich auf je einem Brief aus Islikon (Thurgau) und Unterhallau (SH).

Diese Darstellung belegt eindrücklich, dass die von Rehm vorgenommene Zuteilung der Distributionsstempel nach Posttrouten auf einer zu kleinen Anzahl Belegen beruht und nicht länger aufrechterhalten werden kann.

Lingg zieht aus der Auswertung der Belege einen überraschenden Schluss: „Die Distributionsstempel zeigen in erster Linie die Anzahl Postverteilungen (der Name sagt es) an, welche der Postbeamte

auszuführen hatte. Der D.1 entspricht somit der ersten Runde des Pöstlers, usw. weil Neuhausen zum Beispiel jeweils am späten Nachmittag von der Stadt Schaffhausen aus bedient wurde, werden Sie kaum einen D.1 auf Brief nach Neuhausen finden. Jetzt kann man sich fragen, ob die Briefe kurz vor der Verteilung gestempelt wurden oder aber als „Ankunftsstempel“ bearbeitet wurden. Hier kann ich keine verbindliche Auskunft geben. Aber: Wenn täglich bis zu 6 Runden absolviert wurden, kann die zeitliche Verzögerung zwischen „Ankunftstempel“ und „Verteilstempel“ nicht so gross gewesen sein. In den frühen Jahren, ab 1848, gab es zwar nur bis zu 3 Verteilrunden, also alle ca. 3 - 4 Stunden.“ (21)

Schlussbetrachtung

Wie aus der Belegerfassung von Lingg hervorgeht, sind die Distributionsstempel D.1 bis D.5 in etwa über den gleich langen Zeitraum verwendet worden, lediglich bei D.6 handelt es sich um einen Nachzügler. Wenn Lingg nun die Distributionsstempeln den zeitlich aufeinander abfolgenden Botengängen zuweist, ist auch der D.6-Stempeleinsatz erklärlich: Dieser sechste Botengang ist erst zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt worden, als Kapazität oder Bedarf für einen weiteren täglichen Verteilgang bestand.

Auch wenn es für die Erklärung von Lingg keine harten Beweise gibt, ist sie nachvollziehbar und äusserst plausibel. Ist damit eine der offenen Fragen der Postgeschichte des Kantons Schaffhausens und der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung geklärt?

Dank

Ein grosser Dank geht an Hans-Peter Lingg für seine grosszügige Hilfe, indem er dem Autor seine detaillierte Liste der von ihm erfassten Belege mit Distributionsstempel zugänglich machte und seine Erkenntnisse darlegte. Ohne ihn wäre dieser Artikel nicht geschrieben worden.

1) Hans Haferkamp und Erwin Probst, Thurn und Taxis, Stempelhandbuch, Bd. 2, Kapitel XI, S. XI/1 (fortan: Haferkamp/Probst, Stempelhandbuch).

(2) Haferkamp/Probst, Stempelhandbuch, Kapitel XI, S. XI/4-11.

(3) Jean J. Winkler, Handbuch der Schweizer Vorphilatelie

(4) Rudolf C. Rehm, Postgeschichte und klassische Philatelie des Kantons Schaffhausen, Schaffhausen 1987, S. 227 (fortan: Rehm, Postgeschichte).

(5) Rehm, Postgeschichte, S. 226.

(6) Rehm, Postgeschichte, S. 227.

(7) Rudolf C. Rehm, Die Thurn und Taxis'sche Post 1834-1848 und der Beginn der Eidgenössischen Post im Kanton Schaffhausen, in: ArGe Thurn und Taxis, Mitteilungen NF Nr. 32/1986, S. 988 (fortan: Rehm, Mitteilungen NF Nr. 32/1886).

(8) Zitiert aus Haferkamp/Probst, Stempelhandbuch, Bd. 2, Kapitel XI, S. XI/1.

(9) Rehm, Mitteilungen NF Nr. 32/1986, S. 998.

(10) Dies ergibt sich aus lit. e und f des unter Fn. 8 erwähnten Hanauer Auszugs.

(11) Rehm, Postgeschichte, S. 228.

(12) Rehm, Postgeschichte, S. 228.

(13) Hanspeter Lingg, persönliche Mitteilung vom 1.1.2024.

(14) Erwin Schoch, Die Schaffhauser Poststempel 1834-1849, in: SBZ April 1984, S. 126.

(15) Rehm, Die Distributionsstempel des TT PA Schaffhausen (Schweiz), Kapitel „Fragen und Antworten“, in: ArGe Thurn und Taxis, Mitteilungen NF Nr. 31/1985, S. 964 (fortan: Rehm, Fragen und Antworten, Mitteilungen NF Nr. 31/1985).

(16) Rehm, Fragen und Antworten, Mitteilungen NF Nr. 31/1985, S. 965.

(17) Rehm, Fragen und Antworten, Mitteilungen NF Nr. 31/1985, S. 965.

(18) Rehm, Mitteilungen NF Nr. 32/1986, S. 988.

(19) Rehm, Postgeschichte, S. 228.

(20) Rehm, Postgeschichte, S. 228.

(21) Lingg, persönliche Mitteilung vom 1.1.2024.

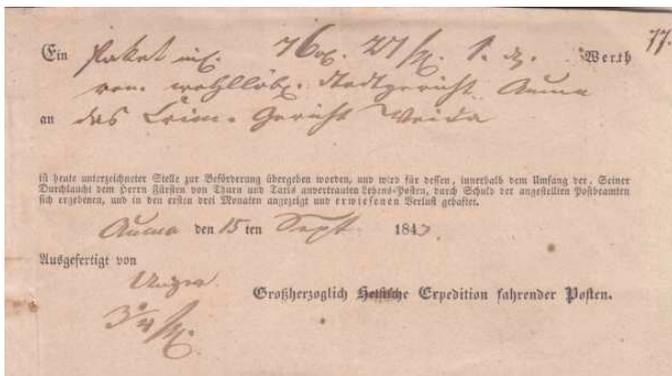
Neue Beobachtungen und offene Fragen zu Postscheinen

Teil II

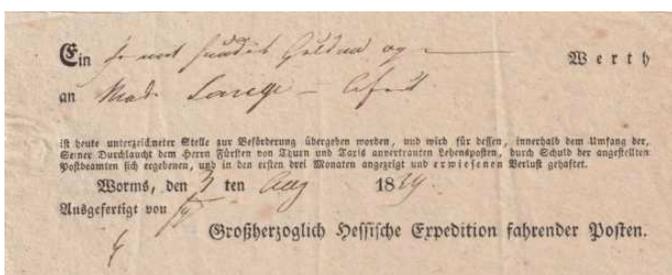
Dr. Winfried Leist, Netphen

Im Spätherbst diesen Jahres wird voraussichtlich mein Handbuch und Katalog der Postscheine 1815 bis 1866/67 im Verlag des Berliner Ganzsachen-sammler-Vereins erscheinen. Die nachfolgenden Beobachtungen und Fragen ergaben sich wiederum während der Bearbeitung. Alle nachfolgend genannten Katalognummern beziehen sich bereits auf dieses Werk. Einen Beitrag zum gleichen Thema habe ich bereits in Heft 145 veröffentlicht.

IX. Hessische Postscheine in Thüringen verwendet. Der „Fall“ Auma.



Amtierte Postschein aus Auma/Thüringen 1843 (T8.1)



Ähnlicher Postschein aus dem Großherzogtum Hessen 1834 (Worms, GH1.15.1)

Das Städtchen Auma liegt in Thüringen östlich von Neustadt/Orla und gehörte zu den wenigen Gebietszugewinnen, die Großherzog Carl August von Sachsen-Weimar auf dem Wiener Kongress zugesprochen erhalten hatte. Bis dahin hatte es zum Königreich Sachsen gehört. Dabei hatte Carl August auf den Erwerb des ganzen Königreichs ge-

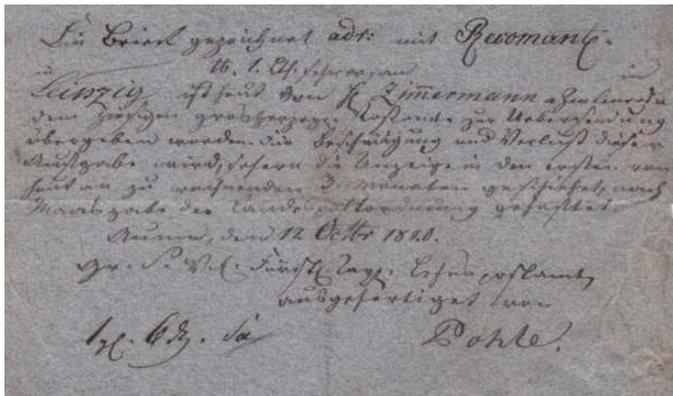
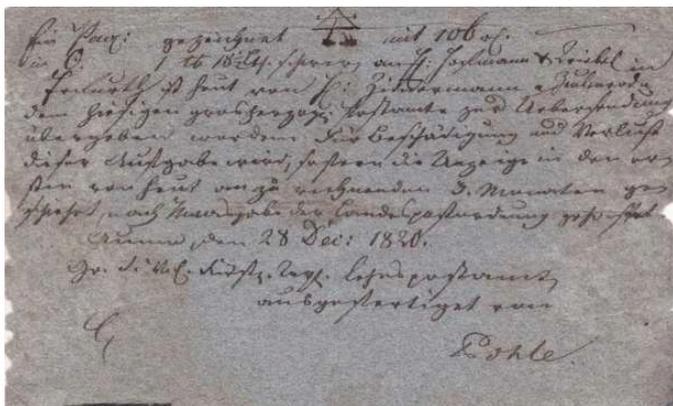
hofft! Eine magere Beute zudem, denn Auma war hoch verschuldet aus den napoleonischen Kriegen hervorgegangen. Eine 1860 gedruckte Landeskunde (von J. C. Kronfeld) nennt 2000 Einwohner, die sich mit Ackerbau und Weberei am Leben hielten. Wirtschaftlich schwach, würde man heute sagen. Allerdings lag Auma an wichtigen Straßen, die später durch Eisenbahnlinien ergänzt wurden. Diese günstige Verkehrslage mag der Grund gewesen sein, hier trotz geringen Postaufkommens eine Poststation – etwa zum Wechseln der Pferde – zu unterhalten.

Als hier 1843 dem Posthalter die Postscheine ausgingen und er bei seiner vorgesetzten Behörde, wahrscheinlich dem Oberpostkommissionariat Eisenach, Nachschub anforderte, schickte man Formulare, wie sie ähnlich im Großherzogtum Hessen (-Darmstadt) in Gebrauch waren. Mein Katalog verzeichnet einen solchen Schein unter GH 1.15.1 als Lokalschein für Worms, der Schein für Auma hat jetzt die Nummer T8.1. Der Rückgriff auf Hessen hatte den Vorteil, dass Scheine oder Druckplatten bereits vorhanden waren und lediglich das Wort „Hessische“ ausgestrichen werden musste. Das war eine billige Lösung, dem geringen Postaufkommen Aumas angemessen und kam der von der Postverwaltung ohnehin angestrebten Vereinheitlichung der Scheine entgegen. **Zugleich ist es aber auch das erste Mal, dass sich eine solche postdirektionsübergreifende Maßnahme belegen lässt.** Oder gibt es vergleichbare Scheine? Dann wäre ich für die Vorlage dankbar.

Diese Verwendung wirft aber neue Fragen auf. Dazu gleich mehr.

X. Nochmals Auma. Frühe Scheine: handschriftlich oder lithographiert?

Aus Auma besitze ich seit längerem einen sehr frühen Postschein, datiert vom 28. Dezember 1820, von Hand geschrieben auf einem dunkelblaugrauen Papier mit Teilen von Wasserzeichen einer Papiermühle. Das Papier macht einen billigen Eindruck; es könnte aus Lumpen blauer Uniformen hergestellt sein. Die Unterschrift nennt das fürstlich taxissche Lehenspostamt.



Frühe Postscheine aus Auma.



Postschein aus Fürth.

In einer Sammlung von lokalen Postscheinen des Großherzogtums Hessen fällt dieser Schein von Fürth im Odenwald, südlich von Lindenfels gelegen, sofort auf. Links ist er leider stark beschnitten. Ungewöhnlich ist z. B., dass der Schein unten mit einer Linie abgeschlossen wird. Darunter steht in kursiver Antiqua (fett) „Expedition Fürth im Odenwald“. Dieser Text ist mittig durchgeschnitten.

Vermutlich war das Absicht! Es könnte sich um einen Chirographen, lateinisch Charta partita, handeln. Bei dieser im Mittelalter häufigen Form der siegellosen Urkunde wurden ursprünglich zwei gleichlautende Texte unter oder nebeneinander geschrieben. Die Texte wurden im Zickzackschnitt getrennt. Der Echtheitsbeweis erfolgte durch Aneinanderlegen. Im frühen 19. Jahrhundert wurde diese Technik z. B. bei Lotteriescheinen aus Wiesbaden angewendet. Dabei verblieb ein Stammabschnitt beim Lotterieeinnehmer.

Nach Auskunft von Herrn Mimberg stammt der Schein aus der Sammlung Franz Beckmann.

XII. Sind alle sog. Lokalen Scheine tatsächlich auch lokal hergestellt?

Spätestens seit Weidlichs Veröffentlichungen unterscheidet man zwischen lokal und zentral hergestellten Postscheinen. Die zentral hergestellten Scheine werden auch als Regiescheine bezeichnet. Ihre Muster sind - natürlich mit politisch bedingten Abweichungen – im gesamten Postgebiet verbreitet – den Sonderfall Württemberg immer ausgenommen.

Zu meinem Erstaunen wurde unlängst im Internet ein scheinbar gleicher Schein angeboten. Als er vor mir lag, erkannte ich, dass er dieselbe Handschrift zeigte. Er datiert vom 12. Oktober 1820, abweichend war nur, dass er sich als Recommandiert-Schein bezeichnete. Nun sah ich mir die beiden Scheine näher an und merkte erst jetzt, dass handschriftlich nur die Datierungen eingefügt und die beiden Formulare in Wirklichkeit Lithographien waren. Das dunkle Papier hatte die Täuschung bewirkt. In meinen Katalog musste ich die Scheine nachträglich als T0 (Null) einfügen. Anhand des Wasserzeichens ließe sich wahrscheinlich sogar die Papiermühle und damit die Herkunft des Papiers bestimmen.

Lithographierte Postscheine kommen bei Thurn und Taxis gelegentlich vor, zumal im Bereich des Oberpostkommissionariats Eisenach, das für ganz Thüringen zuständig war, gelegentlich aber auch anderswo. Die beiden Taxisscheine aus Auma sind allerdings die frühesten, die ich aus der Zeit des Deutschen Bundes kenne.

XI. Ein auffälliger Schein aus Fürth/Ghzgt. Hessen

Württemberg immer ausgenommen.

Daneben gibt es aber auch Scheine, die nur in einer größeren Region verwendet wurden. Die Beispiele liefert Thüringen. In den thüringischen Staaten kamen zeitweise Formulare zum Einsatz, die sich nur hier und sonst nirgends oder nur ausnahmsweise finden lassen. Ich möchte sie Regionalscheine nennen. Aber sind die sogenannten lokalen Scheine wirklich alle vor Ort hergestellt worden? Lokale Scheine kommen besonders häufig in Nassau und im Großherzogtum Hessen vor. Viele sehen sich so ähnlich, dass auch bei ihnen eine gemeinsame Druckerei zu vermuten ist.

XIII. Gibt es Scheine vom Letzttag?

Die Thurn und Taxis-Post beendete ihre Tätigkeit pünktlich am 30. Juni 1867. Am nächsten Tag, Montag, dem 1. Juli 1867, setzte die nunmehr königlich preußische Post mit demselben Personal uneingeschränkt den Betrieb fort. Einen Aufbrauch früherer Marken oder Formulare gab es nicht. Heinrich (von) Stephan hatte den Übergang bis ins Letzte vorbereitet.

Ich weiß nicht, wann die letzte Taxis-Briefmarke abgestempelt wurde. Aber gibt es auch späte Verwendungen von Postscheinen? Der letzte Tag der Taxispost war Sonntag, 30. Juni. Von diesem Datum kenne ich keinen Schein,

kann mir aber gut vorstellen, dass es ihn gibt. Auch vom 29. Juni kenne ich keinen Beleg.

Den gibt es sicherlich, aber nicht in meiner Sammlung. Mein spätester Schein datiert vom 28. Juni aus Friedrichroda, einem Ort südlich von Gotha am Fuße des Thüringer Waldes gelegen. Er wurde ausgestellt für einen Brief mit 10 Talern an den Revierförster Trumpf in Laufenburg.

Das Städtchen Friedrichroda ist nicht zufällig Ausstellungsort, denn es hatte alljährlich in den Sommermonaten einen besonders hohes Postaufkommen nicht wegen des gerade erst einsetzenden Fremdenverkehrs, sondern wegen der am Ortsrand liegenden Sommerresidenz Schloss Reinhardsbrunn der Herzöge von Gotha.

An der Stelle des Hausklosters der Thüringer Landgrafen war 1826/27 ein Schloss im neugotischen Stil gebaut worden, das in der Denkmalsliste als „von nationaler Bedeutung“ eingetragen ist. Des ungeachtet war es von der (Un)Treuhand an „Investoren“ verschleudert worden und zuletzt dem absichtlichen Verfall preisgegeben. 2021 wurde es endlich zugunsten des Landes Thüringen enteignet, der „bisher einzige Fall in Deutschland, bei dem eine Denkmalsenteignung erfolgreich durchgeführt wurde“ (Wikipedia).

Die Post in Brensbach, von Thurn und Taxis bis zur Deutschen Reichspost – Geschichte und Philatelie.

Hans Peter Trautmann, Reichelsheim-Beerfurth

Die kurpfälzische Postroute durch den Odenwald

Im Jahr 1742 übernahm der junge **Kurfürst Karl Theodor (Pfalz)** (* 10.12.1724; † 16.02.1799) die Regierung der Kurpfalz. Schon ein Jahr später befahl er seinen nachgeordneten Behörden, den Ausbau der Postverbindungen in seinem Land energisch voranzutreiben. (1)

In einem mit "Pro Memoria" überschriebenen **Brief**

vom 8.10.1743 teilte das "Erb-Reichs-Postgeneralat" der kurfürstlichen Regierung seine Bereitschaft zur Einrichtung neuer Postlinien mit, vorausgesetzt, dass Kurpfalz die Wege den Anforderungen der Post entsprechend herrichtet.

Die Einrichtung dieser Postroute wurde durch eine Bekanntmachung verkündet:

AVERTISSEMENT:

Dem Publico wird hiermit bekandt gemacht, daß von nun an zwey ordinaire Posten über den **Odenwaldt** angelegt / also daß den Mittwoch und Sambstag Abends umb 6. Uhr **die Brieff auff folgende Oehrter können geschickt werden** / als nemblich nach Birckenau / Merlebach / Rimbach / Fürt / Lindenfelß / Erbach / Schönberg / Michelstadt / **Reichelsheim** / Lengenfeldt / Otzberg / Umbstadt / Schoffen / **Brentzbach** / Oberklingen / Rennheim / Spachbrücken / Dieburg / Neustadt / Münster / Hawitzheim / Ober=Roden / Drey=Eichen / Erborach / Herbertshausen.

Von obbenandten Orthen kommen an die Antworten Donnerstag und Sonntags Morgens umb 9. Uhr.

Mannheim den 1. October 1743

Kaysерliches Reichs-Post=Amt allhier



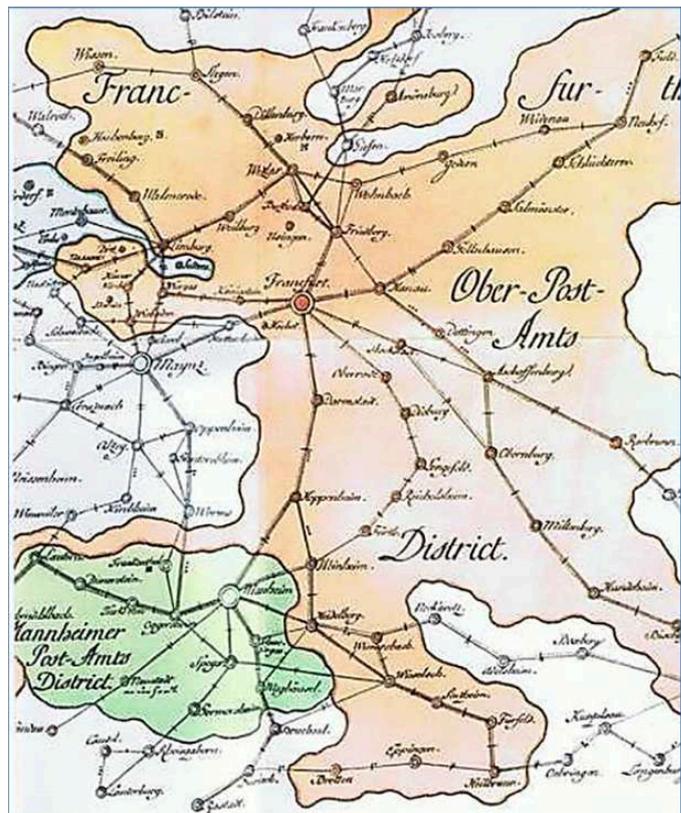
Kurfürst Karl Theodor.

Der im April 1744 von der kaiserlich Taxischen Post eröffnete Reitkurs führte von Heppenheim über Fürth, Reichelsheim, Brensbach, Lengfeld, Dieburg, Ober-Roden nach Frankfurt und wurde als "Pfälzer Curs" bezeichnet.

Die Thurn und Taxis Post

Die Fürsten von Thurn und Taxis waren Inhaber des kaiserlichen Reichs-Generalpostmeisteramtes bis 1806. Danach bis 1866/1867 Inhaber der Postorganisation einer Reihe von souveränen deutschen Staaten, u.a. dem Großherzogtum Hessen mit Brensbach, die ab 1815 lose im Deutschen Bund zusammengeschlossen waren.

Nach dem Sieg Preußens im „Deutschen Krieg 1866“ wurde die Thurn und Taxissche Post am



Postkurse im Oberpostamt Frankfurt.

21.7.1866 unter preußische Administration gestellt. Am 1.7.1867 ging sie gegen eine Entschädigung von 3 Millionen Taler an das Haus Thurn und Taxis, in die „Preußische Post“ auf.

Die Post in Brensbach von Thurn und Taxis bis zur Deutschen Reichspost.

Wilhelm Jakob Hoffmann (* 1785; † 1827) war Gastwirt in Brensbach und errichtete das heute noch existierende Gebäude „Alte Post“ in Brensbach. Dabei wurde auch ein Trakt ausschließlich für den Postbetrieb eingerichtet. (2)

Am 16.12.1834 wurde in Brensbach eine Posthalterei und Postexpedition von Thurn und Taxis eröffnet. (3)

Johann Jakob Hoffmann (*1808 † 1866) wird zum Postexpeditor in Brensbach bestellt. Die Posthalterei war der Betrieb des Posthalters. Posthalter waren oft Privatleute, die Pferde, später auch Kutschen besaßen und diese nach vertraglichen Vereinbarungen der Post zum Pferde- und Wagenwechsel zur Verfügung stellten. Oft betrieben Post-

halter gleichzeitig Gasthäuser. So konnten sie von den Reisenden gleich in zweifacher Hinsicht profitieren. Die Wirtshäuser mit dem Namen „Zur Post“ erinnern daran.

Intelligenzblatt für den Kreis Lindenfels Nr. 19 vom 10. Dezember 1852:

Der Reichelsheim-Darmstädter Eilwagen geht vom 23. des Monats wieder Morgens um 5 Uhr in Reichelsheim ab und passirt Brensbach um 6 Uhr. Brensbach, den 22. November 1852

Großherzoglich Hessische Posthalterei:
Hoffmann.

144) Der Reichelsheim-Darmstädter Eilwagen geht vom 23. d. M. wieder Morgens um 5 Uhr in Reichelsheim ab und passirt Brensbach um 6 Uhr.
Brensbach, den 22. November 1852.
Großh. Hess. Posthalterei:
Hoffmann.

Auszug aus dem Intelligenzblatt für den Kreis Lindenfels Nr. 19.

Zur Carriol-Post schreibt das Großherzogliche Regierungsblatt Nr. 26 vom 7.8.1854:

Es wird zur Kenntnis gebracht, daß die bisher bestandene Postwagenverbindung Darmstadt - Reichelsheim aufgehoben und die früher zwischen Reichelsheim und Fürth bestandene Carriolpost-Einrichtung wieder hergestellt werden soll.

Großherzogliche Oberpostinspektion Goldmann

Die Carriolpost diente vornehmlich der Postbeförderung. Mit den Carriolen gab es aber auch eine sehr einfache Möglichkeit der Personenbeförderung. Wie die Briefmarke zeigt, bestand eine Carriole aus einem einachsigen Pferdewagen, der noch ungedeckt war.

Auszüge aus den Beförderungsbedingungen der Thurn und Taxisschen Lehenspost 1866:

9. Tabakrauchen kann nur im Einverständnis mit der ganzen übrigen Reisegesellschaft desselben Raumes stattfinden.

10. Hunde dürfen in den Wagen nicht aufgenom-

men werden.

11. Kleinere Reisebedürfnisse als Degen, Stücke, Mäntel, Oberröcke, Arbeitsbeutel, Regen- und Sonnenschirme können in den Personenraum unter die eigene Aufsicht und Verantwortlichkeit des Reisenden mitgenommen werden, sofern sie da ohne Belästigung der Mitreisenden unterzubringen sind.



Postwertzeichen der Deutschen Bundespost 1952 zum 100. Jahrestag der Erstaussgabe der Briefmarken von Thurn und Taxis im Jahr 1852.



Postillione der Großherzoglich Hessischen Post 1802.

F a h r p l a n.

Vom 10. l. M. an wird der Post-Omnibus des Posthalters Hoffmann in Brensbach zwischen Reichelsheim und Reinheim abgefertigt:

In der Richtung nach Reinheim Bahnhof:	
Aus Reichelsheim 4 Uhr früh,	in Brensbach 5 Uhr früh,
Aus Brensbach 5 ¹⁰ früh,	in Reinheim Bahnhof 6 ¹⁰ früh,
(Zum Anschluß an den Zug 6 ²³ nach Darmstadt.)	
Aus Brensbach 2 ⁴⁰ Nachm.	in Reinheim Bahnhof 3 ⁴⁵ Nachm.
In der Richtung von Reinheim Bahnhof:	
Aus Reinheim Bahnhof 10 ¹⁵ Vorm.,	in Brensbach 11 ²⁵ Vorm.
(Nach Ankunft der Züge 10 ⁷ und 10 ⁸ von Darmstadt und Erbach.)	
Aus Reinheim Bahnhof 4 ⁵ Nachm.,	in Brensbach 5 ¹⁵ Nachm.
Aus Brensbach 5 ²⁵ Nachm.,	in Reichelsheim 6 ²⁵ Nachm.

Brensbach, den 8. December 1872.
Hoffmann, Posthalter.

Fahrplan für den Post-Omnibus des Posthalters Albrecht Peter Valentin Hoffmann in Brensbach vom Dezember 1872.

Briefpostkourier.

No. *5* Von Darmstadt nach Erbach.

Geht ab präcis um *12* Uhr *Mittag* den *11* ten *Nov* 183*4*

Der Passagier *H. Hoffmann* hat bezahlt für seine Person fl. *1 30* fr.
für Pfund Uebergewicht fl. . . .
im Ganzen fl. . . .

Das Postillonstrinngeld ist mit begriffen, und den Postillone jede Anforderung von Trinkgeld bei Strafe verboten. Das einmal bezahlte Passagiergeld wird in keinem Falle wieder zurückbezahlt.

Die Expedition.

Bekanntmachung.

Die Unterzeichneten bringen hiermit zur allgemeinen Kenntniß, daß sie nachfolgende Posteinrichtung getroffen haben.

Jeden Montag und Donnerstag Morgens 5 Uhr geht ein bequemer 9 Personen fassender, gedeckter Wagen von Erbach nach Darmstadt, und kommt gegen 12 Uhr Mittags dasselbst an.

Jeden Dinstag und Freitag Mittags 12 Uhr geht derselbe in Darmstadt ab, und kommt gegen 7 Uhr Abends in Erbach an.

Der Platz von Erbach bis Darmstadt kostet die Person 1 fl. 30 l. Eben so viel von Darmstadt nach Erbach. An Reisgepäck hat jeder Passagier 40 Pfund frei, das Uebergewicht wird nach dem gewöhnlichen Posttarif berechnet. In Brensbach, woselbst umgespannt wird, können auch Passagiere aufgenommen werden. Der Platz von Brensbach nach Erbach oder Darmstadt kostet 1 fl. die Person. Eben so viel von Darmstadt oder Erbach nach Brensbach.

Sendungen von Geldern und Päckereien werden nach dem gesetzlichen Tarif für fahrende Posten berechnet.

Das Anmelden der Passagiere und die Aufgabe des Gepäcks geschieht in Darmstadt bei der Expedition fahrender Posten, in Erbach auf der Post, in Brensbach bei Herrn Gastwirth Jacob Hoffmann.

D a r m s t a d t u n d E r b a c h d e n 1. S e p t e m b e r 1832.

W i e n e r P o s t m e i s t e r. K r e d e l l, P o s t h a l t e r.

Passagier-Billet (7) für eine Fahrt mit dem Briefpost-Courier-Wagen von Darmstadt nach Erbach 1834. Preis: 1 Gulden und 30 Kreuzer. Die rückseitige Bekanntmachung gibt u.a. Informationen über den speziellen Cours, Postwagen für 9 Passagiere, Zustiegsmöglichkeiten in Brensbach beim Gastwirt Jacob Hoffmann und nennt auch Abfahrtszeiten und Tarif (Im Jahr 1834 erhielt man für 1 Gulden 10 Kilogramm Brot oder 2 Kilogramm Rindfleisch.)

Brief der General Post Direktion (Frankfurt) an Fürst Thurn und Taxis* vom 2. Mai 1857 wegen Gesuch des Posthalters Johann Jakob Hoffmann zu Brensbach im Großherzogtum Hessen um Unterstützung wegen eines im Dienst gefallenen Pferdes betreffend. (2)

Aus den beigefügten Verhandlungen geruhen Euer Hochfürstliche Durchlaucht gnädigst zu ersehen, daß der Posthalter Hoffmann zu Brensbach um Verwilligung einer Gnadenunterstützung wegen eines am 10ten v. Mts. während des Eilwagen-Transports von Erbach nach Brensbach gefallenen Dienstpferdes gebeten hat.

*Nach den mitbeiliegenden schriftlichen Erklärungen des Landgerichts-Assessors Hahn und des Actuariats-Gehilfen Amend von Beerfelden ist das Pferd, bei ordnungsmäßiger Führung seitens des Postillons, plötzlich krank geworden und zusammengestürzt; und nach dem ebenfalls beiliegenden thierärztlichen Zeugnisse ist dasselbe an einem Schlagflusse** gefallen, welcher der Erhitzung durch Anstrengung in dem gebirgigen Terrain beigemessen wird.*

*Da hierdurch unzweifelhaft die Voraussetzungen vorliegen, unter welchen Euer Hochfürstliche Durchlaucht den Posthaltern für im Dienste verlorene Pferde eine Gnadenunterstützung von 50fl*** zu gewähren pflegen, so beantragen wir unterthänigst eine gleichmäßige Berücksichtigung des gegenwärtigen Gesuches.*

*In tiefster Ehrfurcht ersterbend Euer Hochfürstlichen Durchlaucht unterthänigst treuehorsaamste
General:Post:Direction
Ce Müller Ingrim*

- * Maximilian Karl von Thurn und Taxis (* 1802 † 1871)
- ** Schlagfluss = Schlaganfall
- *** fl = Floren = Gulden

Dem Posthalter Hoffmann wurde die Unterstützung in Höhe von 50 Gulden gewährt. In einem Schreiben vom 13. Mai 1857 bedankte er sich beim Großherzoglichen Oberpostamt Darmstadt für die Unterstützung und bat seinen Dank an den Fürsten von Thurn und Taxis zur Kenntnis zu geben.

Nach dem Tode seines Vaters Karl Alexander von Thurn und Taxis (* 1770 † 1827), verließ sein Sohn **Maximilian Karl von Thurn und Taxis** (* 1802 † 1871) den militärischen Dienst und übernahm ab 15. Juli 1827 als Generaloberstpostmeister die mit den Amtsgeschäften verbundene Lehenspost. Ihm unterstand die Generalpostdirektion der Thurn und Taxis-Post in Frankfurt am Main.



Maximilian Karl von Thurn und Taxis (1802-1871).



Johann Jakob Hoffmann (1808-1866) Postexpeditor und Posthalter in Brensbach.

Die Postexpedition in Brensbach

Im Jahr 1834 erfolgte die Eröffnung einer Postexpedition in Brensbach als Thurn und Taxis-Lehenspostanstalt im Postdistrikt Hessen-Darmstadt. (3)

Johann Jakob Hoffmann (* 07.03.1808; † 31.07.1866) wurde per fürstlichem Dekret von Thurn und Taxis vom 16.02.1835 zum Postexpeditor und Posthalter in Brensbach bestellt. Er wurde 1830 mit 22 Jahren zum Bürgermeister von Brensbach gewählt und führte dieses Amt bis 1837. Im Jahr 1854 übernahm er zusätzlich die Posthalterei in der Residenzstadt Darmstadt. (2) Die Postexpedition und Posthalterei befanden sich in seinem Gasthof, den er „Zur Post“ umbenannte. (2)

POSTTARIFE (8)

Bis zur Einführung von Briefmarken (Freimarken) bei Thurn und Taxis, ab 1.1.1852, wurden die Postgebühren bar erhoben. Die Währung in Brensbach

und im Großherzogtum Hessen war 1 Gulden (fl / Floren) = 60 Kreuzer.

Gewicht ab 1.4.1856: 1 Zollpfund = 30 Zoll-Loth = 500 Gramm

1 Zoll-Loth = 16,66 Gramm

Entfernung 1 Meile = 7,4 Kilometer

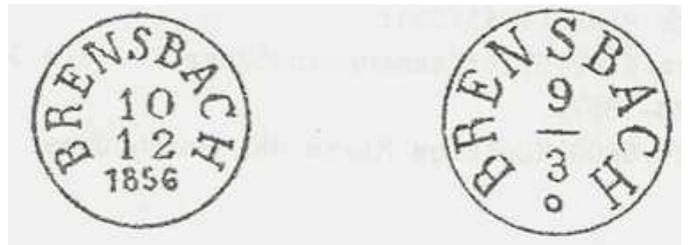
Die Briefe der Postexpedition in Brensbach wurden mit einem Einkreis-Poststempel versehen, der bis zur Zeit der Deutschen Reichspost verwendet wurde: (3)

Poststempel mit Jahreszahl verwendet von 1834 bis 1864.

Verwendung des Poststempels ohne Jahreszahl von 1864 bis 1875.

Die Einführung von Postwertzeichen (Freimarken) bei Thurn und Taxis

Im Oktober 1851 wurde der Entschluss gefasst, Freimarken zum 1.1.1852 bei der Thurn und Taxis Post einzuführen und diese bei der Druckerei C.



Poststempel mit Jahreszahl verwendet von 1834 bis 1864. Verwendung des Poststempels ohne Jahreszahl von 1864 bis 1875.



Thurn und Taxis Briefmarken zu 1, 3, 6 und 9 Kreuzer der ersten Ausgabe für den südlichen Bezirk von 1852.

Posttarife für Briefe: 0 bis unter 1 Loth (15 5/8 Gramm)					
Entfernung Meilen		= Entfernung Kilometer		Ab 1.6.1850	Ab 1.9.1861
über	bis	über	bis	Kreuzer	Kreuzer
0	3	0	22,2	2	2
3	15	22,2	111	4	3
15	30	111	222	7	6
30		222		10	9
Gewichtsprogressionen:					
Zoll-Loth	Zoll-Loth	= Gramm			
von	bis	von	bis	Progression	
	1		16,66	einfacher Portosatz	
1	2	16,66	33,32	zweifacher Portosatz	
2	3	33,32	49,98	dreifacher Portosatz	
3	4	49,98	66,64	vierfacher Portosatz	
4	8	66,64	133,28	fünffacher Portosatz	
8		133,28		sechsfacher Portosatz	

Übersicht der Posttarife ab 1850.

Naumann in Frankfurt am Main drucken zu lassen. Alle Freimarken waren gültig bis zum 30.06.1867. Brensbach lag im südlichen Bezirk von Thurn und Taxis und hatte die Währung Gulden (fl) = 60 Kreuzer. Mit der Markeneinführung zum 1.1.1852 standen den einzelnen Postämtern noch keine speziellen Entwertungsstempel zur Verfügung. In Brensbach wurden daher die Postwertzeichen zunächst mit dem vorhandenen Einkreis-Ortsstempel mit Datum entwertet. Die Generalverordnung vom 22.12.1851 bestimmte, dass jede einzelne Marke mit dem Orts- und Datumsstempel kräftig bedruckt wird und dass der Orts- und Datumsstempel mindestens noch einmal auf der Anschriftenseite als Aufgabestempel anzubringen ist.



Heinrich Heil (* 14.05.1833; † 26.04.1899),
Kaufmann in Fränkisch-Crumbach.

Entwertungen mit dem Einkreis-Ortsstempel Brensbach auf Postwertzeichen kommen nur in der kurzen Zeitspanne vom 1.01.1852 bis ca. 15.06.1853 vor. Mit der Generalverordnung vom 24.01.1853 führte die Thurn und Taxis Postverwaltung nämlich die **RING-NUMMERNSTEMPEL** zur Entwertung der Postwertzeichen ein. Die Postexpeditionen erhielten einen Stempel mit vier konzentrischen Kreisen und einer Nummer. Brensbach erhielt die Nummer 99.

Auf den Briefen wurde zusätzlich als Aufgabestempel der Einkreisstempel von Brensbach abgedruckt. Thurn und Taxis Freimarke geschnitten mit großem Rand zu 3 Kreuzer schwarz/blau (Michel Katalog-Nr. 12) auf Brief, befördert nach Babenhausen mit **RING-NUMMERNSTEMPEL / Entwertungsstempel 99 (Brensbach) und Aufgabestempel Brensbach 6.8.1859**. Auf der Rückseite: Einkreisstempel Babenhausen 7.8.1859. Das Porto betrug 2 Kreuzer und das Bestellgeld 1 Kreuzer



Brief an Sophie Bonhejo in Babenhausen vom 6.8.1859.



Der Post-Schalter in Brensbach ist bis heute erhalten geblieben. Auf dem rechten Foto: Szene aus einem Werbefilm der Deutschen Post mit dem Titel „Rente“, am Postschalter der ehemaligen Post in Brensbach mit Lia Wöhr und Dr. Ing. Bernd Lochschmidt aus Brensbach (dem Eigentümer der „alten Post“).

(Taxierung mit Bruchstrich = 2/1.) Vermerk „Ganz frei“= Bestellgeld bezahlt. Die Freimarken wurde in drei Auflagen 1853, 1856 und 1858 gedruckt und der erste Ausgabetag war im Dezember 1853. Empfängerin des Briefs (5) war Fräulein Sophie Bonhejo in Babenhausen/Hessen und der Absender war ihr späterer Ehemann Heinrich Heil aus Fränkisch-Crumbach. Nach dem Tod seiner Ehe-

frau Sophie geb. Bonhejo heiratete Heinrich Heil Sophie Grünewald. In Fränkisch-Crumbach war keine Thurn- und -Taxis Postanstalt vorhanden. Die Post wurde im 4,3 Kilometer entfernten Brensbach in der Thurn- und -Taxis Post expediert.



Ansichtspostkarte vom Gasthaus zur Post / Kaiserlichen Post in Brensbach vom 20.10.1911. Besitzer P. Pohl.
Text: Schöne Fremdenzimmer und vorzügliche Pension.
Post und Telefon im Hause.

Amtsboten, Bezirksboten, Landbestellung und Landpostboten

Die Beförderung der Briefpost zwischen den einzelnen Postanstalten erfolgte in Hessen im Allgemeinen durch reitende Boten. Die Zustellung der Postsendungen nach Orten ohne Postanstalt sowie die Einsammlung und Beförderung zur nächsten Postanstalt oblag den **Großherzoglichen Amtsboten**. Diese Einrichtung hätte zwar im 17. und 18. Jahrhundert dem schwachen Verkehr der Landbevölkerung genügen können, entsprach aber dem gesteigerten Verkehrsbedürfnis des 19. Jahrhunderts nicht mehr und wurde daher durch Verordnung vom 18. März 1823 aufgehoben.

An die Stelle der Amtsboten traten in jedem Landratsbezirk **1 - 3 Bezirksboten**, die auf Kosten des Staates "zum Zwecke der Spedition von Dienst- und anderen Schreiben" zweimal in der Woche bestimmte Rundgänge auszuführen hatten. Privatschreiben, Pakete, Zeitungen und Wochenblätter musste jeder Bote gegen die durch Ministerialerlass vom 9. Dezember 1824 veröffentlichten Gebühren mitnehmen und bei der nächsten Postanstalt abliefern. Für Briefe und Pakete unter 1 Pfund wurden 2 Kreuzer erhoben.

Der **Bezirksbotengang** wurde bis zur Übernahme durch die Post am 16.09.1861 beibehalten. Zu diesem Zeitpunkt übernahm die Thurn und Taxische Lehenspost diesen Postdienst und führte diesen als **Landbestellgang** weiter.

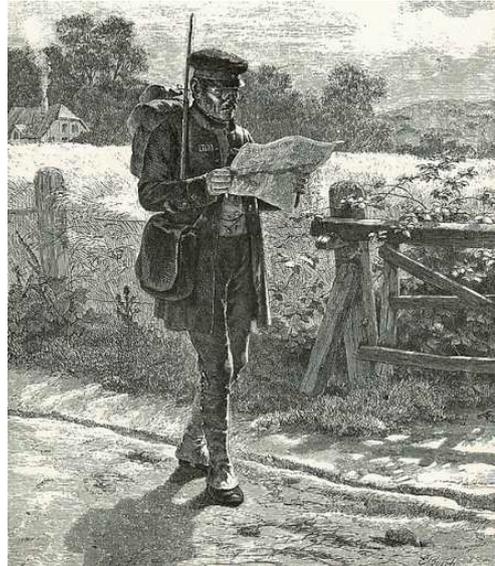
Die ehemaligen Bezirksboten wurden zum Teil als **Landpostboten** übernommen. Die Bedienung der Landpostorte erfolgte je nach Bedarf 3 bis 6-mal wöchentlich. Als Regel für die tägliche Landzustellung von 8 ½ Stunden (5 ½ Wegstunden und 3 Stunden zum Aufenthalt unterwegs) wurde eine Bezahlung von 1 Gulden festgesetzt. Im Jahre 1862 waren in Starkenburg 60 Landpostboten vorhanden. Am 19. Juli 1867 wurde in Darmstadt ein Vertrag zwischen den Beauftragten der Regierungen von Preußen und dem Großherzogtum Hessen, dem Geheimen Postrat Stephan und dem hessischen Legationsrat Neidhardt geschlossen, in dem u.a. das bisherige staatliche hessische Bezirksbotenwesen auf die preußische Postverwaltung überging.

Die Landpostbotengänge von Brensbach

Die Landpostboten hatten sowohl Zustell- als auch

Annahmefunktionen zu erfüllen. Der Landpostbote hatte mit sich zu führen: (8)

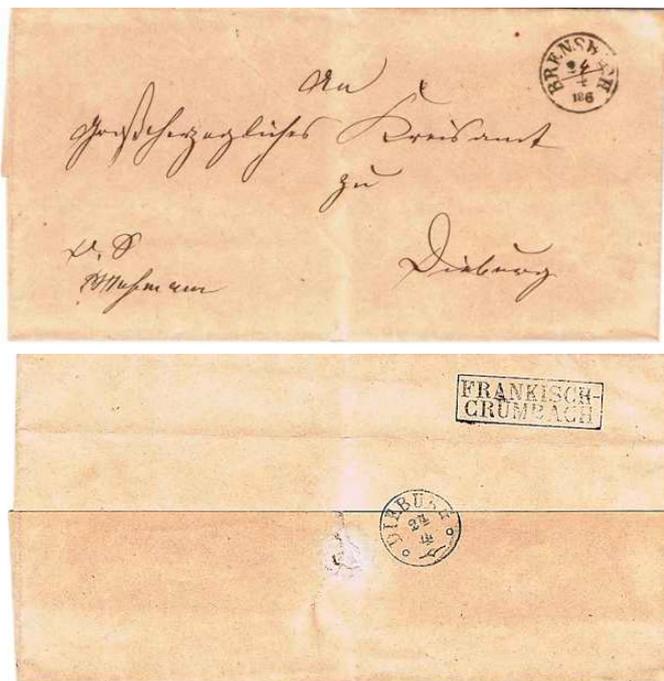
1. Einen Botenranzen; 2. Eine lederne Seitentasche; 3. Eine kleine Mappe zur Aufbewahrung der Freimarken und Frankoküverts; 4. Ein Kontrollbuch; 5. Ein Notizbuch; 6. Ein Tintenfass; 7. Eine „Schwärbüchse“ (Stempelkissen). Außerdem Schreibfeder, Rot- und Bleistift sowie den Briefkastenschlüssel.



Landpostbote.

Einem Verzeichnis der Bestellbezirke der Großherzoglich Hessischen Poststellen von 1865 sind die Landpostbotengänge, von der Brensbacher Post ausgehend, detailliert zu entnehmen:

Von Montag bis Sonntag wurde täglich ein Botengang durch Landpostboten in die Orte Fränkisch-Crumbach und Wersau gemacht. Nieder-Kainsbach wurde 6-mal die Woche (ohne Sonntag) begangen. Die Orte Bierbach, Böllstein, Erlau, Hembach, Höllerbach, Kilsbach, Ober-Gersprenz, Ober-Kainsbach, Stierbach, Unter-Gersprenz und Wallbach wurden 3-mal wöchentlich, montags, mittwochs und freitags vom Landpostboten begangen. Nur wenn Postsendungen vorlagen, wurden die Webers- (Bauers-) Mühle, die Uhrigs-Mühle, die Schneiders-Mühle, Ziegelhütte, Holzweise (im Wasserloch), Dorn-Mühle, Hutzweise, Lauten-Mühle, Steg-Mühle, Silbergrube (Charlottenberg) und Schleiersbach vom Landpostboten begangen. Keine Postzustellung durch Landpostboten der Brensbacher oder Reichelsheimer Post erfolgte für die Wohnplätze Hippelsbach, Güttersbach, Höllerhecke, Michelbach und Rodenstein.



Anschriftenseite: Dienstbrief/D.S. (6) mit Kreisstempel BRENSBACH 24.4.1865 als Aufgabestempel. Dienstbriefe von Behörden waren damals portofrei.

Empfänger: Großherzogliches Kreisamt in Dieburg
Absender: Bürger- und Schreinermeister Philipp Hofmann II. aus Fränkisch-Crumbach

Rückseite: Thurn und Taxis **Landpost-Stempel** (Briefkasten-Stempel) von 1865, seltener zweizeiliger Rahmenstempel FRÄNKISCH-CRUMBACH und Ankunftsstempel DIEBURG 24.4. (1865).

Fränkisch-Crumbach hatte zuzeiten der Thurn und Taxis Post keine eigene Postexpedition aber einen Briefkasten und einen Landpoststempel. Die Briefe wurden vom Landpostboten zur Post in Brensbach gebracht, dort mit dem Brensbacher Poststempel versehen und versandt.

Albrecht Peter Valentin Hoffmann (*1842 † 1887), (2) war ab 1866 Posthalter unter wechselnden Dienstherren, erst Großherzoglich Hessischer (Thurn und Taxis bis 30.06.1867), dann Preussischer Post und schließlich Kaiserlicher Reichspost. Er war der Nachfolger seines Vaters Johann Jakob Hoffmann (* 7.03.1808; † 31.07.1866).



Albrecht Peter Valentin Hoffmann (1842-1887).

Landpoststempel bei Orten ohne eigene Postexpedition

Zum Zwecke der einfachen Handhabung des Landpostdienstes wurden in den Landgemeinden auf deren Kosten abschließbare Briefkästen aufgestellt. Gemeinden, die einen Briefkasten bestellten, mussten für die Anschaffung 11 Gulden bezahlen. Die Briefkästen wurden entweder in einem Raum des Rathauses oder, wenn es keines gab, im Wohnhaus des Bürgermeisters aufgestellt. Im Briefkasten aus Gusseisen befand sich der Landpost-Stempel, mit dem eine eventuelle Markenentwertung bzw. Briefstempelung durch den Landpostboten zu erfolgen hatte. Da Landpostorte nur ein geringes Postaufkommen hatten, sind Briefe mit entsprechenden Stempelabschlägen selten! Das Postaufkommen beschränkte sich häufig auf dienstliche Angelegenheiten.

1864 umfasste das Thurn und Taxis Postgebiet 3.200.000 Einwohner mit 305 Postanstalten. Die Auslieferung an Briefsendungen bezifferte sich in diesem Jahr aktenmäßig auf

10.104.537 gewöhnlich frankierte Briefe,

5.395.215 unfrankierte Briefe,

408.707 rekommandierte (eingeschriebene) Briefe sowie

2.277.444 Drucksachen und Streif- oder Kreuzbänder.

Im "Deutschen Krieg" vom 15.6.1866 - 26.7.1866 kämpften die mittel- und süddeutschen Staaten (u.a. das Großherzogtum Hessen) auf Österreicher Seite gegen die norddeutschen Staaten und Preu-

ßen um die Vorherrschaft in Deutschland.

Nach dem Sieg Preußens und der Zerschlagung des Deutschen Bundes wurde die Thurn- und -Taxis -Post am 21.7.1866 unter preußische Administration gestellt. Die Posthoheit des Hauses Thurn und Taxis ging am 1.7.1867 gegen eine Entschädigung von 3 Millionen Thaler auf die Post von Preußen über.

Die Thurn und Taxis Brief- und Fahrpostexpedition in Brensbach wurde ab 1.7.1867 zur königlich preußischen Postexpedition III. Klasse und unterstand der Oberpostdirektion Darmstadt. Die Preußische Post unterhielt am 31.12.1867 in ihrem Gebiet 3.852 Postanstalten.

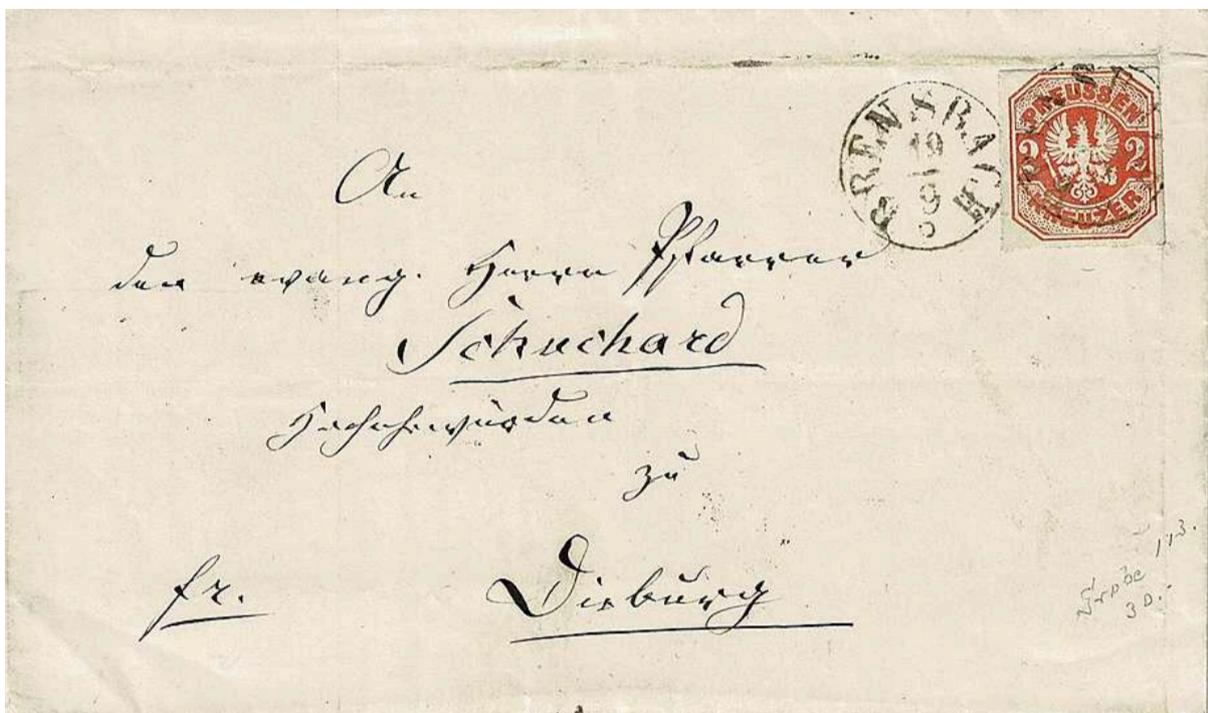
Der kleine Einkreis-Poststempel von Brensbach der Thurn und Taxis Post wurde von der preußischen Post in Brensbach weiterverwendet.

Heinrich Stephan, ab 1885 von Stephan (* 7. Januar 1831 in Stolp, Pommern; † 8. April 1897 in Berlin) war ein deutscher Generalpostdirektor des Deutschen Reichs, Organisator des deutschen Postwesens und Mitbegründer des Weltpostvereins. Er war kaiserlicher Wirklicher Geheimrat, Staatssekretär des Reichspostamts und königlich preußischer Staatsminister. Nach Ausbruch des



Heinrich von Stephan (1831-1897).

Deutschen Kriegs 1866 veröffentlichte Stephan eine Denkschrift, in der er der preußischen Regierung nahelegte, die Thurn- und Taxisische Post in Besitz zu nehmen, sobald es die militärischen Gegebenheiten zuließen. Nach dem Sieg im „Deutschen Krieg“ besetzte Preußen die Freie Stadt Frankfurt und zwang Thurn und Taxis in einem Abtretungsvertrag dem preußischen Staat die Posteinrichtungen zu überlassen.



Brief an den evangelischen Pfarrer Schuchard in Dieburg.

Frankatur: Freimarke zu 2 Kreuzer von Preußen mit

preußischem Adler im Achteck, mit nachverwendetem Thurn und Taxis Poststempel Brensbach vom 19.09.(1867).

Auf der Rückseite: Ankunststempel Dieburg 19.09.

NORDDEUTSCHER POSTBEZIRK (NDP) 1868-1871

Der (erste) Deutsche Bund wurde durch den Deutschen Krieg 1866 zerschlagen. Noch vor Kriegsende, am 18. August 1866, hatte Preußen mit 17 deutschen Staaten Staatsverträge zur Gründung des

NORDDEUTSCHEN BUNDES

geschlossen. Die Verfassung des Norddeutschen Bundes ist am 1. Juli 1867 in Kraft getreten. Alle Staaten nördlich der Mainlinie wurden in den 1867 geschaffenen Norddeutschen Bund unter preussischer Führung eingegliedert. Seine postalischen Belange übernahm der „Norddeutsche Postbezirk“. Darin waren alle deutschen Staaten – mit Ausnahme von Bayern, Württemberg und Baden – zu einem Verkehrsgebiet vereinigt.

Mit Inkrafttreten der Verfassung des Norddeutschen Bundes, dem auch die Provinz Starkenburg des Großherzogtums Hessen mit Brensbach angehörte, übernahm das Generalpostamt in Berlin die Verwaltung des Postwesens als einheitliche Staatsverkehrsanstalt.

Das Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2.11.1867 und das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiet des Norddeutschen Bundes vom 4.11.1867 sind am 1.1.1868 in Kraft getreten.

Die ersten Freimarken für den südlichen Bezirk in Kreuzerwährung wurden ab 1.01.1868 verausgabt und wurden bis zum 31.12.1871 verwendet. Da jedoch immer noch mehrere Währungen parallel existierten, gab die Norddeutsche Postverwaltung zugleich Marken in Groschen, Kreuzern und Schillingen heraus.



Beispielmarke des Norddeutschen Bundes,

Alle noch brauchbaren Stempel der früheren Postanstalten (auch der Thurn und Taxis Poststempel Brensbach) wurden weiterverwendet. So kommen auf allen Postwertzeichen des Norddeutschen Bundes noch Stempel der ehemals selbständigen Postanstalten vor.

Als größte Errungenschaft erwies sich die Einführung von einheitlichen Gebühren für alle im Norddeutschen Bund zusammengeschlossenen Länder und deren Vertragsstaaten. Ein einfacher Brief bis zu einem Gewicht von 1 Loth (16 2/3 Gramm) kostete nunmehr – selbst bei verschiedenen Entfernungen – 1 Silbergroschen bzw. 3 Kreuzer.

Zum 1. Juli 1870 setzte Heinrich Stephan, seit dem 26. April Generalpostdirektor des Norddeutschen Bundes, die Einführung der von ihm bereits 1865 vorgeschlagenen Correspondenz-Karte durch. Die später unter dem Begriff Postkarte offen lesbare Mitteilung wurde sofort ein voller Erfolg, obwohl sie vorerst das gleiche Porto kostete wie ein Brief.

Deutsches Reich – Deutsche Reichspost

Das Verhältnis zwischen Preußen und Frankreich gestaltete sich durch die Errichtung des Norddeutschen Bundes sehr gespannt und führte am 19.7.1870 zum deutsch-französischen Krieg. Am 28.1.1871 kam es zur französischen Kapitulation und anschließend zum Abschluss eines Friedensvertrages. Am 18.01.1871 wurde Wilhelm I. von Preußen in Versailles zum deutschen Kaiser proklamiert. Die am 16.4.1871 in Kraft gesetzte Reichsverfassung basierte auf der Verfassung des norddeutschen Bundes von 1867 und führte zur Gründung des 2. Deutschen Reichs. **Die Reichspost nahm ihren Betrieb am 4.05.1871 auf.** Bis zum 31.12.1871 wurden die Postwertzeichen des Norddeutschen Bundes weiterverwendet. Die ersten Postwertzeichen der Deutschen Reichspost wurden ab dem 1.01.1872 zur Ausgabe gebracht.

Bis zum 31. Dezember 1874 wurde im Süden (u.a. Baden, Hessen, Frankfurt am Main) die Währung 1 Gulden = 60 Kreuzer verwendet. Im Norden war die Währung 1 Thaler = 30 Groschen.

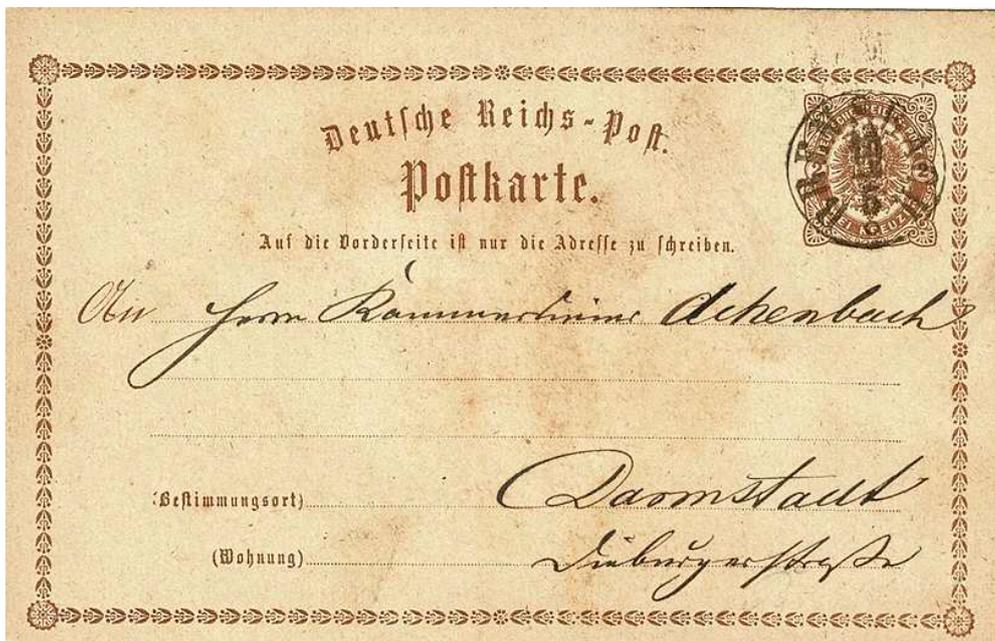
Der Eintritt der Deutschen Reichspost in den Weltpostverein erfolgte am 1. Juli 1875.

Der kleine Einkreis-Ortsstempel von Brensbach aus der Zeit der Thurn und Taxis Post (ohne Jahreszahl) wurde noch bis ca. 1875 auf den Postwertzeichen der Deutschen Reichspost weiterverwendet.



Pfarrer Heinrich Anthes (* 11.11.1826; † 20.10.1894).

Posthausschild der kaiserlichen Post.



Wertstempel (eingedrucktes Wertzeichen) zu 2 Kreuzer: Adler im großen Oval.
 Empfänger: Kammerdiener Achenbach in Darmstadt, Dieburgerstraße.
 Absender: Der evangelische Pfarrer Heinrich Anthes in Brensbach.

Quellennachweise:

Soweit nicht anders vermerkt befinden sich die abgebildeten Dokumente im Privatarchiv von Hans Peter Trautmann, Beerfurth.

¹ Generallandesarchiv Karlsruhe (GL) 77/5237

² Fürstlich Thurn und Taxis Grossherzoglich Hessische Postexpedition und Posthalterei zu Brensbach i. O., Achim Rupe 2015-2016

³ Thurn und Taxis 1490 – 1867 Stationskatalog, Band VIII/4, Werner Münzberg

⁴ Archiv von Karl Hofferberth (†), Brensbach

⁵ Sammlung von Dr. Ingenieur Bernd Lochschmidt, Brensbach

⁶ Sammlung von Jürgen Göttmann, Fränkisch-Crumbach

⁷ Sammlung von Heinz Müller, Groß-Umstadt

⁸ Thurn und Taxis Spezialkatalog. Handbuch Markenzeit, 5. Auflage 2001, Peter Sem

Ich bedanke mich bei Gerd Schwinn aus Reichelsheim für das Korrekturlesen.

Dreimal umsteigen bitte... – Die Bedeutung der Eisenbahn für die Briefbeförderung an zwei unscheinbaren Briefen von Westhofen nach (Idar) Oberstein

Sebastian Gärtner, Dresden

Mit der stetigen Etablierung der Eisenbahn als Transportmittel im Zuge der Industrialisierung in den 1840er/50er Jahren wurde diese für die Beförderung der Post in den einzelnen Staaten des Deutschen Bundes schnell nutzbar gemacht. Bei Bahnpost denken wir als Taxissammler dann natürlich zunächst an die einschlägigen Bahnpostbelege mit vorderseitigen Streckenstempeln, Stationsstempeln/hds. Stationsangaben oder den schönen Nummernstempel 377 für die Werrabahn. Ich möchte hier gerne ein Briefpaar vorstellen, bei dem die Rückseite einmal interessanter erscheint als die vordere. Beide Belege stammen aus der Korrespondenz nach (Idar) Oberstein. Aufgabeort ist Westhofen im Großherzogtum Hessen. Der am 4.4.1864 aufgegeben Brief gelangte zunächst nach Osthofen und kam am selben Tag zwischen 10 und 11 Uhr dort an. In Osthofen – seit 23.7.1853 an die hessische Ludwigsbahn Richtung Mainz angeschlossen und seit 25.8.1853 auch Richtung Worms – hieß es nun erstmal "Einsteigen bitte!" Abfahrt mit der Hessischen Ludwigsbahn gen Mainz zwischen 11 und 12 Uhr (vgl. Streckenstempel Worms-Mainz). Angekommen in Mainz (vgl. Bahnstempel Mainz, leider ist die Uhrzeit nicht lesbar) hieß es umsteigen in die aus Frankfurt kommende und nach Bingen fahrende Mainbahn/Hessische Ludwigsbahn (vgl. Streckenstempel Frankfurt-Bingen Bahnpost 2.). In Bingen bestand Anschluss an die Nahetalbahn der Rhein-Nahe-Eisenbahngesellschaft, deren vornehmliches Ziel es war, die Verbindung der reichen Kohlegruben des Saargebietes zum Rhein bei Bingen herzustellen. Es hieß also erneut: "Umsteigen bitte!" Der Umstieg wurde mit dem Abschlag des schönen dreizeiligen Streckenstempels "Bingerbrück-Saarbrücken" belohnt. Nun hieß die Überschrift doch aber "Dreimal umsteigen bitte..." Sein Bruder – der Beleg vom 21.2.1866 – fuhr noch eine kleine Schleife gen Süden über Worms. Der Brief verließ Osthofen zwar bereits zwischen 6 und 7 Uhr, jedoch finden wir keinen Streckenstempel der Hessischen Ludwigsbahn abgeschlagen. Dafür jedoch den Ortsstempel von Worms mit Uhrzeit 12-1N. Der Brief wartete in Worms, um wieder richtig ins nördliche Mainz transportiert zu werden und dort

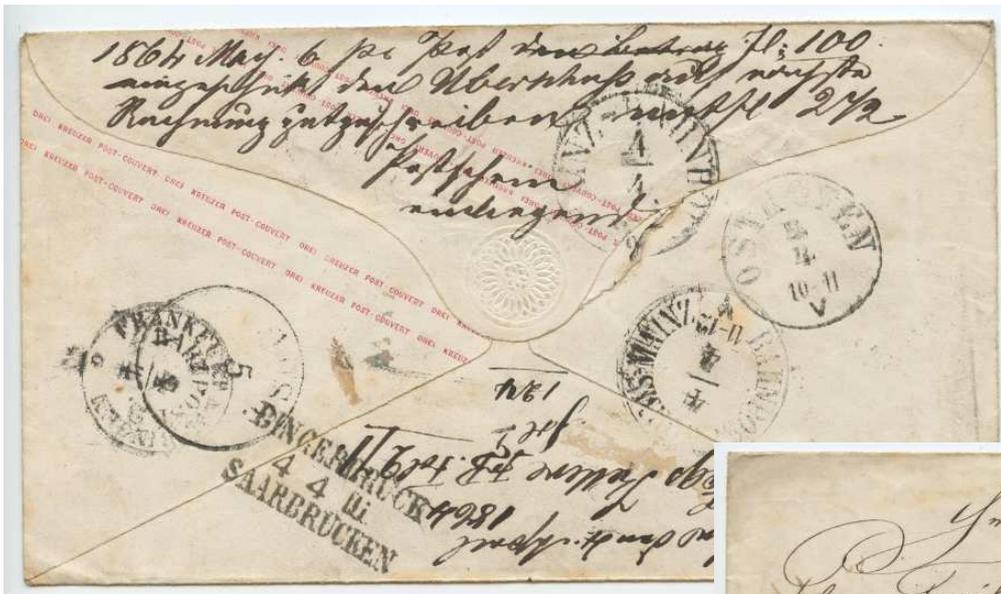
den selbigen Weg zu nehmen wie sein Bruder 1864. Er musste dreimal umsteigen, um nach Oberstein zu gelangen.

Trotz der Fehlleitung erreichte der Beleg noch am selben Tag Oberstein; nicht zuletzt durch das Zusammenspiel der Bahnverbindungen.

Wenn man überlegt, dass mit unseren heutigen logistischen Mitteln die Post "jammert", dass sie eine Zustellung der Briefe bis zum nächsten Tag nicht sicherstellen kann, zeigen unsere Belege, wie effizient die Post damals organisiert war und die neuen Möglichkeiten der Eisenbahn in Transportabläufe eingebunden war.



Oben: Bahnhof Osthofen. Unten: Bahnhof Oberstein zur Eröffnung am 25.5.1860.



Brief von Osthofen nach (Idar) Oberstein vom 4.4.1864 mit allen Bahnpost-Transitstempeln



Brief von Osthofen nach (Idar) Oberstein vom 21.2.1866 mit allen Bahnpost-Transitstempeln. Zunächst fehlgeleitet Richtung Süden nach Worms.

Paketbegleitbriefe mit frankiertem Fahrpostbestellgeld – Bitte um Mithilfe bei der Registratur

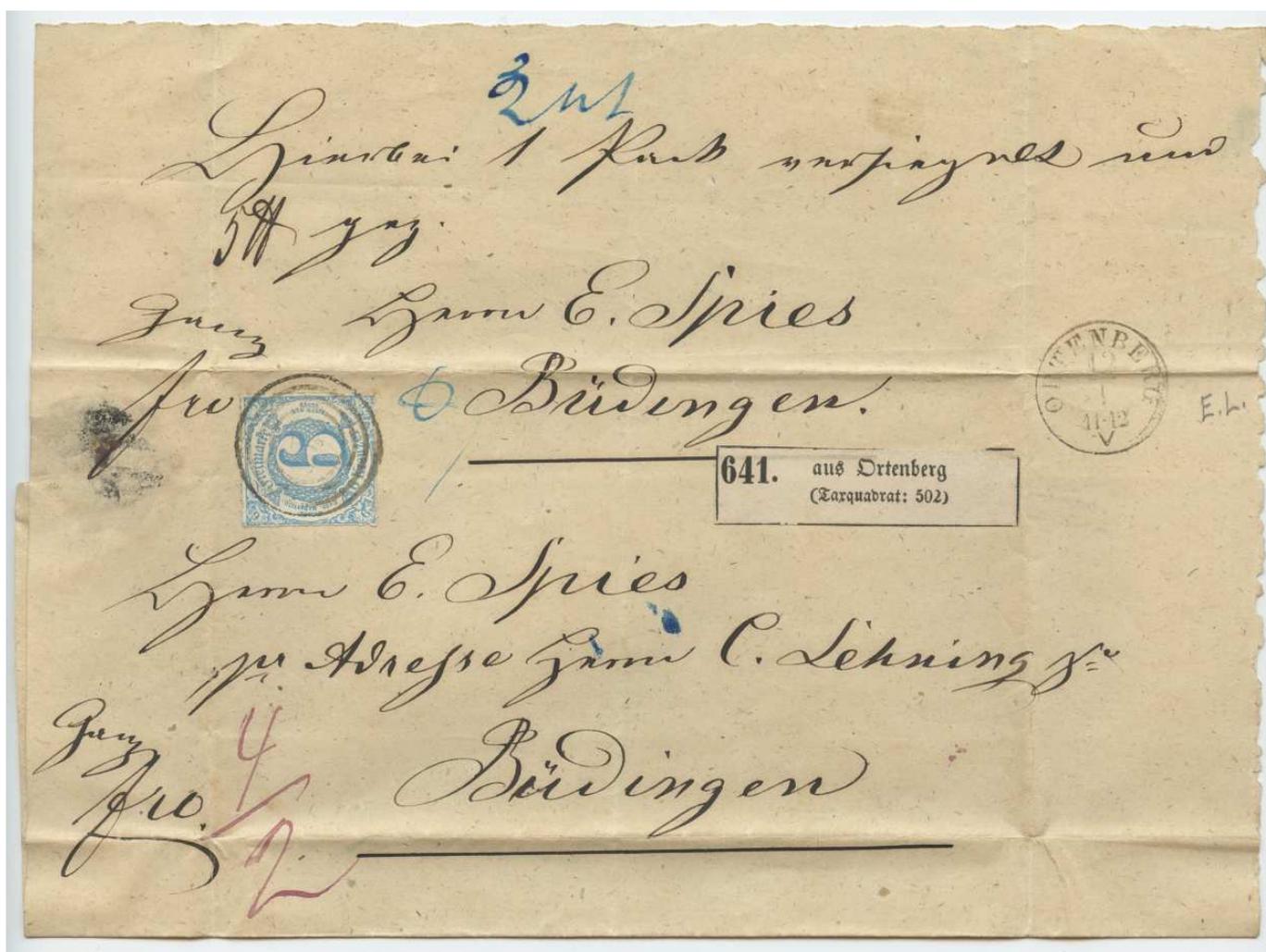
Sebastian Gärtner, Dresden

Am Ende des Jahres 2024 konnte ich den unten abgebildeten Paketbegleitbrief in meiner Sammlung aufnehmen. Aufgegeben am 12.1.1867 in Ortenberg, adressiert nach Büdingen. Anbei ein Paket über 5 Pfund. Es fielen 4 Kreuzer Mindestfahrpostaxe an sowie 2 Kreuzer Fahrpostbestellgeld.

austaxierten Beleges ist, wenn er mir diesen als Abbildung per Mail für meine Registratur übersenden könnte.

Ich hatte bisher nur die Möglichkeit, Paketbegleitbriefe zu registrieren, bei denen das Fahrpostbestellgeld noch vom Empfänger entrichtet werden musste.

Ich wäre daher jedem dankbar, der im Besitz eines



Austaxierter Paketbelgeitbrief von Ortenberg nach Büdingen.

Winfried Leist: Thurn und Taxis im Deutschen Bund. Die Postscheine der deutschen Mittel- und Kleinstaaten vom Wiener Kongress zum Deutschen Krieg 1815-1867 (Besprechung)

Prof. Dr. Hartmut Fueß, Frankfurt

Mit dem dritten Band legt Dr. Winfried Leist eine zusammenfassende und erweiterte Darstellung der beiden früheren Bände vor, die einzelnen Staaten gewidmet waren. Nicht erfasst wird das Königreich Württemberg, dessen Postschein bereits von Hans Weidlich behandelt wurden. Durch den vorliegenden Band gibt es erstmals einen Überblick über die Formulare der Taxis-Post. Die Postscheine sind nach emittierenden Staaten und innerhalb der einzelnen Staaten grob chronologisch angeordnet. Die Auswahl basiert auf der Sammlung des Autors. Erwähnt werden Farben, Formen, Papiere und drucktechnische Gestaltung der Scheine. Jeder einzelne v Schein ist abgebildet und mit einer Katalognummer versehen. Ob dieses einfache System ausreicht, die komplizierte Fülle vollständig zu erfassen, wird die weitere Diskussion zeigen. Dem Autor gebührt große Anerkennung für dieses vernachlässigte Gebiet der Postgeschichte aufgegriffen zu haben.

Winfried Leist „Thurn & Taxis im Deutschen Bund“ -Die Postscheine der deutschen Mittel- und Kleinstaaten vom Wiener Kongress DIN A5 bis zum deutschen Krieg 1815 -1867. Handbuch und Katalog. Fester Einband, 264 Seiten 32.50 Euro, für Mitglieder der ArGe Thurn und Taxis 25,00 jeweils zzgl Versand. Auslieferung durch : Norbert Sehler, Kreuznacher Str. 20 14197 Berlin, email: bgsv@bgsv.de.

Wolfgang Dreise: Postbeförderung auf Eisenbahnen zur Zeit des Norddeutschen Postbezirkes (Besprechung)

Dr. Winfried Leist,

Wolfgang Dreise: Postbeförderung auf Eisenbahnen zur Zeit des Norddeutschen Postbezirkes. 2. Aufl. bearb. Von G.. Eibl-Kaye und J. Schaaf. ArGe NDP 2023. 200 S. (Schriftenreihe 41a). Preis nicht mitget

Das Buch erschien zuerst 1993 und erwies sich als unentbehrlich für die Sammler von Eisenbahnstempeln. Die ständige Nachfrage machte nach 30 Jahren eine Neuauflage sinnvoll. Sie bot die Gelegenheit, auch die Streckenkarten an Hand von Stielers Handatlas (1891) zu verbessern.

Thema sind die 25 Eisenbahnpostämter mit ihren Strecken, Postämtern, Haltestellen und den Kursstempeln. Dem Verfasser dienten die Verfügungen der Amtsblätter als Grundlage. Vorangestellt ist ein wichtiges Kapitel: Aus der Geschichte der Bahnpost. Es ist auch für Nicht-Stempelsammler unbedingt lesenswert.

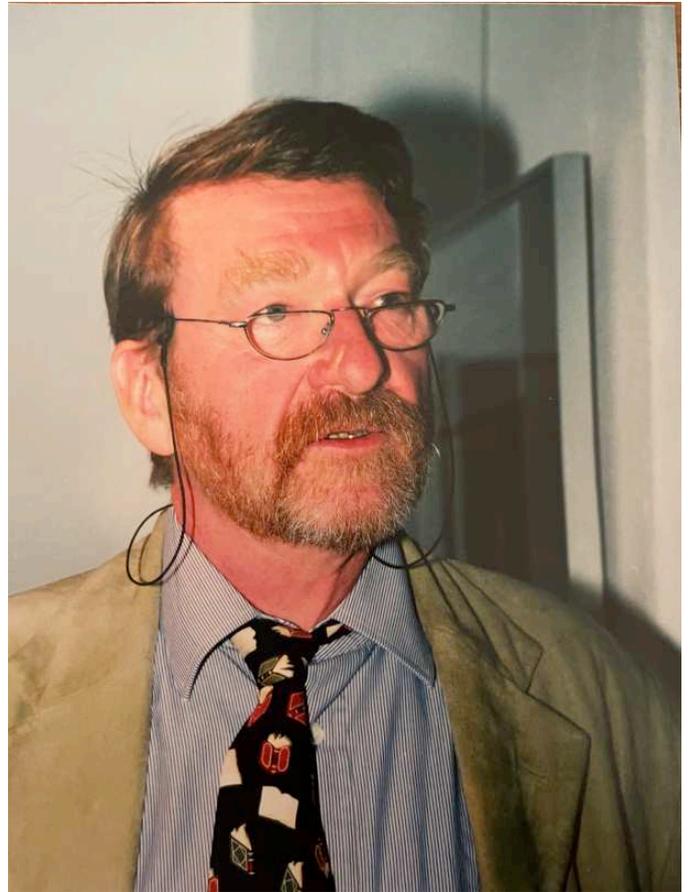


Nachruf – Michael Bauer (12.10.1944 - 22.11.2024)

Prof. Dr. Hartmut Fueß, Frankfurt

Michael Bauer, der frühere 2. Vorsitzende unserer Arbeitsgemeinschaft, ist kurz nach seinem 80. Geburtstag in seiner Heimatstadt Kronberg gestorben. Mit ihm verlieren wir einen engagierten Heimatsammler und einen ausgebildeten Antiquar, der das Archiv der Arbeitsgemeinschaft übernommen hat. Michael Bauer studierte an der Goethe-Universität Frankfurt Kunstgeschichte und Archäologie. Er schrieb seine Doktorarbeit über den Kupferstecher Christoph Weigel (1634 -1725), der in Augsburg und Nürnberg auch als Kunsthändler tätig war. In Kronberg war Michael Bauer als selbstständiger Antiquar mit Fachgebiet Glas und Kunstgewerbe tätig. Zeit seines Lebens war er ein leidenschaftlicher und kenntnisreicher Sammler und Forscher auf den Gebieten der Kunstgeschichte des Glases und der Geschichte seiner Heimatstadt Kronberg. In diesen Rahmen fügt sich auch die philatelistische Heimatsammlung zu Kronberg und Königstein ein, in der die Zeugnisse zur Taxis-Philatelie einen breiten Raum einnehmen.

Mit seinem Tod verlieren wir ein geschätztes Mitglied, dem wir ein ehrendes Angedenken bewahren werden. Seiner Frau Margrit und seinem Sohn Johannes gilt unser Mitgefühl.



Nachruf (1) – Werner Schäfer (06.11.1952 - 17.12.2024)

Karlheinz Nickels, Frankfurt

Zum Tode von Werner Schäfer

Ich möchte an dieser Stelle meinem langjährigen Vorstandskollegen und Sammlerfreund Werner Schäfer mit ein paar sehr persönlichen Worten gedenken.

Als ich im Jahre 1993 Mitglied der ArGe Thurn und Taxis wurde, war Werner bereits elf Jahre Mitglied der ArGe, zwar noch kein Vorstandsmitglied im eigentlichen Sinne, sondern seit 1990 mit der Durchführung der legendären ArGe Auktionen

betraut. Bis dahin waren wir Sammlerkollegen, wie andere Mitglieder eben auch. Zur außerordentlichen JHV im März 1996 wurde Werner dann einstimmig zum 1. Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft Thurn und Taxis gewählt. Nachdem ich dann im Oktober des gleichen Jahres die Redaktion der Mitteilungen von meinem Vorgänger Paul Dinges übernahm, wurde aus dem losen Kontakt die eine Mitgliedschaft so mit sich bringt, eine gemeinsame Vorstandsarbeit und somit ein engerer Kontakt, der sich im Laufe der Jahre zu einer Freundschaft entwickelte.

Diese Vorstandsarbeit war geprägt von vielen Projekten, die Werner - seit 1993 wirklich tatkräftig unterstützt von seiner späteren Ehefrau Astrid - angegangen und vorangebracht hat. Ich bin heute wirklich froh und dankbar dafür, dass wir so viele gute Gespräche hatten, um diese Projekte zum Erfolg werden zu lassen. Natürlich war mein Beitrag dazu gering - hier hat Werner in seiner immer auf Ausgleich bedachten Art die Ziele im Auge gehabt und diese dann mit bewundernswertem Engagement zum Abschluss gebracht.

Hier nur einige Schlaglichter seiner Tätigkeit für die ArGe:

Im Oktober 1996 fand die Herbsttagung Fulda statt- das erste Mal sind Ehefrauen/Partnerinnen in nennenswerter Anzahl mit dabei.

Die Frühjahrstagung in Regensburg anlässlich des 30. Jahrestag Gründung ArGe TT fand vom 3.05.-10.05.1997 statt.

Organisation und Durchführung der in der philatelistischen Welt einmaligen Ausstellung im Fürstlichen Schloss zu Regensburg vom 27.07. - 8.09.2002 Anlass war 150 Jahre TT Briefmarken. Die Ausstellung wurde in Anwesenheit ihrer Durchlaucht, der Fürstin Gloria von TT eröffnet. Darüber wurde in Presse, Funk und Fernsehen berichtet. Es gab und gibt bis heute nichts vergleichbares. Durchführbar wiederum nur mit der vollen Unterstützung von Astrid.

Viele weitere Tagungen wurden von Werner und Astrid organisiert und auch aufgrund der Tatsache, dass die Ehefrauen/Partnerinnen mit dabei gewesen sind, waren diese Tagungen sehr erfolgreich. Auch diese Maßnahme brachte frischen Wind in die Tagungen und alle Teilnehmer haben sich immer gerne daran zurück erinnert.

Anlässlich der Frühjahrstagung (wiederum) in Fulda im Jahre 2018 stellt Werner sich nach 22 Jahren als 1. Vorsitzender nicht erneut zur Wahl zum 1. Vorsitzenden.

Werner war bis zuletzt ein Vollblut Philatelist und mit enormem Fachwissen, stets loyal, absolut aufrichtig und ehrlich. Er war immer um Ausgleich bemüht und scheute Streit und Konfrontation, jedoch ist er konstruktiven Diskussionen um der Sache willen, niemals ausgewichen.

Den Ausgleich zu seinem anstrengenden Beruf fand er stets in der Philatelie. Hier lag der Schwerpunkt natürlich bei der TT Postgeschichte, die er in

allen Variationen gesammelt hat. Dafür sind die hohen und höchsten Auszeichnungen, die Werner bei Ausstellungen erhielt, ein beredtes Zeugnis. Aufgrund seiner besonderen Leistungen für die ArGe TT wurde er während unserer Tagung in Fulda am 21.04.2018 mit der höchsten Auszeichnung der ArGe TT, der Ehrenplakette ausgezeichnet.

Ganz persönlich kann ich sagen - er fehlt mir ... mit seinem Wissen, seiner Kompetenz seinem Wesen und auch einfach als Mensch!

Der ArGe Vorstand initiierte und unterstützte das Vorhaben, seine Sammlung in Buchform herauszubringen, um diese einzigartige Dokumentation für die Nachwelt komplett zu dokumentieren und zu erhalten. Werner hat daran bis zuletzt gearbeitet - konnte aber die Vollendung nicht mehr erleben. Das Buch wird nun postum erscheinen.



Nachruf (2) – Werner Schäfer (06.11.1952 - 17.12.2024)

Sebastian Gärtner, Dresden

Lieber Werner,

selbst beim Schreiben vermag ich es immer noch nicht zu glauben, dass dies die letzten Zeilen sein werden, die ich an dich richte.

Sieben Jahre kennen – nein, nunmehr muss ich ja sagen „kannten“ – wir uns. Nach dem griechischen Lyriker Solon tritt der Mensch alle sieben Jahre in eine neue Lebensphase ein. Mein Glück und Geschenk war es, deine letzte Phase ein Stück mit dir gegangen zu sein. Wenn ich an diese sieben Jahre zurück denke, begann – wie ich später noch herausfinden sollte absolut typisch für dich – alles 2017 mit einem Beleg – in meinem Fall einer aus Engelrod. Diesen hatte ich über eBay bei dir erworben; natürlich mit „Gesicht“, wie du immer so schön gesagt hast. Ich wusste natürlich nicht, wer du bist, da ich noch kein Mitglied der ArGe war und dir ging es natürlich umgedreht nicht anders. Zu diesem Zeitpunkt warst du noch deren Vorsitzender und hast deinen Sendungen immer ein Blatt für die Mitgliedschaft der ArGe beigelegt. Dieses Blatt Papier sollte die Brücke zu unserer zukünftigen Beziehung werden.

Es folgte meine erste Mail an dich mit der Bitte um Hilfe und Unterstützung für meine Bewerbung beim BPP. Ohne zu zögern kamst du dem nach. Am 6.4.2018 sollten wir uns dann endlich persönlich kennenlernen. Die Tür, welche ich an diesem Tag durchschritt, sollte mir fortan immer offen stehen. Es war der Tag an dem du mich tief in die Welt von Thurn und Taxis gezogen hast. Wir hatten an diesem Tag nur wenige Stunden, da ich so tollkühn war und früh mit dem Auto in Richtung Frankfurt fuhr und am Abend nach Dresden zurück. Mir die Fülle des Sammelgebietes zu zeigen, ähnelte der Quadratur des Kreises. Vollkommen überflutet von den Eindrücken trat ich die Rückreise an diesem 6.4.2018 an.

In den kommenden sieben Jahren sollten unzählige Mails und Anrufe folgen, die immer wieder mit persönlichen Treffen bei dir und deiner geliebten Astrid gespickt waren. Aus dem „Sie“ wurde das „Du“. Aus Anrufen wurde „Schwätzen“. Aus der anfänglichen Quadratur ein Spaziergang durch das Sammelgebiet Thurn und Taxis. Einen Spazier-

gang bei dem es jedes mal wieder etwas Neues zu entdecken gab. Selbst als das Wetter durch deine Erkrankung auf diesem Weg schlechter wurde, gingst du trotzdem weiter mit mir und immer mit der selben Begeisterung für Taxis. Als wir uns am 22.11.2024 in Frankfurt zur Tagung sahen, als wir zusammen noch mit Astrid an dem großen runden Tisch im Wirtshaus saßen, um über das Buch zu deiner Sammlung zu sprechen, hätte ich mir nicht ausmalen können, was bald folgen sollte.

Es war der 18.12.2024. Kurz nach 17 Uhr. Ich hatte gerade meine Hände voll vom Reiben der Kartoffeln für meine Weihnachtsfeier. Das Telefon klingelte und ich las „Werner Schäfer ruft an“. Die Freude stieg in mir hoch. Endlich wieder ein Anruf von dir. Ein kleines Stück Hoffnung dass es dir etwas besser gehen könnte. Voll Begeisterung nahm ich den Anruf an und sagte gleich „Schön Werner, dass du anrufst. Warte einen Moment ich muss dich erstmal auf Lautsprecher stellen ...“. Dann hörte ich Astrids Stimme. In dem Bruchteil einer Sekunde brach alles zusammen und das, was Astrid mir sagen sollte, war in diesem Bruchteil bereits innerlich schon gesagt.

Seit diesem Dezemberabend ist es still geworden. Kein Schwätzen. Kein Austausch. Kein „Hallo Sebastian...“ oder „Lieber Werner...“. Zu dieser Stille kommt Einsamkeit. Mit dem Wissen, dass ich unseren gemeinsam begonnenen Spaziergang nunmehr ohne dich gehen muss. Es ist wie ein schöner Beleg, bei dem eine Marke abgefallen ist. Immer wieder ertappe ich mich, wie ich dir gerne etwas schreiben, berichten, fragen oder einfach nur zeigen möchte. Kurz gesagt: Du fehlst.

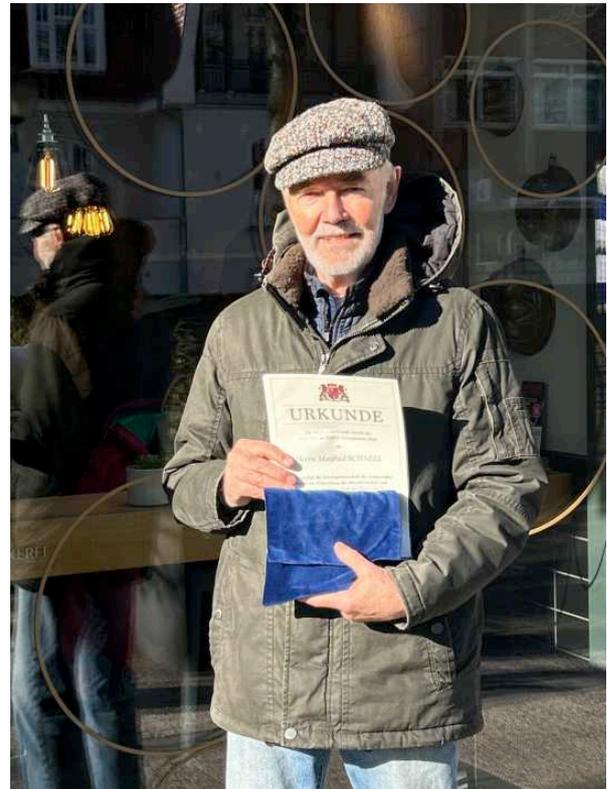
Doch was bleibt? Dankbarkeit! Für deine Offenheit, Fürsorge und die vielen schönen Momente mit dir, Astrid und natürlich unseren geliebten Thurn und Taxis. Du hast mir immer von den Altvorderen des Sammelgebietes erzählt. Nun bist du selbst einer geworden. Ich hoffe, dass ich eines Tages auch die Gelegenheit bekomme, deine Begeisterung für unser Taxis weitergeben zu können. Dann werde ich es sein, der von den großen Sammlern erzählt und nicht zuletzt von Werner Schäfer.

Verleihung der Thurn und Taxis Plakette an Manfred Schnell

Dr. Rico Baumann, Frankfurt

Wie auf unserer letzten Herbsttagung in Frankfurt am Main mitgeteilt, hat der Vorstand der ArGe Thurn und Taxis einstimmig unser langjähriges Mitglied Herrn Manfred Schnell die Thurn und Taxis Plakette verliehen. Dies ist die höchste Auszeichnung unserer ArGe und sie kann für besondere Verdienste um die ArGe sowie die Forschung auf dem Gebiet der Postgeschichte von Thurn und Taxis verliehen werden, wie in diesem Fall.

Bei einem meiner Besuche in Hamburg konnte ich mich mit Manfred Schnell und seiner lieben Frau in einem Kaffee in Blankenese bei angenehmem Sonnenschein und leichter Februarfrische verabreden. Wir sprachen über die ArGe - heute und vor 40 Jahren, die Faszination von Thurn und Taxis, die aufrichtige Freude über diese Auszeichnung und wie es mal begann mit den Briefmarken, dem Interesse an deren Druck. Es war richtig schön, lieber Manfred Schnell, und ich freue mich, dass ich sozusagen als "TT-Postillon" Plakette und Urkunde persönlich in den Norden bringen und übergeben durfte.



Aus anderen Arbeitsgemeinschaften

Redaktion

Arbeitsgemeinschaft Brustschilder und Nachverwendete Altdeutschland-Stempel e.V.

Rundbrief 177/Januar 2025

Fliegenschiss oder extrem seltener "Schraubenkopfabdruck" (Jan Stefan Landa)

Interessantes Streifenband (Josef Köjer)

Druckbesonderheiten (Josef Köjer)

Änderungen/Ergänzungen zum Stempelkatalog der NDP-Stempel ab 1.1.1868 (Uwe Karp)

Änderungen/Ergänzungen zum Stempelkatalog Neue Deutsche Reichspostorte zur Zeit der Brustschildausgaben 1872-1875 2. Auflage 2020 (Uwe Karp)

Die Postgeschichte des Emslands und der Stadt Lingen (Rene Wagner)

Berlin-Stempel – nicht nur zur Brustschildzeit (Joachim Markowski)

Unterfrankierte und unfrankierte Briefpost im Inland zur Brustschildzeit (Dr. Alexander Zill)

Die 1/2-Groschen-Brustschildmarken (3. Teil) (Gerd Claßen)

Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Postbezirk

Rundbrief 125/Okttober 2024

Marken und Ganzsachen Mehrfachfrankaturen; Mischfrankaturen zwischen Kreuzer- und Groschenmarken; Ungültige Preußen-Marke in Frankfurt unbeanstandet verwendet; Noch eine Mischfrankatur PR-NDP, nun aber zulässig!; „Fremdverwendete“ Aufbrauchganzsachen; Nochmals: Bogensignaturen – Aufruf zur Mitarbeit **Gebühren** Gemeinde-Dienstsache mit Postvorschuss von nur 2 Kreuzern; Kreuzer-Frankatur in Sachsen; Kreuzer; Frankatur aus Württemberg; Paketbegleitbrief mit vorausbezahlter Bestellgebühr; Ortseinschreiben mit Hufeisenstempeln; Eilbrief von Frankfurt nach Mannheim in Baden; Frankierte Telegraphische Depesche; Postvorschuss in mecklenb. Schillingen abgegeben; Paketsendung mit Expresszustellung; Briefe mit Rückschein (Recepisse); Wertbrief aus Wimpfen **Dienstpost / Portofreiheiten** Dienstbriefe mit frankierter Procura-Gebühr **Stempel** Ergänzungen zu Feuser: Nachverwendete Altdeutschland-Stempel (2. Aufl.); Ergänzungen zum NDP-Stempelkatalog (DATEN & FAKTEN Kap. 12); Ehemalige Postorte Bayerns die an Preußen abgetreten wurden; Entlastet-Stempel von Oldenburg; Ankunft-/Ausgabestempel mit Ortsangabe; FRAUREUTH aus dem Fsm. Reuß ältere Linie **Bahnpost** BERLIN-RÖDERAU auch jenseits Röderau noch verwendet; Postübernahme bzw. Stationsstempel als Teil des Kursstempels **Elsaß-Lothringen / Krieg 1870/71** Berichte der SPAL; Telegramm nach Hagenau; Postlagernde Briefe in Elsass und Deutsch-Lothringen 1870/71 (RB 124-46); Feldpostumschlag als Recepisse; Wertbriefe wurden sorgfältig nachgewogen!; Gratis-Aufkleber für Kriegsgefangenenbriefe aus der Schweiz; Ortsbriefe in Elsass-Lothringen; Letzttagsbrief nach Metz; Aus der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung (11. und letzte Fortsetzung) **Auslandspost** Post nach Südafrika; Überseebriefe über eine Reederei; Brief nach Gibraltar; Unfrankierter Brief aus Constantinopel; Paketbriefe aus Bremen – Sendungen aus dem Ausland?; Ein Transit-Paketbrief aus Basel nach Belgien; Ergänzt

Drucksachenporto **Formulare** Umschlag der Victoria-National-Invaliden-Stiftung mit Franco-Stempel; Aufkleber „Verpackt auf Gefahr des Absenders“; Behändigungsschein aus dem braunschweigischen Gebiet **Weitere interessante Themen** Währungsmischfrankaturen des Norddeutschen Postbezirks; „Aufruf zur Wahl“ (Braunschweig-Ortsbrief vom 30.11.1866); Nochmals „poste restante“; Industrie- und Technikpioniere; Letzttagsbriefe; Vorläufer der Ansichtskarte: Werbekarte mit der Wartburg in Eisenach

Rundbrief 126/Februar 2025

Marken und Ganzsachen Reihenzähler und Bogensignaturen **Gebühren** Orts-Reco-Briefe mit Groschen- und Kreuzerfrankaturen; Expressbriefe; Interessante Paketbegleitbriefe aus unserem Online-Treffen; Paket mit Retour-Recepisse **Dienstpost / Portofreiheiten** Auslandsbriefe mit Dienstmarken; Dienstmarkenverwendung im Großherzogtum Oldenburg; Lokalsendung in Apolda **Stempel** Aufgabestempel der Hinrichsen-Versuchsmaschine Hamburg; Siegelstempel von Berlin **Bahnpost** Kursstempel LEIPZIG-GERA; Infos zu Schriftenreihe 41a / Kursstempel CASSEL-FRANKFURT und zurück gesucht; Bahnpostkarte aus Bergedorf **Elsaß-Lothringen / Krieg 1870/71** Die farbigen Abstempelungen der mobilen Feldpostanstalten im Krieg 1870/71; Baden - Paris und retour im Krieg 1870/71 Einschreibzettel in Marlenheim? **Auslandspost** Calcutta-Briefe; Brief nach Rumänien; Briefe nach Beirut; Briefe nach England über Frankreich; Unterfrankierte Briefe nach Italien und Belgien; Transitpost in die Schweiz **Formulare** Correspondenzkarten: Formulare der Reichspost; Bluteigel-Drucksache **Weitere interessante Themen** Gleiche Ortsnamen sorgen für Fehler

Bundesarbeitsgemeinschaft Preußen für Philatelie und Postgeschichte e. V.

Rundbrief 180/Dezember 2024

Briefe nach Italien 1861 bis 1867 – Ergänzung zum RB 173 (Rolf Hartmann)

Ein Paketbegleitbrief per Bahnpost (Rolf Hartmann)

Entwertung mit zwei verschiedenen Nummernstempln (Rolf Hartmann)

Ortsstempelentwertungen auf den Freimarken der 1. Ausgabe von 1850 (Peter Gaefke)

Ein seltener "Laufzettel" aus vorphilatelistischer Zeit (Peter Gaefke)

Porto-Mysterium eines merkwürdigen Paketbegleitbriefes – Ein interessantes Portorätsel mit Lösungsvorschlag (Rolf Hartmann)

Die Briefsammlung Brück – ein seltener Stempel (Rolf Hartmann)

Anmerkung zu "Handschriftliche Entwertung bei Post aus Uebigau" (Hans-Dieter Höhle)

Die Zwei-Silbergroschen-Freimarke der Ausgabe von 1857 – Zusammenfassung der bisher nachgewiesenen Plattenfehler der Nr. 7 (Bernd Gericke)

Der Nummernstempel 103 von Berlin IV – Die Stempel der Stadtpost-Expedition (1) (Dr. Hans-Werner Meiners)

Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.*Rundbrief 531/Oktober 2024*

Judikarien (Dr. Joachim Helbig)

Die Belgische Britische Königin 1839-1842 (... im Wettbewerb der transatlantischen Überfahrten des 19. Jahrhunderts) (Luc Selis)

Die entfernteste Destination für badische Verhältnisse bis 1871 (Klaus Weis)

Neue Beobachtungen und offene Fragen zu Postscheinen (Dr. Winfried Leist)

Möglichkeiten zur Herstellung eines Nummernstempels (Karlheinz Wagner)

Rundbrief 532/Februar 2025

Ein rätselhafter Brief nach Cairo (Heinrich Mimberg)

Von Ulm ins Kinzigtal ... ein Feldpostbrief vom 3. württembergischen Jäger-Bataillon im Krieg 1866 (Dr. Winfried Frieauff)

Die Auswirkungen des 2. Deutsch-Dänischen Krieges 1864 auf die Korrespondenz des DÖPV und Schleswig-Holstein nach Norwegen et vice versa (Franz Josef Günnewig)

Prominenter Telegrammwechsel im Dezember 1856 und ein Überblick über die Telegraphie zu dieser Zeit (Michael Müller)

Arbeitsgemeinschaft für Postgeschichte und Philatelie von Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck e.V.*Rundbrief 302/Oktober 2024*

Faktencheck Stempelhandbuch, Fortsetzung (Folkart Thielen)

Feldpost und Militaria Schleswig-Holstein/Dänischer Krieg 1848-1851 und 1852 Occupation – 1864 und 1864-1866 Occupation, Teil 1 (Harold E. Peter, USA)

Datumsanomalien bei Briefsammlungen (Folkert Thielen)

Die Internationale Grenzkommission zur Festlegung der deutsch-dänischen Grenze nach den Abstimmungen 1920; eine Ergänzung zum Rundbriefbeitrag 301 (Dr. Thomas Koch)

Rücksendung einer zusammengeklebten Karte (Dr. Thomas Koch)

Rundbrief 303/Dezember 2024

Feldpost und Militaria Schleswig-Holstein/Dänischer Krieg 1848-1851 und 1852 Occupation – 1864 und 1864-1866 Occupation, Teil 2 (Harold E. Peter, USA)

Die Postgeschichte von Hallig Hooge (Horst Halbach)



So schön kann Taxis sein!

Wir begrüßen als neues Mitglied herzlich:**Herrn Karol Magda, Prag****Austritte zum 31.12.2024****Herrn Rolf Becker, Hilden****Herrn Dr. Karl Hermann Svoboda, Volkmarsen**



April

- Joachim Hentschel (4.4.)
- Peter Jacob (8.4.)
- Jürgen Nickel (8.4.)
- Ulrich Karrasch (12.4.)
- Klaus Wilsdorf (12.04.)
- Uwe Decker (14.4.)
- Dr. Gerhard Drunk (14.4.)
- Heinz Selig (15.4.)
- Hans-Peter Trautmann (15.4.)
- Rainer E. Wehrheim (15.4.)
- Dr. Axel Schwabedissen (16.4.)
- Jörg Löffler (17.4.)
- Yannick Pascal Besser (18.4.)
- Rudolf Heininger (26.4.)
- Norbert Heil (29.4.)
- Ludwig Below (30.4.)

Juni

- Andreas Wimmer (1.6.)
- Paul Bohne (9.6.)
- Prof. Dr. Hartmut Fueß (9.6.)
- Theo Studinski (14.6.)
- Dr. Bernd Zanker (16.6.)
- Harald Pohl (17.6.)
- Prof. Dr. Rolf Zimmermann (17.6.)
- Bärbel Rheinländer (19.6.)
- Rudolf Buschhaus (22.06.)
- Astrid Götz-Schäfer (28.6.)

August

- Arnim Knapp (8.8.)
- Eberhard O. Bürgel (10.8.)
- Dr. Jochen Roessle (10.8.)
- Dr. Renate Fueß (16.8.)
- Rolf Becker (18.8.)
- Dr. Martin Camerer (18.8.)
- Dr. Rico Baumann (25.8.)
- Harald Böhm (25.8.)
- Harald Reichenbach (25.08.)
- Julian Fischer (27.8.)

Mai

- Manfred Schnell (4.5.)
- Gerd Oeser (6.5.)
- Peter Kubaszek (7.5.)
- Dr. Joachim Schaaf (9.5.)
- Gerhard Zissel (9.5.)
- Hans-Hermann Roether (23.5.)
- Karol Magda (24.5.)
- Dr. Hans-Ulrich Stauffer (25.5.)
- Gerd Gries (31.5.)

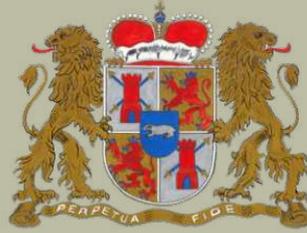
Juli

- Sebastian Gärtner (5.7.)
- Wolfgang Krüger (8.7.)
- Bodo A. von Kutzleben (9.7.)
- Otto Gehring (12.7.)
- Dr. Jörg Schlüter (12.7.)
- Claus Sonntag (13.7.)
- Dr. Wolfgang Dreher (14.7.)
- Andreas Kexel (14.7.)
- Holger Bültmann (22.7.)
- Dr. Klaus-Jürgen Lehwald (28.7.)
- Michael Kranz (29.7.)
- Günther Rasch (30.7.)

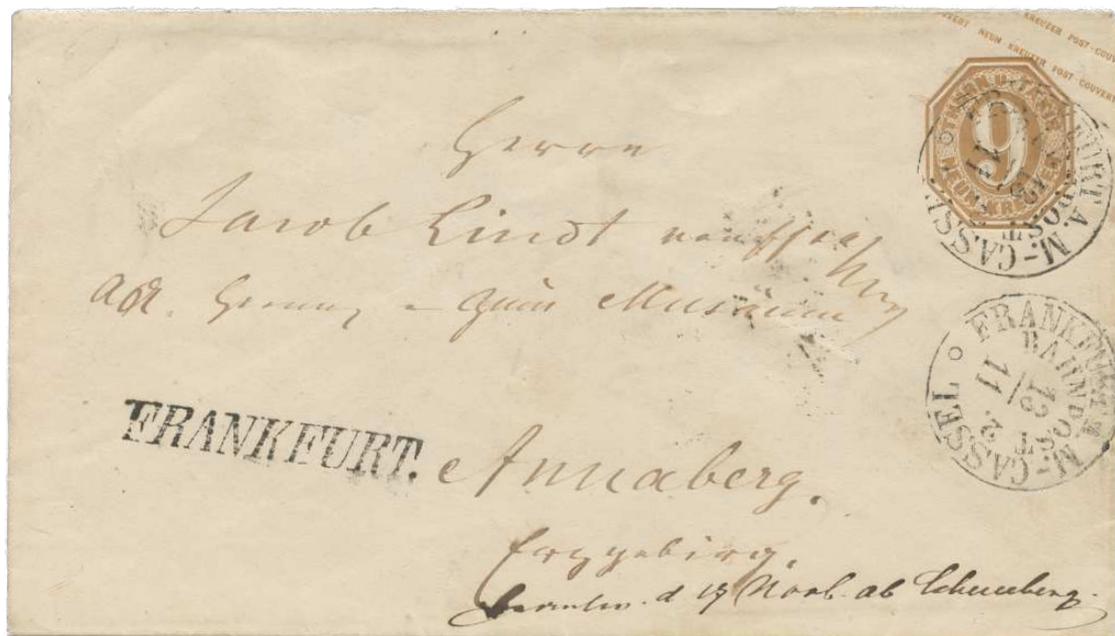
September

- Ewald Wolf (6.9.)
- Helmut Fischer (8.9.)
- Karlheinz Nickels (9.9.)
- Ywonn Wimmer (13.9.)
- Hubert Siemer (18.9.)
- Matthias Hartung (19.9.)
- Michael Rode (22.9.)
- Manfred Rheinländer (27.9.)

Leitung der Arbeitsgemeinschaft



- 1. Vorsitzender:** Prof. Dr. Hartmut Fueß, Am Hochwehr 28, 60431 Frankfurt am Main, Tel. 069-527807, Mail: h.fuess@t-online.de
- 2. Vorsitzender:** Dr. Rico Baumann, Echzeller Str. 4, 60388 Frankfurt am Main, Tel.: 0172 5322558, Mail: rico.baumann@gmx.de
- Schatzmeister:** Karlheinz Nickels, Bleiweißstraße 33, 60599 Frankfurt am Main, Tel. 069-65300297, Mail: schatzmeister.argett.nk@gmail.com
- Archivleiter:** N.N.
- Öffentlichkeitsarbeit:** Bodo A. von Kutzleben, Karl-Lachmann-Straße 5, 60435 Frankfurt am Main, Tel. 069-531316, Mail: bodovonkutzleben@t-online.de
- Redaktion Printmedien:** Sebastian Gärtner, Auguste-Lazar-Str. 5, 01217 Dresden, Mail: sebastiangaertner@me.com



So schön kann Taxis sein!



über **100** Jahre seit 1919

KARL PFANKUCH & Co.

Norddeutschlands ältestes Auktionshaus
für Briefmarken, Münzen und Postgeschichte

Wir suchen:

Münzen, Banknoten, Medaillen,
gute Briefmarkenspezial- und
Ländersammlungen & ganze Nachlässe

Nutzen Sie den
deutschlandweiten
Rundreise - Service
unserer Experten.

Jetzt Termin vereinbaren
Tel.: **0531 - 45807**



- Sofortankauf -

von Gold- und Silbermünzen, Briefmarken, Sammlungen und ganzen Nachlässen

KARL PFANKUCH & Co.

Hagenbrücke 19 • 38100 Braunschweig • Tel.: 0531- 45807

info@karl-pfankuch.de • www.karl-pfankuch.de

Mitglied APHV, Gründungsmitglied des Bundesverbandes der Deutschen Briefmarkenversteigerer (BdB), PTS und GPS





DIE FÜRSTEN SCHAFFEN SICH UNSTERBLICHKEIT DURCH IHRE BAUTEN EINIGE AUCH MIT MÜNZEN UND BRIEFMARKEN

Frei nach Friedrich August I. von Sachsen



Idealabschlag HOFGEISMAR in blau
ZUSCHLAG: € 540



Seltene Destination Portugal
ZUSCHLAG: € 1.200



Ungebraucht mit
Originalgummi
ZUSCHLAG: € 2.100



Zentrisch gestempelt
Liebhaberstück
ZUSCHLAG: € 1.600



Luxus-Faltbriefhülle an Freiherrn von Selchow
ZUSCHLAG: € 360



Gute MeF mit seltener Entwertung
ZUSCHLAG: € 850

WIR LIEBEN MARKENARTIKEL

Ihr Ansprechpartner auf allen philatelistischen &
numismatischen Gebieten seit 1976
WWW.FELZMANN.DE



**Rufen Sie
uns an!**

*persönliche Beratung
& Terminvereinbarung*

+49 (0)211-550 440

+49 (0)162-26 52 226



Dr. Reinhard Fischer



Peter Such

Briefmarken- und Münzenauktionen in Hildesheim



Internationale Großauktionen
und Online-Handel

- Briefmarken usw. aus aller Welt
- Münzen, Medaillen,
Banknoten usw.
- ständig über 100 000 ver-
schiedene Artikel zu Fest-
preisen in unserem Webshop
www.veuskens.de bei
sofortiger Auslieferung
zu günstigen Preisen

Unser Service für Sie

- kostenlose Fachberatung
und Taxierung
- Barankauf/ Vorschusszahlungen
- Provisionszahlungen bei
Vermittlungen
- gedruckter Luxuskatalog
durchweg in Farbe auf
Anforderung gratis



Eine gute Adresse für Ihr Hobby!

 **VEUSKENS**

INTERNATIONALES AUKTIONS- & HANDELSHAUS

Max-Planck-Straße 10 • 31135 Hildesheim • Telefon 05121 / 99 90 09-0 • E-Mail: info@veuskens.de

RAUHUT & KRUSCHEL

BRIEFMARKEN - AUKTIONSHAUS

Erfahrung · Kompetenz · Bonität · Erfolg



verkauft 175. Auktion: 5.200,- Euro + Aufgelder

Regelmäßige Auktionen seit 1988

Regelmäßige Rundreisen

Kostenloser Luxus-Auktionskatalog

Einlieferungen jederzeit erbeten

Jederzeit Bar-Ankauf

Rauhut und Kruschel Briefmarken-Auktionshaus GmbH

Werdener Weg 44 · 45470 Mülheim an der Ruhr

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

harald.rauhut@rauhut-auktion.de



Jeder verspricht Qualität. Wir garantieren sie.

Unser ISO-zertifiziertes Qualitätsmanagement

Vertrauen Sie auf geprüfte Spitzenqualität, wenn es um den Verkauf Ihrer philatelistischen Schätze geht. Das Auktionshaus Heinrich Köhler, Deutschlands ältestes Briefmarken-Auktionshaus, steht für absolute Zuverlässigkeit, Transparenz und Qualität – belegt durch die ISO 9001/2015-Zertifizierung.

Bei uns steht Ihre Zufriedenheit an erster Stelle. Mit klar definierten Qualitätszielen und einer stetigen Optimierung der Abläufe schaffen wir ein Höchstmaß an Verlässlichkeit und Sicherheit.

Setzen Sie beim Verkauf auf geprüfte Qualität – Ihr Vertrauen in Heinrich Köhler zahlt sich aus.

Geprüfte Qualität:

Zertifizierte und optimierte Prozesse sichern den reibungslosen Ablauf von der Einlieferung, über die Auktion bis zur Auszahlung Ihres Erlöses.

Transparenz und Vertrauen:

Ihre Sammlung bleibt bis zum Verkauf Ihr Eigentum – absolute Diskretion garantiert.

Ziel der Versteigerung:

Durch präzise Kalkulation und gründliche Vorbereitung werden Spitzenresultate erzielt.



HEINRICH KÖHLER

Deutschlands ältestes Briefmarken-Auktionshaus

Adresse

Hasengartenstr. 25
65189 Wiesbaden

Kontakt

Telefon +49 611 34 14 9 0
WhatsApp +49 172 666 72 45

Website www.heinrich-koeehler.de
E-Mail info@heinrich-koeehler.de