



Arbeitsgemeinschaft Thurn und Taxis e. V.

im Bund Deutscher Philatelisten e. V.

Mitteilungen Ausgabe 149 April 2026

Die Taxis-Post und die Nassauische Eisenbahn

(Seite 8)



Eine Korrespondenz nach Strassburg
(Seite 5)



Von meinem Schreibtisch
(Seite 23)



Postwechsel Lübeck
(Seite 27)





Inhaltsverzeichnis

Vorstand

Einladung zur Frühjahrstagung 2026
in Sigmaringen 4

Christof Schreck

Eine Korrespondenz nach Strassburg 5

Prof. Dr. Hartmut Fueß

Die Taxis-Post und die Nassauische
Staatsbahn 8

Peter Sem

Von meinem Schreibtisch 23

Gerd Oeser

Ungewöhnliche Portostufen nach
Australien 24

Prof. Dr. Hartmut Fueß

40 Jahre Mitgliedschaft in der ArGe
Thurn und Taxis 26

Redaktion

Neue Mitglieder 26

Sebastian Gärtner

Postwechsel Lübeck 27

Wann verlor der Zweikreis von
Hersfeld seine Trennlinie? 28

Redaktion

Aus anderen Arbeitsgemeinschaften 29

Geburtstagswünsche 31



So schön kann Taxis sein!

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 Frühjahrstagung 2026 der Arbeitsgemeinschaft Thurn u. Taxis in Sigmaringen vom 16. bis 19. April 2026



Programm:

Donnerstag, den 16. April 2026

Ankunft „Karls Hotel“ in Sigmaringen

18.00 Uhr Abendessen im Hotel Restaurant „Bootshaus“ (5 Gehminuten)

Freitag, den 17. April 2026

9.00 Uhr Ausflug nach Beuron Besichtigung Klosterkirche und Museum "Alraune"

Mittagsimbiss im Gasthaus „Hausen im Tal“

Campus Galli, mittelalterliche Klosterbaustelle

Abendessen Gasthaus „Zum Adler“ in Leibertingen

Samstag, den 18. April 2026

9.00 Uhr Mitgliederversammlung im „Bootshaus“

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. Mitgliederehrung
10. Veranstaltungen (Herbsttagung, Messe Ulm, MV 2027)

11. Anträge und Verschiedenes

10.30 Uhr Kaffeepause

11.00 Uhr Vorträge:

Wolfgang Bach „Die Post in Hohenzollern“

Andreas Grünewald „Die Vormarkenzeit in der Schweiz“

13.00 Uhr Mittagsimbiss

Alternativ am Vormittag für Begleitpersonen: Zuckergässle in Langenenslingen

14.30 Uhr Stadt- und Schlossführung in Sigmaringen

18.00 Uhr Abendessen im Restaurant „Marstall“ (10 Gehminuten)

Sonntag, den 19. April 2026

Abreise



Eine Korrespondenz nach Strassburg

Christof Schreck, Marktheidenfeld



1. Brief von Hanau nach Strassburg 1. Gewichtsstufe vom 13.4.1865.

Dem Verfasser liegen vier Belege aus dem Jahr 1865 aus gleicher Korrespondenz mit unterschiedlichen Portostufen aus Hanau (Kurfürstentum Hessen) nach Straßburg vor. Straßburg? Das ist die deutsche Bezeichnung für die französische Stadt Strasbourg, heute Sitz mehrerer europäischer Institutionen. 1865 war Strasbourg französisch. Nach dem Frieden von Frankfurt, der 1871 den Deutsch-Französischen Krieg beendete, war Strasbourg bis 1918 Hauptstadt des neu gebildeten Reichslandes Elsaß-Lothringen innerhalb des Deutschen Kaiserreichs.

Am 1. April 1862 trat ein neuer Postvertrag zwischen der Postverwaltung von Thurn und Taxis einerseits und Frankreich andererseits in Kraft. Dadurch entfielen die bisherigen Grenzentfernungszonen auf deutscher sowie die Rayonierung auf französischer Seite. Ab diesem Zeitpunkt galt eine Gesamttaxe, d. h. 12 Kreuzer oder 3 1/2 Silbergroschen Gesamttaxe bis 10 g Gewicht, 24 Kreuzer oder 7 Silbergroschen Gesamttaxe bis 20 g Gewicht usw. Gleichzeitig wurde durch diesen Postvertrag auch die bis dahin für die Portoberechnung geltende unterschiedliche Gewichtsprogression im Postverein und in Frankreich vereinheitlicht. So existieren beispielsweise Belege, die für die Berechnung des Postvereinsportos der ersten Gewichtsstufe (bis unter 1 Loth = 16,67 g) unterliegen, für den fremden, französischen Portoanteil aber der zweiten Gewichtsstufe (bis unter 9/10 Loth = 15 g, erste französische Gewichtsstufe bis unter 9/20 Loth = 7,5 g) zuzuordnen sind.

Doch nun zu den Belegen selbst. Deren Beschreibung erfolgt nicht chronologisch, sondern aufsteigend nach der Höhe des Portos:

1. Der erste Beleg datiert vom 13. April (1865) und ist für die erste Gewichtsstufe portogerecht mit 3 1/2 Silbergroschen Gesamttaxe frankiert. Der Brief wog also höchstens 10 g.
2. Der zweite Beleg ist der zweiten Gewichtsstufe zuzurechnen, was auch durch den Tarifvermerk „2“ (über 10 bis 20 g) angegeben ist. Der Brief vom 18. März (1865) ist daher tarifrichtig mit 7 Silbergroschen Gesamttaxe freigemacht.
3. Beleg Nr. 3 ist schon spannender: Hier ist der Tarifvermerk „3“ angebracht und zusätzlich das Gewicht in Loth „1 3/10 lth“ angegeben. „1 3/10 lth“ entspricht einem Gewicht von etwa 21,67 g, der Beleg vom 7. April (1865) gehört damit in die dritte Gewichtsstufe (über 20 bis 30 g). Folgerichtig ist der Brief mit 10 1/2 Silbergroschen Gesamttaxe frankiert.
4. Das absolute „Highlight“ der aus dieser Korrespondenz vorliegenden Belege ist aber ein „Schwergewicht“: Der fünffach gesiegelte Brief vom 13. März (1865) weist auf der Rückseite die Gewichtsangabe „95 gr“ auf. Es handelt sich daher um die zehnte (!) Gewichtsstufe, die 35 Silbergroschen Gesamttaxe kostete – darüber hinaus um ein Einschreiben, wobei die Chargégebühr in



2. Brief von Hanau nach Strasbourg 2. Gewichtsstufe vom 18.4.1865.



2. Brief von Hanau nach Strasbourg 3. Gewichtsstufe vom 7.4.1865.

dieser Portoperiode 4 Silbergroschen betrug, die halbscheidlich geteilt wurde, d. h. dieser Gebührensatz beinhaltete sowohl den Postvereins- als auch den französischen Anteil der Chargégebühr. Das Einschreiben ist portogerecht mit 39 Silbergroschen (35 Silbergroschen Gesamttaxe plus 4 Silbergroschen Chargégebühr) frankiert.

Auch wenn die Qualität gerade des zuletzt genannten Belegs zu wünschen übrig lässt, so ist dieses Stück doch allein aufgrund der hohen Gewichtsstufe äußerst interessant.



4. Brief von Hanau nach Strasbourg 10. Gewichtsstufe vom 13.3.1865.

Die Taxis-Post und die Nassauische Staatsbahn

Prof. Dr. Hartmut Fueß, Frankfurt

Die erste Bahn, die im Herzogtum Nassau in Betrieb genommen wurde, war die Taunusbahn von Frankfurt nach Wiesbaden. Vor Baubeginn gab es ausführliche Diskussionen zwischen den beteiligten Staaten. Das Großherzogtum Hessen in Darmstadt wollte die Bahn weitgehend auf seinem Gebiet südlich des Mains führen, während Nassau sein Staatsgebiet mit Höchst favorisierte. Am 13.4.1840 war die Einweihungsfeier. Die Bahn verlief vom Taunusbahnhof in der Nähe des heutigen Hauptbahnhofs in Frankfurt über Bockenheim, damals noch Kurhessen, nach Höchst. Bevor Wiesbaden erreicht wurde, hielt der Zug in Kastel (heute Mainz-Kastel) im Großherzogtum. Die Taxis-Post hat das neue Verkehrsmittel sofort für den Transport von Briefen und Paketen genutzt. Die bestehenden Postkurse sollten im „Einklang“ geändert

werden. Dies ging nicht reibungslos, wie eine Beschwerde des Postexpeditors von Hattersheim zeigt, der sich bei der Direktion in Frankfurt über den Rückgang seiner Geschäfte beklagt. Da aber keine Bahnpost installiert wurde, sind nur wenige postalische Spuren für Postbeförderung auf der Taunusbahn vorhanden. Beteiligt am Bau der Taunusbahn war auch der Bauingenieur Moritz Hilf (1819 – 1894), der uns noch begegnen wird.

Die Planungen im Herzogtum gingen intensiv weiter. Eine Rhein-Lahn Bahn sollte gebaut werden, die ganz auf eigenem Territorium verlief. Die Genehmigung für einen ersten Abschnitt bis Rüdesheim wurde 1845 erteilt. Zunächst übernahm die private „Wiesbadener Eisenbahngesellschaft“ den Bau. Als erster Abschnitt konnte die Rheingaubahn



Streckenplan der Taunusbahn und Nass. Staatseisenbahn



Siegel

Abb. 1: Bahnstrecken im Herzogtum Nassau.

von Rüdesheim zur Mosbacher Kurve bei Wiesbaden und dann der Anschluss zur Taunusbahn und nach Wiesbaden 1856/57 in Betrieb gehen. Der Weiterbau am Mittelrhein von Rüdesheim nach Oberlahnstein erwies sich als weit schwieriger, als die Rheingaubahn. Schon der rechtsrheinische Straßenbau zur Zeit als Frankreich das linke Rheinufer besetzt hatte, ging nur unter vielen Mühen vonstatten. Erst 1813 konnte ein durchgehender

Postkurs eingerichtet werden, der es erlaubte, Postexpeditionen in den Städten am Mittelrhein zu etablieren. Ähnliche Schwierigkeiten konnte die Bauleitung der Bahn nicht lösen, vor allem das Tunnelbauwerk unter dem Loreleyfelsen kam nicht voran.

Die private Gesellschaft wurde vom Staat übernommen und in „Nassauische Staatsbahn“ umbe-



Abb. 2: Die Streckenstempel der nassauischen Staatsbahn zur Zeit der Taxis-Post.

nannt. Neuer Chefindenieur wurde 1858 Moritz Hilf, der seit dem Bau der Taunusbahn bei vielen Bahnstrecken im Raum Baden/Pfalz beteiligt war. Hilf, Sohn eines Bäckers aus Limburg an der Lahn, wurde am Polytechnikum in Karlsruhe zum Bauingenieur ausgebildet. Unter seiner Leitung ging der Bau am Mittelrhein und auch die Strecke von Ems bis Weilburg zügig voran. Allein die neun Gitterbrücken über die Lahn, die Hilf plante und baute, sind eine bemerkenswerte Ingenieurleistung. Nach Fertigstellung der Bahn ernannte ihn die Stadt Limburg 1862 zum Ehrenbürger. Sein Denkmal steht in Limburg vor dem Bahnhof.

Die Übergabe der einzelnen Bauabschnitte:

11.08.1856	Rüdesheim - Mosbacher Kurve
11.02.1857	Mosbacher Kurve–Wiesbaden
01.07.1858	Oberlahnstein – Ems
09.07.1860	Ems - Nassau
22.02.1862	Rüdesheim -Oberlahnstein
05.07.1862	Nassau- Limburg
14.10.1862	Limburg -Weilburg

Mit der Inbetriebnahme der letzten Teilstrecke in das preußische Wetzlar konnte auch die Verbindung an die Linie Gießen-Deutz, die das nassauische Territorium überquerte, hergestellt werden. Ein Jahr später folgte noch eine Verbindung von Ober- nach Niederlahnstein, die später bis Koblenz verlängert wurde und die Verbindung zum linksrheinischen Netz herstellte. Die Umrisse des Herzogtums mit den Bahnlinien sind in Abb. 1 gezeigt.

Fahr- und Briefpost nutzten das neue Verkehrsmittel sofort. In Weilburg ging die Zahl der Pferde in der Posthalterei von 23 auf drei innerhalb weniger Monate zurück. Postorte, die teilweise über Jahrhunderte als Pferdewechselstationen erforderlich waren, wurden geschlossen, wie Würges und Singhofen. Aber erst seit 1865 gab es eine Bahnpost in Nassau. Das Generale 7 vom 9. Oktober 1865 regelte die Mitführung eines eigenen Postwagens, den es auf anderen, insbesondere preußischen Strecken, schon gab. Der Bahnpostwagen, der am nächsten Tag eingesetzt wurde, führte Einkreisstempel, die zur Entwertung der Freimarken dienten. Ein zweites Mal war er auf Vorder- und Rückseite abzuschlagen. Da zwei Züge am Tag in jede Richtung verkehrten, gibt es vier unterschiedliche Angaben, die Richtung und Zugnummer angeben (Abb.2). Der Aufgäbeort sollte handschriftlich in blauer Farbe auf der Vorderseite vermerkt werden. Rüdesheim, Niederlahnstein und Runkel setzten Rechteckstempel ein, die Landpoststempeln ähneln. Wiesbaden hatte einen rahmenlosen Einzeiler, der schon bei der Taunusbahn eingesetzt war. Die Schrift bei allen Stempeln ist Antiqua.

Nach diesen allgemeinen Angaben zur Bahn, werden jetzt die einzelnen Stationen auf einer Fahrt von Wiesbaden nach Wetzlar vorgestellt. Der rahmenlose Einzeiler von **Wiesbaden** ist entgegen der Vorschrift dreimal auf einem Dreierstreifen der 1 Kreuzer farbig durchstoßen abgeschlagen (Abb.3). Daneben der schwach sichtbare Streckenstempel. Abb. 4 zeigt eine Briefhülle nach London mit Stationsstempel und drei Streckenstempeln vom 30.4. (1866). Auf der Vorderseite ist der PD-Vermerk und „London Paid“ und auf der Rückseite



Abb. 3: Langstempel von Wiesbaden als Entwerfer.



Abb. 4: Brief von Wiesbaden nach London.



Abb. 5: Ganzsache von Schierstein.



Abb. 6: Bahnstation Niederwalluf.

der preußische Kursstempel „Coblenz – Coeln“. Die beiden nächsten Stationen Biebrich und Schierstein sind heute Stadtteile von Wiesbaden. Wie vorgeschrieben ist **Schierstein** in Blau links auf einer 6 Kr. Ganzsache (Abb.5) nach Birkenfeld im Hunsrück (damals Fürstentum, das zum Großherzogtum Oldenburg gehörte) verzeichnet. Die zusätzliche Stationsaufgabe „WIESBADEN“ beweist die Mitführung dieses Stempels im Bahnpostwagen und deutet darauf hin, dass die Taxe ab Wiesbaden berechnet wurde. Die Ganzsache wurde in Rüdeshheim über den Rhein gebracht und der Rhein-Nahe-Bahn übergeben. Mit **Walluf** (Abb. 6) beginnt der Rheingau, der durch flache nach Süden ausgerichtete Hänge die schwere Arbeit im Weinberg etwas erleichtert. Hier wird überwiegend Weißwein, vor allem Riesling, angebaut. Niederwalluf erhielt 1856 einen Haltepunkt und eine einfache Empfangshalle. Im Handbuch von Peter Sem ist die Station nicht verzeichnet. Auf dem Beleg in Abb. 6 hat der Bahnpostbeamte die Gebietsreform in Hessen von 1969 vorweggenommen. Diese brachte erst den Zusammenschluss von Ober- und Niederwalluf. Letzterer Ort wurde durch die Norddeutsche Post 1868 zur Postexpedition erhoben. **Eltville** war lange die Sommerresidenz der Mainzer Erzbischöfe, zu deren Staatsgebiet der Rheingau bis zur Säkularisation 1803 gehörte. Der Aufgabsort ist in blauer Schrift auf einem Schreiben aus Kiedrich vom 11.1. (1866) an den Bischof von Limburg vermerkt (Abb.7). Der Umschlag ist noch mit 4 Kreuzern frankiert, da die Taxereform vom

1.9.1861 in Nassau erst zum 24.1.1866 in Kraft trat. Der Schreiber Baron John Sutton, der große Verdienste um die Renovierung der Orgel und die Kirchenmusik in Kiedrich hat, macht dem Bischof in englischer Sprache Vorschläge zur Besetzung der Stelle des Organisten und zur Ausbildung von jungen Leuten für diesen Beruf. Langenschwalbach liegt nicht an der Bahnstrecke. Die Vorderseite von Abb.8a, mit 3 Kreuzern vom 12.8.(1866) frankiert, hat keine Merkmale von Bahntransport. Auf der Rückseite ist aber der Zweikreisstempel von Eltville, der Stempel Wetzlar-Wiesbaden 1 und der Ausgabestempel von Frankfurt (Abb.8b). **Winkel** hatte bis zum Anschluss an die Bahn eine geringe postalische Bedeutung, da keine Postkurse durch den Ort führten. Der große Zweikreisstempel war seit 1848 in Gebrauch. Am 25.8.(66) war die Jahreszahl durch einen Block ersetzt (Abb.9). Mitten im Krieg (das Herzogtum ist seit 8. Juli besetzt) wird aus Johannisberg von der Firma Müller ein Auftrag aus dem feindlichen Preußen bestätigt und um Gutschrift gebeten. Die Rechnung ist in Handschrift gedruckt. Aus dem Zusatz („65er Cresenz“) geht hervor, dass es sich um Wein handelt, dessen Fertigstellung sich verzögert. Aus **Geisenheim** ging möglicherweise ein Neujahrsgruß an den Hofrath Schmidt in Schwerin in Mecklenburg, ordnungsgemäß mit blauer Tinte der Aufgabsort und alle weiteren postalischen Angaben (Abb.10). Der Absender war wohl ein Kollege. Der Postexpeditor in **Rüdeshheim** leistete sich einen Rechteckstempel in Antiqua Schrift zur Kennzeichnung seiner Bahn-



Abb. 7: Aufgabe in Eltville eines Briefes aus Kiedrich.



Abb. 8a/b: Brief von Langenschwalbach in Eltville der Bahn übergeben.

postsendungen. Die Firma Strauss & Trapp schrieb nach Neustadt im Odenwald (Abb. 11). Die Taxe von 3 Kreuzern erlaubt den Brief auf den 6.6.1866 zu datieren, den Tag des Kriegsbeginns. Rüdesheim ist heute der meistbesuchte Ausflugsort im Rheingau. Neben der „Drosselgasse“ trägt dazu auch die imposante Bronzefigur der Germania auf dem Niederwald bei, die den Sieg gegen Frankreich 1871 feiert und dabei wachsam nach Westen blickt. Gegenüber fließt die Nahe zu, der Rhein aber wendet sich nach Norden in das „Binger Loch“. Am „Mäuseturm“ auf einer Insel kam kein Schiff vorbei, ohne dem Erzbischof in Mainz Zoll

entrichtet zu haben. Ähnlich haben am Mittelrhein viele Potentaten ihren Anteil am Handel auf dem Rhein eingesammelt. Ergebnis sind die vielen Burgen, die im 19. Jahrhundert wiederaufgebaut und renoviert wurden und den Ruf vom romantischen Rhein begründeten. Dieser Ruf hat in jüngster Zeit dem Mittelrhein zum Titel Weltkulturerbe der UNESCO verholfen. Aber wie bei vielen Titeln ist auch dieser „ohne Mittel“. Die kleinen Städtchen und Dörfer sind beständig durch die Personen- und Güterzüge, die auf der Strecke von 1862/63 an den Häusern vorbeierollen, Lärm ausgesetzt. Auch auf den steilen Hängen lassen sich moderne Maschi-



Abb. 9: Zweikreisstempel (mit Block) von Winkel.

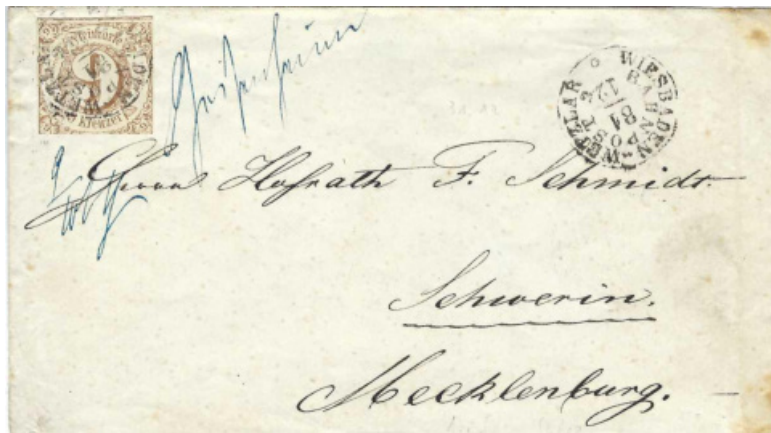


Abb. 10: Ein Gruß von Geisenheim nach Schwerin.

nen schwer einsetzen. Nur von Romantik allein wird das Leben nicht möglich. Die Einwohnerzahl im Mittelrhein stagniert und nimmt sogar ab. Der Fortschritt, den der Bahnbau gebracht hatte, hat sich nicht fortgesetzt.

In **Assmannshausen** ist der Spätburger die dominierende Rebsorte. Das Rotweindorf erhielt ebenso wie Niederwalluf und Erbach eine Postexpedition von NDP und einen Einkreisstempel in Grotesk-

Buchstaben. **Lorch** ist seit 1946 Grenzort von Hessen zu Rheinland-Pfalz. Durch die Gründung dieser neuen Länder wurde das Gebiet des preußischen Regierungsbezirks Wiesbaden, der die Nachfolge des Herzogtums angetreten hatte, geteilt. Nach dem ersten Weltkrieg war Lorch Hauptort des Kuriosums „Freistaat Flaschenhals“. Durch die beiden von der französischen Besatzung geschaffenen Brückenköpfe bei Mainz und Koblenz mit einem Radius von 30 km blieb ein schmaler



Abb. 11: Rechteckstempel von Rudesheim.

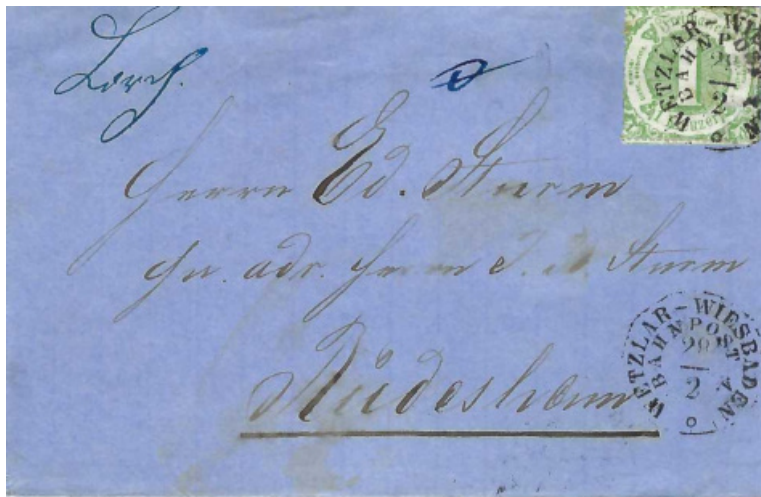


Abb. 12: Ermäßigte Taxe von Lorch nach Rudesheim.

Streifen im Wispertal bis zur Mündung in den Rhein unbesetzt, da sich die Kreise nicht berührten. Die Versorgung und die Verwaltung gaben viel Anlass zu Schmuggel und Ähnlichem. Im 19. Jahrhundert konnte man aber einen Brief für einen Kreuzer nach Rudesheim mit der Bahn befördern, der dann auch mit „0“ taxiert ist (Abb.12). Hier galt die Regel der ermäßigten Gebühr zwischen zwei Orten. Die beiden Ganzsachen von **Caub** nach Nassau an der Lahn an die bekannte Adresse Franz Devora verdeutlicht die unterschiedliche Behandlung der Bahnpost. Das Schreiben vom 2.2. 66 trägt nach Vorschrift die Aufgabe in Blau und die Entwertung mit dem Streckenstempel, während am 6. 2. der Aufgabestempel von „Caub“ mit dem Nummernstempel 170 kombiniert ist (Abb.13 a,b). Der Streckenstempel findet sich auf der Rückseite. In Kaub

sammelten die Pfalzgrafen den Zoll in der malerischen Burg „Pfalzgrafenstein“ mitten im Fluss. Die „Pfalz“, wie sie kurz heißt, half auch dem Feldmarschall Gebhardt Leberecht von Blücher (1742–1819) in der Neujahrsnacht 1813/14 seine Truppen über den Rhein zu transportieren. Vor der Station **St. Goarshausen** steht der Felsen der Loreley nahe am Fluss. Dieser Felsen stellt den Höhepunkt der Rheinromantik dar, bereitete aber den Straßen- und Bahnbauern die größten Schwierigkeiten. Burg „Katz“ kontrollierte hier den Zoll für die mächtigen Grafen von Katzenelnbogen im späten Mittelalter. Auf der gegenüberliegenden Flussseite oberhalb von St. Goar kündigt die Festung Rheinfels noch heute von der Stärke dieses Geschlechts. Nach dem Aussterben in männlicher Linie kam es zu langen Auseinandersetzungen zwischen den Land-

grafen von Hessen und den Nassauer Grafen. Beide Dynastien hatten Tochter bzw. Ehefrau des letzten Catzenelnbogener geheiratet. Schließlich verschaffte sich Hessen sowohl die Niedergrafschaft um Rheinfels und St. Goarshausen als auch die Obergrafschaft zwischen Bergstraße und Rhein um Darmstadt. Damit dehnte sich Hessen 1479 erstmals über den Main nach Süden aus. Bei der Teilung der Landgrafschaft unter die vier Söhne Landgraf Philipps 1567 wurde Hessen-Rheinfels zeitweise selbständige Landgrafschaft mit einem Postkurs nach Kassel durch Taunus und Wetterau. Für Nassau blieben nur kleinere Herrschaften im Westerwald. Der „recommandirte“ Brief mit dem Nummernstempel 205 auf der 9 Kreuzer-Marke trägt noch „Chargé“ und den Einkreisstempel (alle in Blau wie bei diesem Postort üblich). Die Taxe 3

Kreuzer und 6 Kreuzer Einschreibgebühr deuten auf das Jahr 29.5. (1866) hin. Beförderung mit der Bahn und Ankunft in Diez werden auf der Rückseite bestätigt (Abb.14).

Camp (jetzt Kamp) erhielt am 1.1.1813 eine Postexpedition, die aber von 1825 bis 1850 geschlossen war. Der Bahnpostbrief von 1866/67 nach Wiesbaden mit der handschriftlichen Angabe „Camp“ entspricht den Vorschriften (Abb.15). **Braubach** wird überragt von der imposanten Marksburg, die die Grafen von Catzenelnbogen gegen die Kurfürsten von Trier als Grenzposten errichtet hatten. Hinter der Burg zeugen die Schornsteine der Blei- und Silberhütte vom Übergang der Wirtschaft, die am Rhein vom Weinbau im Schiefergebirge aber vom Bergbau dominiert wird. Braubach und



Abb. 13a/b: Schreiben von Caub nach Nassau a) Streckenstempel (oben) b) Nummernstempel (unten).



Abb. 14: St. Goarshausen nach Diez.

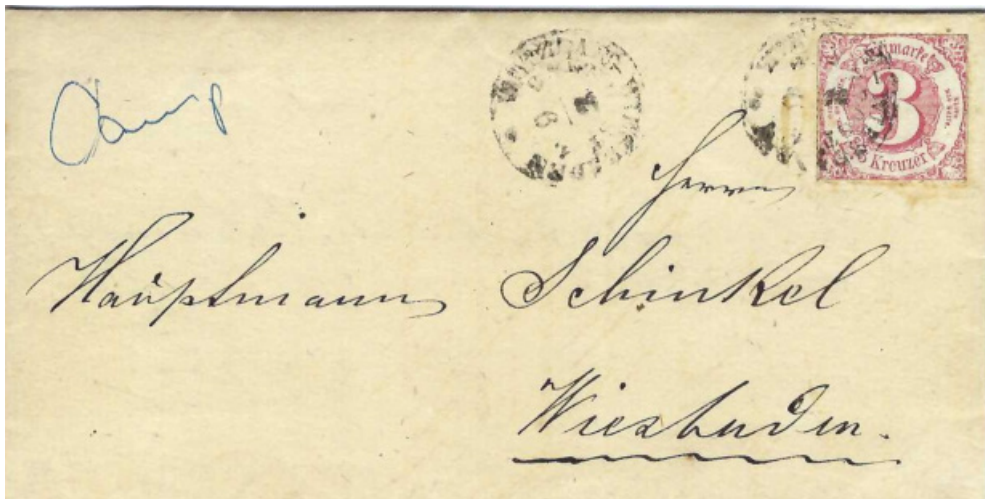


Abb. 15: Camp.



Abb. 16: Braubach.



Abb. 17: Handschriftliche Aufgabe O. Lahnstein.

der Ort Catzenelnbogen waren im 17. Jahrhundert kurze Zeit als „Landgrafschaft Hessen-Braubach“ unabhängig, fielen dann zurück an Darmstadt. Seit 1803 gehört das Gebiet zu Nassau. Der einfache Brief (Abb.16) mit einer Taxe von 3 Kreuzern ging 1865 in das preußische Bendorf. Kurioserweise galt die Taxereform für Briefe in den Postverein, nicht aber für Sendungen innerhalb Nassaus. Die Städte **Ober- und Niederlahnstein** an der Lahn-mündung gehörten zu unterschiedlichen Kurfürstentümern. Das südliche Oberlahnstein nahm Rheinzoll für Mainz ein, das nördliche Niederlahnstein beschützte die Residenz der Trierer Erzbischöfe in Koblenz. Die Poststation in Niederlahnstein wurde 1833 gegründet und am 15.6.1862 als Folge des Bahnbaus nach Oberlahnstein verlegt. Die Bahn überquerte hier nicht die Lahn, sondern bog in das Lahntal ab. Die Postbeamten machten keinen Unterschied. Sie beschrifteten die Briefe in der Regel mit „Lahnstein“ (Abb. 17). Die Angabe O. Lahnstein ist seltener (Abb.18). Die Holz- und Baumaterialienhandlung Anton Donqué schreibt an das bekannte Handelshaus Ermen-Devora in Nassau. Für die Taxierung bestand kein Unterschied zwischen Ober- und Niederlahnstein. Erst 1969 wurden beide Städte durch die Gebietsreform in Rheinland-Pfalz zu Lahnstein zusammengeschlossen.

Bereits im Herzogtum Nassau war **Ems zu Bad Ems** geworden. Seine Rolle als mondäner Ort der Adligen spielte die Stadt aber erst im Königreich Preußen als der König hier Botschafter empfing. Die Mineralquellen im Taunus wurden zu einer wichtigen Einnahmequelle des Herzogtums. Einige Quellen entwickelten Bäderbetrieb (Wiesbaden, Ems, Schlangenbad) andere exportierten Wasser in Krügen (Niederselters, Fachingen). Ems hatte aber auch Bedeutung als Blei- und Silberhütte. Von der Stadt **Nassau** an der Lahn leitet die Dynastie, die heute noch in Luxemburg und den Niederlanden regiert, ihren Namen ab. Die Stammburg steht noch über der Lahn. Etwas unterhalb ist die Burg des Reformers Freiherr vom und zum Stein, der in der deutschen Geschichte hohen Ruhm genießt. Allerdings von Reformen, die ihm 1803 bei der Säkularisation die Reichsunmittelbarkeit nahmen, war er wenig begeistert. Die Domänen wie Weingüter im Rheingau und Landwirtschaft werden jetzt vom Schloss in der Stadt verwaltet. Handschriftlich „Nassau“ und der Bahnpoststempel von Zug 2 am Nachmittag vom 16.11.1865 nach Frankfurt zeigen die wirtschaftliche Ausrichtung an (Abb.19). Auch **Laurenburg** ist mit der Geschichte des Hauses Nassau verbunden. Als Grafen von Laurenburg traten sie im 11. Jahrhundert in die Geschichte, nannten sich dann aber in Nassau um. Laurenburg



Abb. 18: Angabe "O. Lahnstein".

hat noch einen restaurierten Turm. Der Brief in Abb. 20 trägt den Nummernstempel 398 und den Einkreiser mit Datum vom 20.2.1867. Er ging mit Bahnpost nach Diez, dann auf dem Postkurs über Catzenelnbogen und Holzhausen nach Nastätten. Auch **Diez** ist eng mit der Geschichte des Fürstenhauses verbunden. Das jetzige Königshaus Nassau-Oranien der Niederlande stammt von den Grafen von Nassau-Diez ab. Schloss Oranienstein oberhalb der Stadt bezeugt schon im Namen diese Verbindung. Die Bahnpost beförderte den Brief

(Abb.21) bis Laurenburg. Von dort ging es per Boten in das Bergbaugebiet von Holzappel, das erst von der NDP eine Expedition erhielt. Auf der Rückseite ist das Blindsiegel ERZHERZOGL. OESTERREICH: RENTCAMMER Z: SCHAUMBURG abgeschlagen. Erzherzog Stephan (1817-1867) von Habsburg-Lothringen verlor 1848 seine Position als „Palatin“ in Ungarn und zog sich auf das geerbte Schloss Schaumburg seiner Mutter zurück. Schon 1739 richtete die Taxis-Post eine Expedition in **Limburg an der Lahn** ein. Limburg war die



Abb. 19: Nassau.

zweitgrößte Stadt im Herzogtum. Bis 1867 hat keine Poststelle mehr unterschiedliche Stempel geführt. Briefe für die Bahn wurden im Postamt Frankfurter Straße eingeliefert und dann mit dem Aufgabestempel versehen. Handschriftliche Angaben sind in der Minderheit. Auch hat die Bahn Briefe übernommen, die durch die Kutsche von umliegenden Orten kamen. So ist in Abb. 22 ein Schreiben aus Hadamar zu sehen, das in Limburg übernommen wurde und mit der Bahnpost schneller

zum Procurator Rath nach Weilburg kam. Bis 1803 war die Bevölkerung in den nassauischen Fürstentümern überwiegend protestantisch. Durch die Übernahme großer Gebiete der Erzbistümer Mainz, Köln und Trier erhielt der Herzog viele katholische Untertanen. Dies führte 1823 zur Gründung des Bistums Limburg, dem auch Frankfurt zugeordnet ist. Einige Kilometer lahnauwärts liegt **Runkel**. Die beeindruckende Stammburg der Grafen von Wied-Runkel oberhalb der Lahn beherrscht das Tal. Der



Abb. 20: Laurenburg



Abb. 21: Diez.



Abb. 22: Hadamar-Limburg-Weilburg.

handschriftliche Aufgabebeleg „Runkel“, der am 25.4 (1866) nach Wetzlar an Herrn Heinz Hertz befördert wurde, ist einer der wenigen Exemplare von Runkel (Abb. 23). Die Familie Hertz in Weilburg war durch den ersten jüdischen Arzt im Herzogtum bekannt geworden. Mitte des 19. Jahrhunderts betrieb sie Weinhandel und Banken in Weilburg, Wiesbaden und Wetzlar.

Am 01.7.1867 ging die Post von Thurn und Taxis an das Königreich Preußen über. Die „Nassauische Staatsbahn“ erhielt den neuen Namen „Nassau-

sche Eisenbahn“ und wurde voll in das preußische Netz integriert. Der Streckenstempel der Bahnpost blieb noch einige Zeit in Verwendung. Das bisherige späteste Datum des Bahnpoststempels WETZLAR-WIESBADEN BAHNPOST ist der 22.9.(1867), der mit der handschriftlichen Angabe „Weilburg“ zum Schloss Oranienstein bei Diez mit preußischen Kreuzermarken lief (Abb.24/25). Der Stempel für die Gegenrichtung ist noch vom 31.10. bekannt.



Abb. 23: Runkel.



Abb. 24/25: Weilburg Streckenstempel auf Preußen, späte Verwendung.

Von meinem Schreibtisch

Peter Sem, Gundelsheim

Nachdem Herr Mimberg von mir eine Abbildung einer 17 Kr.-Zeitungsüberweisung erhalten hat und darüber eine interessante Abhandlung über die seltenen Formulare verfasste, hatte ich nun auch den zweiten mir bekannten Beleg (siehe Hinweis in meinem Katalog auf S. 233) zur Attestierung vorliegen. Vorher wurde er mir nur von einem ArGe-Mitglied ohne Abbildung beschrieben.

Wie bereits von Herrn Mimberg erläutert, entstand die 17 Kr.-Rate durch die Maximalgebühr für die Provision der "überwiesenen" Zeitung, hier für ein Exemplar der "Coblenzer Zeitung". Normalerweise wurden 18 Kr. bzw. 5 Sgr. fällig, die dem Auftraggeber berechnet wurden. Neben diesen beiden 17 Kr.-Exemplaren ist mir seitdem kein weiteres vorgelegt worden. Daneben gibt es wenige mit geklebter 5 Sgr. sowie das Spitzenstück mit 7x Nr. 25 als 210 Kr.-Gebühr auf Ausschnitt eines Formulars (ex Dr. Zangerle). Alles hochinteressante- und weitgehend unbekanntes Taxis-Seltenheiten.

Der zweite Beleg ist nur auf den ersten Blick weniger spektakulär, handelt es sich doch "nur" um einen Brief aus Rüdeshheim nach USA, hier nach Sonoma bei San Francisco. Auf den zweiten Blick wird der Brief erheblich interessanter, da das Franko mit $8 + 34 = 42$ Kr. amtlich taxiert ist. Bekannt sind vor allem die 41 Kr.-Briefe, die sich aus 6 Kr. für den Postverein und 35 Weiterfranko errechneten. Sowohl bei diesen als auch bei dem vorgelegten Stück ist links unten das Weiterfranko mit 35 Kr. ausgewiesen. Warum also 42 Kreuzer? Glücklicherweise half mir Jürgen Naab mit dem Generale (Nr. 12) vom 30.12.1862 aus, in der die Rate beschrieben ist. Mir lag ein solcher Beleg bisher nicht vor, weswegen ich ihn als "unauffällige Seltenheit" einordne. Bei Erscheinen meines Beitrages müßte er bereits versteigert worden sein.

Ihr Peter Sem



Ungewöhnliche Portostufen nach Australien

Gerd Oeser, Königswalde

Anmerkung der Redaktion: Dieser Artikel erschien bereits im Heft 148 (September 2025). Dabei enthielt er jedoch gravierende Fehler, die ich als Redakteur alleinig zu verantworten habe. Aus diesem Grund erscheint der Artikel nochmals im aktuellen Heft und ich entschuldige mich hier ausdrücklich bei Herrn Oeser für die Unannehmlichkeiten!



Abb. 1: Briefvorderseite von Rudesheim nach Rockhampton.

In der Peter Feuser Auktion im Januar 2025 wurde eine Briefvorderseite von Rudesheim nach Rockhampton in Australien angeboten. Obwohl deren Erhaltung zu wünschen übrig lässt, ist das Stück doch sehr interessant. Es handelt sich um einen Brief in der 2. Gewichtsstufe (rechts oben 1 5/10), der am 4. oder 5.5.1860 über London (7.5.1860) nach Australien befördert wurde. Der vorderseitige Ankunftsstempel vom 19.7.1860 ergibt eine Beförderungsdauer von 76 Tagen. Der Brief wurde mit der Overland Mail befördert. Für Taxis ist der Leitweg **über England und der Overland Mail** sehr selten. Mir sind aktuell nur 3 Briefe mit diesem Leitweg bekannt. Gemäß Generale Nr. 22 von 1857 betrug das erforderliche Porto für die 1. Gewichtsstufe 3 Sgr. im DÖPV sowie 9 Sgr. fremdes Porto, für den

Gulden-/Kreuzerbereich entsprechend 9 Kr. im DÖPV sowie 31,5 Kr. (gerundet 32 Kr.) fremdes Porto. Die vorliegende 2. Gewichtsstufe erforderte entsprechend 18 Kr. im DÖPV sowie 1 f 3 Kr. (31,5 x 2) fremdes Porto. Daraus ergibt sich das frankierte Gesamtporto von 81 Kreuzer. Ein 2. Beleg mit dieser Portostufe ist mir bisher nicht bekannt. (Abb. 1)

Ein weiterer interessanter Australienbrief wurde im Frühjahr auf einer ausländischen Auktion angeboten. Leider (oder zum Glück?) bleiben markenlose Briefe oft „unter dem Radar“ der meisten Sammler. Für mich war die sehr klare Taxierung, mit der ich ursprünglich überhaupt nichts anfangen konnte, sowie natürlich die Destination, Anlass mir das Stück näher anzuschauen.



Abb. 2: Brief von Mainz nach Melbourne mit Leitweg über England und "um das Cap".

Der Brief lief im Oktober 1853 von Mainz über England nach Melbourne. Der PD Stempel bestätigt die komplette Bezahlung mit 58 Kreuzer (9 Kr. im DÖPV sowie 49 Kr. fremdes Porto). Ankunft in Melbourne am 16.1.1854. Die taxierten 14 Kreuzer stellen offenbar den Auslandsanteil bis England dar. Bestätigt wurde die Taxierung in England mit dem Vermerk 1 – 4, also 1 Shilling 4 pence = 14 Silbergroschen = 49 Kreuzer. (Abb. 2). Nun passte dieses Porto so gar nicht zu den mir bekannten Australienbriefen. Einen Hinweis fand ich dann im Handbuch von Dr. Zangerle „Auslandstaxen der süddeutschen Postgebiete“. Dort war die-

ses Porto zu finden mit der Anmerkung „über Southampton und um das Cap...“. Das entsprechende Generale Nr.70 vom Juni 1853 zeigt die Details (übrigens als QR Code im 3. Band von J. Naab auf Seite 14 zu finden). Der Brief war 102 Tage unterwegs, also deutlich länger als bei Beförderung mittels der Overland Mail. Der Grund dafür, dass der Absender die Route um das Kap der Guten Hoffnung wählte, ist sicher darin zu vermuten, dass das damalige Porto über England und die Overland Mail enorme 100 Kreuzer betragen hätte (9 + 91 Kr.). Der Absender hat also, vermutlich um Geld zu sparen, eine 3 – 4 Wochen längere

Beförderungsdauer in Kauf genommen.

Australien mit dem Leitweg über England und „um das Cap herum“ bekannt geworden.

Bisher ist mir kein weiterer Taxisbrief nach Australien mit dem Leitweg über England und

40 Jahre Mitgliedschaft in der ArGe Thurn und Taxis

Prof. Dr. Hartmut Fueß, Frankfurt a.M.

Rainer W. Wehrheim ist seit mehr als 40 Jahren Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Thurn und Taxis. Der Vorsitzende hat ihm im Dezember 2025 eine Urkunde und die Ehrennadel für 40 Jahre Mitgliedschaft überreicht.

Die Geschichte der Landgrafschaft Hessen-Homburg steht im Zentrum seines Sammelns, dazu gehört auch die Postgeschichte mit der Lehenspost von Thurn und Taxis, die auch das Oberamt Meisenheim umfasst, das von 1815 bis 1866 zur Landgrafschaft gehörte.



Wir begrüßen als neue Mitglieder herzlich:

Herrn Wolfgang Ansorg (Sachsen-Meiningen und Postscheine der Thüringer Kleinstaaten)

Herrn Martin Schmidhofer (Marken und Postgeschichte)

Herrn Thomas Hase (Reuss, Korrespondenz in den Nahbereich Sachsen, Sächs. Herzogtümer, Hohenzollern, Postgeschichte, Brustschilder, Preußen, NDP)

Herrn Dr. Daniel Witthaut (Thurn und Taxis)

Postwechsel Lübeck

Sebastian Gärtner, Dresden

Beim Sortieren meiner Belege ist mir wieder eine Ganzsache in die Hände geraten, der man etwas mehr Aufmerksamkeit schenken sollte. Obwohl Ganzsachen – nach wie vor – bei den Taxissammlern weniger beliebt sind, finden wir auch hier immer wieder schöne und seltene Stücke. Dieses wurde am 17.10.1863 in Lübeck aufgegeben mit dem Bestimmungs-ort ins badische Karlsruhe. Für die Beförderung nach Baden war die taxische Post in den Hansestädten zuständig. Die Ganzsache wurde aber zunächst nicht im zuständigen taxischen Postamt aufgegeben (ZK LUEBECK F.TH.u.TAX.P.A.), sondern im Lübecker Stadtpostamt (ZK LUEBECK). Aus Hamburg und Bremen sind uns einige solcher Postwechselbelege bekannt. Aus Lübeck – welches ohnehin ein viel geringeres Postaufkommen hatte (vgl. hierzu auch den Artikel von Werner Schäfer † "Das Thurn und Taxis'sche Postamt in Lübeck /Ausgabe 130 Dezember 2018) – ist eine solcher doch recht ungewöhnlich und

zugleich auch wieder sachlogisch beim Parallelbetrieb von drei Postämtern (neben dem Stadt- und taxischen Postamt existierte noch das dänische Postamt). Auch hier wäre ich wieder verbunden, wenn Besitzer von weiteren Postwechselbelegen aus Lübeck, diese mir zur Registrierung melden würden.



Postwechselbrief von Lübeck (17.10.1863).

Wann verlor der Zweikreis von Hersfeld seine Trennlinie?

Sebastian Gärtner, Dresden



Abb. 1: MiNr. 18 mit ZK Hersfeld (ex Boker).



Abb. 2: MiNr. 4 mit ZK Hersfeld aus 1852.

Vor reichlich 2 Jahren wurde mir eine MiNr. 18 mit Ortsstempelentwertung von Hersfeld zur Prüfung vorgelegt (Abb. 1; die Marke stammt ursprünglich aus der Boker-Sammlung). Neben Abweichungen im Abstand der Buchstaben, fällt auch die plumpe "2" in "1862" auf. Zudem trägt der Stempel die Trennlinie über der Jahresangabe. Diese Trennlinie in diesem Stempel konnte ich bisher nur bei Ortsstempelentwertungen 1852 finden (vgl. Abb. 2). Bereits im April 1853 – kurz nach Einführung der Nummernstempel Ende Januar – fehlt diese Trennlinie im Ortsstempel (Abb. 3).

Auch in der Ausarbeitung "Postgeschichte und Philatelie in Kurhessen während der Markenzeit" von Jürgen Gunkel finden sich nur Abbildungen ohne Trennlinie. Der Stempel soll auch nur bis 1861 im Einsatz gewesen sein.

Da ich davon ausgehe, dass bei der MiNr. 18 der Stempel von einem Originalabschlag abgenommen wurde und die "2" in 1862 dann nachempfunden wurde, ist nun die Frage: kennt jemand Belege seit Einführung der Nummernstempel oder aus den 1860ern mit der Trennlinie im Zweikreis von Hersfeld?



Abb. 3: Brief von Hersfeld nach Weimar mit früher Verwendung des Nummernstempels (April 1853).

Aus anderen Arbeitsgemeinschaften

Redaktion

Arbeitsgemeinschaft Württemberg e.V. im Bund Deutscher Philatelisten e.V.

Rundbrief 213/Juli 2025

Dienstpost in der Kreuzerzeit – einmal anders frankiert (Gabriel Böck); So schnell geht das manchmal... – Ergänzung zum Dreikreisstempel Heidenheim (Dierk Lisdorf); Postanweisungen nach Italien (Ulrich Schüle); Tarnnummernstempel der Württembergischen Feldpost von 1917 und 1918 (Axel Schramek); Die Ganzsachen auf Bestellung einzelner Behörden (Hartmut Winkler); Neues aus dem Schwarzwald (Hartmut Winkler)

Rundbrief 214/Dezember 2025

Feld und Militärpost in der Zeit der Württembergischen Landpost zwischen 1806 und 1819 – Teil 1 (Axel Schramek); Portodefekte bei Postanweisungen (Gabriel Böck); Die Frei- und Dienstmarken Württembergs ab 01.07.1875 und die vorkommenden Mischfrankaturen untereinander (Heiner Scheerer, Hartmut Winkler); Besonderheiten aus der Pfennigzeit (Hermann Jung)

Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.

Rundbrief 534/Okttober 2025

Schreckliche Tage im Pustertal (Dr. Joachim Helbig); Franco – Porto – A Conto (Horst Diederichs); Auslandspostamt der kaiserlich-taxischen Reichspost im erzhertzoglich-österreichischen, ab 1804 kaiserlich-österreichischen Erbland Böhmen: ca. 1680-1818 (Horst Diederichs); Die Papiermacherfamilie FUES – Papierlieferanten für die Thurn und Taxis-Freimarken (Heinrich Mimberg); Der amerikanische Traum, eine höchst seltsame Familie und der vermeintlich reichste Hund der Welt (Michael Maaßen); Die Personenbeförderung bei der Thurn und Taxis-Post (Hinrich Mimberg)

Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Postbezirk

Rundbrief 127/Juni 2025

Marken und Ganzsachen Kreuzer-Streifband aus Rendsburg; Sind abgelöste Marken von GAA anderweitig verwendet worden?; Spät verwendete Hamburger Stadtpostmarke; Dreierstreifen mit Reihenzähler; „Aufbrauchsganzsache“ noch zur Brustschildzeit; Zu spät für einen Umtausch - aber das Couvert geht noch; Anlagepunkte und Reihenzähler auf Randstücken; Einzelfrankatur der 10 Groschen-Marke; Massenfrankaturen; Mehrfachfrankatur auf Postinsinuationsdokument; Währungsmischfrankaturen Kreuzer-Groschen; Ausschnitt aus einer Aufbrauchsganzsache als Frankatur **Gebühren** Paketbegleitbrief für drei Pakete mit sehr hoher Frankatur; Unterfrankiertes Paket; Nachgesandter Wertbrief; Altes Nahbereichsporto in Lübeck; Begleitbrief für ein Paket mit deklariertem Wert und vorausgezahlem Bestellgeld im Guldenbezirk; Unfrankierte Werbepostkarte innerhalb Berlins für Bierbestellung; Paket mit Expressbestellung **Dienstpost / Portofreiheiten** Ein Eilbrief mit Insinuationsdokument; Ein Dienstbrief mit Stempel „Bestellgeld frei“; Gemeinde-Dienstsache mit Postvorschuss **Stempel** Ergänzungen zu Feuser: Nachverwendete Altdeutschland-Stempel (2. Aufl.); Ergänzungen zum NDP-Stempelkatalog (DATEN & FAKTEN Kap. 12); Postablage Kelsterbach; „LEIPZIG THÜRINGER BAHNHOF“ – Briefe aus 1869-71 gesucht; Besondere Type eines Ausgabestempels; Ehemaliger bayrischer Postort Wey-

hers; Späte und frühe Zeiteinsätze in Aufgabestempeln; Weiterverwendete preußische Briefkastenstempel; Verschiedene Stempeltypen aus Bockenheim; Stempel „BAHNHOF ITZEHOE“ **Bahnpost** Bahnpost-Stempelkatalog (Ergänzung); Kursstempel LEIPZIG-GERA; Fremdentwertung einer Kreuzerfreimarke mit bayrischem Bahnpoststempel; Stempel des Eisenbahn-Postbureaus No. 4 LISSA-HANS-DORF **Elsaß-Lothringen / Krieg 1870/71** Expreßbriefe in Elsaß und Deutsch-Lothringen 1870/71; Correspondenzkarte mit (unbeachtetem?) Express-Vermerk; Schmuckes Briefstück mit Relais-Stempel; Aus den besetzten Gebieten nach Batavia Einjährig-Freiwillige; Zensurstempel „Auf militairischen Befehl geöffnet“; Kriegsgefangenenbrief nach Frankreich über England **Auslandspost** Brief nach Kanada; Briefe nach England über Frankreich – hier die Gegenrichtung; Unterfrankierter Kastenbrief nach Österreich; Nahbereichsbrief in die Niederlande; Auslandskarte (Drucksache) nach Italien; Früher Brief nach Italien für 12 Kreuzer; Brief nach Rumänien; Auslandsdrucksache nach England; Brief aus Belgien mit NDP-Frankatur; Briefe nach Australien; Brief nach Hong Kong; Wertbrief nach Helgoland; Ergänzung zum PKXP-Stempel aus Rundbrief 126, Abschnitt 7.8 **Formulare** Die Frühdaten der Verwendung von Correspondenzkarten; Frankierter Telegramm-Umschlag **Weitere interessante Themen** Feldpostkarte an Heinrich Stephan; Cassenscheine aus Mecklenburg; Eine Paketankündigung der Norddeutschen Packet-Beförderungs-Gesellschaft; Ein Sonntagsbrief über den Rhein; Der Übergang der Post von Bergedorf in die Norddeutsche Post; Die Korrespondenz Hoffmann von Fallersleben; Briefe an den König von Preußen

Rundbrief 128/Okttober 2025

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“ Aufbrauchsganzsachen; 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 angegeben; 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 Rezepisse; 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 129/Februar 2026

Marken und Ganzsachen Ganzsachenausschnitte als Freimarken verwendet; Paketbegleitbrief mit einer Mischfrankatur zwischen Innendienstmarken der norddeutschen Post und Brustschildmarken aus dem Bezirk mit Guldenwährung in die Vereinigten Staaten; Mehrfachfrankaturen; Paketbegleitbrief mit deklariertem Wert und einer Mehrfachfrankatur der Innendienstmarke zu 10 Groschen **Gebühren** Streifbänder mit Zusatzfrankatur und schwere Drucksachen; Behördensache aus Sachsen mit frankierter Reco-Gebühr; Paketbegleitbrief über 21 Pakete **Dienstpost / Portofreiheiten** Mischfrankaturen zwischen Dienstmarken und Freimarken der Norddeutschen Postverwaltung; Correspondenzkarte mit Kreuzer-Dienstmarke; Geldsammlung für das Luther-Denkmal in Eisleben; Norddeutsche Bundessache **Stempel** Formularstempel in Sachsen; Ehemalige Postorte Bayerns die an Preußen abgetreten wurden **Bahnpost BREMEN E.P.B.**; Handschriftliche Aufgabevermerke; Auslandsbrief mit der Bahnpost **Elsaß-Lothringen / Krieg 1870/71** Das Postamt in Straßburg i. E. vom Beginn seiner Tätigkeit am 2.10.1870 bis zur Einführung deutscher Auslandstarife am 11.11.1870; Barfrankierter Faltbrief vom Feldpostrelais 35; 6-fach schwerer Brief aus Straßburg nach Paris; Kriegsgefangenenbrief aus Lübeck über die Schweiz nach Frankreich **Auslandspost** Einschreibgebühr nach Frankreich war 4 Groschen; Auslandsdrucksache nach Frankreich; Im NDP portofreier Brief in die Schweiz **Formulare** Correspondenzkarten als Paketbegleitbriefe; Postanweisungen aus Hohenzollern und nach Helgoland **Weitere interessante Themen** 150 Jahre Deutsche Reichspost - Die Anfänge 1871; Rosen "Philatelie" und „Postillion“; Neue preußische Provinz Hessen-Nassau; Brief an den König von Preußen

Bundesarbeitsgemeinschaft Preußen für Philatelie und Postgeschichte e. V.

Rundbrief 183/September 2025

175 Jahre Preußische Freimarken – Ersttagsbriefe und Letzttagsbriefe (Rolf Hartmann); Ein Expressbrief von Preußen in den Thurn und Taxis'schen Postbezirk mit vorratsbezahlem Landbestellgeld (Peter Gaefke); Briefe in die Lombardei (Italien) (Rolf Hartmann); Fahrpost in den Postverein – Württemberg (Dr. Hans-Werner Meiners); Hufeisenstempel auf Kopfmarken – Ergänzung zu den Rundbriefen NR. 124, 125 (Rolf Hartmann); Taxierung eines Briefes aus Worbis (Hans-Dieter Höhle); Frage des Redakteurs Frühe Belege der Berliner Stadtpost-Expeditionen (Dr. Hans-Werner Meiners); Tabelle der Landbriefkastenstempel (Dr. Hans-Werner Meiners); Preußische Stempelformen, die nicht bei vielen Orten vorkommen (Erwin W. Friese); Die vorschriftswidrige Verwendung preußischer Nummern-Stempel (Peter Gaefke); Eine ziemlich ungewöhnliche Geschichte rund um zwei Insinuationsdokumente von Daber (Erich Stein)

Bundesarbeitsgemeinschaft für Postgeschichte und Philatelie von Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck e.V.

Rundbrief 305/Okttober 2025

175 Jahre Postfreimarken – POSTSCHILLINGE – in Holstein (Rolf Beyerodt); Feldpost und Militaria Schleswig-Holstein/Dänischer Krieg, 1848-1851 & 1852 Occupation – 1864 & 1864-1866 Occupation, Teil 4 (Harold E. Peter, USA †); Ein bislang nicht registrierte Poststellenstempeltyp aus Ellund (Klaus Wehlt); CIS-Dienstbriefe aus Hamburg

mit Frankatur Deutsches Reich: Gibt es so etwas überhaupt? (Dr. Thomas Koch); Neustadt i. H. Bahnhof (Hans-Georg Gøber)

Rundbrief 306/März 2026

Elmshorn – Postgeschichte, Teil I bis 1821 (Klaus Wehlt); Briefverkehr zwischen den Herzogtümern Schleswig und Holstein in der Übergangszeit 1851-1853 (Dr. Frank-Michael Wiegand); Brief von Kiel nach Cuxhaven 1867 (Folkert Thielen); Postabrechnung zwischen Flensburg und Barmstedt (Folkert Thielen); Gaarde per Varde Jütland (Jan-Stefan Landa); Die Poststelle II in Arkebek, Dithmarschen (Klaus Wehlt); Die Stempelfälschungen des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR (Thomas Kahlbom); Von Patrioten, Sparfüchsen und Sammlern: Das Ende der Gültigkeit der Plebiscit-Freimarken in der 2. Zone (Dr. Thoams Koch)



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.)
 Peter Blumenstein (26.4.)
 Rudolf Heiningner (26.4.)
 Norbert Heil (29.4.)
 Ludwig Below (30.4.)

Mai

Ingo Rostock (1.5.)
 Manfred Schnell (4.5.)
 Dr. Daniel Witthaut (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.)

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.)

Juli

Wolfgang Ansorg (2.7.)
 Sebastian Gärtner (5.7.)
 Martin Schmidhofer (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.)

August

Arnim Knapp (8.8.)
 Thomas Hase (9.8.)
 Eberhard O. Bürgel (10.8.)
 Dr. Jochen Roessle (10.8.)
 Dr. Renate Fueß (16.8.)
 Dr. Martin Camerer (18.8.)
 Dr. Rico Baumann (25.8.)
 Harald Böhm (25.8.)
 Harald Reichenbach (25.08.)
 Julian Fischer (27.8.)

September

Ewald Wolf (6.9.)
 Helmut Fischer (8.9.)
 Karlheinz Nickels (9.9.)
 Iwonn 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
- Redaktion Website:** Frank Barnicol-Oettler, Pöbnecker Str. 3, 07389 Ranis, Mail: frank.barnicol@thurn-taxis-arge.de
- 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

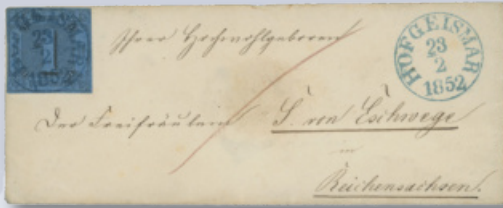


So schön kann Taxis sein!



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



Gute Ergebnisse erfordern gute Einlieferungen!

Die 388. Heinrich Köhler-Auktion im März 2026 hat gezeigt: Der Markt für klassische Philatelie ist stark. Sichern Sie sich jetzt ebenfalls **Spitzenpreise** für Ihre Sammlung!

Wir suchen komplette **Sammlungen** und hochwertige **Einzelstücke** für unsere Auktion im September 2026. Wir nehmen Ihre Einlieferungen bis zum 15. Juli 2026 entgegen.

- **Tradition seit 1913** – – großartige Spezialsammlungen versteigert
- **Provenienz & Forschung** – die meisten wichtigen Briefmarken und Briefe finden sich in unseren Registraturen und dem digitalen ProvenienzFinder „ProFi“ wieder
- **Verlässlichkeit & Vertrauen** – TÜV-zertifiziertes Qualitätsmanagement & CrefoZert

Verkaufen Sie jetzt Ihre Sammlung

– Ihr Vertrauen in Heinrich Köhler zahlt sich aus.



HEINRICH KÖHLER

Deutschlands ältestes Briefmarken-Auktionshaus

Abbildung oben: Der Versuchsstempel „53“ von Frankfurt am Main.

Heinrich Köhler Auktionshaus GmbH & Co. KG

Hasengartenstr. 25
65189 Wiesbaden, Germany

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

Web www.heinrich-koehler.de
E-mail info@heinrich-koehler.de