

Theo Brauers ▪ Erich Kirschneck

**Briefverkehr vom Vereinigten Königreich
nach Skandinavien vor Juli 1875**

Forschungsgemeinschaft Großbritannien e.V. (FgGB)

2020

Das Buch »Briefverkehr vom Vereinigten Königreich nach Skandinavien vor Juli 1875« von Theo Brauers und Erich Kirschneck wurde an alle Mitglieder der FgGB aus Anlass des 50-jährigen Jubiläums der Forschungsgemeinschaft Großbritannien e.V. (FgGB) zusammen mit Rundbrief 201 (Jahrgang 51) im September 2020 überreicht.



»50 Jahre FgGB (1970–2020)«

© 2020 Forschungsgemeinschaft Großbritannien e.V. (FgGB)
Sitz und Gerichtsstand: Düsseldorf
Vereinsregisternummer: VR6217

Typografie und Layout: Martin Strack

Druck: Online-Druck GmbH & Co. KG, Brühlstrasse 6, 86381 Krumbach

www.fggb.de

D.4.2 Der Laufweg über Aachen und Preußen: Gebührenperiode 14.08.1865–31.10.1865	50
D.5 Britisch-Dänischer Postvertrag von 1865–1875	50
D.6 Laufwege nach Dänemark über Frankreich	53
D.7 Einschreiben	54
D.8 Drucksachen	58
S Briefe von Großbritannien nach Schweden	61
S.1 Allgemeine Vorbemerkung	61
S.1.1 Routen	61
S.1.2 Postverträge.....	62
S.1.3 Währungseinheiten	63
S.2 Der Zeitraum von 1832–1847	64
S.2.1 Das Thames-Packet bis 1847	64
S.2.2 Das schwedische Packet nach Göteborg bis 1842	68
S.2.3 Ship-Letter	71
S.3 Der Zeitraum 1847–1852	73
S.3.1 Der Britisch-Preußische Postvertrag und die Route über Belgien durch Preußen 1847–1852.....	73
S.3.2 Das Thames-Packet 1847-1853 und der Britisch-Schwedische Postvertrag, gültig ab 1851	79
S.4 Der Britisch-Preußische Postvertrag 1852–1865	83
S.4.1 Routen über das Hamburger Stadtpostamt.....	83
S.4.2 Das Intermezzo 1865: Die Route über Aachen und Stralsund als Hauptroute	95
S.5 Der Britisch-Dänische Postvertrag und die Route über Dänemark 1865–1875	97
S.6 Von Häfen an der Ostküste Großbritanniens nach Göteborg 1854-75	102
S.6.1 Frankobriefe	104
S.6.2 Portobriefe	107
S.7 Briefe via Frankreich nach Schweden	111
S.8 Einschreiben	111
S.9 Drucksachen	113
N Briefe von Großbritannien nach Norwegen	117
N.1 Einleitung	117
N.1.1 Routen	117
N.1.2 Postverträge.....	118
N.1.3 Währung und Gewichtseinheiten	119
N.2 Der Zeitraum 1832–1847	120
N.2.1 Das Thames-Packet 1832–1850	120
N.2.2 Ship-Letter bis 1850	129
N.2.3 Von Häfen an der Ostküste Großbritanniens nach Norwegen 1840–1842.....	129
N.3 Der Zeitraum 1847–1853	131
N.3.1 Route via Belgien 1847–1852.....	131
N.3.2 Der Britisch-Schwedisch-Norwegische Postvertrag von 1851 und das Thames-Packet 1851–1853	138

N.4 Der Zeitraum 1852–1865	139
N.4.1 Route via Belgien und Hamburg 1852–1865	139
N.4.2 Ship-Letter 1851–1867 als Teilfrankobriefe	147
N.4.3 Route über Belgien und Preußen 1865	149
N.5 Der Zeitraum 1865–1875	150
N.5.1 Route über Dänemark 1865–1875.....	150
N.5.2 Ship-Letter ab 1868 als Frankobriefe.....	156
N.5.3 Route über Belgien und Preußen 1865–1875	158
N.6 Briefe via Frankreich nach Norwegen	159
N.7 Einschreiben	159
N.8 Drucksachen	162
F Briefe von Großbritannien nach Finnland	163
F.1 Allgemeine Vorbemerkung	163
F.1.1 Finnland als eigenständige Destination	163
F.1.2 Postrouten nach Finnland	165
F.1.3 Postverträge.....	167
F.1.4 Währung in Russland und Finnland	168
F.2 Der Zeitraum bis 1846	169
F.2.1 Die Route mit dem Thames-Packet nach Hamburg bis 1846.....	169
F.2.2 Ship-Letter via Hamburg bis 1846.....	174
F.2.3 Das schwedische Packet nach Göteborg bis 1842	175
F.3 Der Zeitraum 1847–1852	177
F.3.1 Der Britisch-Preußische Postvertrag mit Wirkung zum 01.01.1847	177
F.3.2 Die Route mit dem Thames-Packet nach Hamburg 1847–1852	180
F.3.3 Ship-Letter via Hamburg 1847–1852.....	181
F.4 Der Zeitraum von August 1852 bis Juni 1875	184
F.4.1 Der Postvertrag Großbritannien–Preußen mit Wirkung zum 01.08.1852	184
F.4.2 Die Preußische Ostbahn	186
F.4.3 Der Britisch-Preußische Postvertrag von 1863	186
F.4.4 Der Preußisch-Russische Postvertrag von 1866.....	188
F.4.5 Postvertrag Großbritannien–Norddeutscher Bund vom 01.07.1870.....	189
F.4.6 Postvertrag Deutsches Reich–Russland vom 13.07.1872	191
F.5 Laufwege nach Finnland über Frankreich	194
F.6 Einschreiben	194
F.7 Drucksachen	196
R Resümee	197
L Literatur und weitere Quellen	201
L.1 Literatur	201
L.2 Weitere Quellen	202
L.3 Postverträge	202
L.4 Sonstige Primärquellen	203

Route 1s 8d (näheres hierzu später bei den einzelnen Länderbesprechungen). Der Versand eines *Ship-Letters* war eigentlich über den gesamten hier betrachteten Zeitraum hinweg nie teurer als der eines *Packet-Letters*, häufig aber deutlich kostengünstiger.

Allerdings barg der Versand als *Ship-Letter* auch Risiken. Zum einen fuhren die Schiffe eben, anders als die offiziellen Postschiffe, häufig nicht nach einem festen Fahrplan, so dass es manchmal auch zu erheblichen Verzögerungen kommen konnte. Zudem fand in den Wintermonaten so gut wie kein Schiffsverkehr auf dem europäischen Nordmeer statt. Wegen der problematischen Witterungsbedingungen wurde der Schiffsverkehr mehr oder weniger komplett eingestellt. Das führte dann dazu, dass meist zwischen Dezember und März, in Jahren mit strengen Wintern aber auch bis in den April hinein, keine *Ship-Letters* versandt werden konnten. In diesen Zeiten blieb dann nur der Versand auf den offiziellen Postrouten, die ohne Unterbrechung aufrecht-erhalten wurden.

A.1.2 Vom Thames-Packet zur Eisenbahn

A.1.2.1 Das Thames-Packet

Bereits 1824 wurde die »General Steam Navigation Company« (GSNC) gegründet, die sich schnell einen guten Ruf durch ihre Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erwerben konnte. Sie war das erste Schifffahrtsunternehmen, das mit Dampfschiffen operierte. Neben ihrem Kerngeschäft, einer Art früher Kreuzfahrten von London nach Margate mit jährlich mehr als einer Million



Abbildung A.1 — Bei den ersten Dampfschiffen handelte es sich häufig um Schaufelraddampfer, die aber auch auf hoher See zum Einsatz kamen.¹

¹ Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Ships_of_the_General_Steam_Navigation_Company%2C_off_Brunswick_Wharf%2C_Blackwall._The_Clarence_of_800_Tons%2C_leaving_for_Leith%2C_The_Leith_of_1000_Tons_arriving_from_Leith_-_The_Columbine%2C_of_500_Tons%2C_with_her_Majesty%27s_RMG_PY8846.jpg (abgerufen am 01.07.2020)

erläutert. Auf den Briefen ist meist ein Stempel von Hull und ein Stempel von Hamburg oder Altona zu finden, wobei ab Mitte der 40er-Jahre in Hull ein charakteristischer Kastenstempel »HULL SHIP/ LETTER« zum Einsatz kam (siehe Abbildungen D.2 und D.3).

D.3 Vom Britisch-Dänischen Postvertrag 1846 bis zum Ende des Thames-Packets 1853

D.3.1 Thames-Packet unter dem Britisch-Dänischen Postvertrag von 1846

Der erste Postvertrag zwischen Großbritannien und Dänemark wurde am 26.06.1846 unterzeichnet und trat am 01.10.1846 in Kraft. Er legte den Postverkehr mit dem *Thames-Packet* zwischen diesen Ländern als den normalen Laufweg fest und führt eine deutliche Gebührenreduktion, den Transport in *Closed Mail* und die Bezahlung bis zum Bestimmungsort ein. Die Gebühr musste entweder vollständig vorausbezahlt oder vom Empfänger bezahlt werden. Als Austauschpostämter wurden London und das dänische Postamt in Altona festgelegt. Die Stempel der Austauschpostämter wurden immer abgeschlagen. Im Allgemeinen ist der Stempel des Austauschpostamtes der einzige dänische Stempel auf den Briefen.

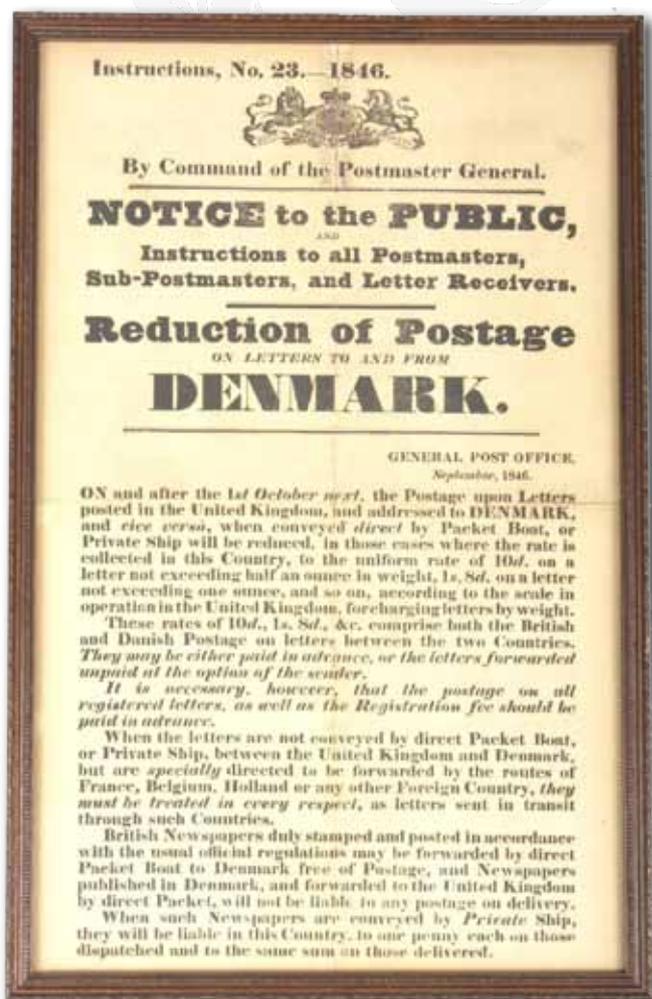


Abbildung D.4 — »Instructions to Postmasters« mit Bezug zum Britisch-Dänischen Postvertrag 1846

Von Großbritannien nach Dänemark galt für einen einfachen Frankobrief bis $\frac{1}{2}$ Unze (= 14,2 g) Gewicht eine Gebühr von 10d, von der GB 6d einbehielt und 4d an Dänemark verrechnete. Entsprechend weisen Frankobriefe auf der Vorderseite die Gebührentaxe »10« d und die Verrechnungstaxe »4« d auf, die in London angeschrieben wurden (siehe Abbildung D.5). Für einen einfachen Portobrief bis zu einem Gewicht von 1 Loth (= 15,6 g) betrug der britische Anteil 6d, der in 7 Schilling und in $22\frac{1}{2}$ Rigsbankskillings (rbs) umgerechnet wurde. Ihm wurde der dänische Anteil hinzugerechnet, der je nach Entfernung zwischen 2d und 6d betrug, was einem Betrag von 7 rbs bis $22\frac{1}{2}$ rbs entsprach. Der dänische Anteil wurde im Anhang zum Postvertrag festgelegt und ist nicht mit den dänischen Inlandsgebühren identisch. Auch wurde die britische Gewichtsprogression und nicht die dänische angewandt. Für alle Orte nördlich Flensburg wurde eine Gebühr von 6d festgelegt. Für Kopenhagen ergab

D.4 Der Britisch-Preußische Postvertrag 1852–1865

D.4.1 Der Laufweg über Aachen und Hamburg

D.4.1.1 Gebührenperiode 1852–1862

Datum	Frankierung	Gebühr einfacher Brief	Gewichtsprogression
01.08.1852	▪ Frankobrief ▪ Portobrief	11½d 44 rbs	Britisch: ½ Unze GB, Preußen: ½ Unze Belgien: ¼ Unze Dänemark: ¾ Loth
01.02.1854	▪ Frankobrief ▪ Portobrief	10½d 40 rbs	Britisch: ½ Unze Britisch: 1 Loth

Tabelle D.5 — Dänemark via Belgien 08.1852–1862 (bis 01.12.1853: Alternative Route (nur wenn vom Absender ausdrücklich gewünscht); ab 01.12.1853: Hauptroute)

Am 01.08.1852 trat eine Änderung des Britisch-Preußischen Postvertrages in Kraft, die eine spürbare Gebührenreduktion mit sich brachte. Auch die Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins (DÖPV) wurde in diesem Vertrag berücksichtigt. Für Post nach Dänemark auf dem Laufweg über Aachen wurde die Gebühr für einen einfachen Frankobrief auf 11½d reduziert. Es galt durchgängig die britische Gewichtsprogression. Diese Gebühr teilte sich auf in 4d für



Abbildung D.14 — 09.10.1852: Portobrief aus London (Lombard Street) via Ostende nach Odense. 3½ sgr (circa 4,2 d) Britischer Anteil, 3½ sgr Anteil Postverein, insgesamt 7 sgr (in blau notiert). Umgerechnet in 9½ Schilling (in rot notiert). Umgerechnet in 31 Skilling. 23 Skilling für Dänemark. Insgesamt 54 Skilling (in rot notiert). Von den Anteilen für den Postverein und Großbritannien entfiel für den Transit jeweils ½d an Belgien. Die hohe Gebühr von 23 rbs für Dänemark (statt 13 rbs) kann sich durch die höhere dänische Gewichtsstufe und eine Zustellgebühr erklären. [Sammlung Erich Kirschneck]

S.6.1 Frankobriefe

Datum	Franko	Anteil GB	Anteil Schweden	Briefbeispiel
Von Sept. 1854	1s 2d	6d	8d	Abbildung S.40
Von Juni 1863	1s	4d	8d	—
Von Juni 1865	11d	4d	7d	Abbildung S.41
Von Juni 1866	6d	2d	4d	Abbildung S.42 und S.43
Von Oktober 1871	5d	1½d	3½d	Abbildung S.44 und S.45

Tabelle S.10 — Schwedische Packets von Grimsby oder Hull nach Göteborg 1854 bis 1875 — Frankobriefe

Auch für diese Route galten bei frankierten Briefen die gleichen Gebühren, wie für die Route über Dänemark. Die Gebührensenkungen wurden jedoch meistens etwas später gültig als auf der Dänemark-Route. So wurde eine Gebühr von 6d ab dem 01.06.1866 und die Reduzierung auf 5d ab dem 01.10.1871 wirksam. Bei der Verteilung der Briefgebühren ist diese Route recht unkompliziert. Es waren nur zwei Postverwaltungen beteiligt, die das Franko oder Porto untereinander aufteilen mussten, nämlich die von Großbritannien und die von Schweden. Dabei erhielt Schweden immer den größeren Anteil, weil Schweden für die Aufrechterhaltung dieser Schiffsverbindung verantwortlich war.

Auf den Briefen ist immer die Verrechnungstaxe notiert, ab 1869 mittels eines Stempels. Auf der Rückseite ist in der Regel ein Ankunftsstempel von Göteborg abgeschlagen. Meistens findet sich von 1864 bis 1868 auch ein Bahnpoststempel der Weststambahn und ab 1868 der PKXP-Stempel (Post Kupèe Expedition) mit der Nr. 1 für die Bahnpost nach Stockholm. Dieser wurde 1874 durch den Stempel mit der Nummer 16 ersetzt.

Abbildungen einiger Verrechnungstempel, mit denen der schwedische Anteil festgehalten wurde, finden sich im Kapitel A.6.



Abbildung S.40 — 02.05.1861: Frankobrief London via Hull nach Göteborg. Zum März 1859 war der britische Hafen für die Postschiffe nach Göteborg nach Hull verlegt worden. Die Gebühr für einen einfachen Brief bis zu einer halben Unze Gewicht blieb allerdings unverändert bei 1s 2d. Schweden stand ein Anteil von 8d am Franko zu. Der Brief ist rückseitig ungestempelt. [Sammlung Erich Kirschneck]



Abbildung S.45 — 16.05.1873: Frankobrief (Doppelbrief) von London nach Uddewalla. Sehr ungewöhnlich frankierter Brief der zweiten Gewichtsstufe, bezahlt mit $2 \times 5d = 10d$ plus $1d$ Late Fee. Der Schweden zustehende Betrag von $7d$ ($2 \times 3\frac{1}{2}d$) wurde handschriftlich in Rot notiert. Rückseitig Durchgangsstempel von Göteborg vom 19.05. [Sammlung Theo Brauers]

S.6.2 Portobriefe

Datum	Porto	Anteil GB	Anteil Schweden	Briefbeispiel
Von Sept. 1854	36 sk.bco bzw. 108 Öre	6d	8d	Abbildung S.46, S.47 und S.48
Von Juni 1863	90 Öre	4d	8d	Abbildung S.49
Von Juni 1865	90 Öre	4d	8d	—
Von Juni 1866	60 Öre	3d	5d	Abbildung S.50
Von Oktober 1871	53 Öre	$2\frac{1}{2}d$	$4\frac{1}{2}d$	—

Tabelle S.11 — Schwedische Packets von Grimsby oder Hull nach Göteborg 1854 bis 1875 — Portobriefe
[Anmerkung: Die Angaben für 1865 und 1871 sind nicht sicher, aber wahrscheinlich.]

Es liegen zwar keine Originalquellen zu dieser Route vor, aber die vorhandenen und bekannten Portobriefe scheinen zu belegen, dass auf der Route mit den schwedischen Postschiffen nach Göteborg Portobriefe zunächst genauso teuer waren wie Frankobriefe, demnach also keine Strafgebühr für Portobriefe erhoben wurde. Dies können wir für den Zeitraum 1856 bis 1865 belegen (siehe Abbildungen S.46, S. 47, S. 48 und S.49). Spätestens ab Juni 1866 wurde jedoch eine zusätzliche Gebühr von $2d$ für Portobriefe auf dieser Route eingeführt (siehe Abbildung S.50), möglicherweise auch bereits ab der Gebührenperiode, die ab Juni 1865 galt. Wie lange diese Strafgebühr dann erhoben wurde, kann leider mangels entsprechender Belege und Originalquellen nicht nachgewiesen werden.

N Briefe von Großbritannien nach Norwegen

N.1 Einleitung

Die Geschichte von Dänemark, Schweden und Norwegen ist eng miteinander verknüpft. So war Norwegen über viele Jahrhunderte Teil des Königreichs Dänemark. Da jedoch Dänemark während der Napoleonischen Kriege an der Seite Frankreichs gekämpft hatte, musste es als Kriegsverlierer Norwegen 1814 an Schweden abtreten. Allerdings erklärte sich ebenfalls im Jahr 1814 Norwegen für unabhängig und gab sich eine eigene Verfassung. Die Unabhängigkeit währte jedoch nur wenige Monate. Ab August 1814 wurden Schweden und Norwegen in Personalunion vom schwedischen Königshaus regiert, allerdings behielt die Verfassung von 1814 Gültigkeit und Norwegen einen großen Teil an Autonomie und Selbstverwaltung, so auch im Postwesen, was für diese Abhandlung von besonderer Bedeutung ist. Dies hatte nämlich zur Folge, dass Norwegen eine eigene Postverwaltung besaß und dementsprechend gegenüber Großbritannien als souveräner Partner agieren konnte.

Die Vielfalt der Laufwege, die Beteiligung mehrerer Währungen und die unterschiedlichen Gewichtsprogressionen machen es vor allem in der Frühzeit schwer, Briefe nach Norwegen zu interpretieren. Dazu kommt der Mangel an Belegen. Die Beobachtung des Marktes legt nahe, dass erheblich weniger Briefe aus Großbritannien nach Norwegen erhalten geblieben sind, als zum Beispiel nach Schweden oder Dänemark. Ein Grund dürfte darin zu suchen sein, dass Norwegen als Handelspartner eine noch kleinere Rolle spielte, als das bei Schweden und Dänemark der Fall war. Auch sind aus Norwegen keine ähnlich großen Archive mit Belegen bekannt geworden, die zum Beispiel mit der Kampenhofs-Korrespondenz nach Uddewalla in Schweden vergleichbar wären. Man muss also feststellen, dass es eine ziemlich große Herausforderung darstellt, alle Leitwege und Portostufen nach Norwegen mit Briefbelegen zu dokumentieren. Auch bei den Autoren gibt es Lücken, die noch zu füllen sind. Diese Abhandlung soll zumindest einen Einstieg in das schwierige Thema britischer Post nach Norwegen bieten.

N.1.1 Routen

Die norwegische Postverwaltung hatte schon in den 1820ern durch zwei Schiffsverbindungen für eine landesweite Postbestellung gesorgt. Eine ging von Christiania entlang der Küste in den Norden bis Bergen und Drontheim. Die andere schaffte durch eine Verbindung von Frederiksvaern nach Kopenhagen den Anschluss an die mitteleuropäischen Routen. In Frederiksvaern konnte die Post in Norwegen umgeladen werden. Daneben gab es noch zwei Landverbindungen ins Ausland, eine über Schweden bis Helsingborg oder bis Ystad und dann über Dänemark oder über Preußen nach Mitteleuropa, die andere mit dem Schiff ins dänische Frederikshavn und dann über dänisches Gebiet bis Hamburg.

Aus Großbritannien stand nur das *Thames-Packet* bis Hamburg als regelmäßige Postverbindung nach Norwegen zur Verfügung. Von Hamburg aus gab es dann Anschluss an die verschiedenen Verbindungen nach Norwegen. Bis 1846 wurden vier verschiedene Routen nach Norwegen genutzt:

Mit dem Postvertrag, den Preußen stellvertretend für den DÖPV mit Großbritannien schloss, und der zum 01. Januar 1863 wirksam wurde, sank die Gebühr für einen einfachen Brief auf 1s 2d. Der Unterschied zwischen Sommer- und Winterbriefen wurde in der Frankogebühr aufgehoben. Vom Gesamtfranko von 1s 2d (14d), umgerechnet = 12 sgr, erhielten:

- Großbritannien = 2½ sgr (3d).
- Belgien = 1 sgr (1d) Wird von Großbritannien an Belgien erstattet.
- Preußen = 2½ sgr (3d).
- Insgesamt = 7d = 6 sgr.
- Für den Transport ab Hamburg verblieben somit 6 sgr (in rot notiert).

Die Fremdgebühr, die GB an den DÖPV für Preußen und Norwegen zu zahlen hatte, betrug 10d = 8½ sgr und wurde ab 1863 in sgr auf der rechten Seite des Briefes in rot notiert. Der Anspruch Norwegens, der auf den Briefen auf der linken Seite in rot vermerkt wurde, blieb wie bisher 6 sgr. Außerdem wurde der bisher verwendete ovale rote P-Stempel durch einen ebenfalls roten PD-Stempel ersetzt (siehe Abbildung N.15).

Moubray stellt unter Verweis auf das Postarchiv fest, dass auch weiterhin in der Verrechnung gegenüber Norwegen zwischen Sommer- und Winterbriefen unterschieden wurde. Im Winter würde die Fremdgebühr 9 sgr betragen. Mangels Belegen lässt sich das von den Autoren nicht nachweisen. Jedoch klingt diese Aussage plausibel, weil auch bei den Gebühren von Norwegen nach GB und bei Portobriefen diese Unterscheidung weiterhin gemacht wird. Bei Portobriefen



Abbildung N.15 — 12.08.1864: Frankobrief von St. Leonhard's via Belgien und Hamburg (14.08.) nach Christiania. Die Beträge 8½ sgr (Summe der Fremdgebühr) bzw. 6 sgr (Anspruch Norwegen an den DÖPV) sind mit Rötel vermerkt. Rückseitig sind die Stempel des Stadtpostamts Hamburg sowie der neu eingeführte Stempel der dänischen Abteilung des Stadtpostamtes Hamburg vom 14.08. abgeschlagen. Ebenfalls findet sich der Stempel des norwegischen Grenzpostamts Sandösund vom 18.08. [Sammlung Erich Kirschneck]

F.2.2 Ship-Letter via Hamburg bis 1846

Datum	Frankierung	Gebühr einfacher Brief	Gewichtsprogression
vor 21.08.1835	▪ Teilfrankobrief: Britische Absendergebühr: Die Hälfte der Summe aus der Packet Rate plus entfernungsabhängiges innerbritisches Porto für einen Brief bestehend aus einem Blatt.		Anzahl Blätter
08.1835	▪ Teilfrankobrief: Britische Absendergebühr: ◦ wenn im Abgangshafen aufgegeben ◦ wenn in einem anderen Ort aufgegeben; Finnische Empfängergebühr	8d 1s laufwegabhängig	Anzahl Blätter
10.01.1840	▪ Teilfrankobrief: Britische Absendergebühr; Finnische Empfängergebühr: Wie bei Thames-Packet.	8d	½ Unze

Tabelle F.3 — Gebühren für Ship-Letter nach Finnland bis 1846. Nebenroute: Briefe mussten vom Absender entsprechend gekennzeichnet werden, damit sie auf dieser Route befördert wurden.



Abbildung F.6 — 12.06.1839: Ship-Letter von Hull nach Jacobstad via Hamburg. Stempel: HULL SHIP LETTER, SCHIFFSBRIEF POST HAMBURG (16.06.), Stempel des preußischen Postamts Hamburg (17.06.). Der Absender hatte unten links zwar »via Sweden« notiert, der Brief wurde aber von Hull via Hamburg – Tilsit – Tauroggen – St. Petersburg – Wiborg – Helsingfors nach Jacobstad befördert, wo er am 05.07. eintraf. Transitzeit Hamburg – Jacobstad somit 18 Tage. Hull - Hamburg als Ship-Letter entsprechend dem Ship-Letter-Act von 1835 mit 8d frankiert bis Hamburg, da im Abgangshafen aufgegeben. Stadtpostamt Hamburg = 4 Hamburgische Schilling (rote Crayon handschriftlich). Für die Strecke Hamburg – Tilsit = 64½ kop.Sr, im preußischen Postamt in Hamburg rückseitig notiert. Dieser Betrag musste von Russland an Preußen vergütet werden. In Tauroggen notiert Briefnummer 4. In St. Petersburg notiert: 453 kop.Ass (für Hamburg – St. Petersburg) + 50 kop.Ass (für St. Petersburg – Jacobstad) = 503 kop.Ass = 5 Rubel 3 kop. Vorderseite Mitte oben: Ortsname Jacobstad und Empfängername Schengberg in kyrillischer Schreibschrift. [Sammlung Theo Brauers]

den Rubel allerdings erst ab 1865 vollständig. Jedoch kommen Portobriefe nun, auch wegen der hohen Strafgebühren, nur noch sporadisch vor und sind entsprechend schwierig zu finden.



Abbildung F.19 — 14.08.1869: Frankobrief von London via Aachen und St. Petersburg nach Helsingfors. Zwischen dem 29.01.1866 und dem 01.01.1870 betrug die Gebühr für einen einfachen Frankobrief nach Finnland 9d. Als Weiterfranko an Russland waren 2 sgr zu zahlen, die jedoch nicht notiert sind. Auf der Rückseite schwarzer russischer Durchgangsstempel von St. Petersburg (06.08.) nach dem julianischen Kalender. Auf der Vorderseite schwarzer finnischer Ankunftsdatumsstempel (ANK 22.08.) von Helsingfors nach dem gregorianischem Kalender. [Sammlung Theo Brauers]

F.4.5 Postvertrag Großbritannien–Norddeutscher Bund vom 01.07.1870

Dieser Postvertrag führte zu einer erneuten deutlichen Senkung der Gebühren für Frankobriefe. Ein einfacher Frankobrief von Großbritannien nach Finnland kostete nun 6d (siehe Abbildung F.21). Portobriefe blieben im Vergleich deutlich teurer. Sie kosteten den Empfänger 31 Kopeken = 1 Mark und 24 Penniä = $9\frac{1}{3}$ sgr = circa $10\frac{1}{2}$ d.

Frankierung	Anteil Großbritannien	Anteil Belgien	Anteil NDB	Anteil Russland
Franko	1d	15 Centimes (je 30g)	2 sgr	2 sgr
Porto	$2\frac{1}{2}$ sgr	$\frac{1}{4}$ sgr	3 sgr	12 kop.Sr (= 48 Penniä = $3\frac{1}{2}$ sgr)

Tabelle F.9 — Aufteilung der Gebühren im Franko- und Portofall von 01.07.1870 bis 12.07.1872.