



Zeitgen. Postkarte (ca. 1895) mit der Abb. des Hafens Hoyerschleuse mit zwei Fährschiffen der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch.

HOYERSCHLEUSE – MUNKMARSCH **SEEPOST**

Friedrich Steinmeyer, Große Fuhren 35, D-27308 Kirchlinteln
f.steinmeyer@t-online.de

Im Dezember 1971 haben Herr Arno Gottspenn (†), Hamburg, und ich für unsere Arge Schiffspost im BDPH.e.V. einen sieben Seiten umfassenden, kleinen Katalog über die Ovalstempel der Linie „HOYERSCHLEUSE-MUNKMARSCH – SEEPOST“ herausgegeben. Inzwischen sind über 45 Jahre ins Land gegangen und wir haben die auftauchenden Belege und Meldungen unserer Mitglieder weiter registriert.

Vor einigen Jahren hat sich unser Mitglied Herbert Ramm (828), Flensburg, in diese Linie verliebt und eine sehr schöne Ausstellungssammlung des Sammelgebietes aufgebaut, in der die Forschungen der vergangenen Jahrzehnte eingeflossen sind. Wir stehen in ständigem Kontakt und tauschen neue Erkenntnisse miteinander aus.

Daraus hat sich ergeben, dass wir Ihnen dieses kleine und schöne Sammelgebiet nochmals vorstellen wollen, vielleicht können Sie noch weitere Details nennen für eine Veröffentlichung in unseren Rundschreiben.

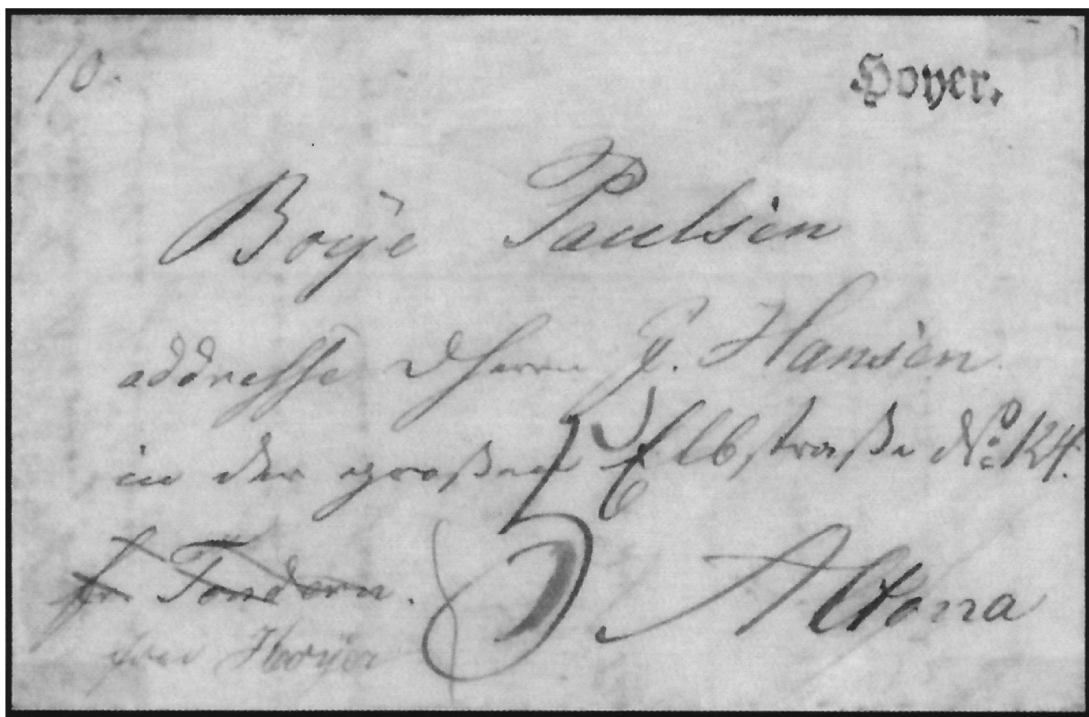
Bedanken möchten wir uns bei unseren vielen Mitgliedern, die uns ihre Belege per Scan oder Kopie zugesandt haben. Unser besonderer Dank für ihre Mitarbeit geht an Ernst Schilling, Aschaffenburg, Herrn Bernd Essler, Düren und an Herrn Gerhard Jung, Reichenau für Informationen und Kopien von Belegen. Posthum geht unser Dank an Werner Haselbach (†), Westerland, dem wir die nachfolgenden Daten zum Teil zu verdanken haben.

Die ersten Nachrichten über eine regelmäßige Verbindung zwischen Sylt und dem Festlande stammen aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts. Damals wurde zwischen dem Morsumstrande und der Wiedingsharde (südlich von Høyer) eine Fähre für Rinder und Schafe errichtet.

Mitte des 18. Jahrhunderts bestand zwischen Keitum und Emmerleff (nördlich von Høyer) auch eine so genannte Postfähre, mit der allem Anschein nach Postsachen nur gelegentlich befördert worden sind, weil zu jener Zeit auf Sylt geordnete Posteinrichtungen noch nicht vorhanden waren.

Vom Jahr 1755 an mußten Fährschiffer nach dem mit ihnen abgeschlossenen Verträgen wöchentlich zweimal die Post nach Høyer bringen und von dort abholen. Die Fährschiffer waren verpflichtet, eine Stunde vor der Abfahrt von dem Postschreiber auf Sylt, bzw. in Høyer das Postfelleisen abzuholen und solches „soviel in der Welt nur immer möglich“ hinüberzuschaffen.

Nachfolgend kann ich einen Schiffspostbrief aus dem Jahr 1849 präsentieren, der als Los „5472“ auf der 345. Köhler-Auktion im März 2011 angeboten wurde. Die nachfolgende Los-Beschreibung ist sehr qualifiziert aufgesetzt. Ein sehr schöner und seltener Beleg.



1.9.1849, Faltbrief von List auf Sylt nach Altona mit Aufgabestempel L1 „HØYER“ und handschriftlichem Vermerk „fr.Tondern“, dieser gestrichen und darunter „frei Hoyer“ notiert. Der Brief erreichte am 5.9. Tondern und war gemäß handschriftlichem Vermerk einen Tag später in Altona. Er war damit einer der ersten Briefe, die nach der Öffnung der Landroute zwischen Schleswig und Holstein am 4.9. die Grenze passierten. Korrekt mit 5 Schilling Ct. Für die Entfernung von über 20 Meilen taxiert und einer der wenigen bekannten Stücke aus der kurzen Zeit, bevor ab dem 1.10.1849 die geteilte Gebühr eingeführt und Briefe aus Schleswig nach Holstein franco Rendsburg versandt werden mußten. Ein außerordentlich, postgeschichtlich sehr interessanter Brief.

Der Ausruf betrug € 700,-, leider kann ich den Zuschlag nicht benennen.

Durch Vertrag vom 6. April 1855 wurde durch die Staats-Postverwaltung eine dreimal wöchentliche Beförderung mittels Segelschiff zwischen Høyer und Sylt eingerichtet.

In dem „Coursbuch der Post-, Eisenbahn- und Dampfschiffsrouten in der gesamten dänischen Monarchie“ Nr. 1 vom 30.6.1856 ist diese Postbootverbindung zwischen Høyer und Sylt verzeichnet.

Bis 1863 verkehrten nur Segelschiffe, seit 1884 fast ausschließlich Dampfschiffe, und zwar von Munkmarsch aus, nachdem der Hafen Keitum Anfang der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts infolge Verschlickung unbenutzbar geworden war.

In der „Sylter Kur-Zeitung“ Nr. 28 vom 18.8.1896 findet sich folgender Hinweis:

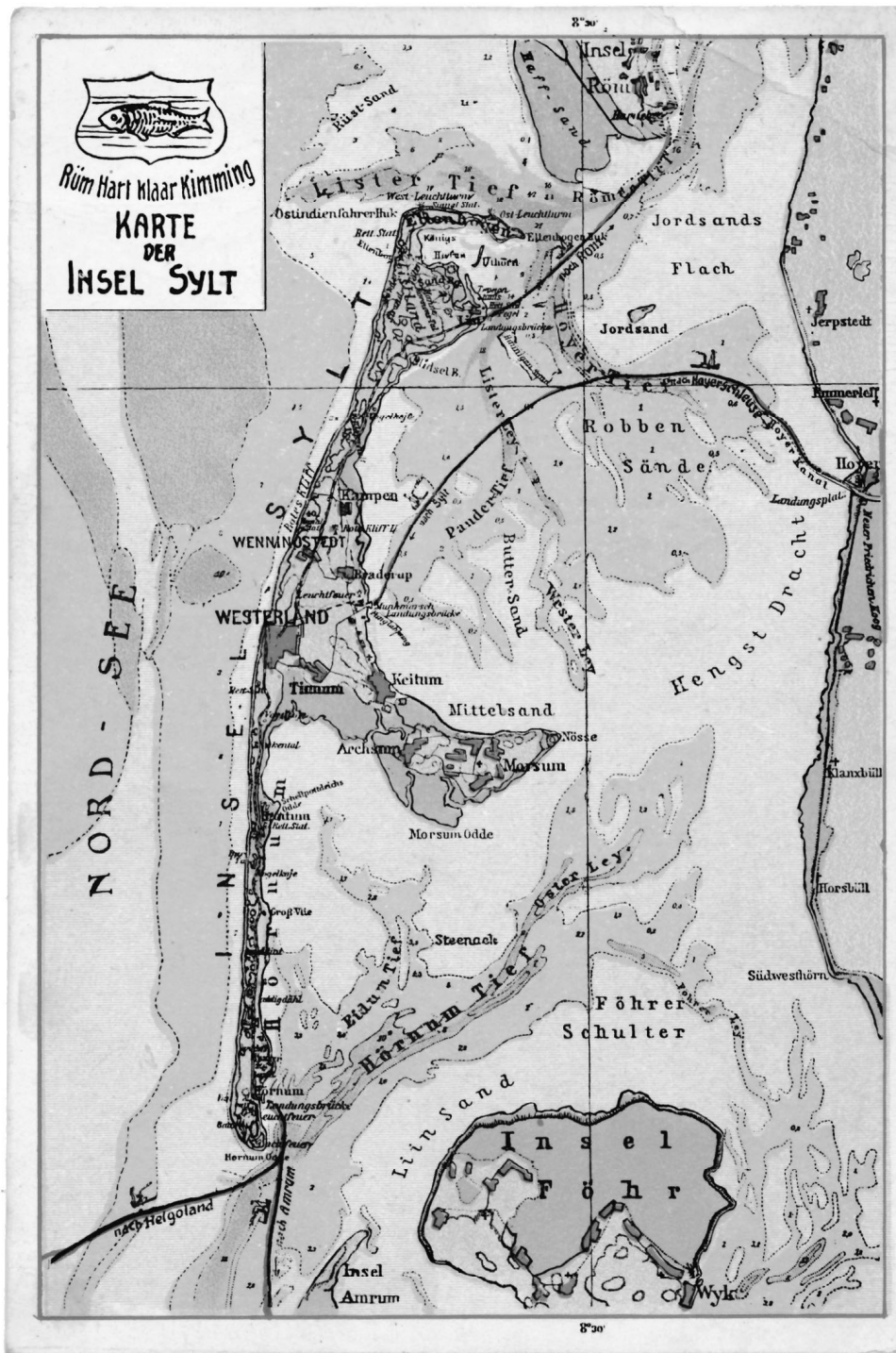
„Seit dem 16. ds. Mts. Erfreut sich Westerland einer neuen Verbesserung auf postalischen Gebiet durch die Einrichtung von Schiffsposten auf den zwischen Høyerschleuse und Munkmarsch verkehrenden Postdampfern. Während die über Høyerschleuse nach Westerland kommenden Postsendungen bisher auf den Dampfern lediglich Beförderung erhielten, so dass es nach Ankunft in Westerland zur Bearbeitung der Briefe, Postanweisungen, Pakete usw. noch einer Zeit von 1 ½ bis 2 Stunden bedürfte, bevor die Sendungen ausgetragen werden konnten, wird fortan ein nicht unerheblicher Theil der Expeditionsarbeiten bereits während der Seefahrt durch einen Postunterbeamten in einem abgesonderten Raume des Schiffes besorgt und somit der beim hiesigen Postamt durch Bearbeitung der ankommenden Post entstehende Zeitverlust wesentlich verkürzt. Selbstverständlich sind die der Reichspostverwaltung aus dieser Neueinrichtung entstehenden Mehrkosten keineswegs geringe, aber finanzielle Bedenken spielen bekanntlich bei unserer deutschen Reichspost, sobald sie sich von der Möglichkeit und Notwendigkeit einer Verkehrsverbesserung überzeugt hat, keine Rolle, und so können wir uns der neuen Schöpfung zur freuen“.

Soweit der Hinweis, und es ist anzunehmen, jedoch bisher nicht bewiesen, dass mit dem 16.8.1896 auch die Seepoststempel auf dieser Route in Gebrauch genommen wurden. Allerdings müssen wir nach den gemeldeten Belegen vermuten, dass die Seepoststempel erst mit der nächsten Saison, nämlich ab Juni 1897 benutzt worden sind.



Stempel 428 (ex 1001)

Die beim Stempelhersteller Th. Gleichmann, Berlin, bestellten fünf Stempel für die Seepostlinie Høyerschleuse-Munkmarsch waren von der Form den Ovalstempeln der deutschen Bahnpoststempel nachempfunden. Es wurden insgesamt fünf Stempel mit den Kennziffern „1 – 5“ geliefert, darüber später mehr.



Zeitgen. Postkarte der Insel Sylt mit der eingezeichneten Routenangabe der Fährlinie von Høyerschleuse nach Munkmarsch, ca. 1906

Unser verstorbener Sammlerfreund Werner Haselbach (1921-2010) war von 1985 bis 1999 Leiter des Sylter Archivs in Westerland und hat uns einen Aufsatz über die Linie Høyerschleuse-Munkmarsch hinterlassen, der bereits von der Arge Schleswig-Holstein veröffentlicht und nochmals im Heft 40/August 2007 der Arge Krone/Adler vorgestellt wurde.

Auch wir wollen Ihnen den sehr guten Bericht nachfolgend vorstellen.

Die Seepost Høyerschleuse-Munkmarsch

„Unter den deutschen Seepostlinien nimmt die zwischen der Schleuse bei Høyer und Munkmarsch auf der Insel Sylt eine Sonderstellung ein und wenn nicht der damalige Reichspost-Minister Heinrich von Stephan ein begeisterter Sylt-Besucher gewesen wäre, hätte es die Seepostlinie HØYERSCHLEUSE-MUNKMARSCH für diese kurze Verbindung wohl auch nie gegeben. Die Sylter Zeitung berichtete darüber am 18.8.1896 (siehe den Bericht zwei Seiten zuvor).

Der Entscheidung des Reichspostamtes zur Einrichtung dieser Seepost während der Sommermonate waren u.a. Beobachtungen v. Stephans über die Postverteilung in Westerland vorausgegangen. Die mit dem Postschiff in Munkmarsch ankommende Post wurde mit dem Kleinbahnzug nach Westerland und weiter in das unmittelbar neben dem Bahnhof liegende Postamt gebracht. Hier hatte sich zu den bekannten Zeiten der Zugankunft in der Regel schon eine größere Anzahl von Badegästen eingefunden. Die erste Verteilung der Briefpost erfolgte dann in der Weise, dass einer der Postbediensteten die Adressaten für Westerland aufrief und bei Anwesenheit die Post direkt aushändigte. Erst danach wurde der Rest der Postsachen in den einzelnen Bestellbezirken bzw. Inselorten zugestellt.

Nach Einrichtung der Seepost hatte der mitfahrende „Postunterbeamte“ u.a. die Aufgaben, die ankommende Post in der erforderlichen Weise für die unverzügliche Zustellung vorzusortieren und außerdem kurz vor der Landung in Høyerschleuse bzw. auf der Rückfahrt in Munkmarsch die Post aus dem Briefkasten des Schiffes zu entnehmen und die Marken mit dem Seepoststempel HØYERSCHLEUSE-MUNKMARSCH zu entwerten. Nur diese Briefkastenbriefe oder -karten erhielten den heute so gesuchten Stempelabschlag, der sich in Form und Größe nicht von dem bei der Bahnpost schon eingeführten unterscheidet.

Beauftragte der Sylter Dampfschiffahrtsgesellschaft, deren Schiffe den Verkehr zwischen der Insel und dem Festland abwickelten, nahmen regelmäßig an den Fahrplankonferenzen in Altona teil. Da sich die Fahrzeiten der Schiffe nach Ebbe und Flut richten mußten, wurden auch die Fahrpläne der Bäderzüge für den Verkehr zwischen Hamburg und Høyerschleuse bzw. auf der Insel zwischen Westerland und Munkmarsch entsprechend aufgestellt. Unnötige Wartezeiten für die Fahrpläne sollten so vermieden werden. An Bord der Fahrgastschiffe waren für den Transport der Postsachen kleine Postkammern abgeteilt, in denen sich nach Eröffnung der Seepost auch der mitfahrende Postbeamte einrichtete.

Fahr-Plan

des Post- und Passagier-Dampfschiffes
zwischen
Hoyerschleuse und Sylt
vom 1. Oktober 1900 bis ult. April 1901.

Kopf des Fahrplans vom 1.10.1900 – April 1901

Soweit Wasser- und Wetterverhältnisse es gestatten, fährt das Schiff:

Oktober		November		Dezember		Januar		Februar		März		April	
Abfahrtszeit	von	Abfahrtszeit	von	Abfahrtszeit	von	Abfahrtszeit	von	Abfahrtszeit	von	Abfahrtszeit	von	Abfahrtszeit	von
Datum	Tag	Datum	Tag	Datum	Tag	Datum	Tag	Datum	Tag	Datum	Tag	Datum	Tag
1	M	1	S	1	D	1	F	1	M	1	M	1	M
2	D	2	F	2	M	2	S	2	S	2	D	2	D
3	M	3	S	3	D	3	F	3	M	3	M	3	M
4	D	4	M	4	F	4	M	4	D	4	D	4	D
5	M	5	S	5	S	5	F	5	M	5	M	5	M
6	D	6	M	6	D	6	M	6	D	6	D	6	D
7	M	7	F	7	M	7	S	7	M	7	M	7	M
8	D	8	S	8	D	8	F	8	D	8	D	8	D
9	M	9	M	9	M	9	M	9	S	9	M	9	M
10	D	10	S	10	D	10	F	10	M	10	D	10	D
11	M	11	M	11	F	11	M	11	S	11	M	11	M
12	D	12	S	12	D	12	F	12	M	12	D	12	D
13	M	13	M	13	M	13	S	13	D	13	M	13	M
14	D	14	F	14	M	14	D	14	M	14	D	14	D
15	M	15	S	15	D	15	F	15	M	15	M	15	M
16	D	16	M	16	M	16	M	16	D	16	D	16	D
17	M	17	F	17	S	17	F	17	M	17	M	17	M
18	D	18	M	18	D	18	M	18	D	18	D	18	D
19	M	19	S	19	S	19	M	19	M	19	M	19	M
20	D	20	M	20	D	20	F	20	D	20	D	20	D
21	M	21	F	21	M	21	S	21	M	21	M	21	M
22	D	22	S	22	D	22	F	22	D	22	D	22	D
23	M	23	M	23	M	23	M	23	S	23	M	23	M
24	D	24	S	24	D	24	F	24	M	24	D	24	D
25	M	25	M	25	M	25	M	25	D	25	M	25	M
26	D	26	F	26	S	26	M	26	D	26	D	26	D
27	M	27	M	27	M	27	M	27	M	27	M	27	M
28	D	28	F	28	D	28	F	28	D	28	D	28	D
29	M	29	S	29	M	29	M	29	M	29	M	29	M
30	D	30	M	30	D	30	F	30	D	30	D	30	D
31	M	31	S	31	M	31	D	31	M	31	M	31	M

Zug ab Westerland 30 Min. vor Abfahrt von Munkmarsch.

A-fahrts- und Ankunftszeiten der Eisenbahnen an bzw. ab Hoyerschlusse: an 8⁰⁰ 9¹⁵ 10⁴⁵ 11⁴⁵ 12⁴⁵ ab 8⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁴⁵ 12⁴⁵
 Bemerkungen: an: denjenigen Tagen, an welchen die Abfahrten unterbrochen sind, geschieht die Beförderung wegen Kesselreinigung mit Dampfbaracke
 oder Segelschiff.
 an bei Ostwind und niedrigem Wasserstand das Dampfschiff Hoyerschlusse nicht erreichen kann, befördert eine Dampfbarackese Post und
 Passagiere — je nach Umständen bis zu einer Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit von Hoyerschlusse — nach dem vor Hoyerschlusse
 liegenden Post-Lampier.

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 8 Uhr 59 Minuten Morgens sind durch Unterbrechung der Minutenziffern hervorgehoben.

Westerland im September 1900:
 Der Vorstand.
 Buchdrucker: Fr. Rossberg, Westerland-Sylt.

Ab. des Fahrplans für die Zeit vom 1.10.1900-April 1901

Werner Haselbach berichtete weiter seine Erkenntnisse zu den Seepoststempeln:

„Die Nummern für die Stempel wurden namentlich zugeteilt. So war es immer möglich, bei evtl. Unregelmäßigkeiten den Verursacher festzustellen. Ausgegeben wurden als Steckzahlen die Nummern „1“ – „5“. Während einige der Beamten sehr regelmäßig und auch für einen längeren Zeitraum auf den Schiffen mitfuhren, wurden andere oftmals nur für kurze Zeit oder aushilfsweise eingesetzt. So ist auch die sehr unterschiedliche Häufigkeit der Stempelnummern zu erklären.

Nach Auswertung von fast 50 Belegen aus der eigenen Sammlung und den Auktionsgeboten vieler Jahre ergibt sich daraus für die Jahre vor dem I. Weltkrieg folgendes Bild:

Stempel No. 1 = 14 Belege

Stempel No. 2 = 2 Belege

Stempel No. 3 = 23 Belege

Stempel No. 4 = 4 Belege

Stempel No. 5 = 7 Belege

Hier unterbreche ich den Aufsatz von Herrn Haselbach und wende mich der Vorstellung der Seepoststempel mit den uns heute bekannten Details zu. Die sechs nachfolgend beschriebenen Seepoststempel der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch werden jeweils mit zwei Registriernummern vorgestellt. Die erste Registriernummer bezieht sich auf ein Gesamtverzeichnis aller deutscher See- und Schiffspoststempel, das später erscheinen soll. Die zweite Registriernummer in Klammern bezieht sich auf die alte Katalogisierung aus dem Jahr 1971.

Die Seepoststempel hatten die bei den Bahnposten übliche ovale Form und enthielten auch ein ovales Schriftbild die Angabe: „HOYERSCHLEUSE-MUNKMARSCH“ und darunter waagrecht die Bezeichnung „SEEPOST“, ferner eine große Nummer von „1“ bis „5“. Diese fünf Stempel wurden bei der Fa. Theodor Gleichmann, Berlin, Ende 1896 bestellt und Anfang 1897 geliefert. Die großen Kurszahlen von No. „1“ bis „5“ waren in dem Stempel austauschbar, so dass jede Postausrüstung, flexibel auf Anweisung des Postbüros einem Seepostbeamten zuzuordnen war. Das diente der Kontrolle der Postbeamten, die die Seeposten betreuten.

Ab 1898 verkehrten durchgängige Seebäderzüge vom Bahnhof Hamburg-Altona direkt nach Hoyerschleuse. Die Passagiere wurden dort per Schiff nach Munkmarsch befördert. Die Fahrtzeit der Züge von Altona nach Hoyerschleuse betrug in der Regel 4 Stunden und 16 Minuten. Die Fähren fuhren zweimal am Tag bei Helligkeit wegen der Tide im Wattenmeer zwischen dem Festland und Sylt. Die Fahrtzeit betrug ca. 90 Minuten pro Fahrt.

Die fünf Seepoststempel sind alle bildgleich, nur in der ovalen Randlinie gibt es bei zwei Stempeln eine kleine Ausbuchtung, die ist aber so marginal, dass wir sie in unsere Betrachtungen nicht aufnehmen müssen, da ein Sammler mit seinen Möglichkeiten, das nicht nachvollziehen kann.

Die Benutzung der Seepoststempel beginnt zur Sommersaison des Jahres 1897 und endet mit dem Ausbruch des I. Weltkrieges. Während des Krieges fanden Postbeförderungen nur mit kleinen Motorbooten statt.

Ab April 1922 kam dann einer der Seepoststempel mit einer aptierten Routenziffer wieder zum Einsatz bis zum Jahr 1927, dem Jahr der Fertigstellung des Hindenburgdamms.

Briefkästen an Bord der Schiffe finden erstmals 1888 in einer Beschreibung der Sylter Nordseebäder Erwähnung. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass von Anbeginn der Eröffnung der Seepostlinie im Jahr 1897 diese Briefkästen an Bord waren. Die mitfahrenden Postbeamten verkauften an die Passagiere und Interessenten die nötigen Briefmarken zum Frankieren der eingelieferten Postkarten und Briefschaften.

Nach dem I. Weltkrieg verhinderte die, durch die Abtretung Nordschleswigs an Dänemark, bedingten erschwerten Verkehrsverhältnisse zunächst den schnellen Wiederaufstieg der Linie von Hoyerschleuse nach Munkmarsch, obwohl bereits 1920 zwischen Dänemark und Deutschland ein visafreier Verkehr eingeführt wurde. Die Personenwagen und auch die Bahnpostwagen wurden vor der Fahrt durch Dänemark im neuen Grenzbahnhof Süderlügum nach Hoyerschleuse und zurück verplombt. 1923 wurde dann der Bahnverkehr zwischen Husum und Munkmarsch normalisiert. Nach Fertigstellung des Hindenburgdamms im Jahr 1927 wurde die Linie von Hoyerschleuse nach Munkmarsch überflüssig, da jetzt die Bahnverbindung von Altona nach Westerland nur noch über deutsches Gebiet verlief und ein Schiff zur Beförderung der Reisenden nicht mehr nötig war.

Die Seepoststempel der Linie von Hoyerschleuse nach Munkmarsch



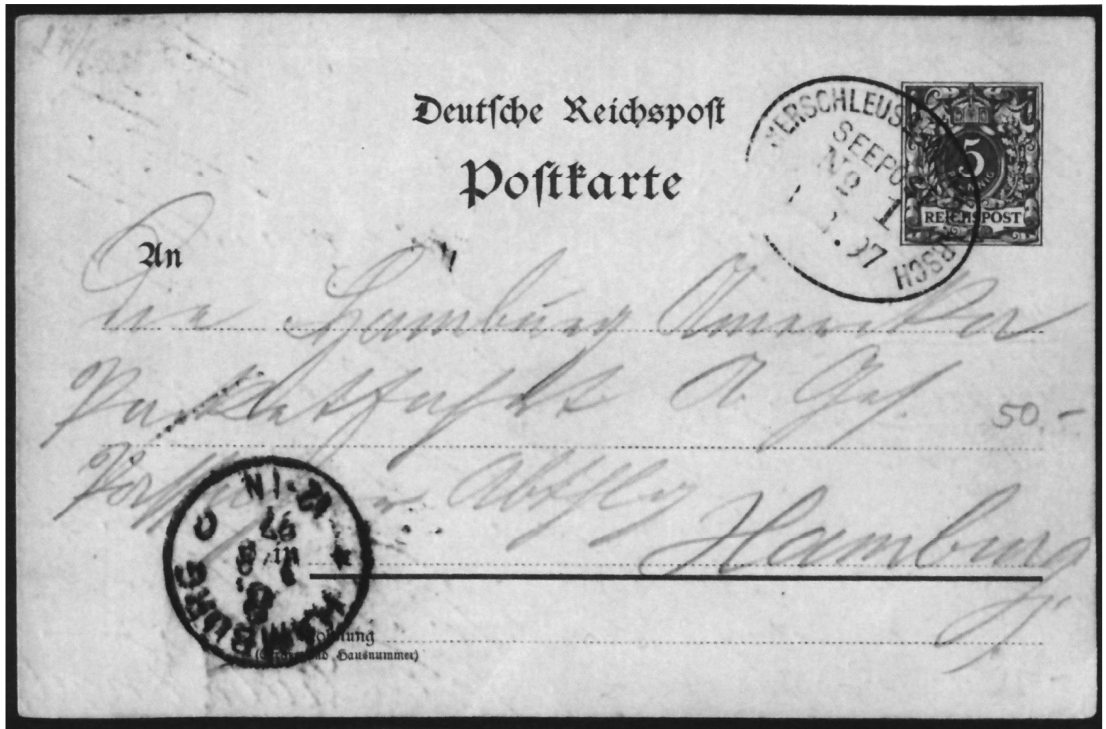
Stempel 428 (ex 1001)

Das uns bislang früheste bekannte Datum einer Verwendung des Seepoststempel „428“ Hoyerschleuse-Munkmarsch mit der Kennziffer „1“ stammt vom 30.6.1897.

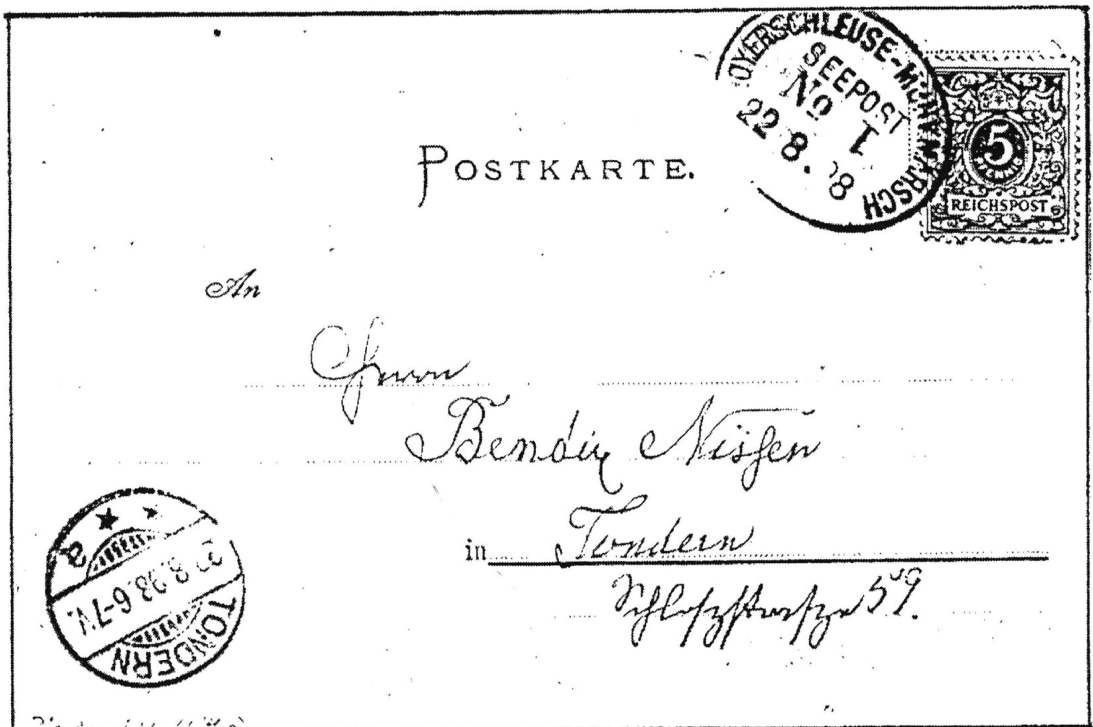
Das späteste uns bekannte Datum mit dem Seepoststempel „428“ stammt vom 19.7.1912.

In unserem kleinen Katalog von 1971 registrierten wir von dem Stempel „428“ mit der Kennziffer „1“ 8 Belege, Herr Haselbach notierte 14 Belege und in den vergangenen Jahrzehnten konnten wir ca. 40 Belege registrieren, wobei einige Doppelmeldungen möglich sind.

Diese relativ geringe Menge von registrierten Belegen zeigt uns, dass der Seepoststempel „428“ Hoyerschleuse-Munkmarsch mit der Kennziffer „1“ als selten zu betrachten ist.



Postkarte nach Hamburg, aufgegeben beim Seepostamt eines Dampfers der Linie von Munkmarsch nach Hoyerschleuse, die portorichtige Frankatur zu 5 Pfg. (Inlandsporto) entwertet mit dem Seepoststempel „428“ mit der Kennziffer „1“ am 3.8.1897, ein sehr frühes Datum.



Herr Haselbach bildet in seinem Bericht den obigen Beleg ab. Postkarte nach Tondern, die Frankatur entwertet mit dem Seepoststempel „428“ am 22.8.1898. Die Kennziffer „1“ wurde von dem Postbeamten kopfstehend eingesetzt und so entstand ein interessanter Beleg.



Eine interessante Postkarte, geschrieben an Bord des Dampfers COBRA (1) von der Nordsee-Linie-Dampfschiffahrts Gesellschaft, aufgegeben beim Seepostamt der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch. Die Frankatur wurde entwertet mit dem Seepoststempel „428“ mit der Kennziffer „1“ am 20.8.1898.

Interessant ist, dass auch größere Schiffe wie die COBRA (1), 1146 BRT, ca. 400 Deckspassagiere, an dem Dienst zwischen Hoyerschleuse nach Munkmarsch einmalig teilnahmen. Der Zahlmeister des Dampfers COBRA (1) stempelte auf der Vorderseite der Postkarte nach Pinneberg seinen Dampferstempel oben links (leider schwach) am 19.8.1898 ab. Der wohl mitfahrende Seepostbeamte entwertete die Freimarke zu 5 Pfg. einen Tag später am 20.8.1898 ab, die Karte erreichte den Empfänger am gleichen Tag. Ein interessanter Beleg von diesem Sylt-Dienst.



Stempel 429 (ex 1002)

Das uns bislang früheste bekannte Erstdatum der Verwendung des Seepoststempels „429“ mit der Kennziffer „2“ stammt vom 6.6.1897.

Das späteste bekannte Datum des Seepoststempel „428“ mit der Kennziffer „2“ konnte ich vom 20.8.1908 registrieren (siehe Abb. auf der folgenden Seite).

Der Seepoststempel „429“ mit der Kennziffer „2“ ist der seltenste der Linie von Hoyerschleuse nach Munkmarsch. Herr Haselbach notierte „2“ registrierte Belege, in unserem kleinen Katalog von 1971 gaben wir „4“ Belege an, die sich bis heute auf 6 Belege erhöht haben. Selbst in bekannten Sammlungen fehlt dieser Stempel. Er ist daher mit Liebhaberpreis zu bewerten.



Postkarte an den Seepostsammler Dr. med. Knopf, Goldberg in Schlesien, der Wertstempeldruck zu 5 Pfg. entwertet mit dem Seepoststempel „429“ der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch mit der Kennziffer „2“ am 10.7.1897 (ein sehr frühes Datum), Eingang in Goldberg am 12.7.1897. Ein sehr seltener Beleg.



Postkarte nach Westerland auf Sylt, aufgegeben an Bord eines Dampfers der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch. Den Wertstempeldruck zu 5 Pfg. entwertet mit dem Seepoststempel „429“ mit der Kennziffer „2“ am 20.8.1908, dem bislang spätesten bekannten Datum von diesem sehr seltenen Stempel.



Stempel 430 (ex 1003)

Der uns bekannte früheste Beleg mit dem Seepoststempel „430“ mit der Kennziffer „3“ die Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch datiert vom 24.6.1897.

Das späteste notierte Datum stammt vom 8.7.1912.

Der Seepoststempel „430“ mit der Kennziffer „3“ ist der am häufigsten vorkommende der ersten fünf Stempel. Herr Haselbach notierte 23 Belegmeldungen, in unserem kleinen Katalog von 1971 stellten wir 16 Verwendungen fest. Inzwischen sind 48 Belege registriert.



Brief nach Flensburg, aufgegeben bei einem Seepostamt der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch, die portorichtige Frankatur zu 10 Pfg. wurde entwertet mit dem Seepoststempel „430“ mit der Kennziffer „3“ am 9.9.1905. Der Brief erreichte den Empfänger einen Tag später am 10.9.1905. Briefe die mit dieser Linie befördert wurden, kommen sehr selten vor. Nachgewiesen sind bislang nur die Stempel mit den Kennziffern „3“ und „5“.

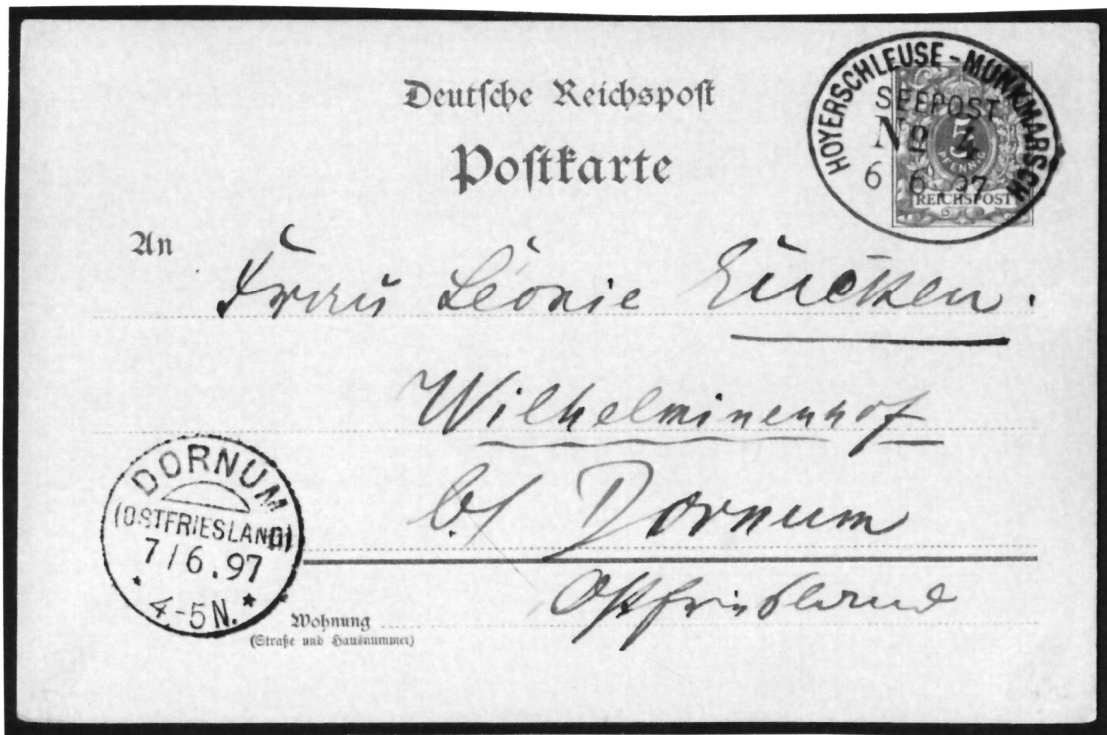


Stempel 431 (ex 1004)

Die erste Verwendung des Seepoststempels „431“ Hoyerschleuse-Munkmarsch mit der Kennziffer „4“ konnte vom 6.6.1897 (siehe Abb.) nachgewiesen werden.

Als späteste Verwendung notierten wir in dem Katalog von 1971 das Datum unter dem 10.9.1922, bezogen auf eine Fotokopie, die auch Herr Haselbach in seinem Bericht abbildete. Nach heutigen Erkenntnissen müssen wir das anzweifeln. Allem Anschein nach wurde das abgebildete Briefstück manipuliert. Das uns bekannte späteste Verwendungsdatum datiert unter dem 9.8.1902 (siehe Abb. auf der folgenden Seite).

Der Seepoststempel „431“ mit der Kennziffer „4“ ist bislang nur sechsmal nachgewiesen und damit genau so selten wie der Stempel mit der Kennziffer „2“.



Postkarte an Frau Leonie Eucken, der Tochter vom Seepostsammler Carl F. Eucken in Wilhelminenhof bei Dornum. Der Wertstempeldruck zu 5 Pfg. entwertet mit dem Seepoststempel „431“ Hoyerschleuse-Munkmarsch mit der Kennziffer „4“ unter dem 6.6.1897, dem bislang frühesten bekannten Datum. Ein sehr seltener Beleg.



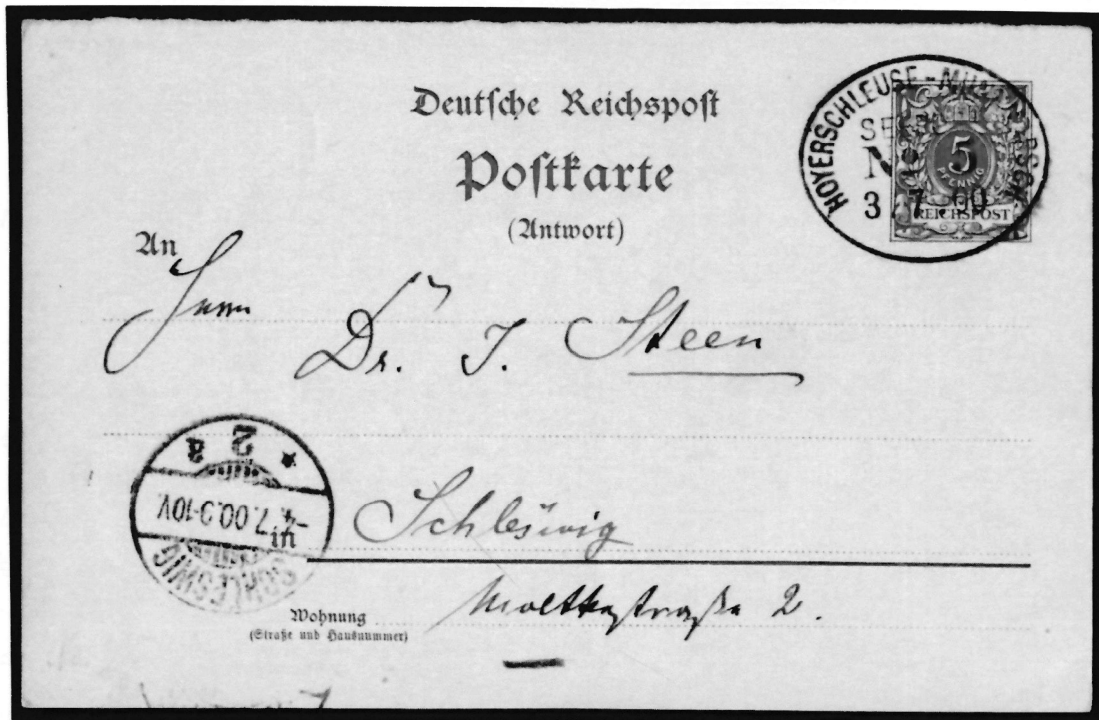
Postkarte nach Bad Tölz, der Wertstempeleindruck zu 2 Pfg. und die Zusatzfrankatur zu 2 x 2 Pfg. der K.W.Württ.Post entwertet mit dem sehr seltenen Seepoststempel „431“ Hoyerschleuse-Munkmarsch mit der Kennziffer „4“ am 9.8.1902, dem letzten nachgewiesenen Verwendungsdatum. Diese Karte kann man als Unikat betrachten (Sammlung: Herbert Ramm, Flensburg).

„Ab dem 1. April 1902 verzichtete die Königlich Württembergische Regierung unter Wahrung ihres Postregals auf die Ausgabe eigener Freimarken und benutzte die Marken des Deutschen Reiches.“

Die letzten noch gültigen Marken der Königlich Württembergischen Post konnten auch für sich alleine und ohne Mischfrankatur mit den Reichspostausgaben bis zum 31.12.1902 im gesamten Reichsgebiet aufgebraucht werden.

Lt. Amtsblatt Nr. 31 war die obige Verwendung also nur möglich vom 1. April 1902 bis zum 31. Dezember 1902. Der Seepoststempel N° 4 kam jedoch nur in der Saison von Anfang Juni bis Anfang September 1902 zum Einsatz.

Soweit die Erklärung für diesen außergewöhnlichen Beleg.



Postkarte nach Schleswig, aufgegeben in Munkmarsch an Bord eines Dampfers der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch, der Wertstempeleindruck zu 5 Pfg. wurde entwertet mit dem Seepoststempel „432“ mit der Kennziffer „5“ am 3.7.1900. Die Karte erreichte den Empfänger am 4.7.1900. Ein sehr schöner und seltener Beleg mit sehr klarem Stempelabdruck.



Stempel 432 (ex 1005)

Die bislang erste registrierte Verwendung von diesem Stempel stammt vom 26.9.1897.

Das uns bekannte letzte Datum der Verwendung des Seepoststempel „432“ mit der Kennziffer „5“ stammt vom 22.8.1902, nachgewiesen auf dem Brief auf der nachfolgenden Seite.

Der Seepoststempel „432“ der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch mit der Kennziffer „5“ gehört ebenfalls wie die Stempel mit den Kennziffern „2“ und „4“ zu den großen Seltenheiten dieser Linie und sind mit Liebhaberpreis zu bewerten. Insgesamt konnten bislang sieben Belege mit diesem Stempel nachgewiesen werden.



Brief nach Pinneberg in Holstein, die Portorichtige Frankatur zu 10 Pfg. entwertet mit dem Seepoststempel „432“ mit der Kennziffer „5“ am 22.8.1902, dem letzten bekannten Verwendungsdatum dieses Stempels. Der Brief erreichte den Empfänger einen Tag später am 23.8.1902. Dieser Brief ist eines der seltensten Verwendungen der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch.



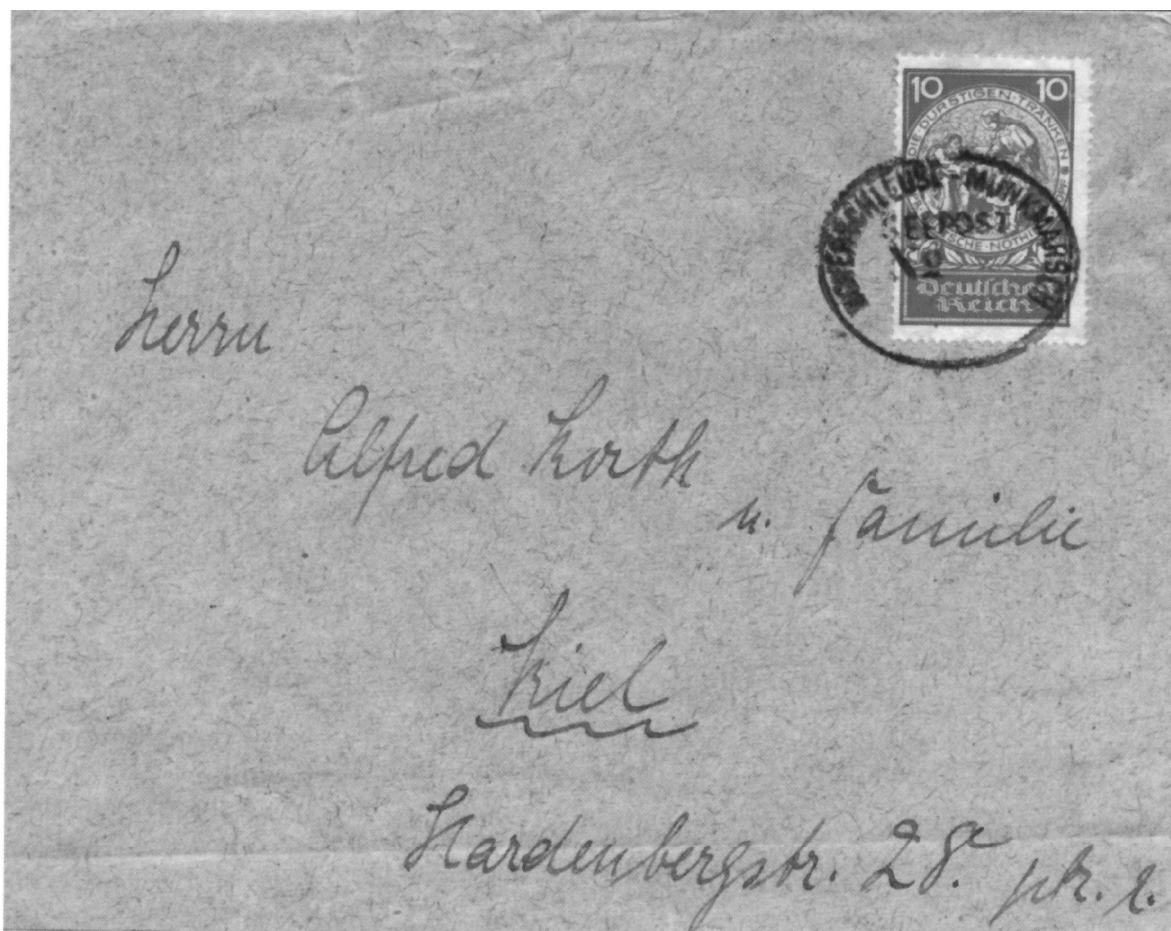
Stempel 433 (ex 1106)

Ab dem 21.4.1922 können wir einen aptierten Seepoststempel der Linie Hoyererschleuse-Munkmarsch „ohne Kennziffer“ nachweisen, der bislang bis zum 9.5.1927 nachgewiesen ist.

Dieser aptierte Stempel wurde wohl an Bord eines Dampfers der Linie von Munkmarsch nach Høyerschleuse eingesetzt und der Zahlmeister stempelte dort die aufgegebenen Briefschaften, die in Munkmarsch zur Beförderung nach Deutschland aufgegeben wurden.

Belege mit diesem Stempel kommen nicht häufig vor, besonders Belege aus der Inflationszeit sind als sehr selten einzuordnen.

Mit der Einweihung des Hindenburgdamms am 1.6.1927 wurde ein Postverkehr zwischen Munkmarsch und dem dänischen Høyerschleuse überflüssig und damit endet dieses kleine Sammelgebiet.



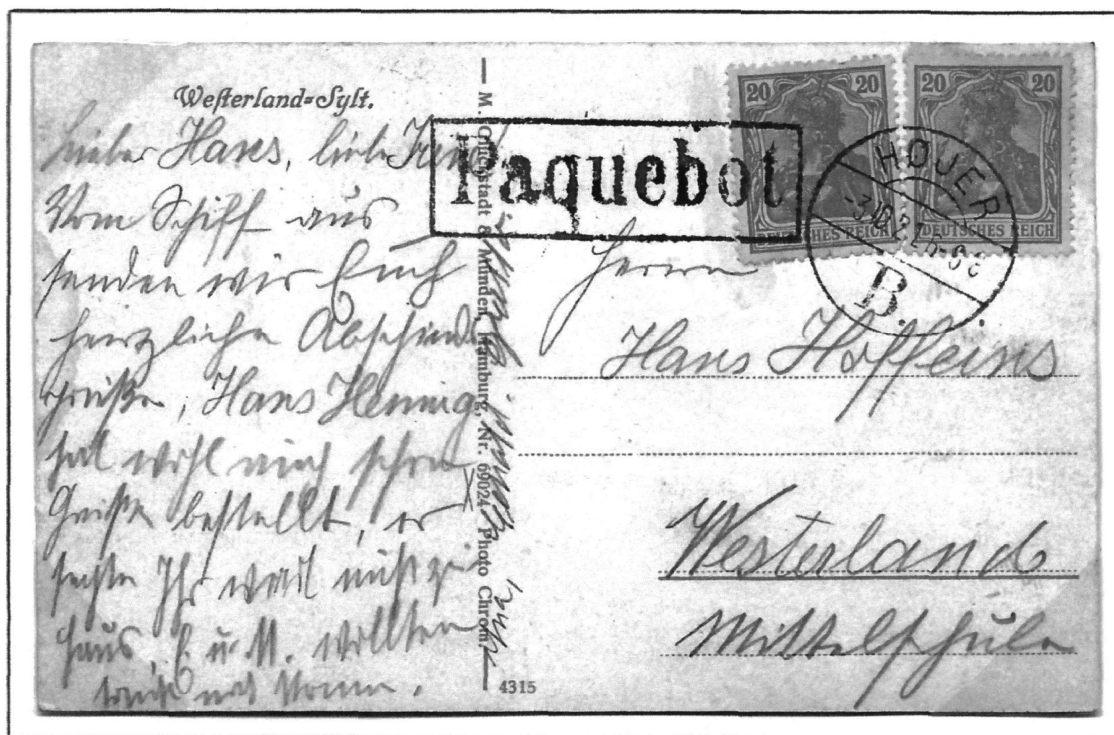
Der mir bislang bekannte schönste Beleg mit dem Seepoststempel „433“ der Linie Hoyerschleuse-Munkmarsch stellte uns Sammlerfreund Ernst Schilling, Aschaffenburg, für eine Abbildung zur Verfügung. Der schöne Brief nach Kiel, frankiert mit der 10 Pfg. Marke Deutsches Reich (Michel Nr. 352), die nur vom 25.2 – 30.6.1925 als gültiges Postwertzeichen anerkannt war. Die Entwertung mit dem Seepoststempel „433“ hat wohl während dieser Zeit stattgefunden. Der Brief ist ein Unikat.

Herr Haselbach schreibt zum Ende seines bereits zitierten Berichtes noch über die Einstellung des Dienstes von Hoyerschleuse nach Munkmarsch folgendes:

„Mit Ausbruch des I. Weltkrieges 1914 wurde die Seepost eingestellt. Nach der Abstimmung 1920 wurden Bahn- und Schiffsverbindungen nach und von dem nun zu Dänemark gehörenden Hoyerschleuse unter besonderen Bestimmungen aufrecht erhalten. Im Fahrplan wird besonders darauf hingewiesen, daß die Reise nach Westerland ohne Paß angetreten werden kann. In Niebüll wurden die Zugtüren verschlossen und nach der Ankunft in Hoyerschleuse die Fahrgäste die Fahrgäste bis zur Ankunft der Schiffe nach Sylt im Wartesaal eingeschlossen. Unter Aufsicht durch dänische Grenzbeamte ging es dann zur Weiterreise vom Wartesaal zum Schiff.

Ganz offensichtlich sind in den ersten Nachkriegsjahren keine Seepostbeamten auf den Schiffen mitgefahren. Die Marken der in den Schiffsbriefkästen auf dem Wege nach Hoyerschleuse eingelegten Post wurden in Højer mit dem nun dänischen

Tagesstempel entwertet und zusätzlich und zur besonderen Kennzeichnung als Seepost der Stempel –Paquebot- abgeschlagen. Diese Art der Abfertigung ist bisher für 1920-1922 bekannt...“



Diese Postkarte nach Westerland bildet Herr Haselbach in seinem Bericht ab, nun befindet er sich in der Ausstellungs-Sammlung von Sammlerfreund Herbert Ramm, Flensburg. Er beschreibt den Beleg wie folgt:

„3.10.1921. Dänischer Schiffpoststempel „Paquebot“, 47 x 15 mm, und „HØJER / B.“ auf Postkarte mit deutscher Germania-Frankatur nach Westerland auf Sylt.

Textauszug: „Vom Schiff aus senden wir Euch herzliche Abschiedsgrüße“.

Die Karte wurde auf dem Fährschiff der Linie **HOYERSCHLEUSE-MUNKMARSCH** geschrieben und wohl erst in „letzter Minute“ vor Ankunft des Dampfers in **HØJER** dem an Bord befindlichen Seepostamt übergeben. Da die Karte dort nicht mehr postalisch bearbeitet werden konnte, wurde sie ungestempelt dem dänischen **Bahnpostamt HØJER B.** übergeben und dort entsprechend behandelt.“

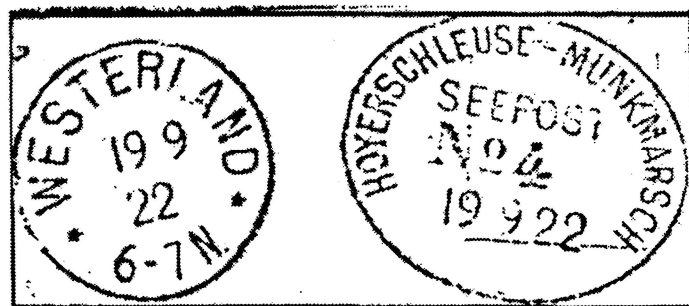
Der verwendete „Paquebot“-Stempel wurde von 1921 bis 1927 vom dänischen Bahnpostamt **HØJER B.** („B“ = Banegaard = Bahnhof) eingesetzt und ist nur auf ganz wenigen Belegen bekannt.

Nach der Volksabstimmung im Jahre 1920 fiel Nordschleswig somit auch der Fährhafen **HOYERSCHLEUSE** an Dänemark, während die Insel Sylt bei Deutschland verblieb. Die **SEEPOSTLINIE HOYERSCHLEUSE-MUNKMARSCH** bestand jedoch weiterhin bis zur Eröffnung des Hindenburgdamms im Jahr 1927.“



Dienstbrief aus der Inflationszeit nach Berlin, frankiert mit einer Dienstmarke des Deutschen Reiches zu 100 Mark (Michel Nr. 74), befördert mit einem Dampfer von Munkmarsch nach Høyer, dort die Frankatur entwertet mit dem Tagesstempel vom Postamt HØYER B. am 28.6.1923 und zusätzlich mit dem Paquebot-Stempel versehen zur Kenntlichmachung als Seepost (Sammlung: Gerhard Jung, Reichenau).

Nachwort



Herr Werner Haselbach bildet in seinem Bericht diese Stempelkombination ab und notiert dazu:

„An Seepoststempeln mit Nummernbezeichnung ist aus den Nachkriegsjahren bisher nur die 4 bekannt. Aber auch diese Nummer scheint, wie die anderen wahrscheinlich schon während des Krieges, verloren gegangen oder ausgemustert worden zu sein. Alle weiteren Abschlüge aus der Zeit nach 1922 sind nur ohne Nummer oder auch ohne Datum bekannt.“

Ich bin der Meinung, dass die in obiger Abb. im Stempel integrierte „4“ nachträglich in das Briefstück manipuliert wurde, da die Ziffer „4“ eine andere Schrifttype ist als die im Original. Auch die Datumsleiste hat einen deutlich anderen Stand.

Liebe Leser dieses Berichtes, ich würde mich sehr freuen, wenn Sie mir neue Erkenntnisse zu meinen Ausführungen mitteilen würden, damit wir diese allen Freunden dieses kleinen Sammelgebietes mitteilen können.

Dem Freund und Sammler der Linie von Hoyerschleuse nach Munkmarsch kann ich empfehlen, auch die unterschiedlichen Bahnpostbelege der Deutschen Reichspost zum Fährhafen Hoyerschleuse in die Sammlung aufzunehmen. Den Bericht möchte ich abschließen mit der Abb. der nachfolgenden Postkarte nach Verden an der Aller, geschrieben in Westerland, befördert mit der Linie nach Hoyerschleuse im Postsack, weiterbefördert mit der Bahnpost „**HAMBURG-HOYERSCHLEUSE**“, die den Wertstempeldruck mit dem ovalen Bahnpoststempel „**BAHNPOST / ZUG 1007**“ am 2.7.1906 entwertete. Die Karte traf noch am gleichen Tag in Verden ein.



Weiter möchte ich hier auf das Thema Bahnpost nicht eingehen, da mir dazu die Kenntnisse fehlen. Interessenten sollten Kontakt mit der Barge Bahnpost im BDPPh.e.V. aufnehmen.

Ich bedanke mich bei meinen Sammlerfreunden

Herbert Ramm, Flensburg, besonders für seine akribische Durchsicht meines Manuskriptes

Bernd Essler, Düren,

Arno Gottspenn (†), Hamburg,

Werner Haselbach (†), Westerland,

Gerhard Jung, Reichenau,

Ernst Schilling, Aschaffenburg.

für die gute Zusammenarbeit. Die jeweiligen Erkenntnisse aus Berichten anderer Argen sind jeweils zitiert.

Friedrich Steinmeyer