

# MARKENZEICHEN

DAS PHILATELISTISCHE MAGAZIN



## 175 JAHRE „LADY MCLEOD“

**EXKLUSIV** SENSATIONELLE WIEDERENTDECKUNG – DAS DAMGARTEN-PROVISORIUM

**HISTORISCHE HINTERGRÜNDE** ABENTEUER-PHILATELIE – TRANSATLANTIKPOST

**INTERVIEW** EINE TOP-EINLIEFERUNG – DIE SAMMLUNG ERIK NAGEL



**Liebe Leserinnen und Leser,**

vor 175 Jahren erschien eine Briefmarke, die bis heute fasziniert – die berühmte „Lady McLeod“. Herausgekommen im April 1847, fünf Monate vor den berühmten Mauritius-POST-OFFICE-Marken, ist sie die erste in einer britischen Kronkolonie verwendete Marke. Eingesetzt wurde sie ausschließlich an Bord des gleichnamigen Schaufelraddampfers „Lady McLeod“ zwischen Port of Spain und San Fernando auf Trinidad. Lesen Sie die spannende Geschichte dieser philatelistischen Ikone der Karibik in der Titelgeschichte auf den Seiten 3 bis 6. Apropos „Schiffspost“: Eines der fesselndsten Kapitel der Postbeförderung zu Wasser ist das Thema Transatlantikpost. Denn bis ins 19. Jahrhundert war dies der einzige Weg der Kommunikation zwischen Alter und Neuer Welt. Die Story auf den Seiten 10 bis 13 stellt Ihnen die historischen Hintergründe der amerikanischen Schiffspostlinien vor, als die Überquerung des Atlantiks noch ein großes Abenteuer war. Ihrer besonderen Aufmerksamkeit empfehle ich auch den exklusiven Bericht auf den Seiten 8 und 9. Unter dem Titel „Schatzfund aus der Bernsteinstadt“ geht es um die sensationelle Wiederentdeckung eines philatelistischen Highlights des frühen deutschen Kaiserreichs. Und die Rubrik „Persönlichkeiten im Porträt“ präsentiert Ihnen diesmal auf Seite 14 den ehemaligen Herausgeber der deutschen Briefmarken-Neuausgaben und leidenschaftlichen Philatelisten Peer Steinbrück. Zu guter Letzt sollten Sie sich auch das Interview auf den Seiten 15 und 16 nicht entgehen lassen: Dieter Michelson berichtet über eine beeindruckende Großeinlieferung aus den USA, die ihresgleichen sucht.



Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre Ihres MARKENZEICHENS.

Herzlichst  
Ihr

Tobias Huylmans,  
Geschäftsführer bei Heinrich Köhler

## INHALT

<b>Titelthema</b>   175 Jahre „Lady McLeod“ von Trinidad	3
<b>Wissenswert</b>   Der Vater des Poststempels – Sir Henry Bishop	7
<b>Exklusiv</b>   Sensationelle Wiederentdeckung – das Damgarten-Provisorium	8
<b>Historische Hintergründe</b>   Transatlantikpost	10
<b>Persönlichkeiten im Porträt</b>   Peer Steinbrück	14
<b>Interview</b>   Die Sammlung Erik Nagel	15
<b>Unsere Seite</b>   Tobias Huylmans – Philatelist, Prüfer und IT-Experte	18
<b>Einblick</b>   Die Highlights der IBRA 2023 in Essen	19

## IMPRESSUM

Herausgeber: Heinrich Köhler Auktionshaus GmbH & Co. KG  
 Hasengartenstr. 25, 65189 Wiesbaden | +49 611 34149-0 | Fax: +49 611 34149-99 | E-Mail: info@heinrich-koehler.de

Projektleitung: André Schneider

Chefredaktion: Peter Platz

Realisation: MEDIUM Werbeagentur GmbH, Bielefeld

Druck: Print Produktion – Service W. Hiese GmbH, Tilsiter Weg 9, 61273 Wehrheim

Bildnachweise: Dieter Michelson (S. 15), wikimedia.commons.org (Titel, S. 4, S. 5, S. 6, S. 7, S. 8, S. 9, S. 10, S. 11, S. 12, S. 14, S. 15), Wilhelm van Loo (S. 19)

175 Jahre „Lady McLeod“ von Trinidad – die erste Schiffspostmarke der Welt

# Eine klassische Ikone der Philatelie

Keine Wertangabe und kein Landesname, dafür aber ein eindrucksvolles Markenbild. Die „Lady McLeod“ von Trinidad ist eine klassische Ikone der Philatelie, und sie erfüllt gleich mehrere Superlative. Bereits fünf Monate vor den berühmten Mauritius-POST-OFFICE-Marken verwendet, ist sie die erste Briefmarke einer britischen Kronkolonie. Als Dokument des postalischen Beförderungsweges zu Wasser ist sie darüber hinaus die erste Schiffspostmarke der Welt. Und zu guter Letzt existiert sie bis heute nur einzeln – über alle Erhaltungsformen, ungebraucht, gebraucht und auf Brief, sind weniger als 100 Exemplare bekannt. Bislang wurde nicht einmal ein Paar entdeckt.

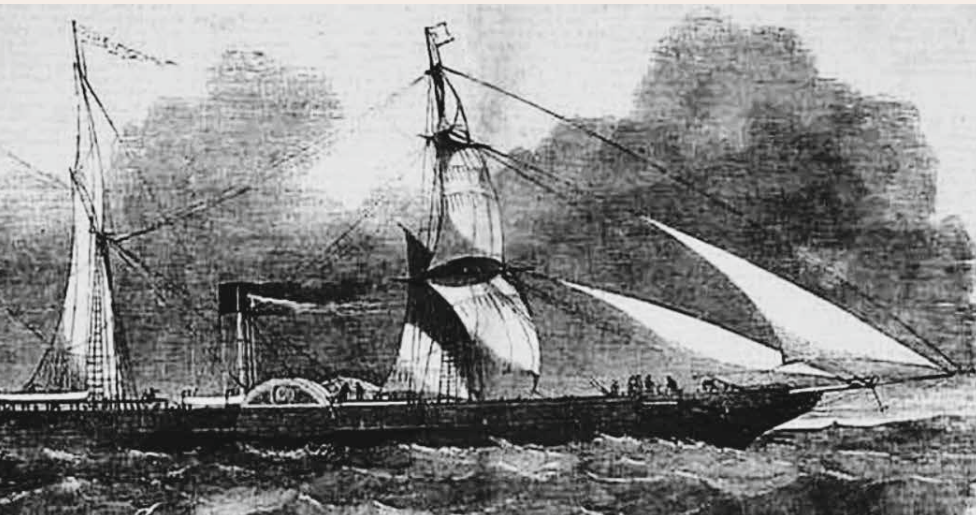
Gegen Ende der 1840er-Jahre schaufelte sich ein Raddampfer durch das herrliche Wasser der Karibik. Er trug den schönen Namen „Lady McLeod“. Sein Weg führte ihn von Port of Spain nach San Fernando und zurück, beides Hafenstädte der Karibikinsel Trinidad. Auf dieser Strecke beförderte die „Lady McLeod“ Passagiere, Fracht und Post. Konstruiert und gebaut wurde sie, damals noch unter dem Namen „Blue Belle“, von dem bekannten Schiffbauingenieur Robert Napier in Govan bei Glasgow in Schottland. „Der Schaufelraddampfer hatte 40 PS, ein Gewicht von 67 Tonnen und mehr als 33 Meter Länge“, sagt Michael

Hilbertz, Chefphilatelist bei Heinrich Köhler. „Fertiggestellt am 2. September 1845, war John Lamont der erste Eigner. Das Kommando an Bord hatte der schottische Kapitän David Bryce, der das Schiff auf seiner beachtlichen Jungfernfahrt über 7.000 Kilometer durch den Nordatlantik bis vor die Küste Südamerikas befehligte.“ Los ging es am 5. September 1845. Nur 48 Tage später gelangte die „Blue Belle“ nach Port of Spain auf Trinidad. Am 2. November 1845 nahm der Raddampfer den Linienverkehr zwischen Port of Spain und San Fernando auf. „Am 21. November 1845 meldete eine Zeitung auf Trinidad, dass

der ‚Steamer Lady McLeod‘ neben Personen und Fracht auch Briefe, Geld und kleinere Päckchen beförderte“, so Michael Hilbertz. „Für Abonnenten kostete dieser Dienst einen Dollar pro Monat. Nichtabonnenten zahlten pro Brief zehn Cent.“ Am 5. Dezember 1845 wurde Kapitän David Bryce der zweite Eigentümer des Schiffes. Bereits zuvor hatte er – zu Ehren der Gattin des damaligen Gouverneurs von Trinidad – das Schiff auf den Namen „Lady McLeod“ umtaufen lassen. Sir Henry George McLeod legte am 15. Februar 1844 den Grundstein für den neuen Regierungssitz in Port of Spain und wollte die →

Das Gemälde des einheimischen Malers Michel-Jean Cazabon (1813 bis 1888) zeigt den Hafen von San Fernando auf Trinidad im 19. Jahrhundert.





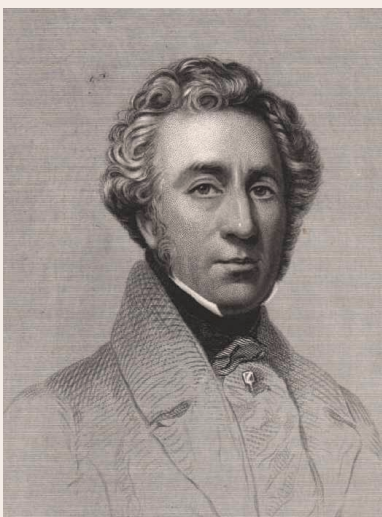
Der Schaufelraddampfer „Lady McLeod“ beförderte auf der Strecke zwischen den Hafenstädten Trinidads Port of Spain und San Fernando neben Personen und Fracht auch Briefe, Geld und kleinere Päckchen.



Die Seestrecke zwischen Port of Spain und dem südlicher gelegenen San Fernando bewältigte der Schaufelraddampfer „Lady McLeod“ von 1845 bis 1854 im Liniendienst.

Entwicklung der südlich gelegenen Ansiedlung San Fernando zur zweitgrößten Stadt der Insel maßgeblich unterstützen. Der ca. 50 Kilometer lange Landweg aber war durch Dschungel und Sümpfe kaum zu bewältigen. Also wurde eine regelmäßige Schiffsverbindung eingerichtet, die für die wirtschaftliche Entwicklung der Hafenstädte eine ausgesprochen wichtige Bedeutung hatte.

Der Schiffbauingenieur Robert Napier konstruierte und baute den Schaufelraddampfer „Lady McLeod“, der am 2. September 1845 fertiggestellt und noch unter dem Namen „Blue Belle“ ins Schiffsregister eingetragen wurde.



### „Der Unterzeichnende hat Etiketten besorgt“

Wie kam es nun zur Ausgabe der ersten Schiffspostmarke der Welt, ebenfalls bekannt als „Lady McLeod“ und heute eine begehrte Seltenheit? Dazu ließ David Bryce am 16. April 1847 in der „Port of Spain Gazette“ folgenden Wortlaut veröffentlichen: „Der Unterzeichnende, der Unannehmlichkeiten hat beim Eintreiben des Geldes für Briefe von Nichtabonnenten, hat Etiketten besorgt, die bei ihm oder den Agenten für den Dampfer erhältlich sind zu je fünf Cent oder vier Dollar pro 100. Keine anderen Briefe als solche von Abonnenten, die im Voraus bezahlt haben, oder solche, auf denen diese Etiketten angebracht sind, werden ab dem 24. des Monats befördert.“ Die Unannehmlichkeiten, von denen hier die Rede war, betrafen vor allem das nötige Kleingeld, das Bryce vorhalten musste, um auf die Briefgebühren bei Nichtabonnenten passend herausgeben zu können. „Also griff er auf das Vorbild der vorausbezahlten Postquittung des englischen Mutterlandes zurück und ließ eigene Briefmarken drucken, die einzig für den Transportweg zwischen Port of Spain und San Fernando mit der ‚Lady McLeod‘ gültig waren“, erzählt Michael Hilbertz. „Übrigens ist ‚Vorbild‘ wörtlich

zu verstehen. Die ‚Lady McLeod‘ hat exakt dieselben Maße wie die ‚One Penny Black‘, die als erste Briefmarke der Welt 1840 in England erschien. Die Abgabe von 100 Stück zum Vorzugspreis legt die Vermutung nahe, dass die Schiffspostmarken im 100er-Bogen gedruckt wurden. Dies lässt sich allerdings nicht belegen, da bis heute keine größeren Einheiten erhalten nachgewiesen wurden. Gleichzeitig bedeutete die Einführung der ‚Lady McLeod‘-Marken eine Ermäßigung des Briefportos von zehn auf fünf Cent.“ Die Arbeitserleichterung war David Bryce also im wahrsten Sinne des Wortes Geld wert.

### Die erste Privatpostmarke der Welt

Das Motiv der Marke präsentiert in ausgesprochen künstlerischer Ausführung ein weiß-blaues Markenbild. Zu sehen sind das Schiff mit den drei Masten, Segeln und dem dampfenden Schornstein sowie darunter die verschlungenen Initialen des Schiffsnamens „L Mc L“. Die Marke zeigt weder eine Wertangabe noch eine Herkunftsbezeichnung. Hergestellt wurde die „Lady McLeod“ in bemerkenswert sauberem Steindruck in schöner tief-blauer Farbe auf dickem, gelblichem Papier. Übrigens erfüllt die „Lady McLeod“ damit einen weiteren Superlativ: Sie ist die erste

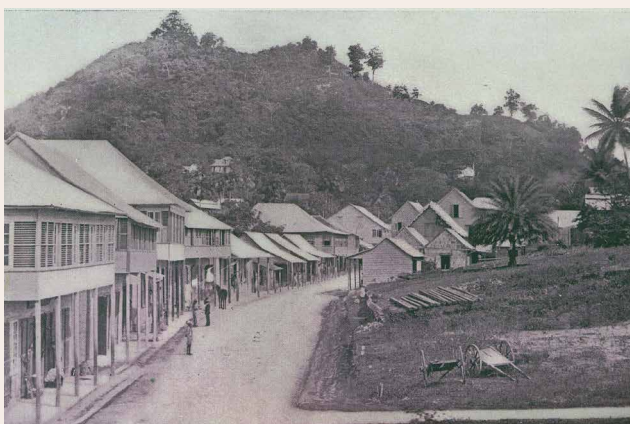
Privatpostmarke der Welt. Aufgrund ihrer philatelistischen und posthistorischen Bedeutung verzeichnen führende Briefmarkenkataloge wie „Stanley Gibbons“ diese dennoch als die Nummer eins der Posthoheit von Trinidad und Tobago.

Obwohl Bryce damit ein durchaus aufwendiges Postwertzeichen herstellen ließ, gab es an Bord des Schiffes keinen Entwertungsstempel. Das Annullieren der Marken erfolgte durch zwei kreuzweise angebrachte Tintenstriche oder auch durch ein rabiaten Abreißen einer Ecke der Briefmarke. Ein Zensus aller „Lady McLeod“-Exemplare, veröffentlicht 2009 vom „British West Indies Study Circle“, kennt 24 ungebrauchte Stücke, 23 entwertete Marken und 44 Exemplare auf Brief, also 91 Stück insgesamt. Unter den Briefen gibt es aber einige, deren Spur sich zwischenzeitlich ver-

loren hat. Gregory Frantz kommt in seiner Publikation „New Research on the Lady McLeod of Trinidad“ 2016 auf insgesamt 92 Exemplare. Fakt ist: Bis heute blieben höchstwahrscheinlich keine 100 „Lady McLeods“ erhalten. „Nicht selten entgingen die Marken auf Brief übrigens der Entwertung – so auch die ‚Lady McLeod‘ auf großem Briefstück aus der berühmten Tapling-Kollektion, die sich im British Museum in London befindet und dort zu bewundern ist“, erzählt Michael Hilbertz. „Anzunehmen ist, dass einige der heute als ungebraucht geltenden Exemplare von solchen Briefen mit fehlender Entwertung der Marke stammen.“ Natürlich zierten einige der schönsten „Lady McLeods“ die Sammlungen berühmter Philatelisten wie Baron Philipp von Ferrary, Alfred H. Caspary oder Thomas K. Tapling. Die Mehrzahl der erhaltenen Briefe stammt aus einer Korrespondenz und zeigt als



Dieses einzigartige Exemplar der „Lady McLeod“ gilt als das feinste und breitrandigste gebrauchte Stück, das heute bekannt ist. Einst war es Teil der berühmten Kollektion von Alfred Caspary. Vor einiger Zeit hat es eine neue Heimat in einer deutschen Sammlung gefunden.



Dieses Bild der High Street von San Fernando vermittelt einen authentischen Eindruck der südlichen Hafenstadt Trinidads im 19. Jahrhundert.

Baron Philipp von Ferrary (1850 bis 1917) war einer der berühmtesten Philatelisten weltweit und besaß eine der größten und wertvollsten Briefmarkensammlungen der Welt, darunter auch dieses wunderschöne, farbfrische ungebrauchte Exemplar der „Lady McLeod“.

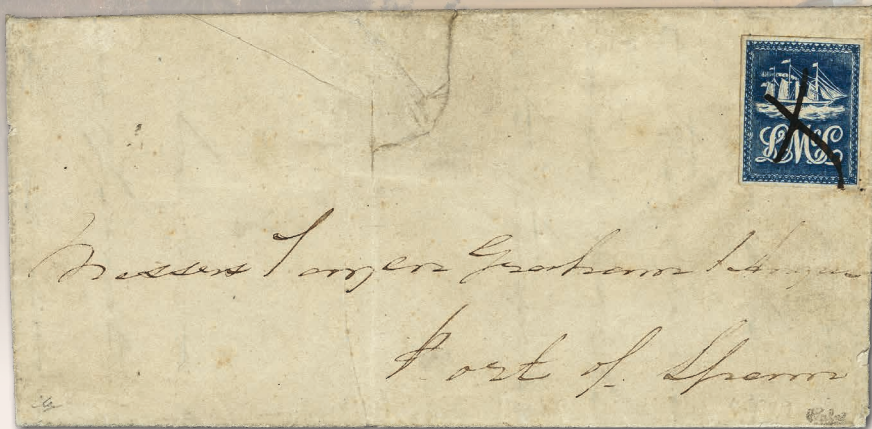


Empfänger Messrs. Taylor and Angus, Port of Spain, beziehungsweise Taylor & Co. in San Fernando.

### Absolutes Nonplusultra – ein Brief mit linker oberer Bogenecke

Das absolute Nonplusultra unter allen „Lady McLeods“ haben wir uns für den Schluss aufgehoben (siehe auch den Titel dieser MARKENZEICHEN-Ausgabe): Besagter Brief trägt das einzige bekannte Exemplar einer kompletten linken oberen Bogenecke – die sogenannte Position 1 im Druckbogen. Das Stück datiert auf den 2. März 1848 und ging von Port of Spain nach San Fernando, adressiert an Messrs. Taylor & Co. Der heutige Eigentümer erwarb dieses Unikat auf einer internationalen Londoner Auktion 1990 gegen harte Konkurrenz. Somit ging das Stück nach Deutschland, und der Käufer entdeckte seine Liebe für die „Lady McLeod“. Heute besitzt er drei „Lady McLeod“-Briefe und das feinste und breitrandigste Einzelstück der „Lady McLeod“, das wir oben rechts auf dieser Seite sehen. Das Luxusstück ex Caspary erwarb er bei der Corinthia-Auktion im Frühjahr dieses Jahres und er sagte damals schon: „Für mich ist die ‚Lady McLeod‘ eine der spannendsten Ausgaben der Philatelie überhaupt.“

Das Nonplusultra aller „Lady McLeod“-Briefe ist diese Preziose – ein Brief vom 2. März 1848 von Port of Spain nach San Fernando. Das Unikat trägt die einzig bekannte linke obere Bogenecke der ersten Briefmarke von Trinidad und gehört damit zu den Weltraritäten der klassischen Philatelie.

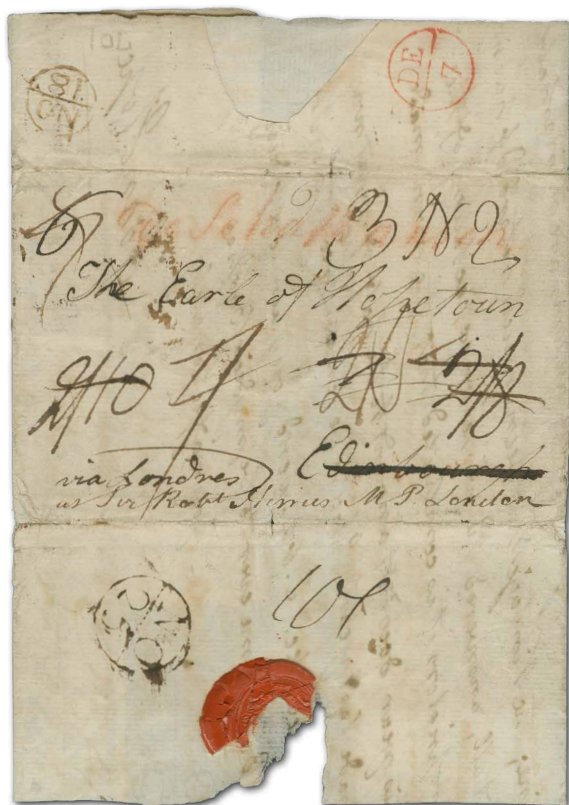


Der Brief oben von San Fernando nach Port of Spain vom 19. Mai 1847 zeigt ein allseits vollrandiges Luxusstück der „Lady McLeod“, während der Brief unten aus der Ferrary-Kollektion – ebenfalls von San Fernando nach Port of Spain – dieses mit einer exzeptionellen breitrandigen „Lady McLeod“ sogar noch topp.

Englischer Generalpostmeister führte 1661 Aufgabestempel mit Datumsangabe ein

# Der Vater des Poststempels

Hätten Sie es gewusst? Nicht nur das Postwertzeichen, sondern auch der Postdatumsstempel stammt aus England – und dieser ist sogar fast 180 Jahre älter. Der erste Stempel, der mit Datumsangabe als Aufgabestempel fungierte, datiert vom Mai 1661. Eingeführt hatte ihn der englische Generalpostmeister Sir Henry Bishop.



Dieser Brief von 1782 trägt die „Bishop Marks“ der drei Hauptpostämter Edinburgh (NO[VEMBER]/18), Dublin (NO/25) und London (DE[CEMBER]/7) aus den drei Ländern Schottland, Irland und England. Diese Stempelkombination macht das Stück zu einer Weltrarität.

„Ein Stempel wurde erfunden, der auf jeden Brief gedruckt wird und den Tag des Monats bezeichnet, an dem der Brief zum Postamt gelangt ist, sodass kein Beamter einen Brief von einer Post zur anderen zurückhalten darf“, so schrieb Sir Henry Bishop am 2. August 1661 an ein ranghohes Mitglied des englischen Parlamentes. Mit der Einführung des Postdatumsstempels reagierte der Generalpostmeister auf Vorwürfe der einflussreichen Postkundschaft, vor allem der Adligen und der Kaufleute, dass die Postbeförderung zu lange dauere. Die sogenannten „Bishop Marks“ waren kleine Einkreisstempel mit der abgekürzten Monatsbezeichnung und der Tagesangabe darunter. Diese wurden meist auf der Rückseite der Postsendung angebracht, unmittelbar nachdem

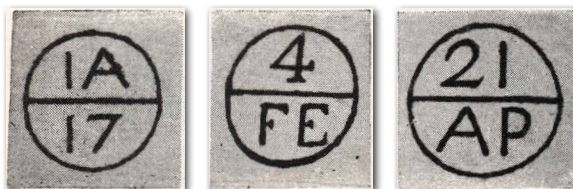
der Brief bei der Post aufgegeben worden war. Durch die Datierung mittels Stempel konnte die Laufzeit eines Briefes nun eindeutig dokumentiert werden.

## Mehr als 100 Jahre lang im Einsatz

Verwendet wurden die „Bishop Marks“ in England allerdings nur beim Hauptpostamt in London und nur für vorausbezahlte Briefe, später auch bei den Hauptpostämtern anderer britischer Länder. Dafür waren sie mehr als 100 Jahre lang im Einsatz, auch als Ankunftsstempel. Im Laufe der Zeit wechselte die Tagesziffer im Stempelbild auch mal nach oben und die abgekürzte Monatsangabe dementsprechend nach unten. Außerdem variierte auch die Größe des Stempels. Ab den 1780er-Jahren zeigten die englischen Postdatumsstempel dann auch die Jahreszahl.



Der Erfinder des Postdatumsstempel – Sir Henry Bishop war von 1660 bis 1663 englischer Generalpostmeister.



Die ersten „Bishop Marks“ zeigen oben die abgekürzte Monatsangabe und unten die Tagesziffer (links). Später tauschten diese ihre Positionen (Mitte) und die Stempel variierten in der Größe (rechts).

Sensationelle Wiederentdeckung – das Damgarten-Provisorium

# Der Schatzfund aus der Bernsteinstadt

Und es gibt sie doch noch – die Schatzfunde in herkömmlichen Briefmarkensammlungen. „Bei der Bearbeitung einer philatelistischen Einlieferung aus Übersee traute ich plötzlich meinen Augen kaum“, erzählt Cliff Schön, Philatelist bei Heinrich Köhler. „Denn nachdem ich schon viele Standardstücke begutachtet hatte, hielt ich auf einmal eine Stechkarte mit einer ungezähnten Brustschildmarke in der Hand.“ Dabei handelte es sich tatsächlich um nichts Geringeres als ein sogenanntes Damgarten-Provisorium – eines der absoluten Highlights der Brustschildphilatelie.

„Das Stück war sicherlich mindestens 60 Jahre nicht mehr auf dem Markt und ruhte über Jahrzehnte in den Dublettenbeständen eines Sammlers“, sagt Cliff Schön. „Und das unerkannt, denn dem Eigentümer war gar nicht bewusst, was für eine Preziose er da besaß.“ Und was passierte dann? „Wir haben die Marke mittels unseres VSC 8000 auf Herz und Nieren geprüft“, erläutert Cliff Schön. Der VSC 8000 ist das Nonplusultra für Echtheitsuntersuchungen. VSC steht für „Video Spectral Comparator“. Das hochmoderne System verbindet ausgeklügelte digitale Bilderfassung und Multiwellenlängen-LED-Technologie für die Untersuchung von fraglichen Dokumenten. Der VSC 8000 wird von forensischen Prüfern, Regierungsstellen und Einwanderungsbehörden weltweit verwendet und ist beispielsweise bei Landeskriminalämtern im Einsatz, aber eben auch bei Heinrich Köhler in Wiesbaden.

## Eine Topparität der Brustschildphilatelie

Die multispektralen Lichtquellen des VSC 8000 – von UV über das sichtbare Spektrum bis hin zu Infrarot – machen Details wahrnehmbar, die für das menschliche Auge unsichtbar sind. Eine weitere aussagekräftige Untersuchungsmöglichkeit des VSC 8000 ist die 3-D-Analyse. Die VSC-8000-Analyse ergab keinerlei Beanstandungen, sondern bestätigte den ersten Eindruck: Es handelt sich um die berühmte Topparität der Brustschildphilatelie. Das attestierte auch der im nächsten Schritt hinzugezogene philatelistische Prüfer: Hansmichael Krug prüft die Brustschildausgaben bereits seit nahezu 30 Jahren und verfügt entsprechend über die vermutlich umfangreichste Expertise zu diesem Themengebiet. Mit seinen zahlreichen, mit höchsten Auszeichnungen preisgekrönten Exponaten zählt er zu den herausragenden Philatelisten unserer





Cliff Schön entdeckte die in Damgarten gestempelte Brustschildrarität inmitten vieler Standard-Postwertzeichen.



Brustschildprüfer Hansmichael Krug und Cliff Schön, Philatelist bei Heinrich Köhler und Experte für die deutschen Sammelgebiete seit der Kolonialzeit, begutachten den Schatzfund aus der Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten.

Zeit. „Ich war tatsächlich erst mal baff, als ich die Marke zur Prüfung bekam“, erzählt der 74-jährige Frankfurter. „Das Stück ist in meiner Kartei registriert, aber tatsächlich nur als Fotokopie aus alten Prüfungsunterlagen des ehemaligen Prüfers Josef Hennies. Das bedeutet, es schlummerte lange Zeit in einem Dornröschenschlaf in einer Sammlung und erblickt jetzt nach vielen Jahrzehnten erstmalig wieder das Licht der Öffentlichkeit. Ich freue mich sehr, sagen zu können: Das Stück ist echt und in einer einwandfreien Erhaltung.“

### Philatelistische Highlights des frühen deutschen Kaiserreichs

Eine „Einschränkung“ gibt es aber doch. Und zwar beim Namen des Stückes. „Auch wenn sich die Bezeichnung ‚Provisorium‘ für diese ungezähnten Brustschildmarken eingebürgert hat, so ist sie doch eigentlich falsch“, sagt Hansmichael Krug. „Ein Provisorium ist eine bewusst hergestellte Briefmarken-Ausfallsausgabe, zum Beispiel durch einen Aufdruck einer neuen Wertangabe auf Marken, die vorübergehend eingesetzt wurden, bevor dann wieder reguläre Ausgaben in der entsprechenden Wertstufe verfügbar waren. Die ungezähnten Brustschilder wurden aber nicht bewusst nicht gezähnt, sondern gelangten versehentlich ungezähnt in den Postverkehr. Fakt ist aber: Ungezähnte Brustschilder gehören neben dem Syke-Provisorium zu den philatelistischen Highlights des frühen deutschen Kaiserreichs.“ Nebenbei bemerkt: Das Syke-Provisorium ist tatsächlich eine Ausfallsausgabe, auch bekannt als „Syke-Halbierung“. Die 1-Groschen-Marke „Kleiner Schild“ wurde von der Amtshauptmannschaft Syke im dortigen Postamt in Hannover zeitweise senkrecht halbiert als 1/2-Groschen-Frankatur gebraucht. Gleichermäßen verfuhr man später dort übrigens auch mit der 1-Groschen-Marke „Großer Schild“. Auch diese kam senkrecht halbiert als 1/2-Groschen-Frankatur zum Einsatz. Das Syke-Provisorium ist zwar halbiert, aber gezähnt in Kammzählung  $13 \frac{3}{4} : 14 \frac{1}{4}$  wie die regulären Brustschildausgaben, die ab Januar 1872 als erste Briefmarken des deutschen Kaiserreichs erschienen. Doch zurück zu den ungezähnten Brustschildraritäten.

### Größte bekannte Einheit ist ein Dreierstreifen

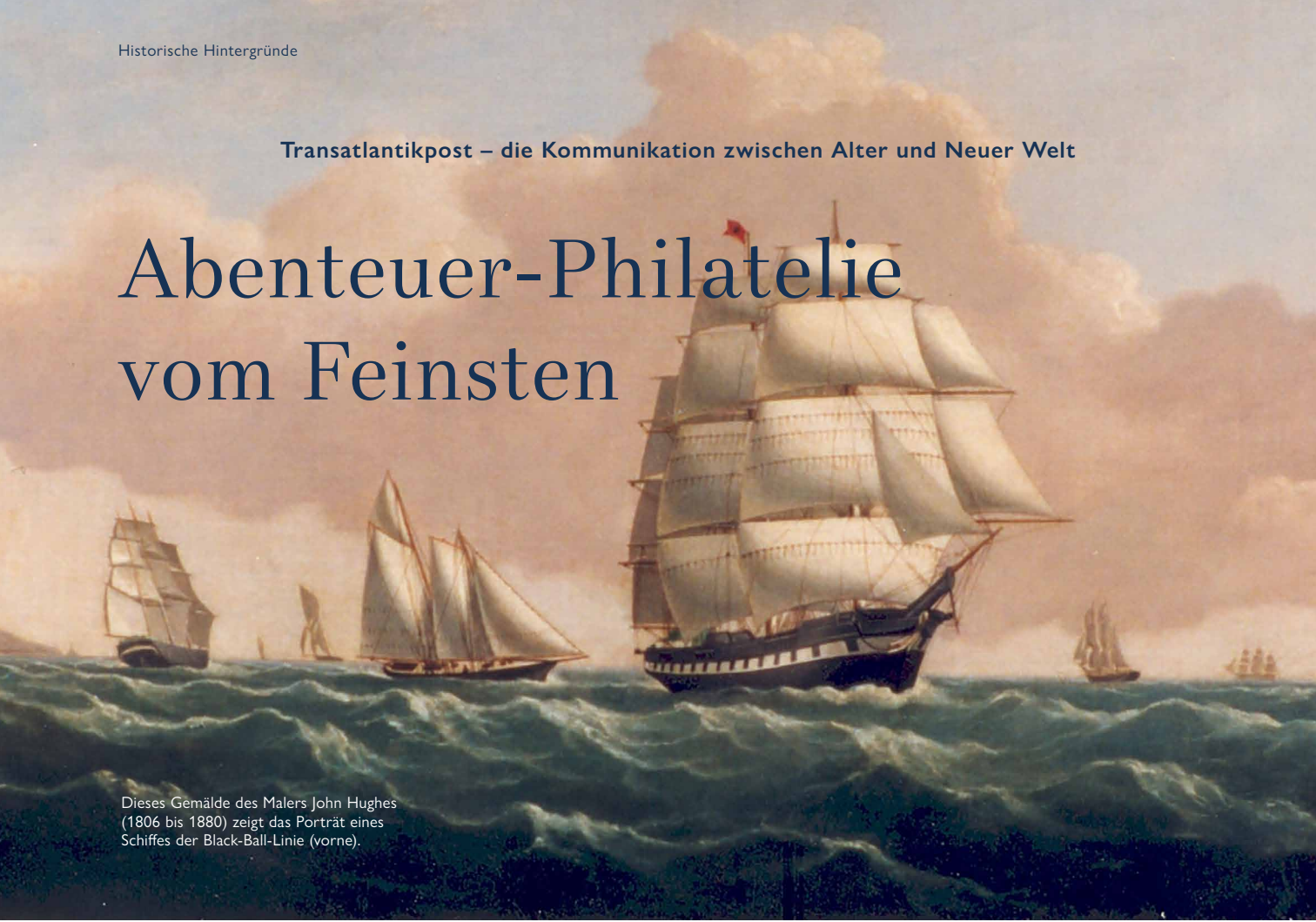
„Bis heute sind insgesamt 57 ungezähnte Brustschilder registriert“, erläutert Hansmichael Krug. „Dabei fällt auf, dass kein Exemplar aus dem Gulden/Kreuzer-Währungsgebiet registriert ist, sondern alle Stücke aus dem Taler/Groschen-Bereich stammen. Außerdem sollte man wissen, dass bei Marken mit erkennbarer Jahreszahl im Stempel alle ungezähnten Marken mit kleinem Brustschild in den ersten neun Monaten des Jahres 1872 verwendet wurden, während alle ungezähnten Marken mit großem Brustschild aus dem Jahr 1875 stammen und in der Zeit als Pfennige-Frankaturen aufgebraucht wurden.“ Hinzu kommt die Tatsache, dass mehrfach an denselben Orten in relativ kurzer Zeit ungezähnte Brustschilder verwendet wurden. Das legt die Vermutung nahe, dass ganze Bogen ungezählter Brustschilder existiert haben können.

Der wiederentdeckte Schatzfund, die in Damgarten gestempelte ungezähnte Brustschildmarken – eins von nur zwei bekannten losen Stücken und damit eine philatelistische Seltenheit ersten Ranges – wurde im September bei Heinrich Köhler für 7.000 Euro versteigert und zierte jetzt eine der besten Brustschildsammlungen unserer Tage!



Nach mehr als 60 Jahren wiederentdeckt wurde diese Preziose der Brustschildphilatelie – eine von nur zwei bekannten in Damgarten gestempelten ungezähnten 5-Groschen-ocker-Marke „Großer Brustschild“.

# Abenteuer-Philatelie vom Feinsten



Dieses Gemälde des Malers John Hughes (1806 bis 1880) zeigt das Porträt eines Schiffes der Black-Ball-Linie (vorne).

Im 19. Jahrhundert verließen Hunderttausende Auswanderer aus Europa ihre Heimatländer Richtung Amerika, um ihr Glück zu suchen. Dennoch wollten viele von ihnen die Verbindung zur alten Heimat aufrechterhalten. Auch die Kaufleute auf beiden Seiten des Großen Teiches hatten ein großes Interesse an einem regelmäßigen Austausch von Informationen und Waren. So begann die Erfolgsgeschichte der amerikanischen Schiffslinien, die Post, Fracht und Personen beförderten. Und das in einer Zeit, als die Überquerung des Atlantiks noch ein großes Abenteuer war.

Wir schreiben das Jahr 1818. Am 5. Januar wehte ein kalter Wind durch den Hafen von New York. Kapitän James Watkinson ging an Deck der „James Monroe“ ungeduldig auf und ab und wartete darauf, dass die Uhr der St.-Paul’s-Kapelle in Manhattan endlich zehn Uhr schlug. Denn das war die vereinbarte Abfahrtszeit seines Segelschiffs, das mit Äpfeln beladen war. Außerdem transportierte die „James Monroe“ sieben Passagiere und einen Postsack, der ebenfalls für den Zielhafen Liverpool bestimmt war. Insgesamt war dies zwar eine ausgesprochen leichte Ladung. Aber in diesem Fall kam es nicht auf die Fracht, sondern auf die pünktliche und planmäßige Abfahrt an.

Und die Betonung liegt auf planmäßig. Denn bereits drei Monate zuvor hatten diverse Anzeigen in New Yorker Zeitungen angekündigt, dass vier Schiffe ab Januar 1818 das ganze Jahr über in regelmäßiger Folge an bestimmten Tagen im Monat von New York nach Liverpool und zurück segeln würden. Die Vorsegel dieser vier Schiffe – die „Amity“, „Courier“, „Pacific“ und „James Monroe“ – waren mit einer großen schwarzen Kugel bemalt, dem Symbol der amerikanischen Black-Ball-Linie. „Und dieser Fahrplan war eine absolute Neuerung für die Schifffahrt“, sagt Tobias Huylmans, Geschäftsführer bei Heinrich Köhler. „Schiffe zu verlässlichen Zeiten starten zu lassen, gab den Kaufleuten eine

gewisse Planungssicherheit und verschaffte den Schiffen der Black-Ball-Linie bald eine gute Auslastung.“ Dieses Vorbild machte Schule. Ab Mitte der 1830er-Jahre konkurrierten weitere „Packet Lines“ erfolgreich auf derselben Route New York – Liverpool. Und andere Linien aus Boston, Baltimore und Philadelphia segelten zu und von großen britischen und kontinentalen Häfen wie London, Le Havre und Bremen. So förderten diese eine schnelle Entwicklung des transatlantischen Handels und der Kommunikation zwischen der Alten und der Neuen Welt. Man stelle sich vor, was diese Postsendungen „erlebt“ haben müssen auf ihrer beschwerlichen Reise durch Stürme und raue See.

### Postorganisationen nahmen „Packets“ für den Schiffsposttransport unter Vertrag

Bevor wir aber tiefer in die hoch spannende Geschichte der Transatlantikpost einsteigen, gilt es, sich kurz mit dem Begriff „Packet“ zu beschäftigen. „Unter ‚Packet‘ versteht man ein Schiff, das von einer Postorganisation oder einer Regierung speziell für die Beförderung von Post unter Vertrag genommen wurde“, erläutert Tobias Huylmans. „Die jeweilige Postverwaltung erhebt für den Seeweg ein fest definiertes Packet-Porto. Davon unterscheidet der Posthistoriker Handelsschiffe, die neben ihrer Fracht auch Post über den Atlantik transportierten. In diesem Fall wurde bei der Anlandung des Schiffes eine ‚Ship Fee‘ fällig, die in der Regel auch einen Obolus für den Schiffseigner oder den Kapitän enthielt.“ Doch zurück zur Erfolgsstory der amerikanischen „Packet Lines“. Die erste Reederei, die das Konzept der Black-Ball-Linie übernahm, war 1822 die Red-Star-Linie. Diese wurde Anfang 1818 in New York gegründet und betrieb ab 1822 unter dem Namen „New Line“ ebenfalls mit zunächst vier Schiffen einen Liniendienst zwischen New York und Liverpool. Ziemlich bald gab es weitere Wettbewerber, die eigene Schiffslinien für die Beförderung von Post, Personen und Waren ins Leben riefen. Ab diesem Zeitpunkt nannte sich die Red-Star-Linie nicht mehr „New Line“, sondern „Second Line“. Am 11. September 1835 kaufte der Reeder und Schiffsagent Robert Kermit die Red-Star-Linie auf und benannte diese in Kermit-Linie um. Diese wurde im Zuge der Wirtschaftskrise nach dem amerikanischen Bürgerkrieg 1867 aufgelöst. „Ebenfalls erfolgreich bereits in den 1820er-Jahren waren die sogenannten ‚Havre Packets‘ – Segelschiffe unter amerikanischer Flagge, die fahrplanmäßig die Route Le Havre, Frankreich – New York befuhren“, weiß Tobias Huylmans. „Allerdings hatten diese keinen staatlichen Vertrag für die Postbeförderung. Streng genommen waren es also keine ‚Packets‘, auch wenn sie damals so genannt wurden.“ →



Dieser Brief wurde auf der Jungfernrückfahrt des Black-Ball-Linien-Schiffes „James Monroe“ 1818 von Liverpool nach Montreal transportiert.



Auf ihrer Jungfernrückfahrt am 1. Mai 1838 transportierte die „Sirius“, die als erstes Schiff mit Dampfantrieb den Atlantik überquert hatte, unter anderen diesen Brief von New York nach Falmouth im englischen Cornwall (Ankunft am 18. Mai 1838). Von dort wurde der Brief über Land weiter nach London befördert, wo er am 21. Mai 1838 eintraf (siehe Ankunftsstempel auf der unten abgebildeten Briefrückseite).



Die „Britannia“ der Cunard-Linie transportierte vom 2. bis 19. September 1847 diesen Brief von Edinburgh nach Boston. Von dort wurde die Post in versiegelten Beuteln nach New York befördert. Der Brief wurde in England mit einem Sechserstreifen der blauen „Two Pence“-Marke, also 12 Pence, frankiert. Die rote 7 auf dem Brief zeigt das Porto an, das in den USA fällig wurde: fünf Cent für den Inlandtransport und zwei Cent „Ship Fee“.



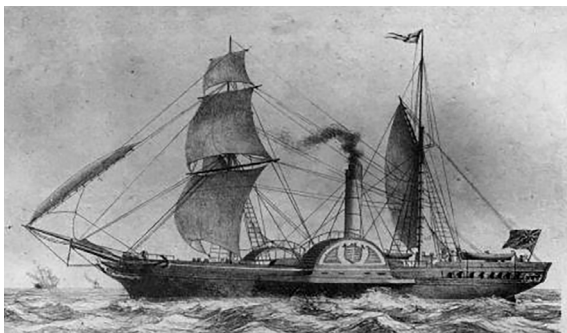
Dieser Brief wurde am 8. November 1852 in Paris aufgegeben und gelangte über Le Havre und Solent nach Bremen. Von dort wurde er mit der „Hermann“, einem Schiff der Ocean Steam Navigation Company, in 13 Tagen nach New York befördert.



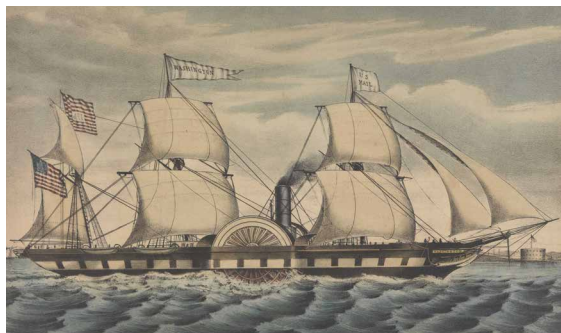
Vom 25. August bis 4. September 1858 beförderte die „Niagara“ der Cunard-Linie diesen mit sage und schreibe 96 Cents frankierten Brief von Boston nach Liverpool, dem Franko für einen Brief mit einem Gewicht von zwei Unzen. Frankiert ist diese Preziose mit acht Exemplaren der am 30. Januar 1857 erschienenen grauschwarzen „12 Cents ‚George Washington‘“.

### Das Zeitalter der transatlantischen Dampfschiffahrt beginnt im April 1838

Wesentlich für den Erfolg der amerikanischen „Packet Lines“ war auch das Netzwerk von Küstenschiffen, die zwischen den Häfen der nördlichen Ostküste, hauptsächlich New York, und den großen südlichen Häfen Savannah, Mobile, Charleston und New Orleans verkehrten. In den Jahrzehnten vor dem Bürgerkrieg transportierten große Rahsegler nicht nur Post und Passagiere aus den südlichen Häfen, sondern auch Baumwollballen für einheimische und europäische Textilfabriken. Die Rückladungen umfassten dann nordamerikanische und europäische Erzeugnisse sowie landwirtschaftliche Produkte. Mitte des 19. Jahrhunderts trieb der schnell weiterwachsende Baumwollhandel der Vereinigten Staaten die nationale Wirtschaft an und wurde neben dem Transport von Einwanderern die maßgebliche Einnahmequelle der Segelschifflinien. Denn diese verloren den größten Teil ihres Postgeschäfts an die maßgebliche Erfindung des 19. Jahrhunderts – die Dampfmaschine: Ab Ende der 1830er-Jahre begann die Ära der Hochseedampfer, das Zeitalter der großen Liner, die den Segelschiffen aufgrund ihrer Schnelligkeit in Sachen transatlantische Kommunikation im wahrsten Sinne des Wortes den Rang abliefen. Dampfschiffe wurden bereits seit Anfang des 19. Jahrhunderts für die Beförderung von Briefen in Küstennähe oder auch auf Flüssen genutzt. Den ersten Versuch, den Atlantik mithilfe von Dampf zu überqueren, unternahm 1819 die amerikanische „Savannah“, ein dreimastiges Segelschiff, das zusätzlich mit durch Dampf angetriebenen Schaufelrädern ausgestattet war. „Dennoch behielten die Segler die Oberhand und es verging noch nahezu 20 Jahre, bis am 4. April 1838 das Dampfschiff ‚Sirius‘ der Saint George Steam Packet Company mit seiner Fahrt von Cork, Irland, nach New York endgültig das Zeitalter der transatlantischen Dampfschiffahrt einläutete“, erzählt Tobias Huylmans. „Nur vier Tage später, am 8. April 1838, legte die ‚Great Western‘ der Great Western Steamship Company in Bristol Richtung New York ab. Beide Schiffe erreichten am selben



Die „Sirius“ der Saint George Steam Packet Company war 700 Tonnen schwer und fuhr mit 320 PS im April 1838 als erstes Schiff mit Dampfantrieb über den Atlantik, von Cork, Irland, nach New York.



Der Schaufelraddampfer „Washington“ und sein Schwesterschiff „Hermann“ gingen als erste Schiffe der Ocean Steam Navigation Company an den Start.

Tag, dem 23. April 1838, den New Yorker Hafen. Die ‚Sirius‘ hatte dabei nur wenige Stunden Vorsprung.“

### Zuverlässigkeit und Schnelligkeit waren entscheidend

Kein Zweifel, die neuen Dampfschiffe verkehrten sehr viel zuverlässiger und schneller als die Segelschiffe. In westlicher Richtung benötigten die Segelschiffe durchschnittlich circa 30 Tage, Dampfschiffe dagegen nur circa 17 Tage. In östlicher Richtung betrug die Beförderungsdauer für Segelschiffe aufgrund der günstigeren Winde etwa 20 Tage und für Dampfschiffe etwa 15 Tage. Dennoch: Schon damals war Zeit Geld, und zumindest die Kaufleute entschieden sich bezüglich ihrer Korrespondenz mehrheitlich für die Dampfer. Zu Beginn dieser Epoche war ein Mann federführend. Der kanadische Reeder Samuel Cunard hatte der britischen Regierung ein überzeugendes Konzept zur Einrichtung einer transatlantischen Postverbindung mit Dampfschiffen vorgelegt. Und schnell schlug er die Konkurrenz – vor allem die Great Western Steamship Company – aus dem Rennen. Die British and North-American Royal Mail Steam Packet Company, kurz „Cunard Line“, bekam von der britischen Admiralität einen Vertrag zur transatlantischen Postbeförderung. Und bereits am 4. Juli 1840 beförderte der Dampfer „Britannia“ Post und Fracht von Liverpool nach Boston. Später lief die Cunard-Linie Boston und New York im Wechsel an. Dabei wurde sie so erfolgreich, dass damals die britische Dampfschiffahrt im transatlantischen Verkehr absolut dominierend war. Deren kürzere Laufzeiten für Post und Warenverkehr sorgten für

eine Vormachtstellung der englischen Unternehmen auf dem amerikanischen Markt. Auch die britische Post hatte durch die schnellen und verlässlichen Fahrten ihrer Cunard-Linie nahezu eine Monopolstellung im transatlantischen Postverkehr erreicht und konnte daher hohe Seepostgebühren berechnen. Fakt war: Der amerikanische Unabhängigkeitskrieg zwischen den 13 Kolonien und der britischen Kolonialmacht hatte im Jahr 1783 die Freiheit für Amerika gebracht. Und nun, rund 60 Jahre später, waren die Vereinigten Staaten erneut in eine gewisse wirtschaftliche Abhängigkeit zu Großbritannien geraten. Diesen Zustand wollte der amerikanische Kongress schnellstens ändern.

### „Die schnellsten Pferde, die schönsten Frauen, die besten Gewehre und die schnellsten Schiffe“

Mit einer Resolution vom 15. Juni 1844 und dem dazugehörigen Gesetz vom 3. März 1845 hatte der Kongress der Vereinigten Staaten beschlossen, den Postmaster General damit zu beauftragen, einen Postdampferdienst nach Europa einzurichten. Nachdem die Entscheidung zugunsten von Bremen als europäischem Anlaufhafen gefallen war, suchte die amerikanische Post eine geeignete Schiffslinie. Im Februar 1846 erhielt die Ocean Steam Navigation Company, eine New Yorker Reederei, den Zuschlag für den Aufbau eines Schiffsdienstes von New York nach Bremerhaven. Fast wäre das neue Unternehmen aber zu Ende gewesen, bevor es richtig begonnen hatte. Denn es fanden sich kaum Investoren für die neu gegründete Reederei. Mit finanzieller Unterstützung durch Preußen und

andere altdeutsche Staaten brachte die Freie und Hansestadt Bremen schließlich die Mittel auf, und die Ocean Steam Navigation Company konnte die benötigten Schiffe bauen und ihren Liniendienst aufnehmen. Die eigentliche Konkurrenz für die Cunard-Linie jedoch war die vom US-Kongress subventionierte „Collins Line“, die 1847 vom amerikanischen Geschäftsmann Edward Knight Collins gegründet wurde. Dazu ein Zitat des damaligen Kongressabgeordneten Edson Olds: „Wir haben die schnellsten Pferde, die schönsten Frauen und die besten Gewehre der Welt, und wir müssen auch die schnellsten Dampfer haben.“ Vielleicht gerade aufgrund dieser hohen technischen Anforderungen musste die Collins-Linie bereits 1858 Bankrott anmelden. „Denn obwohl sie schnellere und elegantere Dampfschiffe unterhielt, gelang es der Collins-Linie trotz Subventionen nie, wirklich profitabel zu arbeiten“, erläutert Tobias Huylmans. „Vermutlich waren ihre Investitionen einfach zu hoch. Hinzu kam, dass mehrere ihrer Schiffe aufgrund von Unglücksfällen verloren gingen.“ Nichtsdestotrotz spielte die Collins-Linie aufgrund der zahlreichen, den Komfort und die Technik der Schiffe betreffenden Neuerungen eine bedeutende Rolle in der Geschichte der transatlantischen Schifffahrt.

## FRÜHJAHRSAUKTION

Freuen Sie sich auf die Frühjahrsauktion 2023 bei Heinrich Köhler. Denn dann wird unter anderem eine der bedeutendsten Sammlungen zum Aufstieg und Niedergang der amerikanischen „Packet Lines“ detailliert – die Sammlung Graham Booth.

Peer Steinbrück sammelte Briefmarken seit seiner Kindheit



# „Philatelie erweitert den Horizont“

„Das waren Termine, die eigentlich vergnügungssteuerpflichtig hätten sein sollen“, lächelt Peer Steinbrück. Die Rede ist von den Präsentationen neuer deutscher Briefmarkenausgaben, die er in seiner Zeit als Bundesfinanzminister 2005 bis 2009 immer wieder gern wahrnahm. In Deutschland ist der Bundesfinanzminister offizieller Herausgeber der Briefmarken- und Münz-Neuausgaben. Für Peer Steinbrück, Briefmarkensammler seit seinem sechsten Lebensjahr, war das ein Heimspiel, bei dem man nur gewinnen konnte – und zwar vor allem spannendes Wissen.

„Briefmarken dokumentieren Geschichte und Trends“, sagt der gebürtige Hamburger. „Gleichzeitig sind sie kleine Kunstwerke, die auch ästhetisch viel Freude machen. Philatelie erweitert also in vielerlei Hinsicht den Horizont.“ Geboren am 10. Januar 1947, strebte Peer Steinbrück früh eine Karriere in der Politik an. Nach verschiedenen politischen Stationen wurde er 1986 Büroleiter des nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Johannes Rau. 1990 wechselte Peer Steinbrück als Staatssekretär in die Landesregierung Schleswig-Holsteins, kehrte 1998 aber nach Nordrhein-Westfalen zurück, wo er zunächst das Wirtschaftsministerium und ab Februar 2000 das Finanzministerium leitete. Am 6. November 2002 wurde Steinbrück Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen und am 22. November 2005 von Angela Merkel als Bundesminister der Finanzen berufen. Von 2009 bis 2016 war Peer Steinbrück Abgeordneter des Deutschen Bundestages. Bei der Bundestagswahl 2013 unterlag er als Kanzlerkandidat der SPD der wiedergewählten Angela Merkel.

**„Man sollte sich beizeiten von seinen Schätzen trennen, wenn kein Nachfolger in Sicht ist“**

„Ich habe als Sechsjähriger ganz klassisch angefangen, Marken von den Briefen abzulösen, die wir zu Hause bekommen haben“, erzählt Peer Steinbrück. Hinzu kam, dass er einige

Jahre später von einem Verwandten eine Sammlung japanischer Marken des 19. und 20. Jahrhunderts erbt. „Das sorgte dafür, dass ich mich ernsterhaft mit der Philatelie beschäftigte.“ In der Folgezeit konzentrierte er sich auf deutsche Sammelgebiete, unter anderem das Königreich Bayern, die deutschen Kolonien bis zum Versailler Vertrag und die Freie Stadt Danzig, weil sein Vater in Danzig geboren war. Auch das Memelgebiet mit seiner wechselvollen Geschichte hatte es dem damaligen Soldaten auf Zeit und Reserveoffiziersanwärter angetan. „Damit ging es Ende der 1960er-Jahre los. Das war in etwa die Zeit, als ich 1969 der SPD beitrug.“ Hinzu kam, dass Peer Steinbrück auch von seiner dänischen Großmutter immer wieder Postwertzeichen geschenkt bekam, unter anderem viele englische Kolonialmarken. „Durch die Beschäftigung mit der Philatelie unternimmt man regelrechte Zeitreisen. Ich habe dabei sehr viel über unsere und die Geschichte unserer europäischen Nachbarn gelernt. Allerdings ist es mir nicht gelungen, meine Kinder oder meine Enkelkinder für die Philatelie zu begeistern“, sagt der 75-Jährige. „Man sollte sich beizeiten von seinen Schätzen trennen, wenn kein Nachfolger in Sicht ist.“ Peer Steinbrück entschied sich für das Auktionshaus Heinrich Köhler, um seine Sammlungen wieder dem philatelistischen Kreislauf zuzuführen. Wir sagen ganz herzlichen Dank für das Vertrauen!

Zwei Reisekoffer und vier Paletten mit mehr als zwei Tonnen Gewicht

# „Wunderbare Kollektionen – erstklassig aufgearbeitet“

Zur Frühjahrsauktion 2023 startet bei Heinrich Köhler eine Versteigerungsserie, die es in sich hat. Zum Ausruf kommt dann eine Deutschland-Generalsammlung von 1849 bis in die moderne Zeit, die gleich mehrere hervorragende Spezialsammlungen und viele Raritäten umfasst. Lesen Sie mehr zu dieser außergewöhnlichen Einlieferung im Interview mit Dieter Michelson, dem geschäftsführenden Gesellschafter von Heinrich Köhler.



„5 Shilling auf 5 Mark“ – diese G.R.I.-Ausgabe von Deutsch-Neuguinea in der Aufdrucktype II ist eine hochrangige Seltenheit, die der Spezialkatalog ungebraucht mit 15.000 Euro bewertet, und eines der G.R.I.-Highlights aus der Sammlung Erik Nagel.

**Lieber Herr Michelson, das Haus Heinrich Köhler erhält zu jeder Auktion zahlreiche Einlieferungen aus allen Ecken der Welt. Eine sehr große Sammlung schrieb dabei jüngst ganz besondere Einlieferungsgeschichte. Worum handelt es sich dabei?**

Diese Einlieferung ist wirklich ein Hammer. Es geht um einen großen Bestand aus South Carolina. Groß in mehrfacher Hinsicht: philatelistisch, volumenmäßig, gewichtsmäßig und auch bezüglich des Marktwertes.

**Wie kam es denn nun zu dieser Einlieferung?**

Los ging es mit einem Anruf aus den USA. Er kam am 27. April dieses Jahres, spätnachmittags. Am Telefon war die Ehefrau von Erik Nagel, einem großen Sammler. Frau Nagel sagte mir, dass es ein Herzensanliegen ihres Mannes war, den Verkauf seiner Sammlungen über Heinrich Köhler zu realisieren. Mir war sofort klar, dass wir von bedeutendem Material sprachen. Denn Erik begeisterte sich für viele philatelistische Gebiete und investierte viel Zeit und Geld in seine Kollektionen. Seine Frau und ich vereinbarten einen kurzfristigen Besuchstermin vom 2. bis 5. Mai in South Carolina. Tobias Huylmans und ich freuten uns sehr auf den Besuch in den USA.

**Der Sammler Erik Nagel war also zweifellos ein Philatelist par excellence. Bitte erzählen Sie uns doch etwas mehr über ihn und seine individuelle Art, Philatelie und Postgeschichte zu dokumentieren.**

Erik war ein feiner Mensch der leisen Töne. Er bot meist schriftlich, keinesfalls zimperlich, stets auf besseres Material: Rar, besonders und qualitativ bestens musste es sein. Viele der hervorragenden Stücke, die er wollte, bekam er auch. Er sammelte Deutschland, von 1849 bis in die 2000er-Jahre hinein. Seine Spezialgebiete waren Bayern, Württemberg, Deutsches Reich, deutsche Kolonien und Danzig. Aber auch die anderen Gebiete bestückte er hochkarätig. Seine größte Leidenschaft galt den britischen Besetzungen der deutschen Kolonien, den sogenannten G.R.I.-Ausgaben. Erik Nagels Expertise war außergewöhnlich! Er baute seine Sammlungen akribisch und handbuchgerecht auf. Erik liebte und kaufte sehr gern ungebrauchte Einheiten. Bei einigen Gebieten, beispielsweise Altdeutschland, sammelte er auch intensiv die Stempel, besonders die Nummernstempel von Sachsen, Braunschweig oder Bayern. Qualität und Erhaltung waren ihm sehr wichtig und – wie bei amerikanischen Sammlern üblich – eine →



Birgit Michelson bewacht die philatelistischen Schätze: Die hochwertigsten Stücke der phänomenalen Sammlung von Erik Nagel wurden in zwei großen Koffern als „Passagiere“ eingecheckt und persönlich von Birgit und Dieter Michelson im Flugzeug transportiert.



Dieter Michelson, geschäftsführender Gesellschafter von Heinrich Köhler, und Tobias Huylmans, Geschäftsführer bei Heinrich Köhler, besichtigten die Sammlung Erik Nagel in South Carolina und waren begeistert.

Eine posthistorische Kuriosität – diese Postsendung wurde mit Germania-Überdruckmarken frankiert und durch das deutsche Postamt in der Türkei verschickt. Dabei handelt es sich um einen sogenannten „Rosinendeckel“, den Deckel einer runden Blechdose, in der Rosinen als Geschmacksproben an Kaufinteressenten versandt wurden.

möglichst hochwertige Zentrierung der Marken. Sein Lieblingsgebiet – die G.R.I.-Marken – sammelte er sehr spezialisiert, möglichst sämtliche Abarten der Aufdrucke sollten in die Sammlung integriert werden. Die G.R.I.-Bestände sind wie auch andere Bereiche der Kollektion erstklassig aufgearbeitet.

**Am Anfang unseres Gespräches haben Sie gesagt, dass die Sammlung nicht nur wertvoll, sondern auch sehr voluminös ist. Philatelistische Sammlungen dieses Umfangs lassen sich natürlich nicht so ohne Weiteres unter den Arm klemmen. Wie haben Sie die Schätze über den Großen Teich bekommen?**

Das war von Anfang bis Ende abenteuerlich. Anfangs haben Tobias Huylmans und ich erst mal nicht schlecht gestaunt, als wir das tatsächliche Volumen im Haus des Sammlers mit eigenen Augen sahen. Das riesige Briefmarkenzimmer und große Teile des Kellers waren mit Alben, Schachteln und noch verpackten Auktionssendungen gut gefüllt. Uns war sofort klar, dass der Transport nach Deutschland eine Herkulesaufgabe werden würde. Aber für solche Spezialfälle haben wir unseren Experten in den USA: Thomas Rhein. Also traf ich mich mit Thomas in Greenville, South Carolina, um die Logistik des Verpackens und Versendens in Angriff zu nehmen. Klar war, dass ich bei meinem nächsten Besuch bei Frau Nagel einen Großteil der wertvolleren Stücke persönlich im Flugzeug mitnehmen würde. Dieser Wert überstieg aber bei Weitem den Betrag, den ich als Einzelperson versichern konnte. Mal abgesehen davon, dass ich diese Menge an hochwertigsten Stücken allein auch nicht hätte tragen können. Also fragte ich meine Frau Birgit, ob sie Lust auf ein Wochenende in South Carolina hätte. Hatte sie. So funktionierte auch das Thema Versicherungen. Und das ging so: Wir hatten das Material sorgfältig in zwei Reisekoffern verpackt und checkten diese wie Passagiere bei der Airline ein. Die Koffer bekamen also ihre eigenen Sitze und waren damit zusätzlich ausreichend versichert. Allerdings ist das leichter gesagt, als es getan war. Es bedurfte vieler Gespräche mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Lufthansa und diverser Kontrollen, bis



wir schließlich mit den Koffern im Flieger saßen. Thomas Rhein und sein Team haben übrigens zwei volle Tage für das Verpacken der übrigen Sammlungsteile benötigt. Heraus kamen 84 große Kartons auf vier Paletten mit einem Gesamtgewicht von mehr als zwei Tonnen, die ebenfalls mittlerweile wohlbehalten in Wiesbaden angekommen sind.

**Eine Deutschland-Generalsammlung mit diversen Spezial-sammlungen auf hohem Niveau – bei der Frühjahrsauktion im kommenden Jahr geht es also los mit den Versteigerungen. Wie sehen Ihre Pläne aus? In wie vielen Auktionen werden die Sammlungen vermutlich detailliert?**

Wir werden die wunderbaren Kollektionen von Erik Nagel vermutlich über drei bis vier Auktionen detaillieren. Bei jeder Auktion gibt es dann erstklassige Angebote aus allen Gebieten, sinnvoll aufgeteilt, so wie wir es seit über 100 Jahren machen. Ich freue mich jetzt schon sehr auf diese Auktionen. Das wird toll, und unsere Kundinnen und Kunden werden begeistert sein. Da bin ich mir ganz sicher.

**Lieber Herr Michelson, vielen Dank für das Gespräch!**

## G.R.I. und G.R. MAFIA

Im Zuge des Ersten Weltkriegs besetzten 1914 britische Truppen die deutschen Kolonien Neuguinea, Samoa und die Insel Nauru der deutschen Kolonie Marshallinseln. Bald darauf wurden die in diesen Kolonien bislang gültigen Kolonialmarken der Schiffstypen seitens der Besatzungstruppen mit Aufdrucken versehen, die die Buchstaben **G.R.I.** sowie einen zusätzlichen Wertüberdruck in britischer Währung zeigten. **G.R.I.** steht für Georgius Rex Imperator. Bei Deutsch-Neuguinea und den Marshallinseln unterscheidet man jeweils zwei verschiedene Aufdrucktypen für die kleinformatigen Pfennig-Werte und die großen querformatigen Mark-Werte. Bei Deutsch-Samoa gibt es grundsätzlich nur jeweils eine Aufdrucktype für die klein- und die growertigen Marken, allerdings weist die Marke „1 Shilling auf 1 Mark“ die Aufdruckvarianten „Shillings“ und „Shilling“ auf. Die Zahl der von den Besatzern vorgefundenen deutschen Kolonialmarken war eher gering – bei der Marke „5 Shilling auf 5 Mark“ der Marshallinseln betrug sie zum Beispiel nur 72 Stück. Daraus resultieren die Seltenheit und der hohe Wert dieser Stücke. Die „5 Shilling auf 5 Mark“ der Marshallinseln bewertet der Briefmarkenkatalog ungebraucht mit 9.000 Euro und postfrisch mit 17.000 Euro.

Im Januar 1915 wurde außerdem die zur damaligen deutschen Kolonie Deutsch-Ostafrika gehörende Insel Mafia von britisch-indischen Truppen besetzt. Auch dort wurden Marken der Schiffstypen von den Besatzern mit Aufdrucken versehen. Diese zeigen die Buchstaben **G.R.** und den Inselnamen **MAFIA**. Während die G.R.I.-Aufdrucke durchweg schwarz sind, existieren von den G.R.-MAFIA-Aufdrucken schwarze, schwärzlich violette, violette, grüne und blau-grüne Varianten.

Last, but not least: Von den Aufdrucktypen der britischen Besetzung deutscher Kolonien gibt es seltene und ebenfalls hoch dotierte Aufdruckfehler und Abarten, die dieses attraktive Sammelgebiet noch spannender machen.

Literaturtipp: Umfassend und hochkompetent informiert das Buch „G.R.I.“ von Robert M. Gibbs über das spannende Sammelgebiet der deutschen Kolonialmarken mit britischen Aufdrucken zur Zeit des Ersten Weltkriegs. Das Buch ist antiquarisch immer mal wieder zu haben und sehr zu empfehlen.



Nur ein Beispiel für die zahlreichen Raritäten, mit denen die Sammlung Erik Nagel aus der deutschen Klassik aufwarten kann: Dieser ungebrauchte Dreierstreifen des Drei-Kreuzer-Wertes aus der ersten Briefmarkenausgabe des Königreichs Württemberg von 1851 ist eine große Seltenheit in besonders frischer und schöner Erhaltung.

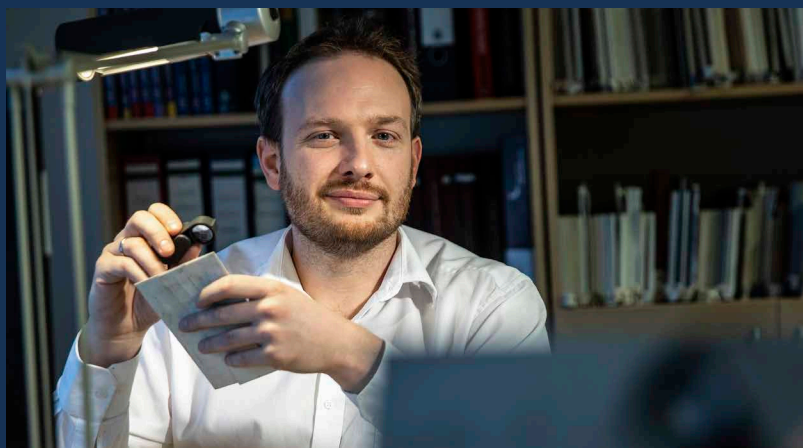


Die Markenheftchen der Freien Stadt Danzig sind so selten und begehrt, dass der Briefmarken-Spezialkatalog in der Regel keine Bewertung vornimmt. Eine Ausnahme bildet das Markenheftchen Nr. 7, das der Katalog in postfrischer Erhaltung – wie dieses Exemplar aus der Sammlung Erik Nagel – mit 14.000 Euro dotiert.

Die ungebrauchten 1-, 2- und 3-Rupien-Werte der britischen Besetzung der Insel Mafia gehören zu dem Seltensten, was das Sammelgebiet Deutsch-Ostafrika zu bieten hat. Der Briefmarken-Spezialkatalog bewertet diese Stücke mit 10.000, 11.000 bzw. 9.000 Euro.



## Tobias Huylmans – Philatelist, Prüfer und IT-Experte



Tobias Huylmans, Geschäftsführer bei Heinrich Köhler und angesehener philatelistischer Prüfer, ist verheiratet und hat drei Söhne.

# „Jeden Tag lerne ich etwas Neues“

Die Begeisterung für die Philatelie packte ihn vor mehr als 25 Jahren. „Als ich zwölf Jahre alt war, schenkte mir meine Oma die Sammlung meines Urgroßvaters“, erzählt Tobias Huylmans. „Seitdem interessiere ich mich brennend für die Philatelie. Bis heute gilt: Jeden Tag lerne ich etwas Neues.“ Bereits im zarten Alter von 15 Jahren stand für ihn fest: „Ich werde Berufsphilatelist.“ Seit 2007 ist Tobias Huylmans für Heinrich Köhler in Wiesbaden als philatelistischer Experte im Einsatz. Aufgrund seiner hervorragenden Leistungen und besonderen Eignung beriefen ihn Dieter Michelson und Karl Louis, die geschäftsführenden Gesellschafter, am 6. Februar 2019 zum Geschäftsführer bei Heinrich Köhler.

In Personalunion verantwortet er seitdem die Geschäftsführungen der Heinrich Köhler Auktionen GmbH & Co. KG und der Heinrich Köhler Briefmarkenhandel GmbH & Co. KG. „Die Berufung von Tobias war eine logische Konsequenz seiner erstklassigen Arbeit und des seit Jahren stetigen Wachstums der beiden Köhler-Gesellschaften im deutschen und internationalen Philatelie-Markt“, erläutert Dieter Michelson. „Damals war Tobias bereits seit mehr als zehn Jahren sehr erfolgreich bei Heinrich Köhler tätig. Über die Philatelie hinaus hat er als leitender Projektmanager die Entwicklung firmeneigener EDV-Auktionsprogramme sowie ‚Online-Live-Bieten‘-Programme erfolgreich vorangebracht.“ Auch die ausländischen Auktionsunternehmen der Köhler-&Corinphila-Gruppe in der Schweiz, den Niederlanden, USA und Hongkong werden bis heute von Tobias Huylmans in den Bereichen Philatelie und IT maßgeblich unterstützt.

### **Breite Kenntnisse der Philatelie und ganz spezielles Know-how**

Für seine philatelistische Kompetenz und seine offene Art wird Tobias Huylmans von Kunden und Kollegen gleichermaßen hochgeschätzt. Er akquirierte in den vergangenen

Jahren bedeutende Einlieferungen und trug wesentlich zur Stärkung von Heinrich Köhler im Markt bei. Seine breiten Kenntnisse der Philatelie und sein ganz spezielles Know-how auf verschiedenen Sammelgebieten führte vor einigen Jahren zur Berufung als Verbandsprüfer in den Bund Philatelistischer Prüfer e. V. (BPP). Aufgrund der engagierten Mitarbeit im BPP, unter anderem als Internet-Beauftragter sowie als Konsultationspartner für neu aufgenommene BPP-Verbandsprüfer, wird er branchenweit geschätzt. Tobias Huylmans' Sammel- und Prüfgebiete im BPP sind Hamburg, das Memelgebiet, Litauen 1918-1940, die Besetzung von Litauen im Zweiten Weltkrieg, Westukraine, Libau und die Landesbotenpost der zehnten Armee. „Seine außergewöhnlichen Kenntnisse sind neben zahlreichen Fachbeiträgen in Magazinen und Arbeitsgemeinschafts-Rundbriefen insbesondere in der Publikation ‚Memelgebiet – Handbuch der Stempel 1920-1925‘ dokumentiert. Eine Publikation, die das Sammelgebiet zu neuer Beliebtheit bei zahlreichen Sammlern geführt hat“, ergänzt Karl Louis. Darüber hinaus ist Tobias Huylmans Mitglied in der Association Internationale des Experts en Philatelie (A.I.E.P.), der Royal Philatelic Society London sowie in verschiedenen Arbeits- und Forschungsgemeinschaften.

Die Highlights der IBRA 2023 in Essen

# Die Weltmeisterschaft der Philatelie



Nur noch wenige Monate, dann ist es so weit – vom 25. bis 28. Mai 2023 öffnet die Internationale Briefmarken-Ausstellung in der Ruhrgebietsmetropole Essen ihre Tore für Philatelistinnen und Philatelisten aus aller Welt. Die IBRA 2023 ist die Weltmeisterschaft der Philatelie, bei der viele Ausstellerinnen und Aussteller aus aller Herren Länder ihre hervorragenden Exponate präsentieren.



Das Kronjuwel der Philatelie: In der Schatzkammer der IBRA 2023 ist der weltberühmte „Bordeaux Brief“ im Original zu bewundern. Verschickt wurde diese Legende vor exakt 175 Jahren.

Die Vorbereitungen für die IBRA laufen schon seit längerer Zeit. Der Anspruch dabei ist, für jeden Geschmack etwas zu bieten. Schon die Ausstellung der Exponate wird beeindruckend sein. Zu rechnen ist mit mehreren Hundert der besten Sammlungsexponate aus dem In- und Ausland in circa 3.500 Rahmen. Vertreten sind dabei Ausstellerinnen und Aussteller aus allen Erdteilen.

## Hervorragende Philatelistinnen und Philatelisten

Hinzu kommen spannende und lehrreiche Sonderschauen, etwa zu den Themen „Juwelen der deutschen Philatelie“ und „100 Jahre deutsche Hochinflation 1923“. Und last, but not least: Im Mittelpunkt der IBRA-Halle wird eine Schatzkammer stehen, in der einzigartige Weltraritäten zu bewundern sein werden. Ein Tophighlight: Die Besucherinnen und Besucher der IBRA können sich das Kronjuwel der Weltphilatelie anschauen: den legendären „Bordeaux-Brief“, der beide sagenhaften Mauritius-POST-OFFICE-Marken trägt – die rote „One Penny“ und die blaue „Two Pence“. Die Organisatoren der IBRA bieten an allen vier Tagen ein Forum Philatelie an – präsentiert von Heinrich Köhler –, in dem ganztägig Fachvorträge zu vielfältigen Themen der Philatelie gehalten werden.

Die Referentinnen und Referenten sind durchweg hervorragende Philatelistinnen und Philatelisten, die zu den renommiertesten Expertinnen und Experten auf ihrem jeweiligen Themengebiet zählen. Eine wahre Bank in Sachen Wissen sind außerdem die vielen philatelistischen Arbeits- und Forschungsgemeinschaften, die auf der IBRA mit Ständen vertreten sein werden. Hinzu kommt die IBRA-Bühne im Foyer, die ebenfalls während der gesamten Messedauer ein interessantes und abwechslungsreiches Programm bietet. Die IBRA 2023 ist nach der IBRA 1973 in München und der IBRA 1999 in Nürnberg die dritte FIP-Weltausstellung in Deutschland. Sie findet in Kombination mit der Internationalen Briefmarken-Messe 2023 in Essen statt. 1976 erstmalig durchgeführt, wurde diese zu einem alljährlichen Event. Markanter Schwerpunkt der Messe sind die große Anzahl der Berufsphilatelisten vor Ort, also Briefmarkenhändlerinnen und -händler, namhafte Verlage und bekannte Fachzeitschriften sowie renommierte nationale und internationale Briefmarken-Versteigerer – darunter auch als Sponsor das älteste Briefmarken-Auktionshaus in Deutschland, Heinrich Köhler. Werden auch Sie Sponsor der IBRA 2023 und genießen Sie die damit verbundenen Vorteile. Mehr unter [www.ibra2023.de](http://www.ibra2023.de).



**INTERNATIONALE  
BRIEFMARKEN  
AUSSTELLUNG  
ESSEN 25.-28. Mai '23**

- Alle Ausstellungsklassen: 3500 Rahmen
- Sonderausstellungen
  - „100 Jahre Inflation“
  - „Juwelen der Deutschen Philatelie“
  - 12. Deutsch-Amerikanischer Salon
- Schatzkammer mit Raritäten
- FIP-Weltausstellung
- FEPA-Anerkennung
- AIJP-Patronat
- Zentrum Philatelie
- Jugend-Aktionszentrum
- Arbeitsgemeinschaften
- 33. Internationale Briefmarken-Messe

- **Global Philatelic Network Stand**  
(Heinrich Köhler, Corinphila,  
H.R. Harmer and John Bull)
- **Besichtigung Auktionsangebote**
- **Präsentation des VSC8000**
- **Meet and Greet**
- **Kostenlose Schätzung**
- **Raritätenauktion, 27. Mai 2023**  
**Die Sammlung ERIVAN**
- **Buchpräsentation**
- **IBRA-Leseraum –**  
**Präsentiert von Heinrich Köhler**
- **FORUM PHILATELIE –**  
**Präsentiert von Heinrich Köhler**



*The Global Philatelic Network*  
*Sell your stamps where your stamps sell best*

**INTERNATIONALE  
BRIEFMARKEN  
AUSSTELLUNG  
ESSEN 25.-28. Mai '23**

[www.ibra2023.de](http://www.ibra2023.de)