

## Die österreichische Post in Bulgarien

Dr. Georgi Popov, Merseburg

### **Geschichtliches**

Ende des 14. Jahrhunderts fiel das 2. Bulgarische Reich unter türkische Herrschaft. Erst der russisch - türkische Krieg 1877/1888 führte zur Wiederherstellung der Selbständigkeit des bulgarischen Staates. Der Frieden von San – Stefano (3.3.1878) garantierte zunächst die Existenz von Groß - Bulgarien, wurde jedoch aufgrund des starken britischen Einflusses durch den Berliner Friedensvertrag (13.7.1878) revidiert. Bulgarien wurde in ein Fürstentum Bulgarien (nördlicher Teil) und Ostrumelien (südlicher Teil) aufgespalten. Ostrumelien blieb bis September 1885 unter türkischem Einfluss, wurde nach einer Revolte kurze Zeit Süd – Bulgarien (September 1885) und schloss sich schließlich dem Fürstentum Bulgarien an (Fürst Alexander von Battenberg). Prinz Ferdinand von Sachsen – Coburg und Gotha übernahm 1886 die Regierung und wurde 1909 König von Bulgarien (Königreich bis 1946).

### **Postgeschichtliches**

Auf dem Territorium des heutigen Bulgarien operierten ausländische Postanstalten neben der türkischen Post. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der österreichischen Post zu: sowohl vom Umfang der angebotenen Leistungen als auch von der straffen und verlässlichen Postbeförderung. Basis für diese Tätigkeit ist ein Vertrag zwischen Österreich und der Türkei aus dem Jahre 1775. Es ist jedoch bekannt, dass bereits seit Anfang des 17. Jahrhunderts österreichische Kuriere zwischen Constantinopel, Edirne (Odrin), Filipopel (Filibe, Plovdiv), Tatar Pazardshik, Sofija, Nisch, Belgrad und Wien verkehrten und Dienst- sowie Privatpost beförderten. Nach dem österreichisch – türkischen Vertrag von 1775 durften die österreichischen Konsulate auf türkischem Territorium Poststellen betreiben. Kuriere beförderten In- und Auslandskorrespondenz einschließlich Geldsendungen. Die Beförderung der Korrespondenz von und nach Orten ohne österreichische Poststellen wurde durch die türkische Post erledigt. Besondere Anteile am Postverkehr hatten auch der Österreichische Lloyd (von und nach bulgarischen Häfen am Schwarzen Meer) sowie die DDSG (Erste k. k. privilegierte Donau – Dampfschiffahrts – Gesellschaft), die überwiegend die Korrespondenz zwischen den bulgarischen und ausländischen Donauhäfen bis nach Wien beförderte. Über die österreichische Levantepost einschließlich den Lloyd und die DDSG gibt es eine Reihe grundlegender Werke. Genannt seien hier diese von Tchilinghirian, Hurt, Bianco, Georgiev.

### **Transitpost**

Die folgenden Bilder zeigen zwei Briefe aus der Zeit als es auf dem Territorium des heutigen Bulgarien keine österreichischen Postämter gab. Die Briefe wurden jedoch durch Bulgarien befördert. Kuriere benutzten die Routen durch Bulgarien für die Verbindung von Asien über Constantinopel, Edirne, Filipopel, Sredetz (Sofia), Nisch, Belgrad, Semlin (österreichische Desinfektionsstelle) sowie von Thrazien über Sofia nach Mittel- und Westeuropa. Solche Transitbriefe wurden in Bulgarien nicht gekennzeichnet. Als sicherer Beweis für die Route gilt das Passieren von Semlin.



Bild 1

Desinfizierte Briefhülle für ein Muster ohne Wert aus der Türkei („Turquie“ als österreichischer Grenzstempel in französischer Sprache, etwa 1833 bis 1845 verwendet), durch Bulgarien befördert über Semlin (rückseitig Desinfektionsstempel) nach Verviers in Belgien. Teilfrankobrief: 20 Kr Conventionsmünze Levantepost oben rechts Rötel; Porti: 9 Kr CM Österreich, 11 Silbergroschen rot preußisch und 25 Cent braun belgisch.

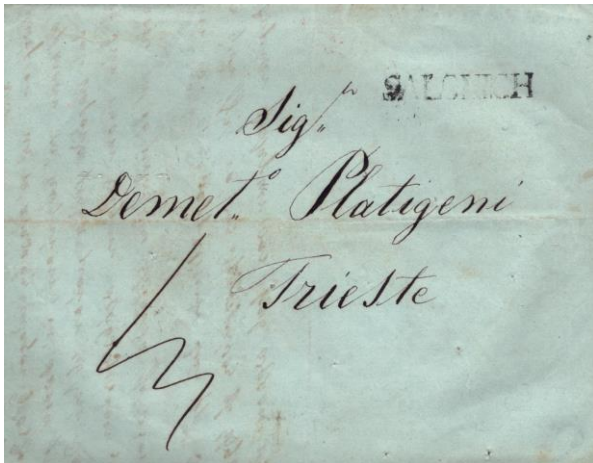


Bild 2 Vorderseite, rechts teilweise Rückseite



Teilfrankobrief aus Salonich 1841, zu dieser Zeit noch türkisch, mit österreichischem Einzeiler gekennzeichnet, über Semlin (Stempel, Räucherlöcher, Desinfektionssiegel und Stempel von Semlin) nach Triest 22. Febr. Vorderseitig Porto 14 Kr CM für die österreichische Post noch vor Gebührensenkung auf 12 Kr 1841/1842.

## Die Konsulatspostämter

Wie weiter oben erwähnt, wurden bei den österreichischen Konsulaten Poststellen errichtet. Solche bestanden in den Orten Filipopel, Rustschuk, Sofija, Varna und Widdin. Im Folgenden sind die Eröffnungs- und Schließungszeiten dieser Poststellen aufgeführt sowie einige Bemerkungen zum Umfang der beförderten Korrespondenz bzw. zur Häufigkeit des philatelistischen Materials.

Ort	Eröffnungsdatum	Schließungsdatum	Postdokumente
Filipopel	1859	31.3.1889	relativ häufig
Rustschuk	9.1.1853	31.8.1884	relativ häufig
Sofija	1851	30.9.1880	sehr selten
Varna	9.1.1845	31.8.1884	selten
Widdin	18.10.1868	30.9.1880	selten



Postkarten		
nach Europa		5 Sld
nach Montenegro		4 Sld
aus Österreich nach Sofia		
ab 16.10.1851 in Conventionsmünze		
einfacher Brief		18 Kr
Drucksachen / Zeitungen		2 Kr per Loth
ab 1.11.1858 in österreichischer Währung (Neu – Kreuzer)		
einfacher Brief		15 Kr
Drucksachen / Zeitungen		2 Kr per Loth
aus Österreich nach Varna		
ab 16.10.1851 in Conventionsmünze		
einfacher Brief		21 Kr
Drucksachen / Zeitungen		2 Kr per Loth
ab 1.11.1858 in österreichischer Währung (Neu – Kreuzer)		
einfacher Brief		20 Kr
Drucksachen / Zeitungen		2 Kr per Loth
aus Österreich in die europäische Türkei nach Abschluß des allgemeinen Postvertrages 1875		
einfacher Brief		10 Kr
Drucksachen / Zeitungen		3 Kr
Korrespondenzkarte		5 Kr

### Die Postämter des österreichischen Lloyd

Der österreichische Lloyd gewinnt an Bedeutung für die Postbeförderung auf dem Gebiet des heutigen Bulgariens in den 1860er Jahren. Die Schwarzmeerhäfen Burgas und Varna hatten Poststellen des österreichischen Lloyd, wobei in Varna deutlich mehr Korrespondenz umgeschlagen wurde.

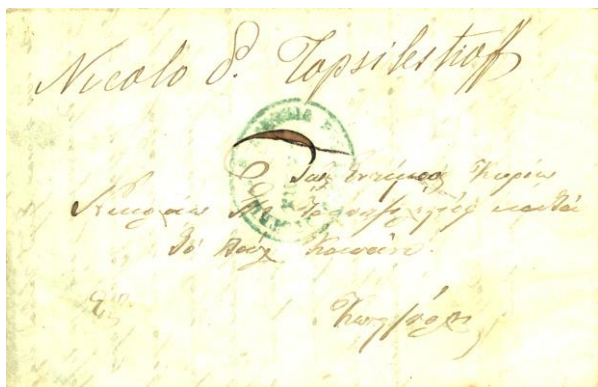
Ort	Eröffnungsdatum	Schließungsdatum	Postdokumente
Burgas	1854	22.5.1880	selten
Varna	1845 (von der DDSG)	31.8.1884	relativ häufig

Nach Vassil Georgiev liefen Schiffe der folgenden Schifflinien bulgarischen Häfen an:

- Constantinopel – Burgas – Varna – Galatz
- Constantinopel – Varna (Expresslinie, eröffnet 1855)
- Triest – Constantinopel – Burgas – Varna – Galatz (Expresslinie, eröffnet 1893, eingestellt 1914)
- Constantinopel – Varna – Kustendje (Constantza) (eingestellt 1914)

Die bedeutendste Verbindung für die Postbeförderung ist Constantinopel – Varna, wodurch auf dem Wasserwege einerseits die Mittelmeerhäfen und andererseits Wien und die westeuropäischen Staaten erreicht wurden. Dabei ist Varna ein besonders wichtiger Umschlagplatz, den ab 1866 wurde eine Bahnlinie zwischen Varna und

Rustschuk in Betrieb genommen. So konnte die Post schnell auf dem Landwege transportiert und die Verbindung mit den Dampfschiffen der DDSG hergestellt werden. Die Verbindung Constantinopel – Varna blieb Jahrzehnte (1870er bis 1890er Jahre) von hervorragender Bedeutung für die Postbeförderung von Constantinopel nach Bulgarien und Westeuropa sowie zurück trotz der Konkurrenz der Eisenbahnlinie Orient Express. Bereits ab Ende 1879 übernimmt die bulgarische Post (noch einige Zeit parallel zur Poststelle des österreichischen Lloyd) den Umschlag der Postsendungen in Varna. Die Postbeförderung durch den österreichischen Lloyd wurde in geringem Maße bis 1914 aufrechterhalten, wobei die bulgarische Post sowohl in Varna als auch in Burgas die Postübergabe und – Übernahme vollzog.



Franko - Brief aus Varna 14.8.1849 nach Constantinopel, entwertet mit dem ersten Stempel des Lloyd aus Varna

Bild 4

Nach einer Bestimmung des Weltpostvereins durften ausschließlich Marken und Ganzsachen eines souveränen Staates auf seinem Territorium und seiner zugehörigen Gewässer verwendet werden, unabhängig davon, ob eine eigene oder fremde Gesellschaft die Postbeförderung übernahm. Das galt auch für den österreichischen Lloyd und Bulgarien. Aus diesem Grunde kommen „Fremdentwertungen“ vor, s. Bild 5.



Karte mit bulgarischer Frankatur 10 St., gestempelt an Bord der Thalia 23/9/02 nach Constantinopel; Ankunftsstempel 24.9.02 österreichische Post, am darauffolgenden Tag der türkischen Post übergeben (Const. – Galata) und weitergeleitet. Diese Karte ist der bislang einzige literaturbekannte Beleg für die Beförderung bulgarischer Korrespondenz durch das Schiff Thalia.

Bild 5

## Die Poststellen der DDSG

Die DDSG wurde 1830 gegründet. Zunächst liefen die Schiffe Häfen im Ägäischen und Schwarzen Meer sowie an der Donau an. Auf dem Territorium des heutigen Bulgarien betrieb die DDSG Poststellen in den folgenden Orten.



Ort	Eröffnungsdatum	Schließungsdatum	Postdokumente
Lom Palanka (Lom)	1843	1935 ?	relativ häufig
Nicopoli (Nikopol)	1852	1880	selten
Oreava (Rahovo)	1840er Jahre	1935 ?	relativ häufig
Rustschuk (Russe)	1836	1935 ?	relativ häufig
Silistria (Silistra)	1830er Jahre	1880	selten
Sistov (Svischtov)	1842	1880	relativ häufig
Turtukai (Tutrakan)	1870	1880	extrem selten
Varna	1841	1844 (an österr. Lloyd)	extrem selten
Widdin	1836	30.9.1880	relativ häufig



Brief von Lom – Palanka 12.11.1871 nach Widdin, frankiert mit Marke der DDSG 10 Sld grün, entwertet mit dem Stempel Agentie / D.D.S.G. / Lom Palanka

Bild 6

Rustschuk ist aber der wichtigste Hafen. Ursprünglich wurde er einmal wöchentlich, ab Ende der 1850er Jahre zwei und ab Ende der 1860er Jahre drei mal wöchentlich angelaufen. Wie oft und ob die übrigen bulgarischen Häfen bei jeder Fahrt angelaufen wurden, ist bislang nicht detailliert bekannt. Befördert wurde Post zwischen den Donauhäfen, von und nach Constantinopel, sowie über Wien nach Westeuropa.

Nach Einrichtung der bulgarischen Post 1879 wurden ab Mai 1880 Verhandlungen mit der DDSG geführt und ein Vertrag zum 1.3.1881 unterschrieben, gültig für 10 Jahre, der 1901 und 1911 verlängert wurde. Nach diesem Vertrag durfte die DDSG ihre Poststellen in den bulgarischen Häfen weiter betreiben und einen Telegraphendienst einrichten. Sie übernahm die Postbeförderung zwischen den bulgarischen Häfen kostenlos. Die Beförderung von bestimmten Amtspersonen, z.B. Militäranghörige, Post- und Zollbeamte, erfolgte zu ermäßigten Gebühren. Das Entgelt für die Korrespondenz wurde an die bulgarische Post entrichtet, verwendet wurden Marken und Ganzsachen der aktuellen Ausgaben, wie eine Ganzsache aus Lom vom 19.II.1914 nach Orsova zeigt (Bild 6).



Bild 7, Vorderseite der Karte

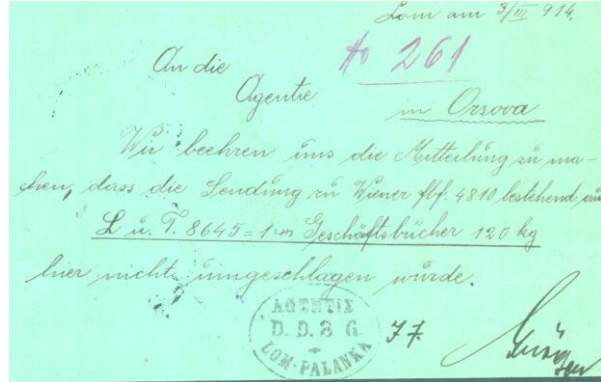


Bild 7, Rückseite der Karte

Mit Ausbruch des 1. Weltkrieges wurde die zivile Schifffahrt auf der Donau eingestellt. Nach Beendigung des Krieges nahm die DDSG ihre Tätigkeit wieder auf, die wahrscheinlich in eingeschränktem Maße bis 1935 andauerte. Diese Periode ist wenig untersucht. Anhand philatelistischen Materials, Formularen, Dokumenten u.ä. ist jedoch nachgewiesen, daß die DDSG in Lom Palanka, Oreava und Rustschuk weiter Postbüros unterhielt. Es ist nicht bekannt, ob dies auch auf andere Donauhäfen zutrifft.

Die Briefftaxe für die Beförderung durch die DDSG betrug zunächst 17 Kr, ab Mitte 1867 nur noch 10 Kr pro Loth. Für die Weiterbeförderung innerhalb Österreichs oder darüber hinaus wurde eine zusätzliche Gebühr bar entrichtet (für Österreich 10 Kr). Die Entrichtung der Zusatzgebühr in Form von Marken der österreichischen Levante, Österreichs und Ungarns wurde jedoch geduldet. Solche Kombinationen sind sehr selten; Bewertungen hierzu s. Ferchenbauer. Größere gebrauchte Einheiten, verwendet für schwere Briefe über 1 Loth sind ebenfalls selten. Eingeschriebene Briefe wurden nicht angenommen.

Einige Bemerkungen zu den bulgarischen Orten mit österreichischer Präsenz über Bedeutung und Wirtschaftsstruktur zur damaligen Zeit (alphabetisch geordnet)

Burgas	wichtiger Hafen am Schwarzen Meer, Einwohner 1878 25.000, Weinbau, Landwirtschaft, Fischerei, Salinen
Filipopol	wichtiger Verkehrsknotenpunkt, Einwohner 1888 ca. 25.000, Gemüseanbau, Kulturpflanzenanbau (Gewürze, Reis, Baumwolle), Handel, bis 1885 Hauptstadt von Ostrumelien
Lom Palanka	Donauhafen, Einwohner 1888 1.500, Landwirtschaft
Oreava	Donauhafen, Einwohner 1888 3.800, Ackerbau, Viehzucht, Weinbau
Rustschuk	Donauhafen, Einwohner 1888 26.000, wichtiger Verkehrsknotenpunkt (ab 1866 Bahnlinie nach Varna), Wein- und Ackerbau
Silistria	Donauhafen, Einwohner 1888 10.600, Wein- und Ackerbau
Sistov	Donauhafen, Einwohner 1888 11.500, Handelsplatz
Sofia	Hauptstadt ab 1879, Einwohner 1879 ca. 20.000, Verkehrsknotenpunkt Westeuropa – Constantinopel, Verbindung nach Serres und Thessaloniki, Nordbulgarien, administratives Zentrum, Steinkohle, Metallverarbeitung, Landwirtschaft
Turtukai	Donauhafen, Einwohner 1888 geschätzt 2.000, Handel und Landwirtschaft

Varna	Schwarzmeerhafen, Einwohner 1879 geschätzt 30.000, gut ausgebaute Hafenanlagen, Ein- und Ausfuhrhandel, Weinbau, Fischerei
Widdin	Donauhafen, Einwohner 1888 13.700, ausgebaute Hafenanlagen, Handel, Weinbau, Fischerei

## Die österreichische Feldpost im I. Weltkrieg

Zur Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen den in Bulgarien kämpfenden Truppen und der Heimat wurde im I. Weltkrieg eine Feldpost eingerichtet. Bulgarien, Österreich und Deutschland waren Verbündete und auf gegenseitige Hilfe angewiesen. Nach Übereinkunft mit der bulgarischen Landespost wurde in Sofia eine zentrale deutsche Feldpoststation (Nr. 185) eingerichtet. Ende 1915 richtete der Armeepostdirektor der 11. (deutschen) Armee für die gemeinsamen Truppenverbände ein österreich-ungarisches Feldpostamt (Nr. 233) in Sofia ein. So konnte durch die deutschen Feldpostämter auch K.u.K. Feldpost abgefertigt werden (Bruno Kirsching, Arge Feldpost 1914-18, eigene Dokumentation, Privatmitteilung). Dies geschah in den meisten Fällen, d.h. österreichische Korrespondenz wurde überwiegend mit deutscher Feldpost befördert. Österreich unterhielt aber auch eigene Etappen – Feldpostämter. Die Bilder 8 und 9 zeigen zwei Belege der österreichischen Feldpost. Bild 8 zeigt eine Karte mit Absender K. u. K. Radiostation Brusarci, befördert über Feldpostamt 460 (reine österreichische Feldpostbeförderung ohne Beteiligung der deutschen Feldpost) nach Wien. Bild 9 zeigt eine Feldpostkarte aus der K. u. K. Hughes – Zentrale (Telegraphenstation), Etappenpostamt 348 15.III.17, nach Wien. Weiterer Stempel: vor der Armee im Felde.



Bild 8



Bild 9

Man muß noch anmerken, daß während die deutsche Feldpost in Bulgarien im I. Weltkrieg vergleichsweise gut erforscht ist, die Kenntnisse über die österreichische Feldpost in Bulgarien sehr lückenhaft sind.

## Bibliographie

- |                         |                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bianco, Umberto del     | Il Lloyd Austriaco E Gli Annulli Marittimi Dell'Austria – Ungheria, Milano, 1978                                                                                                             |
| Ferchenbauer            | Österreich 1850-1918, Spezialkatalog und Handbuch, Wien 1976 und 1990, Selbstverlag                                                                                                          |
| Georgiev, V.            | Die österreichische Post in Bulgarien, 1830-1915, Filatelia 84, Sofia, 1984, S. 81-102                                                                                                       |
| Hurt, Kelly             | The Danube Steam Navigation Company, The American Philatelic Society, 1950                                                                                                                   |
| Tchilinghirian, Stephen | Austrian Post Offices Abroad, Part One: Austrian Lloyd, 1962; Part Two: Black See Lines / All Lines; Part Seven: Russia, Dobrudja, Bulgaria, Roumelia, Thrace, The Anatolian Black See Ports |