

Die  
**Expressgesellschaften des westlichen Nordamerikas**  
und ihre Wertzeichen.

Vortrag

anlässlich des XIX. Deutschen Philatelistentages in Hamburg

gehalten von

**Wilhelm Sellschopp.**

---

Separatabzug aus Nr. 2, 3 und 4 des Illustrierten Briefmarken-Journals 1908.

---

**Leipzig.**  
Druck von Hesse & Becker.  
1908.

CUNDINAMARCA.

				Provisionales.	Pour Recomandées						
1870	5	cs. bleu	fr. ... 75								
	10	,, rouge	,, 1 50								
1877	10	,, rouge	,, 2 ...	1883	10	cs. jaune	fr. 10 ...	1883	20	cs. vert	fr. 50 ...
	20	,, vert	,, 3 ...			2 reales vert	,, 50 ...	1886	5	,, bleu	,, 1 50
1882	50	,, lilas	,, 3 50			50 cs. rose	,, 15 ...		10	,, rouge	,, 1 50
	1 peso	,,	,, 7 50			1 peso brun	,, 50 ...		20	,, vert	,, 2 50
1884	5	cs. bleu	,, 75			orange	,, 100 ...		50	,, violet	,, 4 ...
						vert	,, 100 ...		1	peso rouge brun	,, 6 ...
						bleu	,, 100 ...		10	cs. lilas	,, 3 ...
						1 peso avec surcharge	100 ...			Enveloppe	
								1883		rouge	,, 20 ...

PANAMA.

1878	5	cs. vert	fr. 1 ...	1887	20	cs. lilas	fr. ... 40	1888	10	cs. jaune	fr. ... 20
	10	,, bleu	,, 1 50		10	,, gris R.	,, ... 75		2	,, rose	,, ... 15
	20	,, rouge	,, 3 ...		10	,, jaunâtre	,, ... 20		20	,, mauve	,, ... 40
	50	,, jaune	,, 5 ...	1888	1	,, bleu	,, ... 10		50	,, brun	,, ... 75
1887	1	,, vert	,, ... 10		1	,, gris	,, ... 10		20	,, violet	,, ... 40
	2	,, rose	,, ... 15		5	,, verdâtre	,, ... 15		20	,, non dentelé	,, ... 40
	5	,, bleu	,, ... 15		5	,, bleu vert	,, ... 15				
	10	,, jaune	,, ... 20		10	,, orange	,, ... 20				

SANTANDER.

1884	1	cs. bleu	fr. ... 20	1886	10	cs. mauve	fr. ... 50	1887	10	cs. violet	fr. ... 10
	5	,, rouge	,, ... 50		5	,, vermillon	,, ... 40		5	,, brun(erreur)	,, ... 10
	10	,, mauve	,, 1 50		10	,, mauve(erreur)	,, ... 10	1890	1	,, bleu	,, ... 10
1886	1	,, bleu	,, ... 20						5	,, rouge	,, ... 10
	5	,, rouge	,, ... 40	1887	1	,, bleu	,, ... 15		5	,, non dentelé	,, ... 10
					5	,, rouge	,, ... 40		10	,, mauve	,, ... 40

CERTIFICADOS.

1886		lilas, brun, noir	fr. 15 ...	1886		carmin, brun, noir	fr. 15 ...	1886		carmin, brun, noir	fr. 15 ...
------	--	-------------------	------------	------	--	--------------------	------------	------	--	--------------------	------------

TOLEMA.

1870	5	cs. azuré	fr. 25 ...	1884	10	cs. mauve	fr. ... 75	1886	1	peso rouge	fr. 3 ...
	5	,, blanc	,, 50 ...		20	,, orange	,, 2 ...		2	,, mauve	,, 5 ...
	10	,, azuré	,, 25 ...		25	,, noir	,, 2 50		2	,, violet	,, 5 ...
	10	,, blanc	,, 50 ...		50	,, vert	,, 3 50		5	,, orange	,, 15 ...
1871	5	,, brun	,, 1 ...		1	peso rouge	,, 5 ...		10	,, rose	,, 35 ...
	5	,, brun clair	,, 1 ...		2	,, mauve	,, 10 ...	1887		non dentelés	,, 2 ...
	10	,, bleu	,, 1 75		5	,, orange	,, 20 ...		5	cs. rouge	,, 2 ...
	50	,, vert	,, 4 ...		10	,, rouge	,, 40 ...		10	,, vert	,, 2 50
	1	peso rouge	,, 10 ...						50	,, bleu	,, 3 ...
1879	5	cs. brun	,, ... 40	1885	20	cs. lilas	,, 2 ...		1	peso brun	,, 6 ...
	5	,, brun clair	,, ... 40		5	,, orange	,, 1 50				
	10	,, bleu clair	,, ... 60		10	,, rouge	,, 2 ...				
	10	,, bleu foncé	,, ... 60		20	,, mauve	,, 2 50				
	50	,, bleu vert	,, 1 50								
	1	peso rouge rosé	,, 8 ...	1886	1	,, gris dentelé	,, 2 ...				
	1	,, rouge vermillon	,, 5 ...		1	,, gris dentelé	,, 2 ...				
1884	1	cs. gris	,, ... 20		2	,, rose dentelé	,, 1 25				
	2	,, rose	,, ... 30		5	,, brun dentelé	,, ... 75				
	2	,, rouge	,, ... 40		10	,, bleu dentelé	,, 1 ...				
	5	,, brun	,, ... 50		25	,, noir dentelé	,, 1 25				
	10	,, bleu	,, ... 75		50	,, vert dentelé	,, 2 50				
					50	,, vert foncé	,, 2 50				

CERTIFICADOS.

1879	50	,,	,, 36 ...	1877/79	5	cs.	10 ...	1888	5	cs.	,, 2 ...
1886	5	,, jaune	,, 5 ...		10	,,	15 ...		10	,,	,, 2 50
	10	,, bleu	,, 5 ...		50	,,	20 ...		50	,,	,, 3 ...
	50	,, rouge	,, 10 ...								

N. B. Nous donnons timbres usés ou neufs selon que notre assortiment nous le permet encore nous ne pouvons pas nous retenir engagés dans le cas où une demande ne parviendrait dans un moment où nous ne possédions pas tous les timbres demandés.

Die

# Expressgesellschaften des westlichen Nordamerikas

und ihre Wertzeichen.

Vortrag

anlässlich des XIX. Deutschen Philatelistentages in Hamburg

gehalten von

**Wilhelm Sellschopp.**

---

Separatabzug aus Nr. 2, 3 und 4 des Illustrierten Briefmarken-Journals 1908.

---

**Leipzig.**

Druck von Hesse & Becker.

1908.

Handwritten text, likely a title or header, appearing as a mirror image.

Handwritten text, possibly a subtitle or author name, appearing as a mirror image.

Handwritten text, possibly a date or page number, appearing as a mirror image.

Handwritten text, possibly a line of a letter or document, appearing as a mirror image.

Handwritten text, possibly a signature or name, appearing as a mirror image.

Handwritten text, possibly a footer or closing, appearing as a mirror image.

Handwritten text, possibly a signature or name, appearing as a mirror image.



ieblich war die Maiennacht, Silberwölkchen flogen, — eine mitteldeutsche Landschaft, ein Meilenstein, ein Postillion, der ein lustiges Lied bläst: das ist so ungefähr das Milieu, in welches wir uns unwillkürlich hineinversetzen, wenn wir

uns mit der Entwicklung der Post in unserm Vaterlande in der Zeit, die uns am meisten interessiert, also etwa in den Jahren von 1850 bis 1870, beschäftigen.

Um das Bild zu vervollständigen, müssen wir uns dann noch einen tüchtigen Posten Kleinstaaterei, etwas Zopf, gemütvoll und doch oft starres Beamtentum, so einen alten Herrn, der mit Mühe herauszurechnen sucht, wieviel denn eigentlich ein Brief von Kiel durch ein halb Dutzend verschiedene Postgebiete nach Nürnberg kostet, hinzudenken.

Wie so ganz anders wuchsen sich indessen die Verhältnisse jenseits des grossen Wassers, im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten aus! Während bei uns, bedächtig dem berechtigten Drange des Publikums folgend, Einrichtungen sozusagen in eine tausendjährige Kultur hineingebaut wurden, machte man sich dort alle möglichen Errungenschaften und Erfahrungen sofort für ganz neue Verhältnisse nutzbar, dabei niemals vor Aufgaben zurückschreckend, die bei einem weniger unternehmenden Volke zu den Unmöglichkeiten gehört haben würden.

Man muss nun durchaus nicht denken, dass in Amerika neue Einrichtungen immer gleich den Beifall und die Mitarbeit der leitenden Behörden gehabt hätten. Wenn diese Behörden aber den Bedürfnissen des Publikums nicht gleich Rechnung tragen konnten oder wollten, so begnügte man sich nicht mit Nörgeln und abfälliger Kritik, sondern private Unternehmungen traten an die Stelle der öffentlichen Einrichtung, häufig einen äusserst erbitterten und vom Publikum begünstigten Kampf mit den höchsten Stellen führend. Hierfür nur ein Beispiel:

Vor Einführung allgemeiner staatlicher Postmarken, also vor 1847, kostete ein einfacher Brief von Neuyork nach Buffalo, etwa 500 km, 25 Cents = 1 M. Nun existierten damals

schon verschiedene Expressgesellschaften, die sich mit der Beförderung allerlei Päckereien und Wertsachen befassten, und eine davon, Livingston, Wells & Co., dem Vorschlage ihres energischen Vorsitzenden Henry Wells, späteren Mitbegründers von Wells, Fargo & Co., folgend, zeigte öffentlich an, dass sie einen einfachen Brief zwischen diesen beiden Punkten für 6 Cts. befördern würde, resp. 20 Marken für 1 \$ abgeben wolle, so dass der Brief gar nur 5 Cts. kostete,  $\frac{1}{5}$  der offiziellen Rate. Nach Einrichtung dieses Briefdienstes wurde von den Kaufleuten und Bürgern in öffentlicher Versammlung beschlossen, im allgemeinen von und nach Plätzen, die von dieser Expressgesellschaft berührt wurden, die Regierungspost durchaus nicht in Anspruch zu nehmen, und bald gab es ausser dieser auch noch andere private Linien, die Briefe beförderten. Natürlich machte die Regierung die grössten Anstrengungen, sich dieser unliebsamen Konkurrenz zu entledigen.

In Utica wurden die Expressboten täglich arretiert; aber stets standen auch schon angesehenere Bürger bereit mit sorgfältig vorbereiteten Bürgerschaftspapieren, wodurch die Boten in Stand gesetzt wurden, ihren Weg ohne Zeitverlust fortzusetzen. In den diesen formellen Arresten folgenden Prozessen verlor in jedem einzelnen Falle die Regierung!

Man darf wohl sagen, dass diese unhaltbaren Zustände mit in erster Linie den Kongress zwangen, die offiziellen Postraten zu ermässigen und den Dienst auszubauen. Den Gipfel und das auf uns überkommene Denkmal dieser Verbesserungen bilden die bekannten ersten allgemeinen Postmarken der Vereinigten Staaten, 5 und 10 Cts. von 1847.

Nachdem die Expressgesellschaften ihrem Lande diese wertvollen Reformen gebracht hatten, überliessen sie das Geschäft der Briefbeförderung dem Post Office Departement der Vereinigten Staaten.

Das war im Osten.

Der Westen, ich meine nicht den Teil des Landes, den man damals so nannte: Chicago und die zunächst liegenden Gebiete, sondern den äussersten Westen, die Pazifikküste, schlummerte zu dieser Zeit noch. Die Mexi-

kamer hatten wohl überhaupt kaum eine regelte Postverbindung mit ihrer nördlichsten Provinz unterhalten, und Uncle Sam hatte erst vor ganz wenigen Jahren die schöne reife Frucht für sich gepflückt.

Da fand Marshal bei Fort Sumter das erste Gold: Kalifornien erwachte, und wo kurze Jahre vorher einige wenige Hirten gute Weide für ihre Herden gefunden hatten — *yerba buena*, der alte Name für San Francisco, heisst gute Weide —, entstand eine Stadt, heute noch trotz aller Schicksalsschläge die erste am Pazifik, von wo aus Tausende und aber Tausende unerschrockener, abenteuerlustiger, beutegieriger Männer aus aller Herren Länder hineinströmten in die Täler und Schluchten und in die wilden Gebirge, dem gelben Metalle nach, moderne Argonauten auf der Jagd nach dem goldenen Vlies.

Die Verbindung zwischen diesen weitverstreuten Massen und der Aussenwelt aufrecht zu erhalten war Sache der Post; aber wie sollte wohl das Post Office Department in Washington, wengleich in ständiger Verbindung mit San Francisco und einigen Hauptplätzen, doch noch nicht durch Eisenbahn und Telegraph unterstützt, hierhin seine Fühler ausstrecken?

Da ist es wieder das Privatunternehmen, die Expressgesellschaft, die an Stelle des Regierungsinstitutes tritt, und zwar hier nicht als Gegnerin, sondern Hand in Hand mit der Regierung, da inzwischen ein Gesetz angenommen war, wonach alle Briefe, die durch private Expressgesellschaften befördert wurden, in Frankoküverts der Regierungspost eingeschlossen sein mussten, deren eingedruckte Marken dem vollen Postporto entsprachen.

Aufgeklebte Marken durften im allgemeinen nicht angewandt werden; diese hätten ja im Notfalle noch im letzten Augenblick, zum Beispiel vor einer bevorstehenden Kontrolle, auf die Briefe geklebt werden können! Expressbriefe ohne Regierungsküverte finden wir nach Einführung der Briefumschläge mit eingedrucktem Wertstempel nur noch in ganz vereinzelten Fällen, wenn einmal der Vorrat der Frankoküverts ausgegangen war. Dagegen findet man sehr häufig Briefe, bei denen anfänglich ungenügende Frankatur durch Daraufkleben ganzer Umschläge nachgezahlt ist.

Nachdem so Uncle Sam fast ohne Gegenleistung seine vollen Gebühren bekam, hatte die Regierung selbstverständlich nichts dagegen, wenn die Briefbeförderung per Express recht weite Verbreitung fand. Und es konnte ja wohl kein geeigneteres Feld für diese immerhin ziemlich kostspielige Beförderung geben

als die Länder der Pazifikküste und ganz besonders Kalifornien, wo jeder gerne willens war, für irgend eine Bequemlichkeit oder Leistung auch einen anständigen Preis zu bezahlen!

Schon 1849 schickte die damals wohl bedeutendste östliche Expressgesellschaft, Adams & Co. in Boston, Herrn D. H. Haskell nach San Francisco, wo er am 31. Oktober ankam und den westlichen Zweig der Firma eröffnete. In wenig Wochen war das Geschäft bereits in vollem Gange und Adams & Co. machten grössere Versendungen von Gold nach dem Osten als irgend ein anderes Haus. Zuerst gingen sie landeinwärts nicht weiter als Sacramento und Stockton, von wo sie mit andern kleineren Gesellschaften, Freeman & Co's Express für die nördlichen Minen und Newell & Co. für den Süden, zusammen arbeiteten; später kauften Adams & Co. diese Linien auf und 1853 waren sie unzweifelhaft das erste Geschäftshaus in Kalifornien. Im Jahre 1854 wuchsen sie immer noch mehr im allgemeinen Vertrauen. Die Nettoüberschüsse allein der Expressabteilung waren ca. 50 000 \$ pro Monat bei einem Aktienkapital von 2 000 000 \$. Sie unterhielten auch eine Zeitlang eine direkte Route zwischen San Francisco und australischen Häfen; eine solche Post verliess zum Beispiel San Francisco mit dem guten Schiff *Rovers Bride*, Kapitän J. S. Philipps, am 4. März 1854 und es wäre sehr interessant, wenn es australischen Sammlern gelänge, einige hierbei benutzte Umschläge auszugraben. Neben der Briefbeförderung unterhielten Adams & Co. ein sehr ausgedehntes Bankgeschäft.

Anfang 1855 brach eine finanzielle Krisis über Kalifornien herein, in die auch Adams & Co. verwickelt und verschlungen wurden. Am 25. Februar 1855 mussten sie ihre Türen schliessen: sie schuldeten vielleicht 2 000 000 \$ an Hinterlage, und nachdem die Angelegenheit sieben Jahre lang die Gerichte beschäftigt hatte, bekamen die Gläubiger nichts! D. H. Haskell, einer der westlichen Partner der Firma, dessen Bild auch auf der einzigen von der Firma herausgegebenen Marke erscheint, starb 1895 im Armenhause in San Francisco (F. F. F. IV, 44 ff.).

Neben Adams & Co. bestanden schon in den 40er Jahren andere grosse Expressgesellschaften im Osten unter Henry Wells, George Pomeroy, Crawford Livingston, William G. Fargo und anderen mehr. 1852 wurde von Henry Wells, William G. Fargo und andern alten Expressleuten, die sich 1850 bereits mit Crawford Livingston, Dan. Dunning, Butterfield, Wasson & Co. zu der noch heute bestehenden American Express Co. für den Osten vereinigt hatten,

für den Westen die ebenfalls noch heute bestehende Weltfirma Wells, Fargo & Co. gegründet.

Eine Geschichte Kaliforniens in den ersten 30—40 Jahren seiner Entwicklung, einer Entwicklung aus dem Chaos goldsuchender Abenteuer zu einem grossen, von der Natur so überreich gesegneten Staate, wäre unvollständig, wenn man Wells-Fargo nicht mit hineinziehen wollte. Eine Geschichte des Postwesens dieser Gebiete aber ohne Wells-Fargo lässt sich überhaupt nicht denken; beförderten doch Wells, Fargo & Co. zusammen mit den vielen kleinen Expressgesellschaften mehr als  $\frac{2}{3}$  aller Briefsendungen; ein knappes Drittel, vielleicht kaum ein Viertel nur, blieb der Regierungspost vorbehalten.

Es gab zu dieser Zeit keine Einrichtung an der Pazifikküste, die dem Beobachter mehr Interesse hätte einflössen können als Wells, Fargo & Co's Express. Er war allgegenwärtig, der allgemeine Geschäftsagent der ganzen grossen Region westlich der Felsgebirge bis zum Stillen Ozean. Seine Kontore fehlten in keiner Stadt, noch so klein und unbedeutend. Eine Kneipe, ein Schmiedefeuer und Wells-Fargos Office: das war der Anfang, der erste Kern, um den herum sich so manche westliche Stadt aufbaute.

Bei der jetzigen Vorzüglichkeit der amerikanischen Post ist es schwer, sich hineinzudenken in eine Zeit, wo jeder die Regierungspost für vollständig untergeordnet hielt, wo sie unsicherer und langsamer war als Wells-Fargo, zu dem jeder — auch heute noch und mit Recht — ein fast unbeschränktes Vertrauen hatte.

In den Jahren 1863 und 64 kauften Wells, Fargo & Co. von der Regierung, natürlich zum vollen Preise, je über 2000000 3 Cts.-Umschläge, dazu noch eine Menge höherer Kuverte und viele Marken zum Nachzahlen zu niedrig frankierter Briefe. Diese Zahlen wuchsen noch wesentlich im Laufe einer Reihe von Jahren.

Die von Wells-Fargo und andern Expressgesellschaften den Umschlägen aufgedruckten Vignetten, die zunächst immer den Namen der betreffenden Gesellschaft, sodann fast immer das Wort Paid (bezahlt), aber nur in verhältnismässig seltenen Fällen den genauen Wert enthalten, nennt man Franks, und da sie fast nur im Westen gebraucht wurden, einfach Western Franks, und von diesen Western Franks ist der Frank der Wells, Fargo Co. „Over our California and coast routes“ bei weitem der häufigste. Mit kleinen Abänderungen in der Type war er 30 Jahre lang im Gebrauch, von 1853 bis 1883. Er kommt vor in rot, blau, aber weitaus am häufigsten in

schwarz und erscheint auf ca. 150 verschiedenen Vereinigten Staaten-Kuverten. Der Preis für ein 3 Cts.-Kuvert mit diesem Frank war in der allerersten Zeit 25 Cts. = 1 M., bald nachher bis ziemlich zum Ende seines Bestehens 10 Cts., und zu allerletzt, als auch die Regierung das Porto von 3 auf 2 Cts. herabgesetzt hatte, 5 Cts., also immer mehr als das Doppelte des der Regierung für das Kuvert zu zahlenden Preises. Wells-Fargos Linien erstreckten sich von Britisch-Kolumbien bis über ganz Mexiko, dann auch nach Hawaii und auch wohl vereinzelt nach Alaska, Japan und China. Für Hawaii gab es von Anfang des Dienstes an besondere Franks, für Mexiko dienten zunächst die Küstenfranks mit einem entsprechenden Zusatz und nachher eigenemexikanischeFranks, für Britisch-Kolumbien wieder nur die Küstenfranks mit Zusatz, oft auch in Verbindung mit andern kleineren Expressgesellschaften, denen die Weiterbeförderung in die entlegenen Mindistrikte oblag.

Auch in Kalifornien und Oregon arbeitete Wells-Fargo häufig Hand in Hand mit kleineren lokalen Gesellschaften, die direkt aus den oft sehr schnell wechselnden Verhältnissen herausgewachsen und ihnen angepasst waren. Häufig allerdings trat auch die grosse mächtige Gesellschaft als scharfer Konkurrent gegen die kleineren Kompanien auf. Als Beleuchtung für so einen Wettstreit und für die Verhältnisse überhaupt eine kleine Geschichte eines direkt Beteiligten, Joaquim Miller, der später als Schriftsteller und Dichter, „der Sänger der Sierras“, weit über sein Heimatland hinaus berühmtheit erlangte. Seine eignen Worte lauten frei übersetzt etwa folgendermassen:

„Ike Mossman hatte einen Express eröffnet von Walla Walla nach Oro Fino, zirka 200 Meilen, und wie meist in solchen Fällen, ganz allein. Als ich einen oder zwei Monate später hinaufkam, nahm er mich als Partner, teils weil ich gut bekannt war mit den alten Kaliforniern, teils weil ihm eine scharfe Konkurrenz von Wells-Fargo drohte.

Wir schlossen unsern Vertrag zu Oro Fino ab, dem andern Ende der Linie, und er wünschte in Walla Walla innerhalb 24 Stunden zurück zu sein. Mehr als wünschte: er musste zurück sein, wenn ihm nicht der gefürchtete Gegner zuvor kommen sollte. Diese 200 Meilen in 24 Stunden, so erstaunlich es klingen mag, waren für Mossman nichts aussergewöhnliches; er machte sie wöchentlich zweimal und es leben noch tausende, welche mir dies bestätigen können. — „Ja, natürlich kann ich es mit dir machen, wenn du nur genug Pferde hast den Weg entlang; reiten will ich sie schon

und bin an deiner Seite, wenn du in Walla Walla ankommst.“

Ich erinnere mich noch deutlich, wie mich Mossman ungläubig ansah; aber hatte ich nicht geholfen, Rindvieh von Portland nach Yreka zu treiben, und hatte ich nicht Mustangs von Texas nach Shasta getrieben? Also! Natürlich konnte ich reiten, reiten irgendwo und irgendwas. — Bei Sonnenaufgang ging's los, der nächste Sonnenaufgang musste uns 200 Meilen weiter finden. Famos: die ersten 40 Meilen durch Gehölz, wohlgenährte, gute Pferde an den Wechsellätzen, ein rauschender Bach, wilde Blumen, die unsere Stiefelbürsteten, wie wir den schmalen Fusssteig entlangschossen. Dann ein langer, quälender Aufstieg, und dann abwärts, abwärts, abwärts. Ein Pferd liebt die Veränderung und auch den Menschen ermuntert sie, aber weder Aufstieg noch Abstieg sollte zu andauernd sein.

In Lewiston stieg ich nach den ersten 100 Meilen langsam ab, als ob der Boden so 'ne Art Eierschale wäre. Aber neue, gutgefütterte Pferde erfrischen auch den Reiter. Nichts in der Welt gibt einem erschöpften Menschen mehr Kraft als ein starkes, frisches Pferd. Faktisch: es ist die beste Medizin, selbst für einen Kranken. Dann kam wieder ein langer Ritt bergan am Ufer des Schlangensflusses und dann die Prärie. Heute wogt dort ein riesiges Weizenfeld, aber damals weit und breit nicht Haus noch Hof; nur hier und da warteten unsere Indianer am Wege mit frischen Pferden, so alle 10, 20 oder 30 Meilen, wie es gerade mit dem Wasser passte. Ich wurde müde, dann schläfriger, ach so schläfriger. Ich kniff mich selbst ins Fleisch, sang alte kalifornische Lieder, stiess den Kriegsruf der Modocindianer aus und tat alles mögliche, um mich wach zu halten; trotzdem fehlte Dutzende von Malen blitzwenig daran, dass ich vom Pferde gefallen wäre in dieser langen, langen Nacht. Aber alles hat ein Ende: wir erreichten unser Ziel, erreichten es sogar in weniger als 23 Stunden. Mossman gab mir Unterweisungen, was ich zu tun hätte, bis er zurückkäme, dann liess er mich im Hotel zurück und er selbst machte sich mit den soeben erhaltenen hart erkämpften Briefen für die Jungens (Miner)

200 Meilen weiter östlich auf den Weg, als ob er die Nacht in einem bequemen Bett verbracht hätte. Da kam ich mir vor wie einer, der bis dahin überhaupt noch nicht gewusst hatte, was eigentlich reiten sei. Es dauerte denn auch gar nicht lange, da war ich ebenso wie Mossman imstande, die 400 Meilen ohne Ruhepause zu machen.“

Wenn man die Hingabe zur Sache, die Treue und die Anstrengungen in Betracht zieht, welche diese Briefbeförderung erforderte, so erscheint es selbstverständlich, dass bei Inanspruchnahme anderer Gesellschaften und überhaupt für besonders schwierige und gefährliche Routen eine entsprechend höhere Gebühr erhoben wurde: 25, 50 Cts., \$ 1,00 für den einfachen Brief und auch noch darüber.

Neben dem kalifornischen und Küstenfrankher lief für den naturgemäss wesentlich geringeren Verkehr mit dem Osten der Frank „Through our California and Atlantic Express“, bis beide 1888 abgelöst wurden durch den sogenannten Domesticfrank mit Eisenbahn, Postkutsche und Reiter. An dessen Stelle trat aber schon 1884 der Frank „Over our lines in the United

States“, der im Gebrauch war, bis im April 1895 W. F. & Co. die Briefbeförderung in den Weststaaten aufgaben. Diese Aufgabe wurde nur vorübergehend 1893 durch einen Jubiläumfrank zur Columbus-Ausgabe unterbrochen.

In Mexiko wurde der Dienst noch länger aufrecht erhalten. Eigentümlicherweise sind die mexikanischen Franks von Wells-Fargo und andern Gesellschaften im deutschen Ganzsachekatalog angegeben; die amerikanischen aber nicht, obgleich sie ganz genau eben-

so berechtigt zur Aufnahme, ebenso halboffiziell sind. Ich führe das auf den Umstand zurück, dass sie in so seltenen Fällen im Gegensatz zu den mexikanischen bestimmte Werte angeben, beiläufig eine Eigenschaft, die sie mit einer ganzen Anzahl Marken, zum Beispiel von St. Lucia, Trinidad, Barbados, Mauritius, Osterreich Merkur etc., gemeinsam haben.

Neben Wells-Fargo bestanden, wie schon erwähnt, noch eine ganze Menge kleinerer Expressgesellschaften. Da gab es zunächst in



**Pacific Express Company**  
FRANKED LETTER



**PAID BEEKMAN'S EXPRESS**  
JACKSONVILLE OREGON



**10 FREEMAN & CO'S**  
OVER OREGON CALIFORNIA & COAST ROUTE  
EXPRESS



**Ruby Hill and Schellburn Express**  
MELL RAUM, AGENT



**TRUMAN & CO'S EXPRESS**



**PAID FREEMAN & CO'S**  
OVER OREGON CALIFORNIA & COAST ROUTE  
EXPRESS



**PACIFIC EXPRESS CO.**



**PAID 25 CENTS**  
**PANAMINT PONY EXPRESS**  
SAN BERNARDINO



**LAMPING & CO'S EXPRESS**



**Rundell & Jones' CANYON CITY EXPRESS**  
PAID 30 CENTS



**KINGSLY & CO'S EXPRESS MAIL**  
**FAST RUN**  
PAID THROUGH



**PAID HOGAN'S CO.**  
NORTH SAN JUAN AND LUMBUD  
EXPRESS  
Connecting with Wells, Fargo & Co.

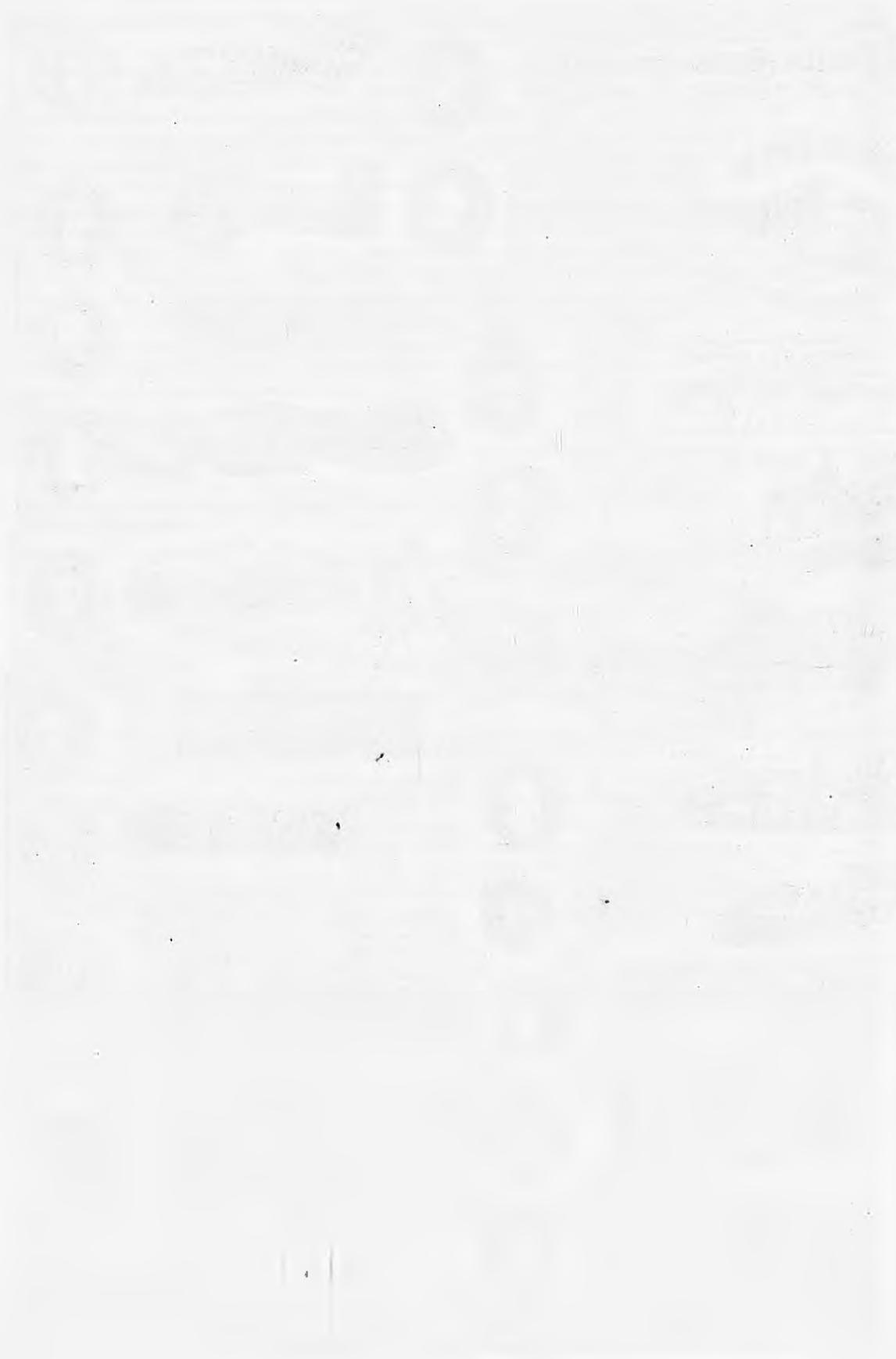


**SIDNEY SHORT ROUTE.**  
**Clarke's Centennial Express to the Black Hills.**

In consideration of the 10 cents paid for this envelope, and of which payment its possession bears evidence, the undersigned agrees to carry it from the Union Pacific Railroad at Sidney, Neb., to Center City, and Deadwood, Dakota, (and such other places as his route may supply), or from above places to the Union Pacific Railroad at Sidney, without additional charge.  
H. T. CLARKE



Care of H. T. CLARKE



der Nachbarschaft San Franciscos verschiedene kürzere Linien in dichter bevölkerten Gegenden, die bei reichlich vorhandener Korrespondenz Briefe auch schon mit ganz gutem Nutzen billiger als zu 10 Cts. befördern konnten. Ich nenne hiervon nur: Bamber & Co's Contra Costa Express, Petaluma & San Francisco Express, Truman & Chapman und Truman & Co's Express; bei den letzten finden wir auch einmal die Wertangabe: \$ 7,00 für 100 Umschläge. Andere Gesellschaften wieder setzten da ein, wo Wells, Fargo & Co. aufhörte. Marysville zum Beispiel war so eine rechte Expressstadt, Gregory's, Freeman's Express, die Pacific Express Co. u. a. m. trafen hier mit Wells-Fargo zusammen. Es gab denn auch nicht nur ein Expresshotel in dieser Stadt, sondern sogar eine Zeitung, die sich eingehender dem Expresswesen widmete und *California Express* hiess. Wenn nun Wells, Fargo & Co. weiter vordrang, kam es, wie schon bemerkt, häufig vor, dass eine kleinere Gesellschaft von dem grossen Bruder übernommen wurde und ganz in demselben aufging. Philatelistisch sichtbar wird uns dies durch Aufdrücke, wo der schwarze Frank der Wells, Fargo & Co. dem Frankumschlag von Freeman & Co. oder der Union Pacific Express Co. aufgedruckt wurde. Dann gab es auch wohl Gesellschaften, die ganz für sich und ohne Verbindung mit andern den geringen Verkehr vermittelten, dessen so eine weltentlegene Minenregion bedurfte.

Manche von diesen kleinen Gesellschaften mit ihren Franks dürften vollständig und für immer der Vergessenheit anheimgefallen sein; von anderen haben wir Kunde nur durch einzelne vorhandene Umschläge, zum Beispiel Raums Express im White Pine Distrikt, von dem ich sechs Umschläge besitze, die, soviel ich in Erfahrung bringen konnte, in keiner anderen Sammlung vertreten sind. Von andern wieder haben Forscher magere Nachrichten aus alten Dokumenten oder durch mündliche Erzählungen von Leuten erhalten, die früher mit den Linien in Verbindung standen, so zum Beispiel vom Panamint-Pony-Express. Von und für eine reiche Minengesellschaft und deren Angestellte ins Leben gerufen, beförderte dieser Express im Gegensatz zu andern Linien nur Briefe, für welche 25 Cts. erhoben wurden, dagegen keine Pakete und Wertsendungen irgend welcher Art.

Der Express verliess Panamint dreimal wöchentlich: Montags, Mittwochs und Freitags 5 Uhr nachmittags, San Bernardino Dienstags, Donnerstags und Sonnabends, und die Entfernung von 200 Meilen = 330 km wurde in 18—20 Stunden, und zwar in sechs Etappen von drei Reitern, jeder mit einmaligem Pferde-

wechsel zurückgelegt. Der Frank ist sehr selten und existiert nur auf einer Sorte Umschläge.

Da die zu solcher Art Forschungen nötigen Unterlagen sich wohl meistens in San Francisco befanden und da jedenfalls ein grosser Teil davon in jenen fürchterlichen Apriltagen des vorigen Jahres mit verbrannt sind, so hält es natürlich von Jahr zu Jahr schwerer, auf diesem Gebiete neue Entdeckungen zu machen.

Als eine Pflicht der Dankbarkeit erscheint es mir aber, an dieser Stelle der unermüdlichen Forschungen des Herrn H. B. Phillips - San Francisco gerade auf diesem Gebiete zu gedenken. Aus seiner Feder stammt eine derzeit ziemlich vollständige Liste aller ihm bekannten Western Franks, die Anfang der neunziger Jahre im *Philatelic Journal of America* erschien und sogar für die einzelnen Stücke annähernde Preise enthielt, und ferner eine ganze Anzahl höchst wertvoller und interessant geschriebener Artikel, die ich in dem von mir verlegten *Philatelic Facts and Fallacies* veröffentlichten durfte. Herr Phillips ist mit den kalifornischen Verhältnissen aufs innigste vertraut und konnte ausserdem zu seinen Forschungen ausser seiner eigenen schönen Sammlung die Sammlungen von Frau Bishop, den Herren W. H. Crocker, W. A. Cooper, Alfred Greenebaum und meiner Wenigkeit stets heranziehen.

Die Geschichte eines interessanten Franks, die ich selbst miterlebte, möchte ich Ihnen, verehrte Zuhörer, doch noch in kurzen Zügen schildern. Im Juli 1894 herrschte im Westen der Vereinigten Staaten ein allgemeiner und anhaltender Eisenbahnstreik, der für 14 Tage San Francisco von allem Fernverkehr fast gänzlich abschnitt, so vollständig, dass nicht nur Passagiere und Güter, sondern auch die Post nicht passieren konnte. Unter vielen anderen inländischen Städten stark in Mitleidenschaft gezogen wurde Fresno, zirka 345 km südöstlich von San Francisco, und um den Missständen nach Kräften abzuhelpfen, gründete hier ein gewisser A. C. Banta, Eigentümer eines Fahrradgeschäftes, eine Zweiradpost von Fresno über Gilroy und San Jose nach San Francisco, die vom 6. bis zum 18. Juli in Tätigkeit war, im ganzen zirka 380 Briefe beförderte, davon 315 mit Marken frankiert, zirka 40 in Frankokuvverts und den Rest ohne Marken, Porto bar bezahlt. Die Gebühr war 25 Cts. für die Marke oder 30 Cts. für das Frankokuvvert einschliesslich der Regierungsmarke.

Die Marken wurden auf gummiertes Papier in Blättchen von 6 gedruckt, wobei jedes

Blättchen sechsmal durch die Presse gehen musste, da nur ein Stempel existierte. Dieser Stempel wurde während des Druckes nachgraviert, hauptsächlich um die fehlerhafte Schreibart San Francisco möglichst zu verdecken. Die Radfahrt, die gebirgige Gegenden zu passieren hatte, war in acht Staffeln geteilt und wurde in zirka 18 Stunden zurückgelegt. Der finanzielle Erfolg war nicht glänzend: 108.80 \$ wurden vereinnahmt und 134.10 \$ verausgabte, so dass ein kleines Defizit von 25.30 \$ von A. C. Banta zu tragen war, das jedoch durch den Verkauf der Restbestände reichlich eingebracht wurde. Alles Genauere über diese Privatpost, auch über eine nach ihrem Aufhören mit dem Markenstempel beabsichtigte, aber nicht zur Ausführung gekommene Schwindelei, findet sich in *Filatelical Facts and Fallacies*, Band II, Seite 163, 201 ff.

Der Streik, der diese Sachen entstehen liess, war übrigens auch Veranlassung zu mehreren provisorischen Ausgaben von Wells-Fargo-Franks in Santa Barbara, Los Angeles und San Diego, wo anstatt der ausgegangenen und von San Francisco nicht rechtzeitig zu beschaffenden Umschläge gewöhnliche U. S.-Kuperte benutzt wurden, bei denen der Aufdruck des Franks durch einen Gummistempel oder durch den gewöhnlichen Entwertungsstempel der Gesellschaft ersetzt war.

Gehrte Zuhörer, darf ich Sie jetzt noch für einige Minuten in Gedanken hinwegführen aus einer Zeit, wo Menschen in ihrem Unverstand und ihrer Torheit die Verbindung zwischen dem Osten und dem Westen unterbrachen, zurück in eine Zeit, wo eine solche direkte Verbindung überhaupt noch nicht existierte. In die 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts. St. Joseph am Missouri war so ungefähr die Westgrenze der Zivilisation. Denver und Salt Lake City waren erst kleine Niederlassungen, und ausser diesen gab es nur ganz vereinzelte vorgeschobene Militärposten zwischen dem Osten und Kalifornien. Die schnellste Verbindung ging zu Schiff durch den Golf von Mexiko, dann über Panama und Aspinwall, oder etwas verkürzt über Nicaragua und dann wieder per Schiff die Küste entlang nach Norden nach San Francisco; denn ein Prärieschoner, so wurden die unter den mannigfachsten Schwierigkeiten und Fährlichkeiten quer durchs Land ziehenden Ochsenwagen genannt, brauchte 4 bis 5 Monate zu einer Reise. Da gründeten John S. Jones und William H. Russell, Regierungsverfrachter nach Salt Lake, einen Kutschen- und Expressdienst zwischen Leavenworth und Denver im Frühling 1859. Im Winter desselben Jahres wurde das Unternehmen erweitert: die

John Hockaday-Linie zwischen St. Joseph und Salt Lake City wurde mit hineingezogen und nach der Reorganisation als durchgehende einheitliche Linie unter dem langen Namen „The Central Overland California & Pikes Peak Express Co.“ mit William H. Russel als Präsident weitergeführt. Der San Franciscoer Vertreter dieser Gesellschaft war William W. Finney. Dies ist die Gesellschaft, die den in der Tat und mit Recht weltberühmten Pony-Express ins Leben rief. Die früher verbreitete Annahme, dass dies durch Wells, Fargo & Co. geschehen sei, ist falsch.

Nach monatelangen Vorbereitungen, die der Ausrüstung von Stationen, der Anwerbung von Reitern und der Beschaffung von Pferden gewidmet waren, konnte am 1. April 1860 im *Evening Bulletin*, einer Zeitung in San Francisco, folgende Annonce erscheinen:

„Die Central Overland Pony Express Co. wird ihren Express-Brief-Dienst von San Francisco nach Neuyork und den dazwischenliegenden Punkten am Dienstag, den 3. April, beginnen. Briefe kosten von San Francisco bis Salt Lake City \$ 3.— für jede halbe Unze (etwa 15 Gramm) und \$ 5.— für alle Punkte jenseits Salt Lake City. Alle Briefe müssen sich in gestempelten Umschlägen befinden. Ww. W. Finney, Agent, San Francisco.“

Unter gestempelten Umschlägen waren Kuperte mit eingedruckter oder auch wohl aufgeklebter Regierungsmarke verstanden.

Ausser Briefen wurde mit dem Pony-Express nichts befördert.

Am 3. April nachmittags 4 Uhr wurde also gleichzeitig der erste Reiter von beiden Enden der Route St. Joseph am Missouri und San Francisco abgelassen, um in einem langen, langen Galopp, natürlich mit vielen Ablösungen, aber fast ohne Unterbrechung, einen halben Kontinent zu durchqueren. Und gleich die erste Post dieser eigenartigen Route kam richtig und rechtzeitig an. Die Nacht vom 13. zum 14. April 1860 mit der Ankunft des ersten Pony-Express war in der Tat ein bedeutungsvolles Ereignis für San Francisco. Die Handelskammer hatte ein allgemeines Komitee eingesetzt, um die Festlichkeiten würdig durchzuführen. Die Sache war ausgearbeitet ungefähr in derselben Art, wie der Unabhängigkeitstag, der 4. Juli, begangen zu werden pflegt: mit Musik, Feuerwerk, öffentlichen Reden und einer Prozession, deren Mittelpunkt der Pony war, ein Fuchs mit spanischem Sattel und Blumen geschmückt, und in den Satteltaschen die ersten 60 Briefe, die auf diese Weise über Land gekommen waren.

Vergegenwärtigen Sie sich einmal die Grösse und Kühnheit dieses Unternehmens: 80 Reiter

waren stets im Sattel, 40 nach Osten und 40 nach Westen galoppierend, leichte, ausdauernde, mutige Kerle, die nichts bei sich führten als einen Revolver im Gürtel. Wenn der Hintermann herangesprengt kam, durfte der nächste keine Minute Zeit verlieren. Hinein ging's in Nacht und Sturm, wie es gerade die Umstände mit sich brachten; jeder Reiter wechselte zweimal das Pferd, ritt also 3 Pferde, dann wurde er selbst wieder abgelöst. Ueber 400 schnelle, zähe Pferde wurden auf der ganzen Strecke von über 1900 engl. Meilen, ca. 3200 Kilometer, bereit gehalten. Sechzehn Kilometer die Stunde, das ist ja gerade nicht viel für einen tüchtigen Reiter auf ebener Bahn; aber 200 Stunden hintereinander dieselbe Durchschnittsgeschwindigkeit, dabei Gebirge zu überschreiten, feindliche Indianerstämme zu durchqueren und oft genug Flüsse zu durchschwimmen — Welch eine Leistung für Ross und Reiter! Die Reiter ritten gewöhnlich 50—75 Meilen; aber es ist ein Fall vorgekommen, wo einer fast 300 Meilen, 500 Kilometer, im Sattel bleiben musste, weil seine Ablösungen aus verschiedenen Gründen nicht imstande waren zu reiten. Er kam rechtzeitig an, aber am Ziele musste er halbtot aus dem Sattel gehoben werden.

Die Kunde von Abraham Lincolns Wahl zum Präsidenten im November 1860 brachte von St. Joseph bis Denver für rund 1110 Kilometer 59 Stunden! Die Briefe waren in Oel-seide gewickelt; aber selbst das schützte sie nicht immer, wenn die Reiter einmal einen angeschwollenen Fluss durchschwimmen mussten. Oefter wurde der Reiter von feindlichen Indianern verfolgt, einmal wurde einer erschossen und skalpiert; das Pferd mit dem Sattel entkam, wurde nach Monaten wieder eingefangen und die Briefe konnten noch bestellt werden.

Handstempel, die uns die Briefe als mit dem Pony-Express befördert kennzeichnen, wurden nur wenige gebraucht; ein Ovalstempel mit nach links galoppierendem Pferd und Datum, darüber Pony Express, darunter St. Joseph, war der erste auf dem Ostende der Linie, der aber bald abgelöst wurde durch einen anderen kleineren Ovalstempel, welcher den ganzen Namen der Firma enthielt und kein Pferd. Da in diesem Stempel, der wohl der seltenste ist, gerade die Art der Beförderung nicht zum Ausdruck kam, wurde nach wenigen Monaten ein neuer angefertigt, wobei man diesen Ovalstempel durch angefügte Halbmonde, die die Worte Pony-Express trugen, in einen Rundstempel verwandelte. Ausser diesem Stempel wurden die Regierungsmarken der von Osten kommenden Briefe häufig durch Handstempel entwertet, die die Inschrift „California Pony Express“ in verschiedenen Anordnungen tragen.

Im Westen wurde nur ein Stempel gebraucht: ein nach links galoppierendes Pferd, darunter das Datum, in der Mitte oben Pony-Express, unten der Ort. Dieser Stempel blieb im Besitze der Wells-Fargo Co. und wurde auch nach Aufgabe dieser eigenartigen Beförderung noch hin und wieder angewandt.

Und der Erfolg? Die Unternehmer haben gewiss Berühmtheit erlangt und sich den Dank ihrer Mitbürger verdient, einen finanziellen Erfolg aber nicht. Die Kosten waren zu gross, und den Dienst, den sie offen gehalten hatten bis Dezember 1860, bis eben die Winterstürme ein zwingendes Halt geboten, konnten sie selbst im nächsten Frühjahr nicht wieder aufnehmen... Aber diese Art der schnellen Briefbeförderung durfte dem Publikum nicht wieder verloren gehen. Im nächsten Frühling wurde der Pony-Express infolge Bundesgesetzgebung durch die Overland Mail Co. übernommen und betrieben. Dies war nur der Name; die wirklichen Unternehmer waren Wells, Fargo & Co. Ein im Frühling angenommenes Gesetz, welches aber erst mit dem 1. Juli 1861 in Kraft trat, bezieht sich auf diese Postbeförderung und setzt fest, dass eine bis dahin bestehende südliche Postlinie (wohl über Nicaragua) aufhören und die ganze Post über die zentralen Linien von einem Punkte am Missouri, der mit dem Osten durch Eisenbahn verbunden ist, bis nach Placerville in Kalifornien, biswieweit inzwischen die Bahn von San Francisco aus vorgedrungen war, wöchentlich sechsmal geführt werden soll (in Wagen). Die Unternehmer dieser Postroute sollen auch eine Schnellpost (den Pony-Express) unterhalten, die zweimal wöchentlich nach beiden Richtungen verkehrt und die ganze Entfernung während 8 Monate in 8 Tagen, und während der 4 Wintermonate in 10 Tagen zurücklegen und auch jedesmal 5 Pfund Regierungsbriefe ohne weitere Vergütung befördern muss. Den Unternehmern dieser Schnellpost soll erlaubt sein, Privatbriefe zur Beförderung anzunehmen, wofür aber nicht mehr als 1 Dollar pro  $\frac{1}{2}$  Unze berechnet werden darf. Die Unternehmer erhalten von der Regierung eine Vergütung von 1 000 000 \$ pro Jahr für ihre Leistungen.

Als Frankatur für diesen ganz eigenartigen Dienst, eine von der Regierung genehmigte Privatbeförderung auf einer von ihr unterstützten Linie, wurden im Osten neben Umschlägen mit einem seitlichen rosa Aufdruck: „Wells, Fargo & Co.  $\frac{1}{2}$  ounce paid form St. Joseph to Placerville per Pony Express“, auch kleine blaue Marken ( $\frac{1}{2}$  oz. 1.00 \$), die in Blättchen von 16 Stück gedruckt waren und von denen viele Fälschungen existieren, ge-

braucht; im Westen aber, besonders auch für Teilstrecken und Seitenlinien, die bekannten Pony-Expressmarken 10 Cts. braun, 50 Cts. braun, rot, \$ 1.00 rot, \$ 2.00 grün, rot, \$ 4.00 schwarz, grün, die also, wenn man's genau nehmen wollte, und wenn sie nur nicht so selten wären, einen Platz in jeder Sammlung der Marken Nordamerikas finden sollten.

Am 26. Oktober 1861 wurde die erste transkontinentale Telegraphenlinie fertig und eröffnet. Damit fand zugleich der Vertrag zwischen der Regierung und der Wells, Fargo & Co. seinen Abschluss, und der berühmte Pony-Expressdienst war eine Einrichtung der Vergangenheit geworden. Die Marken wurden wieder eingezogen und grösstenteils vernichtet. Diese Marken sind also nur 4 Monate in Gebrauch gewesen. Einen Wert aus diesem Satze, die 10 Cts.-Marke in rot, gibt es als eingedruckte Marke, die den gewöhnlichen Wells-Fargo-Franks nicht aufgeklebt, sondern gleich aufgedruckt wurde. Dieser eigenartige Frank, der heute ausserordentlich selten ist, wurde zwischen San Francisco und Virginia City Nevada gebraucht und existiert nur auf einer Sorte Umschläge.

Gestatten Sie mir jetzt, verehrte Zuhörer, einen kurzen Rückblick auf das soeben behandelte Gebiet. Sie haben, so hoffe ich, von mir nicht eine Aufführung aller bestehenden Expresslinien, noch auch eine philatelistische Beschreibung und Bewertung der von diesen Linien benutzten Wertzeichen erwartet; mein Bestreben war vielmehr darauf gerichtet, Ihnen an einigen aus der grossen Menge des Vorhandenen herausgegriffenen Beispielen die Eigenart einer Postentwicklung, die von der unseren so grundverschieden ist, zu schildern. Da haben wir zunächst naturgemäss eine Menge Ganzsachen, und zwar Briefumschläge verschiedenster Art gefunden, mit Handstempel, mit Aufdruck und Ueberdruck, mit und ohne Wertangaben, auch Provisorien verschiedener Art dabei; sodann sind auch Aufklebemarken vorhanden in einer, wenn auch kleinen Anzahl sehr interessanter Ausgaben.

Auch ein Stiefkind der Philatelie, der Neudruck, findet seine Vertreter. Im Frühling 1897 wurde in San Francisco der Originalstein

der Pony-Expressmarken wieder aufgefunden. Schadhafte Stellen wurden nachgebessert und es wurde eine kleine Anzahl Neudrucke veranstaltet, die glücklicherweise doch recht sichtbare Unterschiede von den Originalen aufweisen. Fälschungen der Pony-Expressmarken gibt es vielfach, sie sind aber nicht gefährlich.

Von einigen Franks gelangten die Originalklischees in private Hände und es wurden hiermit Phantasieprodukte hergestellt, indem die Franks auf Vereinigte Staaten-Kuverte gedruckt wurden, auf welchen Originale gar nicht vorkommen, oder indem sie mit andern echten Franks zu unmöglichen Zusammenstellungen vereinigt wurden. Also, meine Herren: Fouréache Fälschungen im fernen Westen, nur dass der Fouré C. W. Lomler hiess. Sie sehen also: ganz wie bei uns. Die hierzu benutzten Franks sind Lamping & Co., Beekmans Express, Langton's Pioneer Express (Blumenmuster), Colby's Nevada und Dutch Flat Express, Indian Creek Express und La Porte Express. Für Kenner sind diese Machenschaften meistens unschwer zu erkennen, ausserdem sind auch die Fälschungen ziemlich selten. So hat also auch dieser Zweig der Philatelie, wenig bekannt und selten betreten wie so ein wildes westliches Gebirgstal, seine mannigfachen Reize für den scharf beobachtenden Sammler, und wenn wir mit den Sammelobjekten in Verbindung bringen die unerschrockenen Leute, die diese Briefe trugen, die Gegend, durch welche sie getragen wurden, und die Verhältnisse, welche sich in diesem ganzen Postwesen widerspiegeln, so zeigt sich uns eine Romantik, die wohl härter und schroffer ist als die gemüthvolle Stimmung, die uns beim Betrachten der Entwicklung unserer eigenen postalischen Verhältnisse umfängt, aber nicht weniger interessant und voller scharfer Streiflichter.

Mir persönlich will so ein unscheinbares Kuvert, welches durch seine Stempel usw. zeigt, dass in ihm ein Brief in den Satteltaschen dahingaloppierender Pferde quer durch einen halben Kontinent befördert wurde, als wertvollere philatelistische Reliquie erscheinen als so manches durch die Reklametrommel berühmt gewordenes Erzeugnis einer neueren Zeit, und wohl des Interesses und der Nachforschung würdig.