



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 187 – September 2012
Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.



Symposium für Postgeschichte 2011

unter der Leitung
von DASV-Präsident Klaus Weis

Dieter Brocks

Assekuranz-Makler

versichert den Fachhandel:

„Philatelie“ und „Numismatik“
Auktions-, Lagerstock- und
Geschäftsversicherungen

versichert die Sammler:

Briefmarken und Münzen
Spezialpolicen
Ausstellung – Haus – Wohnung

Transport – Versand und Valorenversicherung

Ab 1. Januar 2009 in Kooperation mit

von Berenberg – Gossler & Co. + E. Aug. Knoop & H. Bauch GmbH & Co. KG
Versicherungsmakler

Dieter Brocks

Wendenstraße 6, 20097 Hamburg

Tel.: 040 / 82 62 69 • Fax 040 / 82 32 12 • e-mail: info@dieter.brocks.de

Symposium für Postgeschichte

Unter der Leitung von DASV-Präsident Klaus Weis

Freitag, 28. Oktober 2011

13:15 – 13:30 Uhr	Eröffnung und Einführung
13:30 – 14:15 Uhr	England über Bremen – der erste Postvertrag des Kgr. Hannovers mit dem Ausland <i>Referent: Friedrich Meyer, D-Heilbronn</i>
14:30 – 15:15 Uhr	Reisen mit der k.k. Fahrpost <i>Referent: Hubert Jungwirth, A-Gries am Brenner</i>
15:30 – 16:15 Uhr	Transitpost Altdeutsche Staaten und Schweiz nach Südtalien 1815 – 1852 <i>Referent: Dr. Thomas Mathá, I-Bozen</i>
16:15 – 17:00 Uhr	Schlussdiskussion

	<u>Seite</u>
Friedrich Meyer Heilbronn/Deutschland	England über Bremen – der erste Postvertrag des Königreiches Hannover mit dem Ausland 3
Hubert Jungwirth Gries am Brenner/Österreich	Reisen mit der k. k. Fahrpost 13
Dr. Thomas Mathá Bozen/Italien	Transitpost Altdeutsche Staaten und Schweiz nach Südtalien 1815 – 1852 22
Rudolf Buschhaus Duisburg/Deutschland	Das Projekt Postverträge des DASV 31

Hinweis: Die Abbildungen entsprechen nicht der Originalgröße

© by Messe Sindelfingen GmbH & Co. KG, Mahdentalstraße 116, 71065 Sindelfingen im Auftrag des PGL-Teams. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers

Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 187 – September 2012

Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e. V.

Schriftleitung:

Heinrich Mimberg, Rödelheimer Bahnweg 10, 60489 Frankfurt, Telefon 069 / 789 56 45

e-mail: H.Mimberg@t-online.de

England über Bremen

Der erste Postvertrag des Königreichs Hannover mit dem Ausland

Friedrich Meyer

1. Vorgeschichte

Das britische Königshaus und Hannover waren durch verwandtschaftliche Beziehungen auf das engste miteinander verbunden und 1714 wurde ein welfischer Churfürst englischer König. Damit war die Personalunion zwischen dem englischen Königreich und den Churfürstentum Hannover entstanden und als 1814 das Churfürstentum zum Königreich erhoben wurde, gewann der Postverkehr zwischen England und Hannover weiter an Bedeutung. Insgesamt gab es von 1714 bis 1837 fünf britische Könige, die auch Herrscher in Hannover waren.

Die Postverbindungen, die sich im Laufe der Jahrhunderte entwickelten, liefen im Wesentlichen auf drei Wegen und lösten einander gewissermaßen ab:

1. Die Handelsverbindung der Hamburg-Amsterdamer Reitpost, die durch hannoversches Gebiet führte und in Holland Anschluss an britische Schiffe hatte (ab ca. 1650)
2. Königlich-britische Paket-Schiffe nach Cuxhaven und Hamburg (1795 – 1853)
3. Die preußische Verbindung über Aachen und Ostende an die belgische Küste, die mit der Entwicklung der Eisenbahn kam (ab 1834)

Der vierte Weg über Frankreich (Calais – Dover) hatte für die norddeutschen Staaten keine Bedeutung, war aber auf Verlangen möglich und lief über die von Thurn und Taxis betriebene Reichspost.

Da Hannover keinen eigenen Seehafen an der Nordseeküste hatte, war es immer auf eine Zusammenarbeit mit den Hansestädten angewiesen. Bremen war dabei in besonderer Weise mit Hannover verbunden, da es fast vollständig von hannoverschen Landen umgeben war. Es gab territoriale Besitzungen und alte Rechte der Hannoveraner in der Hansestadt, die den Bremer Senat immer wieder zu Kompromissen und Kooperation mit Hannover zwangen. Hamburg dagegen war dem Churfürstentum und Königreich gegenüber deutlich souveräner und hatte als Grenze zu Hannover nur die Elbe.

Der Leitweg über Cuxhaven wurde nun 1845 zur Grundlage des ersten Postvertrags zwischen den beiden Königreichen Hannover und Großbritannien und der für Hannover der erste Postvertrag mit einem fremden Lande wurde. Kennzeichen dieses Vertrages ist der Stempel

ENGLAND
ÜBER BREMEN

Die Vorgeschichte dieses Vertrages beginnt in den napoleonischen Kriegswirren und der besondere Status des hannoverschen Postamts in Bremen spielt für die Entwicklung dieses Kurses eine entscheidende Rolle.

Durch die Besetzung Amsterdams durch französische Truppen im Januar 1795 wurde die Postverbindung zwischen Holland und Großbritannien unterbrochen. Englische Post – die bisher über die Hamburg-Amsterdamer Reitpost nach Holland lief – konnte zwischen dem Churfürstentum Hannover und Großbritannien nicht mehr gesichert ausgetauscht werden. Der englische Postmaster General reagierte prompt und richtete sofort eine Paket-Boot-Linie zur Elbmündung ein, wie die englische Tageszeitung „The London Chronicle“ unter dem Datum 27. Januar 1795 berichtete.

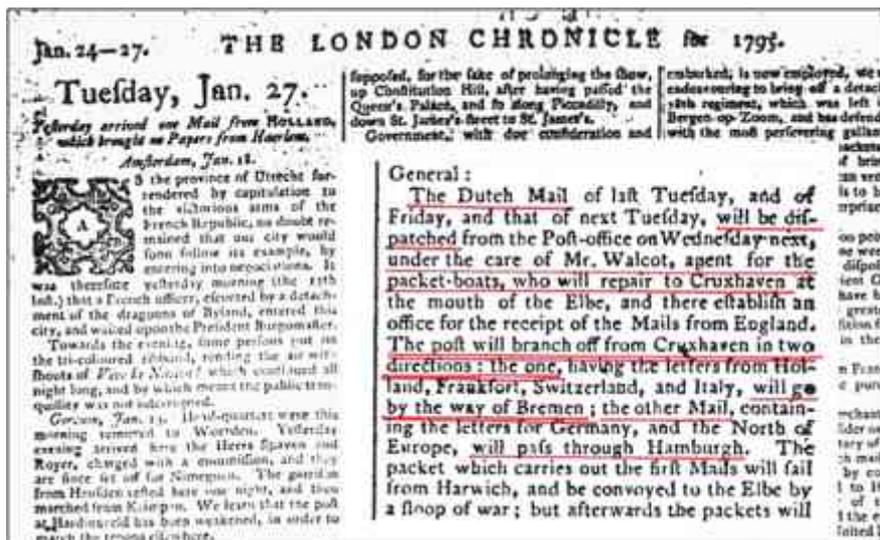


Abb. 1: 1795 - Bekanntgabe der Einrichtung einer neuen „packet-mail“ nach Cuxhaven

Anlaufpunkt der britischen Schiffe war Cuxhaven und von besonderem Interesse in dieser Bekanntmachung ist die Mitteilung, dass die Post vom Landungshafen aus in zwei getrennte Richtungen, nämlich nach Hamburg und nach Bremen weitergeleitet würde, was in bremischen und hannoverschen Unterlagen bisher nicht in dieser Deutlichkeit erkennbar war. Der Hintergrund für getrennte Wege ist sicherlich handelspolitischer Natur; denn auf diese Weise war die Post zeitgleich in Hamburg und Bremen, was für die Kaufleute wichtig war.



Abb. 2: 1795 - Beginn der britischen Paket-Boote nach Cuxhaven und Hamburg

Ein Brief vom 27. Mai, geschrieben vom hannoverschen Postmeisters Anthony in Bremen, der bis Cuxhaven Portofreiheit hatte; in London wurden 1sh belastet und der Eingangsstempel ist ein „Bishop Mark“ vom 5. Juni – ein ganz früher Brief auf dieser Route. In Cuxhaven wurde die Post nach Bremen und in die westlichen deutschen und fremden Länder abgezweigt, alle andere Post ging nach Hamburg, das sie gegen Transitgebühr weiter leitete.

Mit der Ausdehnung des französischen Einflusses über den ganzen europäischen Kontinent bis Hamburg gewann diese Route immer größere Bedeutung. Als Cuxhaven und Hamburg

1810 bis 1813 von den Franzosen kontrolliert wurden, konnten die britischen Schiffe ins dänische Holstein ausweichen (nach Husum, Tönningen und auch Gothenburg). Die englischen Briefe erreichten Hamburg und Bremen ohne britische Kennzeichnung auf dem Landwege aus Holstein und wurden in den Hansestädten dem Netz der europäischen Postverbindungen zugeführt. Auch Thurn und Taxis benutzte diesen Weg über die Hansestädte, um Briefe mit England unter Umgehung der französischen Sperren auszutauschen.

Nach Abzug der Franzosen Ende 1813 legten die britischen Paket-Boote wieder in Cuxhaven an – „His Majesty's Service“ lebte auf der ursprünglichen Route sofort wieder auf. Austauschpostamt war auf bremischer Seite vor der französischen Unterbrechung das Stadtpostamt, das die für das Königreich bestimmten Briefe dann an das hannoversche Amt in Bremen weiterleitete. Jetzt, 1814 mit der Neuordnung des Postwesens, entbrannte Streit um die englische Post und Hannover konnte die Stadtpost unter Druck setzen, da der Weg nach Cuxhaven über hannoversches Gebiet führte. Von 1814 an gab es daher zwei englische Postbeutel für Bremen – einen für die Stadtpost und einen für das hannoversche Postamt. Wenn dann doch weiterzuleitenden Korrespondenzen bei der Stadtpost landeten, wurde in den Jahren 1816/17 ein besonderer Stempel eingesetzt: „E.p.B.“ – England par Bremen.



Abb. 3: Vom 23. Feb. 1817 aus Harwich über London - Cuxhaven „On His Majesty Service“ nach Bremen (E.p.B.) und Hannover; in UK mit 6p Inland plus 1sh 8p Seepporto bezahlt (2sh 2p); hannoversches Empfängerporto 5½ ggr

Für die Gebühren galt weiterhin die bisherige Regelung: jede Seite bezahlte das Franco bis zur seiner Küste – eine Verrechnung fand (noch) nicht statt, und so ist eine vollständige Bezahlung auch nicht möglich.

Mit der hannoverschen Postreform vom 1. September 1818 wurde der Kurs über Bremen bestätigt und die Transitgebühren Bremen – Cuxhaven von 4 ggr auf 2 ggr gesenkt.

Das englische Franco für einen einfachen Brief betrug 1sh 8p „per sheet“ (d.h. pro Blatt), unabhängig vom Gewicht – die hannoversche Gewichtsprogression betrug jedoch 1 Loth (16g) für den einfachen Brief. Diese seltsam anmutende Regelung britischerseits galt bis unter ein Loth, bis unter zwei Loth wurde doppelt abgerechnet, also 3sh 4p und über zwei

Loth wiederum doppelt, also 4x 1sh 8p oder 6sh 8p per Unze (32,8 g) – es gab in UK keine dreifache Gewichtsstufe. Schwere eingehende Briefe aus deutschen Staaten erhielten etwa einen Zusatzstempel „Oz at 6sh 8p per Oz“, der bis 1839 angewendet wurde (Info F. Goatcher). Der Brief aus Nienburg (Abb. 4) wurde noch nach der hannoverschen Taxordnung von 1814 abgerechnet, die am 1. September 1818 ersetzt wurde. Das Gewicht von 2 Loth entspricht deutscherseits einem zweifach schweren Brief und führt zu 2 x 2 ggr Nienburg – Bremen und 2 x 4 ggr Bremen – Cuxhaven (4 über 8), während auf englischer Seite ein 4-faches Porto von 4 x 1sh 8p – entsprechend 6sh 8p – abgerechnet wurde.



Abb. 4: Nienburg, den 24. Aug. 1818 nach London – 2 Loth Gewicht – bezahlt bis Cuxhaven (gestrichen) Küste – ein Londoner Gewichtsstempel des Foreign Post Office kennzeichnete die britische 4-fach Abrechnung zu 6sh 8p

Dampfboote lösten ab etwa 1825 die Segelschiffe ab, und 1840 wurde in England die große Postreform eingeleitet, in deren Verlauf Gebühren gesenkt und mit vielen Staaten in den Folgejahren neue Postverträge abgeschlossen wurden. So auch mit den Stadtstaaten Hamburg und Bremen frühzeitig und „probeweise“ schon 1841 und endlich – auf britisches Drängen – 1845 auch mit dem Königreich Hannover.

2. Der Vertrag

Der Vertrag bestätigte die bisherige Praxis des direkten Postausstauschs zwischen dem General Post Office London und dem hannoverschen Postamt in Bremen. Vereinbart wurden stark reduzierte Portosätze. Erstmals waren durchgehende Porto- und Franco-Briefe möglich, und der Vertrag hatte auch für den über England hinaus gehenden Übersee-Postverkehr Gültigkeit. Neu war die Möglichkeit, durchgehende, voll bezahlte recommandierte Briefe zu versenden, und neu war auch die angegliche Gewichtsprogression – praktisch wurde in vielen Fällen für den einfachen Brief $\frac{1}{2}$ Unze (14,2 g) und 1 Loth (16 g) gleichgesetzt. Der parallel laufende Postausstausch zwischen London und der bremischen Stadtpost wurde dabei nicht berührt.

Die Abrechnung erfolgte in englischer Währung und die Bekanntmachung der neuen Tarife erfolgte gleichzeitig auf englischer und hannoverscher Seite – hier durch das hannoversche Circular 151 vom 3. September 1845 und in UK durch „Notice to the Public“. In dem Vertrag wurde bereits ein Durchgangsporto für Hannover transitierende Korrespondenzen festgelegt, das für den Transatlantik-Vertrag des Bremer Senats mit der amerikanischen Postverwaltung (Bremen Mail) große Bedeutung bekommen sollte. Obwohl im Vertrag festgeschrieben, wurde dieses Transitporto nicht gleich angewendet und erst mit dem Circular 162 im Juni 1847 eingeführt – es betrug $1\frac{1}{3}$ ggr für den einfachen Brief an Preußen und Thurn und Taxis und 2 ggr nach Sachsen, worin ein preuisches Transitporto enthalten war.



Abb. 5: Im Januar 1847 wird ein Leitweg-Stempel eingeführt. Aus Baltimore, USA vom 28. Jan. 1847 über Hannover hinaus nach Detmold in Schaumburg-Lippe, das zum Thurn und Taxis-Bezirk gehört; Porto: US-Inland mit 10¢ bezahlt, britisches Seepporto 1sh 6p oder 12 ggr plus 2 ggr hannoversches Transit; rückseitig ist das Empfangerporto korrekt mit $20\frac{1}{4}$ sgr angegeben. Dieser Brief von Januar 1847 wurde mit einem Transitporto von 2 ggr belegt, obwohl vertraglich nach Thurn und Taxis $1\frac{1}{3}$ ggr vorgesehen waren. Es ist gleichzeitig ein frühes Beispiel für einen Leitwegstempel.

Die Kennzeichnung der auf diesem Wege eingehenden Post war zunächst handschriftlich und wurde ab Januar 1847 durch den Stempel „**ENGLAND ÜBER BREMEN**“ ersetzt und einen „**FRANCO**“-Stempel ergänzt, der für voll bezahlte Briefe beider Richtungen galt. Dies war notwendig geworden, weil Preußen zum 1. Januar 1847 eine direkte Verbindung über Aachen und Ostende nach England eingerichtet hatte – die so genannte „Closed Mail“, die bald von allen deutschen Staaten genutzt wurde, weil sie schneller war – allerdings auch teurer.

Der Vertrag sah keine zwingende Angabe des Leitwegs durch den Absender vor und so stieg das Postaufkommen auf dieser Route beträchtlich, weil das Portoaufkommen für England auf diesem Weg größer war als auf anderen Routen. England forcierte diesen Weg deshalb und niedrige hannoversche Transitgebühren waren durchaus im englischen Interesse. Hannover andererseits gewann Anschluss an die weltweiten Verbindungen der „Britischen-Open-Mail“. Dazu im Anhang die Tariftabelle für Briefe über England hinaus.



Abb. 6: Durch diesen Vertrag bekam das hann. PA in Bremen große Bedeutung für das ganze hannoversche Postwesen als Grenzpostamt für den seewärts ein- und ausgehenden internationalen Postverkehr

Der Hintergedanke der Briten war, den sich abzeichnenden Postvertrag zwischen dem Bremer Senat und der amerikanischen Postverwaltung zu unterlaufen, der dann aber doch im Juni 1847 zustande kam. Durch die Gründung dieser Bremen Mail wurde ein Postkrieg zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien ausgelöst, der erst im Dezember 1848 mit einem ersten britisch-amerikanischen Vertrag enden sollte. In diesen Zusammenhang hatte England sein Transatlantik-Porto von 1sh auf 8p ermäßigt, so dass das Porto für Korrespondenzen zwischen den USA und Hannover von bisher 12 ggr auf $9\frac{1}{3}$ ggr herabgesetzt wurde, eine Maßnahme, um gegenüber der Bremen Mail wettbewerbsfähig zu bleiben.



Abb. 7: Auf dem Seeweg von Lissabon via Southampton nach Hannover ein ganz ungewöhnlicher Weg für $16\frac{2}{3}$ ggr (25p Seeporto)



Abb. 8: Aus dem inneren Mexico und über Vera Cruz befördert; das brit. Seeporto von 2sh 3p (ship-rate) wurde in London auf die Paket-Rate von 2sh 7p korrigiert; Hannover belastete $20\frac{2}{3}$ ggr und leitete von Lüneburg nach Winsen weiter ($22\frac{2}{3}$ ggr)



Abb. 9: In Bremerhaven geschrieben und am 16. Okt. 1846 im hann. PA Geestendorf nach Boston aufgegeben, wurde der Brief mit 14 ggr bis zur amerikanischen Küste bezahlt



Abb. 10: Ein Brief vom 24. April 1849 aus Emden über Bremen, UK nach Baltimore und mit dem neuen Tarif von $9 \frac{1}{3}$ ggr (8p) bis New York bezahlt – die US-Inlands-Gebühr betrug jetzt nur noch 5¢

In der zweiten Hälfte des Jahres 1850 wurde die Stempelfarbe von schwarz auf rot umgestellt, und gleichzeitig wurden zwei Porto-Tax-Stempel zur Arbeitserleichterung eingeführt, eine 4 ggr – Gutschrift für Portobriefe aus England und eine $9 \frac{4}{12}$ ggr – Gutschrift für Portobriefe aus Übersee.



Abb. 11: Eine Bücherbestellung vom 2. Sept. 1850 an den Westermann Verlag in Braunschweig, das tariflich wie hann. Inland behandelt wurde



Abb. 12: Ein Schiffsbrief aus der Zeit des Goldrausches in Australien vom März 1852 – aufgegeben in Adelaide, Süd-Australien, nach Clausthal in Bergbau-Angelegenheiten; es gab noch keine regelmäßige Paket-Verbindung zwischen Australien und England im März 1852

Ein später Brief vom 27. August 1853 zeigt die britisch-hannoversche Interessenlage noch einmal deutlich – das General Post Office versandte auf dem für Großbritannien ertragreichstem Wege.

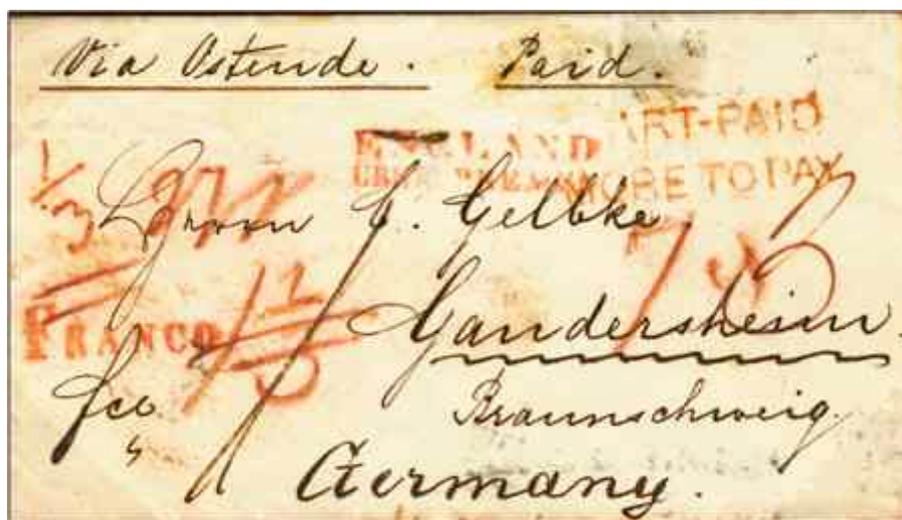


Abb. 13: Ein letzter Brief auf dieser Route . . . Aus Whitechapel, London vom 27. Aug. 1853, kurz bevor die Linie eingestellt wurde; Leitwegangabe „Ostende“ und korrekt mit 8p (7sgr) bezahlt, aber über Cuxhaven befördert und noch in England mit „paid part . . . more to pay“ gestempelt, weil das Franco für diesen Weg 9p (6 ggr oder 7 ½ sgr) betrug; obwohl UK 3p gutschrieb, hat Hannover vom Empfänger 1/3 ggr (½ sgr) Nachporto verlangt.

Durch den 1851 für Hannover verbindlich gewordenen Deutsch-Österreichischen Postvereins-Vertrag wurde diese Route hinfällig und abgehende Post ist aus diesem Zeitraum auch nicht bekannt geworden. Ab 1851 ist nur noch „incoming mail“ nach Hannover

und Braunschweig zu beobachten. Laut GPO London wurde die Verbindung im November 1853 (dazu Anhang 10) eingestellt – in Hannover war die Route schon eingeschlafen und bedurfte anscheinend keines Hinweises darüber in den Circularen – es ist jedenfalls nichts zu finden.

Abschließend wäre festzuhalten, dass diese hannoverschen Transitstempel ausschließlich beim hannoverschen Postamt in Bremen für den Leitweg über Cuxhaven verwendet wurden. Korrespondenzen, die diese Stempel tragen, haben das bremische Stadtpostamt nie berührt, so wie auch das bremische Publikum keine Briefe auf diesem Wege beim hannoverschen Postamt in Bremen mit Destination England oder darüber hinaus aufgeben konnte.

Mit der Einstellung der Route war der britische Versuch, die Transatlantik-Verbindung dauerhaft an Großbritannien zu binden, endgültig gescheitert. Auf hannoverscher Seite bildet dieser Vertrag von 1845 mit England eine Erfahrungsgrundlage, um sich mit dem Bremer Senat über die Abwicklung der 1847 entstandenen Bremen Mail zu verständigen. In diesem Jahr war das Stadtpostamt zur Agentur der amerikanischen Postverwaltung geworden, und Hannover hatte mit dem Bremer Senat entsprechende Abmachungen über den Transit amerikanischer Korrespondenzen in andere deutsche Länder getroffen.



Abb. 14: Die beim hann. Postamt in Bremen verwendeten Vertragsstempel

Anhang Tariftabelle aus dem hannoverschen Circular 151 vom 3. Sept. 1845
für über Großbritannien hinausgehende Briefe

a. Länder, nach welchen die Briefe ausschließlich oder am zweckmäßigsten über England zu befördern sind.

	9K		9K		
Mauritius	14 ² / ₃	Vereinigte Staaten von Nordamerika	9 ¹ / ₂	} <i>vid. 183 S. 2</i>	
Australien	14 ² / ₃	Azorische Inseln	17 ¹ / ₃		
Neuseeland	14 ² / ₃	Canarische Inseln	17 ¹ / ₃		
Sandwichs Land	14 ² / ₃	Madeira	17 ¹ / ₃		
Brasilien	24 ² / ₃	Cuba	20 ² / ₃		} auch über Frankreich zu befördern (Circ. 149.)
Buenos-Ayres	23 ¹ / ₃	Portorico	14		
Kontroideo	23 ¹ / ₃	Indien	12		} mit Privatbriefen *)
Venezuela	12	Ceylon	12		
Panama	12	Sina (Hong Kong f. I.)	12		
Chili	12	Vorgebirge der guten Hoffnung	9 ¹ / ₃		
Peru	12	St. Helena	9 ¹ / ₃		
Mexico	20 ² / ₃	Sierra Leone	9 ¹ / ₃		
Neu-Granada	20 ² / ₃				
St. Croix	11				
St. Eustatius	11				
St. Martin	11				
St. Thomas	11				

b. Länder, nach welchen die Briefe zweckmäßiger auf anderen Wegen als über England gehen und daher nur auf ausdrückliches Verlangen der Aufgeber über England zu befördern sind:

	9K		9K	
Spanien	21 ¹ / ₃	Griechenland	16	} besser über Frankreich (Circ. 149.)
Portugal	16 ² / ₃	Inle Bourbon	14 ² / ₃	
Ägypten	16	Guadeloupe	14	} besser über Frankreich (Circ. 149.)
Syrien	16	Martinique	14	
		Haiti	11	

Reisen mit der k. k. Fahrpost

Hubert Jungwirth

Es gibt nicht viele Fahrpostsammler und noch weniger Fahrpostaussteller, denn die Vielfalt der Fahrpostbelege ist sehr beschränkt. Außerdem setzte die Fahrpost auf Barzahlung und ignorierte die Existenz der Briefmarken, sodass sie von Markensammlern von vornherein ignoriert wird. Und voluminöse Sammelstücke wie Hufeisen von Postpferden oder Stiefel von Postillionen reizen die Zunft der Postgeschichtler auch nicht.

Dennoch: die Fahrpost hatte im Alltag vergangener Jahrhunderte elementare Bedeutung. Mit den Postwagen begann *die periodische Personenbeförderung*. Das heißt: Die Postwagen waren die ersten und einzigen ÖFFIS. Sie beförderten aber nicht nur Personen sondern infolge mangelnder schnellerer Übertragungsmöglichkeiten mit den Passagieren auch Neuigkeiten aus allen Himmelsrichtungen. Daher genoss nicht nur die Briefpost sondern auch die Fahrpost eine so hohe Wertschätzung, dass Straßen, die von der Post befahren wurden, Poststraßen hießen und die Tage, an denen sie durchfuhr, Posttage genannt wurden. Und die Fahrpost besaß auf diesen Poststraßen das Monopol für den planmäßigen Personentransport, und die planmäßigen Postwägen hatten das Privileg, auf allen Mautstellen ungehindert und gratis durchgewinkt zu werden und auf allen Straßen das einzige Vorfahrtsrecht.

Nicht zuletzt beweisen auch die Postkutschenmotive auf Millionen von Weihnachts- und Neujahrskarten die Bedeutung der Postwagen. Kurzum: Es gibt Gründe genug, die es rechtfertigen, dass Postgeschichtler auch über die Gründerzeit des öffentlichen Personenverkehrs mit den Postwagen Bescheid wissen.

Während unsere Brief- oder Reitpost schon älter ist als 500 Jahre, wurde **die österreichische Postwagen-Haupt-Expedition erst 1750** gegründet. Sie war zuständig für den Transport von Personen, Geld, Wertgegenständen und Frachten. In den Oberpostämtern wurden eigenständige Postwagen-Expeditionen gegründet, in den kleineren Postämtern wurde der Fahrpostbetrieb gemeinsam mit der Briefpost betrieben, sodass sowohl deren Beamte als auch die Pferde wechselweise im Dienste beider Organisationen standen.



Abb. 1: Herzliche Neujahrsgrüße

Die ersten Postwagen wurden Diligencen genannt, die aber trotz dieser vornehmen Bezeichnung noch recht primitive ungefederte Fahrzeuge waren. Obwohl sich die Postwagen bald zu Kutschen mit wohltuender Federung, Polsterung und anderen Annehmlichkeiten entwickelten, wurde an der ursprünglichen Bezeichnung Postwagenexpedition bis zur Ablösung durch Bahn und Kraftwagen nicht gerüttelt.

Selbstverständlich durften Private auf Poststraßen keinen bezahlten Personentransport betreiben, höchstens als Zubringer zu den Poststationen. Ebenso selbstverständlich war die strikte **Trennung zwischen Briefpost und Fahrpost**. Erst 1823 einigten sich die beiden Unternehmen darauf, dass unter gewissen Voraussetzungen auch Briefpost mit den Postwagen mitgeführt werden durfte.



Abb. 2: vierspännige Diligence für 9 Personen aus dem 18. Jahrhundert

Die Abgeltung für das Halten einer vorgeschriebenen Zahl von tauglichen Postpferden wurde in Wartegeldern bemessen. Für jede Post (= 2 Meilen = 15 km), über die eines ihrer Pferde vor einen Postwagen gespannt war, bekamen die Postmeister ein Rittgeld. Die **Höhe der Rittgelder** schwankte mit dem Futterpreis, betrug aber während der ersten 100 Jahre der Fahrpost ungefähr 1 Gulden.

Das Trinkgeld war der Lohn für den Postillion für das Führen eines Postwagens bis zur nächsten Station und für das Zurückbringen der Pferde. Das Trinkgeld richtete sich nach der Wegstrecke und nach der Zahl der geleiteten Pferde. Wer ungeachtet des „Fahrplans“ mit einem kleinen Wagen einer Poststation reisen wollte, musste dafür ungefähr einen halben Gulden je Post für eine Kalesche mit Dach bezahlen, und ungefähr 15 Kreuzer **Wagengeld** für eine offene Kalesche.

Für das Abschmieren der vier Wagenräder mussten Reisende mit eigenem Wagen 8 Kreuzer Schmiergeld bezahlen, wenn sie jedoch eigene Wagenschmiere mitbrachten nur 4 Kreuzer. (1 kg Weizenbrot kostete damals ungefähr 20 Kreuzer, 1 kg Roggenbrot ungefähr 9 Kreuzer.)

A u s w e i s. 1897 0312

Ueber die in nachstehenden Provinzen vom 1. Juli 1828 angefangen, bestimmte Posttritt - Taxe, über das Postillons - Trinkgeld, und das Wagengeld für Postkaleschen nebst Schmiergebühren.

P r o v i n z	Rittgeld		Trinkgeld		Wagengebühr				Schmiergeld						
	für 1 Pferd und eine einfache Poststation		für 1 Pferd und eine einfache Poststation		bei einer einfachen Poststation für				mit		ohne				
					gedeckte		offene								
					K o l e s c h e				F e t t e						
	Konv. M.		Konv. M.		Konv. M.				Konv. M.						
fl. kr.		fl. kr.		fl. kr.		fl. kr.		fl. kr.		fl. kr.					
Kärntenland	1	—	—	15	—	50	—	15	—	8	—	4			
Tyrol	1	—	—	15	—	50	—	15	—	8	—	4			
Nieder-Oesterreich	—	50	—	12	—	28	—	14	—	8	—	4			
Ober-Oesterreich und Salzburg	—	50	—	12	—	28	—	14	—	8	—	4			
Böhmen	—	50	—	12	—	28	—	14	—	8	—	4			
Mähren und Schlesien	—	50	—	12	—	28	—	14	—	8	—	4			
Steiermark	—	50	—	12	—	28	—	14	—	8	—	4			
Illyrien	—	50	—	15	—	28	—	14	—	8	—	4			
Dalmazien	—	50	—	15	—	28	—	14	—	8	—	4			
G a l i z i e n .															
im	{	Wadowicer	} Strafe	—	45	—	9	—	22½	—	11½	—	8	—	4
		Bochniaer													
		Tarnower													
		Sandecor													
		Jasloer													
		Rzeszower													
Sanoker															
In den übrigen Kreisen Galziens															
—	40	—	9	—	20	—	10	—	8	—	4				

Abb. 3: Veröffentlichung über die Entschädigung der wesentlichen Leistungen im Dienste der Personenbeförderung mit den k.k. Postwagen für das 2. Halbjahr 1828

1823 erfuhr die Fahrpost mit der Einführung der **Eilpost** einen gewaltigen Entwicklungsschub: Die Eilpost wurde ihrem Namen nicht deshalb gerecht, weil die Pferde mit den Eilwägen einen schnelleren Trab liefen oder gar gallopierten sondern weil sie im Unterschied zu den Diligencen auch bei Nacht fuhren. Das bedeutete, dass alle Wagen mit Wagenlampen und genügend dicken Kerzen auszurüsten waren, dass an allen Poststationen das ganze Jahr über ein nächtlicher Bereitschaftsdienst bestehen musste, und dass jedes Posthaus, jeder Umspannplatz und jeder Poststall bei Nacht beleuchtet sein musste.



Abb. 4: vierspännige Eilpost

Darüber hinaus durfte die Eilpost unter bestimmten Bedingungen in beschränktem Ausmaß bereits Briefpost mitnehmen. Diese vereinigte Beförderung von Brief- und Fahrpost bewährte sich, sodass 1835 die so genannte Mallepost eingeführt wurde.

VORMERKSCH E I N

für *Paul*

zur Fahrt mit der

MALLE-POST

von *Wien* nach *Salzburg*

Einschreib-Nro. *11*

Der Wagen geht ab mit Schlag *13* Uhr *13* am *8* ten *Juli* 185*1*

Von Gepäcke sind an Gewicht		Pfund und an Werth	fl. portofrei
Bezahlt wurde: a) An Passagiergeld			
b) An Ueberfracht für	Pfund Gewicht und	fl. Werth	
Zusammen			

W I E N den *8* ten 185  K. K. Post-*Offizier*

Zur Nachricht.

1. Dieser Schein ist nur für den Tag, auf welchen er lautet und für diejenige Person, auf deren Namen er ausgestellt worden ist, gültig.

Abb. 5: Vormerkschein für eine Fahrt mit der Mallepost am 8. 7. 1851 von Wien nach Salzburg Abfahrt: 8. 7., 13 Uhr – Ankunft nach 43 Stunden: 10. 7., Früh

Die Mallepost wurde mit mächtigen Wagen betrieben, welche Passagiere, Briefpost und wertvolle Fahrpoststücke beförderten. Den Mallewagen folgten Packwagen mit dem schweren Gepäck und dem Frachtgut.

Vormerkscheine (= Fahrscheine) mussten spätestens am Tag vor der Abreise gelöst und bezahlt werden. Dies war deshalb notwendig, weil bei jeder „Überbuchung“ einer Mallepost so genannte **Beiwägen** mit zusätzlichen Pferden und Postillionen bereitgestellt werden mussten.

Solche **Vormerkscheine** galten nur für den vorbestimmten Tag und die genannte Person. Reisegepäck bis 30 Pfund (= 15 kg) war gebührenfrei, für Überfracht musste extra bezahlt werden.

Das Reisegepäck war spätestens 2 Stunden vor Abfahrt zu wägen, in einem **Gepäckzettel** einzutragen, in der Station abzugeben und vor Abfahrt dem Conducteur gegen den bestätigten Gepäckzettel auszufolgen. Die Ausgabe des Gepäcks am Zielort erfolgte durch den Conducteur gegen Abgabe des Gepäckzettels.

Das Posthorn hat mit Fug und Recht alle betrieblichen, politischen und technischen Neuerungen als Symbol für das Postwesen überdauert. Es diente weder den Postillionen noch den Fahrgästen zur Unterhaltung sondern seit Beginn der Briefpost zur Vorankündigung einer ankommenden Post. Und von Beginn an war das Tragen und Blasen eines Posthorns das Privileg der Postreiter, die damit der nächsten Poststation aus der Ferne ihre baldige Ankunft melden konnten und damit den nächsten Kollegen aufforderten, sein Pferd zu satteln und sich für die Übernahme des Felleisens vorzubereiten.

Stückzettel Nr. 780.

Gepäck-Zettel.

Für *M. J. P. Müller* zur *M. J. P. Müller* von **WIEN**
 nach *Regensburg* ddo. *1851*

Deraufbo reiset		Hat an Reise-Gepäcke übergeben	Im Werthe von		Im Gewichte - PE	Dafür Über- fracht-Gebühr bezahlt		Anmerkung.
von	bis		fl.	kr.		fl.	kr.	
WIEN		<i>fall</i>			<i>75</i>			Freigeplätze 30 Pf bis zum Werthe von <i>10</i> fl. kr
<i>Regensburg</i>		<i>1</i>			<i>56</i>			
<i>Regensburg</i>		<i>1</i>			<i>35</i>			
					<i>10 11 40</i>			
					<i>2 5 36</i>			
					<i>1</i>			
					<i>17 8 17 16</i>			
					<i>1 45 14</i>			

K. K. Post-
WIEN am *ten* 185

Erinnerungen: 1. Die Post-Anstalt haftet nur für den angegebenen Werth des Gepäcks, daher hat der Reisende die Gepäcksart

Abb. 6: Gepäckzettel zum gezeigten Vormerkschein und Bestätigung über 17 Gulden 16 Kreuzer für 178 Pfund Überfracht



Abb. 7: Postillion im Poststall
beim Üben der Signale

Völlig unentbehrlich wurde das Posthorn aber für die Fahrpost. Da gab es sechs verschiedene Signale, mit denen nicht nur die Information über die Zahl der benötigten Pferde vorausgeschickt werden konnte sondern auch über die Zahl der Wagen, ob Ordinari oder Extrapost usw. Darüber hinaus gab es noch den Postillionsruf, der geblasen wurde, wenn ein Postillion Hilfe benötigte.

Das häufigste und wichtigste Signal war aber die heute noch allgemein bekannte Posthornmelodie, das **Dienstsignal**. Es wirkte wie die Folgetonhörner der heutigen Einsatzfahrzeuge und sorgte für möglichst ungehinderte freie Fahrt der Postwagen. Vor jeder Brücke und jedem Hohlweg, vor jeder Steigung oder vor jedem geschlossenen Stadttor blies der Postillion das Dienstsignal. Es forderte aber auch Fuhrleute mit schweren Fuhren oder entgegenkommende Fahrzeuge auf, in die nächste Ausweiche zu fahren, um die Post vor- oder vorbeifahren zu lassen. Wer ein solches Signal ignorierte, riskierte eine Strafe von 2 Gulden. Diese Strenge erklärt sich damit, dass die meisten Poststraßen bis weit ins 19. Jahrhundert hinein nur 2½ m breit waren, sodass der Gegenverkehr und das Überholen von Fuhrwerken oft Schwierigkeiten bereitete.

Die Postillione wurden von den Postmeistern angestellt und waren als Einheimische mit den Weg- und Witterungsverhältnissen genauso vertraut wie mit den ihnen anvertrauten Pferden. Sie mussten mindestens 18 Jahr alt, gute Reiter und Wagenführer sein und spätestens ½ Jahr nach Dienstantritt alle Posthornsignale sauber blasen können. Ihre Aufgabe war das sichere Führen der Postwagen bis zur nächsten Station, wobei sie die Pferde bei jedem Wetter in Postillionsuniform natürlich vom Wagenbock aus leiten mussten. Wenn allerdings vier Pferde eingespannt waren, so mussten sie das Gespann vom Sattelpferd aus lenken. Für eine solche Fahrt bekamen sie durchschnittlich 30 Kreuzer, wobei das Zurückbringen der Pferde inbegriffen war.

Oberstes Gebot für die Personenbeförderung mit der k. k. Fahrpost waren **Schnelligkeit und Pünktlichkeit**. Je nach Länge und Straßenzustand wurde von Station zu Station eine Normzeit vorgeschrieben, auf deren Einhaltung streng geachtet wurde. Auch die Expeditions- und Umspannzeiten auf den Stationen wurden genau vorgeschrieben, sie betragen an den kleinen Stationen bei Tag durchschnittlich 10 Minuten und bei Nacht 15 Minuten. Sogar die für Frühstück, Mittagessen und Abendessen notwendige Zeit wurde knapp bemessen. Postmeister und Postillione, die sich einer Verspätung schuldig machten, erhielten für jede Viertelstunde 15 Kreuzer Strafe, und Postillione, die Verspätungen aufholten, erhielten eine Belohnung. Selbstverständlich war streng verboten, zwischen den Stationen anzuhalten um Passagiere aus- oder zusteigen zu lassen.

Es gab auch **Inspektionen auf den Stationen**, welche darauf achteten, dass nur voll taugliche Pferde im Einsatz waren. Bei schlechten Wegen wurde zusätzlicher Vorspann bewilligt und bei Schneeverwehungen und starkem Schneefall sogar die Begleitung der Postwagen durch Schneeschaufler. Für Überlandrouten, wo infolge von Postverträgen ein besonderes Tempo einzuhalten war, wie zum Beispiel auf der Transitroute von Mantua über Verona und Bregenz nach Hünigen, wurden besonders leichte Wagen gebaut und die Zahl der Passagiere wurde auf zwei beschränkt und ihr Freigeäck auf 20 Pfund.

Erstaunlich war auch **die Kundenfreundlichkeit** der damaligen Personenbeförderung: Dabei ist die Betreuung der Passagiere durch den Conducteur vorrangig zu nennen. Er war nämlich nur nebenbei für die Kontrolle der Vormerkscheine zuständig, in der Hauptsache jedoch der Reisebegleiter, der dafür sorgte, dass die Reisenden im Inneren des Wagens von Station zu Station die Sitze wechselten, dass nur bei Einverständnis aller Reisenden Tabak geraucht wurde, dass den Reisenden an den Poststationen ordentliche Wartezimmer mit einem offen aufliegenden Beschwerdebuch zur Verfügung standen und dass sie an den Verpflegungsstationen ordentlich und flott bedient wurden. Conducteurs waren Fahrpostbeamte, welche wie heutige Reiseleiter von der Ausgangsstation bis zur Endstation im Wageninneren mitfuhren. Dort waren sie auch mit der Manipulation der mitgeführten Fahrpoststücke und für die Sicherheit der mitgeführten Wertkiste verantwortlich, weshalb sie mit einer Pistole bewaffnet waren.



Abb. 8: Hochzeitsreise mit einer vierspännigen k.k. Extrapost

Die Fahrpost leistete aber nicht nur Pionierarbeit für den heutigen Linienverkehr sondern auch für das mittlerweile privat betriebene Taxigewerbe. Wer es sich leisten konnte, musste nämlich nicht mit der fahrplanmäßigen Ordinari reisen sondern konnte für sich allein eine **Extrapost** bestellen, die ihn zur gewünschten Zeit abholte und ihn auf dem gewünschten Weg ans gewünschte Ziel brachte.

Besonders hochgestellte Herrschaften konnten sogar in der eigenen Kutsche reisen und mussten also nur den Postillion und die Pferde „anmieten“.

Während die Extraposten für die Fahrpost ein kalkulierbares Geschäft waren, schrieb der Ordinari-Postwagendienst nach und nach rote Zahlen. Verursacht wurde der Verlust im Wesentlichen durch die allmähliche Einführung der **Beförderungspflicht**, mit der die Fahrpost die Garantie übernahm, auf allen Routen jede Menge von Passagieren planmäßig zu befördern. Die Folge war ein zunehmender Einsatz von Beiwägen, die aber häufig nicht voll ausgelastet und damit nicht kostendeckend waren.

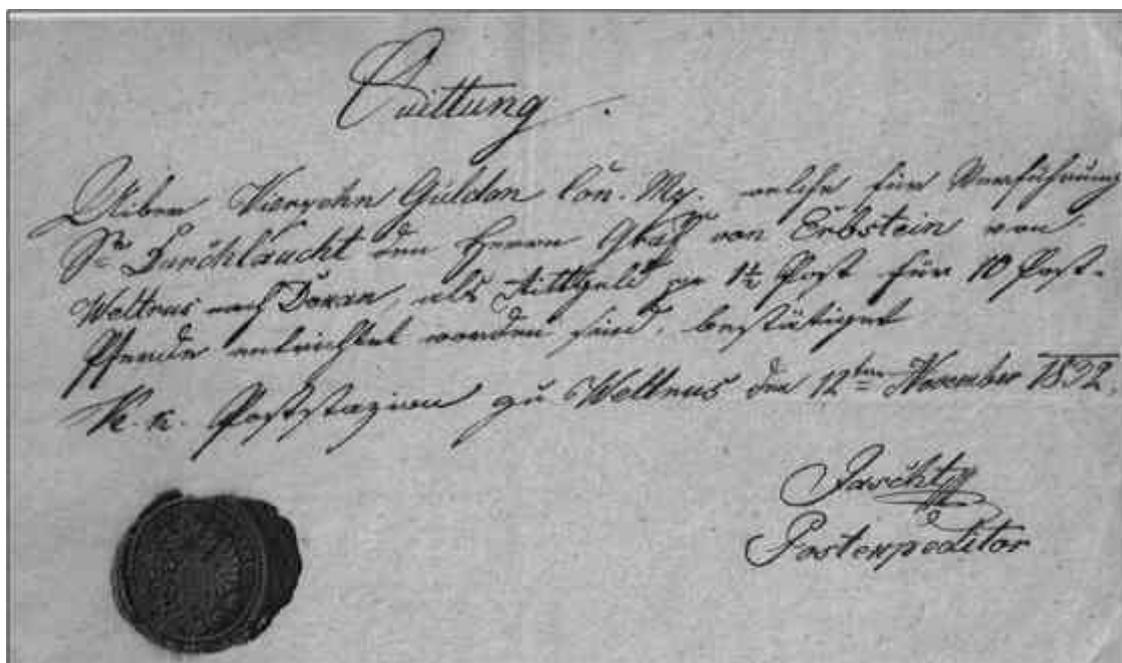


Abb. 9: Quittung über 14 Gulden für eine Extrapost mit 10 Pferden über 1½ Posten

Schlussendlich begann um 1850 die **Privatisierung der periodischen Personenbeförderung**. Einerseits wurden Konzessionen für Stellwagenfahrten vergeben, die mit einer bestimmten Zahl von Pferden über eine begrenzte Strecke, die keinen Pferdewechsel bedingte, regelmäßig Personen befördern durften.

Um Passagiere aber auch über weitere Strecken befördern zu können, behelfen sie sich mit einem Stafettendienst, wo ein **Stellwagen** jeweils die Passagiere eines anderen übernahm. Daher mussten solche Passagiere zwar von Stellwagen zu Stellwagen umsteigen, reisten dafür aber wesentlich billiger als mit dem Postwagen.

Eine engere Bindung zu den Postwagen hatten die **Messengerien**. Sie mussten bei Bedarf auch Poststücke mitnehmen, durften dafür aber über weite Strecken und daher mit Pferdewechsel fahren. Wenn sie Postpferde benutzten, mussten sie von Station zu Station das gesetzliche Rittgeld zahlen. Wenn sie aber private Pferde benutzten, mussten sie den Postmeistern jeder durchfahrenen Station pro Pferd 4 Kreuzer „Verdienstentgang“ bezahlen.

Das Aus für die k.k. Postwagen wurde durch die emsig gebauten Eisenbahnen eingeleitet und auf den Nebenstrecken einige Jahrzehnte später durch die Postomnibusse vollstreckt.



Abb. 10: Private periodische Personenbeförderung mit einem Stellwagen

Einschreib-Nro. /	Zahl der Personen /
Vormerk-Schein	
zur Stellwagenfahrt vom Gasthause <i>Stern</i>	
am <i>11</i> ten <i>7</i>	18 <i>78</i> von <i>Jacob Landeck</i> nach <i>Landeck</i>
Für den I. Platz wurde bezahlt	fl. kr. öster. Währ.
Für den II. Platz wurde bezahlt	fl. kr. " "
Für die Ueberfracht wurde bezahlt	fl. kr. " "
Die Abfahrt erfolgt präcis um <i>4</i> Uhr	<i>Vogel</i>

Abb. 11: Vormerkschein für eine Stellwagenfahrt vom Gasthof Stern in Innsbruck über 80 km nach Landeck

Transitpost Altdeutsche Staaten und Schweiz nach Süditalien 1815 – 1852

Dr. Thomas Mathá

Nach dem Ende des Wiener Kongresses 1815 gelangte dem Kirchenstaat die Einnahme jener wichtigen Position, die er bereits vor den Napoleonischen Wirren eingenommen hatte: in der Vermittlung der europäischen Korrespondenzen von und nach Süditalien und darüber hinaus, also unter anderem den Ionischen Inseln, Griechenland, Malta und Nordafrika. Die Vermittlung der Briefe aus den Altdeutschen Staaten und den Schweizer Kantonen über Ferrara, Bologna, Rom und Ancona ist ein besonders wichtiges Fenster der europäischen Postgeschichte. Süditalien war ein wichtiger Handelspartner Mittel- und Nordeuropas und mit Neapel als der wohl bedeutendsten Hafenstadt Italiens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es viele Handelshäuser, die mit Kollegen aus Bern, Basel und Genf bzw. Stuttgart, München und Berlin korrespondieren mussten.

Diese Routen und Tarife, die sich über die Systematik der entsprechenden Postverträge und anderen postalischen Gepflogenheiten erklären lassen, sind Grundlage dieser Abhandlung. Mit dem Beitritt des Kirchenstaates zum Italienisch-Österreichischen Postverein 1852 endet die untersuchte Zeit, da sich durch diesen bedeutenden Vertragsbeitritt auch die Transitbedingungen grundlegend ändern. Es soll versucht werden, dadurch Licht in diesen oft dunklen Bereich unserer Transitbriefe zu bringen und so manche schwierige im Kontext der Leitwege in eine systematische Ordnung zu bringen.

1. Der Postvertrag Kirchenstaates – Königreich beider Sizilien von 1816/1818

Rechtlich betrachtet handelt es sich nicht um einen Staatsvertrag im völkerrechtlichen Sinne, sondern um eine ministerielle Vereinbarung zwischen Neapel und Rom als Folge von verschiedenen Treffen und Abmachungen zwischen den obersten Beamten der beiden Postverwaltungen. Diese Verordnung war der endgültige rechtliche Bezugspunkt nach den verschiedenen diplomatischen Verhandlungen und dem Austausch der entsprechenden Vertragsentwürfe. Nachdem also ursprünglich sehr wohl von einem Staatsvertrag im engeren Sinne die Rede war einigte man sich letztendlich auf die Ratifizierung eines „*Regolamento per il nuovo sistema di corrispondenza fra le due Generali Amministrazioni di Posta di Sua Santità e di Sua Maestà il Re delle Due Sicilie*“, unterzeichnet am 10. Oktober 1816.

Man vereinbarte folgendes:

- Den gegenseitigen Austausch der Korrespondenz an den jeweiligen Grenzen: Kirchenstaat > Königreich Neapel, Königreich Sizilien, Ionische Inseln, Malta und viceversa (Art. 1)
- Zu Lasten der jeweiligen Postverwaltung war die entsprechende Beförderung im Inland; der Kirchenstaat übergab die Briefpakete der Postdirektion in **Fondi**, das Königreich beider Sizilien jener von **Terracina**. Die Übergabe aus und in die beiden Postgebiete erfolgte gebührenfrei (Art. 2, 3)
- Briefe aus dem Königreich beider Sizilien, einschließlich Ionische Inseln und Malta, nach Italien gerichtet, konnten ohne zusätzliche Gebühr an der Kirchenstaatsgrenze übergeben werden (Art. 4).
- Briefe aus Deutschland in das Königreich beider Sizilien waren vom Kirchenstaat zu denselben Bedingungen wie jene aus Österreich zu behandeln (Art. 6)

- Briefe aus Frankreich ins Königreich Neapel hatten lediglich die französische Aufgabegebühr zu entrichten (Art. 8) und viceversa Briefe aus Neapel, Sizilien und den Ionischen Inseln nach Frankreich bezahlten nur die „Gebühr von Neapel“ (Art. 9).
- Die Beförderung der Korrespondenzen erfolgte zweimal wöchentlich in geschlossenen Paketen und durch Kuriere, welche von den jeweiligen Verwaltungen zu bezahlen waren (Art. 13, 14).

Man sieht sofort, daß diese Vereinbarung eindeutig zu Lasten des Kirchenstaates war, während sie für das Königreich beider Sizilien sehr vorteilhaft ausgehandelt war. Der Kirchenstaat hat diese Belastungen deshalb akzeptiert, da er einerseits kaum Erfahrungswerte im Abschluß solcher Verträge hatte und es andererseits besonders eilig hatte, mit Neapel ein Abkommen durchzubringen (vor allem um zu verhindern, daß erneut ausländische Postbüros in Rom eröffnet würden).

Nach zwei Jahren (6.3.1818) folgte eine Zusatzvereinbarung hinsichtlich Franko- und Einschreibebriefen.

Die Gebühr für vorausbezahlte Briefe setzte sich aus zwei Teilen zusammen:

- die **Aufgabegebühr (diritto d'immissione)**, zugunsten der aufgebenden Verwaltung;
- die **Briefgebühr (porto di lettera)**, zugunsten der empfangenden Verwaltung;

Nach Art. 3 der Zusatzvereinbarung wurde auf der Rückseite des Briefes die Briefgebühr, nicht aber die Aufgabegebühr vermerkt.

Die Einschreibebriefe hingegen hatten neben der Aufgabegebühr „zusätzlich das Doppelte der entsprechenden Gebühr“ zu entrichten. Letzterer Gebührenanteil stand ausschließlich der empfangenden Verwaltung zu.

2. Der Postvertrag Kirchenstaat – Österreich von 1823

Der Kirchenstaatstransit war auch Gegenstand des wichtigen Postvertrages mit Österreich (diese Vereinbarung bezog sich auf das „provisorische Abkommen“ von 1815), abgeschlossen am 19.8.1823, in Kraft seit 1.1.1824. Im Artikel 6 wird bestimmt:

- die Österreichische Post übergibt jener des Kirchenstaates jedwede Korrespondenz, welche aus dem eigenen Staat stammt und in den Kirchenstaat und nach Neapel und darüber hinaus gerichtet ist, ohne eine Bezahlung dafür zu erhalten.
- für alle Briefe aus dem Königreich Neapel und darüber hinaus bezahlt die Österreichische Post dem Kirchenstaat 20 bajocchi per Unze.

Im Spezialvertrag zwischen Österreich und dem Kirchenstaat zum Beitritt des letzteren zum IÖPV vom 30.3.1852 (in Kraft seit 1.10.1852), wurde die **völlige Abschaffung jedweder Transitgebühren für die Beförderung der Korrespondenzen im Postvereinsgebiet** verfügt (Art. 15).

3. Der Postvertrag Kirchenstaat – Toskana von 1824

Eine weitere wichtige Quelle für die Vermittlerrolle des Kirchenstaates zwischen Nord und Süd war die Vereinbarung mit dem Großherzogtum Toskana, in Kraft seit 1.4.1824.

Man vereinbarte:

- Der Kirchenstaat beförderte kostenlos die Briefe aus dem Königreich Neapel, und die toskanische Post im Gegenzug jene aus den Sardischen Staaten.
- Briefe aus den Sardischen Staaten und darüber hinaus ins Königreich Neapel und darüber hinaus sowie jene aus anderen ausländischen Staaten nach Rom wurden dem Kirchenstaat, unbeschadet der bereits vorhandenen Gebühren, mit 11 bajocchi je 30 g als Toskanatransit berechnet.
- Die Toskana bezahlte für den Kirchenstaatstransit der Briefe aus Neapel nach Sardinien und Frankreich und darüber hinaus 8 bajocchi.

Es sei daran erinnert, daß durch das Großherzogtum Toskana im späteren Postvertrag mit dem Königreich Sardinien vom 31.12.1838, in Kraft seit 1.1.1824, der sardische Transit für Auslandsbriefe und Briefe in den Kirchenstaat und das Königreich beider Sizilien festgelegt wurde.

4. Der Postvertrag mit der Toskana von 1853

Vereinbarung mit dem Großherzogtum Toskana vom 2.6.1853, in Kraft seit 1.7.1853. Die Toskana bestand nach dem Beitritt des Kirchenstaates zum IÖPV auf diese neue Vereinbarung. Im Art. 24 wurde vereinbart: Die Toskana zahlte für den Kirchenstaatstransit 2 bajocchi pro kg und pro km Distanz (gerade Linie zwischen den Austauschpostämtern). Der Transit erfolgte in geschlossenen Briefpaketen.

5. Postverträge zwischen Staaten ohne die unmittelbare Beteiligung des Kirchenstaates

Bei der Überprüfung anderer Postverträge zwischen den altitalienischen Staaten erkennt man, daß der Kirchenstaatstransit nicht nur direkt (also unter unmittelbarer Beteiligung Roms), sondern auch indirekt geregelt worden ist. So im Postvertrag Sardinien-Toskana von 1838 (Abkommen vom 31.12.1838, in Kraft seit 1.1.1839). Auch die Toskana war ein Transitstaat zwischen Nord und Süd und übernahm die Briefpakete, welche aus dem Kirchenstaat kamen. So vereinbarte man im Art. 1 daß *die Briefpakete sowohl aus dem als auch ins Ausland im gegenseitigen Transitschluß zu übergeben seien.*

- Die Toskana zahlte Sardinien eine Transitgebühr von 1,40 Lire für 30 g Briefe und 5 centesimi Drucksachen (pro Bogen)
- Sardinien bezahlte der Toskana 65 Centesimi für 30 g Briefe und 3 Centesimi für Drucksachen (pro Bogen)

Im Art. 10 geht es um den *Kirchenstaatstransit*: Sardinien zahlte der Toskana die Gebühr von 8 bajocchi oder 43 centesimi, welche die Toskana dem Kirchenstaat für 30 g Briefe im Transit gutschrieb.

6. Leitwege für Korrespondenzen aus den Altdeutschen Staaten und die Schweiz nach Süditalien

Es waren folgende Möglichkeiten vorhanden:

Zunächst die Darstellung der **Schweizer** Verhältnisse, da dies zugleich eine weitere Option für die Vermittlung aus Briefen aus den Deutschen Staaten darstellt:

- 1) über die Lombardei (Mailand) und direkt über den Kirchenstaat
- 2) über Mailand, dann im geschlossenen Transit über Parma und Modena, und weiter über die Toskana und den Kirchenstaat
- 3) über Sardinien, Toskana und den Kirchenstaat

Eine weitere, sehr seltene Möglichkeit wäre auch die Vermittlung über Frankreich und dann mit den französischen Postschiffen nach Genua, Livorno, Civitavecchia, Neapel und Messina. Es sind nur sehr wenige Briefe dieser Art bekannt und nachdem hier nur der Transit über Land gezeigt wird auch nicht relevant.

Der häufigste Fall stellt sicherlich der direkte Transit über Mailand dar, nur sehr selten wurde die Korrespondenz durch die Vermittlung Sardiniens nach Süditalien befördert.

Zusätzlich zu dieser Möglichkeit bestand für die **Altdeutschen Staaten** natürlich auch die Möglichkeit, Briefe direkt über Österreich und den Kirchenstaat zu leiten. Es ist aufgrund der beidseitigen vertraglichen Präferenzen (Bayern und Preussen mit Österreich bzw. Österreich mit dem Kirchenstaat) der häufigste Verbindungsfall.

7. Briefbeispiele

Nach Deutschland über die Schweiz



30.7.1829 von Neapel nach Cannstatt in Württemberg, über den Kirchenstaat, die Lombardei, Schweiz und Baden. Im Königreich beider Sizilien wurden 15 grana bezahlt und damit war der Brief bis zur österreichischen Eingangsgrenze bezahlt. Der Brief wurde über Mailand und Schaffhausen geleitet. Österreich verlangte 14 Kr CM Transitgebühr, vom Empfänger wurden 36 Kr rh einschliesslich Transit über die Schweiz eingehoben.

Aus Deutschland über die Schweiz



21.1.1832, sehr seltener Chargé-Brief aus Stuttgart nach Neapel, über die Schweiz, Österreich und den Kirchenstaat im geschlossenen Transit befördert. Einschreiben sind mir nur auf diesem Wege bekannt.

Der Vermerk „m.d.a.etr. Ø“ deutet darauf hin, dass der Brief im Inland gebührenbefreit war. Bis auf den Desinfektionsstempel auf der Rückseite „Netta Fuori e Sporca Dentro“ von Rom ist keinerlei Transitvermerk ersichtlich. In Neapel wurde 30 grana Gebühr vermerkt.



1.2.1851 Aachen nach Messina, über die Schweiz, Lombardei, Kirchenstaat und Neapel. Grenzfranko $4 \frac{3}{4}$ Sgr für einen Brief von $\frac{3}{4}$ Loth, 3 Sgr Postvereinsgebühr, $1 \frac{3}{4}$ Sgr Weiterfranko an die Schweiz (6 Kr). In Neapel wurden 38 grana taxiert, gemäss Tarif von 1845 für Briefe aus Altdeutschen Staaten. Bis Messina fielen noch weitere 5 grana an, aber – wie so oft – wurde dieser Betrag nicht mehr angeschrieben.

Nach Deutschland über Österreich



31.3.1844 von Messina nach Herrnhut in Sachsen, bis zur Kirchenstaats-Ausgangs-grenze mit 15 grana vorausbezahlt, Transit über Verona und Wien. Österreich taxierte 12 Kr CM Transitgebühr, wiederholt von Sachsen „T 12“. Der Empfänger zahlte 63 Pfennige (6 Neugroschen 3 Pfennige), davon $3 \frac{1}{2}$ Ngr österreichischer Transit.

Aus Deutschland über Österreich



Brief nach Bari im Königreich Neapel, in St. Petersburg am 10.6.1847 geschrieben, in Berlin am 28.6.1847 zur Post gebracht, Grenzfranko 5 $\frac{3}{4}$ Sgr, davon 3 $\frac{1}{2}$ Sgr Weiterfranko an Österreich gemäss Postvertrag Preussen-Österreich 1844. Beförderung über Wien, Triest, Mantua (Transito per l'Austria), Rom, Neapel. Der Empfänger zahlte 42 grana.



München nach Neapel 12.11.1846, franko österreichische Grenze 6 Kr rh (bis 10 Meilen nach dem österr.-bayerischen Postvertrag von 1842), über den Brenner, Verona, Mantua, Bologna, Rom nach Neapel. Im Königreich Neapel mit 38 grana, einschliesslich österreichischem und römischem Transit. Da der Empfänger abgereist war (rückseitiger Vermerk: „Partito per l'estero“, also im Ausland = zurück in München!), ging der Brief denselben Weg wieder zurück. Neapel vermerkte 7 grana bis zur Grenze des Kirchenstaates und verlangte vom Kirchenstaat für diesen Brief 45 grana. Der Kirchenstaat rechnete dies um und ergänzte durch seine Gebühr und kassierte von Österreich 51 bajocchi („Rimborso Pontificio baj 51“). Österreich notierte: Reclame (=51 baj) 1 f 1 Kr, Porto (=Transit) 12 Kr, Gesamt 1 f 13 Kr. In Rheinischer Währung umgerechnet betrug dies nun 1 Gulden 35 Kreuzer.

Alte Kantonalposten in der Schweiz

In die Schweiz über Österreich



Neapel nach Fribourg 22.9.1848, franko 20 grana bis zur Kirchenstaatsausgangsgrenze (1 ½ Bögen), über Rom, Mailand (roter Stempel LT), Bern. Der Empfänger zahlte 42 Kreuzer, einschließlich 36 Kr an Bern. Es handelt sich bei diesem Brief um einen sehr seltenen Militärbrief mit dem Siegelstempel der 2. Schweizerischen Division „Buman“, welche in der Armee von König Ferdinand II. gegen die Aufständischen in der 1848er Revolution diente.

Aus der Schweiz über Österreich



Rohrschach nach Neapel 12.12.1817, mit handschriftlichen Vermerk „Rosacco“ (kommt daher, dass in Rohrschach eine kleine italienische Kolonie bestand, welche den Ort

„italianisiert“ hatte). Beförderung über Mailand, Bologna und Rom. Bis zur Grenze zur Lombardei (nicht fr.co Milano, daher durchgestrichen) mit 12 Kr bezahlt, in Neapel 55 grana (2 ½ Bögen) taxiert.

Aus der Schweiz über Sardinien



Genf nach Neapel 7.2.1840, einer der seltenen Briefe der nicht über Österreich, sondern im Austausch mit dem Königreich Sardinien (mit dem Transitstempel Via di / S. Julien) und dann über die Toskana (Florenz stempelte Corrispondenza Estera da Genova) und dem Kirchenstaat befördert wurde. Nach dem Postvertrag Sardinien-Genf von 1831 zahlte der Brief 16 decimes, vom Empfänger wurden 28 grana, einschließlich Transitgebühr des Kirchenstaates eingehoben.

Aus der Schweiz (Bundespost) über Österreich



Bern nach Neapel 1.2.1851, nun Schweizerische Bundespost, 8 Kr oder 20 Rappen neuer Währung bis zur Grenze in Chiasso bezahlt (4. Schweizer Briefrayon), im offenen Transit über die Lombardei (Rückseite Stempel von Mailand) und den Kirchenstaat, welcher nun vorderseitig „Transito per lo Stato Pontificio“ stempelte. In Neapel wurden 45 grana taxiert.



Das Projekt Postverträge des DASV

Rudolf Buschhaus



Dieses Projekt beinhaltet die Erfassung aller Quellen, die zum Verständnis des grenzüberschreitenden Postverkehrs hilfreich sein können. Als Form wählten wir eine Datenbank, die über unsere Internetseite www.postvertraege.de frei zugänglich ist.

Ziel des Projektes Postverträge

1. Erfassung aller bekannten Quellen zum grenzüberschreitenden Postverkehr
2. Erstellung von Kopien der Quellen als Datei, die jedem Interessenten kostenlos als Download zur Verfügung stehen
3. Einbindung möglichst vieler Postgeschichtler, Interessenten, Enthusiasten in die Umsetzung des Projektes
4. Kommentare, Texterläuterungen, Literaturverweise, Briefbeispiele, Briefdiskussionen und Erklärungen zu Leitwegen, Taxierungen, Stempeln mit Bezug zu den Originalquellen

Das Medium Internet

Auch wenn meine Liebe dem gedruckten Buch gilt, ist der Versuch eine so umfangreiche Quellensammlung in kleiner Auflage zu drucken allein aus Kostengründen zum Scheitern verurteilt. Ebenso benötigt der permanente weltweite Austausch von Informationen und die gezielte Suche und Ergänzung von Quellen ein anderes Medium als das Buch. Mit dem Internet und seinen Möglichkeiten wird unser Projekt in diesem Umfang erst durchführbar.

Sollte der eine oder andere der Leser keinen Zugang zum Internet haben, so werden wir Wege finden, ihn ebenfalls in dieses Projekt einzubinden. Bitte melden sie sich.

Der DASV als Träger des Projektes

Mit dem DASV als Träger dieses Projektes ist sichergestellt, dass keine Partikularinteressen verfolgt werden. Ebenso bleibt das gesammelte Wissen unabhängig vom Einfluss einzelner Personen und auch die Kontinuität über lange Zeiträume ist gesichert. Der DASV mit seiner internationalen Kompetenz und Reputation kann hervorragend die Rolle als Mittler zwischen den einzelnen Arbeitsgemeinschaften und Vereinen im In- und Ausland übernehmen. Seine Absichten sind frei von wirtschaftlichen Interessen. Deswegen gilt:

Die Benutzung der Datenbank und der Download aller Quellen ist völlig kostenfrei

(außer den eigenen Verbindungsgebühren zum Internet).

Aktueller Stand der Datenbank

Zum jetzigen Zeitpunkt sind in unserer Datenbank bereits über **2800 Quellen** als Download verfügbar. Der Rückgriff auf Transliterationen (Abschriften von Originalen) hilft demjenigen, der alte Handschriften nicht flüssig lesen kann bzw. beim Fehlen der Originale. Deswegen wurden auch diese aufgenommen.

Im Wesentlichen fußt dieser Bestand auf dem Archiv Buschhaus mit umfangreichen Ergänzungen von 33 Mitstreitern. Es fehlen noch viele Postverträge, Tarife o.ä. – aber es ist ein vernünftiger Anfang gemacht, der durch ihre Mithilfe wachsen wird.

Pläne und Visionen

Es soll in der Zukunft jede für den grenzüberschreitenden Postverkehr relevante Quelle in unserer Datenbank zu finden sein. Hierbei sind alle Länder und alle Sprachen erwünscht. Den Schwerpunkt soll der Zeitraum bis 1875 bilden, jedoch würden wir uns sehr freuen, wenn jemand bereit wäre, eine Ausweitung des Projektes auf weitere Zeiträume oder Quelltypen durch seine Mitarbeit zu ermöglichen.

Ebenso sind auch weiterführende Informationen zu den jeweiligen Quellen sehr erwünscht. Dazu gehören: Gültigkeitsdaten, Informationen über Nachfolger oder Vorläufer, Querverweise, Literaturangaben, (geschichtliche) Hintergrundinformationen, komplette Artikel und auch Briefbeispiele.

Es bedarf bis zur gewünschten Vollständigkeit gewaltiger Anstrengungen vieler Enthusiasten – aber das Beispiel des Online Lexikons Wikipedia zeigt, was innerhalb weniger Jahre möglich ist. Warum sollte uns nicht etwas Ähnliches auf dem Gebiet des grenzüberschreitenden Postverkehrs gelingen. Dazu müssten nur viele Postgeschichtler bereit sein, für das ehrbare Ziel etwas Engagement und ein paar Quellen einzubringen – in der festen Überzeugung, dass es uns allen hilft.

Hinweise zur Benutzung der Datenbank

Sie finden die Postvertragsdatenbank im Internet unter: www.postvertraege.de

Projekt POSTVERTRÄGE
Deutscher Altbriefsammler-Verein e.V.
für internationale klassische und moderne Postgeschichte
Postvertragsprojekt

Startseite | DASV-Homepage | Kontakt | Impressum

Projekt Postverträge

Quellen zur grenzüberschreitenden Post bis zur Gründung des Weltpostvereins

Dieses Projekt ist unser Versuch, eine umfassende Sammlung von Postverträgen und Regularien rund um die Post und den Posttransit zwischen Staaten in frühen Zeiten des Postverkehrs anzulegen.

Dieses Projekt ist frei von wirtschaftlichen Interessen und lebt vom Enthusiasmus aller Beteiligten. Bitte helfen auch Sie mit und bringen ihr spezielles Fachwissen ein.

Stichwortsuche

2719 Datenbankeinträge (Postverträge, etc.) **2820** verbundenen Dateien (PDF, JPG, u.a.)

In der linken Menüleiste finden Sie einige Einträge zum Postvertragsprojekt. Sobald sie den Menüpunkt „Postvertragsuche“ anklicken, erscheint eine Suchmaske:

Postvertragsuche

Stichwortsuche

Suchbegriff: ab Jahr: bis Jahr:

Nur Änderungen der letzten Tage.

Hier können Sie die Suche zusätzlich auf Großgebiete einschränken:

Deutschland Schweiz Österreich Italien Skandinavien Groß.-Britannien
 Frankreich Benelux Resteuropa Amerika Restliche Welt

Bessere Suchergebnisse werde mit einem eindeutigen Suchbegriff und begrenzten Zeitraum erreicht.
Sie können zur Suche nach beteiligten Ländern auch englischsprachige Begriffe verwenden

Sie haben mehrere Möglichkeiten Einträge in der Datenbank zu suchen:

- **Einfachsuche:** Bei der Eingabe einer Buchstabenfolge werden alle Datensätze angezeigt, die diese Folge enthalten, z.B. "**Preuss**" zeigt alle Datensätze mit **Preussen**, **preussisch**, **preussischen**, **Ostpreussen** usw.
- **Oder-Suche:** Bei der Eingabe von mehreren Begriffen im Suchfeld, die durch ein Leerzeichen getrennt sind, werden alle Datensätze angezeigt, die den einen **oder** den anderen Begriff enthalten, z.B. "**Preuss 1849**" zeigt alle Datensätze, die die Buchstabenfolge "**preuss**" enthalten und zusätzlich alle Datensätze die "**1849**" enthalten. Dabei muss in den gezeigten Datensätzen mindestens einer der Begriffe enthalten sein, es können aber auch beide darin vorkommen. Wenn man nach allen Quellen mit preußischer Beteiligung von 1849 sucht, verwendet man besser die
- **Und-Suche:** Durch Eingabe von "**preuss +1849**" – also der Voranstellung des "+" Zeichens direkt vor dem zweiten Begriff – werden nur jene Datensätze gezeigt, die sowohl "**preuss**" als auch "**1849**" enthalten.

Quellen können durch Anklicken des Downloadsymbols  oder einen Klick auf den Downloadlink in einem separaten Fenster herunter geladen werden. Durch Anklicken des kleinen Druckersymbols in der Kopfleiste oben rechts können Sie eine Darstellung der Ergebnisse in einer druckerfreundlichen Ansicht aufrufen. Es werden in diesem Modus keine Farben benutzt, was die Druckkosten reduziert und es werden nur die relevanten Inhalte ohne Menüs etc. der jeweiligen Seite dargestellt.

Nun wünschen wir ihnen viel Erfolg bei der Suche in unserer Datenbank.

Hinweise zur Mitarbeit am Postvertragsprojekt

Bitte nutzen sie unsere Datenbank im Internet intensiv, machen sie sich mit dem Aufbau vertraut, durchforsten sie dieselbe nach Quellen aus ihrem Sammelgebiet, suchen sie nach Fehlern, die uns unterlaufen sind und bringen sie ihr Wissen und Können in diese Datenbank ein. Wir freuen uns auf jede ergänzende Information, Kritik oder Anregung.

Über den Unterpunkt „**Eintrag erfassen**“ in der Leiste links unten können sie die Daten neuer Quellen eingeben.

Bitte geben sie bei der Eingabe ihren Namen an, damit wir die Herkunft der Daten erkennen können. Mit einem Ankreuzfeld entscheiden sie, ob ihr Name auch öffentlich einsehbar ist.

Eventuell vorhandene Scans von Quellen bitte ich bei kleinem Umfang per Mail zu senden. In allen anderen Fällen bitte ich um Kontaktaufnahme.

Wenn sie bereit sind, intensiv an diesem Projekt mitzuwirken, kann ihnen Michael Lenke ein Administratorkennwort zuteilen und wir arbeiten sie auch gerne ein.

Aufruf zur Mitarbeit

Dieses Projekt braucht jede Unterstützung, die sie uns geben können. Wir freuen uns auf ihre Anfragen und Angebote. Bei Fragen, Anregungen und Verbesserungen rufe ich sie gerne zurück, wenn sie mir ihre Telefonnummer im Festnetz senden.

Rudolf Buschhaus, Friedrich-Alfred-Str. 69, D-47226 Duisburg

buschhaus@postvertraege.de



MESSE
SINDELINGEN
DIE GROSSE KLEINE

Eintritt frei!

**Internationale
Briefmarken-Börse
25. – 27. Oktober
Messe Sindelfingen**

www.briefmarken-messe.de