



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 192 – Juni 2014

Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.



Symposium für Postgeschichte 2013

unter der Leitung
von DASV-Präsident Klaus Weis

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

vormals Dieter Brocks Assekuranz-Makler

Versicherungen für den Fachhandel:
Philatelie und Numismatik

- Auktions- / Lagerstock- und Geschäftsversicherungen
- Transport- / Versand- und Valorenversicherungen

Versicherungen für den Sammler:
Briefmarken und Münzen

- Exponate und Einzelstücke auf Ausstellungen
- Sammlungen in Haus und Wohnungen

Von Berenberg-Gossler & Co.
+ E. Aug. Knoop & H. Bauch
GmbH & Co. KG
-Versicherungsmakler-
Wendenstr. 6, 20097 Hamburg
Tel.: 040/236206-0 ♦ Fax: -19
Email: wendt@sue-gruppe.de

Ein Unternehmen der
Dr. Schmidt & Erdsiek Gruppe
-Versicherungsmakler -



Hinweis:

Bei der vorangegangenen Ausgabe der Beilage Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 191 – Februar 2014 mit dem 3. Teil des Beitrages von Horst Diederichs über: „Die Boten und Fuhrleute im Dienste der Brief, Fahr- und Extrapost zwischen 1692 und 1867“ fehlte leider eine Seite. Diese Seite (159a) ist am Ende dieser Beilage abgedruckt. Bitte einfügen.

**Nachdruck und fotomechanische Vervielfältigung nur mit vorheriger Genehmigung
Der DASV-Schriftleitung sowie des Verfassers**

Schriftleitung:

Heinrich Mimberg, Postfach 940115, 60459 Frankfurt, e-mail: H.Mimberg@t-online.de

Der
Rundsendedienst

des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. bietet interessantes und
preiswertes Material aller Sammelgebiete

Informationen durch

Horst Warnecke

Goethestraße 16, 31008 Elze, Telefon 0 50 68 / 22 02

Die Österreichische Post im Osmanischen Reich Briefe erzählen Geschichte(n)

Vorgetragen zum Postgeschichtlichen Symposium in Sindelfingen 2013

Briefe aus dem Osmanischen Reich erinnern mich immer schon an den Zauber von „Tausend und einer Nacht“. Dies zeigt sich besonders, wenn Briefinhalte, interessante Absender oder bedeutende Adressaten ein Stück Zeitgeschichte, Sitten und Bräuche des Orients offenbaren. Einige Briefbeispiele mögen veranschaulichen und aufzeigen, welche „Geheimnisse“ hinter manchen Belegen stecken.

1. Frühe Briefe nach Holland

Der erste Brief, auf den ich näher eingehen möchte, stammt aus dem Jahr 1736. Es ist zwar nicht der früheste bekannte Beleg, der mit der österreichischen Konsulatspost befördert wurde, doch geht er nicht an die übliche bekannte Adresse „M Sig: Nicolo Caragiani Venetia“.

Der Adressat in den Vereinigten Niederlanden ist „Mijn Heer Daniel van Eys“ in Leiden, ein wohlhabender Tuchfabrikant, der für seine Kontakte ins Osmanische Reich bekannt war.



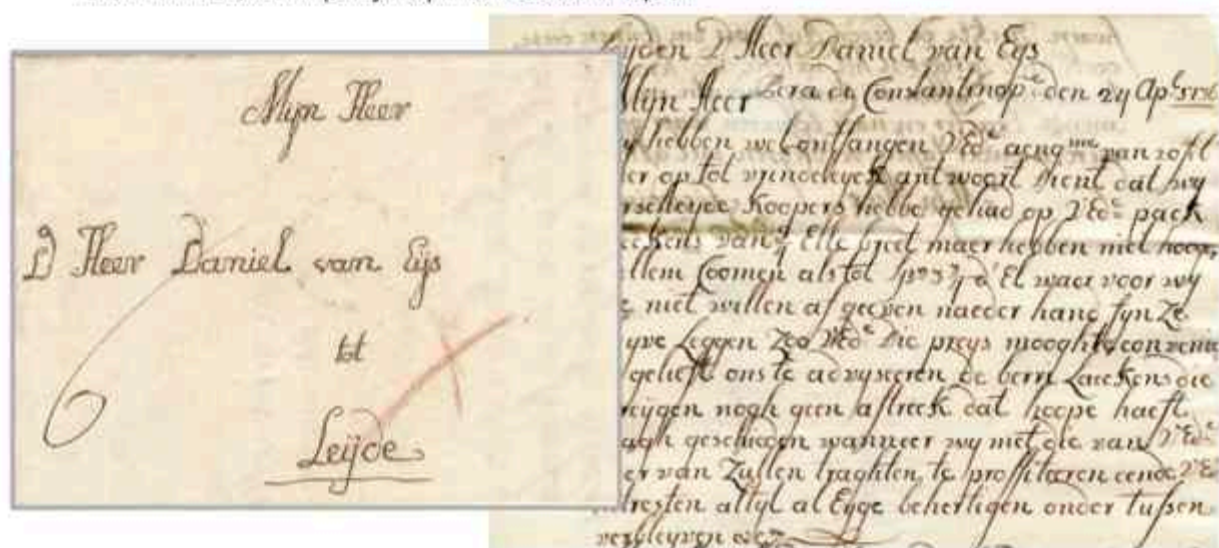
Daniel van Eys

Sara Dozy

Daniel van Eys entstammte einer bedeutenden Patrizierfamilie aus Aachen.

Er wurde am 30. September 1688 in Sedan, Ardennes, Frankreich geboren und war mit Sara Dozy aus Leiden verheiratet.

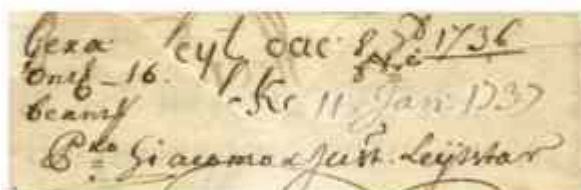
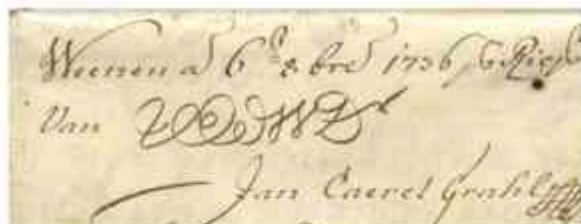
Auch weitere Familienmitglieder waren im Tuchhandel und in der Dachorganisation des „Levantschen Handels“ tätig. Rohstoffe und verschiedene Gewebe (Baumwolle, Seide, Mohair) waren zu dieser Zeit die wichtigsten Güter des niederländisch-osmanischen Handels. Die Niederländer hatten sehr gute Kontakte nach Ankara, Izmir (Smyrna) und Konstantinopel.



CONSTANTINOPEL 24. April 1736 über WIEN 6. August 1736 nach LEYDEN

Der Brief wurde am 24. April 1736 in Pera, Constantinopel geschrieben, der Absender war die Firma **Pietro Giacomo & Justinius LEYSTAR**.

Er trägt den Forwardervermerk WENNEN 6. August 1736 **Jan Caerel GRAHL** und das Ankunftsdatum vom 16. August 1736. Beantwortet wurde das Schreiben am 11. Jänner 1737.



Die Beförderungsdauer von Konstantinopel nach Wien über den Landweg betrug ca 3 ½ Monate und eine weitere Woche bis Leiden in den Vereinigten Niederlanden.

Es sind nur wenige Privatbriefe vor dem 4. Türkenkrieg (1737-1739) in philatelistischen Sammlungen bekannt.



Das rückseitige Siegel zeigt das österreichische Hoheits-Symbol der Botschaft in Konstantinopel.

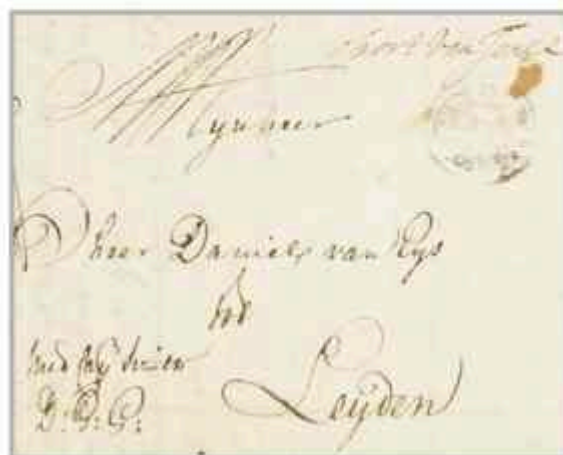
Dem Briefinhalt ist einiges über die herrschende Marktlage und die Preisentwicklung bei Mohair-Garn zu entnehmen. Weiters wird berichtet, dass das venezianische Schiff „Concordia“ mit Kapitän Zoelotze von Smyrna bereits abgelegt hat.

Aus dieser Korrespondenz ist im Handel ein weiterer Beleg aus dem Jahre 1739 angeboten worden, der auf Grund der Kriegereignisse nicht mehr mit dem Land-Kurs über Wien sondern mit einem Privatschiff gelaufen ist und ebenfalls drei Monate unterwegs war.

Dieser Brief wurde beim Auktionshaus van Dielen im Jahre 2008 versteigert und war wie folgt beschrieben:

Frischer, kompletter Faltbrief aus KONSTANTINOPEL 13. 04. 1739 mit handschriftlichem "POST VAN TEXEL" über AMSTERDAM nach LEIDEN 17-7. Auf der Vorderseite ein leichter Abschlag des 6-Stuiver-Stempels von Amsterdam. Seltener Brief mit bemerkenswerter Herkunft.

(Aus der Sammlung Salinger).



Leiden war über viele Jahrhunderte eine Textil-Stadt. Die Blütezeit der Textilindustrie begann nach der Befreiung der Stadt Leiden von den spanischen Belagerern im Jahre 1574, als sich viele Flüchtlinge aus Flandern und Nordfrankreich hier niederließen.

Dies führte auch zu einem beispiellosen Bevölkerungswachstum. Mitte des 18. Jahrhunderts hatte die Stadt rund 50.000 Einwohner und war nach Amsterdam die zweitgrößte Stadt in den Niederlanden.



Im 17. Jhd. war im Gewerbe der Textilherstellung die größte Gruppe der arbeitenden Bevölkerung tätig, welches von den Flämischen und Brabanter Emigranten im ausgehenden 16. Jahrhundert aufgebaut worden war.

Es hatte für lange Zeit die Vorherrschaft auf dem Weltmarkt. Besonders das Färben und Appretieren warf hohe Gewinne ab, da man in England keine Färberpflanzen anbaute und nur Halbfabrikate erzeugte.

Eine wichtige Innovation war auch die Einführung der „leichten Tuche“, die in großen Mengen von jährlich über 100.000 Stück hergestellt wurden.

Bei den hochwertigen Produkten konnten die Niederländer ihren Marktanteil halten, da sie leichten Zugang zum türkischen Kamelhaar und zur spanischen Wolle besaßen.

Sie verfügten auch über das nötige Know-How beim Färben mit Indigo und Koschinnelle.

Nebenstehendes Farbstoffmuster dokumentiert die verschiedenen möglichen Farbnuancen der begehrten Produkte.



Von der Firma und der Familie Van Eys existiert ein umfangreiches Archiv, das die damaligen Handelsbeziehungen mit ganz Europa und dem Osmanischen Reich dokumentiert.

Die erhalten gebliebenen Dokumente umfassen Zeitschriften und Bücher sowie eine große Zahl an Korrespondenzen aus den Jahren 1720 bis 1749. Es ist dies eine umfangreiche Quelle über die Geschichte des Unternehmertums, des Handels und Gewerbes der Niederlande.



Wie aus den erhaltenen Unterlagen hervorgeht, hatten die wichtigsten ausländischen Handelspartner ihren Sitz in Spanien (Madrid, Sevilla), Italien (Mailand, Neapel), Frankreich (Marseille, Bordeaux), Großbritannien (London), Deutschland (Frankfurt, Augsburg), Österreich (Salzburg, Wien), Schweden (Stockholm) und Russland (Petersburg, Moskau), um nur einige zu nennen.

Das umfangreiche Briefmaterial wurde digitalisiert und kann im Internet eingesehen werden. Im Archiv über das Osmanische Reich befinden sich rund 150 Briefe von den wichtigsten Handelsplätzen in der Türkei. Die meisten Dokumente stammen aus Smirna (ca. 100 Briefe), gefolgt von Pera-Konstantinopel (16 Briefe), Saloniki (7 Briefe), Aleppo (3 Briefe) und Alexandria (5 Briefe).

Lediglich fünf Briefe aus Konstantinopel nutzten die Landroute über Wien. Drei Briefe wurden dem Kapitän eines abgehenden holländischen Schiffes anvertraut, einer lief über Livorno und die Reichspost, alle anderen über Marseille.

Bemerkenswert ist auch, dass eine Nachricht zur Sicherheit immer auch als Kopie über einen anderen Leitweg zusätzlich versendet wurde.



Dem „Regional Archiv in Leiden“ kann man zu dieser hervorragenden Dokumentation nur gratulieren! Es erleichtert die Forschungsarbeit ungemein. Ein Besuch der Internetseite www.archiefleiden.nl lohnt sich auf jeden Fall.

Doch nun zum Verfasser des Briefes: Justinus Johannes Leytstar (1708 – 1783)

Justinius Leytstar, war Mitglied einer holländischen Familie und wurde in Konstantinopel geboren. Er war anfänglich gemeinsam mit Pietro Giacomo in Konstantinopel tätig und berichtete regelmäßig über die Wirtschaftslage, Rohstoffpreise sowie mit welchen Schiffen und Kapitänen die Waren nach Holland expediert wurden.

Justinius Leytstar musste auf Grund wirtschaftlicher Probleme Konstantinopel verlassen und schloss sich den niederländischen Händlern in Ankara an. Dort konnte er seine Tochter mit dem angesehenen Tuchfabrikanten David George van Lennep verheiraten.

Dem Handelshaus Van Lennep verdanken wir auch eine Reihe weiterer Briefe und Belege aus dem Osmanischen Reich u.a. an das Bankhaus Löbbke in Braunschweig.



Ein Ölgemälde von Antonie de Favray um 1771 in der Sammlung des Rijksmuseums in Amsterdam zeigt u.a. von links nach rechts den Briefschreiber Justinius Johannes Leytstar, seine Tochter in der Bildmitte und ihren Mann, den wohlhabenden Tuchfabrikanten David George van Lennep, der gerade eine wichtige Korrespondenz erhalten hat.

Literatur und Quellenangaben:

[www.levantineheritage.com/pdf/ The Van Lennep Genealogy Smyrna Branch](http://www.levantineheritage.com/pdf/The_Van_Lennep_Genealogy_Smyrna_Branch)

Leids Jaarboekje 1992, De Leidse Lakenondernemer Daniel van Eys

Crime and Punishment in Istanbul 1700 – 1860, Fariba Zarinebaf

Museum De Lakenhal

www.archiefleiden.nl

Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century, Ismael Hakki Kadi, Leiden-Boston 2012

2. Edle Uhren für den Sultan

Die nächste „Geschichte“ beginnt im Jahre 2009 mit der Versteigerung einer Spindel-Taschenuhr beim Auktionshaus Christies in Genf. Bei einem Zuschlag von CHF 12.000 wechselte das seltene Stück den Besitzer. Der Losbeschreibung ist zu entnehmen:

Feine Silberuhr aus 1795 in Dreifachgehäuse, für den osmanischen Markt gefertigt, signiert ISAAC ROGERS, LONDON, NO. 19135.



Vergoldetes Spindelwerk, weiß emailliertes Zifferblatt mit türkischen Ziffern, in Silber und Horn dekoriertes Außengehäuse, eingelegtes "Watchpaper" mit Isaac Rogers, White Hart Court, Lombard Street, London.

Von ca. 1750 bis 1850 wurden besonders aus England, aber auch aus Frankreich und der Schweiz Taschenuhren in den Nahen Osten ausgeführt. Ein bedeutender Hersteller war die Clockmakers Company Isaac Rogers 1776-1839.

Isaac Rogers wurde 1754 in White Hart Court, London, geboren und verstarb 1839. Er war vor allem für hochwertige Uhren, die er für den islamischen Markt produzierte, bekannt. Mit 22 Jahren übernahm er den väterlichen Betrieb und wurde Mitglied der „Levant Company“. Seine wichtigsten Handelsverbindungen waren in die Türkei und West Indien. Ab 1813 war er Meister der Londoner Clockmaker's Company, der Dachorganisation der Uhrmacher.

Der erste Brief aus der „Rogers Korrespondenz“, den ich vorstelle, stammt vom November 1786 von der Firma Morier & Gribbles in Smyrna.



Aus dem Briefinhalt entnehmen wir, dass die Sendung von Uhren im Werte von 367,44 Pfund gut angekommen ist.

Dieser Brief aus der Firmenkorrespondenz trägt den frühest bekannten Desinfektionsstempel aus SEMLIN „SIGILLUM SANITATIS“ vom Jänner 1787.

Um die Ausbreitung von ansteckenden Krankheiten wie Pest und Cholera zu verhindern, wurde ab 1730 begonnen, entlang der Grenze zur Türkei einen „Militärischen Sanitätskordon“ zu errichten, der um 1780 mit einer Länge von ca. 1800 km funktionstüchtig war.



Die Briefe wurden vor der Desinfektion geöffnet, mit Schlitzern oder Rastellöchern versehen und mit Essig- oder Schwefelsäuredämpfen behandelt. Nach der Räucherung wurden die Briefe mit einem eigenen Siegel verschlossen. Damit wurde die „Gesundheit“ des Briefes amtlich bestätigt.



Von **SMIRNA** nach **GALATA** 8. Januar 1787 Forwarder **Obt. Servt. G. ABBOTT**, weiter vermittelt durch **Frères SMITMER** über **WIEN** 29. Januar 1787 nach **LONDON**

Cargo of		Wohlsch	Kingston
Lash cotton wool	800	954	
Cash black fruit	45	187	
per Boxwood	335	1013	
B. Gualahine	2	1	
parish drugs	12	22	
B. Silk	3	19	
B. Senna	6		
B. Carrots	5	11	
B. Gualahine	4	6	
per Merchandise	4	10	
Sachs Mohair yarn	—	12	
Casco Gum dragant	—	8	
A. Emery Stones	—	735	
Emery Stones	—	11	

Die Korrespondenz trägt den Vermerk „received 10. Feb. 1787“ und ist der 22. Brief mit der Firma Morier & Gribbles

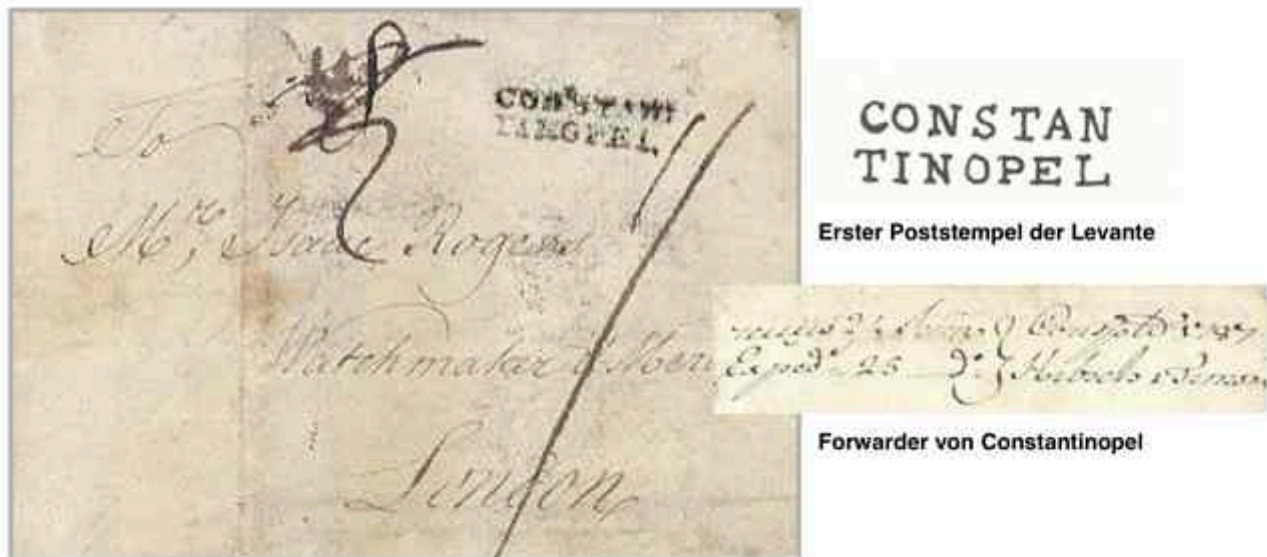
Thurn & Taxis erhielt 8 Stuiver für Briefe aus der Levante und die englische Post verrechnete 1 Shilling.

In einem einige Tage später zu diesem Brief verfassten Anhang wird über die Verschiffung von verschiedenen Waren wie Baumwolle, Seide und Teppichen berichtet.

In einer detaillierten Aufstellung wurden die einzelnen Positionen angeführt und der Versicherungswert mit 4000 Pfund ermittelt.

Alexander Eberan von Eberhorst, Oberpostkommissar in Konstantinopel (1894-1914), schätzt in seiner Veröffentlichung „Die Österreichische Post in Konstantinopel gegen Ende des 18. Jhdts“ die jährliche Anzahl an Briefen von Konstantinopel nach Wien und retour für die Zeit um 1750 auf knapp 10.000 Stück.

Nachdem das Postaufkommen bei der Internuntiat in Konstantinopel ständig gestiegen war, führte die Österreichische Post vermutlich ab Juni 1787 einen eigenen Stempel ein.



Kompletter Brief von Aleppo, geschrieben am 25. Mai 1787, vom Händler „MICHAEL DEVEZIN“ an Isaac Rogers, Uhrmacher und Händler, London, vermittelt durch **HUBSCH & SIMONI**, einem Forwarder in Konstantinopel. Vorderseitig Stempel **CONSTAN / TINOPEL**, rückseitig Desinfektionsstempel von Semlin **NETTE DI FUORA E SPORCO DI DENTRO** und London Bishop Mark bei Ankunft JU/24, handschriftlich 1 shilling Porto.

Gemäß Postvertrag zwischen England und dem Generalerbpostmeister des Reiches sowie der Österreichischen Niederlande vom Jänner 1781 wurden den Taxischen Posten für Briefe aus der Levante **8 Sol** (Stuiver) vergütet. England verlangte vom Empfänger **1 Shilling**.

In meinen über 25 Jahre geführten Aufzeichnungen befinden sich elf Briefe mit dem ersten Stempel von Konstantinopel (Tchilinghirian fig. 382). Die Beförderungsdauer war leicht unterschiedlich und betrug in der Regel zwischen 29 und 33 Tage bis Wien.

Dieser erste Poststempel aus der Levante im 18. Jahrhundert war nach heutigem Wissensstand nur knapp 10 Monate im Einsatz. Der Krieg zwischen Russland und dem Osmanischen Reich 1787 -1892 beendete den Kurierdienst nach Wien. Kaiser Josef II. von Österreich und Zarin Katharina II. von Russland hatten sich gegen die Türkei verbündet und mit 9. Februar 1788 war auch Österreich in den Krieg eingetreten.

Unmittelbar darauf musste das Postamt in Konstantinopel geschlossen werden und der letzte Post-Kurs nach Wien verließ Konstantinopel am 15. Februar 1788. Der Postverkehr über die Landroute nach Wien wurde komplett eingestellt.

Trotz österreichischer Erfolge unter Feldmarschall Laudon (Eroberung Belgrads, Oktober 1788) musste nach dem Tod Josef II. sein Nachfolger Kaiser Leopold II. auf Druck von Preussen mit dem Sultan am 4. August 1791 den Separatfrieden zu Sistowa schließen.

Auf Grund dieser Kriegseignisse wurde die Korrespondenz nach Europa mit der venezianischen, neapolitanischen bzw. der französischen Post befördert.

Der dritte Brief aus der Isaac Rogers Korrespondenz, den ich hier vorstellen möchte, stammt aus dem Jahre 1789. Er wurde am 15. Juli 1789 in Galata / Konstantinopel geschrieben und ist 6 Wochen später in London angekommen. Es ist der Brief mit der Nummer 100 aus der Korrespondenz mit dem Händler Mr. Peter Tooke aus Galata.



Von **CONSTANTINOPEL** 15. Juli 1789 nach **LONDON, England**
Mit **P. PAYE**, rückseitigem Taxvermerk 44 und Leitvermerk **VIA MARSEILLE**.
Desinfektion und Schiffsstempel **VOYE DE MER / PAR MARSEILLE**.

Der Brief wurde vom Forwarder **Y. Mhs. WILKIE**. in **MARSEILLE** am 30. August weitergeleitet. Die Ankunft in **LONDON** ist mit **Bishop Mark SE / 10** bestätigt. Das Transitporto von 10 Decimen ergab nach Umrechnung zuzüglich der englischen Inlandsgebühr 1 Shilling und 8 Pence.

Der Brief wurde als Duplikat am 15. Juli 1789 in **GALATA** der französischen Post übergeben und ist am 10. September in **LONDON** eingetroffen. Die Beförderungsdauer betrug somit 56 Tage. In diesen Zeitraum fallen wesentliche Ereignisse der Französischen Revolution wie Sturm auf die Bastille und Abschaffung der Feudalherrschaft.

Literatur und Quellenangaben:

G.H. Baillie, "Watchmakers and Clockmakers of the World", Vol. I, Edinburgh/London, 1947,
Alexander Eberan v. Eberhorst, Die Österreichische Post in Konstantinopel gegen Ende des
18. Jhdts., in Zeitschrift für Post und Telegraphie, Wien 1902/03.
Edwin Müller, Anfang und Ende der Österreichischen Levantepost, in Die Postmarke, Wien 1930
Franz Hochleutner, Ein Jubiläum: 200 Jahre österreichische Levantestempel, Die Briefmarke 11/1987

3. „Bettelbrief“ aus Albanien

Ein weiteres Briefbeispiel, verfasst von der Mission „**Dalla Missione dell' Albania**“ leitet die nächste Geschichte ein.

Der Brief trägt das Siegel des Bischofs Carlo POOTEN (1807 – 1886), dem späteren Erzbischof von Antivari und Scutari. Er wurde eigenhändig am 17. Dezember 1851 geschrieben und an „A Sua Eccellenza Presidente del Consiglio Centrale dell' Opera per la Propagazione della Fede“ („**Werk zur Glaubensverbreitung**“) in Paris gerichtet.



Antivari um 1850

Er wurde von ANTIVARI mit Boten in das rund 15 Meilen entfernte **CATTARO** gebracht und am 25. Dezember 1851 der Österreichischen Post übergeben. Der Brief trägt rückseitig einen Taxvermerk von 9 Kreuzer CM für Österreich und wurde in Frankreich gemäß Postvertrag 1846 als Grenzfrankobrief behandelt und nur mit 12 Decimen Inlandsporto belastet.

Der Österreichische Lloyd hatte erst 1853 die Schifflinie „Linea Dalmato albanese“ eröffnet und 1854 ein Lloydpostamt in ANTIVARI, dem heutigen BAR in Montenegro, eingerichtet.



Grenzfrankobrief von der Mission „**Dalla Missione dell' Albania**“ mit Boten in **CATTARO 25. DEC** (1851) der Österreichischen Post übergeben und via Triest nach PARIS, Frankreich, befördert. Ankunft PARIS 8 JANV. 52

Im Brief wird ausführlich die Situation der katholischen Minderheit im osmanischen Reich beschrieben und um Zuschüsse für die Renovierung der Kirche gebeten. Es wird auch darauf hingewiesen, dass „S.M. Kaiser von Österreich“ jährlich mehr als 400 Fiorini an Unterstützung gewährt.

Non solo per i bisogni della Diocesi che sono veramente gravi, ma ancora per la sussistenza mia e dei miei sono costretto a raccomandarmi caldamente alla pietà delle Signorie vostre. Oltre 400. fiorini annui concessi da S. M. l'Imperadore d'Austria, ma sempre assai diminuiti a cagione delle banconote, io non ho affatto nulla altro che i caritatevoli sussidi dell'Opera per la Propagazione della Fede: e bisogna notare, che in Antivari, per la ristrettezza del luogo, quasi non cosa è più cara che in qualunque altro luogo dell'Albania, dimanicar che

Zeitgenössischen Dokumenten entnehmen wir, dass die Habsburger nicht nur für den Erhalt der Kirchen im albanischen Siedlungsgebiet beigetragen sondern auch Einfluss auf die Ernennung der Bischöfe genommen haben.

Versucht man mehr über den Adressaten „Opera per la Propagazione della Fede“ herauszufinden, so stößt man auf **Pauline Marie JARICOT** (*1799 in Lyon, † 1862).



Sie gehörte zu den Großen der Missionstätigkeit und gründete bereits mit 18 Jahren unter anderem das „Werk der Glaubensverbreitung“, das für die Weltkirche von entscheidender Bedeutung werden sollte.

Ihr Millionenerbe - sie war die Tochter eines Seidenfabrikanten - widmete sie nach einem Bekehrungserlebnis den Armen.

Zur Unterstützung der Mission warb sie ab 1819 für einen nationalen Missionsverein, deren Mitglieder sich verpflichteten, täglich ein Gebet zu verrichten und wöchentlich einen Sou zu spenden.

Der Verein wuchs rasch und wurde am 3. Mai 1822 offiziell als international ausgerichtetes „Werk der Glaubensverbreitung“ („**Société pour la Propagation de la foi**“) anerkannt.

Aus den Korrespondenzen an das Glaubenswerk in Lyon, Paris und Rom sind einige wenige Belege aus der Levante erhalten geblieben, welche die Unterstützung der katholischen Minderheiten im Osmanischen Reich dokumentieren.

Literatur und Quellenangaben:

Das k.(u.) k. Kultusprotektorat im albanischen Siedlungsgebiet, Engelbert Deutsch
Biographisch-Bibliographisches Kirchenlexikon, Karin Groll, 1990
Lexikon für Theologie und Kirche, Joseph Solzbacher, 1960
Pauline Marie Jaricot, Wikipedia
www.catholic-hierarchy.org/bishop

4. Rote Farbe für „Türkenkappen“ aus der Schweiz

Mit den nächsten vier Belegen möchte ich Sie an einen Ort mitten in den Schweizer Alpen entführen. Wir befinden uns auf 600 Meter Seehöhe, umgeben von hohen Bergen mit über 3000 m. Der Ort Glarus, von dem wir sprechen, hatte mit den Ortsteilen Schwanden und Netstal vor 150 Jahren rund 5000 Einwohner und seit Beginn des 19. Jahrhunderts war die Weiterverarbeitung von Schafwolle ein wichtiger Wirtschaftszweig.

Nach kriegsbedingten Krisenjahren in Folge der Napoleonischen Feldzüge setzte zwischen 1820 und 1830 die Industrialisierung mit der Gründung von mechanischen Spinnereien und Webereien ein. Die Stoffherstellung auf Handwebstühlen in Heimarbeit verlagerte sich zu fabrikmäßigen Produktionsstätten.

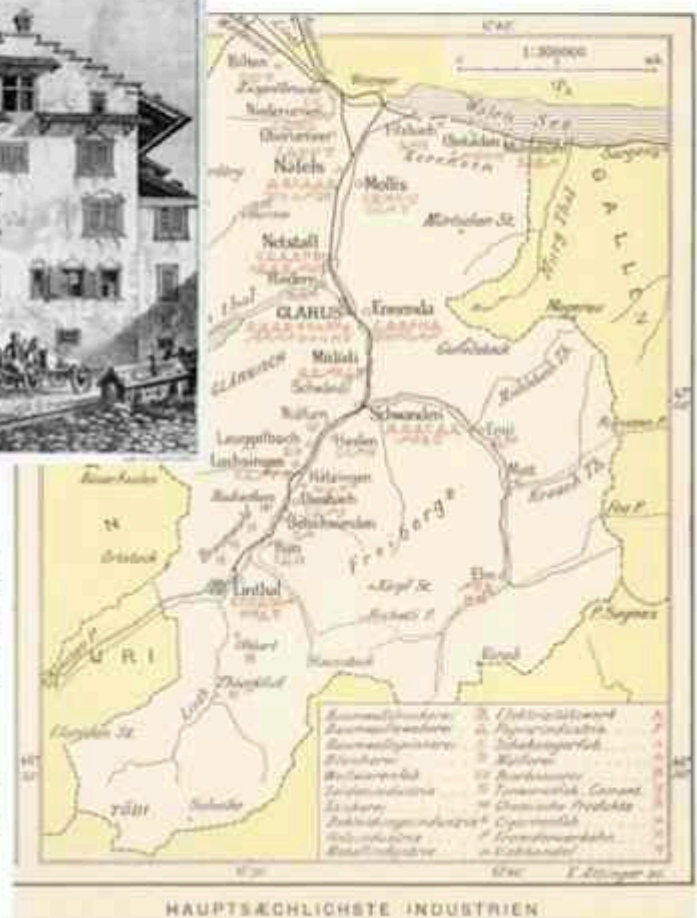
Mitte des 19. Jahrhunderts kam es zum „glarnerischen Wirtschaftswunder“. Die Bevölkerung wuchs stark an. Die Textilindustrie beschäftigte über 10.000 Arbeiter und ihre Produkte erlangten wegen ihrer ausgezeichneten Qualität und einem weit verzweigten Netz an Handelsniederlassungen hohe Anerkennung.

Namhafte Unternehmungen wurden gegründet. Beispielhaft wird die Firmengeschichte der Textildruckerei Blumer in der Ausstellung „Glärnerland global“ im Glärner Wirtschaftsarchiv in Schwanden hervorragend dokumentiert.



Eine Karte im geographischen Lexikon der Schweiz aus dem Jahre 1873 zeigt die große Anzahl von Unternehmungen im Kanton Glarus, eine der ersten und am stärksten industrialisierten Gegenden der Schweiz.

Von einigen dieser Betriebe sind Teile der Firmenkorrespondenzen erhalten geblieben.



Ich möchte Ihnen nun als erstes einen Geschäftsbrief eines dieser bedeutenden Textilunternehmen aus Glarus/Schwanden vorstellen.

Es handelt sich um eine Rechnung der Firma BALDASSARE TSCHUDY vom 26. Mai 1857 an die Firma Vincenz MARCOPOLI & Co in Aleppo in italienischer Sprache.

Die Firma TSCHUDY war eine bekannte Rotfärberei und Druckerei und verrechnete 960 Franken für die Lieferung von 120 Stück „Jasmas“, der türkischen Bezeichnung für bedruckte Kopftücher aus Baumwolle, auch Türkenkappen genannt.

Der Österreichische Lloyd lief mit seiner „Linea di Caramania“, die von Beirut entlang der Mittelmeerküste bis Smirna führte, ab 1854 auch den Hafen Alexandretta an. In Aleppo, der drittgrößten Handelsmetropole des Osmanischen Reiches, hatte die Österreichische Post von 1855 bis 1862 eine eigene Agentie.

Der Versandanweisung ist zu entnehmen, dass der Brief über Alexandretta nach Aleppo gelangt ist. Die Glarner Textilkauflleute hatten schon sehr frühzeitig ein umfassendes Handelsnetz ins Osmanische Reich, nach Persien und Indien aufgebaut.



Der Portobrief von **GLARUS 27/MAI 57/8A** ist via Triest mit dem Österreichischen Lloyd nach Aleppo gelaufen und trägt den Schweizer Taxvermerk 6 Kr in Rötetel sowie 9 Kr CM für Österreich und 12 Kreuzer für den Österreichischen Lloyd. Der Empfänger hatte somit 27 Kr CM zu bezahlen.



In Aleppo, lange das drittgrößte Handelszentrum des Osmanischen Reiches, eröffneten insbesondere Briten, Franzosen und Niederländer Handelsniederlassungen. Die Stadt mit rund 80.000 Einwohnern war ein Zentrum für Kunsthandwerk, in dem sich arabische, türkische, armenische und kurdische Einflüsse wiederfanden.

Ein weiteres Textilunternehmen führte Egidius TRÜMPY, der eine Baumwolldruckerei am Oberdorfbach 1796 gründete, die sich bald zur größten im Kanton entwickelt hatte.

1829 zählte sie bereits „14 Dachfirste“ und 1836 entstand ein riesiges Druckstubegebäude am Fuß des Bergli, das im Volksmund "Schloss" genannt wurde.



Portobrief der Firma MEDAWAR FRERES von **BEYRUT 19. AGO.** (1853) nach **GLARUS** mit Seidenstoffmustern als Briefbeilage. Taxvermerke 12 KR für Lloyd, 9 KR für Österreich, 6 KR für Schweiz = 27 KR CM oder 105 Centimes / Rappen Briefporto.

1842 konzentrierte sich die Firma nach einer Firmenkrise auf die Herstellung von „Türkenkappen“ und wurde bis 1870 zur größten Druckereifabrik im Glarner Land mit weitreichenden Geschäftserfolgen.

Ebenfalls auf den türkischen Markt drängte eine weitere wichtige Textilfabrik aus Netstall, die Firma FELIX WEBER & CIE, die so genannte "Rabenfabrik". Wir haben bereits einen Brief von diesem Handelshaus an TRÜMPY kennengelernt. Um 1840 eröffnete sie ein Warenlager bei dem Handelshaus der Gebrüder MEDAWAR in Beirut. Es folgten weitere in Aleppo und Bagdad. In der Regel führten Familienangehörige des Stammhauses die Leitung einer Niederlassung.

Der Ortsteil Netstall gehörte bis 1875 zur Gemeinde Glarus. Ich stelle nun zwei Briefe von der Niederlassung der Firma Weber & Cie /Beyrouth an den Stammsitz in Netstall vor. In beiden Briefen wird über die Preissituation am Textilmarkt für Baumwolle und Seide berichtet.



180 Centimes Frankatur auf Brief der dritten Gewichtsstufe aus BEYROUTH via ALEXANDRIEN mit der **Französischen Post** nach NETSTALL.

Die Beförderungsdauer betrug 14 Tage; 60 Centimes für den einfachen Brief entsprachen 25 Soldi.

40 Soldi Frankatur auf Brief der zweiten Gewichtsstufe von BERUTTI nach NETSTALL.

Die **Österreichische Post** verrechnete für die Strecke KONSTANTINOPEL-TRIEST-WIEN in die Schweiz nur 20 Soldi.



Um die Korrespondenzen in die Schweiz bemühten sich sowohl die Österreichische als auch die Französische Post.

Die Beförderung mit der Österreichischen Post war offensichtlich billiger und schneller, doch mussten sich die Handelshäuser, auch aus Zeitgründen, nach dem Fahrplan der Schiffe orientieren.

Zum Abschluss meiner „Geschichte“ muss auf ein katastrophales Ereignis, den Brand von Glarus in der Nacht vom 10. auf den 11. Mai 1861, hingewiesen werden. Er gehörte zu den spektakulärsten Bränden des 19. Jahrhunderts in der Schweiz.

Zwei Drittel des Hauptortes wurden zerstört, mehr als 2200 Einwohner waren obdachlos. Der Widerschein der Feuersbrunst war westwärts in Basel und ostwärts bis weit über den Bodensee hinaus zu beobachten. Zu den Todesopfern gehörte auch Nationalrat Johannes Trümpy mit seiner Familie.



Die Brandkatastrophe bewegte die Menschen im In- und Ausland. Selbst in den Zeitungen in Übersee wurde darüber berichtet und in die ganze Welt erging ein Spendenaufruf. In einer noch nie dagewesenen Solidaritätswelle wurden Waren und Bargeld gespendet.

So schrieb am 13. Mai 1861 die Neue Zürcher Zeitung über den Brand, der Glarus in einer Nacht fast völlig zerstört hatte:

„Gestern Abend nach 9 Uhr brach in einem Stallgebäude.... das Feuer aus, und zwar oben im Flecken, in der Nähe des neuen Schulhauses....Der rasende Föhn trug die Glut weit über die nächsten Strassen, so dass unten in der Nähe der Kirche, schon Flammen aus den Häusern brachen, als die Hauptstrasse noch unversehrt war. Ehe indessen die Bewohner....die wirkliche Gefahr auch nur ahnten, flog das Feuer von First zu First.... Um 12 Uhr nachts war der ganze Flecken....ein furchtbares Flammenmeer, in das der Föhn seine wildesten Stösse jagte.“

Wiener Zeitung.

Nr. 115.

Samstag den 15. Mai

1861.

Das Brandunglück zu Glarus forderte nach den bisherigen Resultaten der Nachforschung meh-
rere Personen vermisst werden, haben
statt. Die innigste Theilnahme für die Betroffenen macht
sich außer dem eidgenössischen Gebiet auch durch Beran-
staltung von Sammlungen und Organisation von Ko-
mités in dem benachbarten bayerischen Grenzgebiet
geltend.

Literatur und Quellenangaben:

Glarner Wirtschaftsarchiv, Dr. Sibyll Kindlimann AZ
„Verein für Geschichte und Kultur um Schwanden
Archiv von Urs Heer, zur Verfügung gestellt von Kultur AKTIV Glarus
Schweizer Radio und F
<http://www.gukum.ch/>

5. „Mit Volldampf“ nach Konstantinopel

Mit unserem letzten Beleg wenden wir uns einem wichtigen Kapitel der europäischen Eisenbahngeschichte zu.

Wir schreiben das Jahr 1868 unter Sultan Abdul Azid, der für Reformen nach europäischem Muster zugänglich war und die Vorteile eines Ausbaues der Türkischen Eisenbahn mit Anschluss an die Europäischen Netze erkannte. Insbesondere standen militärische Interessen im Vordergrund, um Truppentransporte in die zu Aufständen neigenden Provinzen wie Bosnien, Serbien und Montenegro zu beschleunigen.

Er erteilte daher am 31. Mai 1868 die Konzession für eine Bahnstrecke von Konstantinopel nach Wien, die am 17. April 1869 von Baron Moritz von Hirsch übernommen wurde, der Teile seines Vermögens in Eisenbahngeschäfte auf dem Balkan und in der Türkei investierte.



Baron Maurice de Hirsch (1831–1896) entstammte einer geadelten jüdischen Bankiersfamilie aus Bayern.

Der Bau der ersten durchgehenden Eisenbahnlinie von Europa nach Konstantinopel, der Strecke des späteren Orientexpress, war ein Projekt, das für zwei Jahrzehnte im Mittelpunkt der europäischen Politik stehen sollte. Die zur Finanzierung dieses Projektes ausgegebenen Anleihen wurden „Türkenlose“ genannt und brachten ihm den Namen „Türkenhirsch“ ein.

Die nachfolgende Karte zeigt uns die Situation im Jahr der Konzessionserteilung 1869: Rumänien, Serbien und

Montenegro waren zwar autonome Fürstentümer, tributpflichtig und gehörten noch zum Osmanischen Reich.

Es war geplant, die unsichere, von Aufständen geprägte Provinz Serbien zu umgehen, um einen direkten Anschluss zur österreichischen Südbahn zu gewinnen. Auch Österreich-Ungarn favorisierte diese Route. Insgesamt sollte das geplante Netz rund 2500 km umfassen.

Bereits 1874 verkehrten die Orientalischen Bahnen auf drei Teilstrecken mit 1300 km Länge.



Durch den Staatsbankrott des Osmanischen Reiches 1875 geriet der Weiterbau der Strecken ins Stocken. Die Aufstände der Balkanvölker gegen die osmanische Herrschaft und der Russisch-Türkische Krieg brachten den Bahnbau ab 1877 völlig zum Erliegen. Trotzdem konnte das Osmanische Reich von den bereits fertiggestellten Strecken für Truppentransporte profitieren.

Der nachfolgende Brief aus dem Jahre 1878 ist an **Monsieur Otto KÜHLMANN**, den Generaldirektor der „Compagnie d' Exploration des chemins de fer de la Turquie d' Europe“ mit Sitz in Paris, kurz Orientalische Bahn genannt, adressiert.



830 Soldi -Frankatur mit allen hohen Werten der Ausgabe 1867
von **VARNA 6/2/78** nach **CONSTANTINOPEL** an **Monsieur KÜHLMANN**

Es ist die **größte bekannte Frankatur** der Österreichischen Post im Osmanischen Reich auf der Ausgabe 1867 und war in den Sammlungen von Anton Jerger und Emil Capellaro.

Für Auslandsbriefe in die Mitgliedsstaaten des Weltpostvereins kam der Berner Postvertrag zur Anwendung, der keine Gewichtsobergrenzen vorsah. Die diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der Deutschen Reichspost - Verwaltung Nr. 52 vom 21. Juli 1875 lauten:

a) Briefe.

Daß in Deutschland zur Erhebung kommende Vereinsporto beträgt:

20 Pfennig für frankirte Briefe nach allen anderen Vereinsländern,

40 Pfennig für unfrankirte Briefe aus allen anderen Vereinsländern

für je 15 Gramm. Die bisherige Ausnahmsbestimmung hinsichtlich der Gewichtsklassen für Briefe im Verkehr mit Dänemark und der Schweiz fällt fort. Eine Gewichtsgrenze ist für Briefe innerhalb des Vereins nicht festgesetzt.

Der vorliegende Brief hatte ein Gewicht von 82 x 15 Gramm, somit war er über 1,2 Kilo schwer. Er trug mit der rückseitigen Recogebühr Marken im Gesamtwert von 830 Soldi. Einer handschriftlichen Tarifberechnung ist auf der linken Brief-Vorderseite die Gebührenermittlung zu entnehmen.

Das Schreiben wurde am Mittwoch, den 6. Februar 1878, in Varna aufgegeben (25. Jänner 1878 nach julianischer Zeitrechnung) und sollte mit der zweimal pro Woche verkehrenden Direktlinie des Österreichischen Lloyd befördert werden. Nach Fahrplan wäre es am nächsten Tag in Konstantinopel angekommen. Die Schifffahrt wurde aber kriegsbedingt eingestellt, der Brief fällt in die letzten Tage des Russisch-Türkischen Krieges 1877–1878.

Nachdem Serbien 1876 dem Osmanischen Reich den Krieg erklärt hatte, nutzte Russland die Gelegenheit, um im folgenden Jahr in den Konflikt einzugreifen, da es in allen orthodoxen Gebieten die Vorherrschaft erlangen wollte. Die russischen Truppen hatten am 9. Jänner 1878 den Schipkapass erobert und Ende Jänner wurde Adrianopel eingenommen.

Der russische Sieg traf die türkische Armee derart vernichtend, dass Russland die Bedingungen für den Friedensschluss diktieren konnte. Gemeinsam mit Serbien und Montenegro war nahezu die gesamte Europäische Türkei besetzt.



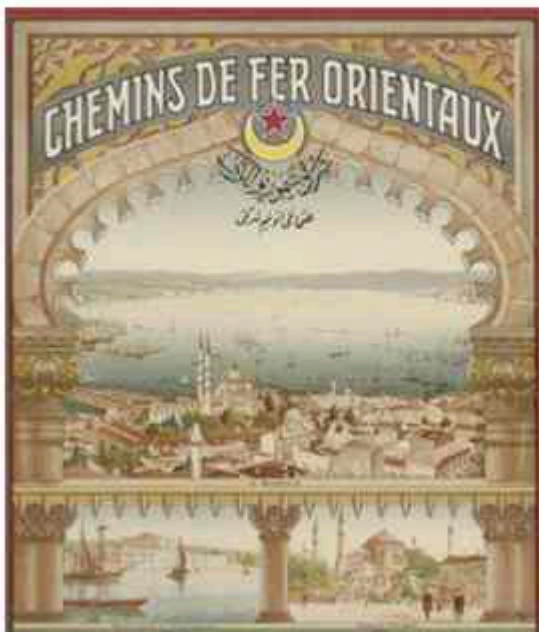
Am 3. März 1878 wurde in einem Vorort von Konstantinopel der Friedensvertrag von San Stefano unterzeichnet. Mit dem Vertrag wurden Bulgarien alle Territorien zugesprochen, in denen Bulgaren lebten.

Dieses Projekt „Großbulgarien“ war jedoch letzten Endes ein „russisches Konstrukt“ und zog sofort den Widerstand Österreich-Ungarns und Großbritanniens auf sich. Zu

nahe war das Zarenreich den strategisch wichtigen Meerengen gekommen. Aufgrund dieser ungeklärten Balkanfragen trat im Sommer 1878 unter der Ägide von Reichskanzler Otto von Bismarck der „Berliner Kongress“ zusammen.

Die wichtigsten Vereinbarungen im „Berliner Vertrag“ zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Großbritannien, Italien, Russland und der Türkei waren:

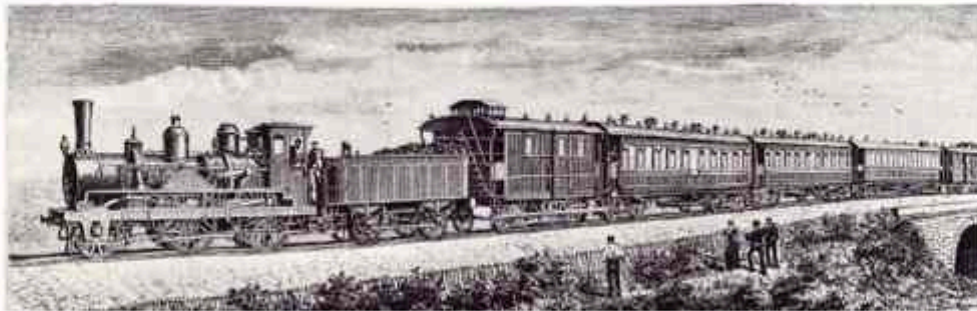
Bulgarien wird tributpflichtiges Fürstentum, Gebietszuwächse für Serbien und Montenegro, Bosnien und Herzegowina kommen unter österreichische Verwaltung, Ostrumelien und die übrigen besetzten Gebiete verbleiben beim Osmanischen Reich.



Der Berliner Kongress beschloss 1878 den Weiterbau der Bahnverbindung von Istanbul nach Wien und setzte zu diesem Zweck ein gesondertes Komitee ein.

Diese *Conférence à Quatre*, bestehend aus Vertretern von Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und des Osmanischen Reiches erhielt die Auflage, die durchgehende Bahnverbindung innerhalb von drei Jahren fertigzustellen.

Erst im Jahre 1880 schlossen die vier Staaten die entsprechende Konvention ab, wonach die Verbindung zwischen Istanbul und Wien über Sofia und Belgrad hergestellt werden sollte. Teil der Vereinbarung war auch die durchgehende Verbindung von Belgrad nach Thessaloniki.



Die Orientalische Bahn, die 1878 ihren Sitz von Paris nach Wien verlegt hatte und seither als *Compagnie d' Exploration des chemins de fer Orientaux* (CO) firmierte, übernahm den Bau der noch fehlenden Abschnitte auf osmanischem Gebiet von Belovo bis Vakarel an der neuen Grenze zu Bulgarien.



Die durchgehende Verbindung von der Türkei nach Mittel- und Westeuropa konnte schließlich 1888 fertiggestellt werden. Am 12. August desselben Jahres fuhr der **Orient-Express** erstmals durchgehend von Paris bis Konstantinopel, vorerst allerdings nur einmal pro Woche.

Mit der neuen Bahnverbindung hatte sich die Beförderungsdauer zwischen Wien und Konstantinopel auf weniger als 2 Tage verkürzt.

Nach Abgabe der bulgarischen Streckenabschnitte westlich von Belovo umfasste das Netz der Orientalischen Bahnen rund 1.265 km.

Baron Hirsch zog sich ab 1889 aus dem Bahnbau in der Türkei zurück. Im Jahre 1890 übernahm die Deutsche Bank zusammen mit dem Wiener Bankverein die Aktien der Betriebs-Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen aus dem Besitz des Baron Moritz von Hirsch und erlangte damit die Kontrolle über die Eisenbahnen im europäischen Teil des Osmanischen Reiches. Der Verkauf des Unternehmens brachte Baron Hirsch ein Vermögen von angeblich mehr als 150 Millionen Francs ein.



Zum Abschluss möchte ich mich noch kurz mit dem Empfänger des Briefes befassen:
Otto Karl Friedrich Johann KÜHLMANN (1834-1915)

Die Informationen über Herrn Otto von Kühlmann sind umfangreich, war er doch ein Vertreter deutscher Interessen im Osmanischen Reich und in der Folge Generaldirektor der wichtigsten türkischen Bahnlinien.

Geboren am 28. November 1834 in Landsberg am Lech, wurde er nach dem Jurastudium Staatsanwalt und Rechtberater der „Bayrischen Ostbahn“.

Er ging 1871 für 25 Jahre in die Türkei, vorerst als Berater für Baron Hirsch und später als Direktor der „Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe“ (Orientalische Bahnen). In dieser Funktion hat er auch den vorgestellten Brief erhalten.

Im Jahr 1888 erhielt ein deutsch-österreich. Bankenconsortium die Konzession für den vom Sultan ausgeschriebenen Bau einer Eisenbahnlinie nach Ankara, die dann 1903 zum Ausgangspunkt der Bagdad-Bahn wurde.



Für den Bau und den Betrieb wurde eine eigene Gesellschaft gegründet und Otto Kühlmann wurde aufgrund seiner langjährigen Erfahrungen zu ihrem Generaldirektor ernannt.

Seit 1891 war Otto Kühlmann zugleich Generaldirektor der Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique – Monastir.

Die im Jahre 1890 ausgegebene 3 % Anleihe trägt auch seinen Namen.

Nachdem der Bau der Anatolischen Eisenbahn vollendet und der Betrieb aufgenommen worden war, zog sich Otto Kühlmann im Juni 1897 aus dem Vorstand beider Gesellschaften zurück.

Auf Grund seiner Verdienste war er bereits 1889 geadelt worden. Er nannte sich fortan Otto Ritter von Kühlmann.



Literatur und Quellenangaben:

Die Eisenbahnen in der Türkei, 1941

www.bankgeschichte.de/de/docs/Chronik

„Hirsch, Moritz Freiherr von“ in: Neue Deutsche Biographie 9 (1972), Grunwald Kurt

„Die Bulgaren in ihren historischen, ethnographischen und politischen Grenzen“, Dr. Rizoff

Die Compagnie des Chemins de Fer Orientaux (CO), Wikipedia

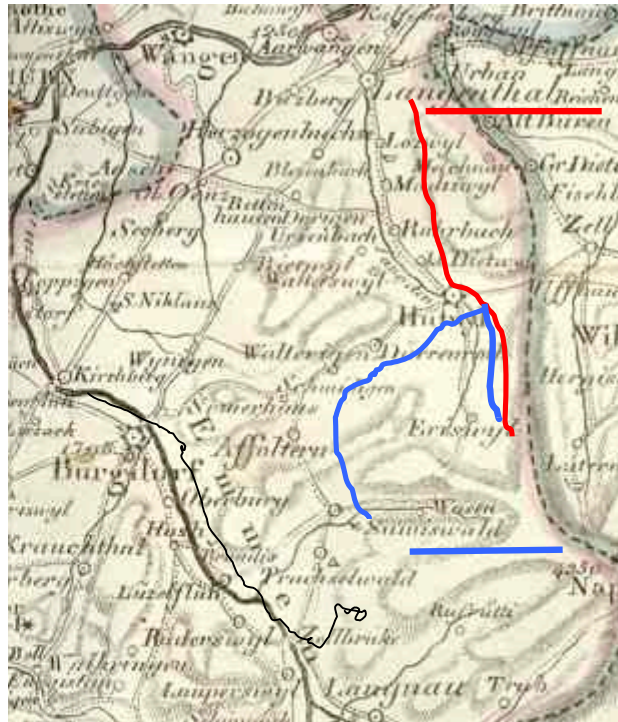
Die Orientbahnen, Wien 1914, Archiv für Eisenbahnwesen 1890

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 7. Berlin, Wien 1915, S. 455., Freiherr von Röll

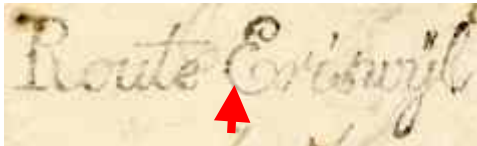
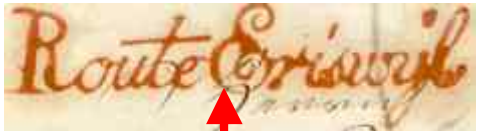
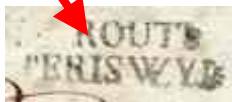
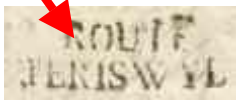
„Kühlmann, Otto Ritter von“, Neue Deutsche Biographie 13 (1982), Berg Ralf

Die Postroutenstempel von „Eriswyl“

Vorgetragen zum Postgeschichtlichen Symposium in Sindelfingen 2013



Ausschnitt aus der Reisekartekarte von J. Scheuerman von 1825

 Wi. Nr. 4001 / Ga. Nr. 44a,b Abstand zwischen e von Route und E von Eriswyl 3 ½ mm!	 Wi. Nr. 4002 / Ga. Nr. 45a,b,c Abstand zwischen e von Route und E von Eriswyl 1 ½ mm!
 Bisher unbekannt!* Ga. Nr. 47 R von Route beginnt nach dem R von ERISWIL	 Wi. Nr. 4003, / Ga. Nr. 46a,b R von Route beginnt vor dem von R ERISWIL

* Dieser seltene Stempel ist unter Kennern seit längerer Zeit bekannt. Die Unterschiede sind derartig, dass er in meinem neu erschienen Handbuch „Die Postroutenstempel der Schweiz 1803 – 1881“ unter Ga. Nr. 47 separat aufgeführt worden ist.

Seit langer Zeit beschäftige ich mich mit diesem geheimnisvollen Postroutenstempel aus dem Emmental. Sie wurden alle zwischen 1811 und 1833 verwendet. Für diese Studie habe ich über 120 Briefe aller Stempelvarianten nach Datum, Aufgabe- und Ankunftsort analysiert. Es stellten sich immer wieder die folgenden Fragen:

- Auf welchen Postrouten wurden die Briefe mit diesen wunderschönen Stempel aus der Zeit der Fischerpost verwendet?
- Waren es zwei verschiedene Botenläufe?
- Wo wurden dieses Routenstempel verwendet? In Eriswyl selbst? in Huttwyl? in Sumiswald? oder in Langenthal?
- Warum wurden in der gleichen Zeitepoche insgesamt vier verschiedene Stempel eingesetzt?

Die Briefe stammen alle aus folgenden 14 Gemeinden: Eriswyl, Gondiswyl, Hornbach, Huttwyl, Kleindietwyl, Langenthal, Lotzwyl, Madiswyl, Rohrbach, Rüschelen, Trachselwald, Ursenbach, Wasen und Wyssachen.

Verwendungszeit der verschiedenen Routen- und Ortstempel und deren Stempelfarben

				Zeitraum																												
Wi. Nr.	Ga. Nr.	Stempelname	Farbe	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	1830	1831	1832	1833
4001	44a	Route Eriswyl	S																													
4001	44b	Route Eriswyl	S																													
?	47	ROUTE / d'ERISWYL	S																													
1079		Ortstpl. SUMISW.	S																													
1080		Ortstpl.SUMISWALD	S																													
1081		Ortstpl.SUMISWALD	S																													
4002c	45a	R oute E ris wyl	S																													
4002c	45b	R oute E ris wyl	S																													
4002b	45c	R oute E ris wyl	R																													
4003	46a	ROUTE / d'ERISWYL	S																													
4003a	46b	ROUTE / d'ERISWYL	R																													
857/60		Ortstpl. LANGENTHAL	S																													
857/860		Ortstpl. LANGENTHAL	R																													

In dieser Aufstellung sind die in Frage kommenden Postbüros mit deren Stempelfarben während dieser Zeitepoche aufgeführt. Im Vergleich dazu das Vorkommen der Postroutenstempel und deren Stempelfarbe.

Postrouten während der Zeit der Fischerpost.

Aus der Zeit der Fischerpost ist uns vor 1832 leider sehr wenig bekannt, sodass vieles unklar bleibt.

1788 führte die damalige **Sumiswald-Route** von Bern über Gümligen nach Worb, Walkringen, Lützelflüh, Trachselwald, nach **Sumiswald** und weiter über Huttwyl, Willisau, Wolhusen nach **Luzern**. (Quelle: R. Schäfer, *Postwesen der alten Eidgenossenschaft*. Seite 155 / Klöti, „Die Post: Ein Geschäft für wen?“ Seite 554)

Wie nachstehend abgebildete Briefe zeigen, können aus der Zeit der Fischerpost ebenfalls Botenverbindungen von Eriswyl über Huttwyl nach Langenthal, sowie von Eriswyl über Sumiswald nach Burgdorf, nachgewiesen werden.



9. Februar 1811. Von Eriswyl über **Langenthal** nach Jvrée. Das von Langenthal bis Coppet bezahlte Porto ist rückseitig mit 8 Kreuzer vermerkt.



16. Juni 1810. Von Eriswyl über **Burgdorf** nach Jvrée.

Postbüros während der Zeit der Fischerpost

Für **Sumiswald** wird 1788 eine Postablage erwähnt (Klöti S.557).

Von **Langenthal** ist bekannt, dass bereits vor 1773 ein Postbüro bestand.

Für **Huttwyl** ist weder bei Klöti noch im Verzeichnis der „Bureaux, Depots des Lettres, Messageres & Courriers de Post de Berne von 1808 eine Postablage oder ein Postbüro erwähnt.“ (Quelle: Tarif des Salaires et Fraix-annuels des Postes de Berne 1808)

Der erste Ortstempel für **Huttwyl** ist auf einem Brief vom 16. Januar 1829 von Huttwyl nach Lausanne bekannt. (Sgl. HUS)

Für **Eriswyl** erwähnt Winkler für das Jahr 1832 den ersten Ortstempel.

* * *

Als das Postwesen von der Fischerpost an den Kanton überging, wurden zweifellos deren Einrichtungen der Botenverbindungen übernommen und die Verträge mit den Boten neu ausgehandelt und erneuert.

Somit ist davon auszugehen, dass die nachstehend aufgeführten Postverbindungen von Langenthal über Huttwyl nach Eriswyl und von Sumiswald über Dürrenroth, Huttwyl, nach Eriswyl und wieder zurück nach Sumiswald schon vor 1832/33 d.h. zur Zeit der Fischerpost bestanden haben.

Bernische Kantonalpost (Quelle: PDM I, Seite 539 u.f.)

Genauere Kenntnisse über das Postwesen in der Region Emmental sind uns aus der Zeit von 1832/33, als das Postwesen von der Fischerpost durch den Kanton Bern in eigener Regie übernommen wurde, bekannt. So ergingen unterm Datum vom 16. August 1833 an die Postbüros von Langenthal, Sumiswald und Huttwyl folgende Weisungen:

An das Postbureau zu Langenthal!

Herr Posthalter!

Die Postdirektion soll Ihnen höherer Weisung zufolge, die Anzeige machen, dass der nun einzurichtende Botenlauf von Langenthal nach Huttwyl und Eriswyl und wieder zurück nach Langenthal mit dem 1. Sept. nächstkünftig seinen Anfang nehmen soll.

Der hiefür ernannte Fussbote ist Heinrich Minder von Auswyl, Kirchhöre Rohrbach; derselbe hat seinen Botenlauf auf folgende Weise einzurichten und auszuführen:

A) Jeweilen Sonntags, Montags und Donnerstags:

Von Langenthal über Lotzwyl, Madiswyl, Ursenbach, Kleindietwyl und Rohrbach bis nach Huttwyl, und über diese Ortschaften wieder zurück nach Langenthal.

Abgang von Langenthal, Morgens um	6. Uhr mit Briefen von Bern.
Ankunft in Huttwyl, Vormittags um	9. Uhr
Abgang von Huttwyl, Nachmittags um	1. Uhr mit Briefen für Aarau, Weiters, auch für Bern.
Ankunft in Langenthal, Abends um	4. Uhr also eine Stunde vor der Durchfahrt der Diligence nach Aarau.

B) Jeweilen Mittwoch und Samstags:

Von Langenthal über die Ortschaften wie oben bis nach Eriswyl und wieder zurück nach Langenthal.

Abgang von Langenthal, Morgens um	5. Uhr mit Briefen von Aarau u. Bern für Umgegend und Italien.
Ankunft in Eriswyl, Vormittags um	9. Uhr mit italienischer Correspondenzen.
Abgang von Eriswyl Mittags um	12. Uhr mit italienischer Correspondenzen.
Abgang von Huttwyl, Nachmittags um	1. Uhr
Ankunft in Langenthal, Abends um	4. Uhr

Sie Herr Posthalter erhalten infolge dessen den Auftrag, diesen neuen Boten Heinrich Minder alle weitem nötigen Anweisungen seinen Dienst betreffend, zu erteilen, und dem Boten Mumenthaler anzeigen, dass sein bisheriger Montagsdienst mit dem 26 ten dieses aufhören muss; – auch ist noch zu bemerken, dass die Briefe nach Walterswyl dieser neuen Ordnung gemäss nach der Postablage Waltringen per Huttwyl zu instradieren sind. Wir erwarten auch Ihren genauen Bericht über den Gang dieses neuen Dienstes, für dessen Ausführung wir Ihre ganz besondere Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen.

An das Postbureau zu Huttwyl!

Herr Posthalter!

Die Postdirektion hat höheren Weisung zufolge, Ihnen die Anzeige zu machen, dass der neu einzurichtende Botenlauf von Langenthal nach Huttwyl und Eriswyl, so wie auch derjenige von Sumiswald nach Huttwyl und Eriswyl mit dem 1. September nächsthin seinen Anfang nehmen soll, für den Dienst nach Sumiswald und Huttwyl, ist der bisherige Bote Johannes Sommer und für den von Langenthal und Huttwyl und Eriswyl Heinrich Minder von Auswyl Kirchh. Rohrbach ernannt worden.

1. Heinrich Minder hat seinen Lauf auf folgende Weise einzurichten und auszuführen:

A) Jeweilen Sonntags, Montags und Donnerstags:

Von Langenthal über Lotzwyl, Madiswyl, Ursenbach, Kleindietwyl und Rohrbach bis nach Huttwyl und über diese Ortschaften wieder zurück nach Langenthal:

Abgang von Langenthal, Morgens um	6. Uhr
Ankunft in Huttwyl, Vormittags um	9. Uhr
Abgang von Huttwyl, Nachmittags um	1. Uhr mit Depeschen für Aarau S.S. Bern S.S.
Ankunft in Langenthal, Abends um	4. Uhr

B) Jeweilen Mittwoch und Samstags

Von Langenthal über die Ortschaften wie oben bis nach Eriswyl und wieder zurück nach Langenthal:

Abgang von Langenthal, Morgens um	5. Uhr mit Depeschen nach Aarau, Bern für Umgegend
Ankunft in Huttwyl, Vormittags um	8. Uhr
Ankunft in Eriswyl, Morgens um	9. Uhr mit italienischer Correspondenzen.
Abgang von Eriswyl Mittags um	12. Uhr mit italienischer Correspondenzen.
Abgang von Huttwyl, Nachmittags um	1. Uhr
Ankunft in Langenthal, Abends um	4. Uhr

2. Johannes Sommer hat seinen Lauf folgendermassen einzurichten und auszuführen:

Jeweilen Sonntags, Dienstags und Donnerstags:

Von Sumiswald über Affoltern, Häusernmoos, Waltrigen und Dürrenroth nach Huttwyl und jedes Mal über Wasen zurück:

Abgang von Sumiswald, Morgens um	6. Uhr
Ankunft in Huttwyl, Morgens um	10. Uhr
Abgang von Huttwyl, Nachmittags um	2. Uhr
Abgang von Eriswyl, Nachmittags um	3. Uhr
Ankunft in Sumiswald, Abends um	5. Uhr

Sie Herr Posthalter erhalten infolge dessen den Auftrag, dies beiden Boten alle weitem nötigen Anweisungen seinen Dienst betreffend zu erteilen. Auch ist noch zu bemerken, dass die Briefe nach Walterswyl nach der neuen Postablage Waltringen zu instradiren sind. Wir erwarten auch Ihren genauen Bericht über den Gang dieses neuen Dienstes, für dessen Ausführung wir Ihre ganz besondere Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen.

In einem Nachtrag vom 11. Januar 1835 wird angeordnet, dass der Bote Sommer seinen Lauf von Sumiswald nach Eriswyl und von da wieder zurück einzurichten hat!

Mit Jsaak Kohler, Schullehrer aus Wasen wird am 1. November 1833 ein Vertrag für einen Botenlauf von Wasen nach Sumiswald, jeweils Montags, Dienstags, Donnerstags und Samstags, abgeschlossen! (Quelle: Akkordenbuch Seite 172)

* * *

An das Postbureau Sumiswald

Die Postdirektion hat höheren Weisung zufolge Ihnen die Anzeige machen, dass der neu einzurichtende Botenlauf von Sumiswald nach Huttwyl und Eriswyl, mit dem 1. September nächstkünftig seinen Anfang nehmen soll. Den hiefür ernannte Bote Johannes Sommer, bisheriger Fussbote von Sumiswald; dieser hat seinen neuen Lauf folgendermassen einzurichten und auszuführen:

Jeweils Sonntags, Diensttags und Donnerstags:

Von Sumiswald nach Hutwyl und über Eriswyl wieder zurück nach Sumiswald.

Abgang von Sumiswald, Morgens um	6. Uhr
Ankunft in Hutwyl, Vormittags um	10. Uhr
Abgang von Hutwyl, Nachmittags um	2. Uhr
Abgang von Eriswyl, Nachmittags um	3. Uhr
Ankunft in Sumiswald, Abends um	5. Uhr

Zuordnung der Stempel auf die Postbüros Langenthal und Sumiswald.

Wo welcher Stempel verwendet worden ist, kann aktenmässig nicht nachgewiesen werden. Nach meiner Meinung können wir eine Zuordnung der Stempel aber aufgrund der verwendeten **Stempelfarben** der in Frage kommenden Postbüros Langenthal und Sumiswald vornehmen.

Von Langenthal ist bekannt, dass von 1805 bis 1850 sowohl rote als auch schwarze Stempelfarbe, wie nachfolgende Briefbeispiele zeigen, verwendet worden ist.

(Alle Briefe verkleinert!)



2. Juni 1810. Von Lotzwyl über Langenthal nach Schwyz.

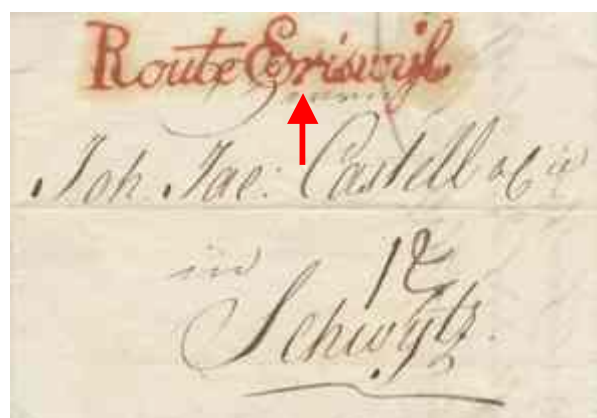


20. April 1811. Von Lotzwyl über Langenthal nach Schwyz.

Die folgenden Stempel kommen in **schwarzer und roter** Stempelfarbe vor. Diese Stempel müssen daher in Langenthal verwendet worden sein!

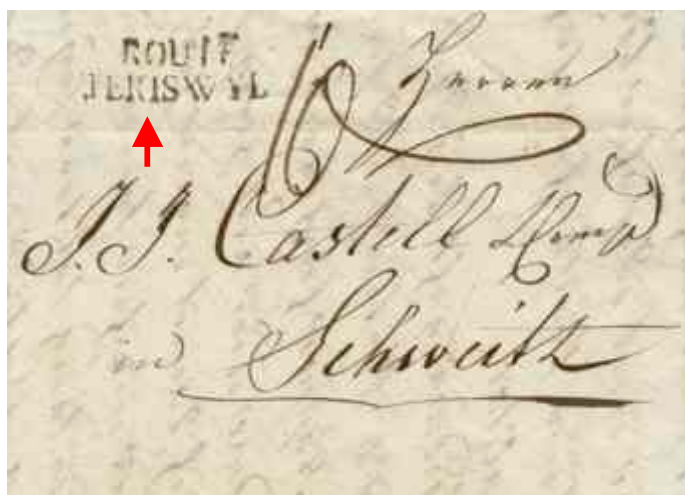


8. Juli 1812. Von Eriswyl über **Langenthal** nach Jvrée.

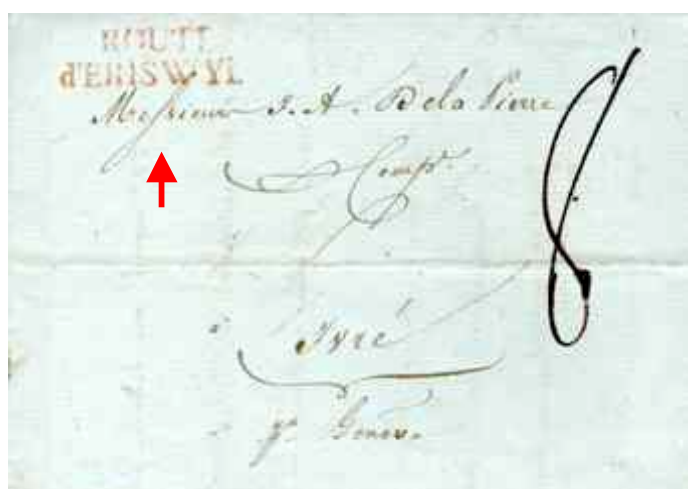


21. Oktober 1812. Von Eriswyl über **Langenthal** nach Schwyz.

Wi. Nr. 4002, a, b + c. Abstand zwischen den beiden „E“ 1 ½ mm!



2. 11. 1814. Von Eriswyl über
Langenthal nach Schwyz.



9. Aug. 1815. Von Eriswyl über
Langenthal Jvrée.

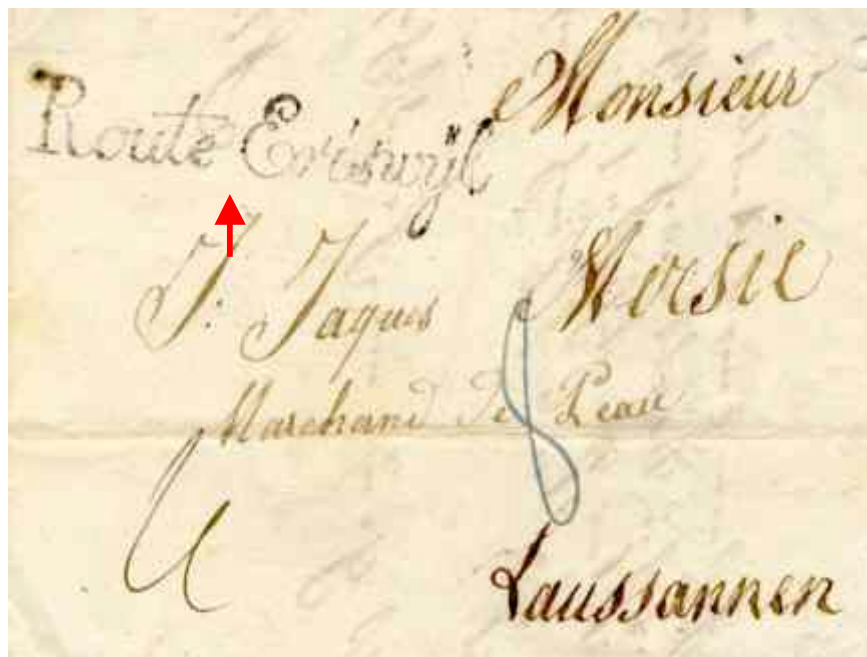
Wi. Nr. 4003 Stellungen der beiden
„R“ beachten!

Von Sumiswald ist bekannt, dass in der Zeit von 1811 bis 1850 nur schwarze Stempelfarbe verwendet worden ist!

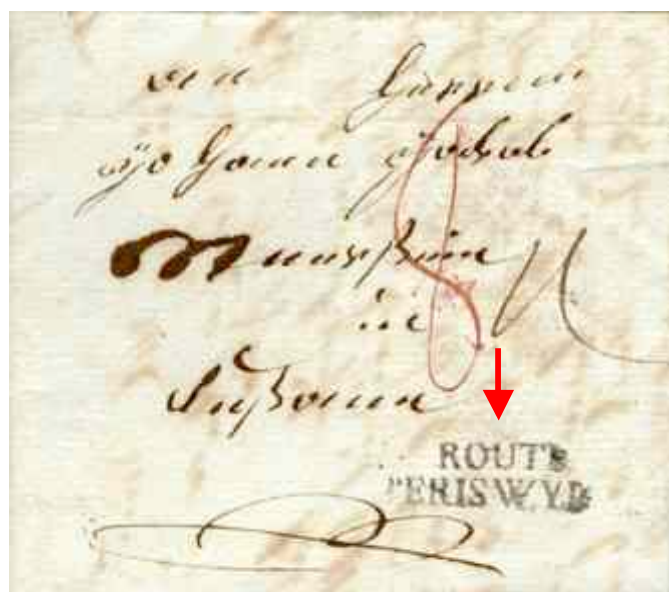


1. August 1811. von Sumiswald
nach Chaux de Fonds.
Erster Ortstempel von Sumiswald
(Wi. Nr. 1079)

Die folgenden beiden Stempel, die nur in schwarzer Farbe vorkommen, müssen daher in Sumiswald verwendet worden sein!



1. April 1822. Von Huttwyl über Sumiswald nach Jvrée. Abstand zwischen den beiden „E“ 3½ mm! Stempel Wi. Nr. 4001



27. April 1822. Von Huttwyl über Sumiswald nach Lausanne. Stellung der beiden „R“ beachten! Stempel Wi. Nr. 4003

Aus der Tabelle über die Verwendungszeiten ist ersichtlich, dass der Stempel **ROUTE / d' ERISWYL** im April 1822 wieder durch den Stempel **Route Eriswyl**, nach dem dieser von ca. 1811/14 in Betrieb war, ersetzt worden ist!

Zusammenfassung:

- Die Zuordnung der Stempel „Route Eriswyl“ erfolgte, mangels Akten aus der Zeit der Fischerpost, aufgrund der verwendeten Stempelfarben der dafür in Frage kommenden Postbüros von Sumiswald und Langenthal.
- **Die schwarzen Stempel Wi. Nr. 4001 / Ga. Nr. 44a +b und die neue Stempelvariante Ga. Nr. 47 sind in Sumiswald, für die Postroute Eriswil – Huttwyl – Sumiswald und weiter Richtung Bern verwendet worden.**
- **Die schwarzen und roten Stempel Wi. Nr. 4002a,b,c / Ga. Nr. 45a,b +c und 4003 / Ga. Nr. 46a + b sind in Langenthal, für die Postroute Eriswil – Huttwyl – Langenthal, mit Anschluss an die Postroute Bern – Aarau, verwendet worden.**
- Die da und dort bestehende Meinung dass in Huttwyl gestempelt wurde, kann, da während der Fischerpost in Huttwyl kein Postbüro bestand, nicht belegt werden.
- Ebenfalls kann aufgrund der vorliegenden Briefbelege eine Botenverbindung von Sumiswald über Wasen nach Langenthal aus der Zeit der Fischerpost nicht belegt werden.
- Ungeklärt bleibt die Frage, warum auf beiden Postrouten zur gleichen Zeit zwei verschiedene Stempel (Ohne Farbunterschiede!) verwendet worden sind. Vgl. dazu die Aufstellung über die Verwendungszeiten!

Die Vermutung liegt nahe, dass bereits während der Zeit der Fischerpost zwei Boten von Huttwyl nach Langenthal eingesetzt wurden, wie dies im Schreiben vom 16.8.1833 an das Postbüro Huttwyl steht. Dies würde auch erklären, warum gleichzeitig zwei verschiedene Stempel verwendet wurden!

**Traditionen pflegen heisst nicht Asche aufbewahren,
Traditionen pflegen heisst Glut weitergeben**

(Konfuzius)

Der
Rundsendedienst
des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. bietet interessantes und
preiswertes Material aller Sammelgebiete

Informationen durch
Horst Warnecke
Goethestraße 16, 31008 Elze, Telefon 0 50 68 / 22 02

Portoverrechnungen Frankreichs mit den europäischen Vertragsländern

Vorgetragen zum Postgeschichtlichen Symposium in Sindelfingen 2013



Die Postverträge Frankreichs mit Eingang - Grenzpostämtern

Postvertrag Preußen-Frankreich 1817: Forbach, Givet.

Postvertrag Frankreich – Niederlande/Belgien 1817: Lille, Valenciennes, Thionville, Dunkerque.

Postvertrag Frankreich – Bayern 1821: Strasbourg.

Postvertrag Frankreich –Thurn & Taxis 1818: Forbach-Strasbourg.

Frankreich – Österreich – 1829 – 1847: Huningue, St. Louis, Bureau Français à Bâle.

Postvertrag Frankreich – Basel 1829: Belfort, Bureau Français à Bâle.

Genf, Bern, Vaud und Neuchâtel-Frankreich 1829-1848 Ferney, Pontarlier.

Postvertrag Frankreich – Baden 1824: Straßburg.

Postvertrag Frankreich – Großbritannien 1836 Calais.

Frankreich - Spanien 1830 – 1843: St. Jean de Luz.

Postvertrag Frankreich – Sardinien 1823: Antibes und Pont de Beauvoisin.

Die Änderung der Portoverrechnung 1837 – 1849.

TAXZIFFERN

- Nach Abschluss der Postverträge wurde zur Verrechnung der gegenseitigen Gebühren, bei Einzelverrechnung, die Höhe der jeweiligen Auslagen bzw. Forderungen auf den einzelnen Belegen notiert.

- Als der Korrespondenzaufwand ein übermäßiges Volumen bekam, wurden nach und nach Taxziffer-Verrechnungsstempel eingeführt.
- Eine frühe Verwendung solcher Stempel finden wir in Frankreich ab 1829 auf Auslandsbriefen aus Fremdstaaten mit denen ein Postvertrag auf Basis von Entfernung der Aufgäbeorte bis zum Grenzpostamt – die sog. Rayons – abgeschlossen wurde: Belgien, Österreich, Preußen, Schweiz, Spanien, Thurn & Taxis usw.
- Es sind kleine Zahlenstempel von 1 bis 13 in rot oder schwarz, in der linken oberen Ecke des Briefes, angebracht vom französischen Grenzeingangs-Postamt.

Die Anwendung der Taxverrechnungsstempel wurde am 2.4.1829 per Rundschreiben an die Postdirektionen angekündigt, dessen Wortlaut in deutscher Sprache übersetzt etwa wie folgt lautet:

„Es kommt häufig vor, dass unfrankierte Auslandsbriefe mit unleserlichen Rayonstempeln ankommen so dass ihr Ursprung nicht feststellbar ist, oder es sind keine Stempel vorhanden. Dieser Stempel dient jedoch dazu die Auslagen zu Lasten dieses Amts zu bestimmen, welche an Preußen¹ zu zahlen sind.

- *Das Fehlen, oder die Unleserlichkeit solcher Stempel stellt die Inlands-Ämter beim Taxieren vor die Unmöglichkeit die Auslandsgebühr zu beziffern.*
- *Um diesen Nachteil zu beheben hat die Verwaltung jedes Grenzpostamt angewiesen, alle Briefe ohne, oder mit unleserlichem Rayonstempel, welche sie befördern, mit einer Ziffer (von 1 bis 13) zu stempeln, so z.B.:*

9

- *anzubringen in der linken oberen Ecke von jedem Brief, als Hinweis auf den zu erhebenden Betrag in Dezimen, für jeden einzelnen Brief, als Betrag der an das Auslandsamt zu zahlenden Auslage. Jede Ziffer zeigt also ebensoviel Dezimen und steht für eine äquivalente Menge an Kreuzern, Groschen oder Dezimen, je nach Ursprung.*

DIE VERGÜTUNGEN

Das Vergütungsverfahren zwischen Frankreich und den Konventionspartnern beruhte auf den Erfahrungen, die Frankreich gemacht hatte beim allerersten europäischen Postvertrag mit Thurn & Taxis 1803. Der nächste Vertrag wurde, in der Fortsetzung des 1803 gescheiterten Versuch, mit Preußen 1817 abgeschlossen. Beide Länder wurden, beginnend vom Grenzpostamt, in Rayons eingeteilt. Die Briefe wurden per Rayon nach Gewicht ‚verkauft‘. Per 30 Gramm rechnete Frankreich mit einem Schnitt von 4 Briefen je 7½ Gramm, Preußen mit 3 Briefen je 30 Gramm. Zur Festlegung des Verkaufspreises berechnete Preußen per Rayon das Einzelbriefporto eines jedem Amts bis Saarbrücken und teilte diese Summe durch die Anzahl der Ämter im Rayon. Zum Beispiel: Rayon 5: Gesamtsumme 350 Gutegroschen: 41 Postämter = 8 Ggr. 9 Pfg x 3 = 26 Ggr. 3 Pfg., aufgerundet auf 27 Ggr. oder 42 Dezimen.

Der französische Schnitt von 4 x 7½ Gramm Briefe, wurde in den ‚Ordonnancen‘ mit 6 Gramm berechnet, was in Wirklichkeit einen Schnitt von 5 Briefen je 6 Gramm ergab.

Mit dem 1837er Vertrag wurden die Vorschriften der ‚Ordonnancen‘ hinfällig. Es wurde der Preußische Streckentarif zur französischen Inlandstaxe hinzugerechnet.

¹ Gilt auch für die anderen Vertragsländer.

Frankreich – Preußen, Postvertrag 1817, Grenzpostamt Aachen, Forbach

Artikel 12.

Von den Korrespondenzen aus den Städten und Gegenden im fünften Rayon der Preußischen Postverwaltung, mit **C.P.R.5.** (Correspondance Prusse 5ème Rayon) gestempelt, sowie solche aus Polnisch Russland und dem Kaiserreich Russland im Transit durch Preußen, T.P. (Transit Prusse) gestempelt, wird in den Eingangsorten nach Frankreich jeden einzelnen Brief bis 6 Gramm mit **13 Dezimen** taxiert, und die Übergewichtigen dementsprechend nach dem Tarif der französischen Posten

Bilanz der Vergütungen zwischen 1818 und 1837

Preußen	Frankreich pro Brief	Erhält Je 30 Gr.	Frankreich bezahlt	Bilanz
R-Stempel	An Auslage Taxziffer	X5 In Dezimen	Je 30 Gr.	Gewinn In Dezimen
CPR 1	4	20	7 ½ Dez.	+ 12 ½
CPR 2	6	30	15	+ 15
CPR 3	8	40	24	+ 16
CPR 4	10	50	30	+ 20
CPR 5	13	65	42	+ 23

Frankreich – Preußen, Postvertrag 1817, Grenzpostamt Forbach

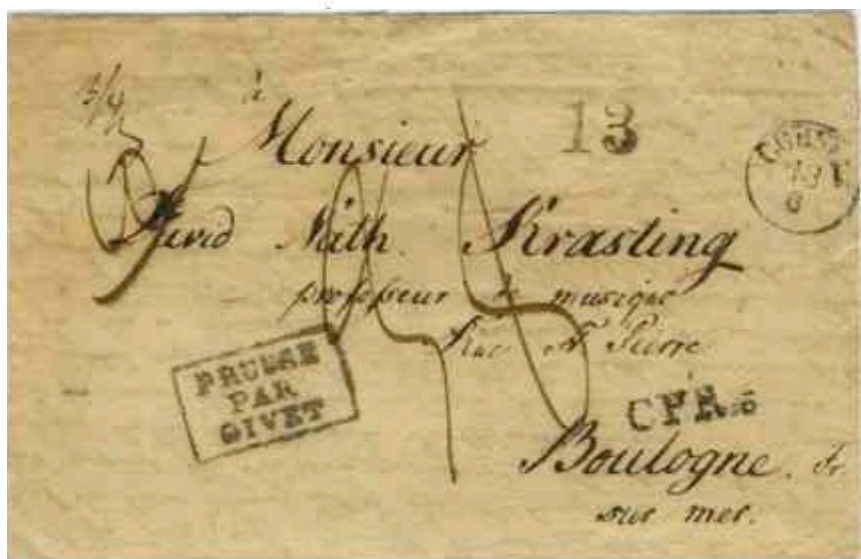
Preußen	Frankreich	= x 4	Frankreich	Bilanz
Briefe nach Frankreich aus dem:	verlangt pro Brief 7 ½ Gramm	erhält je 30 Gramm	bezahlt je 30 Gramm nur	Verdienst
1. preußischen Rayon	4 Dezimen	16 Dezimen	7 ½ Dezimen	+ 8 ½ Dezimen
2. preußischen Rayon	6 Dezimen	24 Dezimen	15 Dezimen	+ 9



Krefeld 19.10.1830, mit Rayonstempel C.P.R. 2. (Correspondance Prussienne Rayon 2) nach Paris über Saarbrücken. Eingangsstempel PRUSSE/ PAR/ FORBACH mit Taxzifferstempel 6 (Dezimen) Fremdauslage. Forbach – Paris + 7 = 13 Dezimen.

Frankreich – Preußen, Postvertrag 1817, Grenzpostamt Aachen

Preußen	Frankreich	= x 4	Frankreich	Bilanz
Briefe nach Frankreich aus dem:	verlangt pro Brief 7 ½ Gramm	erhält je 30 Gramm	bezahlt je 30 Gramm nur	Verdienst
3. preußischen Rayon	8 Dezimen	32 Dezimen	24 Dezimen	+ 8
4. preußischen Rayon	10 Dezimen	40 Dezimen	30 Dezimen	+ 10
5. preußischen Rayon	13 Dezimen	52 Dezimen	42 Dezimen	+ 10



Coeslin 13.6.1836, ¾ / (preußisches Gewicht) über Aachen CPR.3 nach Givet, dort mit Taxzifferstempel 13 (Dezimen) gestempelt + französisches Inlandsporto Givet-Boulogne 6 = 19 Dezimen für die 1. Gewichtsstufe.

Frankreich – Belgien, Vertrag – Frankreich – Niederlande 1817

Niederlande/Belgien	Frankreich	= x 4	Frankreich	Bilanz
Briefe nach Frankreich aus dem:	verlangt pro Brief 7 ½ Gramm	erhält je 30 Gramm	bezahlt je 30 Gramm nur	Verdienst
L.P.B.1.R	4 Dezimen	16 Dezimen	6 Dezimen	+ 10 Dezimen
L.P.B.2.R	6 Dezimen	24 Dezimen	14 Dezimen	+ 10
L.P.B.3.R	7 Dezimen	28 Dezimen	17 Dezimen	+ 11
L.P.B.4.R	8 Dezimen	32 Dezimen	20 Dezimen	+ 12
L.P.B.5.R	9 Dezimen	36 Dezimen	24 Dezimen	+ 12



Kortrijk 1.9.1830 mit L.P.B.1.R. über Lille PAYS-BAS/ PAR/ LILLE und Taxzifferstempel 4 (Dezimen) + Lille – Paris 5 = 9 Dezimen.

Fortbestand des alten Vertrags bis 1836, doch Frankreich änderte PAYS-BAS in BELGIQUE

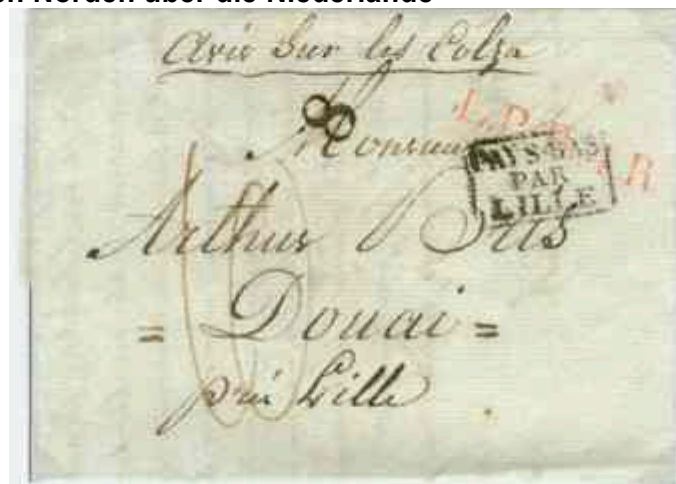


Tournai 7.2.1834 mit **L.P.B.1.R.** über Lille, **BELGIQUE/ PAR/ LILLE**, mit **4** (Dezimen) Fremdanteil nach Vouvray. Lille Vouvray 7 Dezimen = 11 Dezimen in Paris mit blauer Tinte (Azur) taxiert.



Antwerpen 18.10.1835 mit **L.P.B.2.R.** nach St. Omer über Dünkirchen mit **BELGIQUE/ PAR/ DUNKERQUE** zunächst mit Taxziffer **4** dann berichtigt mit **6** Dezimen Fremdanteil (2. belg. Rayon), beide rot, Dünkirchen – St. Omer 2 + 6 = 8 Dezimen, 1. Gewichtsstufe, „V“ : über 7½ Gramm = 1½ Porto : 8 + 4 = **12**

Transitpost aus den Norden über die Niederlande



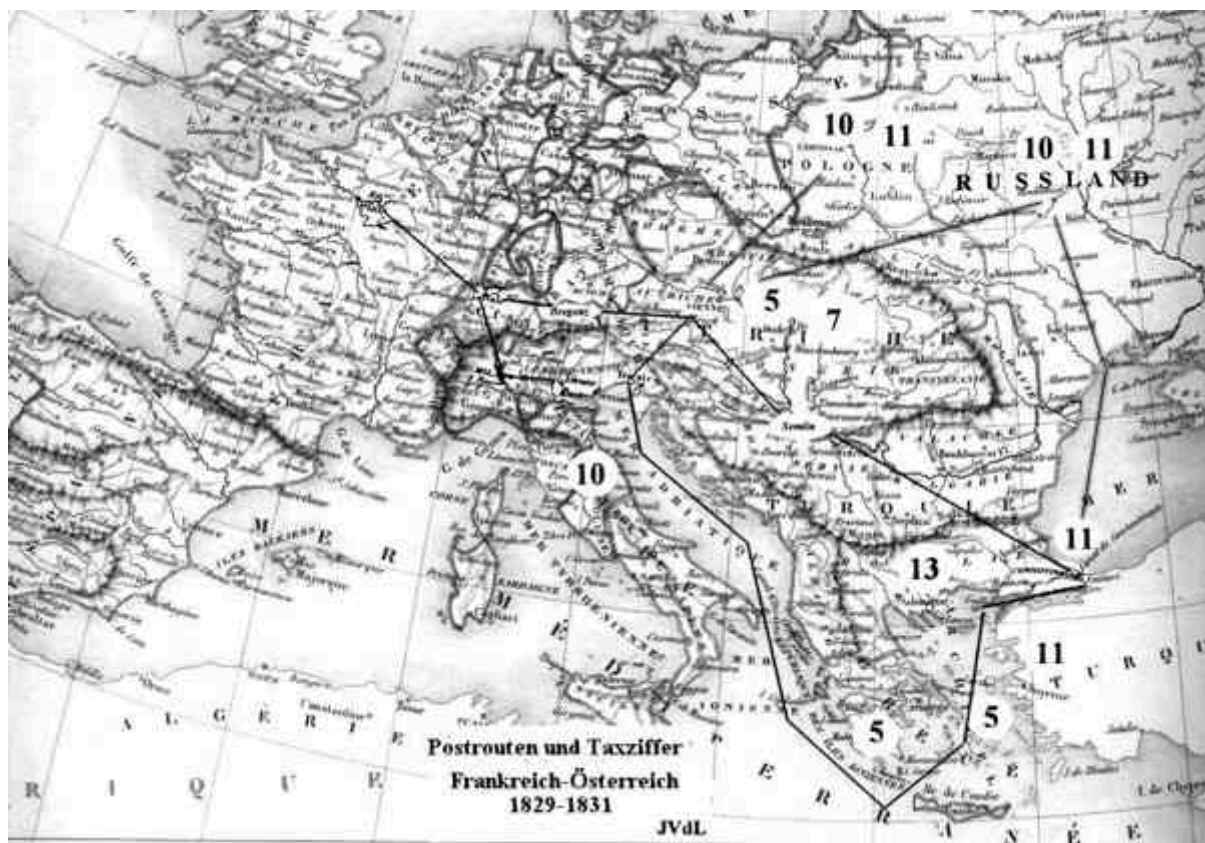
Hamburg, 20.7.1829 im Transit über die Niederlande, mit Rayonstempel von Almelo **L.P.B.4.R.** über Lille nach Douai: **PAYS-BAS/ PAR/ LILLE** und Taxzifferstempel 8. Lille – Douai : 2 + 8 = 10 Dezimen.

Übersicht der verwendeten Taxzifferstempel aus Österreich, Grenzpostamt Huningen

Grenzpostamt	Daten	Taxziffer	Zusatz- stempel	Ursprungs- land
Huningen	1841-1844	5	L:A:	Österreich
Huningen	1829-1839	7 7	L.A L:A:	Österreich
Huningen	1835-1836	7	L I	Tyrol
St.Louis, Beau Français Bâle	1846 1847	7	--	Österreich
Huningen	1830	10	Toscana I T	Italien Toscana
Huningen	1830-1841	11 11	Pologne/ Russie / AT	Polen Rußland
Huningen	1829	13	Levant	Levant

Übersichtskarte der Routen und die verschiedenen verwendeten Taxziffern nach dem Vertrag Zwischen Frankreich und Österreich.

Die Briefe aus dem Kaiserreich Österreich über die Schweiz wurden bis 1839 mit Taxziffer **7** (Dezimen) gestempelt, nach der Porto-Änderung mit Taxziffer **5**. Für Österreich gab es keine Rayon-Einteilung. Für Transitpost gab es die Werte **10**, **11** und **13** Dezimen. Brief aus Griechenland und den Ionischen Inseln wurden nur mit **5** Dezimen belastet. Der Leitweg dieser Briefe war über See bis Triest.



Frankreich – Österreich



Wien 15.4.1839, rückseitig 14 (Kreuzer) mit **L:A:**, über die Schweiz mit französischem Eingangsstempel **AUTR./ 1 HUNINGUE 1** mit 7 Dezimen Fremdanteil. Huningen – Straßburg 4 Dezimen = **11** Dezimen Porto.



WIEN/FRANCO „/ 14“ (14 Kreuzer) „L.A“ über die Schweiz mit französischem Eingangsstempel **AUTRICHE/ PAR/ HUNINGUE** mit 7 Dezimen Fremdanteil. Huningen – Lyon = 6 Dezimen = **13** Dezimen Porto.



BORGO (Tyrol) rückseitig „14“ (Kreuzer), L.I. über die Schweiz mit französischem Eingangsstempel **AUTRICHE/ PAR/ HUNINGUE**, mit 7 Dezimen Fremdanteil. Huningen – Lyon 6 Dezimen = 13 Dezimen Porto.



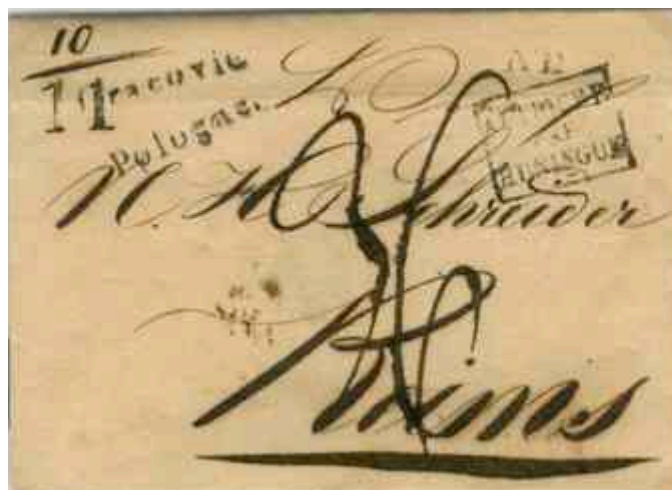
LAVIS, (*Mezzo Lombardo*), rückseitig 14 (Kreuzer), „L.I.“ (Lettre Italienne) über die Schweiz mit französischem Eingangsstempel **AUTRICHE/ PAR/ HUNINGUE**, mit 7 Dezimen Fremdanteil. Huningen – Lyon 6 Dezimen = 13 Dezimen Porto

Frankreich – Österreich (Toskana über die Lombardei)

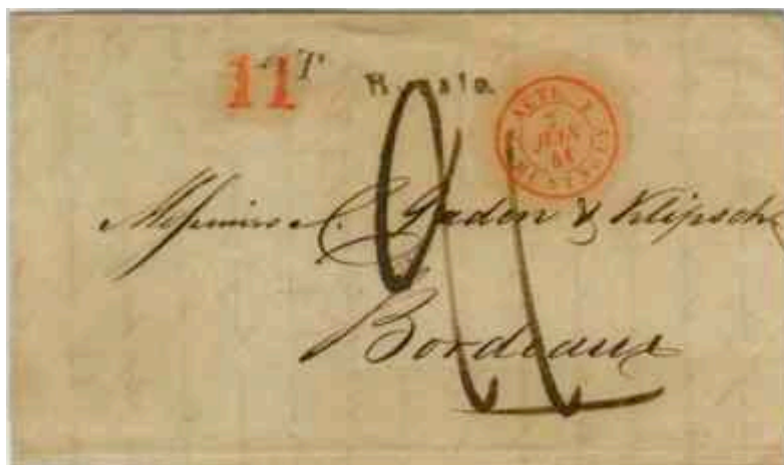


Pisa 19.9.1830 , Aufgabestempel Pisa über Mailand, dort **Toscana** sowie **L.I.** und weiter über die Schweiz mit Stempel **SUISSE/ PAR BELFORT**, überstempelt mit französischem Eingangsstempel **AUTRICHE/ PAR/ HUNINGUE** sowie **10** (Dezimen) Fremdanteil. Huningen – Nancy = 5 Dezimen erste Gewichtsstufe. Die Gewichtsnotiz **8** (Gramm) wurde nicht beachtet.

Frankreich – Polen/Russland (über Österreich und die Schweiz)



Krakau 12.6.1830 mit Aufgabestempel **Cracovie.**, über Österreich und die Schweiz nach Reims. Transitstempel **Pologne.** und **AT.** (Autriche Transit) Eingangsstempel **AUTRICHE/ PAR HUNINGUE** mit 11 (Dezimen) Fremdanteil. Huningen – Reims: 7 Dezimen = 18 Dezimen für erste Gewichtstufe, 10 Gramm = 2 Porti (franz. Tarif 1828) $18 \times 2 = 36$.



Odessa, 15.5.1841 über Österreich, mit Eingangsstempel **Russie.** sowie **AT.**, weiter über die Schweiz. Französischer Eingangsstempel „**AUTR./ 1 HUNINGUE 1**“ mit 11 Dezimen Fremdanteil. Huningen – Bordeaux: 10 Dezimen = 21

Frankreich – Thurn und Taxis

Grenzpostämter Forbach – Straßburg

Thurn & Taxis	Frankreich	= x 4	Frankreich	Bilanz
Briefe nach Frankreich aus dem:	verlangt pro Brief 7 1/2 Gramm	erhält je 30 Gramm	bezahlt je 30 Gramm nur	Verdienst
T.T.R.1	4 Dezimen	16 Dezimen	8 D. (22 Kreuzer)	+ 8 Dezimen
T.T.R.2	6 Dezimen	24 Dezimen	13 D. (38 Kreuzer)	+ 11
T.T.R.3	8 Dezimen	32 Dezimen	20 D. (56 Kreuzer)	+ 12
T.T.R.4	9 Dezimen	36 Dezimen	25 D. (70 Kreuzer)	+ 11



Frankfurt 19.8.1833 mit **T.T.R.2.** über Straßburg nach Lyon mit 6 Dezimen Fremdanteil: Straßburg – Lyon + 7 = 13 Dezimen. Gewicht **30** Gramm = 4 Porti: $13 \times 4 = 52$ Dezimen, 5,20 Fr.



Hamburg 14.9.1832 mit Aufgabestempel **TTR4/HAMBOURG**, über Straßburg mit Taxziffer **9** (Dezimen Fremdgebühr). Straßburg – Lyon: + 7 = 16 Dezimen 1. Gewichtsstufe. 10 Gramm = 2 Porti: 16 x 2 = **32**.

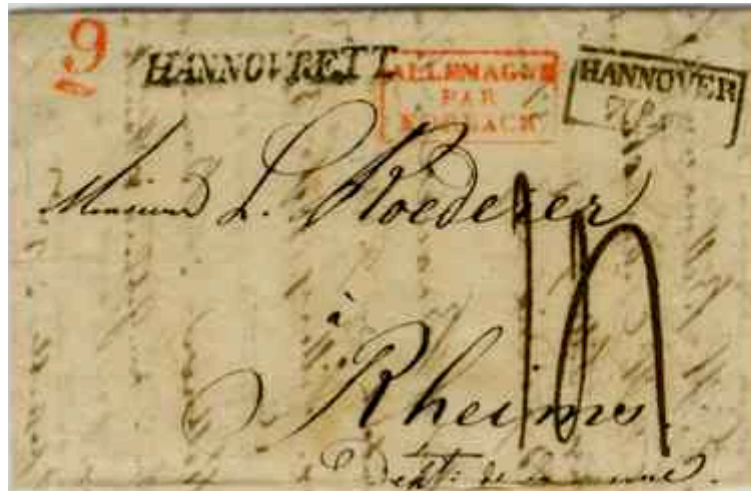
Posteingang über Rayon 3 und 4

Thurn & Taxis	Frankreich	= x 4	Frankreich	Bilanz
Briefe nach Frankreich aus dem:	verlangt pro Brief 7 ½ Gramm	erhält je 30 Gramm	bezahlt je 30 Gramm nur	Verdienst
T.T.R.3	8 Dezimen	32 Dezimen	20 D. (56 Kreuzer)	+ 12
Saxe TT	8 Dezimen	32 Dezimen	20 D. (56 Kreuzer)	+ 12
Saxe STB nach 1835	10 Dezimen	40 Dezimen	45 D. (124 Kreuzer)	+ 5
T.T.R.4	9 Dezimen	36 Dezimen	25 D. (70 Kreuzer)	+ 11
HANNOVRE TT.	9 Dezimen	36 Dezimen	25 D. (70 Kreuzer)	+ 11



Bremen 16.9.1830 mit TTR.2. in Frankfurt gestempelt, gestrichen und mit **T.T.R.4** berichtigt über Forbach **ALLEMAGNE/ PAR/ FORBACH** nach Reims mit **9** Dezimen Fremdanteil. Forbach – Reims 5 Dezimen = **14** Dezimen Porto

Hannover



Hannover 7.8.1834 über Frankfurt mit **HANNOVRETT.** über Forbach **ALLEMAGNE/ PAR/ FORBACH** nach Reims mit **9** Dezimen Fremdanteil. Forbach Reims 5 Dezimen = **14** Dezimen Porto.

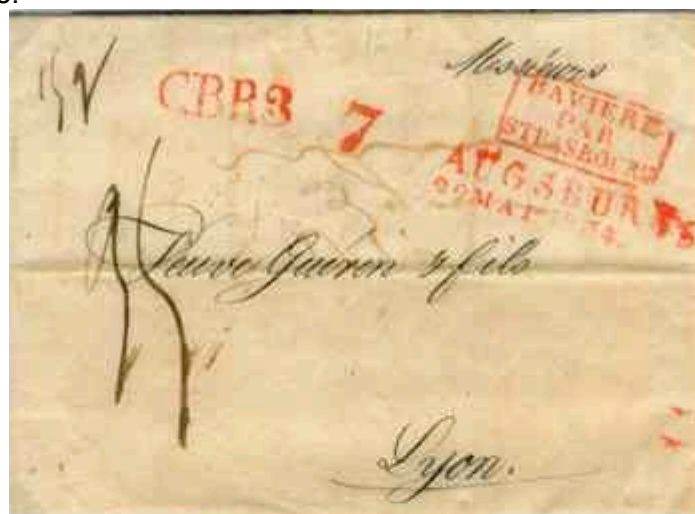
Postvertrag Bayern-Frankreich 1821

ORDONNANCE DU ROI Paris 22 août 1821.

Article X. Les correspondances des villes et endroits du troisième rayon des postes de *Bavière*, sous le timbre C.B.R.3., ainsi que celle du Royaume de Saxe, timbrées R.S.T.B., et celles de tous autres Etats d'Allemagne, sous le simple timbre T.B., qui seront entrées par l'un ou par l'autre des trois bureaux frontières de France ci-devant désignés, pour ces bureaux mêmes, seront taxés à raison de 7 décimes par lettre simple, ou d'un poids au-dessous de 6 grammes; et les lettres ou paquets d'un poids de 6 grammes et au-dessus seront taxés proportionnellement à ce prix, d'après leur poids, selon les progressions du tarif des postes du royaume.

Königlicher Dekret Paris 1821

Artikel 10. Die Korrespondenzen aus den Städten und Gegenden im dritten Rayon der Bayerischen Postverwaltung, mit **C.B.R.3.** (Correspondance Bavière 3ème Rayon) gestempelt, sowie solche aus dem Königreich Sachsen, **R.S.T.B.** (Royaume de Saxe Transit Bavière) gestempelt, und aus den anderen deutschen Staaten mit **T.B.** (Transit Bavière) gestempelt, sollen beim Eingang im jeden der drei Grenzpostämter mit 7 Dezimen taxiert werden per Brief bis 6 Gramm, die übergewichtigen dementsprechend nach der königlichen Progressionstabelle.



Augsburg 22.5.1834 mit **C.B.R3** nach Lyon, über Straßburg mit Eingangsstempel **BAVIERE/ PAR/ STRASBOURG** und **7** (Dezimen) Fremdanteil. Straßburg-Lyon + 7 = 14 Dezimen: 1. Gewichtsstufe. Gewicht: 15 Gramm = 2½ Porti = 35 Dezimen (Tarif 1828).



Kaufbeuren 31.10.1829 über Augsburg **C.B.R.3.** und Straßburg mit Eingangsstempel **BAVIERE/ PAR STRSBOURG** und 7 (Dezimen) Fremdanteil gestempelt. Straßburg – Paris + 7 = 14 Dezimen.

Frankreich – Sachsen über Thurn & Taxis Zusatzvertrag vom 13.4.1835

Laut Vertrag von 1818, mussten alle Briefe aus Sachsen bis Frankfurt frankiert werden. Von Frankreich aus konnte man aber unfrankierte Briefe nach Sachsen senden. Dies veranlasste beide Vertragspartner zum Zusatzvertrag von 1835, in dem es heißt: „Die unfrankierten Briefe aus dem Königreich Sachsen nach Nord- und West Frankreich durch Vermittlung der ‚Postes Féodales‘ (Thurn & Taxispost) werden an diese mit Hundertvierundzwanzig (124) Kreuzer je dreißig Gramm bezahlt.

Laut 1818er Vertrag wurden dafür nur 56 Kreuzer bezahlt. Daraufhin erhöhte sich der französische Fremdanteil von „8“ nunmehr auf „10“ Dezimen.

56 Kr. = 20 Dezimen : 4 = 5 Dezimen versus 8 + 3
 124 K. = 45 Dezimen : 4 = 11,25 Dezimen versus 10 + 1,25

1818er Vertrag



Dresden 12.2.1834 mit **fo ffurth** (5 Ngr.), **SAXE TT.** Über Forbach, dort mit Taxzifferstempel 8 Dezimen Fremdanteil + 5 franz. Inland = **13** Dezimen.

Zusatzvertrag von 1835



Leipzig 1.5.1841 mit nunmehr **S.T.B** (Saxe Transit Bavière) über Straßburg nun mit Taxziffer 10 gestempelt + 7 franz. Inland = 17 Dezimen mit Porto-Zifferstempel markiert

Postvertrag Baden – Frankreich 1824 Grenzpostämter Straßburg, Huningen

ART. 8.

Les correspondances non affranchies des villes et endroits du premier rayon du grand-duché de Bade, timbrée *Bade. R. 1.*, et qui entrent en France par le bureau de Strasbourg, pour ce bureau même, seront taxées à raison de 4 *décimes* par lettre simple, ou d'un poids au-dessous de six grammes; et les lettres ou paquets d'un poids de six grammes et au-dessus, seront taxés proportionnellement à ce prix, selon les progressions du tarif des postes de France.

Artikel 8.

Die nicht freigemachten Korrespondenzen aus den Städten und Gegenden im ersten Rayon des Großherzogtums Baden, mit **BADE.R.1.** gestempelt, sollen, beim Eingang nach Frankreich im Grenzpostamt Straßburg, per einfachen Brief im Gewicht unter 6 Gramm, mit 4 Dezimen taxiert werden, und dementsprechend übergewichtige nach oder französischen Progressionstabelle.

Grenzpostamt Huningen



Schopfheim 11.11.1836 nach Soultz mit Rayonstempel **BADE R.1.** über Huningen mit französischem Eingangsstempel **BADE PAR/ HUNINGUE** sowie Taxziffer 4 (Dezimen). Huningen – Soultz 3 = 7 Dezimen 1. Gewichtsstufe. 10 Gramm: 2 Porti = **14** Dezimen.

ART. 9.

Les correspondances des villes et endroits compris dans le deuxième rayon du grand-duché, sous le timbre *Bade, R. 2.*, entrant pareillement par Strasbourg, pour ce même bureau, devront être taxées à raison de 5 décimes par lettre simple, ou d'un poids au-dessous de six grammes; et les lettres et paquets d'un poids de six grammes et au-dessus, proportionnellement à ce prix, selon les progressions du tarif français.

Artikel 9.

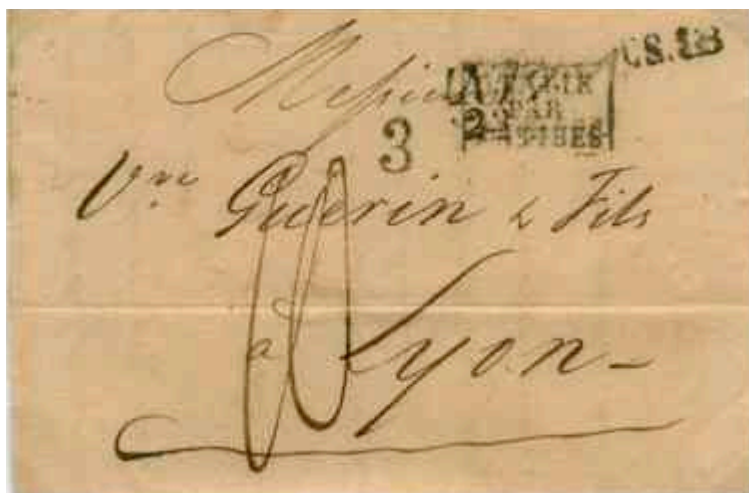
Die nicht freigemachten Korrespondenzen der Städte und Gegenden im zweiten Rayon des Großherzogtums Baden, mit **BADE.R.2.** gestempelt, sollen beim Eingang nach Frankreich im Grenzpostamt Straßburg, per einfachen Brief im Gewicht unter 6 Gramm, mit 4 Dezimen taxiert werden, und dementsprechend übergewichtige nach der französischen Progressionstabelle.



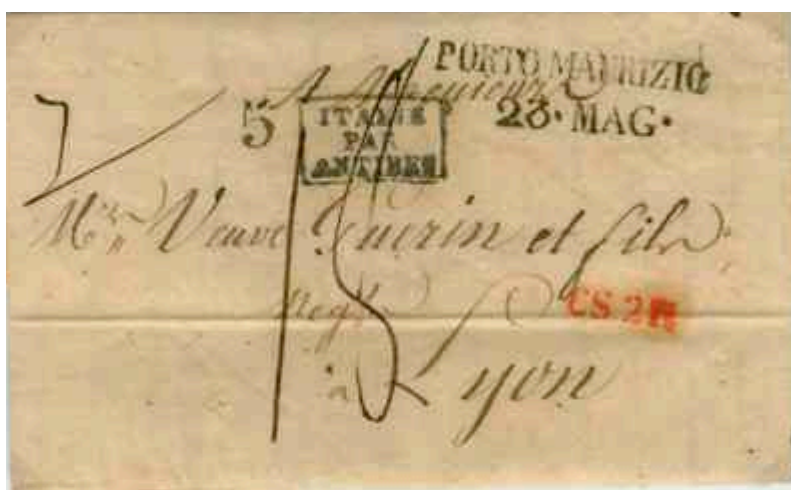
Karlsruhe 4.2.1832 mit Rayonstempel **BADE R.1** über Straßburg, dort mit Eingangsstempel **BADE PAR/ STRASBOURG** gestempelt. Wegen der Cholera Epidemie desinfiziert mit Räucherschlitzen im Essigbad. Mit **5** (statt 4!) Dezimen taxiert. Straßburg – Buchweiler 2 Dezimen = 7.

Frankreich Sardinien, Vertrag vom 1.1.1823 Grenzpostamt Antibes

Sardinien	Frankreich	= x 4	Frankreich	Bilanz
Briefe nach Frankreich aus dem:	verlangt pro Brief 7 ½ Gramm	erhält je 30 Gramm	bezahlt je 30 Gramm nur	Verdienst
1. sardischen Rayon	3 Dezimen	12 Dezimen	10 Dezimen	+ 2 Dezimen
2. sardischen Rayon	5 Dezimen	20 Dezimen	12 Dezimen	+ 8
3. sardischen Rayon	8 Dezimen	32 Dezimen	23 Dezimen	+ 9
Transit Sarde	8 Dezimen	32 Dezimen	23 Dezimen	+9



Nizza, 23.7.1831, mit Rayonstempel **C.S.1.R.** über Antibes **ITALIE/ PAR/ ANTIBES** mit Taxzifferstempel **3** (Dezimen) Antibes – Lyon 7 = 10 Dezimen.



Porto Maurizio, 23.5.1833 mit **CS 2 R** (Correspondance Sarde 2me Rayon) über Antibes mit Taxzifferstempel **5** (Fremdanteil) + Antibes – Lyon 7 = 12 , über 1. Gewichtsstufe x $1\frac{1}{2}$ = **18** Dezimen

Grenzpostamt Pont de Beauvoisin



Mailand 11.5.1833 **L.I** (Lettera Italiana) über Sardinien mit **TS** nach Lyon, über Pont de Beauvoisin dort Taxzifferstempel **8** (Dezimen) + 3 Beauvoisin – Lyon = 11 Dezimen.

Frankreich – Spanien 1830 – 1843

Die Korrespondenzen aus Spanien waren immer bis zur Grenze zwangsfrankiert. Frankreich berechnet nach zwei Gebiete: vom Vorderen Spanien wurden 2 Dezimen angerechnet, Oberspanien und Portugal mit 3 Dezimen.



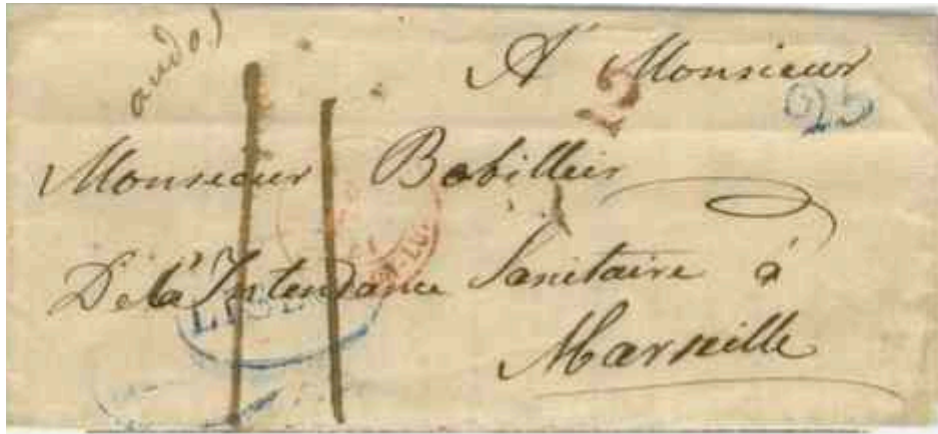
Malaga 24.3.1830 **MALAGA / ANDALUCIA/ BAXA**, mit rückseitig 12 R (Reales). Über St. Jean de Luz mit **ESPAGNE PAR/ ST JEAN-DE-LUZ** sowie **3** (Dezimen) Fremdanteil. St. Jean-de-Luz – Paris + 10 = 13 für die 1. Gewichtstufe . 50 g = 6 Porti 13 x 6 = **78** Dezimen = 7,80 Fr.



Coruna 23.4.1843 mit **FRANCO** und rückseitig Zwangsfrankierung bis zur Grenze 18½ Reales, nach Bergerac über St. Jean-de-Luz, mit Taxzifferstempel 2 (Dezimen) Fremdanteil. St. Jean-de-Luz – Bergerac = 6 + 2 = 8 Dezimen für die 1. Gewichtsstufe **V** – Zeichen für leichtes Übergewicht 1 ½ x 8 = **12**.

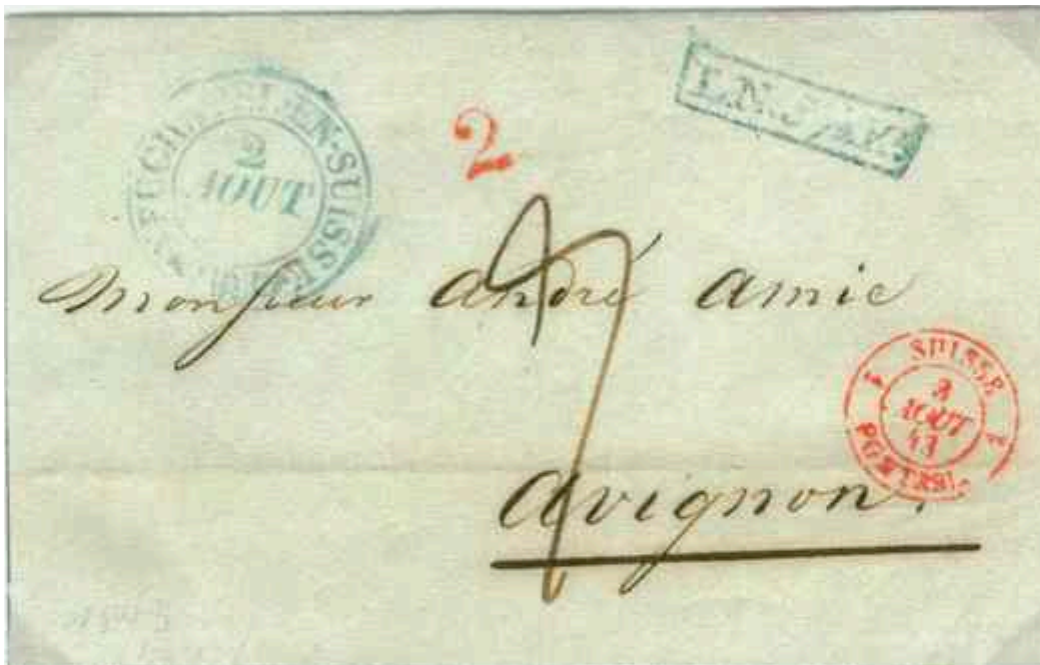
Portugal – Spanien – Frankreich 1830 – 1843

Die Korrespondenzen aus Spanien waren immer bis zur Grenze zwangsfrankiert. Frankreich berechnet nach zwei Gebiete: vom vorderen Spanien wurden 2 Dezimen angerechnet, Oberspanien und **Portugal** mit 3 Dezimen.



Lissabon 24.4.1841, Ovalstempel LISBOA + Zwangsfrankierung bis zur Grenze 25 Reis. Über Spanien nach St. Jean-de-Luz, dort mit 2 (statt 3) Dezimen Fremdanteil gestempelt. St. Jean-de-Luz - Marseille: + 5 = 7½ Porto = **11** Dezimen.

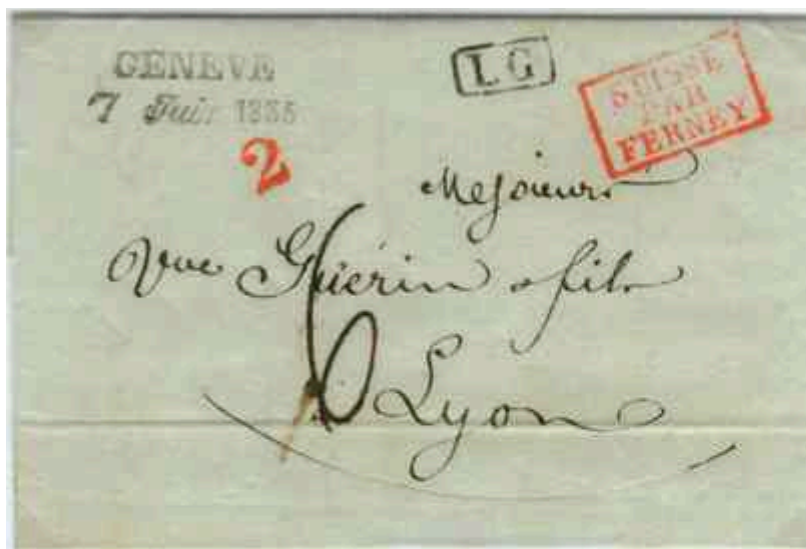
Frankreich – Neuenburg (Neufchâtel) 1828 Grenzpostamt Pontarlier



NEUFCHATEL-EN-SUISSE 2.8.1843 mit Rayonstempel **LN. 5½ K** (Kreuzer) nach Avignon über Pontarlier **SUISSE/ 1 PONTARL. 1** und Taxzifferstempel **2**. Pontarlier – Avignon 7= **9** Dezimen Gesamtporto.

Frankreich Genf 1831

Genf	Frankreich	= x 4	Frankreich	Bilanz
Briefe nach Frankreich aus dem:	verlangt pro Brief 7 ½ Gramm	erhält je 30 Gramm	bezahlt je 30 Gramm	
L G Genf	2 Dezimen	8 Dezimen	8 D. (16 Rappen)	--
L.G.10 K Fribourg	4 Dezimen	12 Dezimen	12 D. (32 Rappen)	--



Genf 7.7.1833 mit **LG** (Lettre Genoise) über Ferney mit Eingangsstempel **SUISSE/ PAR/ FERNEY** und Taxzifferstempel **2** (Dezimen) Fremdanteil. Ferney – Lyon + 4 = 6 Dezimen.

Frankreich – Wallis (Vaud) 1828

LV. 6K (Lettre Vaudoise) im Gebrauch in den Grenzpostämter Orbe und Coppet



Lausanne 25.4.1839 nach Lyon über Orbe **LV. 6K** und Ferney mit **SUISSE/ 1 FERNEY 1** und Taxzifferstempel **3** (Dezimen) Fremdanteil. Ferney – Lyon + 4 = 7

Frankreich – Bern 1828



Bern 3.3.1837 mit Stempel **B E / 10 . K** nach Lyon, über Ferney mit Eingangsstempel **SUISSE/ PAR/ FERNEY** und Taxzifferstempel **4** (Dezimen) Fremdanteil. Ferney Lyon + 4 = 8 Dezimen.

Die Änderung der Portoverrechnung 1837 – 1849.

Mit dem Vertrag vom 1.3.1837 zwischen Frankreich und Preußen wurden die Vorschriften der ‚Ordonnances‘ hinfällig. Es wurde der Preußische Streckentarif zur französischen Inlandstaxe hinzugerechnet. Es kamen mehrere französischen Eingangspostämter hinzu, dort wurden Tariflisten geführt mit den Taxen von allen Postämtern in Preußen, berechnet für den einfachen Brief ($\frac{3}{4}$ Lot oder $11\frac{1}{4}$ Gramm) bis zum französischen Grenzpostamt. Zur Kontrolle preußischer Gewichtsangaben hatten die französischen Ämter eigens angepasste Gewichte bekommen. Der preußische Portoanteil wird in roter Tinte oben angeschrieben. Es galten für jedes Land die interne Gewichtsprogression:

Preußen ab 1.1.1825 bis $\frac{3}{4}$ Lot einfach Frankreich ab 1.1.1828 bis $7\frac{1}{2}$ Gramm einfach

bis 1 Lot	$1\frac{1}{2}$ -fach	bis 10 Gramm	$1\frac{1}{2}$ -fach
bis $1\frac{1}{2}$ Lot	2 -fach	bis 15 Gramm	2 -fach
bis 2 Lot	$2\frac{1}{2}$ -fach	bis 20 Gramm	$2\frac{1}{2}$ -fach
bis $2\frac{1}{2}$ Lot	3 -fach	1 Lot ca. 16,7 Gramm	

In Frankreich wurde ab 1. Januar 1849 ein neuer einheitlicher Inlandstarif eingeführt.

Frankreich Preußen 1837-Vertrag

Porto-Brief Preußen – Frankreich war billiger als Franco – Brief !

Franco – Brief Danzig – Frankreich:

Francogebühr bis Aachen 17 gGr. = 20 déc.

Portogebühr bis Aachen = 13 déc.

Francobrief via Aachen: 17 – 2 (Givet) = 15 gGr.

Portobrief via Aachen: 9 gGr. also 6 gGr. weniger

Die handschriftlichen Taxen



Mit dem neuen Vertrag ändern sich die Guthaben, Statt Taxziffern werden Taxen handschriftlich notiert (es gibt Ausnahmen!)

1840: CPR2 : vormalig 6 Dezimen jetzt 7. Gewicht V ($1\frac{1}{2}$ Porto für Frankreich) $7 + (8+4) = 19$ V Zeichen für $1\frac{1}{2}$ Porto. Forbach – Lyon: 8 Dezimen



1841, Preußisches Gewicht: $1\frac{1}{4}$ (Lot): 7 notiert, aber $1\frac{1}{2}$ berechnet. Frankreich $7 + 3,5 = //$
 $11 + 2\frac{1}{2} \times 8 = 27$



vier gute Ross, Wagen und Geschirr samt einen Knecht und Puben zu stellen schuldig sein.

Fünftens: Niemand, wer es sei, weder den Bürgern noch anderen, die ein bürgerliches Gewerbe treiben, sondern nur den Badenern, welche derzeit wirklich eingeschrieben und künftighin in die Zech ordentlich einverleibt werden und die ihre Nahrung lediglich in den Fuhrn suchen, sollen vergünstigt sein, Fuhrwerk zu halten, um die Badegäste zu bedienen, wie auch mit und neben den Wiener Landkutschern, doch nur diesseits der Donau, bis auf Wöll, St. Maria Zell in Steiermark, Neustadt und St. Maria Koroito in Ungarn inklusive und allen Orten, die dazwischen liegen, wie es die Gelegenheit und Notdurft erfordert. Die Fuhrn dürfen sie aber nur in Baden dinsten und dürfen niemanden im Fuhrlohn überhalten, die gedintgen Fuhrn nicht stehen lassen und andere suchen oder werben.

Sechstens: Sollen die gesamten bürgerl. Landkutscher zu Baden mit und neben ihrem Gesinde zu den jährlichen vier Quatemberzeiten, wie bei anderen ehrlichen Zünften gebräuchlich, in der St. Stephanspfarrkirche ein Amt der hl. Messe für ihre Abgestorbenen halten lassen und dabei das gewöhnliche Opfer verrichten. Wenn aber einer oder der andere bürgerl. Landkutscher bei erstberührtem Gottesdienst, bei Anwesenheit in Baden, nicht erscheinen würde, soll er für solchen Ungehorsam ein Pfund, ein Knecht aber ein viertel Pfund Wachs zur Strafe bezahlen.

Siebtens: Sollen auch die bürgerl. Landkutscher samt ihren Knechten zu jeder Quartals-

für Krämereiwaren und andere Sachen empfangen, ihren Herren getreulich abzuliefern und nichts zu hinterhalten.

Achtens: Sollen die Knechte die Briefe, die ihnen ausgegeben werden, es geschehe nun solches in unserer Stadt Wien oder zu Baden, demjenigen, dem sie gehörig, jedesmal selbst und zwar sobald sie mit ihrer Fuhr an den verlangten Ort kommen, überliefern und keinem anderen vertrauen, noch viel weniger die Briefe, zumalen bisweilen merklich viel daran gelegen, lange in Händen behalten oder erst den folgenden Tag überantworten.

Neuntens: Sollen sich die Landkutscher und die Knechte des überflüssigen Trinkens, Gotteslästerns und allen Fluchens gänzlich enthalten, auch an den Orten, wo sie auf ihre Fuhrn warten, es sei nun zu Wien oder zu Baden, gegen die Fuhrsuchenden bescheiden sein und niemanden beleidigen oder an der Ehre angreifen. Es soll auch kein Landkutscher zu Baden des anderen Knechte oder Gesinde abreden und Keinen, der sich bei einem andern Landkutscher ungebührlich verhalten, in den Dienst nehmen.

Im Jahre 1710 haben die Badener Landkutscher 150 Gulden Tage für die Bestätigung ihrer Rechte bezahlt und erhielten darüber eine Quittung folgenden Inhaltes:

„Daß zum kais. n. d. Geh. Hofkanzlei-Taxamt von den sämtlichen Landkutschern zu Baden wegen Konfirmation ihrer Ordnung und Artikel pro taxa über den ohne anderweitige Konsequenz geschehenen Nachlaß Einhundertfünfzig Gulden er-

zeit gleich anderen ehrbaren Zünften bei der Bade erscheinen und soll jeder bürgerl. Landkutscher jedesmal dreißig, ein Knecht aber zehn Kreuzer in die Lad erlegen, wenn aber einer in Baden wäre und ohne erhebliche Versäumnis verächtlicher Weise bei der Bade nicht erschiene, soll der Bürger und der Knecht das doppelte Quatembergeld in die Bade erlegen.

Zehntens: Wenn ein bürgerl. Landkutscher das Fuhrwerk eine Zeit lang unterläßt, die Quartalsgebühr aber zur Bade erlegt, soll er von der Badzunft nicht ausgeschlossen werden, derjenige aber, der seine Gebühr nicht bezahlt hat, soll ohne Erlegung des Einlaufgeldes als Landkutscher nicht zugelassen werden.

Neuntens: Sollen die bürgerl. Landkutscher jährlich am St. Stephanstage im Beisein des von unserem Stadtrat dazu erwählten Kommissärs zwei aus ihnen zu Zechmeistern erwählen und dem Stadtrichter namhaft machen. Die Zechmeister sollen unter ihnen gute Ordnung halten, damit keiner dem anderen mit dem Fuhrwerk überlegen und sowohl der Arme als der Reiche in seiner täglichen Nahrung nicht gestört werde.

Elftens: Sollen die Landkutscher kein müßiggehendes Gesinde unter sich dulden, noch viel weniger zugeben, daß dergleichen gefährliche Leute, weder in Wien noch in Baden, die Fuhrn zubringen, oder die bereits gedintgen abwendig machen. Wenn dies aber geschähe, sollen sie es dem Stadtrichter zu Baden zur gebührenden Bestrafung anzeigen. Die Knechte sind verbunden, alles, was sie neben dem bedungenen Fuhrlohn

legt und bezahlt worden, solches wird hiemit beschleunigt.

Vant des Ratsprotokolles beschwerten sich die Landkutscher 1693 darüber, daß sie die Rossrobot allein leisten müßten, während die Mitglieder des inneren Rates davon befreit seien.

Der Richter und Rat der k. Stadt Baden fanden sich am 28. April 1711 neuerlich veranlaßt, den Landkutschern Vorschriften zu geben, weil sich „eine Zeithero unterschiedliche Mißbrauch und Unordnungen in der Landkutscherprofession eingeschlichen, wodurch einer und der andere seinen großen Vorteil gesucht, hingegen aber die anderen unterdrückt und in ihrem Gewerbe gehemmt wurden. Damit nun hiesfür eine Gleichheit gehalten werde und ein jeder bei seinen Kräften verbleibe, werden über gepflogene Unterredungen nachfolgende Punkte zusammengetragen und zur Festhaltung hinausgegeben, wie folgt:

Erstens: Keiner solle des anderen Pferde oder Wagen verachten, noch weniger aber trachten, ihm in seiner Landkutscherei hinderlich zu sein, auch soll Keiner des anderen Leute weder in Wien noch hier abreden, sondern wer sie herausgeführt, soll sie wieder zu fahren berechtigt sein.

Zweitens: Keinem soll erlaubt sein, mehr als eine Fuhr aufzunehmen, desgleichen sollen sich die Briefträger und Hausknechte nicht unterstehen, die Fuhrn aufzunehmen und nach ihren Belieben aus Gunst oder gegen Trinkgeld zu verteilen, sondern sie nach der Ordnung wie die Landkutscher ankommen, angeben.

25 Jahre Auktionen
1988 - 2013

RAUHUT & KRUSCHEL

BRIEFMARKEN - AUKTIONSHAUS

Einlieferungen und Bar-Ankauf



Regelmäßige Auktionen seit 1988



Kostenloser Luxus-Auktionskatalog



Jederzeit Bar-Ankauf



Einlieferungen jederzeit erbeten

Rauhut und Kruschel Briefmarken-Auktionshaus GmbH

Werdener Weg 44 · 45470 Mülheim an der Ruhr

Telefon: 0208 / 3 30 98 oder 0208 / 39 07 25 · Telefax: 0208 / 38 35 52

harald.rauhut@rauhut-auktion.de