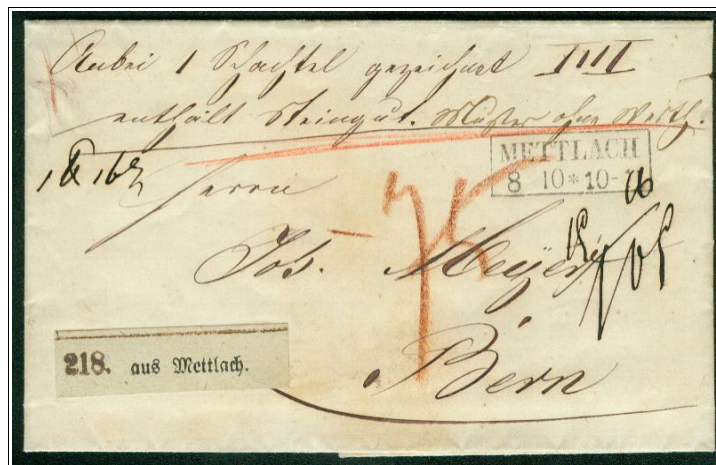


Das Postamt Mettlach

(1840 - 1999)

Teil 11: Fahrpost / Paketkarten



von

Dr. Bernhard Schmal

© 2022

(aktualisierte Fassung vom 14.03.2024)

www.mettlach-saar.de

Einleitung

Neben den Erkenntnissen zur Briefpost lassen sich auch die postalischen Gegebenheiten bezüglich der Paketpost¹, die in frühen Zeiten auch als Fahrpost bezeichnet wurde, gut dokumentieren.

Der Grund hierfür ist, dass (neben den erschienenen Verordnungen und Bestimmungen) "von jeher" beim Versand von "Frachtgut" Paketbegleitbriefe (bzw. ab 1874 Paketkarten) erforderlich waren. Auf solchen Paketbegleitbriefen war vom Absender (neben der Adresse des Empfängers) anzugeben, in welcher Form (z.B. per Paket, Schachtel, Rolle, Fass usw.) die Waren verschickt wurden, um welchen Inhalt es sich handelte und gegebenenfalls von welchem Wert die Sendungen waren.²

Der Postangestellte vermerkte dann bei Annahme der Sendung auf dem Paketbegleitbrief das Gewicht. Zudem wurde der Ortsaufgabestempel abgeschlagen und in Preußen seit dem 1.5.1849 ein "Paketaufgabezettel" angebracht³. Auch Angaben zum Porto wurden (gegebenenfalls erst an späterer Stelle) auf dem Begleitbrief gemacht.

Mit dem Paketbegleitbrief, der - sofern er nicht mehr als ein "einfacher" Brief⁴ wog - kostenlos befördert wurde und am Bestimmungsort (gegebenenfalls gegen ein Bestellgeld)⁵ dem Empfänger zugestellt wurde, konnte dieser dann "sein Paket" bei seiner Postanstalt bzw. der seinerzeit sogenannten Packkammer in Empfang nehmen⁶.

Daher sind sowohl für "(Heimat-) Sammler" als auch zu Forschungszwecken die noch existierenden Paketbegleitbriefe und die später ab dem 1.1.1874 verwendeten Paketkarten von besonderem Interesse und Nutzen.⁷

1 In *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten*, 4. Abschnitt zu finden unter *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849* (dort unter den diversen Anlagen nach Seite 519) ist beschrieben, was unter "Pakete" fiel (z.B. auch Wertbriefe oder Geldsendungen). Die Vorschriften sollten ab 1.5.1849 laut *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849*, No. 10, S. 57, *Verordnung No. 46 vom 2.3.1849* gelten..

2 Zudem sollten die Paketbegleitbriefe entsprechend den Frachtstücken die dort vorgenommenen Signaturen aufweisen. Außerdem war der Paketbegleitbrief - sofern er gefaltet war - "mit demselben Petschaft zu schließen ..., mit welchem das Packet versiegelt" wurde (vgl. *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren 1849*, § 50).

3 In den genannten *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren 1849* (die wohl jene zur Verordnung No. 46 vom 2.3.1849 darstellen) ist § 62 den Aufgabezetteln gewidmet. Paketaufgabezettel wurden laut Prof. Wigand Bruns zunächst in Preußen eingeführt (so z.B. in https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122).

4 Als einfache Briefe galten zunächst Briefe mit einem Gewicht bis einschließlich 3/4 Loth (1 Loth = 14,22 Gramm). Später durften "einfache" Briefe bis 1 Zollloth (= 16 2/3 Gramm) wiegen.

5 Das Bestellgeld wurde in Preußen erst in den Jahren 1862 bis 1864 schrittweise abgeschafft.

6 Bei Paketen bestand für die Post keine Verpflichtung zu einer Hauszustellung. In der Regel war diese aber möglich.

7 Einen ersten Eindruck solcher Paketbegleitbriefe vermittelt die Ausstellungssammlung von Prof. Wigand Bruns, die im Internet unter https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122 zu finden ist.

1. Die Fahrpost im preußischen Postgebiet (bis 31.12.1867)

Da nachfolgend die Paketpost bzw. Fahrpost aus Mettlach im Vordergrund steht, sollen an dieser Stelle einige Erläuterungen speziell aus preußischer Sicht gegeben werden. Tatsächlich galten in den einzelnen damaligen Deutschen Staaten (wie Baden, Bayern, Preußen, Sachsen usw.) zunächst jeweils eigene postalische Bestimmungen.

Selbst innerhalb von Preußen selbst gab es erst mit dem Regulativ über das Post-Tax-Wesen vom 18.12.1824, gültig ab 1.1.1825, erstmals allgemein verbindliche Vorschriften für die Beförderung von Brief- und Fahrpost.⁸ Beim Versand in "ausländische" Staaten (z.B. auch Bayern, Sachsen usw.) wurde in der Regel das "Gesamtporto" durch Addition der jeweiligen "Streckengebühren" ermittelt, wobei gegebenenfalls noch der Transit durch Drittstaaten berücksichtigt werden musste.

Ab dem 1.7.1850 gab es dann übergeordnete Bestimmungen für die dem Deutsch-Österreichischen Postverein beigetretenen Länder⁹, sofern Aufgabe- und Zielort in zwei verschiedenen Mitgliedsländern lagen¹⁰. Ab dem 1.7.1858 kam es hier zu erheblichen Verbesserungen aufgrund von nachträglichen Verordnungen. Mit dem 1.1.1868 entfiel dann (innerhalb des Norddeutschen Postbezirks) auch die "Zweigleisigkeit" aufgrund der bis dahin zusätzlichen internen Regelungen für den Versand innerhalb eines Landes¹¹.

Grundsätzlich musste als Fahrpost alles aufgegeben werden, was nicht als "Briefsendung" verschickt werden konnte¹², so in der Regel auch Briefe über 2 Loth^{13,14}.

Für die Beförderung von Gütern (mit der Fahrpost) bestand übrigens bis 1860 (bzw. 1868) ein Postzwang bis zu einem gewissen Höchstgewicht.¹⁵ Andererseits durften die Postanstalten bei der Fahrpost wiederum die Annahme von Sendungen über 100 Pfund verweigern, sofern diese sich zum Transport als nicht geeignet erwiesen.¹⁶

⁸ vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens

⁹ vgl. z.B. https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsch-%C3%96sterreichischer_Postverein

¹⁰ Aufgabepostamt konnte auch ein Grenzeingangspostamt, Bestimmungspostamt auch ein Grenzaustrittspostamt sein.

¹¹ Interne Regelungen galten auch beim Wechselverkehr mit einem unmittelbar angrenzenden Nicht-Vereinsland.

¹² Hierzu gehörten auch Wertbriefe und Geldsendungen (vgl. Einleitung, Post-Expeditionsverfahren von 1849).

¹³ Ein Loth entsprach zunächst 14,22 Gramm. Ab 1.1.1850 galt in Preußen das Zollloth, wobei jetzt ein (Zoll-) Loth mit 16 2/3 Gramm gleich gesetzt wurde, so dass galt: 1 (Zoll-) Pfund = 30 Loth = 500 Gramm.

¹⁴ vgl. z.B. <https://de.wikipedia.org/wiki/Postpaket>

¹⁵ Mit dem *Gesetz über das Preußische Post-Wesen vom 5.6.1852, Abschnitt 1, § 5*, lag in Preußen die Höchstgrenze für den Postzwang bei 20 Pfund. Zuvor galten - zum Teil abhängig von der Region - andere Höchstgrenzen. Der Zwang zur Beförderung mit der preußischen Post entfiel ab 1860 für gewöhnliche Pakete und ab 1868 schließlich für alle Pakete (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Postpaket>).

¹⁶ vgl. *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren 1849, § 50* bzw. <https://de.wikipedia.org/wiki/Postpaket>

1.1 Die Portoberechnung (Mindestgebühr und Progressionsformel)

Wie zuvor bereits ausgeführt wurde, ist zwischen den Bestimmungen für den internen Versand in Preußen und denjenigen für Postvereinssendungen (ab dem 1.7.1850) zu unterscheiden.¹⁷ Dies gilt insbesondere für die Berechnung des Portos.

Nicht betrachtet wird in dieser Arbeit, welches Porto für den Versand ins Ausland anfiel.¹⁸ Auch die Gebühren für Wertpakete, Bestellgelder usw. bleiben außer Acht.

Der Begriff "Porto" ist dabei aus heutiger Sicht zu sehen. Früher konnten sowohl der Absender als auch der Empfänger die Versandkosten (für Brief- oder Paketsendungen) übernehmen. Bei (vollständiger oder teilweiser) Zahlung durch den Absender handelte es sich um (Teil-) "Francosendungen", während von "Portosendungen" die Rede war, wenn die Versandkosten vom Empfänger übernommen wurden.

1.1.1 Das Paketporto innerhalb von Preußen

Da das "Regulativ über das Post-Tax-Wesen" vom 18.12.1824, gültig ab 1.1.1825¹⁹, in 98 Paragraphen erstmals allgemein verbindliche Regelungen für die Beförderung von Brief- und Fahrpost innerhalb von Preußen enthielt, soll hiermit begonnen werden.

Nach §2 und §3 wurde für die Berechnung der Gebühren für Briefe und Pakete nun die "direkte Entfernung"²⁰ und nicht mehr "der von der Post wirklich zurückzulegende Weg" betrachtet. Diesbezüglich erhielt "jede Postanstalt eine ... Tabelle der direkten Entfernungen von dort nach allen übrigen Preußischen Postanstalten".

Gemäß §§ 5 bis 7 betragen - in Abhängigkeit von dieser Entfernung - die Gebühren für die Beförderung eines einfachen Briefs, d.h. mit einem Gewicht von nicht über 3/4 Loth,

17 In Art. 1 des Deutsch-Österreichischen Postvereinsvertrags vom 6.4.1850, gültig ab 1.7.1850, ist explizit festgehalten: "Die Bestimmungen über die internen Brief- und Fahrpost-Sendungen bleiben den einzelnen Verwaltungen überlassen."

18 Wie in der Einleitung bereits ausgeführt, wurde das Porto zwischen zwei Ländern vertraglich festgelegt, wobei in der Regel sich das Gesamtporto aus den Gebühren der am Versand beteiligten Länder und gegebenenfalls zusätzlich aus den Gebühren für den Transit durch Drittländer ergab.

19 vgl. *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 1824 (No. 24)*, S. 225-238., *Order No. 903*, zu finden z.B. unter <https://reader.digitale-sammlungen.de/resolve/display/bsb10509525.html>

20 Unter "Anlegung des Maaßstabes" mit einer Einheit von 1 preußischen Meile = 2000 preußische Ruthen wurde eine Karte unter Messung von 1.386.506 Entfernungen angefertigt (vgl. *Stephan, von Heinrich: Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart, Berlin 1859, S. 746, dritte Fußnote*, zu finden z.B. unter http://www.digitalis.uni-koeln.de/Stephan/stephan_index.html).

zwischen 1 und 19 Silbergroschen, bei höherem Gewicht ein Vielfaches davon.²¹

Der Höchstbetrag von 19 Sgr. wurde z.B. für einen einfachen Brief von Saarlouis nach Schmallingen (heute Litauen) verlangt, da hier seinerzeit (im Jahr 1825) die größtmögliche Entfernung (164 Meilen) innerhalb Preußens erreicht wurde²² (da die Postämter in Mettlach und Perl noch nicht eröffnet waren)²³.

Für "Pakete"²⁴ waren nun sowohl diese Briefportosätze als auch eine Progressionsformel zu beachten, wonach der aus 1/4 Sgr. (= 3 Pfennige) pro angefangenen 5 Meilen und pro vollem Pfund (ohne "überschießende Lothe") resultierende Betrag zu ermitteln war.²⁵

Dies war allerdings für Pakete unter 7 Pfund (grundsätzlich) nicht erforderlich^{26, 27}.

Für Pakete mit geringerem Gewicht wurde nämlich zunächst (als Mindestgebühr) das doppelte Briefporto (bis einschließlich 4 Pfund) bzw. das dreifache Briefporto (über 4 Pfund) erhoben.²⁸ Erst wenn obige Progressionsformel einen höheren Betrag ergab, war dieser (gegebenenfalls nach einer Aufrundung)²⁹ anzusetzen.

21 Nach § 5 kosteten einfache Briefe (d.h. nach § 6 bis zu einem Gewicht von einschließlich 3/4 Loth) 1 Sgr. bei Entfernungen bis 2 Meilen, 1 1/2 Sgr. bei über 2 Meilen, 2 Sgr. bei über 4 Meilen, 2 1/2 Sgr. bei über 7 Meilen, 3 Sgr. bei über 10 Meilen, 4 Sgr. bei über 15 Meilen, 5 Sgr. bei über 20 Meilen "und von da für jede 10 Meilen 1 Sgr. mehr". Unter https://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens sind die Portostufen nochmals in einer Tabelle zusammengefasst.

22 vgl. *Das Preußische Postwesen - Eine Darstellung seines gegenwärtigen Zustandes, seiner innern Einrichtung und der Rechte und Anforderungen des Publikums an dasselbe.* Verlag Julius Bändecker, Elberfeld und Iserlohn 1847, S. 66

23 Gemäß <http://www.philhaha.de/Datenbank/Entfernung-DR.php> waren dann später Mettlach (Eröffnung der Postexpedition am 1.9.1840) und Perl (Eröffnung der Postexpedition am 1.4.1833 gemäß dem Saarhandbuch der ARGE SAAR) noch etwas weiter als Saarlouis von Schmallingen entfernt, die 1825 bereits bestehenden Postanstalten in Merzig und Saarburg-Beurig dagegen nicht. Hierbei handelt es sich um die ab 1868 geltenden Entfernungen, die zu den früheren Entfernungstabellen (von 1825) geringfügig abweichen können.

24 Während Briefe bis inklusive 2 Loth ausschließlich mit der Reitpost befördert wurden, wurden schwerere Briefe (in der Regel) mit der Fahrpost (zum Pakettarif) befördert, "wenn nicht ausdrücklich Beförderung mit der Reit- oder Schnellpost schriftlich auf der Adresse verlangt" wurde (vgl. § 8 und § 9 des genannten Regulativs über das Post-Tax-Wesen vom 18.12.1824).

25 Laut § 23 des genannten Regulativs über das Post-Tax-Wesen vom 18.12.1824 galt: Das "Packetporto steigt nach einer Progression von 5 zu 5 Meilen mit 1/4 Sgr. (3 Silberpf.) für jedes Pfund. Für kleinere Pakete wird jedoch die Briefporto-Taxe in der Art angewandt, daß bis zum Gewichte von 4 Pfund zweifaches, über 4 Pfund das dreifache Briefporto erhoben wird, in sofern das Porto nach den obigen Progressionssätzen nicht mehr beträgt."

Nach § 25 galt zudem, dass bei der Progressionsformel "nur die vollen Pfunde zur Berechnung" kommen. "Überschießende Lothe bleiben bei der Porto-Erhebung unberücksichtigt."

26 Erst bei 7 Pfund ergab sich bei gewissen Entfernungen (z.B. für die 164 Meilen zwischen Saarlouis und Schmallingen) aus der Progressionsformel eine Paketgebühr (von 57 3/4 Sgr. = 33 x 1/4 Sgr. x 7), die über der Mindestgebühr (von 57 Sgr. = 3-faches Briefporto für Entfernungen von über 160 bis 170 Meilen) lag.

27 Insofern war die Formulierung in § 25 des genannten Regulativs über das Post-Tax-Wesen vom 18.12.1824 "korrekt", wonach bei der Progressionsformel "nur die vollen Pfunde zur Berechnung" kamen. Da nämlich die Progressionsformel frühestens bei einem Gewicht von 7 Pfund zu beachten war, spielte die Frage, was für Pakete unter 1 Pfund nach § 25 gelten soll, keine Rolle.

28 Als Briefporto galt hier das "einfache" Briefporto, d.h. das Porto für Briefe bis einschließlich 3/4 Loth.

29 Nach § 91 waren sich beim Porto ergebende Pfennigbeträge auf 1/4 bzw. 1/2 bzw. 3/4 Sgr. aufzurunden.

Beim Versand von Gütern, deren Wert 10 Taler oder mehr pro Pfund betrug, musste dieser auf dem Begleitbrief angegeben werden.³⁰ Die Portoberechnung erfolgte dann nicht nach Gewicht, sondern (vor dem 10.4.1848)³¹ nach Wert und Entfernung.³² Auf weitere Bestimmungen soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden^{33, 34}.

Auch als am 1.9.1840 die Postexpedition in Mettlach eröffnet wurde, galten diese seit 1.1.1825 gültigen Bestimmungen. Auch das neue Briefporto ab 1.10.1844³⁵ brachte für die Fahrposttarife keine Änderung, da die Mindestgebühr für Pakete weiterhin aufgrund des Briefportos von 1825 erhoben wurde, was in der Kabinettsorder Nr. 2491 vom 18.8.1844³⁶ ausdrücklich betont wird.

Erst ab 10.4.1848 kam es dann mit der neuen Verordnung vom 9.4.1848³⁷ zu einer erheblichen Senkung des Paketportos. In der Progressionsformel wurde der Wert von 3 Pfennige durch 2 Pfennige ersetzt (wobei er seit dem 1.4.1847 sogar nur 1 1/2 Pfennige betrug, wenn der Transport ausschließlich mit der Eisenbahn erfolgte³⁸, was für Mettlach jedoch ohne Relevanz war³⁹).⁴⁰ Die Mindestgebühr des doppelten Briefportos galt jetzt auch für Gewichte über 4 Pfund.⁴¹ Als Briefporto war jetzt jenes vom 18.8.1844 maßgebend, das für einen einfachen Brief entfernungsabhängig 8 Stufen vorsah⁴².

30 Ansonsten blieb es nach § 29 des Post-Tax-Regulativs dem Absender überlassen, ob er einen Wert angab.

31 Mit *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 17 von 1848, Verordnung No. 83 vom 9.4.1848, gültig ab dem Folgetag des Eingangs der Bestimmungen* erschienen neue Regelungen. Jetzt war in allen Fällen das "normale" Porto zu zahlen, gegebenenfalls für den Wert noch eine zusätzliche Assekuranzgebühr.

32 vgl. die Paragraphen 29, 30 und 35 des genannten Regulativs über das Post-Tax-Wesen vom 18.12.1824

33 So war zunächst (bis 30.6.1852) beim Versand von mehreren "Frachtstücken" das Gesamtgewicht für die Portoberechnung ausschlaggebend, wobei als Mindestgebühr das dreifache Briefporto erhoben wurde (vgl. § 24 des genannten Regulativs über das Post-Tax-Wesen vom 18.12.1824).

34 Unter https://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens sind die damals geltenden Bestimmungen nochmals dargestellt und erläutert.

35 Mit "Kabinettsorder" vom 18.8.1844 gültig ab 1.10.1844 (vgl. *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 1844, Kabinetts-Order vom 18. August 1844, No. 2491, S. 406*) kam es zur einer "Portomoderation" beim Versand von Briefen. Unter https://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens finden sich diese neuen Briefportosätze ab 1.10.1844 in einer Tabelle wiedergegeben.

36 vgl. *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 1844, Nr. 32, S. 406, Kabinettsorder Nr. 2491*

37 vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 17 von 1848, Seite 91-93, Verordnung No. 83 vom 9.4.1848, gültig ab Folgetag des Eingangs der Bestimmungen*

38 vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 12 von 1847, Seite 65-66, Verordnung No. 61 vom 25.3.1847, gültig ab 1.4.1847*

39 Die Eisenbahnstrecke Trier - Saarbrücken wurde erst am 26. Mai 1860 eröffnet.

40 Gemäß https://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens war durch neu erbaute Eisenbahnen und der damit verbundenen billigeren Beförderungsweise schon 1842 auf einigen Strecken versuchsweise eine Ermäßigung der Paketgebühr auf 1 1/2 Pf. je Pfund und 5 Meilen eingeführt worden.

41 Für Pakete über 4 Pfund wurde zuvor das dreifache Briefporto als Mindestgebühr genommen.

42 Laut Verordnung vom 18.8.1844 kostete ein einfacher Brief (bis einschließlich 3/4 Loth) 1 Sgr. bei Entfernungen bis 5 Meilen, 1 1/2 Sgr. bei über 5 Meilen, 2 Sgr. bei über 10 Meilen, 2 1/2 Sgr. bei über 15 Meilen, 3 Sgr. bei über 20 Meilen, 4 Sgr. bei über 30 Meilen, 5 Sgr. bei über 50 Meilen und 6 Sgr. über 100 Meilen (vgl. auch Briefportotabelle unter https://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens).

Aufgrund des gesenkten Briefportos betrug die Mindestgebühr für ein Paket somit bei maximaler Entfernung nur noch 12 (statt zuvor 38 bzw. 57) Silbergroschen.⁴³ In der Folge konnte die Progressionsformel jetzt nur noch für Pakete unter 3 Pfund grundsätzlich außer Acht gelassen werden^{44, 45}.

Ansonsten unterlagen jetzt auch alle Wertsendungen dem Paketporto, wobei der Absender eine Zusatzversicherung gegen Zahlung einer "Assecuranz-Gebühr" abschließen konnte.⁴⁶

Eine weitere Änderung ergab sich ab 1.1.1850 mit Verordnung vom 27.12.1849.⁴⁷ Das einfache Briefporto (jetzt gültig für Briefe unter 1 Zollloth)⁴⁸ betrug nun 1 Sgr. bis einschließlich 10 Meilen, 2 Sgr. bis einschließlich 20 Meilen und 3 Sgr. für darüber liegende Distanzen^{49, 50}. Explizit wird in der Verordnung betont, dass dieses neue Briefporto auch Grundlage für die (ansonsten unveränderte) Berechnung des Paketportos sei. Gleichzeitig wurde darauf aufmerksam gemacht, dass "das Porto für Packetsendungen auf weitere Entfernungen schon bei geringem Gewichte" nach der Progressionsformel "mehr betragen wird, als das doppelte Briefporto" (= Mindestgebühr).

Tatsächlich konnte die Progressionsformel jetzt nur noch für Pakete unter 2 Pfund grundsätzlich unbeachtet bleiben.⁵¹

43 Wie bereits erwähnt, kostete ein einfacher Brief von Saarlouis nach Schmallingenken (heute Litauen) zuvor 19 Sgr., so dass die Mindestgebühr für Pakete auf dieser Strecke vor dem 18.8.1844 bei 38 Sgr. (zweifaches Briefporto für Sendungen bis 4 Pfund) bzw. 57 Sgr. (dreifaches Briefporto für Sendungen über 4 Pfund) lag.

44 Insofern spielte es nach wie vor keine Rolle, dass bei der Progressionsformel beim Gewicht nur die "vollen" Pfunde zählten, während die überschießenden Lothe nicht gerechnet wurden. Dies hätte ansonsten nämlich eine "Auslegungsproblematik" für Gewichte unter 1 Pfund ergeben.

45 Für ein Paket, das 3 Pfund und 2 Loth wog und 150 Meilen verschickt werden sollte, ergab sich aufgrund der Progressionsformel ($1/6 \times \text{Anzahl der vollen Pfunde} \times 5\text{-Meilenstufe}$) $1/6 \times 3 \times 30 = 15$ Silbergroschen. Dieser Betrag überstieg das Mindestporto von 12 Sgr. (= doppeltes Briefporto für 150 Meilen). Da die maximale Entfernung in Preußen unter 180 Meilen lag, ergab sich bei einem Gewicht unter 3 Pfund bei Anwendung der Progressionsformel dagegen grundsätzlich kein über dem doppelten Briefporto (12 Sgr.) liegender Betrag.

46 vgl. nochmals *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 17 von 1848, Verordnung No. 83 vom 9.4.1848, gültig ab Folgetag des Eingangs der Bestimmungen*

47 vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 62 von 1849, Seite 493 - 495, Verordnung No. 287 vom 27.12.1849 bezüglich des Gesetzes vom 21.12.1849 bezüglich der Ermäßigung der Briefporto-Taxe, gültig ab 1.1.1850* (zu finden auch in *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten, Nr. 42, S.439-440*)

48 Für Briefe mit einem Gewicht von 1 Zollloth (= 16,667 Gramm) war bereits das zweifache Porto zu zahlen.

49 vgl. Briefportotabelle unter https://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens

50 Als Bestellgeld für Paket- und Geldsendungen war - wie auch bei Briefen - 1/2 Sgr. zu erheben (vgl. §5 der zuvor zitierten Verordnung No. 287 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 62 von 1849*).

51 Für ein Paket, das 2 Pfund und 2 Loth wog und 102 Meilen verschickt werden sollte, ergab sich aufgrund der Progressionsformel ($1/6 \times \text{Anzahl der vollen Pfunde} \times 5\text{-Meilenstufe}$) $1/6 \times 2 \times 21 = 7$ Silbergroschen. Dieser Betrag überstieg das Mindestporto von 6 Sgr. (= doppeltes Briefporto für 102 Meilen). Da die maximale Entfernung in Preußen unter 180 Meilen lag, ergab sich bei einem Gewicht unter 2 Pfund bei Anwendung der Progressionsformel dagegen grundsätzlich kein über dem doppelten Briefporto (6 Sgr.) liegender Betrag.

Ab 1.7.1852 wurden für den Paketversand innerhalb von Preußen dann gemäß den Bestimmungen vom 22.6.1852⁵² allgemein⁵³ nur noch 1 1/2 Pfennige (= 1/8 Sgr.) pro vollem Pfund und angefangenen 5 Meilen verlangt. Überschießende Lothe wurden bei der Progressionsformel jetzt aufgerundet⁵⁴, d.h. als volles Pfund gerechnet.⁵⁵

Daher konnten jetzt Pakete schon der Progressionsformel unterliegen, wenn sie 1 Pfund überschritten.⁵⁶ Die Mindestgebühr lag nämlich weiterhin bei nur 2 Sgr. bis einschließlich 10 Meilen, 4 Sgr. bis 20 Meilen und 6 Sgr. für darüber liegende Entfernungen.

Ausdrücklich wurde festgehalten, dass für das Paketporto beim Versand in (oder über) andere Länder des Deutsch-Österreichischen Postvereins weiterhin - gemäß den ab 1.7.1850 gültigen Bestimmungen für die Vereinspost - abweichend 2 Pfennige (= 1/6 Sgr.) als Grundwert in der Progressionsformel anzusetzen sind.

Nach diesen Maßgaben wurde das Paketporto (abgesehen von noch einigen kleineren Veränderungen)⁵⁷ bis 31.12.1867 für den Versand innerhalb von Preußen erhoben⁵⁸, wobei jede Postanstalt über eine „Porto-Taxe“ verfügte⁵⁹, in der die anzuwendenden Progressionssätze im Hinblick auf die anderen preußischen Postorte standen.⁶⁰

52 vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 31 von 1852, Seite 361 - 362, Verordnung No. 128 (Bestimmungen vom 22.6.1852 zum Gesetz vom 2.6.1852 zur Ermäßigung des Güterportos, gültig ab 1.7.1852)*

53 Wie schon angemerkt wurde, galt der Grundwert von 1 1/2 Pf. bereits zuvor, sofern der Transport ausschließlich mit der Bahn erfolgte.

54 In damaliger Zeit war übrigens mit einer "abgerundeten Zahl" lediglich die Rundung zu einer "glatten Zahl" gemeint. In der Regel handelte es sich (bei einer solchen "Abrundung") tatsächlich um eine Aufrundung.

55 Es gab noch einige weniger schwerwiegende Änderungen. So wurden jetzt mehrere an eine Adresse gehende Pakete einzeln berechnet. Paketbegleitbriefe waren gebührenfrei, sofern sie unter einem Zollloth wogen. Andernfalls fiel jetzt die vollständige Briefgebühr an und nicht mehr - wie bisher - die Gebühr für das Mehrgewicht.

56 Für ein Paket, das 1 Pfund und 2 Loth wog und 138 Meilen verschickt werden sollte, ergab sich aufgrund der Progressionsformel ($1/8 \times \text{Anzahl der vollen Pfunde} \times 5\text{-Meilenstufe}$) $1/8 \times 2 \times 28 = 7$ Silbergroschen. Dieser Betrag überstieg das Mindestporto von 6 Sgr. (= doppeltes Briefporto für 138 Meilen). Da die maximale Entfernung in Preußen unter 180 Meilen lag, ergab sich bei einem Gewicht bis zu 1 Pfund bei Anwendung der Progressionsformel dagegen grundsätzlich kein über dem doppelten Briefporto (6 Sgr.) liegender Betrag.

57 Gemäß *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 9 von 1861, Seite 125, Verordnung vom 21.3.1861, gültig ab 1.5.1861* gab es lediglich noch gewisse Veränderungen der Art, dass das Porto nicht mehr davon abhängig war, ob Pakete Schriften oder andere Gegenstände enthielten (§ 2). Auch die Beschränkungen hinsichtlich des Zusammenpackens verschiedener Gegenstände entfielen (§ 3).

58 Die "internen" Tarife Preußens galten ab dem 1.7.1850 auch für Sendungen in Länder, die nicht zum Deutsch-Österreichischen Postverein gehörten, sofern das bearbeitende Grenzaustrittspostamt ebenfalls in Preußen lag, d.h. z.B. für den Versand von Paketen von Mettlach nach Frankreich oder auch nach Spanien.

59 In *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 27 von 1861, S. 270-288, Anlage zur Verordnung No. 106 vom 20.10.1861 (S. 266)* ist z.B. die seinerzeitige „Porto-Taxe“ des Taxgrenzorts Forbach wiedergegeben, in der die Progressionssätze bezüglich der restlichen über 2000 preußischen Postorte enthalten sind.

60 Neu eröffnete Postanstalten wurden in den Amtsblättern aufgeführt. In der Regel wurde bestimmt, dass für sie die Porto-Taxe einer bereits bestehenden Postanstalt anzuwenden ist. Für den näheren Umkreis (von 10 bzw. 20 Meilen) wurden zudem in den Amtsblättern bei Neueröffnungen sogenannte Meilenanzeiger veröffentlicht. Bestehende Postanstalten konnten somit in ihren alphabetisch geordneten Porto-Tabellen die neue Postanstalt handschriftlich ergänzen und anhand der Angaben in den Amtsblättern den jeweiligen Progressionssatz hinzufügen.

1.1.2 Das Paketporto innerhalb des Deutsch-Österreichischen Postvereins

Im Bemühen, das Porto zu vereinheitlichen, trat der Deutsch-Österreichische Postvereinsvertrag vom 6.4.1850 (mit insgesamt 69 Artikel) ab 1.7.1850 in Kraft^{61, 62}. Zu beachten ist nochmals, dass die Bestimmungen nicht für den Versand innerhalb eines einzelnen Postverwaltungsbezirks (d.h. z.B. innerhalb Preußens) galten.⁶³

Am 10.6.1852 gehörten dann dem Postverein Österreich, Preußen, Bayern, Sachsen, Hannover, Württemberg, Baden, Luxemburg, Braunschweig, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Lübeck, Bremen, Hamburg und die Postverwaltung von Thurn und Taxis (außer den Fürstentümern Lippe-Detmold und Schaumburg-Lippe) an.⁶⁴

1.1.2.1 Das Paketporto gemäß Vertrag vom 6.4.1850, gültig ab 1.7.1850

Während der Postvereinsvertrag eine einfache Regelung bezüglich des Briefportos (in den Artikeln 15 und 16) vorsah (1 Sgr. für einfache Briefe⁶⁵ bis 10 Meilen, 2 Sgr. für solche bis 20 Meilen und 3 Sgr. darüber), brachten die Artikel 51 bis 66 bezüglich der Fahrpost nur geringfügige Verbesserungen mit sich.

Zur Ermittlung des (Fahrpost-) Portos wurden zwischen zwei benachbarten Postgebieten Grenzpunkte festgelegt⁶⁶. "Der Portobezug berechnet[e] sich ... für die Transportstrecke einer jeden einzelnen Verwaltung besonders"⁶⁷, d.h. getrennt⁶⁸, wobei gegebenenfalls Transitländer hinzukamen.⁶⁹ So waren z.B. 1852 die (Austausch-) Postanstalten Bingerbrück und Salzburg für Sendungen aus dem Bezirk Trier nach Österreich - bei

61 vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1850*, S. 265-276 (Postvereinsvertrag vom 6.4.1850)

62 siehe auch https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsch-%C3%96sterreichischer_Postverein

63 In Art. 1 des Postvereinsvertrags vom 6.4.1850 ist explizit festgehalten: "Die Bestimmungen über die internen Brief- und Fahrpost-Sendungen bleiben den einzelnen Verwaltungen überlassen." Dies änderte sich auch nicht durch die späteren Ergänzungen zu diesem Postvereinsvertrag.

64 vgl. *Instructionen zur Ausführung des revidirten Post-Vereins-Vertrages vom 10.6.1852* in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1852*, S. 341 zu *Revidirter Postvereins-Vertrag vom 5.12.1851, gültig ab 1.7.1852* in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1852*, S. 321-340, beides als Anlage zur *Verordnung No. 119 vom 10.6.1852* in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1852*, S. 319

65 Gemäß Art. 16 des Vertrags vom 6.4.1850 galten Briefe als "einfach", wenn sie unter 1 Zollloth wogen.

66 Gemäß Art. 52 des Vertrags vom 6.4.1850 war zunächst zwischen zwei benachbarten Postgebieten eine gewisse Zahl von "Auswechslungspunkten" (für die "Übergabe" von Sendungen) festzulegen. Für die Portoberechnung waren wiederum nach Art. 53 (feste) "Grenzpunkte" zu verabreden, die für die Entfernungen maßgeblich waren.

67 vgl. Art. 63 des Postvereinsvertrags in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1850*, S. 265-276

68 Erst für das dann ab 1.7.1858 gültige neue Postvereins-Gesetz war eine Vereinfachung vorgesehen: "Das Franko und Porto für Vereins-Fahrpost-Sendungen wird nicht ferner für jeden einzelnen Postbezirk des Vereins getrennt, sondern für den gesamten Verein in einer Summe berechnet" (vgl. Generalverfügung No. 20 vom 28.1.1858 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858*, No. 5, S. 83-85).

69 vgl. auch Art. 54 und 55 des Postvereinsvertrags in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1850*

Transit durch Thurn- und Taxis'sches Gebiet sowie Bayern - zuständig.⁷⁰ Aufgrund der Entfernungen ergaben sich dann sowohl eine Mindestgebühr als auch das "Gewichtsporto", letzteres aufgrund einer Progressionsformel, wonach der sich aus 1/6 Sgr. (= 2 Pfennige) bzw. 1/2 Kreuzer pro angefangenen 5 Meilen und pro Pfund (bei Aufrundung von "überschießenden Lothen") ergebende Betrag zu berechnen war^{71,72}

Der sich durch diese Progressionsformel ergebende Betrag war zu erheben, wenn er das Mindestporto überschritt. Dieses ergab sich wiederum aufgrund des "einfachen" Portos (von 1, 2 oder 3 Sgr. bzw. 3, 6 oder 9 Kreuzer) "für jede Taxi[e]rungsstrecke".⁷³

Bei Paketen von Wert kam - sofern deklariert - eine Werttaxe hinzu.⁷⁴ Bei Sendungen mit mehreren Frachtstücken an die gleiche Adresse wurde die Gebühr für jedes einzelne Stück berechnet.⁷⁵ Für Paketbegleitbriefe unter 1 Zollloth wurde kein Porto erhoben.⁷⁶

1.1.2.2 Das Paketporto gemäß Zusatzvertrag vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858

Nachdem die Berechnung des Briefportos mit dem Deutsch-Österreichischen Postvertrag vom 6.4.1850, gültig ab 1.7.1850, bereits erheblich vereinfacht worden war, wurde endlich auch mit dem zweiten Ergänzungsvertrag (zum revidierten Postvereinsvertrag vom 5.12.1851) vom 26.2.1857⁷⁷, der ab 1.7.1858 in Kraft trat⁷⁸, das Paketporto für den Versand zwischen Mitgliedsstaaten (neu) geregelt.

Unter Wegfall von Taxgrenzpunkten und Transitlinien ergab sich jetzt die Entfernung zweier in verschiedenen Mitgliedsstaaten gelegenen Postanstalten aus dem Mittelpunktabstand von zugehörigen "4-Meilen-Taxquadraten" (in Anlehnung an den Satz des Pythagoras) gemäß folgendem Abschnitt 1.1.2.3. Bis einschließlich 20 Meilen

70 vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1852, No. 62, Verfügung No. 268, S. 739-740 inklusive Beilage S. 747-748* (speziell Punkt 5d mit den Progressionssätzen 8 für Bayern und 2 für Thurn und Taxis).

71 vgl. Art. 57 des Postvereinsvertrags vom 6.4.1850, gültig ab 1.7.1850

72 Die Formel orientierte sich also an die seinerzeit in Preußen gültige Progressionsformel. Dort wurden allerdings erst ab dem 1.7.1852 "überschießende Lothe" aufrundet. Dafür gab es ab dem 1.7.1852 eine andere Abweichung, da der Grundwert ab diesem Zeitpunkt nur noch 1 1/2 Sgr. (statt 2 Sgr. im Postverein) betrug.

73 vgl. nochmals Art. 57 des Postvereinsvertrags vom 6.4.1850, gültig ab 1.7.1850

74 vgl. nochmals Art. 57 des Postvereinsvertrags vom 6.4.1850, gültig ab 1.7.1850

75 vgl. Art. 59 des Postvereinsvertrags vom 6.4.1850, gültig ab 1.7.1850

76 Bei Paketbegleitbriefen, die 1 Zollloth oder mehr wogen, war gemäß Art. 60 des Postvereinsvertrags vom 6.4.1850, gültig ab 1.7.1850, der "Brief- oder Fahrposttarif in Ansatz zu bringen".

77 Der Ergänzungsvertrag ist als Auszug zu finden im *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, No. 5, General-Verfügung No. 20, gültig ab 1.4.1858, S. 83-96* (Art. 1-29 mit Erläuterungen bei fehlendem Art. 2). Der vollständige Vertrag findet sich z.B. unter <https://www.dasv-postgeschichte.de/PDF/1129.pdf>.

78 Gemäß Art. 19 des zweiten Ergänzungsvertrags sollte dieser bereits am 1.1.1858 in Kraft treten. Es kam jedoch zu gewissen Verzögerungen (vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsch-%C3%96sterreichischer_Postverein).

wurde dabei allerdings die unmittelbare Entfernung "von Ort zu Ort" gemessen⁷⁹.⁸⁰

Wieder ergaben sich aus dieser Entfernung dann sowohl eine Mindestgebühr als auch das "Gewichtsporto" aufgrund der Progressionsformel, deren Wert sich jetzt aus 1/6 Sgr. pro angefangenen 4 Meilen und pro Pfund ergab, wobei "überschießende Lothe" nach wie vor aufgerundet wurden.⁸¹ Dieser Betrag war stets in Silber Groschen zu ermitteln⁸² und gegebenenfalls anschließend "möglichst genau" (z.B. in Kreuzer) umzurechnen⁸³.⁸⁴

Die Mindestgebühr betrug nun bis einschließlich 8 Meilen (in der Regel)⁸⁵ 2 Sgr. Für jeden weiteren angefangenen "8-Meilenabschnitt" kam 1 Sgr. hinzu, wobei ab über 40 Meilen die Mindestgebühr dann grundsätzlich bei 7 Sgr. lag. Eine ermäßigte Gebühr von 1 1/2 Sgr. galt für Sendungen bis einschließlich 1 Pfund und bis einschließlich 4 Meilen⁸⁶.⁸⁷ In diesen Fällen kam die Mindestgebühr auch stets zum Tragen.⁸⁸

Zu erwähnen ist, dass ab dem 1.1.1861⁸⁹ die Mindestgebühr von 7 Sgr. über 40 Meilen abgeschafft wurde und diese jetzt in der Höchststufe 6 Sgr. bei Entfernungen über 32 Meilen betrug⁹⁰. Auf weitere (kleinere) Veränderungen gegenüber dem ursprünglichen Vertrag vom 6.4.1850 soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden.⁹¹

79 gemäß Art. 2 des Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858

80 Ein Meilen-Entfernungsrechner findet sich unter www.philhaha.de/Datenbank/Entfernung-DR.php. Dieser gilt für die spätere Berechnung der Entfernung zwischen zwei Orten des Norddeutschen Postbezirks ab 1.1.1868, bei der die Quadrateinteilung noch "verfeinert" wurde, d.h. die Seitenlänge jetzt 2 Meilen (statt 4 Meilen) betrug. Insofern kann es zu kleineren Abweichungen zwischen den vor und ab dem 1.1.1868 maßgeblichen Meilenzahlen kommen, d.h. die Progressionsstufe gemäß dem Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858, entsprach nicht unbedingt exakt der Meilenangabe gemäß www.philhaha.de/Datenbank/Entfernung-DR.php.

81 gemäß Art. 5 des Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858

82 siehe Art. 5 des Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858

83 Gemäß Art. 5 des Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858, war das Porto in der Währung desjenigen Postbezirks zu berechnen, "in welchem dasselbe zur Erhebung kommt". Somit war oftmals eine Umrechnung in Kreuzer erforderlich. Diese sollte nach Art. 5 "möglichst genau nach den gegenseitig mitzuteilenden Reductions-Tabellen" (= Umrechnungstabellen) erfolgen (so dass z.B. 1 Sgr. mit 3 1/2 Kreuzer süddeutscher bzw. 3 Kreuzer österreichischer Währung gleichzusetzen war). Dies galt auch gemäß Art. 7 für das Wertporto.

84 Beim Gewichtsporto war gemäß Art. 5 der Erhebungsbetrag dann noch auf 1/4, 1/2 oder 3/4 Silber Groschen bzw. auf volle Kreuzer-Beträge ("oder den entsprechenden Betrag in Landesmünze") aufzurunden.

85 Wie nachfolgend noch erwähnt wird, lag die Mindestgebühr für Sendungen bis 4 Meilen und 1 Pfund bei 1 1/2 Sgr.

86 In Kreuzerwährung waren pauschal 5, 7, 10, 14, 18, 21 bzw. 25 Kreuzer statt 1 1/2, 2, 3, 4, 5, 6 bzw. 7 Sgr. gemäß Art. 6 des Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858 zu erheben

87 siehe Art. 6 des Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858 bzw. auch die Portotabelle unter https://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens (wobei in Ländern mit Kreuzer-Währung pauschal 5, 7, 10, 14, 18, 21 bzw. 25 Kreuzer statt 1 1/2, 2, 3, 4, 5, 6 bzw. 7 Sgr. erhoben wurden).

88 Der sich aus der Progressionsformel ergebende Betrag lag bei bis zu 4 Meilen und bis 1 Pfund unter 1 1/2 Sgr.

89 vgl. *Bekanntmachung Nr. 5305 vom 24.12.1860 des Postvereins-Vertrages vom 18.8.1860, gültig ab 1.1.1861*, in *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten 1861, Nr. 3, S. 25-56*

90 vgl. Art. 58 der zuvor zitierten Bekanntmachung Nr. 5305 vom 24.12.1860

91 Bezüglich weiterer Veränderungen siehe Ergänzungsvertrag vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858 bzw. auch https://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens.

1.1.2.3 Taxquadrat und deren Nummern (u.a. "588" für Mettlach)

Zur Berechnung von Entfernungen über 20 Meilen⁹² (im Hinblick auf die Bestimmungen des Deutsch-Österreichischen Postvereins in Art. 2 des Zusatzvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858) wurde zunächst über die "Karte" des Deutsch-Österreichischen Postvereinsgebiets ein Netz von Quadraten mit einer Seitenlänge von jeweils 4 Meilen gelegt und dann die Entfernung zwischen den Mittelpunkten zweier Quadrate arithmetisch (in Anlehnung an den Satz des Pythagoras) ermittelt.⁹³

Diese Entfernung war dann für alle Orte maßgebend, die innerhalb zweier solcher Taxquadrate lagen (sofern sie über 20 Meilen auseinanderlagen).⁹⁴

Indem die Taxquadrate von Norden nach Süden jeweils in östlicher Richtung durchnummeriert wurden, wurde jedem Taxquadrat und somit jeder darin liegenden Postanstalt eine Nummer (gemäß nachfolgendem Ausschnitt)⁹⁵ zugeordnet:

37	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433
38	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468
39	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510
40	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554
41	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604
42	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652
43	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700
44	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748
45	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796
46	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844
47	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892
48	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940
49	972	973	974	975	976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988
50	1010	1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018	1019	1020	1021	1022	1023	1024	1025	1026
51	1048	1049	1050	1051	1052	1053	1054	1055	1056	1057	1058	1059	1060	1061	1062	1063	1064
52	1086	1087	1088	1089	1090	1091	1092	1093	1094	1095	1096	1097	1098	1099	1100	1101	1102
53	1124	1125	1126	1127	1128	1129	1130	1131	1132	1133	1134	1135	1136	1137	1138	1139	1140
54	1162	1163	1164	1165	1166	1167	1168	1169	1170	1171	1172	1173	1174	1175	1176	1177	1178

92 Wie bereits ausgeführt, war bis einschließlich 20 Meilen die genaue Entfernung "von Ort zu Ort" maßgeblich.

93 Demnach wurden zunächst die (Entfernungs-) Abstände in West-Ost-Richtung und Nord-Süd-Richtung zwischen den Mittelpunkten der Taxquadrate errechnet. Deren Quadrate wurden dann aufsummiert. Anhand der (mathematischen) Wurzel aus dieser Summe ließ sich dann der gesuchte Abstand der Mittelpunkte angeben.

94 Ein "Meilen-Entfernungsrechner" findet sich unter www.philhaha.de/Datenbank/Entfernung-DR.php. Dieser gilt für die spätere Berechnung der Entfernung zwischen zwei Orten des Norddeutschen Postbezirks ab 1.1.1868, bei der die Quadrateinteilung noch "verfeinert" wurde, d.h. die Seitenlänge jetzt 2 Meilen (statt zuvor 4 Meilen) betrug. Insofern kann es bei den vor dem 1.1.1868 ermittelten Meilenzahlen durchaus zu kleinen Abweichungen kommen.

95 Es handelt sich um einen Ausschnitt aus der Abbildung im *Rundschreiben Nr. 96 der Arbeitsgemeinschaft Baden, Juli 1983, S. 17*. Maßgeblich waren zunächst die Nummern der 4x4 Meilen entsprechenden Quadrate, die ab 1.1.1868 dann nochmals in vier gleich große Quadrate aufgeteilt wurden. So wurde der Postanstalt in Mettlach zunächst die Taxfeldnummer 588 (gelb umrahmtes Feld) zugeteilt, ab 1.1.1868 die Nummer 2125.

Demnach lag Mettlach im (gelb markierten) Taxquadrat 588. Auch Saarburg und Perl lagen in diesem Quadrat, Merzig, Losheim und Niederzerf dagegen im Taxquadrat 589, Saarlouis und auch Saarbrücken wiederum beide im Taxquadrat 637^{96, 97}.

In der Folge erhielt jede preußische Postanstalt seitens der vorgesetzten Oberpostdirektion (neben der Porto-Steuer für den Versand innerhalb von Preußen⁹⁸) ein (auf Taxquadraten beruhendes) alphabetisches Verzeichnis sämtlicher Postanstalten des Vereinsgebiets außerhalb Preußens, in dem in der Spalte "Nummer des Progressionssatzes" die jeweilige "4-Meilen-Entfernungsstufe" zu lesen war^{99, 100} (Die Postanstalten selbst konnten – je nach Lage in den Quadraten – allerdings deutlich näher oder aber auch weiter entfernt voneinander liegen.¹⁰¹)

Da bei Orten im Umkreis von 20 Meilen die Entfernung „von Ort zu Ort“ (und nicht über Taxquadrate) bestimmt wurde, verfügte jede Postanstalt zudem jeweils auch noch über ein entsprechendes Verzeichnis der Postorte im „Nahbereich“.¹⁰²

Dieser Progressionssatz (= "4-Meilen-Entfernungsstufe") ließ sich zum einen nun direkt in der Progressionsformel (vgl. Abschnitt 1.1.2.2) einsetzen, zum anderen ergab sich hieraus auch die Mindestgebühr, da diese aufgrund der 4-Meilenabstände (zunächst)¹⁰³ 2 Sgr. bis einschließlich Progressionssatz 2, 3 Sgr. bis Progressionssatz 4, 4 Sgr. bis Progressionssatz 6, 5 Sgr. bis Progressionssatz 8, 6 Sgr. bis

96 Die Taxquadratnummern der preußischen Postanstalten finden sich in *Amts-Blatt No. 24 vom 18.9.1858 des Königlichen Post-Departements* als "erste Beilage" (*Verzeichnis der Preußischen Post-Anstalten mit Angabe der Taxquadrat-Nummern für den Vereins-Fahrpostverkehr*).

Die Taxfelder dieser Nummern überdeckten dann die späteren (ab 1.1.1868 gültigen) Taxfelder, deren Nummern sich noch bis 1964 auf Paketkarten fanden. So hatte Mettlach später die Nummer 2125, wobei dieses Feld zusammen mit den Feldern 2083, 2084 und 2124 das zuvor maßgebliche Feld 588 bildeten.

97 Diese ersten Taxfeldnummern sind in Preußen nicht auf den Paketaufgabezetteln gedruckt. Dagegen wurde z.B. in Baden mit Verordnung Nr. 6797 vom 1.4.1859 bestimmt, dass die Taxfeldnummern beim Druck von neuen Zetteln anzugeben ist (vgl. *Rundschreiben Nr. 96 der Arbeitsgemeinschaft Baden, Juli 1983, S. 16-17*).

98 vgl. z.B. nochmals die Porto-Steuer von Forbach mit den internen preußischen Tarifen in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 27 von 1861, S. 270-288, Anlage zur Verordnung No. 106 vom 20.10.1861 (S. 266)*, wo die für den Grenzort Forbach geltenden Progressionssätze bezüglich der restlichen über 2000 preußischen Postorte enthalten sind

99 Gemäß Art. 5 des Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858, ergaben sich die Progressionsstufen, indem die "Luftlinienstrecke" zwischen zwei Taxquadrat-Mittelpunkten in 4-Meilenabständen unterteilt wurde (ausgehend vom Mittelpunkt des Taxquadrats, in dem der Aufgabeort lag) und geschaut wurde, in dem wievielten Abschnitt der Mittelpunkt jenes Taxquadrats lag, in dem sich der Zielort befand.

100 vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, No. 5, S. 87* (Erläuterungen zu Art. 1)

101 War z.B. der Progressionssatz = 8, betrug das "Entfernungintervall" für die Mittelpunkte der Taxquadrate zweier Orte 28-32 Meilen. Ergab sich für zwei Orte also der Progressionssatz 8, konnte die Entfernung zwischen diesen Orten zwischen annähernd 22,34 (= 28 - 2 x 2,83) und 37,66 (= 32 + 2 x 2,83) Meilen betragen, da die Orte auch in den verschiedenen Eckpunkten der Quadrate liegen konnten, d.h. jeweils ca. 2,83 Meilen vom Mittelpunkt entfernt.

102 vgl. z.B. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, No. 3, S. 57-70* (zweite Beilage zu No. 3)

103 Ab 1.1.1861 entfiel die höchste Stufe. Ab diesem Zeitpunkt betrug die Mindestgebühr 6 Sgr. für über 32 Meilen.

Progressionssatz 10 und 7 Sgr. für darüber liegende Progressionssätze betrug.¹⁰⁴ Diese Mindestgebühr ließ sich übrigens für jeden Zielort in eine im genannten Verzeichnis enthaltene Sonderspalte eintragen.

Bei Eröffnung einer neuen Postanstalt B wurde den bestehenden Postanstalten in der Regel per Amtsblatt die Taxquadratzahl mitgeteilt, vor allem aber, welche Porto-Taxe einer schon bestehenden Postanstalt A auch für die neu eröffnete (im selben Taxquadrat liegende) Postanstalt B zur Anwendung kommen sollte. Insofern konnten alle Postanstalten den neuen Ort in ihrem Verzeichnis (handschriftlich) ergänzen und dahinter den Progressionssatz einfügen, den sie in ihrem Verzeichnis hinter der genannten Postanstalt A fanden. Dieses Verfahren wurde übrigens nicht nur für den Vereinsfahrposttarif (d.h. für aus Preußen hinausgehende Sendungen) angewendet¹⁰⁵, sondern auch für den internen Fahrposttarif in Preußen¹⁰⁶.

Für den Fall, dass eine neu eröffnete Postanstalt in einem Taxquadrat lag, in dem es noch keine Postanstalt gab, verfügten die Ober-Postdirektionen über eine „Tabelle zur Ermittlung der Porto-Progressionssätze von und nach jedem Taxfelde der Postvereins-Vermessungskarte“¹⁰⁷.¹⁰⁸ Insofern konnte den örtlichen Postanstalten auch in solchen Fällen der jeweils maßgebliche Progressionssatz (von der zuständigen Ober-Postdirektion) mitgeteilt werden.¹⁰⁹

Auch „mehrere Grenz-Post-Anstalten“ benötigten natürlich solche Tabellen¹¹⁰, in denen der Progressionssatz für zwei beliebige Taxquadratnummern angegeben war, denn sonst hätten sie eine Vielzahl einzelner (örtlicher) Porto-Steuern benötigt, um – im Fall der Zuständigkeit - das Porto berechnen zu können.

Bei Schließungen u.ä. waren die betroffenen Postanstalten samt Taxquadratnummern „nebst den Progressions- und Minimal-Fahrpostporto-Sätzen“ aus der „Vereins-Fahrpost-Steuer“ zu streichen.¹¹¹

¹⁰⁴vgl. Erläuterung zu Art. 6 des Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858 (in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858*, No. 5, S. 89)

¹⁰⁵vgl. z.B. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 8 von 1861*, S. 101-103 (Nachrichten, Ausland)

¹⁰⁶vgl. z.B. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 10 von 1866*, S. 51-52 (Nachrichten)

¹⁰⁷gemäß <https://de.wikipedia.org/wiki/Taxfeld>

¹⁰⁸In *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1862*, S. 13-14 (Nachrichten, Berichtigungen) sind diverse Progressionssätze zwischen jeweils zwei Taxquadraten aufgeführt, die zu verbessern waren.

¹⁰⁹Diese Handhabung wurde auch noch in Zeiten des Norddeutschen Postbezirks praktiziert (vgl. Abschnitt 2).

¹¹⁰vgl. nochmals *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1862*, S. 13-14 (Berichtigungen)

¹¹¹vgl. z.B. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1867*, S. 32 (Berichtigung)

1.1.2.4 Berechnung der Progressionsstufe (am Beispiel des Aufgaborts Mettlach)

Um den Progressionssatz vor dem 1.1.1868 ermitteln zu können, ist es hilfreich, sich auf jene Koordinatenlinien zu stützen, die für die Portoberechnung ab 1.1.1868 für die "kleineren" 2-Meilen-Quadrate verwendet wurden.¹¹² So ergab sich der Mittelpunkt des 2-Meilen-Quadrats "2125", in dem Mettlach ab 1.1.1868 lag, als Schnittpunkt der "Meilenkoordinaten" 90 (waagrecht) und 198 (senkrecht)¹¹³. Da sich Mettlach in dem rechten unteren 2-Meilen-Quadrat des vorherigen 4-Meilen-Quadrats (mit der Taxfeldnummer 588) befand¹¹⁴, ergibt sich der Mittelpunkt des Taxfelds 588 durch Verschiebung der Meilenkoordinaten 90 bzw. 198 um jeweils eine Meile, so dass die "alten" Mittelpunktkoordinaten (des 4-Meilen Quadrats) 89 bzw. 199 lauten¹¹⁵.

Der Progressionssatz weicht dann (bei den 4 Meilen-Quadraten) gegebenenfalls etwas ab, wie folgendes Beispiel für den Zielort "Meiningen" zeigt. Der Mittelpunkt des 2-Meilen-Quadrats von Meiningen wies ab 1.1.1868 die "Meilenkoordinaten" 78 und 160 auf.¹¹⁶ Mit Hilfe der Koordinaten 90 und 198 des Mittelpunkts des Taxfelds 2125 von Mettlach ließ sich der Abstand dieser Mittelpunkte (über den Satz des Pythagoras) berechnen. Er betrug 39,85 Meilen¹¹⁷, so dass hier noch die Progressionsstufe 10 bezüglich der vor dem 1.1.1868 gültigen 4-Meileneinteilung vorgelegen hätte.

Hinsichtlich des "alten" Taxfelds 588 hatte Mettlach nun - wie beschrieben - die Koordinaten 89 und 199, Meiningen demnach 77 und 159¹¹⁸. Jetzt ergeben sich für die Entfernung der Mittelpunkte der 4-Meilen-Quadrate (nach dem Satz des Pythagoras) 41,76 Meilen. Folglich war seinerzeit (d.h. vor dem 1.1.1868) der Progressionssatz 11 (und nicht 10) anzusetzen.

Mit diesem Verfahren lassen sich auch alle anderen Progressionsstufen *vor* dem 1.1.1868 berechnen, sofern die Koordinaten *nach* diesem Zeitpunkt bekannt sind¹¹⁹.

¹¹²Zu den Berechnungsmethoden (inklusive der ausgehändigten Tabellen) in der Zeit des Norddeutschen Postbezirks (NDP) siehe z.B. *ARGE SAAR, Mitteilungsblatt 36, Dezember 2007, S. 10-17.*

¹¹³vgl. <http://www.philhaha.de/Datenbank/sucheNDPOrte.php> (unter Eingabe von "Mettlach")

¹¹⁴vgl. den Ausschnitt mit Taxfeldern in Abschnitt 1.1.2.3, speziell das gelb eingerahmte Taxfeld 588

¹¹⁵Die Koordinaten nahmen in nördlicher und östlicher Richtung ab. Mainz hatte z.B. die Koordinaten 84 und 180.

¹¹⁶vgl. <http://www.philhaha.de/Datenbank/sucheNDPOrte.php> (unter Eingabe von "Meiningen")

¹¹⁷vgl. www.philhaha.de/Datenbank/Entfernung-DR.php (unter Eingabe von "Mettlach" und "Meiningen")

¹¹⁸Die Koordinatenabstände der Mittelpunkte (der 4-Meilen-Quadrate) sind zunächst durch 4 teilbar. Ferner hatte (nach der Aufteilung der 4-Meilenquadrate in vier 2-Meilenquadrate) der Mittelpunkt eines 4-Meilenquadrats in waagerechter und senkrechter Richtung jeweils einen Abstand von 1 Meile zu den Mittelpunkten der vier 2-Meilen-Quadrate. Aufgrund dieser beiden Tatsachen ergaben sich für Meiningen zwingend die Koordinaten 77 und 159.

¹¹⁹Unter <http://www.philhaha.de/Datenbank/sucheNDPOrte.php> erhält man die Koordinaten zahlreicher Orte.

1.2 Paketbegleitbriefe

Wie bereits ausgeführt wurde, waren bei der Aufgabe von Paket- bzw. Fahrpost von Anfang an "formlose" Paketbegleitbriefe auszufüllen^{120, 121}. Wurde das Gewicht eines einfachen Briefes nicht überschritten, wurden die Begleitbriefe kostenlos befördert¹²². In der Regel fiel nur ein (Orts-) Bestellgeld an.¹²³ Der Empfänger konnte nun mit dem Begleitbrief "sein(e) Paket(e)" bei (der Packkammer) seiner "Postanstalt" abholen.

Folglich mussten die Angaben auf den Paketbegleitbriefen auch geeignet sein, um die zugehörigen Frachtstücke "identifizieren" zu können. Zur Erleichterung wurden daher - zunächst in Preußen - ab dem 1.5.1849 Paketaufgabebezetel eingeführt¹²⁴

1.2.1 Erforderliche Angaben des Absenders

Auf Paketbegleitbriefen war - z.B. nachzulesen in den Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten von 1849¹²⁵ - zunächst vom Absender (neben der Adresse des Empfängers) die "äußere Beschaffenheit der Sendung" (z.B. eine bloße Kiste, ein Paket in Leinen, eine Schachtel, ein Fass usw.) anzugeben. Sodann konnte der Absender auf freiwilliger Basis einen Wert in gewünschter Höhe (gegen Zahlung einer Assekuranzgebühr) vermerken, nachdem bis zum 9.4.1848 bei Wertpaketen der tatsächliche Wert zu notieren war¹²⁶. Ferner musste sich auf dem Begleitbrief die Signatur des Paketes ("aus mehreren großen Buchstaben oder Nummern oder Zeichen")¹²⁷ wiederfinden.¹²⁸ Sofern er gefaltet war, waren "die Falten mit demselben Petschaft zu schließen ..., mit welchem das Packet versiegelt" wurde.

120Ein Begleitbrief konnte verschlossen sein oder aus einem "zusammengelegten Viertel Bogen Papier" bestehen (vgl. § 50 der *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten*, 6. Abschnitt, zu finden unter *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849*, dort unter den diversen Anlagen nach Seite 519). Diese Vorschriften sollten ab 1.5.1849 laut *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849*, No. 10, S. 57, *Verordnung No. 46 vom 2.3.1849* gelten. Allerdings waren auch zuvor schon ähnliche Bestimmungen in Kraft.

121Erst ab 1.1.1874 wurden dann standardisierte Paketkarten eingeführt (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Postpaket>)

122Dies geht aus den Paragraphen der zuvor genannten Verordnungen hinsichtlich der Fahrpost hervor.

123Als Bestellgeld wurden in Preußen zuletzt 1/2 Sgr. erhoben (vgl. §5 der Verordnung No. 287 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849* sowie das Postregulativ von 1824, §§ 56-59). 1862-1864 wurde das Bestellgeld dann schrittweise aufgehoben (vgl. *Amts-Blatt No. 30 von 1862*, S. 205, *speziell § 1*).

124vgl. späteren Abschnitt "Einzelheiten zu den Paketaufgabebezeteln"

125vgl. insbesondere § 50 der bereits zuvor zitierten *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren von 1849*

126vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements No. 17 von 1848*, Seite 91-93, *Verordnung No. 83 vom 9.4.1848*, *gültig ab Folgetag des Eingangs der Bestimmungen* (wonach kein Deklarierungszwang mehr bestand)

127Später war es nicht (mehr) erlaubt, ausschließlich Nummern als Signatur zu verwenden.

128Dies war insbesondere für den Fall wichtig, dass auf das "Frachtstück" keine Adresse geschrieben werden konnte (vgl. auch z.B. *ARGE SAAR; Mitteilungsblatt 39, Juni 2008*, S. 23 mit Bezugnahme auf *HÖRTER, Christian: Fahrpost in Deutschland 1808 - 1923, Nürnberg 1992*, S. 329.).

1.2.2 Erforderliche Schritte des Postbediensteten

Der Postbedienstete am Aufgabeort hatte die vom Absender auf der Adressseite des Paketbegleitbriefs gemachten Vermerke (hinsichtlich des Pakets) zunächst mit einem Rotstrich (wohl schon vor dem 1.1.1861) zu unterstreichen.¹²⁹ Sodann notierte er bei Annahme der Sendung auf dem Paketbegleitbrief das Gewicht des Paketes und brachte die (in der Regel hiervon abhängigen)¹³⁰ erforderlichen Taxierungsvermerke an.¹³¹

Überschritt das Gewicht des Paketbegleitbriefs dasjenige eines einfachen Briefs, so dass auch für den Paketbegleitbrief eine Gebühr zu erheben war, wurde auf dem Paketbegleitbrief auch dessen Gewicht notiert.¹³² Ferner waren ab dem 1.5.1849 auf Paket und Begleitbrief "Aufgabezettel" anzubringen.¹³³

Sodann wurde auf einer freien Fläche des Begleitbriefs der Ortsaufgabestempel abgeschlagen. Unabhängig hiervon waren mit diesem auch verwendete Briefmarken zu entwerten. Solche erschienen zwar bereits in Preußen am 15.11.1850, waren jedoch bei der Fahrpost erst ab dem 6.11.1851 zugelassen und zwar zunächst nur (zur vollständigen Freimachung) auf Couverts mit Wertstempel ("Ganzsachen"), sofern diese als Paketbegleitbriefe dienten¹³⁴.¹³⁵ Das durch Wertstempel bzw. Briefmarken bezahlte Porto hatte der Postbedienstete zu überprüfen, wobei eventuell Nachporto von ihm für zusätzlich aufzuklebende Briefmarken erhoben wurde. Zudem waren Frankobriefe gegebenenfalls (nochmals) links unten (mit "frc.", "franco", "frei" o.ä.) zu kennzeichnen.

Bei der Paketausgabe an den Empfänger wurden die Paketbegleitbriefe dann oft noch mit einem speziellen Ausgabestempel bzw. dem "normalen" Ortsstempel versehen.¹³⁶

¹²⁹vgl. Verfügung Nr. 115 vom 21.12.1860 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1860*, S. 482); diese Bestimmung findet sich auch noch in den Postdienst-Instruktionen vom 1.1.1872 (Abschnitt V, Abth. 2, §3, Teil B, Punkt 6 "Packete"), zu finden unter <http://www.philhaha.de/post/postdienst-instruction.html>

¹³⁰Beim Versand von Gütern, deren Wert 10 Taler oder mehr pro Pfund betrug, ergab sich vor dem 10.4.1848 das Porto ausschließlich aus Wert und Entfernung. Insofern hing die Taxierung nicht vom Gewicht ab.

¹³¹vgl. §§ 58-60 der *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten*, 6. Abschnitt (zu finden unter *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849*, dort unter den diversen Anlagen nach Seite 519). Diese Vorschriften sollten ab 1.5.1849 laut *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849*, No. 10, S. 57, *Verordnung No. 46 vom 2.3.1849* gelten. Allerdings waren auch zuvor schon ähnliche Bestimmungen in Kraft.

¹³²vgl. § 58, 3) der *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren von 1849*

¹³³vgl. späteren Abschnitt "Einzelheiten zu den Paketaufgabezetteln"

¹³⁴vgl. Verfügung No. 269 vom 6.11.1851 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1851*, No. 53, S. 633

¹³⁵Ohne Einschränkungen konnten Freimarken dann bei der Fahrpost ab dem 17.6.1853 verwendet werden (vgl. Verfügung No. 18 vom 17.6.1853 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1853*, No. 25, S. 362-363)

¹³⁶Der Aus- bzw. Abgabestempel (bei Aushändigung an den Empfänger) - nicht zu verwechseln mit dem Paketeingangsstempel ("Ausg." im kleinen Kreis) der gleichen (Ausgabe-) Postanstalt auf der Siegelseite - wurde in Preußen offiziell 1831 zur Pflicht gemacht und war dort ab 1832 auf der Adressseite des Begleitbriefs anzubringen.

1.2.3 Einzelheiten zu den Taxierungsvermerken

1.2.3.1 Interne Bestimmungen für den Versand innerhalb von Preußen

Für den internen Versand innerhalb von Preußen galten sowohl vor als auch nach Inkrafttreten des Deutsch-Österreichischen Postvereinsvertrags¹³⁷ (am 1.7.1850) im Wesentlichen jene Bestimmungen hinsichtlich der Taxvermerke, die für 1849¹³⁸ nachzulesen sind. Dabei kann nachfolgend nur ein grober Überblick gegeben werden.

Grundsätzlich ist zunächst zu trennen zwischen "frankierten" Sendungen ("Francosendungen"), für die der Absender die fällige Gebühr übernahm¹³⁹, und "unfrankierten" Sendungen ("Portosendungen"), für die der Empfänger aufkam¹⁴⁰.

Bei bar bezahlten Paketsendungen (oder Briefen) vermerkte der Postbedienstete am Aufgabeort - gemäß den Vorschriften von 1849 - die Taxe mit Rotstift (in kleinen Zahlen) in der linken unteren Ecke des Paketbegleitbriefs.¹⁴¹ Beim Paketversand ins Ausland war zunächst das preußische Franco und darunter - getrennt durch Bruchstrich(e) - das für jedes durchquerte ausländische Postgebiet bezahlte Franco (jeweils in Silbergroschen) anzugeben¹⁴², während bei Briefen das gesamte ausländische Porto (zumindest bis 1856) in einer Summe notiert wurde¹⁴³.

Bei unfrankierten Paketsendungen ("Portosendungen") waren am Aufgabeort - anders als bei Briefen¹⁴⁴ - keine Taxvermerke *auf der Adressseite* erlaubt.¹⁴⁵ Erst die Postanstalt am (preußischen) Bestimmungsort hatte das preußische Porto auf der

137Die Bestimmungen des Deutsch-Österreichischen Postvertrags galten nicht, wenn Briefe und Pakete nur innerhalb von Preußen oder auf direktem Weg von Preußen ins (Vereins-) Ausland verschickt wurden.

138vgl. *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten*, 6. Abschnitt (zu finden unter *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849*, dort unter den diversen Anlagen nach Seite 519). Diese Vorschriften sollten ab 1.5.1849 laut *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849*, No. 10, S. 57, *Verordnung No. 46 vom 2.3.1849* gelten. Allerdings waren auch zuvor schon ähnliche Bestimmungen in Kraft.

139Unter "frankierten Sendungen" waren zunächst bar am Aufgabeort bezahlte Sendungen zu verstehen. Schließlich gab es in Preußen erst ab dem 15.11.1850 Briefmarken.

140Der Empfänger konnte allerdings die Annahme von zu seinen Lasten gehenden Sendungen verweigern.

141vgl. § 59 und § 60 (in Verbindung mit § 4 und § 5) des Post-Expeditionsverfahrens von 1849

142vgl. § 59 des Post-Expeditionsverfahrens von 1849 (mit Beispielen)

143Bei Briefen war das Auslandsporto aufzusummieren (vgl. § 4 des Post-Expeditionsverfahrens von 1849). Gemäß Verfügung No. 72 vom 23.5.1856 im *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1856*, No. 14, S. 197-203 (speziell S. 201 zu § 32) war dann auch bei Briefen das Porto für alle beteiligten Länder einzeln aufzuführen.

144Sofern die Briefe innerhalb von Preußen unfrankiert verschickt wurden, wurde das vom Empfänger zu zahlende Porto bereits am Aufgabeort mit einer blauen großen Taxzahl auf dem Brief vermerkt. Bei Sendungen ins Ausland war die Postanstalt zuständig, die die Sendung im Rahmen eines direkten Kartenschlusses ins Ausland übersendete (vgl. § 5 des Post-Expeditionsverfahrens von 1849).

145vgl. § 59 des Post-Expeditionsverfahrens von 1849

Adressseite des Begleitbriefs (mit blauer Tinte)¹⁴⁶ "auszuwerfen"¹⁴⁷.¹⁴⁸ Zumindest auf der Siegelseite wurde das Porto schon am Aufgabeort als "Vortaxe" (mit gewöhnlicher Schreibfarbe)¹⁴⁹ notiert und zwar zwingend dann, wenn die Sendung unterwegs "umspediert" werden musste, sie somit also nicht schon am Aufgabeort auf den Bestimmungsort "encartiert" werden konnte.¹⁵⁰

Grundsätzlich entfiel die Notierung einer "Vortaxe" beim Versand ins Ausland. Erst jene (vertraglich vorgesehene) Postanstalt errechnete die Taxe, welche die Sendungen im Rahmen eines sogenannten direkten Kartenschlusses dem Ausland zuführte. Die Taxe wurde somit erst von dieser Postanstalt in die Frachtkarte (als preußische Forderung) eingetragen, jedoch offenbar nicht auf dem Begleitbrief vermerkt.¹⁵¹ Das Weitere regelten dann die ausländischen Länder bzw. deren (Grenz-) Postanstalten gemäß eigener Bestimmungen oder aufgrund gegenseitiger Vereinbarungen (insbesondere z.B. bezüglich der Umrechnung des Portos)¹⁵².

1.2.3.2 Bestimmungen innerhalb des Deutsch-Österreichischen Postvereins

Gemäß dem ab dem 1.7.1850 gültigen Deutsch-Österreichischen Postvereinsvertrag (vom 6.4.1850) war das Porto in der Währung des Landes anzugeben, in dem es erhoben wurde.¹⁵³ Über viele weitere Punkte hatten sich jedoch die beteiligten (Nachbar-) Länder zu verständigen.¹⁵⁴ Dies betraf insbesondere "die Behandlung der Fahrpostsendungen bei der Auf- und Abgabe"¹⁵⁵. Auch gab es oft alte (Einzel-) Verträge mit dem Ausland, die gegebenenfalls zu berücksichtigen waren.¹⁵⁶ In zukünftigen Postkonferenzen sollte für Verbesserungen gesorgt werden.¹⁵⁷

¹⁴⁶vgl. § 60 des Post-Expeditionsverfahrens von 1849 (in großen Zahlen, vgl. § 5 bzw. Bestimmungen von 1856)

¹⁴⁷vgl. § 59 des Post-Expeditionsverfahrens von 1849 (wobei "auswerfen" hier etwa "schriftlich festhalten" bedeutet)

¹⁴⁸Zur Begründung wird angeführt, dass ansonsten eine Verwechslungsgefahr zu Postvorschuss- oder Auslagenbeträgen bestehe, die ebenfalls in blau auf der Adressseite zu verzeichnen waren.

¹⁴⁹vgl. § 60 des Post-Expeditionsverfahrens von 1849

¹⁵⁰vgl. § 59 des Post-Expeditionsverfahrens von 1849 (inklusive der Begründung)

¹⁵¹vgl. § 59 des Post-Expeditionsverfahrens von 1849 (inklusive der Begründung) sowie § 78 (wo ebenfalls nicht davon die Rede ist, dass der "preußische Portoanteil" auf dem Begleitbrief auszuwerfen, d.h. zu notieren sei)

¹⁵²In den damaligen Verträgen und Verordnungen wurde der Begriff "Reduktion" (= Umrechnung) verwendet.

¹⁵³vgl. Art. 8 des Postvereinsvertrags in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1850*, S. 265-276

¹⁵⁴vgl. z.B. Art. 9 des Postvereinsvertrags in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1850*, S. 265-276

¹⁵⁵vgl. Art. 65 des Postvereinsvertrags in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1850*, S. 265-276

¹⁵⁶vgl. Art. 37 des Postvereinsvertrags in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1850*, S. 265-276

¹⁵⁷vgl. Art. 68 des Postvereinsvertrags in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1850*, S. 265-276

Der revidierte Postvertrag vom 5.12.1851, gültig ab 1.7.1852, brachte allerdings noch keine entscheidenden Veränderungen.¹⁵⁸ Einige Detailvorschriften sind dann in den Bestimmungen zum Nachtrag vom 3.9.1855¹⁵⁹, gültig ab 1.6.1856¹⁶⁰, enthalten, insbesondere auch zu anzubringenden Taxierungsvermerken. So war gemäß § 32 bei bar bezahlten Francobriefen und -paketen das Porto in roten kleinen Zahlen in die linke untere Ecke des (Begleit-) Briefes zu vermerken¹⁶¹, wobei Preußen sich dieser Regelung anpasste¹⁶². § 38 bestimmte - speziell für den direkten Wechselverkehr mit anderen "Vereins-Staaten"¹⁶³ - wiederum, dass "bei Anfertigung eines Briefkarten-Schlusses ... die den jenseitigen Postverwaltungen zuzurechnenden Porto- und Auslagen-Beträge mit blauer Tinte in großen Zahlen auf der Adresse der Briefe" zu notieren ist.

Ab 1.7.1858 traten dann (auch) für die Fahrpost vereinfachte Bestimmungen in Kraft, insbesondere bezüglich der Berechnung des Portos (vgl. Abschnitt 1.1.2.2).¹⁶⁴

Wie schon im ersten Nachtragsgesetz vom 3.9.1855, gültig ab 1.6.1856, festgehalten war, wurde bei den vom Absender bar bezahlten Vereinsfahrpostsendungen das Vereinsporto (mit Rotstift) auf die Adressseite des Paketbegleitbriefes notiert. Auch die vorschriftsmäßige "Vorzeichnung des Vereins-Francos und des ausländischen Francos"

¹⁵⁸vgl. *Instructionen zur Ausführung des revidirten Post-Vereins-Vertrages vom 10.6.1852 in Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1852, S. 341 zu Revidirter Postvereins-Vertrag vom 5.12.1851, gültig ab 1.7.1852* (mit den Artikeln 54 - 73 für Fahrpostsendungen) in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1852, S. 321-340*, beides als Anlage zur *Verordnung No. 119 vom 10.6.1852 in Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1852, S. 319*

¹⁵⁹vgl. *"Nachtrag vom 3.9.1855 [gültig ab 1. Jänner (Januar) 1856] zu dem revidirten Post-Vereins-Vertrage vom 5. Dezember 1851"* in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1856, S. 204-206 (erste Beilage zu Nr. 14 des Amtsblatts)* mit anschließenden *"Vereins-Bestimmungen über die äußere Beschaffenheit und die Behandlung der Postsendungen"* (zweite Beilage zu Nr. 14 des Amtsblatts, S. 207-224)

¹⁶⁰Diesem Nachtrag vom 3.9.1855 gingen einführende Erläuterungen "aus preußischer Sicht" voraus (*Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1856, No. 14, General-Verfügung No. 72 vom 27.5.1856, S. 197-203*) mit Verweis auf das preußische Reglement als Beilage (S. 227-276) zur *General-Verfügung No. 73 vom 27.5.1856 in Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1856, No. 15, S. 225-226*.

Laut diesen Vorbemerkungen traten die Nachtragsgesetze erst am 1.6.1856 (und nicht am 1. Jänner 1856, d.h. am 1. Januar 1856) in Kraft (vgl. *Amtsblatt von 1856, S. 197*).

¹⁶¹Das "Weiterfranco" (bei Sendungen ins Ausland) war (auch bei Briefen) für jedes Land extra aufzuführen.

¹⁶²Beim Briefversand ins Ausland war gemäß § 32 der zuvor zitierten *"Vereins-Bestimmungen über die äußere Beschaffenheit und die Behandlung der Postsendungen"* (von 1856) das Weiterfranco für die einzelnen betroffenen Ländern einzeln anzugeben, so dass sich die preußische Postverwaltung bereits seinerzeit entschloss, diese Handhabung nicht nur (wie bisher) bei der Fahrpost sondern auch bei Briefen zu übernehmen (vgl. die zuvor zitierten Erläuterungen "aus preußischer Sicht" in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1856, No. 14, General-Verfügung No. 72 vom 27.5.1856, S. 197-203, speziell S. 201 zu § 32*).

¹⁶³Laut den genannten "einführenden Erläuterungen" im Amtsblatt von 1856, No. 14, S.197-203 galt § 38 hinsichtlich von Briefkartenschlüssen nur für den direkten Wechsel mit anderen Vereins-Staaten (S. 202-203). Diese Regelung war identisch mit jener "internen Bestimmung" für den Briefversand von Preußen ins Ausland (gemäß § 5 des an früherer Stelle zitierten Post-Expeditionsverfahrens von 1849).

¹⁶⁴vgl. den bereits an früherer Stelle zitierten (zweiten) Ergänzungsvertrag vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858

(Weiter-Franco) bei Auslandssendungen entsprachen sich.¹⁶⁵

Bei unfrankierten Vereinsfahrpostsendungen war vor allem von Bedeutung, dass der Postbedienstete am Aufgabeort (bzw. an der Grenzeingangsstelle) zwingend den Progressionssatz zu der innerhalb des Postvereins jetzt (mit Hilfe von Taxquadraten) neu geregelten "Gesamtentfernung" in schwarzer Tinte auf der Rückseite, also auf der Siegelseite des Paketbegleitbriefes zu vermerken hatte (z.B. "P. 5").¹⁶⁶

Außer dem Progressionssatz wurden am Aufgabeort keine weiteren Taxvermerke mehr angebracht. Erst jene Postanstalt, die als erste im Bestimmungsland¹⁶⁷ ein Paket zur Bearbeitung (aus einem anderen Vereinsland, z.B. im Rahmen eines Kartenschlusses) erhielt, hatte die Berechnung des Gesamtportos in der Währung des Bestimmungslandes vorzunehmen, wobei der "decartierende Beamte" (dieser Postanstalt) diesen Betrag in blauer Tinte auf der Rückseite des Begleitbriefes mit dem Zusatz "Pto." vornotieren sollte, der dann nach erfolgter Prüfung vom "encartierenden Beamten" (dieser Postanstalt) in die Frachtkarte einzutragen war.¹⁶⁸

Am Zielort wurde der auf der Rückseite vornotierte¹⁶⁹ Betrag dann nochmals überprüft.¹⁷⁰ Insbesondere haftete die "Bestimmungs-Post-Anstalt" für die Richtigkeit des Portos.

Bei Auslandssendungen war die (Grenz-) Postanstalt verantwortlich, die die Sendung dem Auslande zuführte.¹⁷¹

Diese Ausführungsbestimmungen wurden zwischen den einzelnen Vereins-Postverwaltungen vereinbart¹⁷², galten also im gesamten Postverein.

¹⁶⁵vgl. Punkt 3 der zweiten Beilage (vom 26.1.1858) zum Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, No. 5, S. 101* (mit Bezug auf § 32)

¹⁶⁶vgl. Punkt 2 der zweiten Beilage (vom 26.1.1858) zum Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858, S. 99

¹⁶⁷Gemeint ist das Land, in dem der Empfängerort (also der Bestimmungsort) lag.

¹⁶⁸vgl. Punkt 6 der zweiten Beilage (vom 26.1.1858) zum Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858, insbesondere auch das zugehörige Beispiel auf S. 103 (Behandlung einer Sendung von Pirna nach Stettin über den Kartenschluss Dresden - Berlin).

¹⁶⁹vgl. Erläuterung zu Punkt 9 der zweiten Beilage (vom 26.1.1858) zum Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858, S. 106, insbesondere das zugehörige Beispiel (wonach am Bestimmungsort Stettin die dortige Postanstalt den auf der Rückseite der Adresse vornotierten Portobetrag zu überprüfen hatte).

¹⁷⁰Auch bei einem auf der Adressseite vermerkten Frankobetrag (in roten Zahlen) musste die Postanstalt am Bestimmungsort diesen überprüfen, sofern er in Silbergroschen angegeben war. Ansonsten sollte die Überprüfung des Francobetrags "nach Thunlichkeit" erfolgen (vgl. Erläuterung zu Punkt 9 der zweiten Beilage vom 26.1.1858 zum Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858, S. 107).

¹⁷¹vgl. nochmals die Erläuterungen zu Punkt 9 der zweiten Beilage (vom 26.1.1858) zum Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858, S. 106

¹⁷²vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, No. 5, S. 83-85 (General-Verfügung No. 20 vom 28.1.1858)*, speziell S. 84 unten (bezüglich der dort nachfolgenden Ausführungsbestimmungen, S. 97-120)

1.3 Einzelheiten zu den Paketaufgabezetteln

Paketaufgabezettel gab es erstmals in Preußen und zwar ab dem 1.5.1849.¹⁷³ Sie wurden in Bögen zu jeweils 24 Nummern¹⁷⁴ - in der Rheinprovinz, zu der auch Mettlach gehörte, von der Firma A. Bagel in Wesel¹⁷⁵ - gedruckt.¹⁷⁶ Die Farbe der Aufdrucke war in rot zu halten¹⁷⁷, die Nummerierung erfolgte von 1 bis 1000^{178, 179}.



Bogenteil (rechte obere Ecke) eines 24er Bogens mit 4 Spalten à 6 Nummern zu den 1849 bis 1858 verwendeten Aufgabezetteln

Wie zu sehen, gab es zunächst "große" (auszuschneidende) Zettel mit Angabe von Aufgabeort und Aufgabennummer. Rechts daneben befanden sich kleinere "Abschnitte" mit (lediglich) den identischen Nummern. Letztere waren (zunächst nur bei gewöhnlichen Paketen)¹⁸⁰ auf die Siegelseite, ab 1.1.1861 auf die Adressseite des Paketbegleitbriefs¹⁸¹

¹⁷³§ 62 der *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten*, 6. Abschnitt (zu finden unter *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849*, dort unter den diversen Anlagen nach Seite 519) ist den Aufgabezetteln gewidmet. Die Vorschriften sollten ab 1.5.1849 laut *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849, No. 10, S. 57, Verordnung No. 46 vom 2.3.1849* gelten. Paketaufgabezettel wurden laut Prof. Wigand Bruns (vgl. https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122) zunächst in Preußen eingeführt.

¹⁷⁴Als Anlage zu den genannten *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten* sind auch unzählige Formulare und Arbeitsmaterialien wie Aufgabezettel abgebildet. Genauer ist zu erkennen, dass es sich um Bögen mit 24 Nummern handelt, die in 4 Spalten mit je 6 Nummern gedruckt wurden. Bei dem ersten Bogen mit den Nummern 1-24 befindet sich die 1 links unten, die 24 rechts oben.

¹⁷⁵Die Firma A. Bagel hatte ab 1878 ihren Sitz in Düsseldorf (vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/August_Bagel).

¹⁷⁶gemäß Prof. Wigand Bruns z.B. in https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122

¹⁷⁷vgl. genannten § 62 der *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten* (wonach bei Postanstalten mit hohem Postaufkommen zusätzlich als Zweitfarbe auch gelb möglich war)

¹⁷⁸vgl. nochmals § 62 der *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten*

¹⁷⁹Im *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849, S. 394-400* ist ein Verzeichnis von bestellbaren Druckformularen enthalten, das als Beilage zu *Amts-Blatt No. 51* beigelegt war. Hierin sind unter der Position 29 "Rothe Zettel zum Bekleben der Packete" per 24er Bögen "in einer Nummernfolge von 1-1000" aufgeführt. Die Nummer 1000 ist tatsächlich auch von Belegen bekannt.

¹⁸⁰Gewöhnliche Pakete waren solche, die weder eine Wertangabe enthielten, noch eingeschrieben waren (vgl. nochmals § 62 der *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten*).

¹⁸¹Ursprünglich sollten die kleinen Zettel auf die Siegelseite geklebt werden (gemäß § 62 der *Vorschriften über das Post-Expeditionsverfahren der preußischen Post-Anstalten*). Bei "vorsätzlicher Zuwiderhandlung" war sogar eine Ordnungsstrafe zu zahlen (vgl. Verfügung No. 31 vom 15.8.1849 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1849, S. 295*). Erst mit Verfügung Nr. 115 vom 21.12.1860 sollten die Zettel - sofern dort Platz war - auf die Adressseite geklebt werden (vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1860, S. 482*).

anzubringen, die großen Zettel dagegen (in der Regel) auf dem Paket (Frachtstück). War auf dem Frachtstück kein Platz für den großen Zettel oder ließ dieser sich dort nicht anbringen, wurde dieser ebenfalls auf den Begleitbrief aufgeklebt.¹⁸²

Die Nummer war am Aufgabeort in das "Annahmeregister", am Empfängerort in das "Lagerregister" einzutragen.¹⁸³

Umfasste eine Sendung mehrere Pakete (Frachtstücke), so waren die entsprechenden Nummern ("aufeinander folgend") auf die Siegelseite des Begleitbriefs zu kleben, ab 1.1.1861 nur noch dann, wenn auf der Adressseite nicht genug Platz war.¹⁸⁴

Wertbriefe waren dann ab 1856¹⁸⁵ ebenfalls mit einem Aufgabezettel zu versehen. Dem schloss sich Preußen mit Verfügung vom 9.1.1857 an (wobei Zettel noch zu drucken waren)¹⁸⁶. Die Umsetzung geschah in den einzelnen Mitgliedsstaaten des Postvereins allerdings sehr unterschiedlich.¹⁸⁷ Teilweise ist auf solchen Zetteln (vor allem auf den "großen" Nummernzetteln) zusätzlich ein "W" gedruckt. Auch diese wurden auf den Paketbegleitbrief geklebt, wenn das Frachtstück dazu keine Gelegenheit bot.¹⁸⁸

Ab 1859 war auf neu gedruckten Zetteln dann auch der Aufgabeort auf dem kleinen Zettelabschnitt zu vermerken.¹⁸⁹ Diese neuen "Exemplare" waren bis zum 31.12.1867 gültig. Danach wurden - nachdem der noch vorhandene Bestand aufgebraucht war - neue (leicht abweichende) Zettel gedruckt.¹⁹⁰ In der Rheinprovinz, in der auch Mettlach lag, erschienen solche allerdings erst 1869.¹⁹¹

In einigen Mitgliedsstaaten des Postvereins, so in Baden ab 1.4.1859¹⁹², war übrigens beim Druck von neuen Aufgabzetteln auf diesen auch noch die Nummer des Taxquadrats, in dem der Aufgabeort lag, anzubringen.

¹⁸²vgl. die Beispiele von Prof. Wigand Bruns unter https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122

¹⁸³vgl. z.B. Verfügung No. 7 vom 9.1.1857 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1857*, S. 12-13

¹⁸⁴vgl. die genannten Verfügungen, insbesondere Nr. 115 vom 21.12.1860, gültig ab 1.1.1861 (in *Amtsblatt von 1860*)

¹⁸⁵vgl. § 35 des zitierten Nachtrags vom 3.9.1855, gültig ab 1.6.1856 (bzw. ursprünglich ab "1. Jänner 1856")

¹⁸⁶vgl. z.B. Verfügung No. 7 vom 9.1.1857 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1857*, S. 12-13; zur vorangehenden Vorgehensweise bei Wertpaketen siehe die "einführenden Erläuterungen" im *Amtsblatt von 1856*, No. 14, S. 197-203, speziell die interne Handhabung innerhalb Preußens bzgl. § 35 (Seite 202, Punkt 6).

¹⁸⁷vgl. die Angaben von Prof. Wigand Bruns, z.B. unter https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122

¹⁸⁸vgl. die Beispiele von Prof. Wigand Bruns, z.B. unter https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122

¹⁸⁹vgl. die Angaben von Prof. Wigand Bruns, z.B. unter https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122

¹⁹⁰Insbesondere in kleineren Orten zog sich der Wechsel bis in die Reichspostzeit hin (vgl. die Angaben von Prof. Wigand Bruns, z.B. unter https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122).

¹⁹¹vgl. die Angaben von Prof. Wigand Bruns, z.B. unter https://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=122

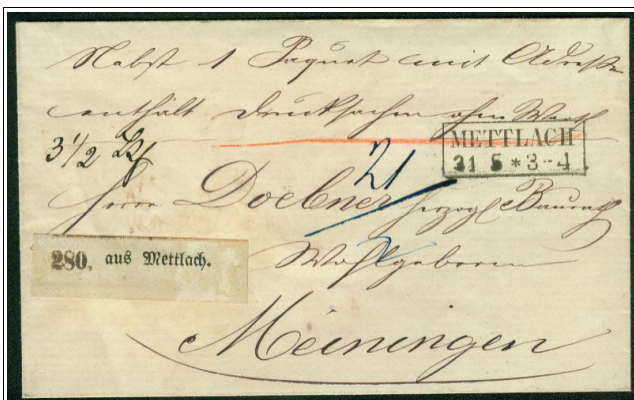
¹⁹²vgl. Verordnung Nro. 6797 in *Rundschreiben Nr. 96 der Arbeitsgemeinschaft Baden, Juli 1983*, S. 16-17

1.4 Belege aus Mettlach

Bei Eröffnung der Postexpedition Mettlach am 1.9.1840 diente noch der Vorphilastempel (2-Kreisstempel) als Ortsaufgabestempel (auch auf Paketbegleitbriefen), der ca. 1854 nach Erscheinen der ersten preußischen Briefmarken (am 15.11.1850) vom Kastenstempel abgelöst wurde. Die Paketbegleitbriefe wurden zu diesem Zeitpunkt schon (rückseitig)¹⁹³ mit einem Aufgabebetzel mit Nummer, allerdings noch ohne Ortsangabe versehen. Ab 1859 war auf den Paketaufgabebetzeln dann zusätzlich auch der Aufgabeort vermerkt.

Aus der Zeit vor 1859 liegen derzeit keine Belege zu Mettlach vor.

Mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Trier - Saarbrücken am 26.5.1860 ergab sich für Mettlach und insbesondere für die Firma Villeroy & Boch eine bedeutsame Verbesserung im Bereich des Transports von Frachtgütern (Paketen). Insofern finden sich jetzt auch vermehrt Paketbegleitbriefe aus Mettlach.



Paketbegleitbrief von 1861 zu einem "Paquet mit Adresse" nach Meiningen mit "Drucksachen ohne Wert" roter Trennungsstrich (nach Vorschrift)

Kastenstempel METTLACH 31 5 * 3-4
Paketaufgabebetzel „280. aus Mettlach.“

ohne Signatur

Gewichtsvermerk "3 1/2 Zpf (?)"¹⁹⁴

blaue Taxzahlen "21" u. "2" (Kreuzer)¹⁹⁵



rücks. Eingangs- bzw. Ausgabestempel
Meiningen 5 6 1861

und rotes Lacksiegel "V & B"

(der Firma Villeroy & Boch, Mettlach)

Vermerk des Progressionssatzes

"Ps. 11"

¹⁹³Wie zuvor ausgeführt, wurde der Ortsaufgabebetzel erst ab dem 1.1.1861 auf die Adressseite aufgeklebt.

¹⁹⁴Der erste Buchstabe könnte ein L (wie Loth) sein, gegebenenfalls aber auch ein Z (wie Zollpfund).

¹⁹⁵Das Porto war also vom Empfänger (in Meiningen) zu bezahlen (und daher auch in Kreuzer umzurechnen).

Bei diesem ersten Beleg lässt sich der Unterschied zwischen Mindestgebühr und "Gewichtsporto" (gemäß der Progressionsformel) verdeutlichen.

So vermerkte (wohl) in Meiningen¹⁹⁶ der dortige Postbedienstete, der für die Richtigkeit des Portos haftete¹⁹⁷, das vom Empfänger zu tragende Porto in Höhe von "21" (Kreuzer)¹⁹⁸ mit blauer Tinte auf der Adressseite des Paketbegleitbriefs. Dies entsprach der Mindestgebühr, die laut Postvereinsvertrag für Entfernungen über 32 Meilen seit dem 1.1.1861 zu zahlen war.¹⁹⁹ Die Taxzahl wäre also korrekt, wenn das "Paket" (inklusive Inhalt) tatsächlich nur 3 1/2 Loth²⁰⁰ (also ca. 60 g) gewogen hat.

Die Entfernung bis Meiningen betrug dabei 41 Meilen (vgl. Abschnitt 1.1.2.4), so dass sich die 4-Meilen-Progressionsstufe²⁰¹ "11" ergab, wie vom Postbediensteten in Mettlach auch gemäß den Vorschriften²⁰² mit schwarzer Tinte rückseitig notiert wurde.

War nun das Paket 3 1/2 Zollpfund (mit gängiger Abkürzung "ZPf")²⁰³ schwer, betrug das "Gewichtsporto" laut Progressionsformel $11 \times 1/6 \text{ Sgr.} \times 4 = 44 / 6 \text{ Sgr.} = 7 \frac{1}{3} \text{ Sgr.}$ ²⁰⁴, somit umgerechnet 25 2/3 Kreuzer (da 1 Sgr. mit 3 1/2 Kreuzer zu verrechnen war)²⁰⁵.

Dann hätte aber auf dem Paketbegleitbrief - nach erforderlicher Aufrundung²⁰⁶ - die Taxzahl "26" stehen müssen. Somit müsste das Gewicht doch 3 1/2 Loth gewesen sein.

Die zusätzlich notierte "2" dürfte übrigens dem (Orts-) Bestellgeld entsprechen, das zusätzlich vom Empfänger (für die Hauszustellung des Begleitbriefs) erhoben wurde.

¹⁹⁶Gemäß Abschnitt 1.2.3.2 war auf dem Begleitbrief, den die Postanstalt am Bestimmungsort erhielt, zunächst lediglich die Progressionsstufe (auf der Siegelseite) vermerkt. Allenfalls befand sich - ebenfalls auf der Rückseite - noch eine "Vortaxierung", insbesondere wenn die Zusendung über einen Kartenschluss erfolgte. Die blauen Taxziffern auf der Adressseite müssten demnach vom Postbediensteten am Bestimmungsort stammen.

¹⁹⁷In Punkt 8 der zweiten Beilage (vom 26.1.1858) zum Ergänzungsvertrag vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, No. 5, S. 99*, ist festgehalten, dass bei unfrankierten Sendungen die Post-Anstalt am Bestimmungsort für die Richtigkeit des Portos haftet.

¹⁹⁸Sachsen-Meiningen unterstand seinerzeit der Posthoheit von Thurn und Taxis und rechnete in Kreuzer.

¹⁹⁹gemäß Art. 58 in *Bekanntmachung Nr. 5305 vom 24.12.1860 des Postvereins-Vertrages vom 18.8.1860, gültig ab 1.1.1861 in Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 1860, Nr. 3, S. 42*

²⁰⁰Das hinter "3 1/2" stehende Kürzel scheint mit einem "L" zu beginnen ("Lth" mit "rundem t" oder "Lot" ohne "h"?).

²⁰¹Gemäß Art. 57 der *Bekanntmachung Nr. 5305 vom 24.12.1860 des Postvereins-Vertrages vom 18.8.1860, gültig ab 1.1.1861 in Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 1860, Nr. 3, S. 42* war bei der Progressionssatzberechnung zu beachten, dass "überschießende Meilen für volle 4 Meilen" zu rechnen waren.

²⁰²vgl. (nochmals) Punkt 2 in der zweiten Beilage (vom 26.1.1858) zum Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, No. 5, S. 99* (wonach am Aufgabort bei unfrankierten Briefen der Progressionssatz in schwarzer Tinte auf der Siegelseite zwingend zu notieren war)

²⁰³Beim "Z" des Kürzels (auf dem Begleitbrief) würde dann der übliche rechts herum drehende Schwungansatz fehlen.

²⁰⁴Da "überschießende Pfundteile" nach Art. 57 auf volle Pfunde aufzurunden waren, ergab das tatsächliche Gewicht von 3 1/2 Pfund den (in der Progressionsformel einzusetzenden) Faktor 4.

²⁰⁵vgl. Abschnitt 1.1.2.2

²⁰⁶Nach Art. 57 waren die ermittelten Beträge auf 1/4, 1/2 oder 3/4 Sgr. bzw. auf volle Kreuzer-Beträge aufzurunden.

Bei folgendem Paket ("1 Rolle") ist das Porto leicht nachvollziehbar. Die Rolle ging nach Mainz, das unter der Posthoheit von Thurn und Taxis stand. Somit kamen auch hier die Bestimmungen des Deutsch-Österreichischen Postvereins zum Tragen.



Paketbegleitbrief von 1863
"hierbei 1 Rolle" nach Mainz
roter Trennungsstrich (nach Vorschrift)
Kastenstempel METTLACH 8 5 * 6-7
Paketaufgabezettel „11. aus Mettlach.“
Signatur "V.B. 13"
Gewichtsvermerk "20 Loth"
blaue Taxzahl "14" (Kreuzer), darunter wohl weitere Ziffer ("2" für Bestellgeld ?)



rücks.
rotes Lacksiegel "V & B"
(der Firma Villeroy & Boch, Mettlach)

Vermerk des Progressionssatzes
"Ps. 5"

Für Mainz war der 5. Progressionssatz anzuwenden, wie vorschriftsmäßig auch in schwarzer Tinte auf der Siegelseite des Paketbegleitbriefes ("Ps. 5") notiert wurde²⁰⁷, da Mettlach und Mainz (bei Messung von "Ort zu Ort")²⁰⁸ ca. 18 Meilen voneinander entfernt lagen.²⁰⁹ Die Progressionsformel lieferte den Wert 5/6 Sgr. (= 1 x 1/6 Sgr. x 5). Für das Paket galt daher die Mindestgebühr, die bei Entfernungen von über 16 bis einschließlich 24 Meilen bei 4 Sgr. bzw. 14 Kreuzer lag. Der Kreuzer-Betrag wurde in blau auf die Adressseite des Begleitbriefs notiert²¹⁰ und vom Empfänger bezahlt.

²⁰⁷vgl. (nochmals) Punkt 2 in der zweiten Beilage (vom 26.1.1858) zum Ergänzungsvertrags vom 26.2.1857, gültig ab 1.7.1858 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, No. 5, S. 99* (wonach am Aufgabort bei unfrankierten Briefen der Progressionssatz in schwarzer Tinte auf der Siegelseite zwingend zu notieren war)

²⁰⁸Bis einschließlich 20 Meilen galten die Entfernungen "von Ort zu Ort" (vgl. *Art. 55, Postvereinsvertrag vom 18.8.1860, gültig ab 1.1.1861*, in *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten von 1861, Nr. 3, Nr. 5305, S. 25-56*).

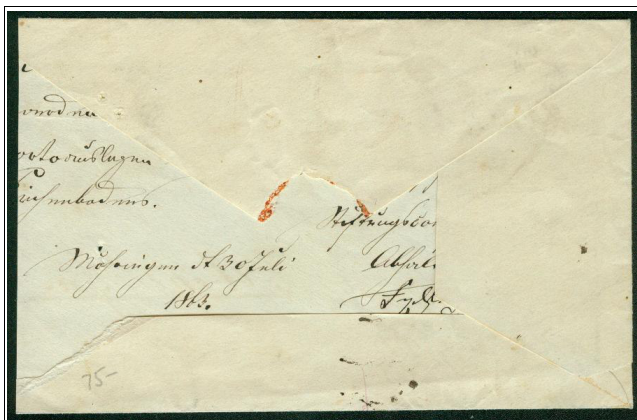
²⁰⁹Unter www.philhaha.de/Datenbank/Entfernung-DR.php wird die Entfernung - aufgrund der nach dem 1.1.1868 eingeführten Bemessungsgrundlagen - mit 18 Meilen angegeben.

²¹⁰Der Empfänger zahlte wohl auch noch ein Bestellgeld (2 Kreuzer ?), das unter der "14" vermerkt sein dürfte.

Der folgende Paketbegleitbrief zu einem "Paketchen" nach Möhringen (Tuttlingen) im Großherzogtum Baden weist die rote Taxzahl "20" auf:



**Paketbegleitbrief von 1863
zu "1 Packetchen"
nach Möhringen (Amts. Engen)
roter Trennungsstrich (nach Vorschrift)
Kastenstempel METTLACH 15 7 * 6-7
Paketaufgabebezetzel „275. aus Mettlach“
"sig(niert) V. B. E"
Gewichtsvermerk "7 Loth"
rote Taxzahl "20" (Kreuzer)**



**rücks. nur teilweise erhalten
Spuren des roten Lacksiegels "V & B"
(der Firma Villeroy & Boch, Mettlach)

(vermutlich befand sich auf der
Siegelseite der Vermerk "Ps. 8"
für den Progressionssatz)

auf der Innenseite befinden sich
Verbuchungsvermerke zu den
Portoauslagen von 20 Kreuzern**

Da Möhringen im Großherzogtum Baden lag, kamen die Bestimmungen des Deutsch-Österreichischen Postvereins zum Tragen^{211, 212}. Dabei lag der Progressionssatz für Pakete von Mettlach nach Möhringen offenbar bei "8".²¹³ Da das Paket nur 7 Loth

211 Gemäß der Ankündigung vom 28.1.1858 zur "direkten Fahrposttaxe" (General-Verfügung No. 20 im *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, No. 5, S. 83-85*) waren "Vereins-Fahrpost-Sendungen" solche, bei denen der Aufgabeort (bzw. die Grenzeintrittsstelle) und der Bestimmungsort (bzw. die Grenzaustrittsstelle) in verschiedenen "Vereins-Post-Verwaltungen" lagen (vgl. S. 83). Sendungen innerhalb eines Postbezirks wurden dagegen nach dessen "internen" Bestimmungen behandelt. Auch wenn ein Postbezirk unmittelbar an "Vereinsausland" angrenzte, fiel der Wechselverkehr zwischen dieser "Grenz-Postverwaltung" und dem benachbarten Ausland nicht unter die Vereinsendungen.

212 Im Hinblick darauf, dass der Brief über Frankreich speditiert worden sein könnte, wäre der Spezialfall zu beachten, dass Sendungen zwischen zwei Vereins-Postbezirken ausgetauscht wurden, bei denen ein fremdes (Transit-) Land dazwischen lag. Bezüglich der Schweiz heißt es (allerdings) in zuvor zitierter Amtsblatt-Verfügung No.20 auf Seite 84: "Ausländisches Transit-Porto für Vereins-Fahrpost-Sendungen ... wird in Zukunft ebenfalls nicht mehr vorkommen, sobald die Verabredungen unter den Vereins-Verwaltungen wegen des Transits durch die Schweiz beendet sein werden". Diesbezüglich wurden weitere Verfügungen angekündigt.

213 Geht man wie beim Beispiel "Meiningen" in Abschnitt 1.1.2.4 vor, ergibt sich für die 4-Meilen-Taxquadrate von Mettlach und Möhringen (nach dem Satz des Pythagoras) ein Mittelpunktsabstand von 31,24 Meilen. Die Entfernung von 31,24 Meilen lag über 28 aber nicht über 32 Meilen. Somit ergab sich die Progressionsstufe "8".

wog, wurde die gesetzmäßige Mindestgebühr von 5 Sgr. bzw. 18 Kreuzer fällig.²¹⁴

Bei den zusätzlich berechneten 2 Kreuzern handelt es sich offenbar um das Bestellgeld, das (teilweise noch bis zum 30.6.1864)²¹⁵ in Preußen (in Höhe von 1/2 Silbergroschen)²¹⁶, aber auch in den anderen Vereinsländern²¹⁷ erhoben wurde.²¹⁸ Dieses Bestellgeld wurde entweder gesondert (oftmals auch auf der Siegelseite) aufgeführt oder - wie hier - zusammen mit dem "normalen" Porto in einer Summe vermerkt.

Da es sich also um einen Portobrief handelte²¹⁹, erfolgte die Austaxierung (mit Rotstift)²²⁰ nicht am (preußischen) Aufgabeort, sondern erst im Bestimmungsland bzw. am Bestimmungsort²²¹. Der violette senkrechte Strich (durch die Ziffer "2") dürfte ein "Abhaken" (für den Erhalt bzw. die Richtigkeit des berechneten Portos) darstellen.

Da die "Rückseite" dieses Begleitbriefs nur unvollständig erhalten ist, kann über den Transportweg nichts gesagt werden. Naheliegender wäre, dass das Paket per Bahn über Frankreich (also über Saarbrücken - Forbach - Straßburg - Kehl) speditiert wurde^{222, 223}.

In der Tat wurden seinerzeit, als sich Baden ab 1.5.1851 dem Deutsch-Österreichischen Postverein anschloss, auch Instruktionen²²⁴ für die Behandlung von Fahrpostsendungen hinsichtlich des Transits von Sendungen durch Frankreich (über Straßburg bzw. Kehl) erteilt.²²⁵ Später (1858) sollte dann laut den neuen Bestimmungen zur "direkten Fahrposttaxe" (demnächst) kein "ausländisches Transit-Porto ... mehr vorkommen"²²⁶.

214Für Entfernungen von über 24 Meilen bis einschließlich 32 Meilen waren 5 Sgr. bzw. 18 Kreuzer zu erheben (vgl. Art. 58 des genannten Postvereinsvertrag vom 18.8.1860, gültig ab 1.1.1861).

215vgl. Gesetz vom 16.9.1862 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1862, No. 30, S. 205-206*

216vgl. die im Gesetz vom 16.9.1862 (mit Fundstellen) zitierten Gesetze vom 18.12.1824 und 21.12.1849

217Bei Paketen bis einschließlich 2 Pfund betrug in *Baden* das Bestellgeld (laut einer Verfügung von 1841) 2 Kreuzer (vgl. z.B. <http://www.altpostgeschichte.com/index.php?page=Thread&threadID=594>).

218Das Porto selbst betraf nur für die Zustellung von "Ort zu Ort".

219Auf der Briefinnenseite stehen sogar Vermerke des Empfängers zu den "Portoauslagen" von "20 Kreuzern".

220Welche "Farbvorschriften" es zu den Vermerken außerhalb von Preußen gab, muss an dieser Stelle offen bleiben.

221Gemäß Abschnitt 1.2.3.2 war am Bestimmungsort das *auf der Siegelseite vortotierte Porto* zu prüfen.

222Art. 71 des Postvereinsvertrags vom 18.8.1860, gültig ab 1.1.1861, in *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten von 1861, Nr. 3, Nr. 5305, S. 25-56* enthielt Bestimmungen für den Transit. Demnach konnten wohl individuelle Vereinbarungen getroffen werden (z.B. für die Postanstalten nahe Frankreich).

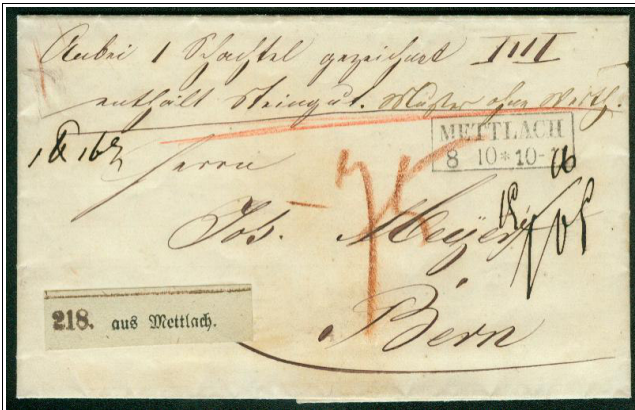
223Alternativ war die Zustellung per Bahn auch ausschließlich durch Vereinsländer (z.B. über Heidelberg) möglich.

224vgl. Verordnung No. 88 vom 23.4.1851, gültig ab 1.5.1851 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1851, No. 22, S. 267-268*

225In genannter Verordnung No. 88 vom 23.4.1851, gültig ab 1.5.1851 heißt es auf Seite 268: "In Bezug auf den Transit der zwischen Preußen und Frankreich auf der Route über Kehl und Straßburg auszuwechselnden Correspondenz wird durch den neuen Vertrag nichts geändert. Die von der Preussischen an die Badische Post-Verwaltung für den Transit der Brief- etc. Pakete aus und nach Straßburg zu zahlende Vergütung wird vorbehaltlich der Einigung über eine entsprechende Pausch-Summe nach den bisherigen Sätzen entrichtet."

226vgl. nochmals die General-Verfügung No. 20 im *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1858, S. 83-85* (wobei sich diese Aussage allerdings speziell auf den Transit durch die Schweiz bezog)

Das nächste Paket, eine "Schachtel" mit "Steingut-Muster ohne Werth", ging nach Bern. Auch hier waren die (Porto-) Bestimmungen des Deutsch-Österreichischen Postvereins²²⁷ maßgeblich, wobei (mit Verfügung vom 3.4.1860)²²⁸ Pakete aus der Rheinprovinz in die Schweiz über Frankfurt / Main durch Baden zum "Taxgrenzpunkt" Basel (Taxquadrat 963a) zu befördern waren.²²⁹ Dabei waren das "Vereins-Porto" und das "Schweizerische Porto" aufzuaddieren.



**Paketbegleitbrief von 1862 zu
"1 Schachtel mit Steingut-Muster
ohne Wert" nach Bern
roter Trennungsstrich (nach Vorschrift)
Kastenstempel METTLACH 8 10 * 10-11
Paketaufgabebeleg „218. aus Mettlach.“
Signatur: "gezeichnet IIII"
Gewichtsvermerk "1 Pfund 16 Loth"
rote Taxzahl "75" (Rappen)
(schwarze) Zusatzberechnung**



**rücks.
wohl Eingangsbestätigung
Villeroy & Boch, Mettlach
(wohl) E(ntrée) 9. Oct. 1862
rotes Lacksiegel "V & B"
(der Firma Villeroy & Boch, Mettlach)**

Für das Porto ergaben sich somit insgesamt 7 1/2 Sgr., das sich aus 5 Sgr. Vereinsporto bis Basel²³⁰ sowie aus 30 Rappen "Schweizerischem Porto" von Basel

²²⁷Gemäß der *Bekanntmachung Nr. 5305 vom 24.12.1860 in Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten 1860, Nr. 3, S. 42* galt (mittlerweile) die neue Fassung *des Postvereins-Vertrages vom 18.8.1860, gültig ab 1.1.1861 (Artikel 1 - 80)*.

²²⁸Die vorhergehenden Bestimmungen vom 8.4.1853 traten damit außer Kraft.

²²⁹vgl. *Verordnung No. 30 in Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1860, No. 10, S. 113-114*

²³⁰Geht man wie beim Beispiel "Meiningen" in Abschnitt 1.1.2.4 vor, ergeben sich für die Taxquadrate von Mettlach und Basel (nach dem Satz des Pythagoras) ein Abstand von 32,98 Meilen. Wurde wie später in der NDP-Zeit (ab 1.1.1868) gerechnet, war die Entfernung letztlich mit 32 Meilen anzusetzen. Für Basel ergab sich somit (noch) die Progressionsstufe 8, was eine Mindestgebühr von 5 Sgr. nach sich zog (vgl. Abschnitt 1.1.2.2), wobei sich über die Progressionsformel ($8 \times \frac{1}{6} \text{ Sgr.} \times 2$) kein höherer Betrag ergab.

nach Bern zusammensetzte, wobei diese 30 Rappen gemäß der anzuwendenden "Reduktionstabelle" mit 2 1/2 Sgr. gleichzusetzen waren^{231, 232}.

Dieser zunächst wohl nur auf der Frachtkarte eingetragene Gesamtbetrag von 7 1/2 Silbergroschen wurde dann offenbar in der Grenzpostanstalt in Basel gemäß der "Umrechnungsformel"²³³ 1 Sgr. = 3 Kreuzer = 10 Rappen mit "75" (Rappen) auf der Adressseite des Begleitbriefs in Rötelfarbe notiert.²³⁴

Insbesondere zeigt die Taxierung in Rappen, dass der Brief nicht am Aufgabepostort bezahlt wurde. Vielmehr wurde insbesondere in der Schweiz durchweg das vom Empfänger zu zahlende Porto mit Rötelfarbe vermerkt.

Im übrigen gab es auch in der Schweiz ein Mindestporto und ein Gewichtsporto. Dies erklärt auch das "Zahlenwerk" unter dem Aufgabestempel "METTLACH". Denn beim Gewichtsporto waren pro Pfund - wie auch notiert wurde - 10 Rappen anzusetzen.²³⁵ Diese waren aufgrund des (darüber notierten) Gewichts (1 Pfund 16 Loth) zu verdoppeln. Zusammen mit der Grundgebühr von 10 Rappen ergaben sich dann insgesamt 30 Rappen. Diese wurden möglicherweise nicht gesondert notiert, da die Mindestgebühr (von ebenfalls 30 Rappen) nicht überschritten wurde. Bei dem "Zahlenwerk" dürfte es sich also um eine "Kontrollrechnung" gehandelt haben.

231 Aufgrund der Entfernungsstufe "5" von Basel nach Bern (vgl. Tabelle in *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten 1860*, S. 119 ff.) galt ab 1.7.1862 in der Schweiz für diese Strecke eine Mindestgebühr von 30 Rappen (vgl. Anlage 1 in *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten 1862*, S. 138), die wiederum mit 2 1/2 Sgr. gleichgesetzt wurden (vgl. Umrechnungstabelle in *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten 1860*, Nr. 7, S. 94).

Diese Mindestgebühr wurde nicht von dem getrennt zu berechnenden Gewichtsporto überschritten, da dieses hier ebenfalls 30 Rappen betrug (10 Rappen Grundgebühr zuzüglich 5 x 2 Rappen x 2, wobei der Faktor "5" der Progressionsstufe von Basel nach Bern und der Faktor "2" dem auf volle Pfunde aufgerundeten Gewicht entsprachen).

232 In der Schweiz wurde kein Bestellgeld erhoben.

233 In der Umrechnungstabelle in *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten 1860*, Nr. 7, S. 94 sind tatsächlich 10 Rappen mit einem 1 Sgr. gleichgesetzt, wobei allerdings 100 Rappen = 8 Sgr. waren und daher eigentlich z.B. 25 Rappen 2 Sgr., 50 Rappen 4 Sgr. und 75 Rappen 6 Sgr. entsprachen. Allgemein wurde jedoch (offenbar) bei der Umrechnung von Silbergroschen (bzw. Kreuzer) in Rappen 1 Sgr. (bzw. 3 Kreuzer) mit 10 Rappen gleichgesetzt.

234 Demnach erfolgte offenbar eine "doppelte" Reduktion (Umrechnung). Zunächst wurde das "schweizerische Porto" von 30 Rappen in 2 1/2 Sgr. gemäß "Reduktionstabelle" umgerechnet, so dass sich (aus Sicht einer preussischen Aufgabepostanstalt) ein Gesamtpporto von 7 1/2 Sgr. ergab. Das bei Portobriefen vom Empfänger zu zahlende Porto ergab sich offenbar, indem jetzt in einer zweiten Reduktion (Umrechnung) die 7 1/2 Sgr. gleich 75 Rappen gesetzt wurden. Ob der Schweiz letztlich 30 Rappen oder 25 Rappen zustanden, ist somit unklar.

235 Dieser Betrag von 10 Rappen pro Pfund für die Strecke Basel - Bern war den Postbediensteten in Basel bzw. in der Schweiz natürlich bekannt. Sie mussten diesen nicht erst mit Hilfe der Progressionsformel 5 x 2 Rappen (Grundwert) x 1 Pfund berechnen, wobei "5" der Progressionssatz für die Entfernung Basel - Bern war (vgl. obige Fußnote).

2. Die Fahrpost im Norddeutschen Postbezirk (ab 1.1.1868)

2.1 Allgemeines

Als am 1.1.1868 das "Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Norddeutschen Bundes"²³⁶ vom 4.11.1867²³⁷ in Kraft trat, umfasste der Norddeutsche Postbezirk folgende Staaten (mit bisher selbstständiger Postverwaltung): Braunschweig, Bremen, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Preußen (das bereits zuvor die Postverwaltungen von Hannover, Schleswig-Holstein und die Thurn- und Taxis-Post übernommen hatte) und Sachsen.²³⁸

Es verblieben noch die Postverwaltungen von Bayern, Württemberg und Baden.²³⁹ Diese schlossen mit Datum vom 23.11.1867 mit dem Norddeutschen Bund einen Vertrag²⁴⁰, wonach die Regelungen des Norddeutschen Postbezirks (im Gesetz vom 4.11.1867) auch für die Brief- und Fahrpost galten, sofern mindestens zwei "Vertragsteilnehmer" beteiligt waren²⁴¹. In zwei gesonderten Verträgen schlossen sich Österreich²⁴² und Luxemburg an²⁴³, wobei in Luxemburg nur die Briefpost betroffen war, da dort die Fahrpost sich erst ab dem 1.7.1873 in der Hand der Staatspost befand²⁴⁴.

Hinsichtlich der Währung galt im nördlichen Bezirk (des Norddeutschen Postbezirks): 1 Thaler (= 3 Mark) = 30 Silbergroschen (je 12 Pfg.) oder 30 Groschen (je 10 Pfg.). Im südlichen Bezirk galt: 1 Gulden (1,71 Mark) = 60 Kreuzer (je 4 Pfg.).²⁴⁵

Bis auf wenige Ausnahmen standen die Tarif-Bestimmungen für den "Wechselverkehr" des Norddeutschen Postbezirks mit den übrigen fünf "Vertragspartnern"²⁴⁶ in Einklang mit den Bestimmungen des inneren Verkehrs.²⁴⁷

²³⁶Zur Gründung des Norddeutschen Bundes, dessen Verfassung am 1.7.1867 in Kraft trat, siehe WIKIPEDIA.

²³⁷zu finden in *Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes Band 1867, Nr. 8, Verfügung Nr. 19, S. 75-79*

²³⁸so im MICHEL Deutschland Spezial 1981/82, S. 102

²³⁹Bis zur Schließung am 1.5.1868 gab es zudem noch das dänische Postamt in Lübeck sowie bis zur Schließung am 1.4.1869 das schwedische Oberpostamt in Hamburg.

²⁴⁰vgl. entsprechenden Postvertrag vom 23.11.1867 in *Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes 1868, Nr. 8, Verfügung Nr. 84* zzgl. Art. 1-55, S. 41-6, online zu finden unter <https://opacplus.bsb-muenchen.de>

²⁴¹vgl. nochmals Bundes-Gesetzblatt von 1868, Verfügung Nr. 84 (Postvertrag vom 23.11.1867), Art. 1, S. 12

²⁴²vgl. *Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes 1868, Nr. 8, Verfügung Nr. 85* zzgl. Art. 1-55, S. 69-96

²⁴³vgl. *Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes 1868, Nr. 9, Verfügung Nr. 88* zzgl. Art. 1-37, S. 101-115

²⁴⁴vgl. die entsprechenden Postverträge vom 23.11.1867, gültig ab 1.1.1868 bzw. 4.4.1873, gültig ab 1.7.1873 in *Memorial des Großherzogthums Luxemburg 1867, No. 35 (S. 253-282) bzw. 1873, No. 17 (S. 245-253)*.

²⁴⁵so im MICHEL Deutschland Spezial 1981/82, S. 102

²⁴⁶Der Vertrag vom 23.11.1867 betraf gemäß Verfügung Nr. 84, Art. 1 im übrigen auch den "Durchgangsverkehr", d.h. Sendungen von oder in fremde Länder, bei denen Gebiete von mindestens 2 Vertragspartnern berührt wurden.

²⁴⁷vgl. "Auszug aus dem Handbuche für den Postverkehr" vom 25.12.1867 in *Anhang zu Amts-Blatt No. 78 des Königlich Post-Departements von 1867* (bezüglich der Verfügung No. 224, S. 444), *Anhang S. 2, Pkt. 5*

2.2 Porto für Brief- und Fahrpost (innerhalb des NDP und im Wechselverkehr)

Das Porto für frankierte Briefe betrug innerhalb des Norddeutschen Postbezirks und für Sendungen zwischen den (sechs genannten) "Vertragsteilnehmern" 1 Sgr. (bzw. 3 Kreuzer) bis 1 Zollloth und 2 Sgr. (bzw. 7 Kreuzer) für darüberliegendes Gewicht. Für unfrankierte Briefe kamen jeweils 1 Sgr. bzw. 4 Kreuzer hinzu.²⁴⁸

Bei der Fahrpost richtete sich die Mindestgebühr nicht mehr nach dem Briefporto. Vielmehr betrug die Mindestgebühr jetzt 2 Sgr. für Entfernungen bis 5 Meilen, 3 Sgr. für über 5 bis 15 Meilen, 4 Sgr. für über 15 bis 25 Meilen, 5 Sgr. für über 25 bis 50 Meilen und 6 Sgr. darüber.²⁴⁹

War das sogenannte Gewichtsporto höher, war dieses in Ansatz zu bringen. Es betrug je angefangenem Zollpfund bis 30 Meilen 2 Pfg. für jede angefangene "5-Meilen-Stufe" (also z.B. 1 Sgr. für über 25 Meilen bis 30 Meilen), ab über 30 bis 100 Meilen zusätzlich 2 Pfg. für jede angefangene "10-Meilen-Stufe" (also z.B. 2 Sgr. 2 Pfg. für über 90 Meilen bis 100 Meilen) und ab über 100 Meilen zusätzlich 2 Pfg. für jede angefangene "20-Meilen-Stufe" (also z.B. 3 Sgr. für über 180 Meilen bis 200 Meilen)²⁵⁰.²⁵¹

Zur Fahrpost gehörten auch Wertbriefe, die - ohne Assekuranzgebühr - 1 1/2 Sgr. für Entfernungen bis 5 Meilen, 2 Sgr. für über 5 bis 15 Meilen, 3 Sgr. für über 15 bis 25 Meilen, 4 Sgr. für über 25 bis 50 Meilen und 5 Sgr. darüber kosteten.²⁵²

Zu beachten ist, dass das Staatspostwesen in Luxemburg sich nicht auf den Betrieb der Fahrpost erstreckte.²⁵³ Daher wurde das Porto für Fahrpost zunächst nur bis zur Grenze²⁵⁴ berechnet.²⁵⁵ Hinzu kamen dann die Kosten auf luxemburgischer Seite.²⁵⁶

²⁴⁸vgl. nochmals *Bundes-Gesetzblatt 1868, Verfügung Nr. 84* (Postvertrag vom 23.11.1867), *Art. 11, S. 45*, wobei das Zusatzporto auch bei unzureichender Frankierung anfiel unter Anrechnung, verwendeter Freimarken (*Art. 13*)

²⁴⁹vgl. nochmals *Bundes-Gesetzblatt 1868, Verfügung Nr. 84* (Postvertrag vom 23.11.1867), *Art. 34, S. 53*, wobei die entsprechenden Beträge in der Kreuzer-Währung mit 7, 11, 14, 18 bzw. 21 Kreuzern festgesetzt wurden

²⁵⁰vgl. nochmals *Bundes-Gesetzblatt 1868, Verfügung Nr. 84* (Postvertrag vom 23.11.1867), *Art. 34*, wobei gemäß *Art. 37, S. 54* ggfs. die Beträge nach mitzuteilenden Reduktionstabellen in Kreuzer-Währung umzurechnen waren

²⁵¹Innerhalb des Norddeutschen Postbezirks lag der höchste Portosatz bei 2 Sgr. 10 Pfg. für über 160 Meilen.

²⁵²vgl. nochmals *Bundes-Gesetzblatt 1868, Verfügung Nr. 84* (Postvertrag vom 23.11.1867), *Art. 35, S. 53-54*, wobei die entsprechenden Beträge in der Kreuzer-Währung mit 6, 7, 11, 14 bzw. 18 Kreuzern festgesetzt wurden

²⁵³Entsprechend sah der Postvertrag mit Luxemburg - wie erwähnt - nur Regelungen bzgl. der Briefpost vor.

²⁵⁴Die Fahrpost wurde vorrangig per Bahn über Konz bzw. Wasserbillig nach Luxemburg befördert.

²⁵⁵Ab 1.8.1868 galt für Fahrpostsendungen auch nach Luxemburg innerhalb des NDP der Auslands-6-Zonentarif (vgl. Verfügung No. 134 vom 22.7.1868 in *Amts-Blatt No. 43 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 239-242* sowie Anlagen in *Amtsblatt No. 21* von 1868). Taxgrenzpunkt war Wasserbillig (ebd., S. 240, C.).

²⁵⁶vgl. Hefte 29 und 30 der ArGe NDP bzw. auch Anlagen zur Verfügung No. 87 vom 23.5.1864, gültig ab 1.6.1864 in *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1864, No. 41, S. 175-177* nebst folgenden Anlagen

2.3 Vereinfachter Fahrposttarif für Sendungen aus dem NDP ins Ausland

Mit Amtsblattverfügung No. 73 vom 14.4.1868²⁵⁷ wurde erstmals ein ermäßigter Zonentarif (zunächst für Auslandsfahrpostsendungen von und nach Norwegen) eingeführt.

Bis zum Grenztaxpunkt²⁵⁸ wurden für je angefangene 2 Pfund im Grenz-Rayon (bis 10 Meilen) 1/2 Sgr. berechnet. Im I. Rayon (über 10 bis 20 Meilen) waren es 1 Sgr. pro angefangenen 2 Pfund, im II. Rayon (über 20 bis 50 Meilen) 2 Sgr., im III. Rayon (über 50 bis 80 Meilen) 3 Sgr., im IV. Rayon (über 80 bis 120 Meilen) 4 Sgr., im V. Rayon (über 120 bis 180 Meilen) 5 Sgr. und im VI. Rayon (über 180 Meilen) 6 Sgr.

Allerdings waren die Mindestgebühren zu beachten. Diese betragen 2 Sgr. für das Grenz-Rayon, 4 Sgr. für die Rayons I und II und 6 Sgr. sonst.

Da der Grenz-Rayon den Progressionssätzen 1 und 2 entsprach, der I. Rayon den Sätzen 3 und 4, der II. Rayon den Sätzen 5 bis 8, der III. Rayon den Sätzen 9 bis 11, der IV. Rayon den Sätzen 12 bis 14, der V. Rayon den Sätzen 15 bis 17 und der VI. Rayon allen höheren Progressionssätzen, konnte jede örtliche Postanstalt in dem ihr zugeschickten Vordruck die Leerstelle in "Gewichtsporto nach der Taxe des ... Rayons" ausfüllen²⁵⁹, da den Postanstalten ja die jeweiligen Progressionssätze hinsichtlich des Taxgrenzortes bekannt waren. Gleiches galt für die Assekuranzgebühr.²⁶⁰

Ab 1.8.1868 galt dieser "6-Zonentarif" (der eigentlich ein 7-Zonentarif war) dann für Sendungen nach Dänemark²⁶¹, Norwegen, Belgien²⁶² (sowie nach Frankreich, England etc. via Belgien), Frankreich (falls direkt per Forbach), Luxemburg²⁶³, den Niederlanden, Schweden, Russland sowie dem Ausland via Hamburg oder Bremen^{264, 265}.

²⁵⁷vgl. *Amts-Blatt No. 21 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 107-109* sowie zugehörige Anlage I (mit Tabellen A und B) am Ende von Amtsblatt 21 (gültig für Norwegen ab 15.4.1868 gemäß Amtsblatt No. 19, S. 95)

²⁵⁸Für Norwegen war "stets Woyens" der Grenztaxpunkt (vgl. nochmals *Amts-Blatt No. 21 von 1868, S. 108*).

²⁵⁹vgl. *Amts-Blatt No. 21 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 108*

²⁶⁰Die Assekuranzgebühr betrug pro angefangenen 100 Thaler 3/4 Sgr. im Grenz-Rayon (bis einschließlich 10 Meilen entsprechend den Progressionssätzen 1 und 2), 1 1/2 Sgr. im I. Rayon (über 10 bis 50 Meilen entsprechend den Progressionssätzen 3 bis 8) und 3 Sgr. im II. Rayon (alle Entfernungen über 50 Meilen, entsprechend den über 8 liegenden Progressionssätzen.) Lag der Wert über 1000 Thaler, wurde für den Mehrbetrag die Hälfte der genannten Assekuranzgebühr erhoben (vgl. nochmals Anlage I am Ende von Amtsblatt 21).

²⁶¹Für Dänemark galt der 6-Zonentarif bereits ab 1.5.1868 (vgl. *Amts-Blatt No. 23 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 119 ff., speziell S. 127*)

²⁶²Für Belgien galt der 6-Zonentarif bereits ab 1.7.1868 (vgl. Verfügung No. 113 in *Amts-Blatt No. 38 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 208-209*)

²⁶³Bezüglich der Fahrpost war Luxemburg also Ausland, bezüglich der Briefpost gehörte es zum "Wechselverkehr".

²⁶⁴vgl. Verfügung No. 134 in *Amts-Blatt No. 43 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 239-242*; es folgten weitere Länder (z.B. die Schweiz gemäß *Amts-Blatt No. 50 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 285 ff.*)

²⁶⁵Die Taxgrenzorte wurden jeweils mitgeteilt, wie z.B. Wasserbillig für Luxemburg (vgl. *Verfügung No. 134, S. 240*).

2.4 Die Entfernungsberechnung - neue Taxquadrate (u.a. "2125" für Mettlach)

Ab 1.1.1868 wurden die Taxquadrate (vgl. Abschnitt 1.1.2.3) nochmals verkleinert. Dazu wurden die alten Taxquadrate (mit einer Seitenlänge von 4 Meilen) in vier gleich große Quadrate mit einer Seitenlänge von 2 Meilen unterteilt. Es gab dadurch zunächst wesentlich mehr (d.h. etwa viermal so viele) "Taxquadrate", die (von Norden nach Süden in östlicher Richtung) neu durchnummeriert wurden.²⁶⁶

So lautete die neue Taxquadratkennzahl von Mettlach jetzt 2125 (statt zuvor 588)^{267, 268}.

Bezüglich der Taxquadratkennzahlen erhielten im Jahre 1868 jene Postanstalten, die Frachtkartenschlüsse des Wechselverkehrs unterhielten, Verzeichnisse mit den waagerechten und senkrechten "Koordinaten" der zunächst 5607 (Quadrat-) Mittelpunkte.²⁶⁹ Diese "Berechnungsfaktoren I und II"²⁷⁰ weisen entsprechend der 2-Meileneinteilung "Zweiersprünge" (0, 2, 4, ...) - jeweils im Norden und im Osten beginnend - auf. So waren Mettlach - bzw. genauer dem Mittelpunkt des Taxquadrats 2125, in dem Mettlach lag - die Koordinaten 90 und 198 zugeordnet.²⁷¹ Hiermit konnte man die Abstände zweier Taxquadrate (d.h. die *postalische* Entfernung zweier Orte) über den Satz des Pythagoras berechnen.²⁷² Dafür war wiederum ein Verzeichnis erforderlich, das für jeden Postort die zugehörige Taxquadratzahl aufführte. Schließlich dienten Hilfstabellen zur Vereinfachung der Abstandsberechnungen.²⁷³

Auch die 35 Oberpostdirektionen und 3 Oberpostämter in den Hansestädten²⁷⁴ verfügten über "Entfernungs-Nachweisungen"²⁷⁵, anhand deren sie - wie Postanstalten

²⁶⁶Entlang der Grenze ergab die Aufteilung eines "4-Meilen-Quadrats" zwar 4 kleinere "2-Meilen-Quadrate", wobei allerdings davon ein oder mehrere "2-Meilen-Quadrate" jenseits der Grenze liegen konnten und diese somit dann keine Taxquadratnummern erhielten (vgl. Taxquadrat-Skizze in Abschnitt 1.1.2.3).

²⁶⁷vgl. nochmals die Taxquadrat-Skizze in Abschnitt 1.1.2.3

²⁶⁸Diese neuen Kennzahlen waren bis 1964 maßgeblich und bei verwendeten Paketkarten auf den Aufklebezetteln zu finden (vgl. Abschnitt 4 "Paketkarten").

²⁶⁹vgl. "Nachrichten" in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1872, No. 15, S. 125*

²⁷⁰Die im *Amtsblatt* als "Berechnungsfaktoren I und II" bezeichneten Koordinaten (vgl. nochmals *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1872, No. 15, S. 125*) wurden an anderer Stelle (z.B. in Verzeichnissen für Privatkunden) auch "Entfernungsmesser" genannt (vgl. *ARGE SAAR, Mitteilungsblatt 36, Dezember 2007, S. 14*).

²⁷¹Unter www.philhaha.de/NDP/Postorte-1868.html können die "Koordinaten" abgefragt werden.

²⁷²Ein Online-Meilen-Entfernungsberechner findet sich unter www.philhaha.de/Datenbank/Entfernung-DR.php.

²⁷³Für den "Privatgebrauch" gab es zur Berechnung der Entfernungstabellen mit Zahlen und deren Quadrate (vgl. *ARGE SAAR, Mitteilungsblatt 36, Dezember 2007, S. 15*). Ob solche auch bei den Postanstalten mit Frachtkartenschlüssen verwendet wurden, ist fraglich, da es viel einfacher gewesen wäre, zu jedem möglichen "Abstandspaar" die Entfernung bzw. den Progressionssatz in einem Verzeichnis aufzuführen. (Bei maximal ca. 5000 Paaren hätte dies ein Heft mit ca. 26 Seiten bei 32 Zeilen und 6 Spalten ergeben.)

²⁷⁴Diese Zahlen sind zu finden in *Amts-Blatt No. 1 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 2*

²⁷⁵vgl. z.B. *Amts-Blatt No. 20 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1869, S. 86* (sowie analoge Nachrichten)

mit Frachtkartenschlüssen - den Progressionssatz bezüglich zweier Postorte ablesen bzw. bestimmen konnten.

Die anfänglich 4340 Bezirkspostanstalten²⁷⁶ des Norddeutschen Postbezirks bekamen alle erforderlichen Angaben, ohne selbst Berechnungen durchführen zu müssen. Ihnen lagen z.B. unter anderem ein "Verzeichnis der Postanstalten im Norddeutschen Postgebiete (mit den jeweiligen Taxquadratzahlen)²⁷⁷, die Porto-Taxe (mit den jeweiligen Progressionssätzen) und das Verzeichnis der gleichnamigen Postorte"²⁷⁸ vor.²⁷⁹

Wie schon bei der preußischen Post²⁸⁰ (bis 31.12.1867) wurde bei Eröffnung einer neuen Postanstalt B den bestehenden Postanstalten in der Regel per Amtsblatt deren Taxquadratnummer mitgeteilt, vor allem aber, welche Porto-Taxe einer bereits bestehenden Postanstalt A für die neu eröffnete Postanstalt B zur Anwendung kommen sollte.²⁸¹ Insofern konnten alle Postanstalten den neuen Ort in ihren Verzeichnissen (handschriftlich) ergänzen und jenen Progressionssatz einfügen, den sie in ihrem Verzeichnis hinter der genannten Postanstalt A fanden.²⁸² Dieses Verfahren wurde sowohl für den internen Fahrposttarif als auch für den Wechsel- bzw. Durchgangsverkehr mit den genannten Vertragspartnern angewendet²⁸³.

Für den Fall, dass eine neu eröffnete Postanstalt in einem Taxquadrat lag, in dem es noch keine Postanstalt und somit auch keine anwendbare Porto-Taxe gab, wurde den örtlichen Postanstalten durch die zuständigen Oberpostdirektionen der (bezüglich der neuen Postanstalt) anzuwendende Progressionssatz mitgeteilt.²⁸⁴

Auch die Auslandstarife wurden auf dem Laufenden ("current") gehalten.²⁸⁵

²⁷⁶Diese Zahl ist zu finden in *Amts-Blatt No. 1 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 2*

²⁷⁷vgl. *Amts-Blatt No. 4 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 23* ("Verzeichniszeile" für Kunzendorf)

²⁷⁸vgl. *Amts-Blatt No. 33 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1869, S. 150* (Berichtigung, letzter Abschnitt); ähnlich in *Amts-Blatt No. 45 von 1868, S. 257* (1. Spalte, letzter Absatz), dort zudem Porto-Taxe von Österreich etc.

²⁷⁹Zudem gab es auch eine "bezirksweise geordnete Zusammenstellung der Post-Anstalten im Norddeutschen Postgebiete"(vgl. *Amts-Blatt No. 25 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 133*). Ferner existierten Ergänzungshefte und Handbücher (z.B. "für den Postverkehr mit den Süddeutschen Staaten etc.") gemäß *Amts-Blatt No. 29 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1869, S. 136* (unter Nachrichten bzw. Berichtigungen).

²⁸⁰vgl. Abschnitt 1.1.2.3

²⁸¹vgl. z.B. *Amts-Blatt No. 8 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 48* (unter Nachrichten)

²⁸²Eine besondere Entfernungsberechnung für Orte im Umkreis von 10 oder 20 Meilen gab es übrigens nicht mehr.

²⁸³vgl. z.B. *Amts-Blatt No. 55 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1869, S. 246* (unter Ausland, betreffend neue Postanstalten in Österreich und Bayern, wobei der mit "bei ..." angegebene Ort schon im genannten Taxquadrat lag)

²⁸⁴vgl. *Amts-Blatt No. 20 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1869, S. 86* (Rosenberg und Klein-Flottbeck)

²⁸⁵Z.B. waren gemäß *Amts-Blatt No. 43 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1869, S. 206* (unter Berichtigung) gewisse italienische Postorte nebst Progressionssätzen zu ergänzen bzw. zu streichen. In *Amts-Blatt No. 47 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1869, S. 218* sind entsprechend schweizerische Postanstalten zu ergänzen.

2.5 Taxvermerke

Im Folgenden soll insbesondere auf die Vorschriften eingegangen werden, die der Postbedienstete in Mettlach (bzw. allgemeiner auch in Orten des Norddeutschen Postbezirks) zu beachten hatte.

Vorab sei bemerkt, dass die Postbediensteten in der Regel für bar erhobenes Porto - wie schon vor 1868 - Freimarken zu verkleben hatten, nachdem sie das Porto auf dem Brief vorzeichnen mussten^{286, 287}. Nur einigen größeren Postanstalten war es auch erlaubt, statt Briefmarken einen (roten) Franko-Stempel anzubringen^{288, 289}.

2.5.1 Taxvermerke bei der Briefpost

Beim Versand innerhalb des Norddeutschen Postbezirks sowie im Wechselverkehr mit den übrigen fünf Vertragspartnern war - sofern keine Briefmarken oder Couverts mit Wertstempel verwendet wurden - bar erhobenes Porto von der Aufgabepostanstalt unten links mit kleinen roten Zahlen in (Silber-) Groschen auf dem Brief zu notieren.²⁹⁰ Darunter war bei bezahlten Auslandssendungen zusätzlich das "Weiterfranko" (ebenfalls in Silbergroschen) zu vermerken²⁹¹, sofern der Brief im Durchgangsverkehr, d.h. nicht "im unmittelbaren Verkehr mit dem Auslande" versandt wurde.²⁹²

²⁸⁶vgl. *Instruction über die Verrechnung und Controlle der Porto-Einnahme für frankirte Sendungen* vom 2.6.1867, gültig ab 1.7.1867, Beilage zu *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements von 1867, No. 27* zur dortigen Verfügung No. 71, S. 156-157 (wobei diese Handhabung nochmals in Anlage D zum Amtsblatt 75 von 1867 sowie in Verfügung 160 vom 30.8.1868 in *Amts-Blatt No. 53 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868, S. 310* aufgegriffen wird)

²⁸⁷Reichte der Platz zum Verkleben (selbst auf der Rückseite und trotz Verwendung hoher Werte von 10 und 30 Groschen) nicht aus, konnte die Verrechnung auch per "Franko-Einnahme-Nachweisung" stattfinden, wobei dies auf dem (Begleit-) Brief festzuhalten war (vgl. zitierte Instruktion vom 2.6.1867, gültig ab 1.7.1867, § 4).

²⁸⁸vgl. zitierte Instruktion vom 2.6.1867, gültig ab 1.7.1867, § 5 (in Anlage D zum Amtsblatt 75 von 1867 sind in einem ergänzenden Verzeichnis die Postanstalten aufgeführt, die ab 1.1.1868 einen Francostempel führten).

²⁸⁹vgl. hierzu auch die Sammlung Ingo von Garnier, zu finden unter www.arge-ndp.de (dort NDP-Digital Nr. 7 Franco-Stempel unter "Digitale Angebote")

²⁹⁰Siehe "Auszug aus dem Handbuche für den Postverkehr" vom 25.12.1867 in *Anhang zu Amts-Blatt No. 78 des Königlichen Post-Departements von 1867* (bezüglich der Verfügung No. 224, S. 444), S. 4, Pkt. 9. Sofern nötig, war zusätzlich ein Franco-Vermerk ("frc.", "franco", "frei" o.ä.) anzubringen (ebd.).

Als Porto kamen 1 Sgr. für Briefe bis einschließlich 1 Loth und 2 Sgr. für Briefe über 1 Loth in Frage.

²⁹¹ebd. (Auch wenn Freimarken oder Couverts mit Wertstempel verwendet wurden, war das Weiterfranko links unten mit dem Zusatz "W.F." zu vermerken; grundsätzlich war das Weiterfranko in Silbergroschen anzugeben, d.h. das Auslandsporto war mit Hilfe der den Postanstalten vorliegenden "Reduktionstabellen" umzurechnen. Hierbei war gemäß Nr. 12, S. 9 des Auszugs - wiederum auf 1/4, 1/2, 3/4 oder ganze Silbergroschen aufzurunden.)

²⁹²ebd., S. 7 unter a). Die Aufführung des Weiterfrankos war demnach nicht erforderlich, wenn die Briefpost unmittelbar ins Ausland ging, d.h. kein weiterer Vertragspartner beteiligt war.

Beim Versand von *Portobriefen innerhalb des Norddeutschen Postbezirks* hatte die Aufgabepostanstalt das Porto - gegebenenfalls wieder nach Aufrundung - in großen blauen Zahlen (mit Tinte oder Blaustift) in (Silber-) Groschen zu notieren²⁹³, sofern am Bestimmungsort nicht die Gulden-Kreuzer-Währung galt²⁹⁴. In letzterem Fall war für die Notierung erst jene Postanstalt zuständig, welche die Briefe in einem direkten Kartenschluss dem Bestimmungsort zuführte. Das Porto war dann in Kreuzern anzugeben.²⁹⁵

Beim Versand von *Portobriefen im Wechselverkehr* (d.h. unter Beteiligung mindestens von einem der übrigen fünf Vertragspartner) hatte die Aufgabepostanstalt Portobriefe weder auszutaxieren noch mit einer Vortaxe zu versehen.²⁹⁶ Erst die Postanstalt des Norddeutschen Postbezirks, die in einem Kartenschluss des Wechselverkehrs die Briefe dem Gebiet eines anderen Vertragspartners zukommen ließ, hatte das Porto in großen blauen Zahlen auf dem Brief zu notieren und zwar in Silbergroschen mit der Ausnahme, dass bei Sendungen nach Österreich das Porto in Neukreuzern zu vermerken war.²⁹⁷

Für Portobriefe, die vom NDP *unmittelbar ins Ausland* gingen, waren die jeweils abgeschlossenen Auslandsverträge maßgebend.²⁹⁸ Beim Versand von *Portobriefen im Durchgangsverkehr* galt die Kombination der Tarife bzw. der Bestimmungen für den Wechselverkehr einerseits und das Ausland andererseits^{299 300}.

293vgl. *Amts-Blatt No. 75 des Königlichen Post-Departements von 1867, Anhang A, Ergänzungen und Erläuterungen zu Abschn. V, Abth. 1 der Postdienst-Instruction und der Dienst-Instruction für Post-Expediture, S. 2 zu P. 23 E. 22*, gemäß Verfügung No. 214 vom 21.12.1867, Punkt 1, S. 429 (wobei gegebenenfalls wieder eine Aufrundung auf 1/4, 1/2, 3/4 oder ganze Silbergroschen vorzunehmen war)

294In Anlage F zum Amtsblatt 75 von 1867 finden sich die damals existierenden Postanstalten mit Guldenwährung.

295vgl. nochmals *Amts-Blatt No. 75, Anhang A, S. 2 zu P. 23 E. 22*

296Siehe nochmals "Auszug aus dem Handbuche für den Postverkehr" vom 25.12.1867 in *Anhang zu Amts-Blatt No. 78 des Königlichen Post-Departements von 1867* (bezüglich der Verfügung No. 224, S. 444), S. 6, III.

297ebd. (wobei Silbergroschen links zu notieren waren, damit z.B. auf badischer Seite dann rechts das Porto nach Umrechnung in Kreuzer angegeben werden konnte)

298Neben den bestehenden Auslandsverträgen schloss der Norddeutsche Postbund zwischen 1867 und 1870 weitere Verträge mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Norwegen, Belgien, der Schweiz, den Niederlanden, Italien, dem Kirchenstaat sowie England (vgl. z.B. MICHEL Deutschland Spezial 1981/82, S. 013).

299Siehe nochmals "Auszug aus dem Handbuche für den Postverkehr" vom 25.12.1867 in *Anhang zu Amts-Blatt No. 78 des Königlichen Post-Departements von 1867* (bezüglich der Verfügung No. 224, S. 444), S. 7, wo die (weitgehende) Übereinstimmung der Behandlung von Briefen im Durchgangs- und im unmittelbaren Auslandsverkehr betont wird.

300Explizit geht Verfügung 225 in *Amts-Blatt No. 78 des Königlichen Post-Departements von 1867, S. 444*, auf den Versand von Portobriefen in bzw. über die süddeutschen Staaten ein.

2.5.2 Taxvermerke bei der Fahrpost

Die Berechnung des zu zahlenden Portos erfolgte sowohl bei der Brief- als auch der Fahrpost letztlich in der Währung des Landes, das das Porto einzog.³⁰¹

Wurde das Porto bereits bei Aufgabe der Fahrpost beglichen, galten hinsichtlich der Taxierung solcher "*Francosendungen*" die gleichen Regelungen wie bei der Briefpost.³⁰²

Sofern *Portosendungen innerhalb des Norddeutschen Postbezirks* ohne Umspedierung dem Bestimmungsort zugeführt werden konnten, war das Porto offenbar³⁰³ bereits am Aufgabeort auf dem Begleitbrief auszuwerfen.³⁰⁴ Andernfalls war das Porto wohl stets in Silbergroschen (und Zwölftel davon) auf der Siegelseite als Vortaxe zu vermerken.³⁰⁵ Es wurde dann bei der letzten Umspedierung "ausgeworfen". Bei abweichender Währung am Bestimmungsort der Sendung "oblag" es zudem dem (decartierenden) Beamten der für diesen Kartenschluss zuständigen Postanstalt, das Porto vorab zu reduzieren³⁰⁶.

Für *Portosendungen innerhalb des Norddeutschen Postbezirks* sollte dann ab dem 1.4.1870 bei Paketen ohne Wert die Austaxierung stets schon am Aufgabeort erfolgen³⁰⁷, und zwar "in blauer Tinte mit großen deutlichen Zahlen" (ab 6.5.1870 auch mit Blaustift)³⁰⁸ auf der Briefvorderseite in der am Bestimmungsort geltenden Währung³⁰⁹. Die Vormerkung des Progressionssatzes bzw. der Vortaxe auf der Rückseite entfiel.³¹⁰

Daher erhielten die Postanstalten auch Verzeichnisse jener Postanstalten des Norddeutschen Postbezirks, die in der süddeutschen Guldenwährung rechneten³¹¹,

301vgl. bereits genannten Postvertrag vom 23.11.1867 (in *Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes von 1868, Nr. 8, Verfügung Nr. 84, S. 41 ff.*), Artikel 8, S. 72

302Siehe nochmals "Auszug aus dem Handbuche für den Postverkehr" vom 25.12.1867 in *Anhang zu Amts-Blatt No. 78 des Königlichen Post-Departements von 1867* (bezüglich der Verfügung No. 224, S. 444), S. 4, Pkt. 9. (Bei mehreren Frachtstücken war das Franco und Weiterfranco für jedes Stück einzeln auf dem Begleitbrief anzugeben.)

303Die Bestimmungen sind oftmals nicht einfach zu "lesen".

304vgl. nochmals *Amts-Blatt No. 75 des Königlichen Post-Departements von 1867, Anhang A, Ergänzungen und Erläuterungen zu Abschn. V, Abth. 1 der Postdienst-Instruction und der Dienst-Instruction für Post-Expediture, S. 3 zu P. 58 E. 57 (3. Absatz)*, gemäß Verfügung No. 214 vom 21.12.1867, Punkt 1, S. 429

305ebd. (wobei dies offenbar auch dann galt, wenn die Währung nach der Umspedierung die gleiche blieb)

306vgl. nochmals *Amts-Blatt No. 75 des Königlichen Post-Departements von 1867, Anhang A* zu Verfügung No. 214.

307vgl. *Amts-Blatt der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1870, No. 17, Verfügung No. 31, S. 51 ff.*

308vgl. *Amts-Blatt der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1870, No. 31, Verfügung No. 62, I, S. 129* (wonach explizit "erlaubt" wurde, auch einen Blaustift zu verwenden)

309Erfolgte die Portoangabe in Silbergroschen, war auf 1/4, 1/2, 3/4 oder ganze Silbergroschen aufzurunden.

310vgl. nochmals *Amts-Blatt der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1870, No. 17, Verfügung No. 31, S. 51 ff.*

311vgl. *Amts-Blatt der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1870, No. 17, Anlage 1 zu Verfügung No. 31, S. 65-67*

sowie entsprechende Reduktionstabellen.³¹²

Ab dem 1.5.1871 galten diese Regelungen dann auch für Wertpakete (die innerhalb des Norddeutschen Postbezirks verschickt wurden).³¹³

Bei *unfrankierten Fahrpostsendungen im Wechselverkehr* war der Progressionssatz (für das Gewichtsporto)³¹⁴ "mit schwarzer Tinte" auf der Rückseite des Begleitbriefs anzugeben.³¹⁵ Bei Sendungen "nach dem Auslande" war im "Durchgangsverkehr" daneben zusätzlich noch der Taxgrenzpunkt (Taxgrenzort) zu vermerken. Ging die Sendung "im unmittelbaren Verkehr" ins Ausland, entfielen die Vornotierungen.³¹⁶

Für die Richtigkeit des Portos (bei Portobriefen) haftete die Postanstalt am Bestimmungsort bzw. bei Auslandssendungen die "Ausgangs-Postanstalt"^{317, 318}.

Hinsichtlich der *Briefpost* war übrigens die Austaxierung erst ab dem 10.6.1872 im internen Verkehr nach Orten mit süddeutscher Guldenwährung am Aufgabeort unter Angabe des Portos in Kreuzern unter Hinzufügung des Währungszeichens ("Kr.") vorzunehmen, d.h. nicht mehr von der Postanstalt, "welche den Brief mittelst directen Kartenschlusses der Postanstalt des Bestimmungsorts zuführte".³¹⁹

312vgl. auch Anlagen E bis M zu *Amts-Blatt No. 75 des Königlichen Post-Departements von 1867*

313vgl. *Amts-Blatt der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1871, No. 34, Verfügung No. 102, S. 137*

314Für bis 5 Meilen galt Progressionssatz 1, über 5 bis 10 Meilen Progressionssatz 2, über 10 bis 15 Meilen Progressionssatz 3, über 15 bis 20 Meilen Progressionssatz 4, über 20 bis 25 Meilen Progressionssatz 5, über 25 bis 30 Meilen Progressionssatz 6, über 30 bis 40 Meilen Progressionssatz 7, über 40 bis 50 Meilen Progressionssatz 8, über 50 bis 60 Meilen Progressionssatz 9 usw. gemäß Abschnitt 2.2.

315vgl. bereits zitierten "Auszug aus dem Handbuche zum Postverkehr" vom 25.12.1867 (in *Anhang zu Amts-Blatt No. 78 des Königlichen Post-Departements von 1867* (bezüglich der Verfügung No. 224, S. 444), S. 9, Punkt 15 316ebd.

317vgl. bereits zitierten "Auszug aus dem Handbuche zum Postverkehr" vom 25.12.1867 (in *Anhang zu Amts-Blatt No. 78 des Königlichen Post-Departements von 1867* (bezüglich der Verfügung No. 224, S. 444), S. 10, Punkt 16

318Gegebenenfalls musste z.B. die Postanstalt am Bestimmungsort eine Berichtigung erwirken.

319Verfügung Nr. 138 vom 10.6.1872 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1872, No. 45, S. 429-430*

2.6 Der Begleitbrief

Das "Reglement zu dem Gesetze über das Postwesen des Norddeutschen Bundes"³²⁰ vom 11.12.1867, gültig ab 1.1.1868, enthält auch ausführliche Bestimmungen zum Begleitbrief. Hervorzuheben ist zunächst die "Sollbestimmung" des § 4, wonach "der Begleitbrief ... das Gewicht von einem Loth in der Regel nicht übersteigen" soll. Nach § 5 sind auf dem Begleitbrief die "Beschaffenheit der Sendung", die "Bezeichnung (Signatur)" und gegebenenfalls die "Werthangabe" zu notieren. Ferner muss er mit dem "Abdrucke des Petschafts versehen" sein, "welches zur Versiegelung des Packets benutzt" wurde^{321, 322}.

Zu betonen ist, dass gemäß § 7 die "Bezeichnung (Signatur) einer Sendung" entweder aus der vollständigen Adresse oder aber aus mehreren Buchstaben oder Zeichen (jedoch nicht ausschließlich Nummern) bestehen konnte. Die vollständige Adresse auf Paket und Begleitbrief reichte also aus.³²³

Laut § 8 wurde dem Einlieferer bei Aufgabe einer Wertsendung ein Einlieferungsschein ausgehändigt.

Der Adressat konnte sich unter Vorlage des Begleitbriefs die (Fahrpost-) Sendung aushändigen lassen. Nach § 34 wurde der Begleitbrief dann "zum Zeichen der erfolgten Aushändigung des Packets mit dem dazu bestimmten Stempel der Post-Anstalt bedruckt".³²⁴

Ab dem 26.7.1870 war der Abdruck des Petschafts auf Begleitbriefen von Paketen ohne Wert nicht mehr erforderlich. Dies galt auch bei Benutzung von Correspondenzkarten als "Begleitbrief", die schon ab dem 21.6.1870 möglich war³²⁵.

³²⁰vgl. *Amts-Blatt No. 72 des Königlichen Post-Departements von 1867*, Beilage zur Verfügung No. 204 (S. 403), enthaltend das *Reglement zu dem Gesetze über das Postwesen des Norddeutschen Bundes (S. 1-47)*

³²¹Wurde dagegen ein Wertbrief (d.h. kein Wertpaket) verschickt, war dieser nach § 11 des genannten Reglements mit 5 gleichen Siegeln zu verschließen.

³²²vgl. Verfügung No. 137 vom 26.7.1870 in *Amts-Blatt der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1870*, No. 55, S. 286

³²³Mit Verfügung No. 129 vom 6.11.1871 in *Amts-Blatt der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1871*, No. 53, S. 492-493 wurde dann bestimmt, dass ab 1.12.1871 Pakete grundsätzlich "per Adresse" zu signieren sind.

³²⁴Häufig handelte es sich um den "normalen" Tagesstempel, insbesondere bei kleineren Postanstalten.

³²⁵vgl. Verfügung No. 93 vom 21.6.1870 in *Amts-Blatt der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1870*, No. 44, S. 241

2.7 Belege aus Mettlach

Bei nachfolgendem Beleg handelt es sich um einen Begleitbrief zu einer 8 Loth schweren "Rolle", die am 31.5.1869 von der Firma Villeroy & Boch nach Kreuzberg bei Wipperfürth versandt wurde. Die Mittelpunkte der zugehörigen Taxquadrate lagen 26 Meilen auseinander.³²⁶ Aufgrund des geringen Gewichts kam das Mindestporto von 5 Sgr. für Entfernungen von über 25 bis 50 Meilen (gemäß Abschnitt 2.2) zum Tragen. Da die Sendung - wie die Rückseite belegt - in Lennep umspediert werden musste³²⁷, vermerkte der Postbedienstete in Mettlach (gemäß Abschnitt 2.5.2) die zu zahlenden "5 Sgr." lediglich als "Vortaxe" auf der Siegelseite.



**Paketbegleitbrief von 1869
zu einer Rolle" mit Signatur "V. B. 67"
mit Gewichtsvermerk "8 Loth"**

**Kastenstempel METTLACH 31 5 * 5-6
Paketaufgabetzettel „38. aus Mettlach.“**

blaue Taxzahl "5" (Silbergroschen)³²⁸

**Kastenstempel WIPPERFÜRTH 3 6 * 7-8 M
(gemäß Vorschrift für preußische Postorte)³²⁹**



**Rückseite mit Siegel der
Firma Villeroy & Boch, Mettlach**

**handschriftliche Vermerke
"Lennep" sowie "5 Sgr."**

runder "AUSG.-Stempel" vom 2. 6.³³⁰

³²⁶vgl. <http://www.philhaha.de/Datenbank/Entfernung.php> (unter Eingabe von "Mettlach" und "Wipperfürth")

³²⁷Gemäß https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Wuppertal-Oberbarmen%E2%80%933Opladen erhielt Lennep 1868 Anschluss an die bereits 1849 eröffnete Bahnstrecke Elberfeld - Dortmund. Von Mettlach konnte die Fahrpost also bis Lennep per Bahn befördert werden, nicht jedoch bis Wipperfürth.

³²⁸Das Porto, das vom Empfänger zu zahlen war, wurde erst vom decartierenden Beamten in Lennep mit Blaustift auf dem Begleitbrief vermerkt, so wie es vor dem 1.4.1870 vorgeschrieben war (vgl. nochmals Abschnitt 2.5.2).

³²⁹Der Aus- bzw. Abgabestempel (bei Aushändigung an den Empfänger) - nicht zu verwechseln mit dem Paketeingangsstempel ("AUSG." im kleinen Kreis) der gleichen (Ausgabe-) Postanstalt auf der Siegelseite - wurde in Preußen offiziell bereits mit Verfügung vom 9.6.1831 zur Pflicht gemacht (vgl. *Annalen der preußischen innern Staats-Verwaltung 1831, S. 299-300*) und war ab 1832 auf der Adressseite des Begleitbriefs anzubringen.

³³⁰Es handelte sich bei diesem "AUSG."-Stempel wohl um den "Posteingangsstempel" des Postamts Wipperfürth.

Einen weiteren Beleg stellt ein Paketbegleitbrief (mit Wertangabe) "im unmittelbaren Verkehr mit dem Ausland" dar. Luxemburg gehörte nämlich - wie bereits ausgeführt wurde - nur bezüglich der Briefpost zu den "Ländern des Wechselverkehrs" (aus Sicht des Norddeutschen Postbezirks).



**Paketbegleitbrief von 1869
nach Luxemburg zu einem
"Packet ... enthält 300 Thaler"
mit Gewichtsvermerk "3 Pfund 5 4/10 Loth"
Kastenstempel METTLACH 16 12 * 6 - 7
rote Vorzeichnung 10 1/4, entsprechend
frankiert mit 10 Gr. Marke und 1/4 Gr.-Marke
(erstere handschriftlich entwertet)³³¹
Vermerk "1125,00" (Francs) = 300 Thaler³³²**



unvollständige Rückseite

**(Das handschriftliches "Zeichen" befindet
sich innen, d.h. rückseitig der Adressseite)**

Wie zu erkennen ist, reichte auf diesem Begleitbrief die vollständige Adresse aus³³³, ein Paketaufgabezettel fehlt.³³⁴ Bestimmungsgemäß wurde das Porto (in Höhe von 10 1/4 Sgr.) mit rotem Farbstift in einer Summe³³⁵ auf der Adressseite vorgezeichnet. Das Weiterfranco "W. 5 Sgr." (für die Beförderung im Ausland) wurde "lediglich" mit schwarzer Tinte "dazugeschrieben", wobei dieses zunächst (mit "W.F. 2 1/2") falsch angegeben worden war³³⁶ und daher durchgestrichen wurde.

331 Marken zu 10 bzw. 30 Groschen wurden nicht an das Publikum verkauft, sondern wurden ausschließlich im "Innendienst" (bei höheren Portobetragen) verklebt. Sie waren handschriftlich unter Angabe des Namens der Postanstalt und des Datums "mittels Feder und schwarzer Tinte" zu entwerten (vgl. Verfügung No. 24 in *Amts-Blatt No. 7 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1869, S. 30-31*).

332Es galt: 1 Thaler = 30 Silbergroschen, 1 Silbergroschen = 12,5 Centimes, somit 300 Thaler = 300 x 30 x 12,5 = 112500 Centimes = 1125 Francs. (Beim handschriftlichen Vermerk "1125,00" ist die "5" nicht sofort erkennbar.)

333Befand sich die Adresse auf dem Paket, waren gemäß Abschnitt 2.6 keine Buchstaben oder Zeichen erforderlich.
334Ein im Internet abgebildeter Begleitbrief aus Köln nach Luxemburg vom 25.4.1869 weist diesbezüglich Parallelen auf (vgl. <https://www.arge-ndp.de/index.php/unsere-themen/auslandspost/europa/95-luxemburg>).

335Das Aufführen des Weiterfrankos war bei Briefpost, die unmittelbar (und nicht im Rahmen des sogenannten Durchgangsverkehrs) ins Ausland ging, nicht erforderlich (vgl. 2.5.1). Dies galt auch für die Fahrpost (vgl. 2.5.2).

336Nur bei Paketen im Wert von bis einschließlich 200 Francs hätte das Weiterfranco 2 1/2 Sgr. betragen.

Das Porto von 10 1/4 Sgr. ist übrigens nicht einfach nachzuvollziehen. Zunächst galt ab dem 1.8.1868³³⁷ für Fahrpostsendungen aus dem Norddeutschen Postbezirk nach Luxemburg der sogenannte 6-Zonentarif^{338, 339}. Taxgrenzpunkt war Wasserbillig.³⁴⁰

Da die Mittelpunkte der Taxquadrante von Mettlach und Wasserbillig 4 Meilen auseinanderlagen³⁴¹ und somit Progressionssatz 1 galt, lag Mettlach im Grenzrayon.³⁴² Das Gewichtsporto (für die Beförderung innerhalb des Norddeutschen Postbezirks) betrug somit 2 Sgr., die Assekuranzgebühr 2 1/4 Sgr.³⁴³

Für die Beförderung in Luxemburg waren 5 Sgr. fällig, wie auch auf dem Begleitbrief als Weiterfranco ("W. 5 Sgr.") notiert ist^{344, 345}.

Bereits 1864 wurde ferner bestimmt, dass "den mit der Fahrpost zu befördernden Sendungen ... weder Briefe, noch sonstige schriftliche Mittheilungen beigefügt sein" dürfen. Insbesondere durfte "die Begleit-Adresse ... nicht verschlossen sein, auch keine brieflichen Mittheilungen enthalten." Sofern dies nicht erfüllt war, war der Begleitbrief mit der Briefpost zu befördern.³⁴⁶

Für versiegelte Begleitbriefe bis 1 Loth wurde somit (im Rahmen des Wechselverkehrs) wohl zusätzlich 1 Sgr. verlangt³⁴⁷. Dies ergab dann tatsächlich ein Porto von 10 1/4 Sgr.

337vgl. Verfügung No. 134 in *Amts-Blatt No. 43 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868*, S. 239-242, (wobei unter 5 auf S. 239 Luxemburg genannt ist)

338Die Tarife ergeben sich aus der Verfügung No. 73 in *Amts-Blatt No. 21 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868*, S. 107-109 sowie der zugehörigen Anlage I (mit Tabellen A und B) am Ende von Amtsblatt 21.

339vgl. nochmals Verfügung No. 73 in *Amts-Blatt No. 21 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868*, wonach auf S. 107 sechs Rayons und ein Grenzrayon aufgeführt sind.

340vgl. nochmals Verfügung No. 134 in *Amts-Blatt No. 43 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868* (wobei unter C auf S. 240 der Taxgrenzpunkt "Wasserbillig" genannt ist)

341vgl. <http://www.philhaha.de/Datenbank/Entfernung.php> (unter Eingabe von "Mettlach" und "Wasserbillig")

342vgl. nochmals Verfügung No. 73 in *Amts-Blatt No. 21 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868*

343Die Portosätze finden sich in der Anlage I bzw. in Tabelle A zur Verfügung No. 73 in *Amts-Blatt No. 21 der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1868*, S. 107-109, wobei für das Gewichtsporto die Mindestgebühr von 2 Sgr. anzusetzen war und die Assekuranzgebühr bei 300 Thalern im Grenzrayon 2 1/4 Sgr. (= 3 x 3/4 Sgr.) betrug.

344Laut Mitteilung der ArGe NDP entspricht dieses Porto auch den Ausführungen im Rundbrief 29, S. 49 ff., wonach das Luxemburgische Porto 25 Centimes pro angefangenen 1000 Francs im Hinblick auf den Wert betrug und zusätzlich 10 Centimes Registrierungsgebühr verlangt wurden. Da der Wert umgerechnet - wie auch auf dem Begleitbrief angegeben ist - 1125 Francs betrug, ergaben sich insgesamt 60 Centimes, d.h. 5 Groschen.

345Der Betrag entspricht auch der Verfügung No. 87 im *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements 1864*, No. 41, S. 177-179 nebst den anhängenden Bestimmungen für Luxemburg (S. 107-109) mit den Anlagen 1 (S. 110) und 2 (S. 110a,b). Laut Tabelle S. 110a ergaben sich daher zunächst 2 x 25 Centimes (bis zur Bahnstation Luxemburg). Somit war das Minimum von 40 Centimes (vgl. S. 110b, Punkt 2) übertroffen. Nach Punkt 3 kamen 10 Centimes "Einregistrirungs-Gebühr" hinzu. Schließlich war nach Punkt 4 ein Franc mit 8 Sgr. und bei Beträgen unter 1 Franc ein Centime mit 1 Pfennig gleichzusetzen. Somit ergab sich das Porto von 60 Centimes = 5 Sgr.

346ebd. S. 107 (der anhängenden Bestimmungen für Luxemburg)

347Vergleichbar ist, dass bei Postanweisungen im Falle schriftlicher Mitteilungen zusätzlich das reguläre Briefporto erhoben wurde (vgl. *Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements 1866*, No. 23, *Verfügung No. 62*).

Möglicherweise liefert folgender Brief vom 25.7.1871 einen Beleg für die Handhabung bei Paketen nach Luxemburg:



Brief vom 25.7.1871

nach Luxemburg

Kastenstempel METTLACH 25 7 * 8-9

frankiert mit 1 Gr. Marke

(ursprünglich als Begleitbrief angefertigt)



versiegelte Rückseite

Ankunftsstempel

LUXEMBOURG 25 JUL 71

Der Einlieferer (laut Siegel wohl "Heutgen" oder "Heutgens")³⁴⁸ könnte beim Postamt Mettlach ein Paket nach Luxemburg aufgegeben haben. Am Postschalter wurde ihm dann eventuell mitgeteilt, dass der zu diesem Paket erstellte Begleitbrief nicht versiegelt sein darf, sondern (daher) portopflichtig mit der Briefpost zu versenden sei. Dies führte zum Durchstreichen der Angaben hinsichtlich des Pakets und zur Frankatur mit einer Groschenmarke.

Denkbar wäre, dass dieser Brief nicht (mehr) als Begleitbrief angenommen wurde, da ein solcher keine Mitteilungen enthalten durfte und insbesondere nicht versiegelt sein durfte. Vielmehr musste er gesondert (als Normalbrief) versandt werden. Zuvor wurden dagegen möglicherweise solche (Begleit-) Briefe nach Luxemburg lediglich mit einer Zusatzgebühr von 1 Groschen belegt (und zusammen mit dem Paket befördert), was (nochmals) das Porto auf dem zuvor genannten Begleitbrief vom 16.12.1869 erklären würde.

³⁴⁸Bekannt ist aus Tünsdorf der Name "Heutger", u.a. auch von einigen Ansichtskarten um 1900. Allerdings ist auf dem Siegel ein "n" (und kein "r") zu erkennen.

3. Die Fahrpost ab dem 1.1.1872 (Marken des Deutschen Reichs)

3.1 Allgemeines

Bereits am 4.5.1871 trat die Deutsche Reichsverfassung in Kraft. Am 12.5.1871 ging durch Umbenennung der Norddeutsche Postbezirk in die Deutsche Reichspost auf.³⁴⁹ Allerdings kamen - gemäß Verfügung vom 16.10.1871 - erst ab 1.1.1872 "Postwerthzeichen mit dem Deutschen Reichsadler und der Bezeichnung Deutsche Reichspost zur Einführung".³⁵⁰ Die im Innendienst verwendeten "Norddeutschen Marken zu 10 und 30 Groschen" blieben sogar weiterhin gültig, da sie aufzubrechen waren.³⁵¹

Mit Verfügung vom 2.11.1871 wurden die Gesetze vom 28.10.1871 über das Postwesen im Deutschen Reich und das Taxpostwesen in diesem Gebiete mit Gültigkeit ab 1.1.1872 bekanntgegeben.³⁵² Hervorzuheben ist, dass die Gewichtsgrenze von 1 Loth Zollgewicht durch 15 Gramm ersetzt wurde. Zudem gehörte ab 1.1.1872 das Postwesen Badens zur Deutschen Reichspost, nachdem bereits zuvor Elsass-Lothringen hinzugekommen war. Die bisherigen Regelungen des Wechsel- und Durchgangsverkehrs wurden beibehalten. Hierzu wurden angepasste Gesetze verfasst, die teilweise erst ab dem 1.1.1873 in Kraft traten.³⁵³

Mit der Großherzoglich Luxemburgischen Postverwaltung wurde dann mit Wirkung ab 1.7.1873³⁵⁴ auch bezüglich der Fahrpost ein (Auslands-) Vertrag geschlossen. Eine spezielle Regelung galt bereits ab 1.1.1873 für Wertbriefe von und nach Luxemburg.³⁵⁵

Ansonsten ergaben sich keine wesentlichen Veränderungen, insbesondere nicht bei den Portotarifen und der Berechnung mit Hilfe von Taxquadraten bei der Fahrpost.

³⁴⁹vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Reichspost>

³⁵⁰vgl. *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung, No. 41, Verfügung 108 (S. 401-404)*

³⁵¹ebd. (S. 401)

³⁵²vgl. *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung, No. 50, Verfügung 121 (S. 463-465)*

³⁵³In Verfügung No. 281 vom 15.12.1872 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung, No. 98, S. 893-900* werden die Gesetze genannt. Diese und das gleichzeitig angekündigte "Handbuch für den Wechselverkehr" finden sich im Internet unter <https://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/102027/1/>.

³⁵⁴vgl. Gesetz vom 31.5.1873 bzgl. des am 4.4.1873 geschlossenen Postvertrags mit dem Deutschen Reich in *Memorial des Großherzogthums Luxemburg 1873, No. 17 vom 7.6.1873* (wonach gemäß Artikel 10 Wasserbillig Taxgrenzpunkt für Sendungen aus und nach Orten des früheren Norddeutschen Postbezirks blieb und das Porto innerhalb von Luxemburg 1/2 Sgr. pro angefangenem Kilogramm, mindestens aber 2 1/2 Sgr. betrug, wobei gegebenenfalls noch eine Transportgebühr bei zusätzlicher Beförderung über Landstraßen hinzukam)

³⁵⁵Wertbriefe konnten bis 1200 Thalern bzw. 2100 Gulden versandt werden. Innerhalb des Deutschen Reichs wurden sie mit der Fahrpost, in Luxemburg mit der Briefpost (weiter-) befördert. Der Austausch erfolgte durch die (damaligen) Reichs-Postanstalten in Trier, Metz und Diedenhofen (vgl. *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung, No. 41, Verfügung 108, S. 895-896 sowie S. 899*).

3.2 Änderungen (insbesondere hinsichtlich der Fahrpost)

Zum Gesetz über das Postwesen vom 28.10.1871 wurde am 30.11.1871 auch ein Reglement erlassen, dessen Bestimmungen ebenfalls ab 1.1.1872 gültig waren^{356 357}.

Demnach waren bei Paketen ohne Wert kein Siegel oder Stempelabdruck mehr auf dem Begleitbrief erforderlich.³⁵⁸

Hinsichtlich der Austaxierung war dann ab dem 10.6.1872 auch bei *Portobriefen im internen Verkehr* nach Orten mit süddeutscher Guldenwährung die Austaxierung bereits am Aufgabeort unter Angabe des Portos unter Hinzufügung des Währungszeichens ("Kr." für Kreuzer) vorzunehmen, d.h. nicht mehr von der Postanstalt, "welche den Brief mittelst directen Kartenschlusses der Postanstalt des Bestimmungsorts zuführte".³⁵⁹ Bezüglich des Wechselverkehrs bzw. des unmittelbaren Verkehrs mit dem Ausland blieb es bei den bestehenden Regelungen.³⁶⁰ Bei der Fahrpost galt die vorgenommene Änderung - wie bereits ausgeführt wurde - schon ab dem 1.4.1870 (bei Paketen ohne Wert) bzw. seit dem 1.5.1871 (bei Paketen mit Wert).³⁶¹ Ebenso war bereits Ende 1871 verfügt worden, dass Pakete ab dem 1.12.1871 "per Adresse" zu signieren sind.³⁶²

Ab dem 1.7.1873 wurden dann die "Begleitbriefe zu gewöhnlichen Packeten ... innerhalb des Reichspostgebiets *mit der Briefpost* versandt".³⁶³ Bei Sendungen in fremde Postbezirke war dabei auf der Rückseite die zuständige Grenz-Ausgangs-Postanstalt auf einem Zettel aufzukleben.³⁶⁴ Sofern die Aufgabe bei Postagenturen vorgenommen wurde, erfolgte die "getrennte Behandlung" erst bei der "Überweisungs-Postanstalt".³⁶⁵

³⁵⁶vgl. Verfügung No. 159 vom 8.12.1871 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1871, No. 62, S. 557-559* (wobei "noch nicht mitgetheilte Bestimmungen" explizit genannt sind)

³⁵⁷Das Reglement soll laut Verfügung No. 159 dem *Amtsblatt* beigelegt gewesen sein. Auszüge hieraus (§§ 1-43 sowie 66) finden sich im Internet unter <http://www.philhaha.de/post/texte/post-regl-1871.html#43>. Auch die Anlage zu § 43 (Tarifbestimmungen) findet sich unter <http://www.philhaha.de/post/texte/tarife-pr-1871.htm> im Internet. Dabei sind jeweils die Abänderungen eingebaut, die sich aus den Verfügungen No. 37 vom 3.3.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 14, S. 71-78* sowie No. 266 vom 25.12.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 95, S. 571-580* ergeben.

³⁵⁸vgl. genanntes Post-Reglement vom 30.11.1871, § 5 (S. 58)

³⁵⁹Verfügung Nr. 138 vom 10.6.1872 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1872, No. 45, S. 429-430* 360ebd.

³⁶¹vgl. Abschnitt 2.5.2

³⁶²Verfügung No. 129 vom 6.11.1871 in *Amts-Blatt der Norddeutschen Post-Verwaltung von 1871, No. 53, S. 492-493*

³⁶³vgl. Verfügung No. 98 vom 15.5.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 34, S. 229-239* (mit ergänzenden Verfügungen No. 173 vom 5.9.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 64, S. 380-381* und No. 217 vom 9.11.1873 in *Amtsblatt 1873, No. 79, S. 464-465*)

³⁶⁴ebd., S. 230 (lagen keine mit der Ausgangs-Postanstalt bedruckten Zettel vor, war ein weißer Zettel mit schwarzer Tinte zu beschriften)

³⁶⁵ebd., S. 237-238

Bedeutsame Veränderungen traten dann zum 1.1.1874 ein. Diese betrafen zunächst die Einführung des Kilometers als Entfernungsmaß³⁶⁶, die verpflichtende Verwendung der "Post-Paketadresse"³⁶⁷ (später "Paketkarte") sowie eine geänderte Gebührenberechnung bei Paketen und Wertsendungen.³⁶⁸

Ab 1.1.1875 wurde dann mit Verfügung vom 21.10.1874³⁶⁹ die Reichsmarkrechnung (in Mark und Pfennigen) eingeführt.

Entsprechend kosteten ab dem 1.1.1875 frankierte Briefe im inneren Verkehr (als auch nach Bayern, Württemberg, Luxemburg und Österreich-Ungarn) bis einschließlich 15 Gramm 10 Pfennige, darüber 20 Pfennige. Das Zuschlagporto bei unfrankierten Briefen betrug 10 Pfennige.³⁷⁰

Mit Verfügung vom 16.12.1874 wurden dann auch die Fahrposttarife *in Reichsmarkwährung* im inneren Verkehr sowie nach und von Bayern, Württemberg und Österreich-Ungarn mit Wirkung ab 1.1.1875 bekannt gegeben³⁷¹. So kosteten zum Beispiel Pakete bis einschließlich fünf Kilogramm bei Entfernungen bis einschließlich 10 geographischen Meilen 25 Pfennige, über 10 Meilen 50 Pfennige.³⁷²

Die ab 1.1.1875 neu geltenden Bestimmungen sind in der Verfügung vom 29.12.1874 zusammengefasst.³⁷³ Auch die Postordnung vom 18.12.1874 wurde abgedruckt.³⁷⁴

³⁶⁶vgl. Verfügung No. 255 vom 18.12.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 91, S. 549* (bezugnehmend auf das Reichsgesetz vom 7.12.1873, betreffend die Abänderung der Maß- und Gewichtsordnung)

³⁶⁷Gemäß Verfügung No. 224 vom 16.11.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 82, S. 477-481* bestanden die Karten "aus gelbem Cartonpapier". Sie durften auch auf privatem Weg hergestellt werden. Bis 31.12.1873 konnten auch noch herkömmliche Paketbegleitbriefe verwendet werden. Gemäß Verfügung No. 253 vom 15.12.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 90, S. 545-547* waren ab 1.1.1874 dann nur noch Post-Paketadressen zu verwenden. Die "Bescheidung" No. 18 vom 8.12.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 91, S. 550-551* betont, dass hiervon keine Ausnahme möglich ist.

³⁶⁸vgl. Verfügung No. 124 vom 20.6.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 45, S. 303-305* (Gesetz vom 17.5.1873 "betreffend einige Abänderungen des Gesetzes über das Posttaxwesen ..."), wonach u.a. das Porto für Pakete bis einschließlich 5 kg für Entfernungen bis einschließlich 10 Meilen 2 1/2 Sgr. betrug, für größere Entfernungen 5 Sgr. Schwerere Pakete waren nach einer speziellen Staffelnung teurer. Ergänzend ergingen die Verfügungen No. 213 vom 4.11.1873 in *Amtsblatt No. 78, S. 455-458*, No. 227 vom 22.11.1873 in *Amtsblatt No. 83, S. 486-487* sowie No. 264 vom 22.12.1873 in *Amtsblatt No. 94, S. 563-564* mit Anlagen (nach S. 570). Hier werden die verschiedenen Geltungsbereiche mit dem jeweils zu erhebenden Porto nochmals beschrieben. Die dabei genannten Postverträge sind in dem bereits genannten "Handbuch für den Wechselverkehr" (unter <https://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/102027/1/>) zu finden.

³⁶⁹vgl. Verfügung No. 207 vom 21.10.1874 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1874, No. 74, S. 415-416* ("Einführung der Reichsmarkrechnung")

³⁷⁰vgl. Verfügung No. 228 vom 13.11.1874 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1874, No. 80, S. 439-440*

³⁷¹vgl. Verfügung No. 263 vom 16.12.1874 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1874, No. 91, S. 499-501*

³⁷²Beim Paketporto wurde trotz der Verfügung No. 255 vom 18.12.1873 die Entfernung in Meilen angegeben.

³⁷³vgl. Verfügung No. 275 vom 29.12.1874 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1874, No. 95, S. 521-522*

³⁷⁴vgl. Anhang zu *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1874, No. 90, S. 1-46* (nach Seite 498)

4. Paketkarten

Wie bereits ausgeführt wurde, war die Verwendung der Paketkarte, die zunächst offiziell als "Post-Paketadresse" bezeichnet wurde, ab dem 1.1.1874 verpflichtend vorgeschrieben.³⁷⁵ Bestimmungen zum Gebrauch der "Post-Paketadressen" finden sich unter anderem auch in der bereits erwähnten Postordnung vom 18.12.1874.³⁷⁶ Danach konnte der vom Empfänger abreißbare "Abschnitt zur Post-Paketadresse" auch mit schriftlichen oder gedruckten Mitteilungen versehen werden. Die eigentliche (größere) "Post-Paketadresse" blieb nach der Auslieferung des Pakets bei der Post.³⁷⁷

Die folgenden Ausführungen beschränken sich auf die Art der (speziell in Mettlach) verwendeten Paketkarten und Paketaufkleber.³⁷⁸

4.1 Paketkarten 1874-1920



Aufkleber "859. Mettlach" (Frakturschrift) auf:



Paketkarte mit Empfängerabschnitt (mit aufgedruckter Absenderangabe), gestempelt am 17.10.1884 nach Paris mit Post-Leitvermerk-Aufkleber "Metz 3 (Bahnhof)"



Für den Auslandsversand wurden Karten mit zusätzlich französischer Sprache verwendet (Formular A 20). Der Druck erfolgte auf bläulich-grünem Papier. Auch

³⁷⁵vgl. nochmals Verfügung No. 253 vom 15.12.1873 in *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1873, No. 90, S. 545-547*

³⁷⁶vgl. Anhang zu *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1874, No. 90, S. 1-46* (nach Seite 498), insbesondere §§ 4-7

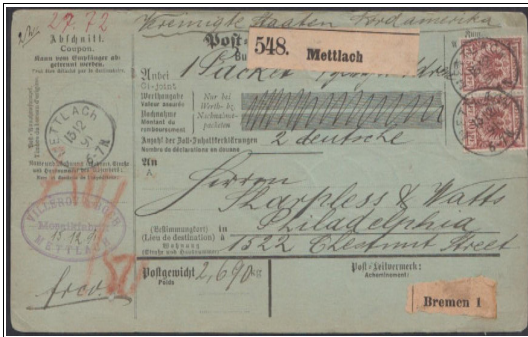
³⁷⁷vgl. Anhang zu *Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung 1874, No. 90, S. 1-46* (nach Seite 498), § 4

³⁷⁸Unter <http://www.philhaha.de/post/porto/porto-inland-ab-1875.html> sind die Erscheinungszeitpunkte neuer Postordnungen (mit Nennung der Amtsblätter) von 1875-1902 (unter dem jeweiligen Zeitabschnitt) zu finden.

wurden spätestens Ende 1891 in Mettlach Aufkleber ohne Frakturschrift verwendet:



Aufkleber "548. Mettlach" auf:

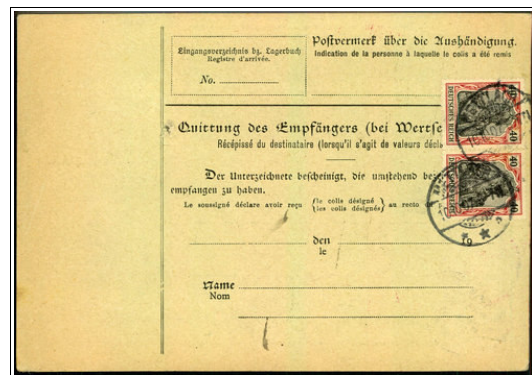
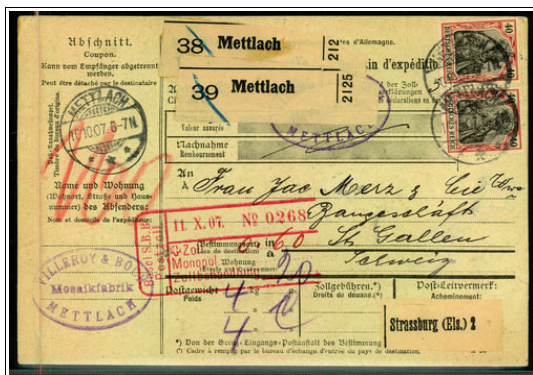


Paketkarte mit Empfängerabschnitt (mit aufgedrucktem Absenderstempel), gestempelt am 15.12.1891 nach Philadelphia mit Post-Leitvermerk-Aufkleber "Bremen 1"

Spätestens 1907 tritt dann in Mettlach auf den Aufklebern die Taxquadratzahl "2125" auf, die bereits zum 1.1.1868 dem Postamt Mettlach zugeordnet wurde³⁷⁹:



Aufkleber "39 Mettlach | 2125" auf:



Paketkarte mit Empfängerabschnitt (mit aufgedrucktem Absenderstempel), gestempelt am 10.10.1907 nach St. Gallen (Schweiz) mit Post-Leitvermerk-Aufkleber "Strassburg (Els.) 1"

Bei obiger Karte (für zwei versandte Pakete)³⁸⁰ ist - durch die Aufkleber verdeckt - das Aufgabeland "Deutschland" zu lesen. Das Kartenpapier ist jetzt wieder gelblich.

³⁷⁹Zur Taxquadratkenzahl "2125" siehe Abschnitt 2.4

³⁸⁰Wurden mehrere Pakete gleichzeitig an den selben Empfänger verschickt, reichte eine Paketkarte aus.

4.2 Paketkarten zur "Saargebietszeit" (bis 28.2.1935)

Anfänglich war auf den in Mettlach verwendeten (Auslands-) Paketkarten (Formularnummer A 20) noch "Deutschland" als Aufgabeland (links oben) zu lesen. Die Aufschriften waren zusätzlich in französischer Sprache verfasst.³⁸¹ Die Möglichkeit, neben einer Wertangabe auch den Nachnahmebetrag einzutragen, fehlte. Bei den Aufklebern wiesen lediglich die Ziffern des Numerators leichte Veränderungen auf:



Paketkarte ohne Empfängerabschnitt
gestempelt am 15.7.1920 nach Bochum
mit handschriftlichem Post-Leitvermerk
"Sbr 2" (Saarbrücken 2)

"Deutschland" als Aufgabeland vorgedruckt

1923 war dann (wieder) der Eintrag eines Nachnahmebetrags möglich:



Paketkarte ohne Empfängerabschnitt
gestempelt am 2.2.1923
nach Strassburg i. Els.
mit Zollgebührenschein "Metz 3"

"Deutschland" als Aufgabeland vorgedruckt

³⁸¹Im Saargebiet wurden auch "Inlandspaketkarten" (mit der Formularnummer C 20) verwendet, die in rein deutscher Sprache gedruckt waren. Aus Mettlach liegen allerdings derzeit keine solchen Paketkarten aus der Saargebietszeit (bis zum 28.2.1935) vor (mit Ausnahme einer in Abschnitt 4.3 gezeigten Spätverwendung).

Im Nachbarort Orscholz, der jenseits der Sargebietsgrenze lag, wurden dagegen Paketkarten des Deutschen Reichs verwendet. Da Orscholz im gleichen Taxquadrat wie Mettlach lag, weisen auch hier die Aufkleber die Taxquadratzahl "2125" auf:



Paketkarte ohne Empfängerabschnitt, gestempelt am 8.5.1922 nach Heuberg i. Baden, Post Stetten a. k. M. (am kalten Markt)

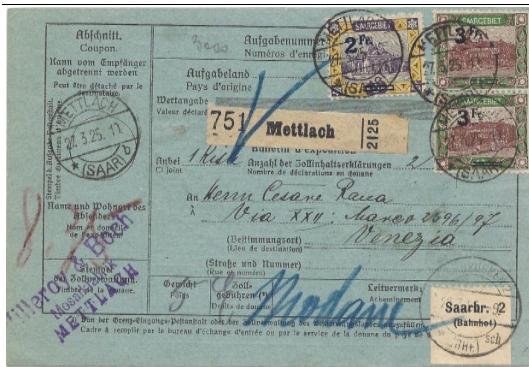
Spätestens im Mai 1923 war dann auf den in Mettlach verwendeten, jetzt grau-blauen Paketkarten "Saargebiet" als Aufgabeland (in der linken oberen Ecke) zu lesen:



Paketkarte ohne Empfängerabschnitt gestempelt am 25.5.1923 nach Strasbourg mit Zollgebührenschein "Metz 3"

"Saargebiet" als Aufgabeland vorgedruckt

1925 wurden dann Paketkarten verwendet, bei denen das Aufgabeland handschriftlich einzutragen war:



Paketkarte mit Empfängerabschnitt (mit aufgedrucktem Absenderstempel), gestempelt am 27.3.1925 nach "Venezia" mit Post-Leitvermerk-Aufkleber "Saarbr. 2 (Bahnhof)"

Sowohl der Kartentyp als auch der Aufkleber wurden auch in den nächsten Monaten in Mettlach verwendet:



Paketkarte, gestempelt am 22.5.1925

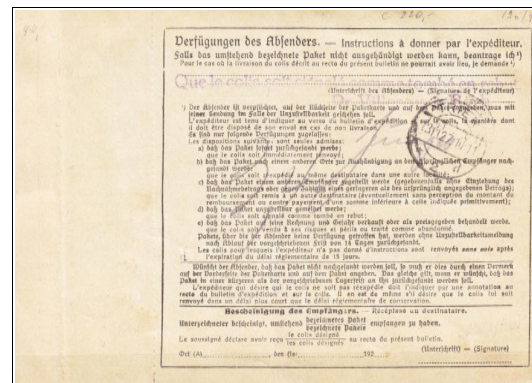


Paketkarte, gestempelt am 27.7.1925

Spätestens im September 1926 erschienen Paketkarten mit deutlich geänderten Aufdrucken, u.a. wieder mit "Saargebiet" hinter "Aufgabeland". Zudem waren sie wieder in hellerer Farbe gehalten:



Paketkarte mit Empfängerabschnitt (mit aufgedrucktem Absenderstempel), gestempelt am 27.9.1926 nach Basel mit vorderseitigen Stempeln Saarbrücken und Basel und rückseitigem Stempel Zweibrücken



Paketkarte mit Empfängerabschnitt (mit aufgedrucktem Absenderstempel), gestempelt am 11.11.1927³⁸² nach Charleroi (Belgien) mit Post-Leitvermerk-Aufkleber "Cöln Deutz 1" über erstem Aufkleber

³⁸²Eine Paketkarte diesen Typs liegt aus Mettlach bereits mit Stempel vom 27.9.1926 vor.

1930 besitzt der Kartentyp wieder ein Feld für den Nachnahmebetrag:



Paketkarte ohne Empfängerabschnitt gestempelt am 21.8.1930 nach Basel mit Zollgebührenstempel für Eilgut und Post-Leitvermerk-Aufkleber "Saarbr. 2 (Bahnhof)"

Spätestens im Februar 1931 ist dann - bei Beibehaltung des Paketkartentyps - auf dem Aufkleber der Zusatz "(Saar)" unter "Mettlach" zu lesen:



Paketkarte ohne Empfängerabschnitt, gestempelt am 12.2.1931 nach Weiterweiler (Frankreich) mit grünem Gebührentzettel (mit Stempel "Strasbourg 2 gare")

Gleiche Karten und Aufkleber wurden zumindest bis April 1931 verwendet:



Paketkarte, gestempelt am 19.2.1931

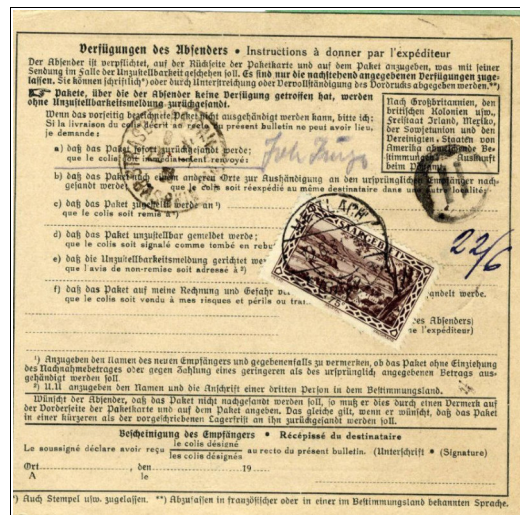


Paketkarte, gestempelt am 23.4.1931

Im Juni 1931 fehlt dann wieder das Feld für den Nachnahmebetrag. Auf der Rückseite ist jetzt ein "Fingerzeig" (unter dem ersten Abschnitt) zu erkennen:



Paketkarte ohne Empfängerabschnitt, gestempelt am 19.6.1931 nach Strassburg (Frankreich)



Gleiche Karten und Aufkleber wurden zumindest bis August 1931 verwendet:



Paketkarte, gestempelt am 25.6.1931

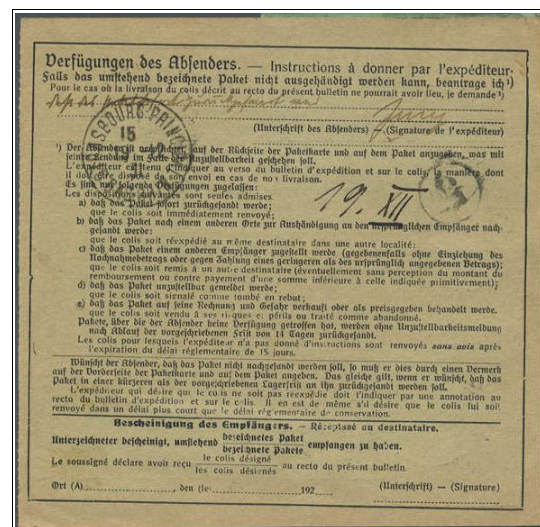


Paketkarte, gestempelt am 11.8.1931

Im Dezember 1931 weist die Karte wieder kleine Veränderungen auf. So ist z.B. "Aufgabeland" jetzt etwas eingerückt und "Bestimmungsort" steht linksbündig:



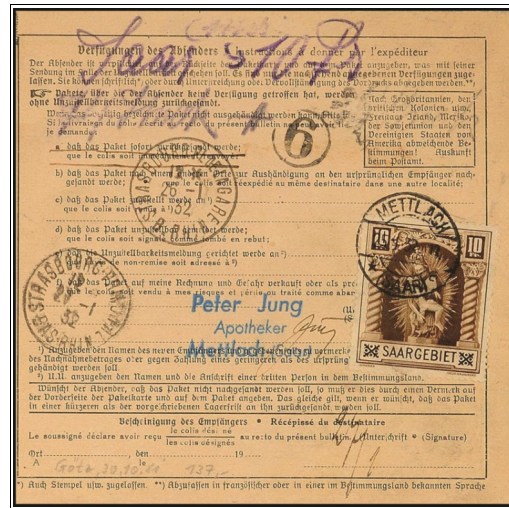
Paketkarte ohne Empfängerabschnitt, gestempelt am 17.12.1931 nach Strassburg (Elsass) mit grünem Gebührentzettel (mit Stempel "Strasbourg 2 gare")



Im Januar 1932 wurden dann in Mettlach wieder Karten wie am 19.6.1931 verwendet:



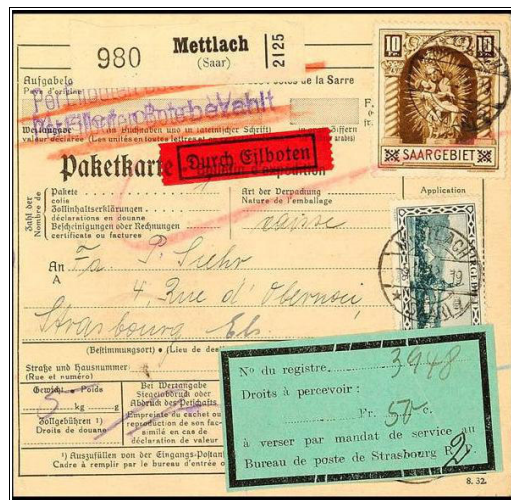
Paketkarte ohne Empfängerabschnitt, gestempelt am 25.1.1932



Auch in der Folgezeit waren diese Karten in Gebrauch, wobei ab August 1932 unten rechts auf der Paketkarte Druckmonat und -jahr ("8 32") zu lesen sind. Auch stehen die Ziffern der Paketnummer beim Aufkleber "Mettlach (Saar)" spätestens ab Dezember 1932 näher aneinander³⁸³:



Paketkarte, gestempelt am 7.4.1932



Paketkarte, gestempelt am 5.12.1932

³⁸³Zudem war auf den grünen Aufklebern bei Sendungen ins Elsass spätestens ab September 1932 das Postbureau Strasbourg nicht mehr aufgestempelt sondern aufgedruckt, wie eine Paketkarte aus Saarlouis vom 6.9.1932 belegt.

4.3 Paketkarten "Deutsches Reich" (ab 1.3.1935)

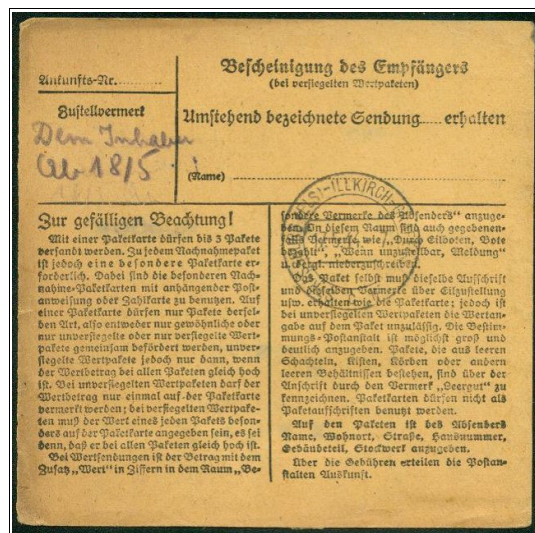
Die Paketkarten unterscheiden sich jetzt zunächst (oftmals) durch die Angabe von Druckmonat und -jahr (unten rechts). Als Beispiel ist nachfolgend eine Karte mit Druckdatum "1.42" abgebildet:



Paketkarte, gestempelt am 21.1.1944

Druckvermerk: C 20 BGH 1.42 // Din 476

Wie zu erkennen ist, wurde auf dem Aufkleber jetzt "Mettlach (Saar)" als Einzeiler aufgedruckt. Es kamen aber auch noch sowohl "alte" Paketkarten als auch zweizeilige Aufkleber (aus Restbeständen?) zum Einsatz:



Paketkarte, gestempelt am 13.5.1944 mit Druckvermerk: C 20 (7.29 // 0768 Din 475) und seltene 105 Pfg. Frankatur für 10 kg Postgewicht (Absender: BLENDAX Auslieferungslager Hermann Smeets, Mettlach)

4.4 Paketkarten 1945 bis 10.8.1957

Am 19. Oktober 1943 erschien eine „Anweisung für den Briefverteildienst“ mit der allgemein verbindlichen Einführung der Leitgebiete im zivilen Postverkehr. Zur Benutzung der Postleitgebietszahl wurde die Bevölkerung ab Januar 1944 aufgefordert.³⁸⁴

Entsprechend treten zu Beginn der Saarzeit in Mettlach Paketaufkleber mit der Postleitgebietszahl "18" auf (nachdem der vorherige Bestand aufgebraucht war).

Mit Verfügung vom 2.7.1948³⁸⁵ sollte dann eine in (Gummi-) Stempeln vorhandene PLGZ "18" wieder (umgehend) entfernt werden (da die Saarregion nicht mehr zu Deutschland gehörte). Bei R-Zetteln und Paketaufklebern wurde die "18" lediglich durchgestrichen:



Paketkarte, gestempelt am 5.3.1952

Druckvermerk: A 20 2 51 400 000 (Auflage)

mit durchgestrichener "18" (im Kreis)

Neben zweisprachigen Auslandspaketkarten (Formularnummer A 20) wurden für das Saarland weiterhin auch Inlandspaketkarten (C 20) nur in deutscher Sprache gedruckt.³⁸⁶

Spätestens 1954 erschienen dann - wie auch in vielen anderen saarländischen Orten und Städten³⁸⁷ - neue Aufkleber ohne Taxquadratzahl "2125". Dabei waren die Paketkarten mit Aufdruck 2.51 (Auflage 400 000) seinerzeit (d.h. im März 1954) in

³⁸⁴vgl. z.B. <https://www.philaseiten.de/cgi-bin/index.pl?ST=169&F=1&da=1&page=2>

³⁸⁵vgl. MARCHLEWSKI - Die Postleitgebietzahl, Sonderdruck der ArGe Saar, Dillingen 1987, S. 31

³⁸⁶vgl. "Teil 11 Belege" auf dieser Homepage (mit z.B. Paketkarten von Orscholz und Saarlöcherbach von 1954)

³⁸⁷Im Internet wurden 2023/2024 zahlreiche saarländische Paketkarten aus dem Jahr 1954 (von einem Händler aus Löhne) angeboten. Der größte Teil dieser Paketkarten wies die "neuen" Aufkleber ohne Taxquadratzahl auf (vgl. nachfolgenden Mettlach-Beleg vom 4.3.1954).

Mettlach noch nicht aufgebraucht, wie nachfolgend zu sehen ist:



**Paketkarte (Formular A 20 mit Druckvermerk "2 51") ohne Empfängerabschnitt, gestempelt am 4.3.1954
Paketaufkleber "Mettlach (Saar)" ohne "18" und ohne Taxquadratzahl "2125"**

Ab 1.6.1954 wurde - gemäß einem Beitrag von Herrn Walther Marchlewski im Mitteilungsblatt 10 der ARGE SAAR - zudem im Saarland die Verrechnung der Paketgebühren mit Postwertzeichen für "normale" Pakete (d.h. mit schwarzen Einlieferungsnummern auf den Aufklebezetteln) untersagt.³⁸⁸ Lediglich bei Wertpaketen (mit Aufklebern in rot) sowie Nachnahmepaketen (mit Aufklebern in braun) waren - laut Post-Dienstanweisung DA P I Nr. 7 § 109 - an Schaltern *ohne Postfreistempelmaschine* noch die Gebühren mit Postwertzeichen zu verrechnen.

Tatsächlich sind bis Ende 1954 noch zahlreiche Paketkarten vom Typ C 20 mit schwarzen Einlieferungsnummern aus dem Saarland mit Briefmarkenfrankatur bekannt^{389, 390}.

Ab 1955 sind dann Paketkarten aus dem Saarland selten zu finden. Nicht geklärt ist dabei die Frage, ab wann saarländische Postämter zur Verrechnung wieder Marken auch auf "normale" Paketkarten kleben durften.³⁹¹

³⁸⁸vgl. ARGE SAAR, Mitteilungsblatt 10, Dezember 1994, S. 29 (Beitrag von Walther Marchlewski, wobei dieser von untersagter "Verwendung" und nicht von - lediglich am Schalter - untersagter "Verrechnung" spricht)

³⁸⁹vgl. Teil 11 "Belege" auf dieser Homepage (Paketkarten von Orscholz und Saarhölzbach von 1954)

³⁹⁰Im Internet wurden 2023/2024 zahlreiche saarländische Paketkarten (Typ C 20) aus dem Jahr 1954 von einem Händler aus Löhne angeboten, darunter viele (vor- ?) frankierte Belege bis einschließlich dem 30.12.1954. Die entsprechenden Pakete wurden innerhalb des Saarlandes versandt. Bis einschließlich 5 kg betrug dabei die Gebühr 90 Francs, wofür vielfach zwei "Exemplare" der Mi.-Nr. 286 (45 Fr) verwendet wurden. Bis 10 kg waren dann 135 Francs, bis 15 kg 175 Francs und bis 20 kg 200 Francs zu zahlen.

³⁹¹Mit Briefmarken versehene Paketkarten existieren (wieder) z.B. vom 3.2.1959 aus Mettlach (vgl. Abschnitt 4.5) oder vom 27.2.1959 aus Saarlouis 3.

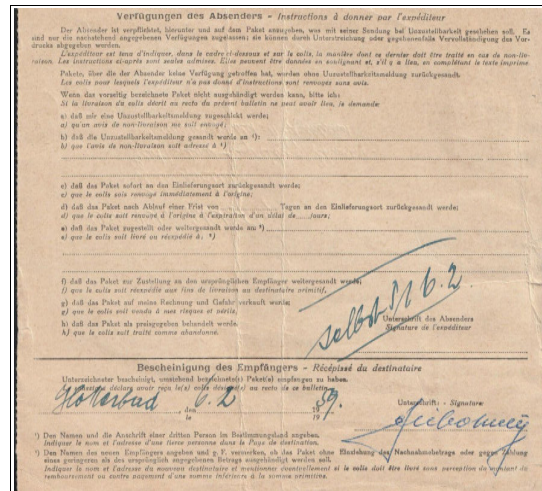
4.5 Paketkarten ab 10.8.1957

1956 erfolgte im Geltungsbereich der Deutschen Bundespost die Aufteilung in Oberpostdirektionen (OPD). Jeder OPD wurde ein Amtskennzeichen (AKZ) zugeteilt. Dem Amtskennzeichen wurde zudem ein Buchstabe für die jeweilige Amtsbereichzugehörigkeit hinzugefügt. Dieses für den Paketdienst entwickelte System galt mit Amtsblattverfügung 274/1956 des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen im Übrigen ab 30. Juli 1956 dann auch für Einschreibzettel.³⁹²

Durch den Beitritt des Saarlandes zur Bundesrepublik Deutschland zum 01.01.1957 entstand zusätzlich die OPD Saarbrücken. An diese wurde am 10.08.1957 das Amtskennzeichen "22" vergeben.³⁹³

Mettlach war dabei ein eigener Amtsbereich mit dem Kennbuchstaben "S". Dieser galt auch für Saarlörsbach, während Merzig den Kennbuchstaben "H" hatte.

Folglich wurden ab 1. Januar 1957 zunächst neue Paketkarten mit Aufdruck "Einlieferungsland: Bundesrepublik Deutschland - SAARLAND" verwendet. Ob nach Gründung der OPD Saarbrücken am 10.08.1957 dann im Saarland bzw. speziell in Mettlach neue Paketaufklebezettel mit Amtskennzeichen "22" erschienen, ist offen. Derzeit ist aus dieser Zeit nur ein "Blankozettel" für ein Eilboten-Paket bekannt:



Paketkarte für ein Eilpaket vom 3.2.1959 mit Blanko-Aufklebezettel mit Gummistempel "Mettlach (Saar)", laut „Zollzettel“ und blauer Taxangabe war vom Empfänger die Verzollungsgebühr von 1,00 DM zu zahlen

392vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Postleitzahl_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Postleitzahl_(Deutschland)) bzw. mit Textwiedergabe <https://einschreiben-aus-niedersachsen.de/2017/02/01/671/>

393vgl. <http://stampswiki.de/index.php?title=Postleitzahlen>

Die Gebühr wurde hier (wieder) durch Aufkleben von Briefmarken verrechnet.³⁹⁴

Ab dem 6.7.1959 war dann das Saarland auch wirtschaftlich in die Bundesrepublik Deutschland eingegliedert. Insofern stand jetzt "Einlieferungsland Bundesrepublik Deutschland" (d.h. ohne "SAARLAND") auf den Paketkarten.³⁹⁵

Am 1.1.1962 wurde das Postamt Mettlach dann dem Postamt Merzig unterstellt³⁹⁶. Entsprechend tragen zumindest die R-Zettel, nachdem die alten R-Zettel mit der AKZ 22 S aufgebraucht waren, nun den entsprechenden Aufdruck 22 H³⁹⁷ (H für Merzig).

Hinsichtlich der Versendung von Wertpaketen verfügte möglicherweise das Postamt Mettlach noch über einen nicht aufgebrauchten Bestand an alten Aufklebern (in rot für Wertpakete). Jedenfalls ist auf Ihnen 1963 (siehe folgende Abbildung) keine Amtskennzahl zu lesen, jedoch (noch) die Taxquadratkennzahl "2125":



Paketkarte ohne Empfängerabschnitt, gestempelt am 28.3.1963 für ein Wertpaket über 4500 DM (Absender "Frau von Boch") mit V-Paketaufkleber mit Taxquadratzahl "2125" (Frankatur: 10,10 DM)

394Wie bereits erwähnt wurde, existiert auch eine "einfache" Paketkarte vom 27.2.1959 aus Saarlouis mit aufgeklebten Briefmarken.

395Nach dem 5.7.1959 weisen etliche Paketkarten saarländischer Orte Aufkleber mit Taxquadratzahl und Amtskennzeichen auf.

396vgl. "1300-Jahr-Buch", S. 258/259

397Bis mindestens 25.10.1962 wurde noch der R-Zettel mit Aufdruck "22 S" verwendet. Mit Stempel vom 30.1.1963 liegt ein R-Brief mit dem "neuen" R-Zettel "Mettlach 22 H" vor.

4.6 Paketkarten mit Postleitzahl ("6642" bzw. "66693") ab 1964

Das "Leitsystem" über Amtskennzahlen wurde am 1. April 1964 von der bis zum 30.6.1993 gültigen Form der vierstelligen Postleitzahlen abgelöst.

Die Änderungen der Aufdrucke auf den Paketzetteln dürften zeitlich mit denjenigen auf R-Zetteln einhergegangen sein. Insbesondere lautete der Aufdruck für beim Postamt Mettlach aufzugebene Pakete zunächst "6642 Mettlach", dann "6642 Mettlach 1" und schließlich "66693 Mettlach 1" (ab 1.7.1993).

Entsprechendes gilt wohl für die Ortsteile von Mettlach, deren Postämter zunächst die Postleitzahl "6641" aufwiesen, dann die "6642" zuzüglich der Zustellpostamtsnummern 1 bis 8 (hinter "Mettlach") und zuletzt - sofern am 1.7.1993 noch eine Poststelle existent war - die "66693" zuzüglich der Zustellpostamtsnummer.

Beispielsweise weist ein Beleg aus dem Jahr 1979 aus Saarlörsbach den Aufkleber "6642 Mettlach 8" auf³⁹⁸:



247/6642 Mettlach 8		arte	Z. Zr. V.	500
Absender Eugen Oswald bei Fam Zimmer Frochwaldstr. 104 6642 Mettlach 1				
Gebühr (Pf)	Vermerke über besondere Versendungsformen und Vorausverfügungen (s. Rückseite)			
10,90				
Gewicht (kg)	Empfänger			
10	Familie Josef Faustmann Schulstr. (Straße und Hausnummer oder Paketausgabe)			
	DDR 4736 Wiehre / Venstr. (Postleitzahl) (Bestimmungsort)			
Zum Aufkleben der Zettel für besondere Versendungsformen				

Eingang-Nr.	
Für fragmache gewöhnliche Pakete ohne sichtlich der besonderen Versendungsformen n auf einer Paketkarte zusammengefaßt nepaketkarten mit anhängender Zahlkarte zu verwenden.	
In dem Raum -Vermerke über besondere Versendungsformen und Vorausverfügungen- sind Vermerke wie -Wert-, -DM-, -Schnellpaket-, -Mit Luftpost-, -Wenn unzustellbar, Meldung- anzugeben. Der Wert ist auf dem Einlieferungsschein zu wiederholen.	
Für die Aufschrift des Pakets soll möglichst der amtliche Klebezettel verwendet werden. Paketkarten dürfen nicht als Paketaufschriften verwendet werden. Die Aufschrift des Pakets muß in allen Angaben (z.B. auch den besonderen Versendungsformen) mit der Paketkarte übereinstimmen.	
Die Postleitzahl ist auf dem Paket besonders groß und auffällig anzugeben.	
Bitte in jedes Paket obenauf ein Doppel der Aufschrift legen.	
Auslieferungsvermerk	Sendung erhalten
Nicht angetroffen	(Unterschrift)
Benachrichtigt	Ausgeliefert an
Verweigert	Empf - Eheg - PBev - PEmpfB - FamAngeh - Ang - Nachbar

Paketkarte ohne Empfängerabschnitt, gestempelt am 6.12.1979 für ein Paket aus Saarlörsbach mit Paketaufkleber "6642 Mettlach 8" (Frankatur: 10,90 DM)

³⁹⁸Die Kennziffer "8" hinter Mettlach kennzeichnet die Post aus Saarlörsbach (bei Paketen, R- und V-Briefen). Die Saarlörsbacher Adressen lauten auf "Mettlach 1", da Mettlach und Saarlörsbach schon frühzeitig verschiedene Straßennamen hatten und folglich keine zusätzliche Unterscheidung (durch die "8") erforderlich war. Bei anderen Ortsteilen (wie z.B. Orscholz) war dies dagegen noch notwendig.

4.7 Paketkartenaufkleber von Poststellen (mit übergeordnetem Leitpostamt)

Ergänzend ist hinsichtlich der Poststellen in kleineren Orten (u.a. der heutigen Gemeinde Mettlach) anzufügen, dass bei den bis 1964 verwendeten Taxzahlen nicht das "Planquadrat" angegeben wurde, in dem der Ort lag, sondern dasjenige, in dem sich das zugehörige Leitpostamt befand.

So lag Saarburg, das bis 1947 als Leitpostamt für die Poststelle in Tünsdorf zuständig war³⁹⁹, im Planquadrat "2084". Demnach wiesen Paketkartenaufkleber von Tünsdorf die Taxzahl "2084" auf:



Paketkarte mit Aufkleber "Tünsdorf über Saarburg (Bz. Trier)", gestempelt am 3.4.1944

Tünsdorf selbst lag dabei wohl (wie Mettlach) im Planquadrat "2125". Diese Taxzahl dürfte bis Anfang der 1930er Jahre für Tünsdorf verwendet worden sein.⁴⁰⁰ Nachdem dann zunächst Saarburg (mit der Taxzahl "2084") das zuständige Leitpostamt war, wurde ab Mitte 1947 schließlich Merzig (mit der Taxzahl "2126") das übergeordnete Leitpostamt.

In Tünsdorf dürften also im Laufe der Zeit drei verschiedene Taxzahlen (2125, 2084 und 2126) zur Anwendung gekommen sein.

³⁹⁹Nachdem Saarburg 1947 zu Rheinland-Pfalz kam, wurde Tünsdorf dem Postleitamt Merzig zugeordnet.

⁴⁰⁰Tünsdorf wurde dann Anfang der 1930er Jahre dem Leitpostamt Saarburg unterstellt.

4.8 Zustellgebühr für Pakete

Für die Zustellung von Paketen fiel zeitweise eine Zustellgebühr an. Diese betrug 1964 z.B. 30 Pfg., ab 1.7.1974 dann 1,50 DM⁴⁰¹.

Der Betrag wurde als Briefmarke auf die Paketkarte aufgeklebt und am Empfängerort abgestempelt.

Ein Beispiel hierfür ist die nachfolgend abgebildete Paket-Nachnahmekarte für ein am 26.5.1975 in Nürnberg aufgegebenes Paket, das nach 6641 NOHN versandt wurde. Dort wurde die vom Empfänger zu zahlende Zustellgebühr in Form einer 1,50 DM Marke aufgeklebt und mit dem Stempel 6641 NOHN vom 31.5.1975 versehen. Die Auslieferung wurde per Unterschrift vom Zusteller bestätigt:



Paket-Nachnahmekarte mit Stempel 6641 NOHN vom 31.5.1975 auf einer 1,50 DM Briefmarke (Zustellgebühr)

⁴⁰¹Die Gebühren ab 1.7.1974 sind zu finden im *Bundesgesetzblatt, Postgebührenordnung vom 26.2.1974*.

5. Besondere Postformulare für Pakete

Bei dem folgenden Beleg handelt es sich um eine Postzustellliste für Poststellen II, hier speziell für die Poststelle II Mettlach-Wehingen. Hierauf fasste die / der Zusteller*in die zugestellten Pakete für das Abrechnungspostamt auf der Paketzustellliste zusammen. Dabei wurde die jeweils von den Empfänger*innen erhobene Gebühr per Briefmarken verrechnet. Beim folgenden Beleg wurden zwei Pakete (für je 1,50 DM) zugestellt, so dass die / der Zusteller*in Briefmarken im Wert von insgesamt 3 DM aufklebte. Zudem sind das Postamt (mit Postleitzahl) angegeben, bei dem die Pakete ursprünglich eingeliefert wurden, sowie die Einlieferungsnummer auf dem dort aufgeklebten Paketzettel:

Paketzustellliste
der Poststelle II

METTLACH
6642

EinlNr 1	Postleitzahl (Einlieferungsamt) 2	Empfänger Auslieferungsvermerk 3
928	65 Kög	Johannes G. Empf - Eheg - PBev - PEmpfB - Fängeh - Ang
270	31 03 Bayer 3	Karl Müller Empf - Eheg - PBev - PEmpfB - Fängeh - Ang
	2 pble 6/9 k/.	Empf - Eheg - PBev - PEmpfB - Fängeh - Ang
		Empf - Eheg - PBev - PEmpfB - Fängeh - Ang

METTLACH

100 200
DEUTSCHE BUNDESPOST

Feibender 4.70 / 65.432
DIN A 6/50 Bl., Kl. 35

Pl: 305
DA P PS: II Anl...

**Paketzustellliste der Poststelle II Wehingen
über 2 zugestellte Pakete bei Verrechnung
der jeweiligen Zustellgebühr (1,50 DM)
mit Briefmarken im Gesamtwert von 3 DM**

Entwertet mit Datumsstempel

6642 METTLACH 3 a 6.9.76 (= Wehingen)