



Forschungsgemeinschaft Sachsen e.V.



gegründet 1971

Rundbrief 95

www.forschungsgemeinschaft-sachsen.de

Dezember 2018



1. Vorsitzender:

Arnim Knapp
Taxisstr. 8
80637 München
☎ 089 / 149 029 20
joncker_knapp@t-online.de

2. Vorsitzender:

Sven Kolditz
Leobschützer Straße 36
13125 Berlin
☎ 037297 / 7377
sachsenphilatelie@online.de

Schatzmeister:

Matthias Müller
Prälatenweg 7
96215 Lichtenfels
☎ 09576 / 921 096
matthias.mueller@online.de

Schriftleiter:

Michael Schewe
Blumenstr. 4
32130 Enger
☎ 05224 / 7165
schewe@stb-schewe.de

Inhaltsverzeichnis

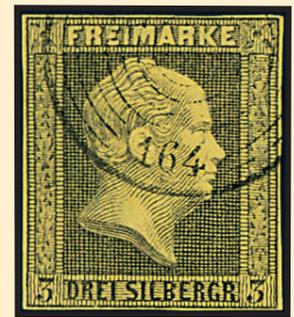
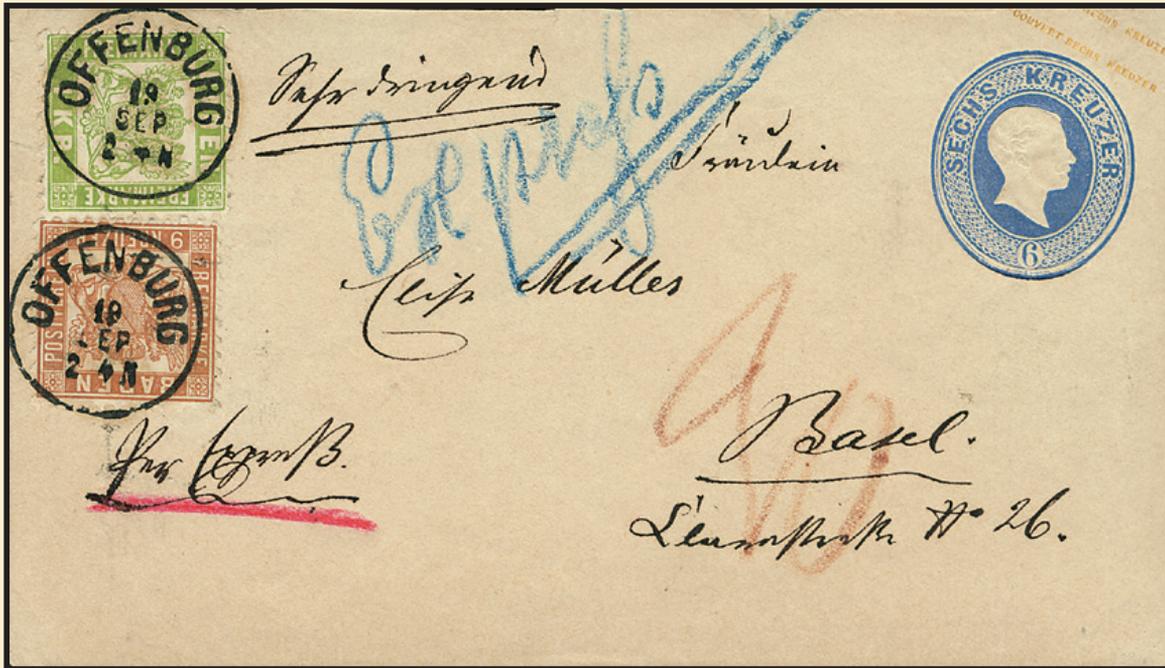
Inhaltsverzeichnis	3
Die Seite des 1. Vorsitzenden	5
Mitteilungen	
Frühjahrstreffen 2019 vom 25. bis 28. April 2019 in 01705 Pesterwitz-Dresden	6
Protokoll der ordentlichen Mitgliederversammlung am 29.09.2018 in Zeilitzheim	7
Ausstellungserfolge von FG Sachsen-Mitgliedern	8
Geburtstagsgrüße	9
Fachbeiträge	
Christian u. Renate Springer, RDP, FRPSL, Köln-Junkersdorf	
Die „späten Postorte“ Teil III	11
Arnim Knapp, München	
Brief vom „Millionenbach“ des Aarthaales in der Schweiz nach Mylau im Vogtland in Sachsen	47
Kurzbeiträge	
Karlheinz Wagner, Groß-Rohrheim	
Die Eröffnung des Bahnhofes Nicolaivorstadt Chemnitz im Jahre 1860	85
Stefan Kolditz, Gelenau	
Postgeschichtlich interessante Eilbriefhülle von Berlin nach Dresden Anfang des 18. Jahrhunderts	89
Jürgen Herbst, Stadt-Allendorf	
Die Problematik der Farbkatalogisierung am Beispiel der Wappenausgabe von 1863	93
Jürgen Herbst, Stadt-Allendorf	
Ein frankierter Einzahlungsschein – der Weg zu einer Erklärung	100
Arnim Knapp, München	
Die beiden letzten Belege aus dem Briefmarken-Fachgeschäft Horst Milde aus „Dresden - Bad Weißer Hirsch“	105
Interessante Marken und Belege	106
Ergänzungen und Korrekturen	
Stefan Kolditz, Gelenau	
Ergänzungen Postschein- und Telegramm-Handbuch Sachsen	115
Stefan Kolditz, Gelenau	
Ergänzungen zum Portohandbuch Sachsen	130
Informationen für Autoren der Rundbriefe ...	138

Hinweis für den Leser

Abbildungen sind nicht immer in Originalgröße wiedergegeben. In speziellen Fällen und bei Besonderheiten ist der Vergrößerungsmaßstab so gewählt, dass eine möglichst große Aussagekraft erreicht werden kann. Abbildungen können nicht als Vergleichsmaterial zu Prüfung herangezogen werden.

88. SPEZIAL-AUKTION AM 9. UND 10. 11. 2018

Rekordergebnisse für Großherzogtum Baden!

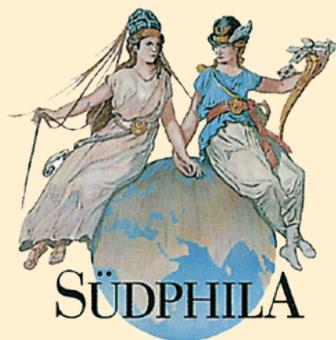


Versuchsstempel „164“ auf Preußen
(Ausruf: 4.000,- €)
Erlös: 13.800,- €

Expresscouvert nach Basel (Ausruf: 4.000,- €) · Erlös: 11.300,- €
Vollständige Ergebnisliste auf unserer Homepage.

89. SPEZIAL-AUKTION AM 8.12.2018

Sachsen · Plattenrekonstruktion der 3 Pfennige rot



Ein sensationelles Angebot mit 203 Exemplaren der ersten sächsischen Marke erwartet Sie, dabei Dreierstreifen, Paare und zahlreiche Ganzstücke.

SÜDPHILA Peter Feuser Auktionen
Haußmannstraße 30 · 70188 Stuttgart
Telefon: (0711) 247524 · Fax: (0711) 235108
Email: Feuser-Auktionen@t-online.de
Bundesverband der Deutschen Briefmarken-Versteigerer

Katalog gegen 10 Euro im Brief.
Internet: www.philasearch.com
www.feuser-auktionen.de

- 6.4. Aktuelle Stand Homepage
- 6.5. Anregung zur Erstellung von Beiträgen zur Sachsenphilatelie in übergeordneten Verbandszeitschriften (u. a. Philatelie)
- 7. Jubiläum 50 Jahre FG Sachsen
- 7.1. Überblick über den aktuellen Stand der einzelnen Aktivitäten durch die Verantwortlichen
- 7.2. Unterstützung bei der Erstellung der Festschrift durch die Mitglieder (wer, was, Termin)
- 8. Themen aus der Mitgliederversammlung
- 8. Fachvorträge:
 - Schulz - Oberlausitz Teil 2
 - Knapp – Umleitungsbriefe
- 9. Tausch

Damenprogramm: Forstbotanischer Garten in Tharandt **oder** Stadtrundfahrt in Dresden
19.00 Uhr Abendessen im Albertheim

Sonntag, 28.04. individuelle Abreise

Herbsttreffen 2019 der Forschungsgemeinschaft Sachsen e.V. vom Donnerstag 12.-9. bis Sonntag 15.-9.2019 in Münster

Protokoll der Mitgliederversammlung in Zeilitzheim vom 29. September 2018

Anwesende Mitglieder: 18 (lt. Anwesenheitsliste)
Beginn: 9:45 Uhr Ende: 11:45 Uhr

TOP 1 Begrüßung

Der 1. Vorsitzende, Arnim Knapp, begrüßte die anwesenden Mitglieder.

Er stellte fest, dass die Tagesordnung pünktlich den Mitgliedern zugegangen ist und eröffnete die Versammlung.

Der TOP 9 soll etwas abgewandelt werden. Mehr dazu unter TOP 9. Zusätzlich soll eine Datenschutzverordnung umgesetzt werden.

TOP 2 Berichte des Vorstandes

Herr Knapp verwies auf sein Vorwort im letzten Rundbrief. Dem sei nichts hinzuzufügen.

Der Bericht des 2. Vorsitzenden wurde vertagt.

Danach trug Herr Müller seinen Bericht vor. Im letzten Jahr erwirtschaftete die FG einen Verlust von 3965,05 Euro.

Herr Herbst wies auf die längeren Rundbriefe und die höheren Kosten hin. Die Zusammenarbeit mit Herrn Karsten läuft hervorragend. Er bat alle Artikel zunächst an ihn zu senden. Weiterhin wies er auf Änderungen im Urheberrecht hin. Er bat auch ordentlich in den Artikeln zu zitieren. Die Datenschutzverordnung zwingt uns die Interna intern zu lassen. Die Interna werden nicht mehr im regulären Rundbrief veröffentlicht.

Herr Knapp teilte mit, dass im Vorstand beschlossen wurde, die Datenschutzverordnung eines renommierten Vereins zu übernehmen.

Auf die Homepage muss ein Hinweis auf die Datenschutzverordnung aufgenommen werden.

Herr Herbst schlug vor, dass ein Mitglied per Übergabebescheinigung den Widerspruch zur Datenschutzverordnung beim Vorstand einlegen muss.

TOP 3 Bericht der Kassenprüfer

Der Kassenbericht wurde von Herrn Grimm vorgetragen. Er hat mit Herrn Kilian die Kasse geprüft. Es gab keinerlei Beanstandungen. Er beantragte den Schatzmeister zu entlasten.

TOP 4 Entlastung des Vorstandes

Herr Böhme beantragte den Schatzmeister und den Vorstand zu entlasten. Der Vorstand wurde einstimmig entlastet. Auch der Schatzmeister wurde einstimmig entlastet.

TOP 5 Wahl eines neuen Kassenprüfers

Die bisherigen Kassenprüfer wurden einstimmig wiedergewählt.

TOP 6 Nächste Tagungstermine

Die nächsten Termine sind schon relativ weit in die Zukunft geplant.

Christian Springer	<i>Königreich Sachsen. Studie über Typen und Druckerscheine auf der König Friedrich-August-Ausgabe von 1851 1863-1864</i>	75 Punkte Gold
Renate Springer	<i>Nachrichtenübermittlung in Sachsen zu Zeit des Kurfürsten Christian II. 1593-1611</i>	83 Punkte Gold

PRAGA 2018 in Prag, World Stamp Exhibition
15. bis 18. August 2018

Ein Rahmen Exponat

Renate Springer	<i>The Saxon Military Post of the Napoleonic Era 1806 - 181</i>	90 Punkte Gold
Christian Springer	<i>Saxony letters during the 30 year war 1618 - 1648</i>	86 Punkte Groß Vermeil

MüBra '18 in München, Rang 3
21. bis 22. Juli 2018

Arnim Knapp	<i>Die Entwicklung der postalischen Vermerke, Herkunft, Taxierung, Postaufgabe- und Entwertung- Stempel auf Churfürstlich- und Königlich Sächsischer Briefpost vom 15ten Jh. bis zum Ende der Sächsischen Posthoheit am 31. Dezember 1867.</i>	Gold
Arnim Knapp	<i>Moritz von Sachsen ein Sächsischer General in französischen Dienste.</i>	Vermeil

Postgeschichte Live in Sindelfingen, Posthorn 2018
25. bis 27. Oktober 2018

Gruppe: Stempelkunde

Arnim Knapp	<i>Die Entwicklung der postalischen Vermerke, Herkunft, Taxierung, Postaufgabe und Entwertungen.</i>	Silber
-------------	--	--------

Gruppe: Postgeschichte, 1-Rahmen

Karlfried Krauß	<i>Geschichte der frühesten Briefe von Neuseeland nach Deutschland (1839 1841)</i>	Gold
Arnim Knapp	<i>Moritz von Sachsen ein Sächsischer General in französischen Dienste</i>	Silber

Die Ergebnisse der ArGe-Literaturausstellung im Rang 1 in Sindelfingen siehe Seite des 1. Vorsitzenden

Hinweis: Nicht von allen Wettbewerbsausstellungen sind aussagefähige Informationen im Internet aufzufinden. Es liegen uns nicht von allen Ausstellungen die Ergebnisse und Juryberichte vor, daher die Bitte, melden sie ihre Erfolge per Mail an die FG Sachsen-Redaktion.

Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag!

Steffen Eckert, Leipzig	zum 70. Geburtstag am	26.2.2019
Renate Springer, Köln-Junkersdorf	im Februar 2018	
Bernd Richter, Weinheim	zum 79. Geburtstag am	3.3.2019
Jochen Richter, Altenburg	zum 80. Geburtstag am	6.3.2019
Heinz Heyroth, Dietikon (Schweiz)	zum 81. Geburtstag am	8.3.2019
Eberhard Stelzer, Kiedrich	zum 78. Geburtstag am	10.3.2019
Dr. Manfred Hertzsch, Limbach-Oberfrohna	zum 81. Geburtstag am	16.3.2019
Bernd Rederer, Frankfurt a. Main	zum 78. Geburtstag am	27.3.2019
Klaus Güstel, Taucha	zum 77. Geburtstag am	12.4.2019
Reinhard Brömme, Torgau	zum 65. Geburtstag am	19.5.2019
Wolfgang Weber, Lenzburg (Schweiz)	zum 89. Geburtstag am	22.5.2019
Eberhard Richter, Bad Dürrenberg	zum 79. Geburtstag am	24.5.2019
Albert Vogel, Lohr a. Main	zum 70. Geburtstag am	6.6.2019
Christian Springer, Köln-Junkersdorf	zum 86. Geburtstag am	13.6.2019

Hinweis Wir veröffentlichen die Geburtstagsglückwünsche für unsere Mitglieder ab den 65. Geburtstag alle fünf Jahre zum 65., 70. und 75. Lebensjahr, danach jährlich.

Besuchen Sie uns am Ku'damm 200 !

Telefon: 030 8870 9962

www.auktionshaus-schlegel.de

mail@auktionshaus-schlegel.de

Einlieferungen

Bar-Ankauf

Kostenlose Schätzungen

Hohe Vorschüsse

Attraktive

Vermittlungsprovisionen

Deutschlandweite

Hausbesuche



Andreas Schlegel
Geschäftsführer



Elisabetha Schlegel
Auktionatorin

**Einlieferungsschluss für unsere
24. Auktion ist der 31. Januar 2019**

Die richtige Adresse für Ihre Briefmarken und Münzen



SCHLEGEL

Berliner Auktionshaus für Philatelie GmbH
Kurfürstendamm 200 10719 Berlin mail@auktionshaus-schlegel.de
Tel.: +49 (0)30 887099-62 Fax: -63 www.auktionshaus-schlegel.de

Sammlung: Christian Springer, FRPSL und Renate Springer RDP, FRPSL, Köln
Bearbeitung: Jürgen Herbst, Stadtallendorf

Die „späten Postorte“

Teil III (Fortsetzung aus Rb 94/2018 Seite 35 ff)

Fischbach

*1. Januar 1866

Nr. 2590. Die Errichtung einer Postexpedition in Fischbach betr.
Mit dem 1. Januar künftigen Jahres tritt in Fischbach eine Postexpedition in Wirksamkeit.
Die Verbindung dieser Postexpedition wird durch die Eisenbahnzüge der sächsisch-schlesischen Staatsbahn und durch die zwischen Fischbach und Neustadt b. St. kursirenden täglichen drei Fahrposten vermittelt.
Leipzig, den 22. December 1865. (Registr.-Nr. 13,069.)

Kartenschluß-Veränderungen.

Die Postexpedition zu **Fischbach** hat mit der Postanstalt **Görlitz-Bahnhof** Frachtkartenschlüsse, mit der Postanstalt **Görlitz-Stadt** Brief- und Frachtkartenschlüsse zu wechseln.

Abänderung des Generalverzeichnisses der Vereins-Postanstalten.

Nachzutragen ist Seite 65:

Fischbach — 436 — Sachsen.

Abänderung der postgeographischen Expeditionstabelle.

Seite **IV.** ist **Fischbach** als Postexpedition nachzutragen und Seite 48 ist **Fischbach** nebst Beisätzen zu streichen. Hierüber werden in den Bestellkreis dieser neu errichteten Postexpedition verwiesen:

Seite 5 **Krusdorf** (bei Radeberg) Entf. $\frac{1}{2}$ Stde.

„ 199 **Seeligstadt** bei Fischbach „ $\frac{3}{4}$ „

Zu streichen ist Seite 139: **Neue Schenke bei Fischbach**, nebst Beisätzen.



Übernahme von der Bahnpost Dresden – Görlitz, Stempel vom ersten Verwendungstag



Die Verwendung des Ortsstempels ist bis zum 19.2.1874 registriert

Nöbdenitz

*1. Januar 1866

Nr 2591. Die Errichtung einer Postexpedition zu Nöbdenitz betreffend.
 Mit dem 1. Januar kft. Jahres tritt am Haltepunkte der Gößnitz-Geraer Eisenbahn Nöbdenitz bei Schmölln eine Postexpedition in Wirksamkeit.
 Die Verbindung dieser Postexpedition wird durch die Züge der gedachten Eisenbahn vermittelt.
 Leipzig, den 22. December 1865. (Registr.-Nr. 13121.)



Die Verwendung des Ortsstempels ist lt. Göbeler bis zum Jahre 1885 registriert

Hundshübel

*1. April 1866

In Hundshübel bei Rothenkirchen tritt am 1. April d. J. eine Brieffammlung mit Bestelldienst in Wirksamkeit. Diefelbe ist dem Postamte Schneeberg-Neustädtel untergeordnet.

1864

N^o 2619. Die Umwandlung der Brieffammlung zu Hundshübel in eine Postexpedition betreffend.

Die Brieffammlung zu Hundshübel wird vom 1. April 1866 ab in eine Postexpedition verwandelt.

Die Verbindung dieser neuen Postexpedition wird durch die zwischen Schneeberg-Neustädtel einer- und Auerbach und Schönheyda andererseits coursirenden täglichen Personen- und Packereiposten vermittelt.

Leipzig, den 18. März 1866.

(Registr.-Nr. 1807.)



Die Verwendung des Ortsstempels ist lt. Göbeler bis zum Jahre 1890 registriert

Erdmannsdorf

*1. Mai 1866

Verordnungen der Königlichen Ober-Post-Direction.

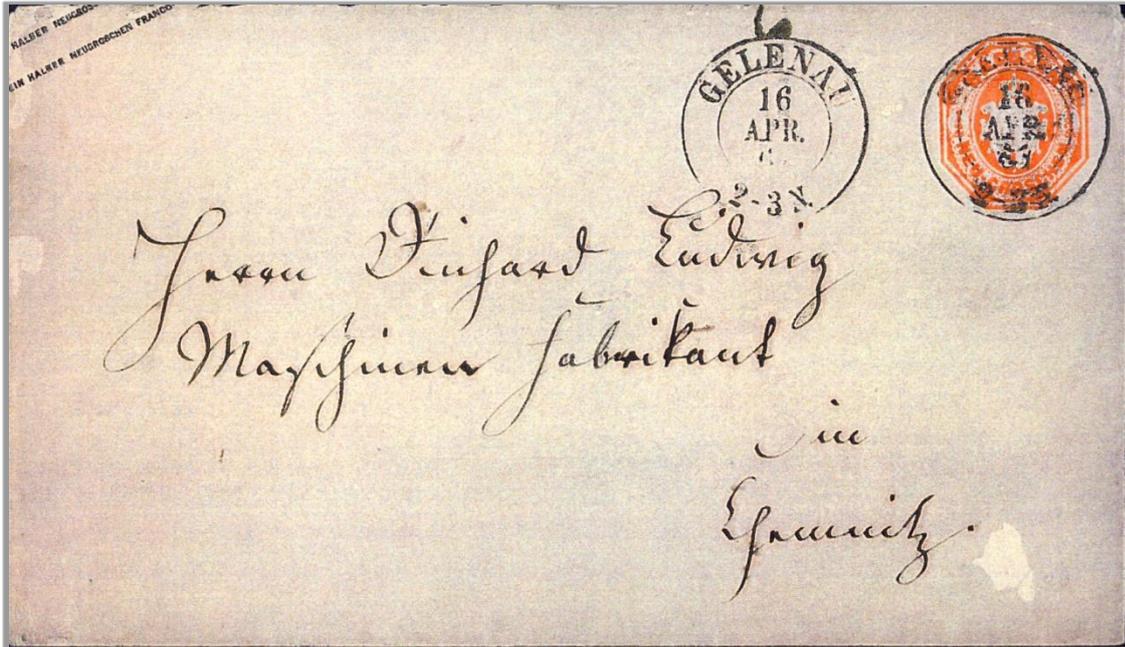
N^o 2626. Die Errichtung einer Postexpedition in Erdmannsdorf betreffend.

Mit dem 1. Mai dieses Jahres tritt in Erdmannsdorf eine Postexpedition in Wirksamkeit. Die Verbindung dieser Postexpedition wird durch die Eisenbahnzüge der Chemnitz-Annaberger Staats-Eisenbahn und durch vier tägliche Botenposten nach und von Schellenberg vermittelt.

Leipzig, den 14. April 1866. (Registr.-Nr. 3678.)

In den Bestellkreis dieser neuen Postexpedition werden verwiesen:

Seite	31.	Gunnerödorf a. d. Bschopau — Entf. $\frac{1}{2}$ Stde.,
"	75.	Hammer b. Erdmannsdorf — angrzd.,
"	80.	Dennerödorf a. d. Bschopau — Entf. 1 Stde.,
"	148.	Nietenfabrik b. Erdmannsdorf — angrzd.



Die Verwendung des Ortsstempels ist bis zum 20.7.1900 registriert

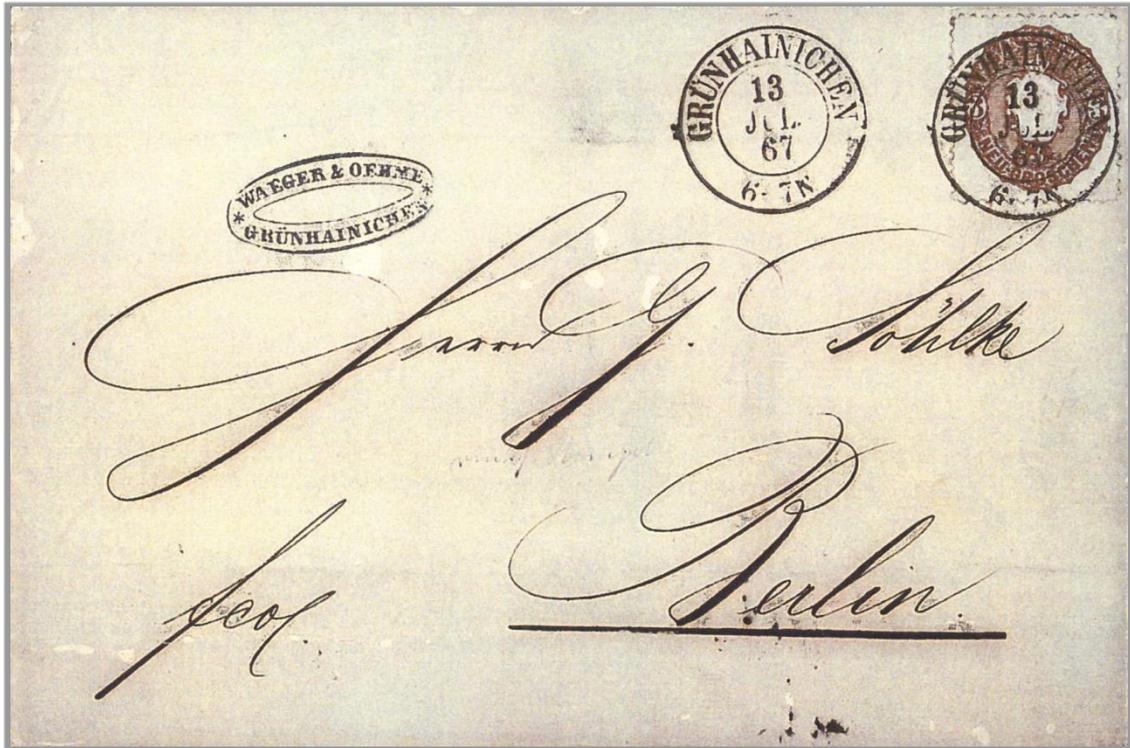
Grünhainichen

*1. Mai 1866

Nr 2625. Die Errichtung einer Postexpedition in Grünhainichen betreffend.
Mit dem 1. Mai dieses Jahres tritt in Grünhainichen eine Postexpedition in Wirksamkeit.
Die Verbindung dieser Postexpedition wird durch eine täglich 3malige Botenpost zwischen Waldkirchen und Grünhainichen vermittelt.
Leipzig, den 12. April 1866. (Regist.-Nr. 2520.)

Abänderung der postgeographischen Expeditions-Tabelle.
Seite IV. ist **Grünhainichen** als Postexpedition nachzutragen und Seite 71 ist Grünhainichen nebst Beisägen zu streichen.
Hierüber werden in den Bestellkreis dieser neuerrichteten Postexpedition verwiesen:
Seite 18 **Vorstendorf** — Dorf — Entfernung $\frac{1}{2}$ Stunde.
„ 49 **Floßmühle** bei Vorstendorf — Mühlengeb. — Entf. 1 Stde.
„ 209 **Stolzenhain** bei Bengesfeld — Dorf — Entfernung $\frac{1}{2}$ Stunde.

Abänderung der Expeditionstabelle für zollpflichtige Postsendungen.
Nachzutragen ist Seite 4 in den Spalten 1—3:
Grünhainichen — Zschopau — Chemnitz.



Die Verwendung des Ortsstempels ist bis zum 13.10.1888 registriert

Scharfenstein

*1. Mai 1866

Nr 2628. Die Errichtung einer Postexpedition in Scharfenstein betreffend.

Mit dem 1. Mai dieses Jahres tritt in Scharfenstein eine Postexpedition in Wirksamkeit.

Die Verbindung dieser Postexpedition wird durch die Eisenbahnzüge der Chemnitz-Annaberger Staats-Eisenbahn vermittelt.

Leipzig, den 22. April 1866. (Regist.-Nr. 4083.)



Die Verwendung des Ortsstempels ist lt. Göbeler bis zum Jahre 1871 registriert

Naunhof

*17. Mai 1866

N° 2638. Die Errichtung einer Postexpedition in Naunhof bei Grimma betreffend.

Mit dem 17. dieses Monats tritt in Naunhof eine Postexpedition in Wirksamkeit.
Die Verbindung dieser Postexpedition wird durch die Eisenbahnfahrten zwischen Leipzig und Grimma hergestellt.

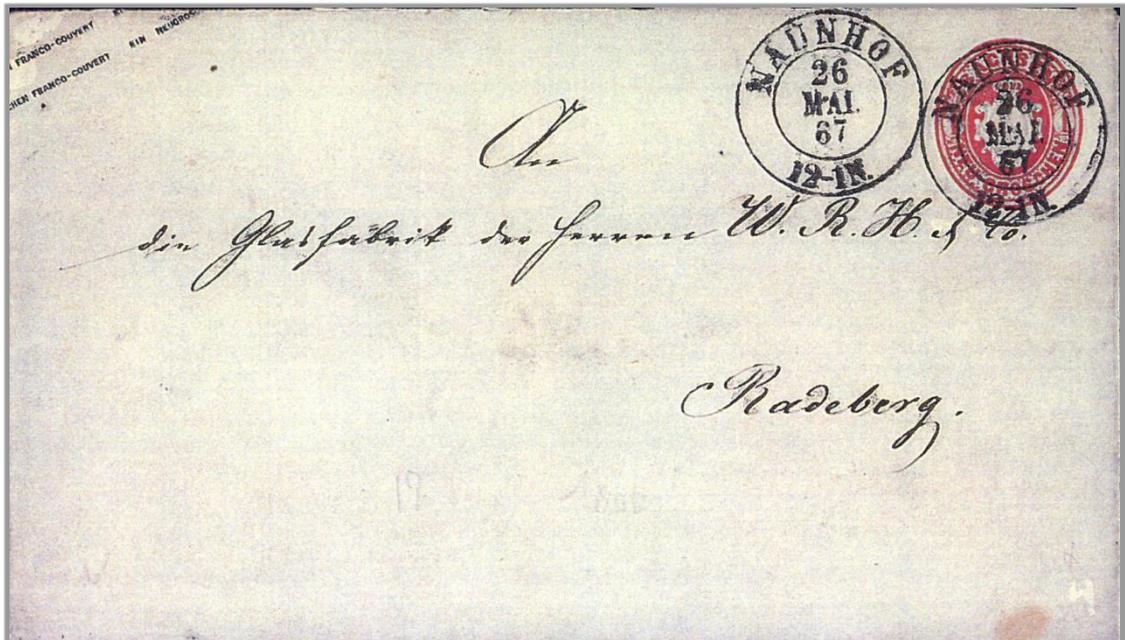
Leipzig, den 12. Mai 1866. (Registr.-Nr. 4700.)

Abänderung des General-Verzeichnisses der Vereins-Postanstalten.
Nachzutragen ist Seite 168:
Naunhof — 403 — Sachsen.

Abänderung der postgeographischen Expeditionstabelle.
Seite V. ist Naunhof als Postexpedition nachzutragen und Seite 135, ist Naunhof nebst Beifügen zu streichen. ¶ Hierüber werden in den Bestellkreis dieser neuerrichteten Postexpedition verwiesen:

Seite 2 **Abrechtshain** — Warendorf — Entfernung 1 Stde.,
„ 4 **Ammelhain** — Dorf n. Rittergut — Entf. 1 Stde.,
„ 43 **Eisla** — Dorf — Entfernung ½ Stunde,
„ 44 **Erdmannshain** — Dorf — Entfernung ½ Stunde,
„ 53 **Fuchshain** — Dorf — Entfernung ½ Stunde,
„ 101 **Klinga** — Dorf — Entfernung ½ Stunde,
„ 117 **Lindhardt** — Dorf n. Vorwerk — Entf. ½ Stde.,
„ 206 **Staudnitz** — Dorf — Entfernung ½ Stunde,
„ 215 **Threna** — Dorf — Entfernung 1 Stunde.

Abänderung der Expeditionstabelle für zollpflichtige Postsendungen.
Nachzutragen ist Seite 9 in den Spalten 1—3
Naunhof — Grimma — Grimma.



Die Verwendung des Ortsstempels ist lt. Göbeler bis zum Jahre 1893 registriert

Schöнау

*1. Juni 1866

Nr. 2643. Die Errichtung einer Postexpedition in Schöнау bei Chemnitz betreffend.

Mit dem 1. Juni dieses Jahres tritt in Schöнау bei Chemnitz eine Postexpedition in Wirksamkeit.

Die Verbindung dieser Postexpedition wird durch die 5½ Uhr früh aus Limbach, 8 Uhr Abends aus Chemnitz abgehende, zwischen diesen Orten coursirende Fahrpost, außerdem durch eine Botenpost nach und von Chemnitz, sowie durch Benutzung der zwischen Chemnitz und Schöнау regelmäßig coursirenden Omnibusse zum Postfachentransport vermittelt.

Leipzig, den 24. Mai 1866. (Regist.-Nr. 5338.)

Abänderung der postgeographischen Expeditionstabelle.

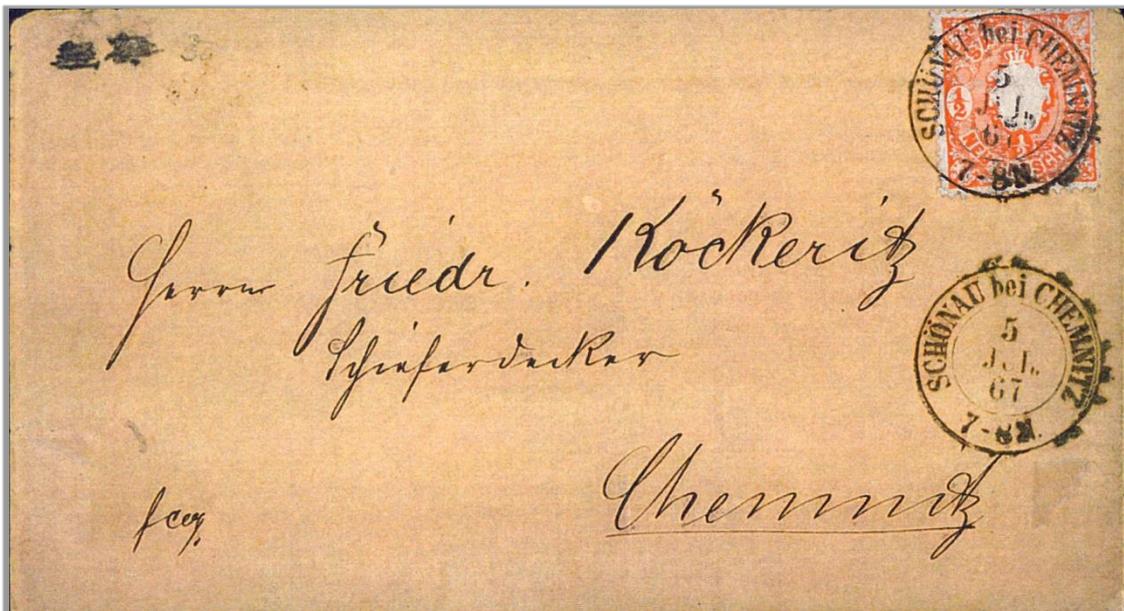
Seite VII. ist Schöнау bei Chemnitz als Postexpedition nachzutragen und Seite 195 ist Schöнау bei Chemnitz nebst Beisätzen zu streichen.

Hierüber werden in den Bestellkreis dieser neuerrichteten Postexpedition verwiesen:

Seite 208 Stelzendorf — Dorf — Entfernung ¾ Meile.

Personalien.

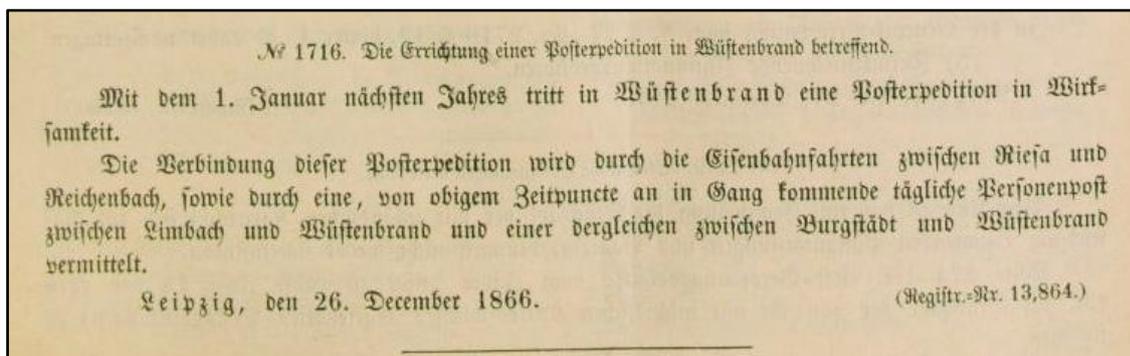
Die Postverwalterstelle zu Schöнау ist dem bisherigen Privaterpedienten Albert Böhme übertragen.



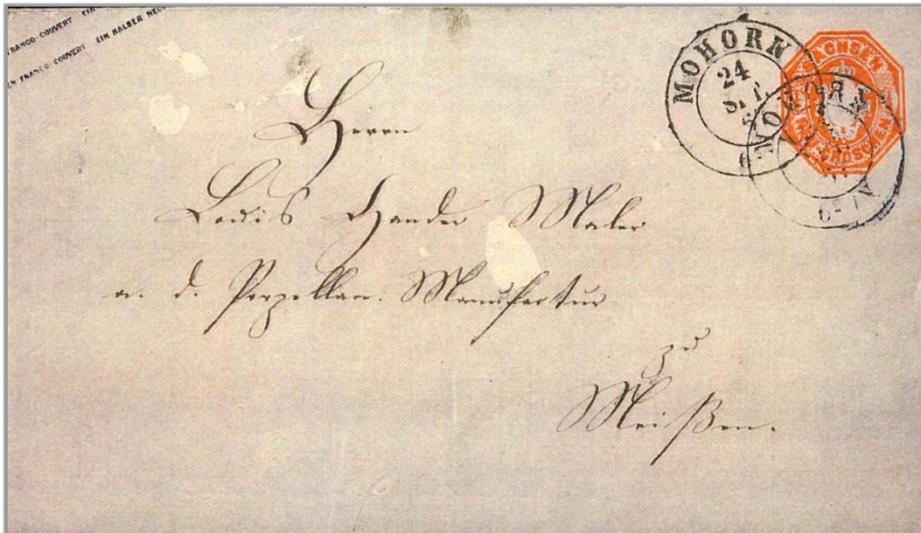
Die Verwendung des Ortsstempels ist bis zum 13.10.1897 registriert

Wüstenbrand

*1. Januar 1867



Die Verwendung des Ortsstempels ist lt. Göbeler bis zum Jahre 1871 registriert



Die Verwendung des Ortsstempels ist bis zum 23.4.1910 registriert

Bockau

*15. Juli 1867

N^o 2776. Die Errichtung einer Postexpedition in Bockau bei Schneeberg betreffend.
 Mit dem 15. Juli dieses Jahres tritt in Bockau bei Schneeberg eine Postexpedition in Wirksamkeit.
 Die Verbindung dieser Postexpedition wird durch eine tägliche Botenpost nach und von Schneeberg-Neustädtel vermittelt.
 Leipzig, den 20. Juni 1867. (Regist.-Nr. 6989.)



Die Verwendung des Ortsstempels ist lt. Göbeler bis zum Jahre 1880 registriert

Kartenausschnitte der Schweiz von Woerl, 1835



Lage des Pfaffiker See



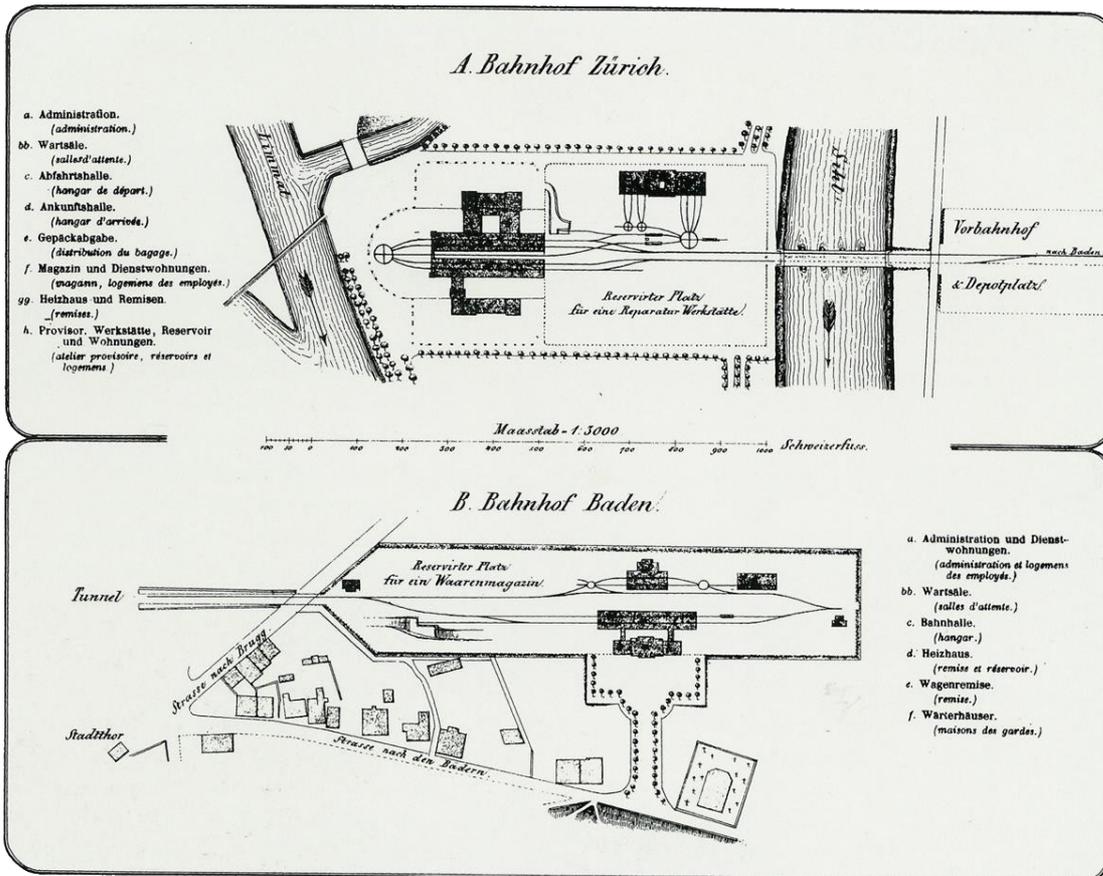
Lage von Seegraben am Pfaffiker See

Der Start ins Eisenbahnzeitalter war ohne Zweifel eine Erfolgsgeschichte. Breitere Schichten der Bevölkerung konnten sich das Bahnfahren leisten. Innerhalb einer einzigen Generation entstand ein europäisches Streckennetz. Die Eisenbahn machte nicht nur die Reisenden mobiler, sondern auch die Menschen, die für sie arbeiteten. Beim Bau der ersten Streckenabschnitte der badischen Hauptbahn wurden noch vorwiegend einheimische Arbeitskräfte beschäftigt, doch schon die Tunnels wurden durch Trupps italienischer Wanderarbeiter in die Felsen gesprengt und gehauen.

Der Gewinn an Mobilität war erkauft mit neuen Zwängen. Die Reisenden hatten Vorschriften und Sicherheitsvorkehrungen zu beachten. Und sie wurden ein neues Verhältnis zur Zeit gewöhnt.

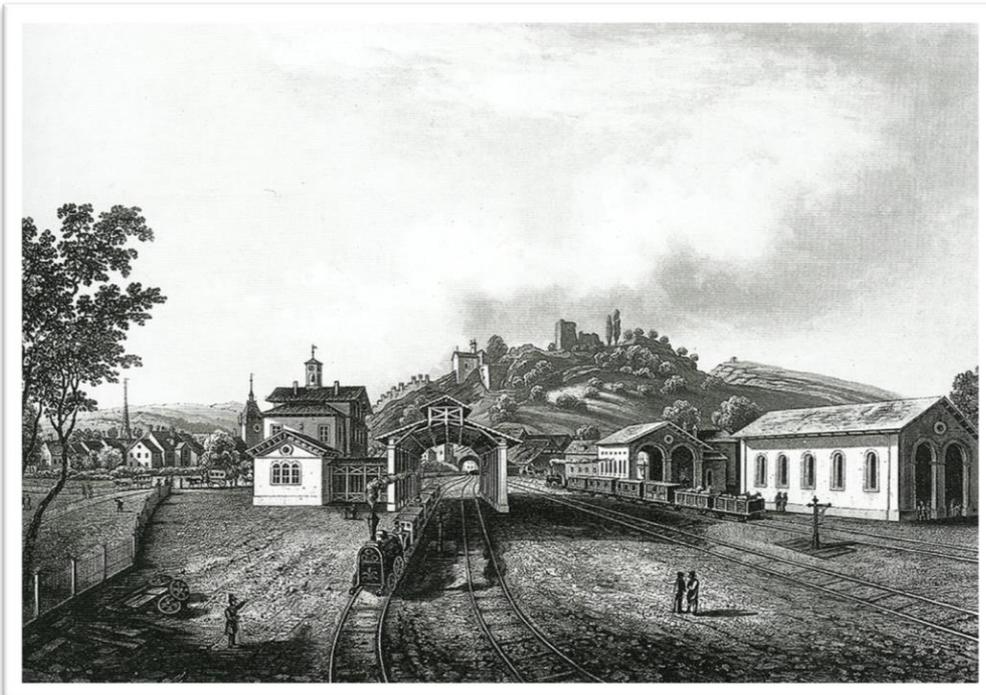


Ansicht des Kopf-Bahnhofs Zürich um 1847



Grundriss des Kopfbahnhofs Zürich mit Drehscheibe zum wenden der Lokomotiven und des Bahnhofs Baden.

Die Bahnstrecke Zürich-Baden ist der älteste Streckenabschnitt der Schweizer Eisenbahn Linien, Eröffnung 1847



Ansicht des Bahnhofs Baden um 1850 (von Norden her, in der Bildmitte der Schlossberg mit der Ruine Stein)



Bahnhof Aarau ca. 1870

Schweizer Centralbahn Abschnitt Olten bis Basel Centralbahnhof

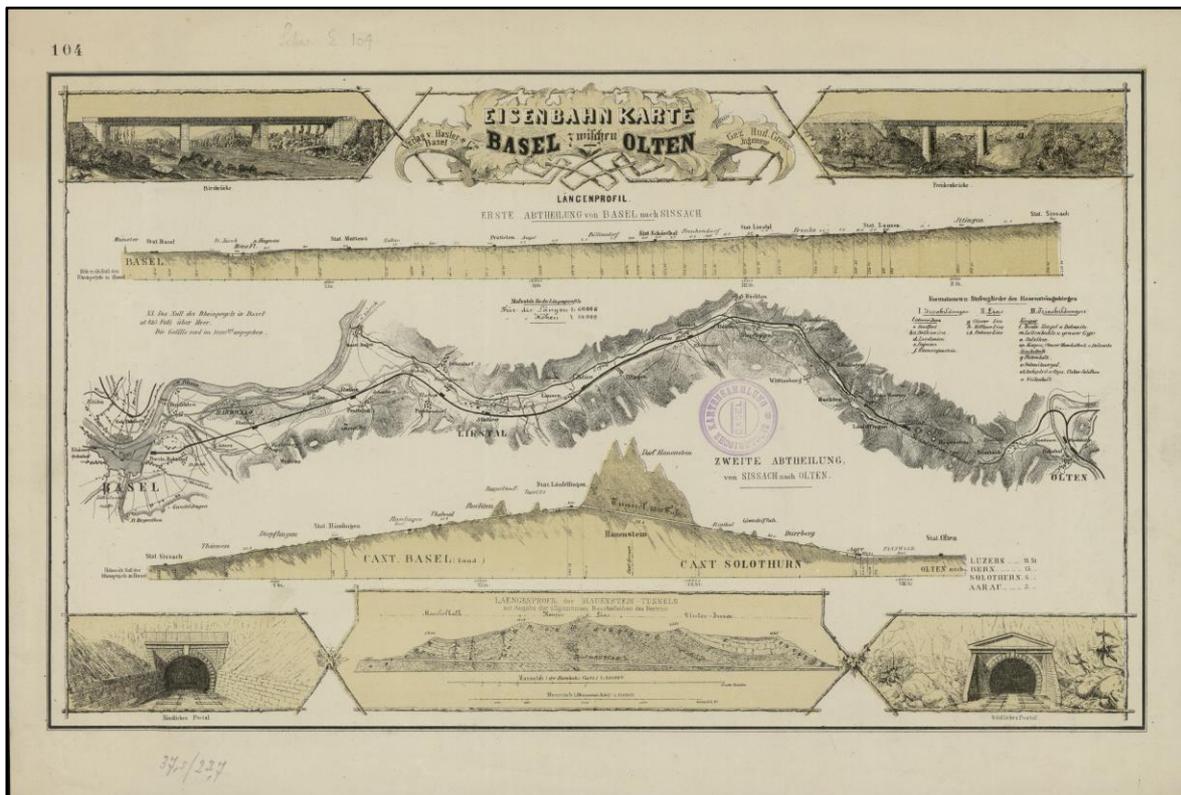
Am 4.2.1853 wurde die SCB mit Sitz in Basel gegründet, initiiert durch Johann Jakob Speiser, Achilles Bischoff und Karl Geigy. Geldgeber waren franz. und Basler Banken, die Kantone bei der Basel sowie private Aktionäre. Dank Beiträgen der Kt. Luzern, Solothurn, Bern und Uri konnte an der Generalversammlung der SCB 1856 die Überwindung einer frühen, durch Spekulationen an der Pariser Börse mitverursachten und durch die Konkurrenzsituation mit anderen Eisenbahngesellschaften (Eisenbahnen) verschärfte Finanzkrise bekannt gegeben werden. Die SCB baute von Basel her Linien über Liestal und Olten nach Brugg, Bern, Thun, Biel und Luzern, bis 1902 insgesamt 333 km. In Basel verknüpfte sie das schweiz. 1860 mit dem franz. und 1873 mit dem dt. Netz. Auch in die SCB integriert wurde die älteste Linie auf schweiz. Boden, der 1844 eröffnete Abschnitt Saint-Louis-Basel der Strassburg-Basel-Bahn (erster Bahnhof: Spitalstrasse, zweiter: St. Johann). Hauptziel der SCB war die Errichtung eines schweiz. Eisenbahnkreuzes mit

dem Mittelpunkt Olten, wie es in der vom Bundesrat 1850 in Auftrag gegebenen Expertise der brit. Ingenieure Robert Stephenson und Henry Swinburne für ein staatl. Eisenbahnnetz projektiert gewesen war. Dabei musste auf der 1858 fertig gestellten Kernlinie Basel-Olten die zweite Passstrecke auf dem europ. Kontinent mit Steigungen bis zu 27‰ gebaut werden. Mit zwei grossen Viadukten bildete der Hauensteintunnel Läuelfingen-Trimbach die aufwendigste Konstruktion. Dort ereignete sich 1857 während der Bauarbeiten für den ersten grossen Eisenbahntunnel der Schweiz eine Brandkatastrophe mit 63 Toten.

Der Haupt-Eisenbahn-Knotenpunkt der Schweiz: Olten



Bahnhof Olten um 1860.

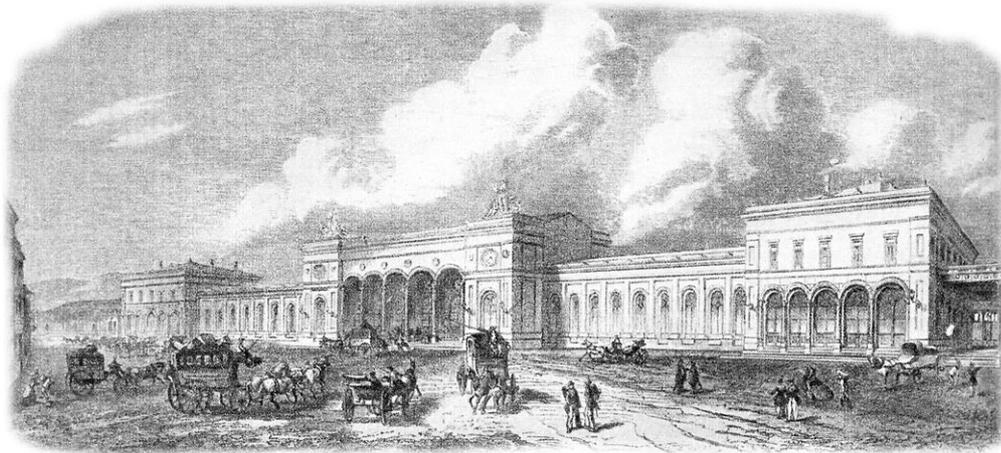


Karte der Bahnstrecke Olten-Basel durch den Hauensteintunnel mit Brücken und der Topographie des Geländes



Zeitgenössische Darstellung beim Bau des Hauensteintunnels, Holzstich

Basel Centralbahnhof 1861



Verhandlungen über eine Umgestaltung der Bahnanlagen statt und im März 1900 einigten sich die Parteien über eine Verlegung des Badischen Personenbahnhofs an die Schwarzwaldallee und über den Umbau der übrigen Bahnanlagen. Kurz danach begannen die Bauarbeiten an den neuen Gleisanlagen. Zuerst wurde der Ortsgüterbahnhof nahe der ursprünglichen Stelle wesentlich ausgebaut und als erste Stufe der Bahnerneuerung 1905 dem Betrieb übergeben.

Seit 1878 gab es in unmittelbarer Nähe des Badischen Bahnhofs ein Fahrposttransitbüro, deren Aufgabe die Abwicklung des Postverkehrs mit der Deutschen Reichspost war. Das Fahrposttransitbüro hatte im Jahr 1912 einen Gesamtverkehr von nahezu 3.5 Millionen Stücken. Dieser Verkehr war zu groß für die alten Räume im Badischen Bahnhof. Statt im neuen Gebäude des Badischen Bahnhofs wurde das Fahrposttransitbüro 1913 ein neues Gebäude im Centralbahnhof ausgelagert. In Verschmelzung mit dem Pakettransitbüro wurde daraus die Poststelle Basel 17 Transit.



Provisorium des Badischen Bahnhofs in Basel

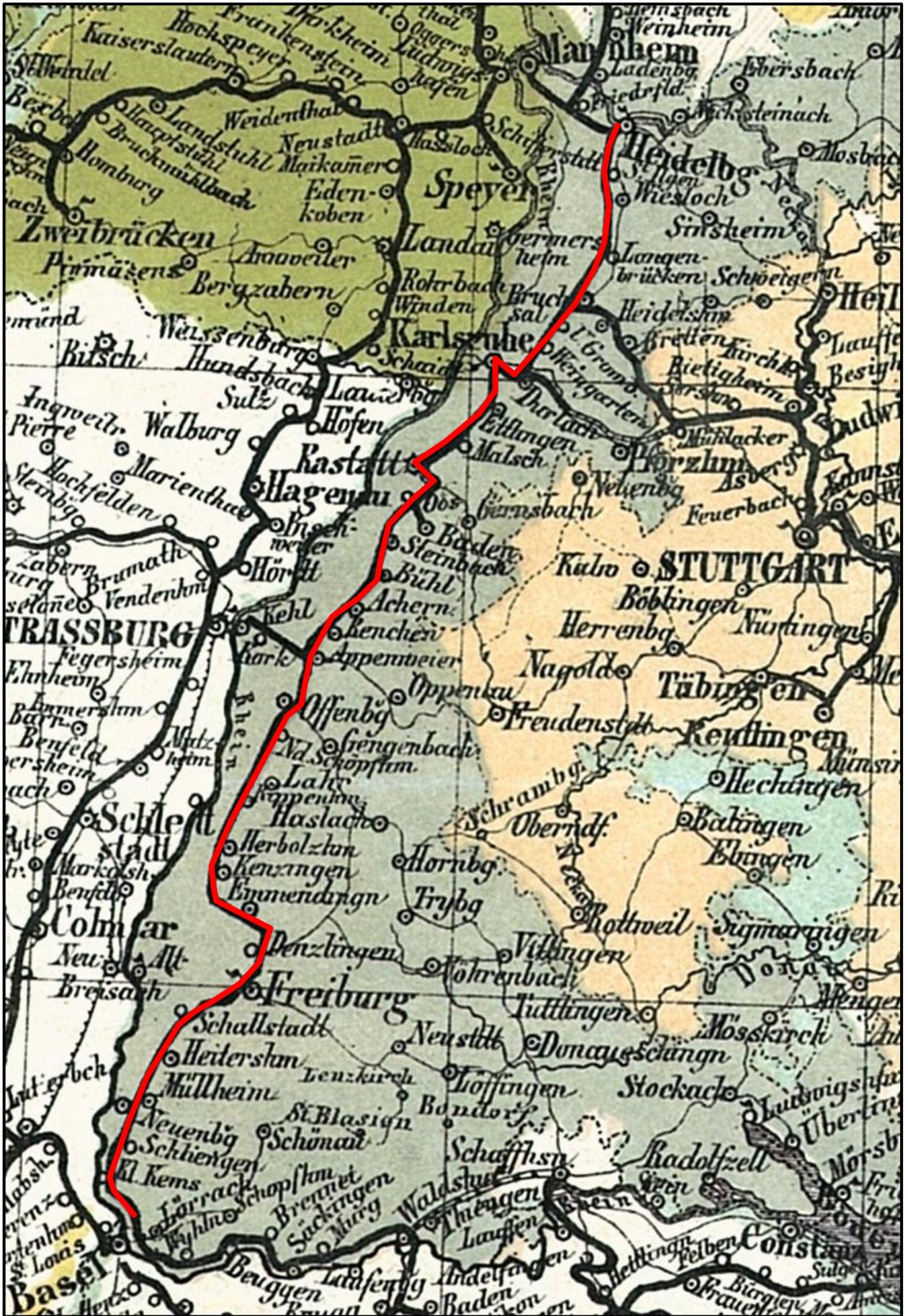
Die Verbindung der Badischen Bahn mit der Schweizer-Centralbahn in Basel war 1861 noch nicht fertiggestellt. Der Badische Bahnhof in Basel auf dem Territorium der Schweiz wurde am 1. Mai 1862 eröffnet. Die Post musste noch vom Centralbahnhof durch Basel bis zum Badischen Bahnhof mit Boten transportiert werden.

Die Verbindungsbahn Badischer Bahnhof Basel mit dem Centralbahnhof Basel wurde am 3. November 1873 in Betrieb genommen.

Karte von 1917: Verbindungsbahn Badischer Bahnhof Basel mit dem Centralbahnhof Basel

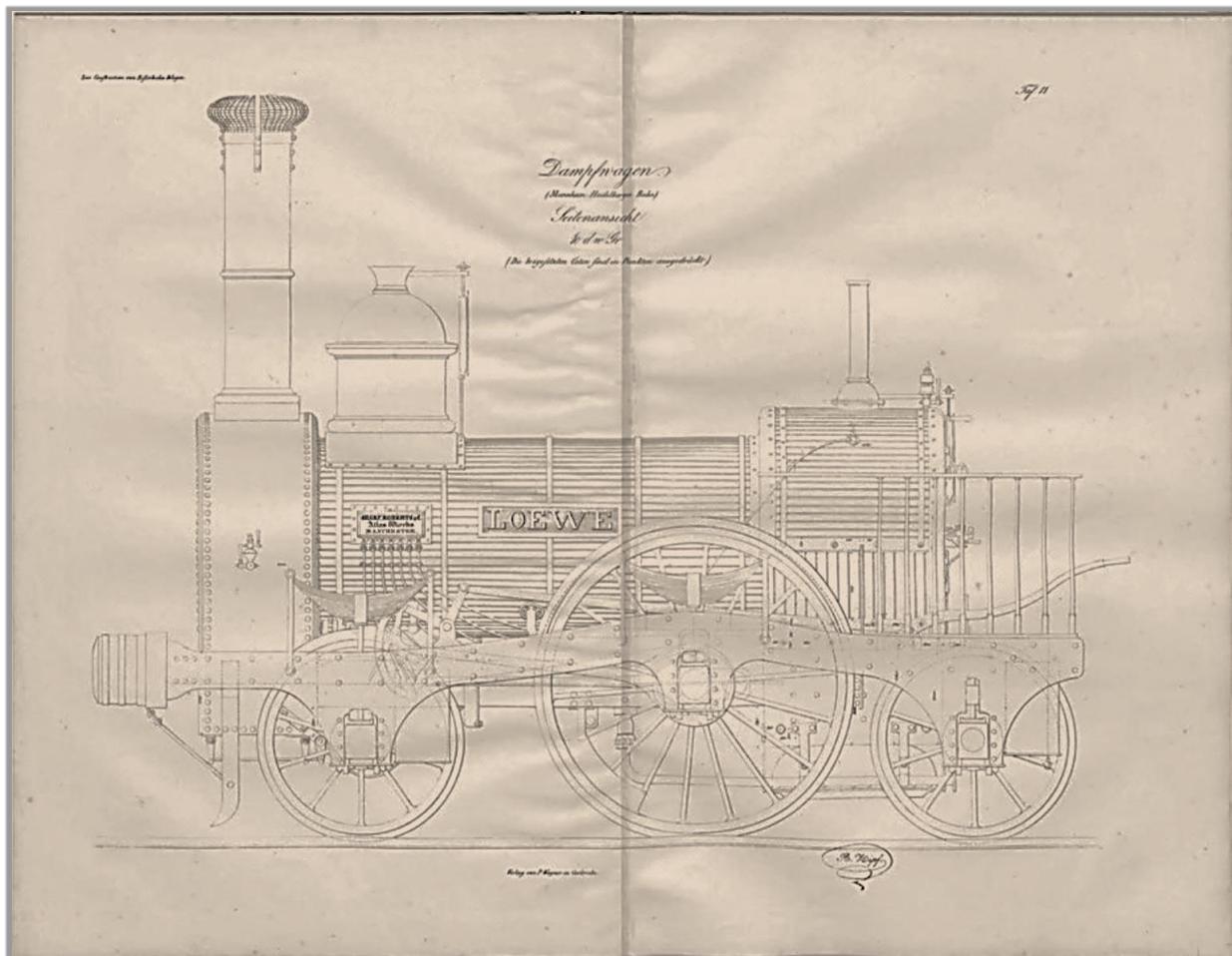


Die Badische Hauptbahn



Kartenausschnitt mit Streckenführung der „Badischen Hauptbahn“ von Basel bis Heidelberg

Die Firma Sharp, Roberts & Co. baute für die badische Staatseisenbahn zwischen 1839 und 1843 insgesamt sechs Lokomotiven der später so genannten Gattung I a mit den Namen Löwe, Greif, Heidelberg, Mannheim, Roberts und Freiburg. Für die Einweisung der badischen Bahnbediensteten in die Bedienung und Wartung der für sie neuartigen Maschinen wurde ein Mechaniker der Herstellerfirma, Thomas Turner, auf die Dauer von zwei Jahren in Baden unter Vertrag genommen.



Die erste Lokomotive auf der Badischen Hauptbahn von Sharp-Roberts & Co., Manschester 1842
Die Lokomotiven hatten aus dieser Zeit Namen: „LOEWE“

Ähnlich wie die Strecke Nürnberg-Fürth in Bayern verband Badens erste Eisenbahnstrecke zwei dicht beieinander liegende Städte. Noch bewegte man sich ganz im regionalen Rahmen, auch wenn die Perspektive der Einbindung in das entstehende nationale und europäische Streckennetz schon vorhanden war. Die Strecke Mannheim-Heidelberg lag quer zur Hauptrichtung der heutigen Hauptbahn.

Der Anschluss nach Norden und Süden hätte am direktesten entweder in Mannheim oder in Heidelberg erfolgen können, jedoch entschied man sich für das kleine Friedrichsfeld in der Mitte, um keine der beiden Städte zu benachteiligen – ein in typischer Weise politischer Kompromiss. Baden baute seine ersten Streckenabschnitte in Breitspur (1600 mm), weil man sich davon technische Vorteile versprach.

Weil aber alle Nachbarländer auf die schmalere Normalspur setzten (1435 mm), musste Baden sein gesamtes Netz 1854/55 umrüsten.

Bau der ersten Lokomotive aus badischer Produktion:

Eingabe von Keßler & Martiensens an die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus, Sektion für den Eisenbahnbau, 10. März 1841

Die Eingabe der Maschinenfabrikanten Emil Keßler und Theodor Martiensen ist ein wichtiges Schlüsseldokument für die Industrialisierungsgeschichte Badens. Aus England importierte Maschinen wurden mit staatlicher Unterstützung nachgebaut, indem mitgelieferte Baupläne bereitgestellt und de facto Abnahmegarantien erteilt wurden. Das Dokument veranschaulicht die Bedeutung des Eisenbahnbaus für die Entstehung einer eigenständigen Maschinenbauindustrie in Deutschland. Und es macht deutlich, wie rasch die Entwicklung über die Bedenken der Eisenbahnскеptiker hinweg gegangen ist, auch wenn diese wohl nicht ganz unberechtigt waren.

1841.

Unser Etablissement bei gleich gestellten Linsen,
Angebotungen des Platzes erfüllt durch,
bei, die beabsichtigt sind eines Hochwertigen
Direction kann zu verfügen, die für
zur Aufarbeitung der Linsen, so
bedeutend sind, also wir bitten Sie,
zu erlauben, dass wir bei nächster
Zeitigen in irgendeiner Weise
Die wir hoffen die Hoffnung Hochwertigen,
liche Direction werden mit recht bald mit einer
günstigen Antwort auf unser gestelltes
Wir hoffen wir zu sein in dieser
Angebotungstellung p. angegeben!

Karlsruhe, 10. März 1841.

Emil Keßler
Theodor Martiensen

Letzte Seite des Schreibens von E. Keßler und Th. Martiensen mit deren eigenhändigen Unterschriften und Verfügung der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus.

Verzeichniß.

Der Haltestellen für die Eisenbahnzüge auf der Eisenbahn zwischen
Mannheim und Carlsruhe.

Stationen	bei Tag 5.1.1840 p. 2)	bei Nacht 1.6.1840)		
		Müllheim	Schliengen	Haltingen
Zwischen Mannheim und Friedrichsfeld	30290	14	17	15
• Friedrichsfeld • Heidelberg	32690	15	18	16
• Heidelberg • Winstock	35163	19	23	21
• Winstock • Sagenbüchsen	35062	16	19	17
• Sagenbüchsen • Bruchsal	30690	14	17	15
• Bruchsal • Weingarten	29665	13	16	14
• Weingarten • Durlach	26224	12	15	13
• Durlach • Carlsruhe.	14827	7	9	8

Verzeichnis der Haltestellen Mannheim bis Carlsruhe

Der Ausbau der Hauptbahn ging schnell voran. Begünstigt wurde der Baufortschritt durch die Geländebeschaffenheit des Oberrheingrabens.

Streckenabschnitt	Eröffnung
Mannheim – Heidelberg	12. September 1840
Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe	10. April 1843
Karlsruhe – Ettlingen–Rastatt	10. Mai 1844
Rastatt – Baden-Baden-Oos	6. Mai 1844
Baden-Baden-Oos – Offenburg	1. Juni 1844
Offenburg – Freiburg	30. Juli 1845
Freiburg – Müllheim	1. Juni 1847
Müllheim – Schliengen	15. Juni 1847
Schliengen – Efringen-Kirchen	8. November 1848
Efringen-Kirchen – Haltingen	22. Januar 1851
Haltingen – Basel	20. Februar 1855

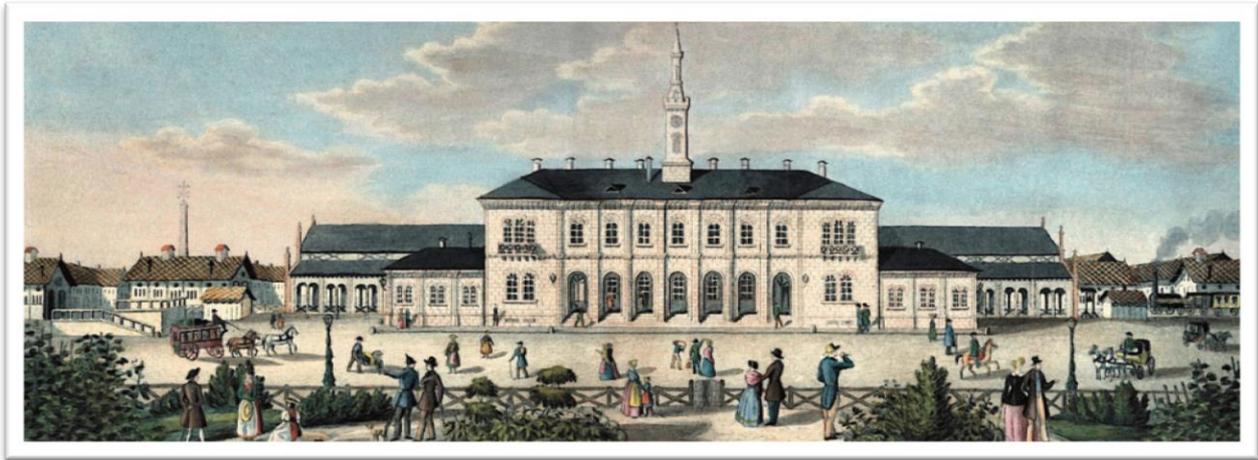
1843 kam die Eisenbahn in der Landeshauptstadt Karlsruhe an, 1844 in Offenburg und 1845 in Freiburg. Während die ersten 225 Streckenkilometer bis Freiburg innerhalb von sieben Jahren gebaut waren, dauerten die nächsten 45 Kilometer bis Basel weitere zehn Jahre. Das hatte in erster Linie politische Gründe. Die Revolution von 1848 brachte die Baumaßnahmen ins Stocken. Vor allem aber zogen sich die Verhandlungen mit Basel und der Eidgenossenschaft über den Weiterbau der Eisenbahn über Jahre hin. Basel wurde 1855 an die badische Hauptbahn angeschlossen. Von dort aus wurde die Strecke bis 1863 an den Bodensee verlängert. Damit war Baden in seiner gesamten Nord-Süd-Ausdehnung durch eine leistungsfähige Verkehrsachse erschlossen. Heute ist die badische Hauptbahn die längste Strecke im Netz der Deutschen Bahn.

Die Eisenbahn veränderte Landschaftsbilder, durchschnitt Wege, Wiesen und Felder und zwang Bachläufe in ein neues Bett. Von dem neuen Transportmittel profitierten vorrangig zunächst die Stadtbewohner, nicht die Bauern, deren Felder zerschnitten wurden und die täglich einigemal die Wagen gleich eines schwarzen Strichs (GLA Karlsruhe 421 Nr. 37) an sich vorüberziehen sahen, ohne einen unmittelbar spürbaren Vorteil davon zu haben. Auf längere Sicht profitierten allerdings

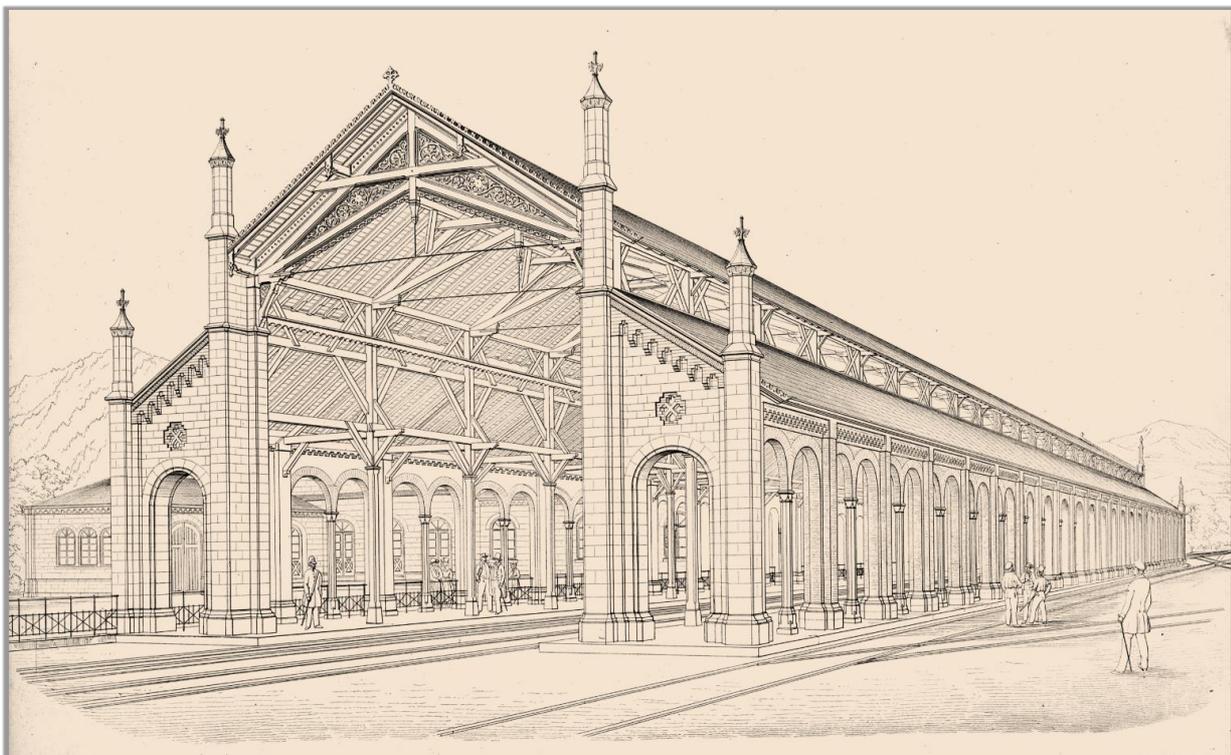
auch die Landbewohner vom Eisenbahnbau. Die Eingaben gerade ländlicher Orte um Anschluss an das Eisenbahnnetz überwiegen deutlich die Zahl der kritischen Stimmen.

In den größeren Städten wurden repräsentative Bahnhöfe errichtet. Ausgedehnte Gleisanlagen prägten ganze Stadtteile. Der Ausbau des Streckennetzes förderte Industrie- und Gewerbeansiedlungen und initiierte urbanes Wachstum. Dass die Planer der Eisenbahn das Ausmaß der Veränderungen nicht wirklich abschätzen konnten, zeigen die Schicksale vieler Bahnhofsanlagen in den größeren Städten. Oft engten stadtnah angelegte Bahnhöfe die städtebauliche Entwicklung ein und wurden zu Opfern der Prozesse, die sie selbst mit angestoßen hatten. Ein Beispiel dafür ist der alte Karlsruher Personenbahnhof, der zu den schönsten Bahnhofsbauten Friedrich Eisenlohrs gezählt hatte und 1913 in den Süden der Stadt verlegt wurde, weil er zu einem innerstädtischen Verkehrshindernis geworden war.

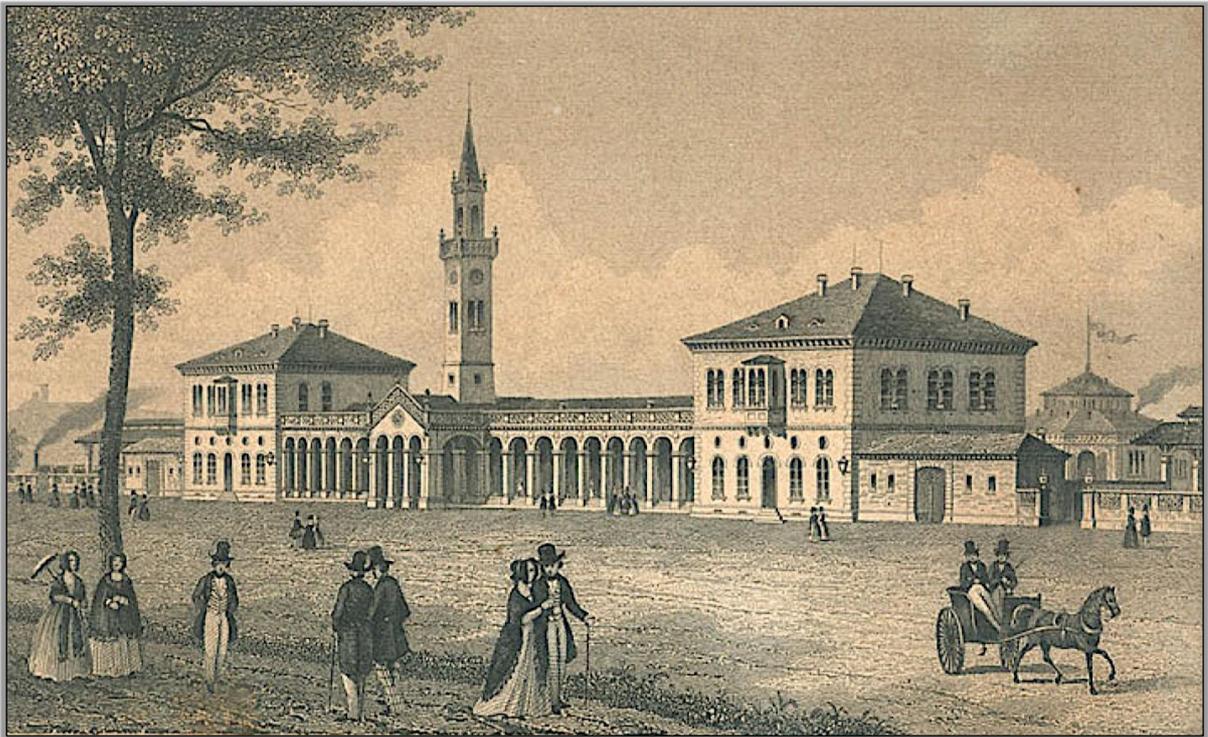
Die wichtigsten Bahnhöfe der Badischen Hauptbahn.



Bahnhof Freiburg um 1845



Bahnhofshalle Freiburg von Friedrich Eisenlohr um 1845



Bahnhof Karlsruhe um 1845, Stahlstich Lange Darmstadt

Friedrich Eisenlohrs Bahnhofsbauten waren keine reinen Zweckbauten, die sich einseitig den Erfordernissen von Technik und Wirtschaft unterordneten. Ohne seine Bauwerke zu überfrachten achtete Eisenlohr auf solide Repräsentativität, legte Wert auf Ornamente und entfaltete viel Liebe zu den Details. Er handelte sich damit den Vorwurf der Verschwendung ein. Charakteristisch für die Hauptgebäude der größeren Bahnhöfe Eisenlohrs ist der schlanke Bahnhofsturm mit Uhr als weithin sichtbarem, norm setzendem Instrument der Zeitmessung, denn ohne abgestimmte Fahrpläne und möglichst einheitliche Zeitanzeige konnte das neue Transportmittel seinen Zweck nicht erfüllen. Der Uhrturm des Bahnhofs wurde zu einem Symbol des neuen Zeitalters der Eisenbahn.

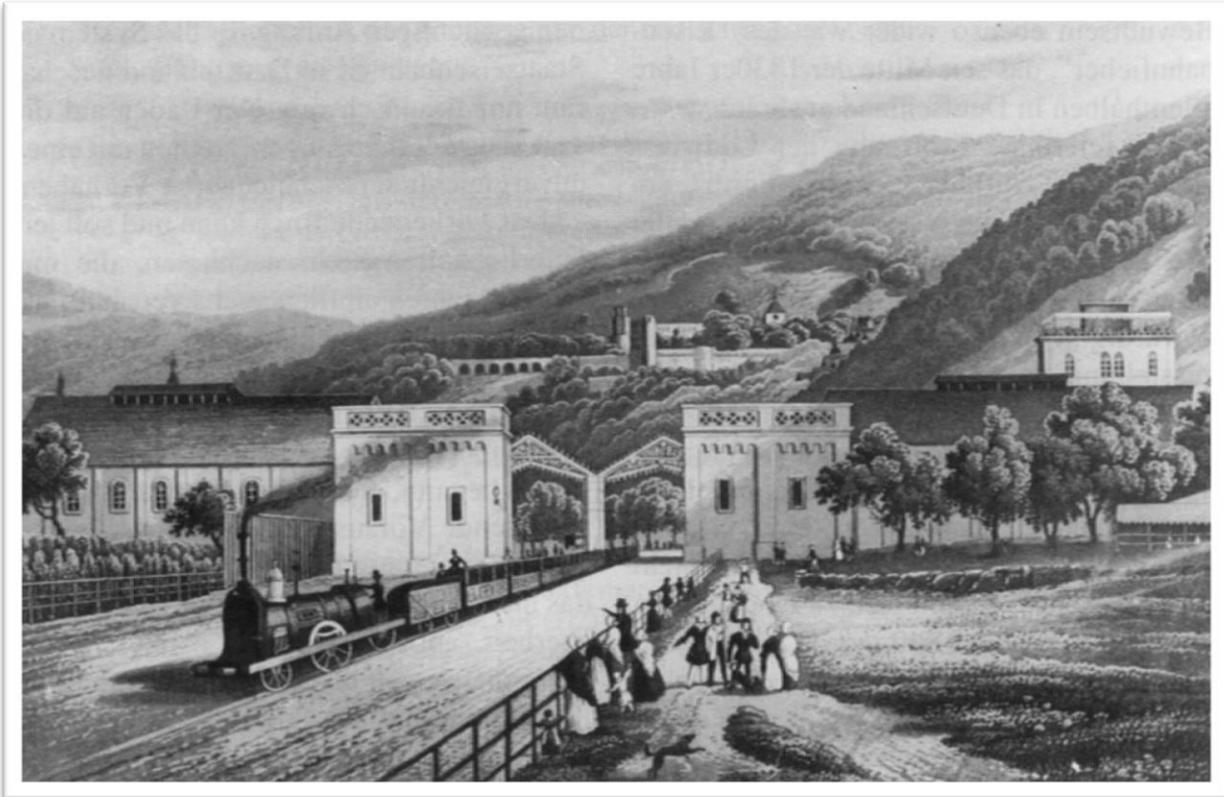
Der erste Heidelberger Bahnhof, von dem heute nichts mehr zu sehen ist, wurde als Kopfbahnhof angelegt, weil der Bau eines Durchgangsbahnhofs nur weit abseits westlich der Stadt möglich gewesen wäre. Die beiden turmartigen Gebäude, zwischen denen die Züge passierten, dienten als Wasserreservoirs und wurden von Maschinenhäusern flankiert. Gut zu erkennen sind die Bahnsteighallen dahinter.

Der Architekt des Heidelberger Bahnhofs, Friedrich Eisenlohr, griff auf Stilelemente der Romanik und der Gotik zurück und verband so den Bahnhof mit der Silhouette des Heidelberger Schlosses zu einem historisierenden Ganzen. Die ersten Bahnhöfe kleideten sich gewissermaßen in alte Gewänder, obwohl sie ein neues Zeitalter ankündigten.

Von Mannheim nach Heidelberg brauchte man rund 40 Minuten, von Heidelberg bis Karlsruhe noch einmal rund 80 Minuten, zusammen also etwa 2 Stunden und somit doppelt so lang wie mit einem heutigen Nahverkehrs zug.



Eisenbahn auf der Badischen Hauptbahn um 1840: Die Lokomotive „GREIF“ bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Heidelberg



Ausfahrt eines Zuges aus dem Heidelberger Bahnhof, 1840



Der Bahnhof in Mannheim, 1840er Jahre

Main-Neckar-Bahn, Heidelberg bis Frankfurt

Die Main-Neckar-Eisenbahn (MNE) war eine gemeinsame Staatsbahn, an der die Freie Stadt Frankfurt sowie die Großherzogtümer Hessen und Baden beteiligt waren. Ihren Namen trägt noch heute eine Hauptbahn westlich des Odenwaldes in der Oberrheinischen Tiefebene, die von Frankfurt am Main über Darmstadt, Bensheim und Weinheim nach Heidelberg führt.

Die Pläne zu dieser Kondominalbahn reichen bis zum 31. Januar 1836 zurück. Damals fand in Darmstadt die Gründungsversammlung für eine Gesellschaft statt, die den Bau einer Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg mit einer Zweigstrecke nach Mainz anstrebte. Bis 1838 lagen die Genehmigungen der drei Staaten vor, deren Gebiete die Strecke verband und im Sommer 1838 wurde mit dem bauvorbereitenden Vermessen und Abstecken der Strecke begonnen. Ebenfalls 1838 wurde ein erster Staatsvertrag über den Bau der Eisenbahn zwischen den drei Staaten geschlossen. Die Hessische Eisenbahn-Gesellschaft konnte jedoch das erforderliche Kapital nicht aufbringen und löste sich daraufhin 1839 auf.

Die zweite Initiative ging von staatlicher Seite seit 1841/42 aus, da die Regierungen erkannten, dass sie gegenüber Nachbarstaaten ins Hintertreffen gerieten, wenn sie nicht für eine zeitgemäße Infrastruktur sorgten. So wurde am 25. März 1843 ein zweiter Staatsvertrag geschlossen, der festlegte, die Main-Neckar-Eisenbahn auf Staatskosten zu bauen und – als Kompromiss zwischen den Interessen Mannheims und Heidelbergs – im mittig gelegenen Friedrichsfeld an die Strecke Mannheim – Heidelberg der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen anzuschließen. Die finanzielle Beteiligung an dem Projekt entsprach den jeweiligen Kosten der Streckenabschnitten in den einzelnen Staaten. In der Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn in Darmstadt waren alle drei Regierungen vertreten.

Die Erstausrüstung der Bahn bestand aus 18 Lokomotiven und 252 Wagen. Die zwölf von Hessen gekauften Lokomotiven wurden von der Lokomotivfabrik Sharp in Manchester (England) geliefert, die sechs von Baden und Frankfurt beschafften Loks kamen von Kesslers Maschinenfabrik in Karlsruhe.

Der Fahrpreis betrug für die Gesamtstrecke anfangs in der 1. Klasse 1 Gulden und 6 Kreuzer, in der 2. Klasse 48 Kreuzer, in der 3. Klasse 33 Kreuzer und in der 4. Klasse 21 Kreuzer, die Fahrzeit 3,5 Stunden.

Am Anfang gab es täglich zwei Zugpaare, die die Gesamtstrecke befuhren, bereits im Herbst 1846 waren es drei, 1847 musste das Angebot auf fünf erhöht werden und 1889 waren es 20. In den ersten 15 Betriebsjahren steigerte sich die Zahl der beförderten Personen um 50 %. Ab dem 9. August 1847 wurde auch der Güterverkehr aufgenommen, zunächst noch in gemischten Zügen, erst ab 1848 erfolgte dies in getrennten Zügen. In den ersten 15 Betriebsjahren steigerte sich das Frachtaufkommen um das dreißigfache.

Mit Inbetriebnahme der (alten) Main-Neckar-Brücke über den Main in Frankfurt zum dortigen Main-Neckar-Bahnhof am 15. November 1848 war die Main-Neckar-Bahn nun insgesamt fertiggestellt und befahrbar.

Vom 18. Mai 1849 an musste aufgrund der Badischen Revolution der Verkehr südlich von Heppenheim eingestellt werden, ab dem 6./7. Juni 1849 wurde die Bahn ausschließlich für Militärtransporte genutzt, der zivile Verkehr ruhte insgesamt und konnte erst am 27. Juni 1849 wieder über die gesamte Strecke aufgenommen werden. Ebenso kam es infolge des Krieges von 1866 zeitweilig zur Betriebseinstellung.

Der Main-Neckar-Bahnhof war von 1848 bis 1888 Beginn- und Endpunkt der Main-Neckar-Bahn, die Frankfurt am Main, Heidelberg und Mannheim verband.

Der Main-Neckar-Bahnhof wurde südlich des bereits 1839 errichteten Taunusbahnhofs gebaut und war damit die einzige Betriebsstelle der gesamten Main-Neckar-Bahn, die nördlich des Mains lag. Zusammen mit dem 1850 eröffneten Main-Weser-Bahnhof und dem Taunusbahnhof war er Teil des Ensembles der Frankfurter Westbahnhöfe.

Die Main-Neckar-Bahn war 1846 die dritte Eisenbahnstrecke, die das Gebiet der Freien Stadt Frankfurt erreichte. Sie endete allerdings zunächst im Bahnhof Sachsenhausen, nachdem sie in einer Spitzkehre den Bahnhof Mainspitze durchfahren musste. Das lag daran, dass der Bau der (alten) Main-Neckar-Brücke über den Main noch weitere zwei Jahre in Anspruch nahm. Erst dann konnte die Main-Neckar-Bahn den Main-Neckar-Bahnhof in Betrieb nehmen. Die Kosten der Hochbauten des Bahnhofes werden mit knapp 720.000 Mark angegeben.

Das Empfangsgebäude des Main-Neckar-Bahnhofs lag am Westrand der Wallanlagen und des heutigen Willy-Brandt-Platzes, damals Gallustor, zwischen den Einmündungen der heutigen Gutleut- und Münchener Straße. Es wurde nach einem Entwurf des Frankfurter Stadtbaumeisters

Karl Friedrich Henrich durch Gustav Rügemer errichtet. Es handelte sich um einen zweigeschossigen Repräsentationsbau aus rotem Sandstein mit Bogenfenstern – einer historistischen Mischung aus Romanik und Renaissance. Das Gebäude hatte zwei Flügel und einen durch einen Giebel betonten Mittelteil, der mit drei sich über beide Geschosse erstreckenden Bogen zur Straßenseite hin geöffnet war. Die Bahnsteighalle war eine Holzkonstruktion. Baulich ist von dem Bahnhof nichts mehr erhalten.

Extrabeilage zum Frag- und Anzeigebblatt Nr. 20.

Main-Neckar-Eisenbahn.

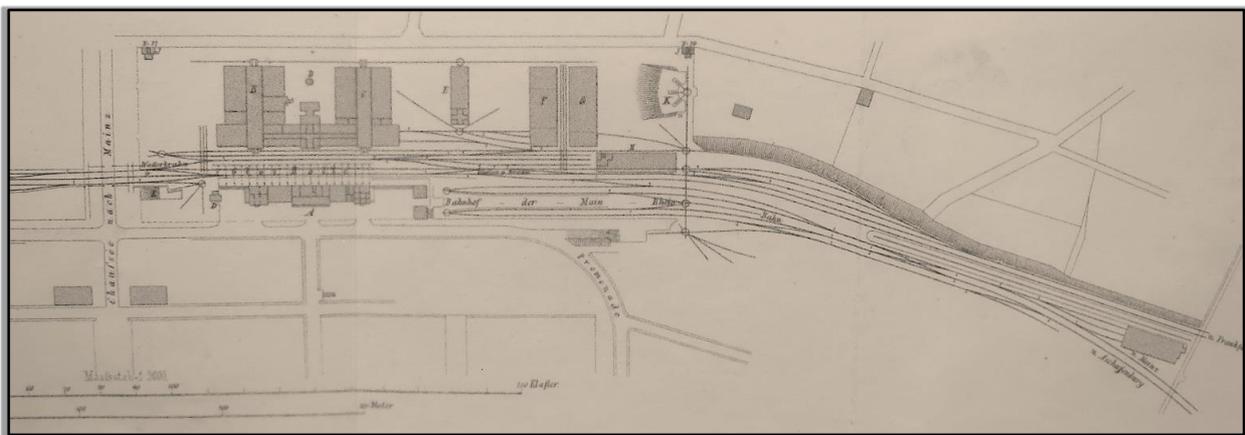
Vom 15. Mai d. J. an finden die Fahrten bis auf Weiteres in folgender Weise statt :

I. Fahrten von Frankfurt nach Heidelberg resp. Mannheim.												II. Fahrten von Heidelberg resp. Mannheim nach Frankfurt.															
Namen der Stationen.		3 ü g e						von Frankfurt bis Darmstadt.		Namen der Stationen.		3 ü g e															
		von Frankfurt bis Heidelberg.										von Heidelberg bis Frankfurt.															
		Morgs.	Vormit.	Mittags.	Nachm.	Abends.	Abends.					Morgs.	Vormit.	Mittags.	Nachm.	Abends.	Abends.										
u. M.	u. M.	u. M.	u. M.	u. M.	u. M.	u. M.	u. M.	u. M.	u. M.	u. M.	u. M.																
Frankfurt . . .	Abgang	6	—	9	—	12	—	3	—	6	—	8	—	Mannheim . . .	Abgang	—	6	—	9	10	12	—	3	10	6	—	
Langen		6	30	9	30	12	30	3	30	6	30	8	31	Heidelberg . . .	„	—	6	—	9	10	12	—	3	10	6	—	
Darmstadt . . .	Ankunft	6	53	9	53	12	53	3	53	6	53	8	54	Kadenburg . . .	„	—	6	20	9	29	12	20	3	29	6	20	
Oberstadt . . .	Abgang	7	—	10	—	1	—	4	—	7	—	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	6	32	9	41	12	32	3	41	6	32	
Zwingenberg . . .	„	7	11	10	11	1	11	4	11	7	11	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	6	41	—	12	41	—	—	6	41		
Bensheim . . .	„	7	28	10	29	1	28	4	29	7	28	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	6	53	9	58	12	53	3	58	6	53	
Oppenheim . . .	„	7	38	10	39	1	38	4	39	7	38	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	7	1	—	1	1	—	—	7	1		
Wiesbaden . . .	„	7	47	10	48	1	47	4	48	7	47	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	7	11	10	12	1	11	4	12	7	11	
Wiesbaden . . .	„	7	57	—	—	1	57	—	—	7	57	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	7	20	10	21	1	20	4	21	7	20	
Wiesbaden . . .	„	8	7	11	4	2	7	5	4	8	7	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	7	30	10	31	1	30	4	31	7	30	
Wiesbaden . . .	„	8	17	—	—	2	17	—	—	8	17	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	7	50	10	51	1	50	4	51	7	50	
Wiesbaden . . .	„	8	28	11	21	2	28	5	21	8	28	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	8	2	11	2	2	2	5	3	8	2	
Wiesbaden . . .	„	8	42	11	35	2	42	5	35	8	42	—	—	Wiesbaden . . .	„	—	8	10	11	10	2	10	5	10	8	10	
Wiesbaden . . .	„	9	—	11	53	3	—	5	53	9	—	—	—	Wiesbaden . . .	Ankunft	6	10	8	10	11	10	2	10	5	10	8	10
Wiesbaden . . .	Ankunft	8	57	11	50	2	57	5	50	8	57	—	—	Wiesbaden . . .	Abgang	6	31	8	30	11	30	2	30	5	30	8	30
														Wiesbaden . . .	Ankunft	6	55	8	54	11	54	2	54	5	54	8	54

Ueberzeugt, daß es den Abonnenten unseres Wochenblatts angenehm ist, den heute in Kraft tretenden neuen Fahrplan der Main-Neckar-Eisenbahn zu besitzen, geben wir denselben vorstehend in einer Extrabeilage zu unserem Wochenblatt.

Darmstadt, den 15. Mai 1847.

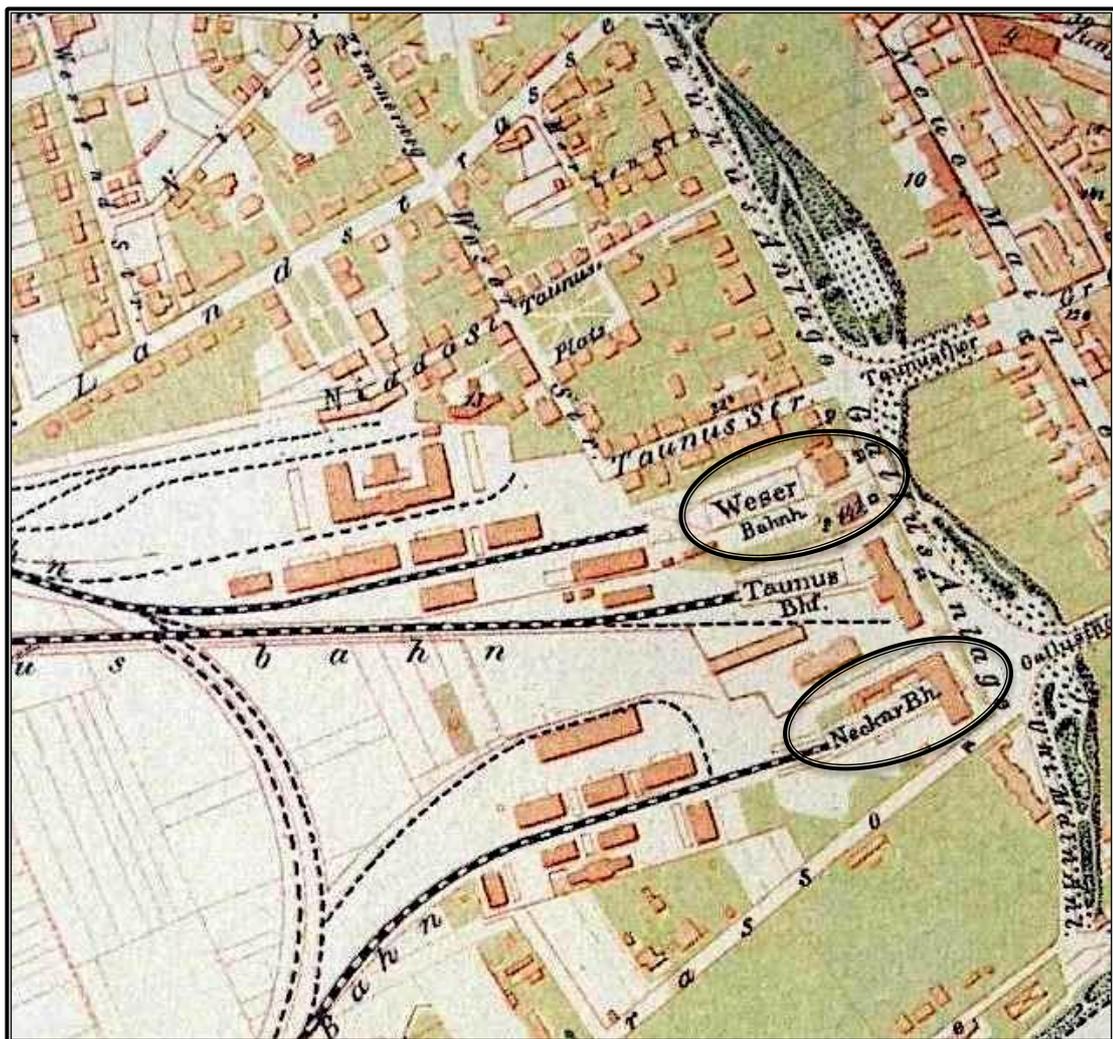
Fahrplan Main-Neckar-Bahn Mai 1847

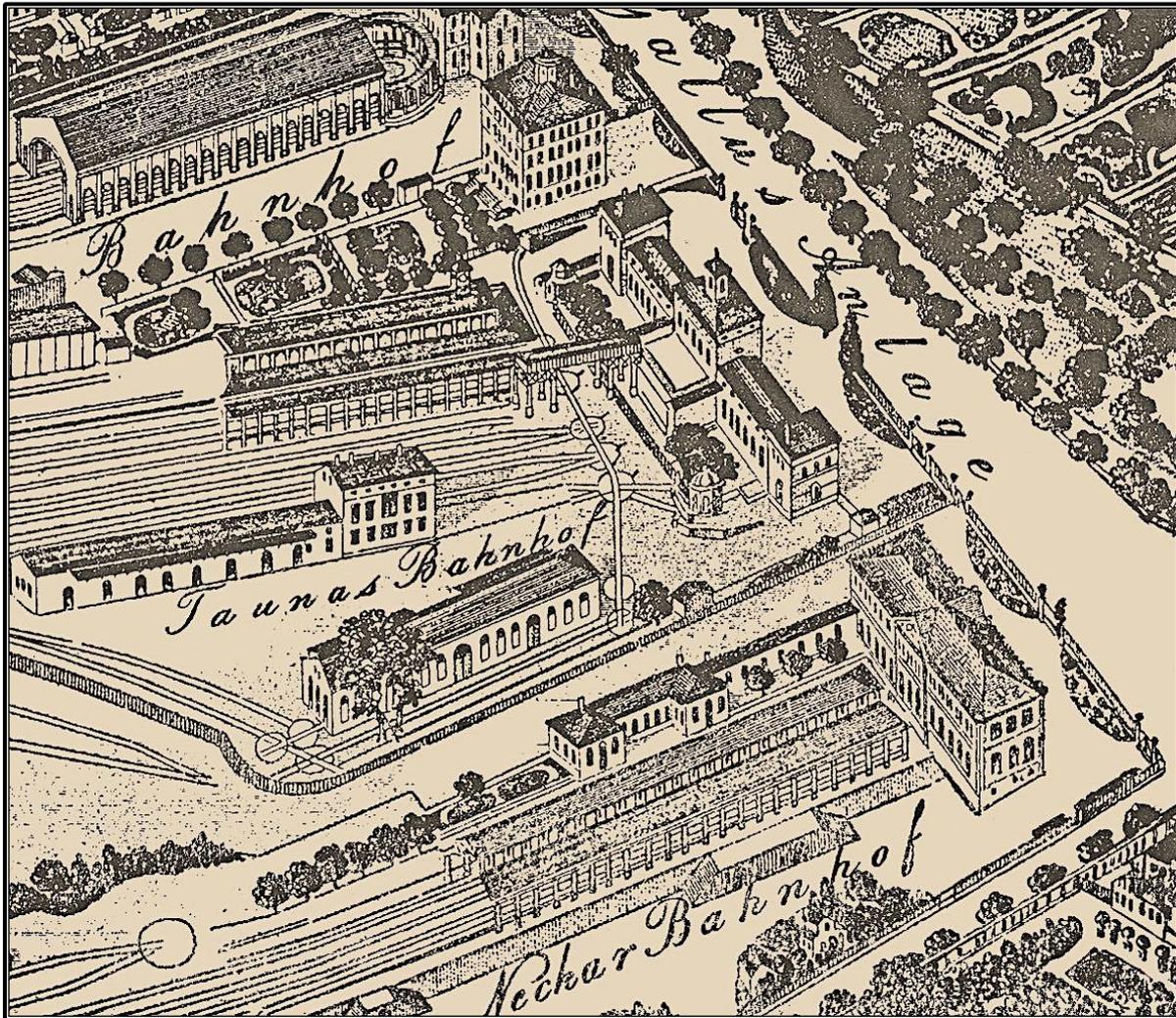


Gleisplan Main-Neckar-Bahn, Darmstadt um 1870

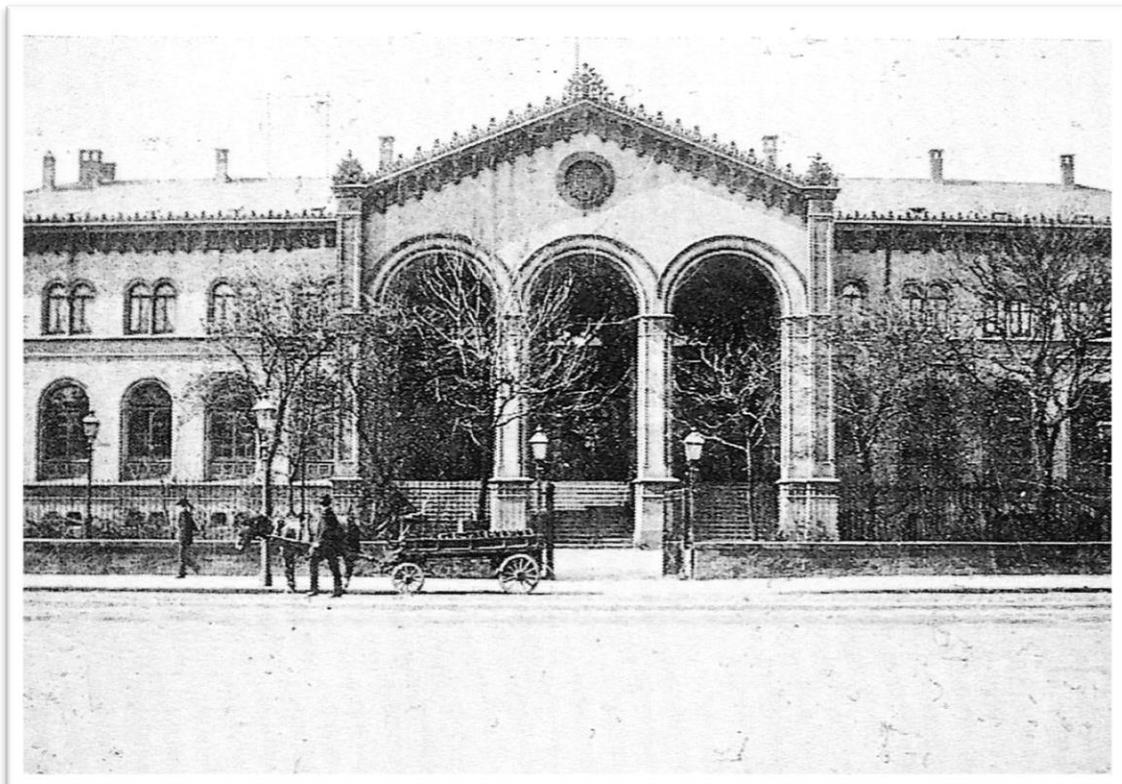


Main-Neckar-Bahnhof Darmstadt um 1846

Gleisplan der Frankfurter Westbahnhöfe Main-Neckar-Bahnhof um 1860,
Taurus-Bahnhof, Main-Weser-Bahnhof



West Bahnhöfe in Frankfurt Main: Main-Neckar- und Main-Weser-Bahnhof Frankfurt/Mai



Main-Neckar-Bahnhof in Frankfurt um 1880

Main-Weser-Bahnhof Frankfurt



Main-Weser-Bahn

Die Main-Weser-Bahn war bei ihrer Eröffnung die erste Bahnverbindung zwischen Nord- und Süddeutschland zwischen Kassel und Frankfurt (Main) war es die erste Eisenbahnstrecke, die das heutige Mittelhessen an den überregionalen und regionalen Eisenbahnverkehr anschloss. Die insgesamt 196,34 km lange Strecke war seit dem 15.5.1852 durchgehend befahrbar, nachdem die letzte Lücke zwischen Gießen und Langgöns für den Verkehr freigegeben werden konnte. Während der Planungs- und Bauzeit wurde die Realisierung der Strecke dadurch erschwert, dass sie von Kassel bis südlich Fronhausen auf dem Gebiet des Kurfürstentums Hessen und von dort bis kurz vor Frankfurt auf großherzoglich-hessischem Territorium verlief, bevor sie in der Reichsstadt Frankfurt endete.

Die ab 1838 erwogene Errichtung der Main-Weser-Bahn als Verbindung von Kassel in den Rhein-Main-Raum war zunächst als eine ausschließlich über kurhessisches Staatsgebiet führende Bahn zwischen den größten Städten des Kurfürstentums, Kassel und Hanau, über Fulda, gedacht. Das scheiterte bei den damals zur Verfügung stehenden technischen Mitteln am Distelrasen, der Wasserscheide zwischen Fulda und Kinzig, der erst 1868 mit der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn und einer Spitzkehre in Elm überwunden wurde.

Die Verhandlungen über einen Bau der Main-Weser-Bahn begannen 1841. Nach mehrfacher Unterbrechung der Verhandlungen wurde am 6. Februar 1845 ein Staatsvertrag zwischen der Freien Stadt Frankfurt, dem Großherzogtum Hessen-Darmstadt und dem Kurfürstentum Hessen-Kassel, der zur Gründung einer gemeinsamen Staatsbahn, einer Kondominalbahn, führte. Damit waren die rechtlichen Voraussetzungen für eine Bahn über Marburg, Gießen und Friedberg geschaffen, die zwar topografisch einfacheres Gelände nutzte, aber mehrfach Staatsgrenzen durchschnitt. Der Südabschnitt nahm folgenden Verlauf: Nach der Ausfahrt aus dem Frankfurter Main-Weser-Bahnhof verlief die Strecke etwa parallel zur damals im Bau befindlichen Taunusstraße, über die heutige Friedrich-Ebert-Anlage und Hamburger Allee in die kurhessische Stadt Bockenheim, weiter über die Frankfurter Gemarkung bei Hausen und das kurhessische Eschersheim, ins Frankfurter Bonames. Nach Verlassen der heutigen Frankfurter Stadtgrenzen verlief die Strecke, mit Ausnahme der Durchquerung des frankfurterischen Dortelweil, über großherzoglich-hessisches Gebiet bis Friedberg und Gießen. Zwischen diesen beiden Städten wird

mit Bad Nauheim eine kurhessische Enklave im großherzoglichen Oberhessen durchquert. Der Staatsvertrag verpflichtete die beteiligten Regierungen auf ihrem Staatsgebiet den notwendigen Geländeerwerb zu tätigen. Der Bau der Strecke wurde durch die bürgerliche Revolution von 1848 und eine Finanzkrise des Großherzogtums Hessen beeinflusst.

Beginn der Arbeiten war am 6. August 1846 auf kurhessischem Gebiet. Hier waren der belgische Ingenieur Frans Springard und sein Mitarbeiter Eduard Hacault verantwortlich. Von Frankfurt aus wurde die Strecke unter Remigius Eyssen vorangetrieben. Die Empfangsgebäude entlang der Strecke stammten in den kurhessischen Abschnitten fast alle von Julius Eugen Ruhl, dem ersten Generaldirektor der kurhessischen Eisenbahnen.

Inbetriebnahme der einzelnen Abschnitte

Abschnitt	Halteorte	Länge	Inbetriebnahme
Kassel – Baunatal/Guntershausen	Kassel · Rengershausen · Guntershausen	13.75 km	29.12.1849
Baunatal/Guntershausen – Wabern	Guntershausen · Grifte · Gensungen · Wabern	20.07 km	29.12.1849
Wabern – Schwalmstadt/Treysa	Wabern · Borken (Hessen) · Schlierbach · Treysa · Treysa	28.36 km	2.1.1850
Schwalmstadt/Treysa – Kirchhain	Treysa · Neustadt · Kirchhain	26.93 km	4.3.1850
Kirchhain – Marburg	Kirchhain · Cölbe · Marburg	15.09 km	3.4.1850
Friedberg – Frankfurt am Main	Friedberg · Nieder-Wöllstadt · Kloppenheim · Bad Vilbel · Bonames · Eschersheim · Frankfurt	30.91 km	10.5.1850
Marburg – Lollar	Marburg · Marburg · Niederwalgern · Fronhausen · Lollar	21.63 km	25.7.1850
Lollar – Gießen	Lollar · Gießen	8.09 km	25.8.1850
Butzbach – Friedberg	Butzbach · Bad Nauheim · Friedberg	13.61 km	9.11.1850
Langgöns – Butzbach	Langgöns · Butzbach	8.47 km	1.5.1851
Gießen – Langgöns	Gießen · Großen-Linden · Langgöns	9.43 km	15.5.1852

Die Frankfurter Zeitung schrieb in ihrer Ausgabe vom 1. Oktober 1849:

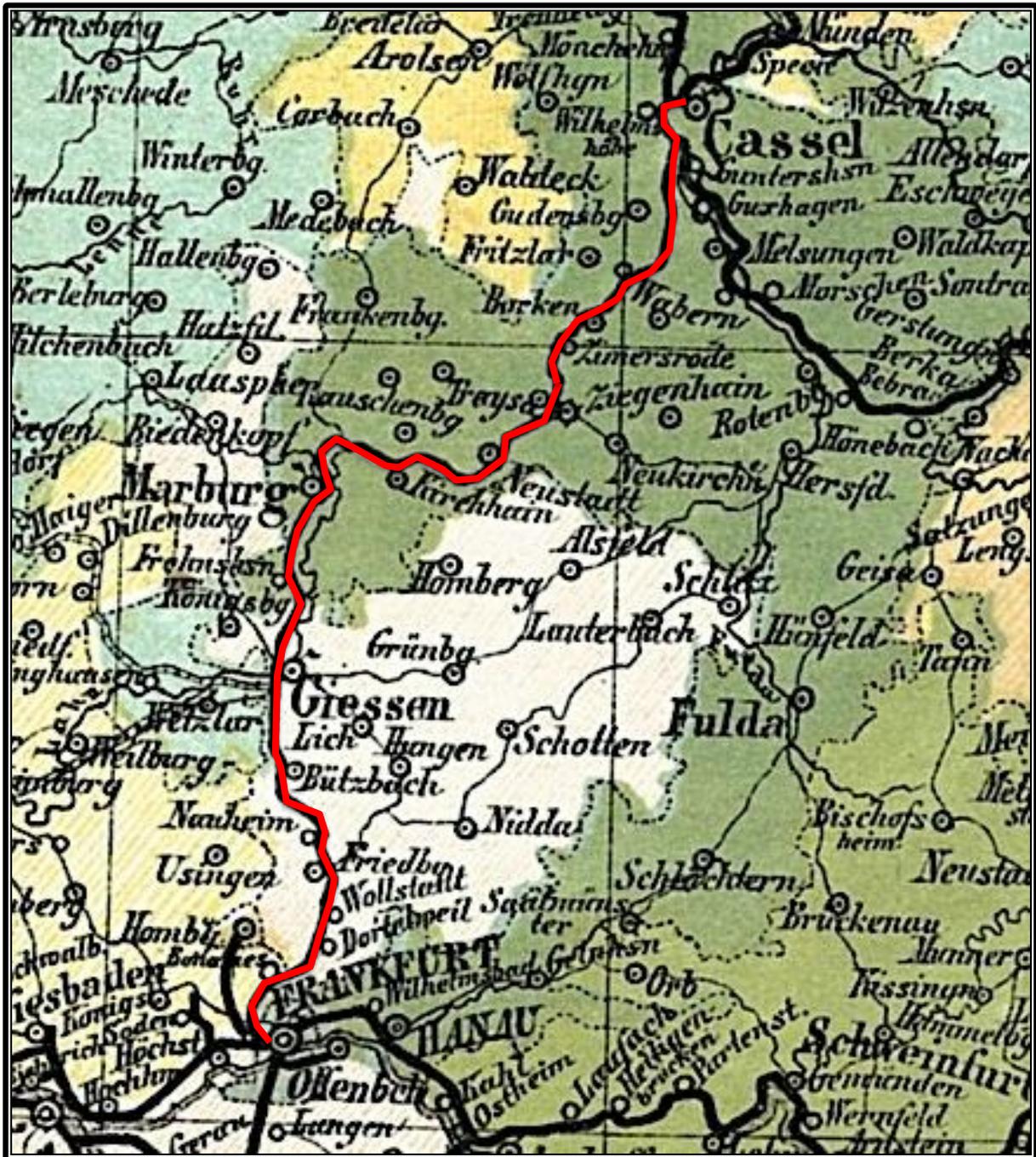
„Am 18. October findet die Eröffnung der Main-Weser-Eisenbahn von Frankfurt nach Friedberg statt. Von Karlsruhe sind aus der Keßler'schen Fabrik bereits zwei Locomotiven dazu eingetroffen.“

Der erste Abschnitt zwischen Kassel und Wabern konnte am 29. Dezember 1849 eröffnet werden. Der erste durchgehende Zug von Kassel nach Frankfurt fuhr am 15. Mai 1852, nachdem der

nördliche und der südliche Bauabschnitt mit der Verbindung zwischen Gießen und Langgöns verbunden worden waren.

Das zweite Gleis kam 1865 nach zwölfjährigen Verhandlungen hinzu. Die Zusammenarbeit der beteiligten Staaten hatte sich trotz glänzend entwickelnder Transportleistungen der Bahn nicht verbessert. Das zweite Gleis erleichterte dann im Krieg von 1866 den preußischen Truppentransport erheblich, ein Krieg, der zwei der an der Main-Weser-Bahn beteiligten Staaten – Kurhessen und Frankfurt – von der politischen Landkarte verschwinden ließ. Ihre Anteile gingen auf Preußen über. Dieses schloss am 30. Mai 1868 mit dem Großherzogtum Hessen einen Staatsvertrag, der den Betrieb der gesamten Bahn zum 1. August 1868 an Preußen übertrug.

Main-Weser-Bahn: Frankfurt-Cassel





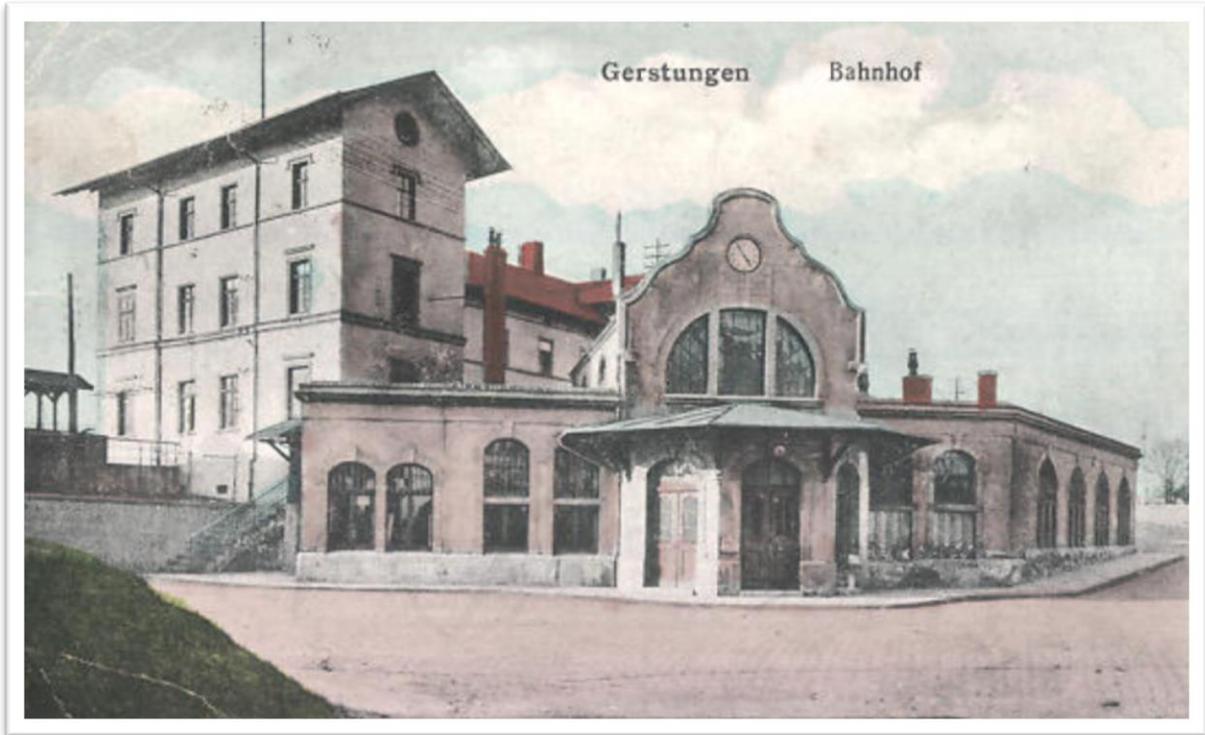
Bahnhof Cassel Main-Weserbahn um1880



Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft:

Cassel-Gestungen; Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft: Gerstungen-Halle;
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft: Halle-Leipzig

Friedrich-Wilhelm-Nordbahn, Cassel-Gerstungen



Thüringsche Eisenbahn-Gesellschaft , Gerstungen-Halle

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, Halle-Leipzig

Eisenbahnlinie Leipzig-Hof, Leipzig-Reichenbach

Eröffnung	Strecke	Länge
1842, 19.09.	Leipzig - Altenburg	39,2 km
1844, 15.03.	Altenburg - Crimmitschau	28,6 km
1845, 18.09.	Crimmitschau - Werdau	21,9 km
1846, 31.05.	Werdau - Reichenbach / Vogtland	17,3 km



Eisenbahnlinie Leipzig-Hof:
Leipzig-Reichenbach

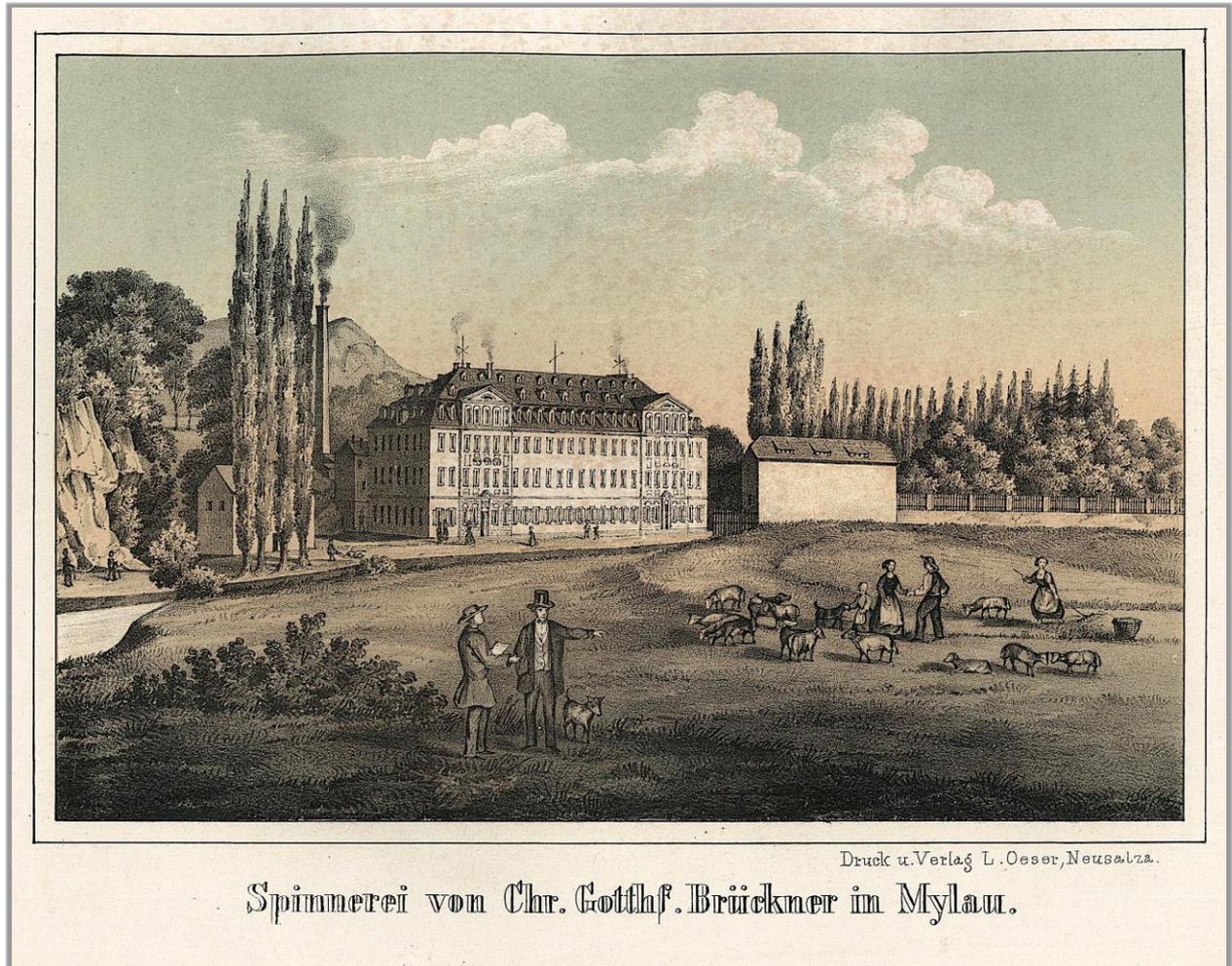


Der Bayerische Bahnhof wurde in den Jahren 1841 bis 1844 nach Entwürfen des Leipziger Architekten C. A. E. Pötsch errichtet und diente als Ausgangspunkt der Bahnstrecke Leipzig–Hof. Bereits am 18. September 1842 wurde er, noch unvollendet, zusammen mit dem ersten Streckenabschnitt nach Altenburg eröffnet. Die Vollendung des Empfangsgebäudes erfolgte erst am 19. September 1844. Westlich des Empfangsgebäudes errichtete eine Kegelmansschaft 1845 eine Gaststätte in ähnlichem Baustil und veräußerte sie anschließend an einen Gastwirt, der sie Siebenmännerhaus nannte.



Der Adressat Christian Gotthelf Brückner aus Mylau

Die Industrialisierung fiel im Königreich Sachsen auf ungeheuer fruchtbaren Boden. Von Bedeutung war, dass der Dresdner Raum zu einem "Schnittpunkt der Kulturen Europas" wurde. 1800 setzte hier die industrielle Revolution ein, 1830 wurde die erste Phase dieser Entwicklung mit der Herausbildung des Fabriksystems (191 Betriebe) abgeschlossen (noch vor dem allgemeinen Beginn in Deutschland), und 1861 präsentierte sich Sachsen als erster Industriestaat Deutschlands oder weniger blumig gesprochen: mehr als die Hälfte der Sachsen lebte von den Erträgen der Industrie.



Christian Gotthelf Brückner

geboren 18. Oktober 1769 in Mylau; gestorben 14. Juni 1834

ebenda war ein deutscher Spinnereibesitzer, Kaufmann und Bankier. Im Jahr 1808 errichtete er die erste Fabrik des nördlichen Vogtlandes.

Christian Gotthelf Brückner stammte aus einfachen Verhältnissen. Sein Vater Carl Christian Brückner war Seilermeister. Seine Mutter Johaunen Sophie Forbriger war die Tochter eines Mylauer Oblatenbäckers. Ihren Lebensunterhalt bestritten seine Eltern hauptsächlich mit Ackerbau und Viehzucht. Sie betrieben nebenher einen kleinen Material- und Schnitthandel. Christian Gotthelf Brückner hatte einen älteren Bruder und eine Schwester.

Er war verheiratet mit Joh. Gottliebe Reuter, der Tochter eines Tuchhändlers aus Lengfeld. Aus dieser Ehe gingen zehn Kinder hervor.

Eine seiner Töchter war Emilie Brückner (1801–1879). Sie war mit dem späteren Mitinhaber der Firma C. G. Brückner und sächsischen Staatsminister Robert Georgi verheiratet. Ihr Sohn war der erste Leipziger Oberbürgermeister Otto Georgi.

Schon während seiner Schulzeit ging Christian Gotthelf Brückner in die Lehre bei einem Materialwarenhändler in Greiz. Doch bereits nach 30 Wochen bat er seinen Vater, wieder zurückkommen zu dürfen, da er sich von der Ausbildung keinen Nutzen versprach. Da er Kaufmann werden wollte, begann er nach seiner Konfirmation eine Lehre bei einem Kaufmann Mals in Hohenstein-Ernstthal. Seine Eltern konnten diese Ausbildung aber auf Dauer nicht finanzieren, und so musste er bereits 15 Monate später seinen Plan, Kaufmann zu werden, aufgeben.

Daher begann er 1785 eine Weberlehre bei seinem älteren Bruder, der in Mylau eine gutgehende Leinweberwerkstatt betrieb. Christian Gotthelf Brückner selbst beschrieb diesen Schritt in seinen Lebenserinnerungen als „*von den wichtigsten Folgen für mein Lebensgliche und als die Grundlage zu allen, was sich in Verfolg meiner Lebens-Carriere daran reyhete*“. Durch Fleiß und Geschick brachte er es schnell zu einem erfolgreichen Weber, so dass er auch seine Eltern finanziell unterstützen konnte.

Nach Beendigung seiner Lehre 1786 verließ er die Weberwerkstatt seines Bruders und richtete sich im Haus seiner Eltern einen eigenen Webstuhl ein, wobei seine Waren in Plauen guten Absatz fanden. Um seinen Betrieb rasch vergrößern zu können, bat er bei der Landesregierung erfolgreich um die Verkürzung seiner Gesellenzeit und den Verzicht auf seine zweijährige Wanderschaft. Nach bestandener Meisterprüfung gründete er 1789 die Firma C. G. Brückner. Bereits nach kurzer Zeit beschäftigte er fünf Webergesellen und einen Laufburschen. Da es ihm gelang, Musselin-Waren von überdurchschnittlich hoher Qualität zu produzieren, konnte er seine Waren, ohne Zwischenhandel, zu einem besseren Preis direkt auf dem Markt absetzen. Wegen der gesteigerten Nachfrage richtete er nun weitere Produktionsstätten ein. 1796 erwarb er für 70 Reichstaler den Titel eines Schleierherrn (Baumwollhändler) in Plauen. In der Folge gelang ihm mit Kommissions- und Kreditgeschäften auf Messen in Frankfurt (Oder) und Leipzig der weitere Ausbau seiner Firma. Zugleich erreichte er mit seinen Musselin- und Modewaren die Märkte in Wien, Triest, Venedig und Bozen.

Mit der 1806 eingerichteten Kontinentalsperre und der damit verbundenen Ausschaltung der englischen Konkurrenz war es Christian Gotthelf Brückner möglich, nach anfänglichen Verlusten durch Fehlkalkulationen, seinen Warenabsatz weiter zu verbessern. Zusammen mit den Greizer Brüdern Fritz pachtete er die damals leerstehende Burg Mylau und richtete dort am 8. Februar 1808 die erste Fabrik des nördlichen Vogtlandes, eine Baumwollspinnerei ein. Die Firmeneinlagen der drei Gesellschafter betragen zu gleichen Teilen je 32139 Reichstaler.

1820 gründete er das erste Bankhaus in Mylau und Umgebung.

Nachdem bereits Baumwollspinnereien in Reusa, Plauen und Weischlitz existieren gründete der Schleierhändler C.G. Brückner 1809 als sechster vogtländischer Unternehmer eine Spinnerei. Der Grund zur Mylauer Großindustrie ist durch die Napoleonische Kontinentalsperre gelegt worden. Als Anfang des 19. Jahrhunderts in Folge dieser Sperre eine Vermehrung der Baumwollspinnerei in Deutschland nötig war, entstand durch den Begründer der angesehenen Bankfirma Christian Gotthelf Brückner Er pachtete die leer stehende Burg Mylau und betrieb dort im Gründungsjahr seiner Firma acht Handspinnmaschinen mit je 192 Spindeln. Schon im folgenden Jahr verfügte er bereits über 6528 Spindeln. Zu gleichem Behufe hatte er 1808 auch den vorderen oder westlichen Teil des Schlosses gepachtet und mit 42 Feinspinnwagen erfüllt. 1811 entstand unterhalb der Stadt an der Göltzsch eine mit Wasserkraft betriebene Spinnerei.

Der Betrieb wuchs rasch. Aus acht handgetriebenen Spinnmaschinen wurden bereits 1811 64 Feinspinnmaschinen mit Wasserantrieb und 16 Handspinnmaschinen. Zeitweise beschäftigte er 700 Spinnereiarbeiter. 1815 traten die Gebrüder Fritz als Gesellschafter aus der Firma aus, und Christian Gotthelf Brückner führte die Spinnerei alleine weiter. Da der Betrieb zu groß geworden war und die Wasserversorgung nicht mehr ausreichend gewährleistet war, stellte er 1828 den Betrieb auf der Burg Mylau ein Für die Vorspinnerei kaufte er die Walk- und Papiermühle an der Göltzsch. Er baute dann jenes 112 Ellen breite, 4 Etagen hohe Riesengebäude für 80 Spinnwagen, dabei ein Schulhaus, die Krempelei, die Schlosserei so dass er jährlich 1/5 Million Pfd. Garn liefern konnte und verlegte die Produktion in eine ehemalige Walk- und Papiermühle an der Göltzsch. Weil die Nachfrage an Musselinwaren zurückging, verlegte er sich 1830 auf die Bobinetweberei. Im Jahr 1831 galt die Firma C. G. Brückner mit 298 Arbeitern (darunter 144 Kindern) als größte Firma des Vogtlandes.

1836 nahm Brückners Sohn August Gotthelf und Schwiegersohn Robert Georgi in ihrer Fabrik die erste Dampfmaschine im sächsischen Vogtland in Betrieb.

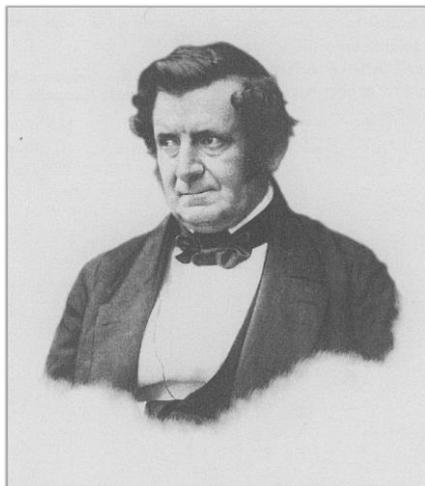
Seit diesem Jahr hatte er nur noch 16032 Feinspindeln im Umfange und jetzt besteht das teils vom Fluss, teils mit Dampf betriebene Werk nicht mehr. Der wirtschaftliche Einbruch und die Aufgabe der Baumwollspinnerei kamen 1841. Dagegen hat das starke Bankiergeschäft von *Robert Georgi*, einst Finanzminister jetzt Mitglied der II. Ständekammer und des königlichen Stadtgerichtshofs, auch Comthur des Albrechtsordens, anerkannt als einen der intelligentesten Kaufleute Deutschlands sich in allen Zeiten blühend erhalten. Der am 22. Nov. 1855 eröffneten Kinder-Rettungs- und Erziehungs-Anstalt schenkte er ein eignes Gebäude. Der um Stadt und Gegend hochverdiente Gotthelf August Brückner starb in Mylau im Mai 1857.

Die Bevölkerung der Stadt Mylau ist in den letzten 3 Jahren seit um 12 Prozent gestiegen, wovon eine Folge das schnell angewachsene Fabrikwesen und die im Norden befindliche Eisenbahn ist. Mylau zählt in 311 Häusern 3729 Seelen.

Dagegen aber gab es schon 1846 in und bei der Stadt 5 kleinere Wollspinnereien; 1851 lieferten die beiden Schillbachischen Jacob und Paul, Schreiterer, Kupfer und Cyriak Kammgarn; später haben Kretzschmar und Schmidt (welche 1855 abbrannten) Reissmann und Träger, Feller und Merkel, Forberg und Jahn dergleichen etabliert; aber mehrere Spinnereien sind auch wieder entschlafen. So auch ward das Trieb- und Druck-Etablissement von Beaumont und Hense 1859 insolvent, ist aber wieder zu einer Handdruckerei von einem Berliner in Angriff genommen, und das Missgeschick von Reichenbachs Fabriken hat auch auf Mylau traurig eingewirkt.

Der am 22. Nov. 1855 eröffneten Kinder-Rettungs- und Erziehungs-Anstalt schenkte er ein eignes Gebäude.

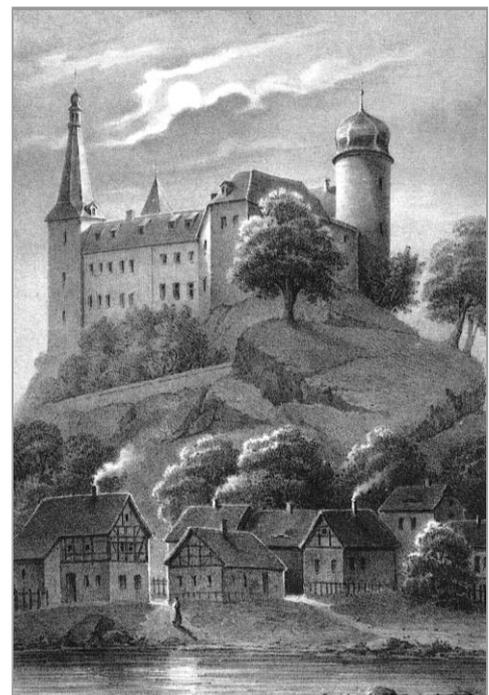
Robert Georgi geboren 11. November 1802 in Dresden; gestorben 13. November 1868 in Mylau.



Er war ein deutscher Unternehmer und Politiker. Er war Mitglied bei der Kammern des Sächsischen Landtags, Präsident der I. Kammer und sächsischer Finanzminister.

Der Sohn des sächsischen Kriegsrats Christian Friedrich Georgi (1769–1825) und dessen Ehefrau Wilhelmine Elisabeth geb. Bassenge begann nach abgeschlossener Schulausbildung eine Lehre im Leipziger Handelshaus *Thierrot und Bassenge*, zu dessen Inhabern verwandtschaftliche Verbindungen bestand. Durch einen Kollegen erhielt er Kontakt zu dem Mylauer Unternehmer und Bankier Christian Gotthelf Brückner (1769–1834), der die erste vogtländische Baumwollspinnerei erbaut hatte und besaß. Zunächst wurde er als kaufmännischer Angestellter in das Unternehmen aufgenommen. Nach der Heirat mit

Brückners Tochter Emilie (1801–1879) stieg er 1829 gemeinsam mit seinem Schwager August Gotthelf Brückner als Teilhaber in die Unternehmensführung ein.



Burg Mylau aus Album der Rittergüter und Schlösser im Königreiche Sachsen vogtländischer Kreis



Mylau mit Burg um 1840

Der Absender die Spinnerei in Aathal

Jahrzehntelang war das Aathal am Millionenbach stark von der Textilindustrie geprägt und bot Hunderten einen Arbeitsplatz. Die Wasserkraft der Aa machte Aathal im 19. Jh. zu einem wichtigen Industriestandort. Die 1822 bis 1861 entstandenen Baumwollspinnereien in Ober- und Unteraathal wurden 1901 bzw. 1917 von Fritz Streiff übernommen. Der Bau der Straße Uster-Wetzikon (1837), die Einrichtung eines Postbüros (1855) und der Anschluss an die Glattalbahn (1857) förderten die Bedeutung Aathal's, das nach dem Bau von Kosthäusern und Fabrikantenvillen in der 2. Hälfte des 19. Jh. zur bevölkerungsreichsten Ortschaft der Gemeinde Seegräben anwuchs.

Nach der Schließung der Spinnerei wurde es still im Aathal. Der gelobte Millionenbach war wieder der einfache Aabach. Die einstigen Arbeitnehmer zogen davon, in der Hoffnung irgendwo eine neue Arbeitsstelle zu finden. Lange stand die Spinnerei nahezu verlassen da. Nur ein paar wenige fanden darin einen Raum, um ihre Geschäftstätigkeiten als Zwischennutzung aufzunehmen.

Im 20. Jh. wurde Oberaathal zum Produktions- und Verwaltungszentrum des Familienunternehmens Streiff, das sich in den 1960er Jahren nach der Übernahme weiterer Fabriken zur größten Schweizer Baumwollspinnerei-Firma entwickelte. Die Produktion in Unteraathal wurde 1971 aufgegeben, die Liegenschaften neu genutzt (Sauriermuseum, Mineralien- und Fossilien-sammlung).

Die Geschichte begann im Jahr 1851. Damals erbaute der Spinnerkönig Heinrich Kunz die "untere Spinnerei" im Unteraathal - Jakob Wegmann die «obere Spinnerei» im Oberaathal 1862. Sie bot Hunderten einen Arbeitsplatz und dienten bis Ende des 20. Jahrhunderts als Baumwollspinnerei. Fritz Streiff zieht mit seiner Familie in das alte Obermeisterhäuschen im Unteraathal, das er 1912 vom Wetziker Architekt Johannes Meier zur herrschaftlichen Villa ausbauen lässt. Noch vor Ausbruch des ersten Weltkrieges wird die «untere Spinnerei» durch eine moderne Shedhalle erweitert.

Anmutig ragen noch heute die Industriekamine der ehemaligen Baumwollspinnereien der Streiff AG am Ufer des Aabachs empor. Sie erinnern an die Zeit der Industrialisierung um 1850, als automatisierte Maschinen zunehmend die schweißtreibende Handarbeit ablösten. Zu jener Zeit war die Garnproduktion in der Schweiz ein wichtiger Industriezweig, der weltweit konkurrenzfähig war. Im Jahr 1901, als Garn sich großer Nachfrage erfreute, kam es zur Gründung der „Spinnerei Aathal AG“. Der Standort am Aabach war kein Zufall: durch die Errichtung einiger Wasserkraftwerke konnte genügend Energie für die Produktion gewonnen werden. Bereits nach kurzer Zeit surrten 35900 Spindeln unermüdlich in den Spinnereien am Aabach. Um 1955 wurde das Unternehmen in „Spinnerei Streiff AG“ umbenannt. Es folgten weitere äußerst produktive Jahre: 1969 stellte die Spinnerei rund 2.4 Millionen Kilogramm Garn pro Jahr her.

Das hochwertige Garn aus der Schweiz war gefragt, bis gegen Ende des 20. Jahrhunderts Schwellenländer begannen die gleiche Qualität günstiger zu produzieren. Die meisten Spinnereien

in der Schweiz mussten die Arbeit niederlegen, so auch die Streiff AG. Übrig blieben großflächige Produktionshallen, charmante Kosthäuser und klassizistische Verwaltungsgebäude, die heute einer neuen Nutzung zugeführt werden können.

1901 erwirbt Fritz Streiff-Mettler (1863-1931) die vom «Spinnerkönig» Heinrich Kunz 1851 erbaute die „Untere Spinnerei“ im Unteraathal und die 1862 von Jakob Wegmann erbaute die „Obere Spinnerei“ im Oberaathal, die seit 1873 ebenfalls zum Besitz der Firma von Heinrich Kunz, Windisch zählte. Fritz Streiff zieht mit seiner Familie in das alte Obermeisterhäuschen im Unteraathal, das er 1912 vom Wetziker Architekt Johannes Meier zur herrschaftlichen Villa ausbauen lässt. Zu den Fabrikanlagen gehören zwei Wasserkraftwerke mit Kanälen und Stauweihern, zwei Dampfmaschinen, ein Gaswerk, eine Sägerei, ein Landwirtschaftsbetrieb und diverse Arbeiterwohnungen (sogenannte Kosthäuser).

1901 entstand die Spinnerei Aathal AG. Der Standort direkt am Aabach war kein Zufall, denn aus dem Bach ließ sich mit mehreren Wasserkraftwerken genügend Energie für die Produktion gewinnen. Schon nach kurzer Zeit surrten in den Spinnereien 35900 Spindeln und der Aabach wurde im Volksmund zum Millionenbach. 1955 erfolgte ein Namenswechsel und die Spinnerei Streiff AG erlebte in der Folge eine weitere Blütezeit. Allein im Jahr 1969 stellte sie rund 2,4 Millionen Kilogramm Garn her.

Noch vor Ausbruch des ersten Weltkrieges wird die «untere Spinnerei» durch eine moderne Shedhalle erweitert. Heute befindet sich in diesem Gebäude das Sauriermuseum und in der benachbarten Villa die Mineralienhandlung von Siber & Siber.

1917-18 ergänzt Fritz Streiff auch die «obere Spinnerei» mit einem Shed-Bau. In den besten Jahren beschäftigt die Firma 950 Menschen, zwei Drittel davon leben auf dem Gemeindegebiet und viele sind Angehörige von Bauern.

1917 erwirbt Fritz Streiff von der Familie Schellenberg die schon 1823 erbaute, querstehende Fabrik (später Mädchenheim und Kantine, heute «Bauelehof», Alders Restaurant). Dazu gehören u.a. ein Pferdestall und ein 1862 erbautes Fabrikantenwohnhaus, das zum Wohnsitz seines ältesten Sohnes Fritz Streiff-von Orelli (1899-1982) wird, als dieser 1924 heiratet und technischer Direktor der Spinnerei wird, während sein Bruder Willy (1902- 1985) die kaufmännische Leitung übernimmt.

1921 kommt die Zwirnerei Thossfell bei Plauen im Vogtland dazu. Von hier wird die lokale, auf Gardinen spezialisierte Kundschaft beliefert bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges. Der als «nicht kriegsnotwendig» eingestufte Betrieb wird eingestellt und muss 1941 verkauft werden.

1931 stirbt der Firmengründer, zwei Jahre nach dem großen Börsenkrach von 1929 und drei Jahre vor der größten Arbeitslosigkeit, die die Schweiz im 20. Jahrhundert kannte. In diesen schwierigen Zeiten fusioniert die Firma Fritz Streiff mit zwei andern Firmen zu den «Vereinigten Spinnereien A.G. Aathal» (VSA). So kommen die Spinnerei Aesch (Kanton Basel-Land) und in Wetzikon die Schönau (1931) und das Floos (1936) dazu. Anfangs der Dreißigerjahre beschäftigen die «Vereinigten Spinnereien» 750 Leute, gegen Ende des Jahrzehnts erreicht die Firma durch die Modernisierung des Maschinenparks mit weniger Mitarbeitenden den Bestand von gegen 100 000 Spindeln.

Die Kriegsjahre des zweiten Weltkrieges bringen Rohstoffknappheit und Produktionsengpässe. Die schwierige Lage erzwingt Personalabbau und die Stilllegung der Fabriken Schellenberg und Stegen. Letztere wird als Gymnasium für junge Soldaten der internierten Polnischen 2. Schützendivision umgenutzt, während die benachbarte Schönau eine Filiale der Zürcher Infanteriekaserne aufnimmt. 1945 zählt der Betrieb noch 211 Mitarbeiter.

1946 profitiert die Firma vom wirtschaftlichen Aufschwung in der Nachkriegszeit. 1961 besitzt sie die Kapazität von fast 120 000 Spindeln und umfasst wieder 750 Mitarbeitende. Die Zusammensetzung des Personals verändert sich zunehmend. Zuerst kommen Rückwanderer aus den von der roten Armee besetzten Teilen Ostdeutschlands: 52 Schweizerfamilien aus Ostpreußen. Dann auch junge Frauen aus Österreich und dem vom Krieg zerstörten Italien, etwas später aus Spanien, Portugal, Griechenland und der Türkei.

1948 erbaut die Firma ein neues modernes Garagen-, Büro- und Laborgebäude (heute «Zentralbüro», Architekt Bruno Streiff). Es folgt eine Zeit diverser Modernisierungen, insbesondere

im Maschinenpark, um auf dem Markt Bestand zu haben. Die «Vereinigten Spinnereien» enden 1955 mit dem Rückkauf sämtlicher Aktien durch die Familie Streiff.

1957 erfolgt der Kauf der Buntweberei Fröhlich-Brunschweiler in Ennenda und der Umbau dieser Fabrik zur Feinspinnerei.

1963 wird am südöstlichen Ortseingang der zweistöckige OS-Neubau von Architekt Frank Reinhart in Betrieb genommen. Das Obergeschoss ist säulenfrei konstruiert für die Aufstellung der Rieter-Ringspinnmaschinen. Es ist nach den Shed-Bauten im Unter- und Oberaathal und dem Bürogebäude der größte Neubau in der Geschichte der Firma bis zur 1988 erfolgten Erstellung des Baumwoll-Lagers 88 entlang dem Eisenbahntunnel an der Gstalderstraße. Der Neubau im Oberaathal ermöglicht 1963 die Schließung der Unteren Spinnerei und deren Umnutzung als Schreinerei und Lagerhaus.

1966/68 übernehmen je ein Sohn von Fritz Streiff–von Orelli und Willy Streiff-Schweizer die Leitung der Firma: Jakob und Fritz Streiff.

1990 wird Jakob Streiff-Schmid pensioniert, 1996 Fritz Streiff-Kraus. Erstmals wird die Firma von einem externen Direktor geleitet, und auch in den Verwaltungsrat ziehen externe Fachleute ein. Der zunehmend globalisierte Markt macht der Textilindustrie der Schweiz immer mehr zu schaffen. Kurz nach dem 100Jahr-Jubiläum zeigt sich, dass neue Investitionen nicht mehr lohnen. Hochbau und Shed im Unteraathal werden verkauft. Die Zwirnerei Schönau und die Spinnereien in Ennenda und Aesch werden geschlossen; ebenso Schreinerei, Elektrowerkstatt und die Bauabteilung, während der landwirtschaftliche Gutsbetrieb an den langjährigen Verwalter verpachtet werden kann. Die Spinnereitätigkeit konzentriert sich auf Oberaathal und Floos. Die Firma versucht sich mit neuen Technologien und Rohstoffen (z.B. Silber- und Algenfasern) in neuen Nischen zu positionieren.

2004 beendet die Spinnerei Streiff AG ihre Tätigkeit, als eine der letzten Spinnereien der Schweiz. Der Verwaltungsrat strebt – wie viele andere Firmen in der gleichen Situation – eine Umwandlung des Portfolios in eine Immobiliengesellschaft an. Das Aktionariat ist jedoch zu breit gestreut, um diesbezüglich einen Konsens zu finden.

2010 verkauft die Firma Streiff 100% ihrer Aktien an die Firma HIAG in Basel. Seither investiert diese in eine langfristige «Vision Aathal». Als geschichtlicher Zeitzeuge wurde sie auserwählt, in einem Bauprojekt mit dem Namen "Leuchtturm" als strahlender Körper mitten im Aathal ein Zeichen für die künftige Entwicklung zu setzen. Heute ist die Spinnerei Aathal ein Ort zum Arbeiten, Essen und Einkaufen. Überzeugen Sie sich selbst von den charmanten Räumlichkeiten und finden Sie Ihr Büro oder Ihre Verkaufsfläche!

Ein Resultat davon ist die Event-Location „SHED15 events & more“ im 1. Obergeschoss der alten Spinnerei. Anmutig ragen sie noch heute in die Höhe: die Industriekamine der ehemaligen Baumwollspinnerei Streiff. Sie erinnern an eine Ära, als um 1850 die schweißtreibende Handarbeit zunehmend durch Maschinen abgelöst wurde. Die Schweizer Garnproduktion war damals der Motor der Industrialisierung und über Jahrzehnte ein wichtiger, weltweit konkurrenzfähiger Industriezweig.

1901 entstand die Spinnerei Aathal AG. Der Standort direkt am Aabach war kein Zufall, denn aus dem Bach ließ sich mit mehreren Wasserkraftwerken genügend Energie für die Produktion gewinnen. Schon nach kurzer Zeit surrten in den Spinnereien 35'900 Spindeln und der Aabach wurde im Volksmund zum Millionenbach. 1955 erfolgte ein Namenswechsel und die Spinnerei Streiff AG erlebte in der Folge eine weitere Blütezeit. Allein im Jahr 1969 stellte sie rund 2,4 Millionen Kilogramm Garn her.

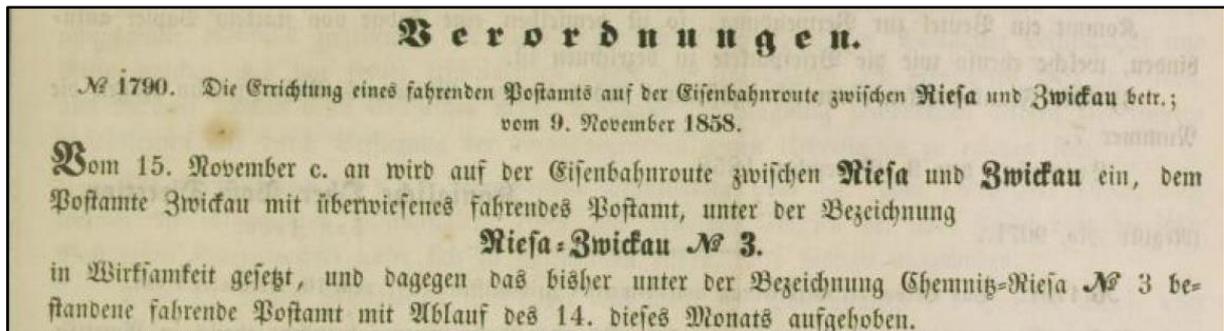
Johann Jakob Schellenberg

geboren 17.4.1830 Seegräben, gestorben 25.8.1893 Seegräben, ref., von Seegräben. Sohn des Johann Jakob, Baumwollspinnereibesitzers und Gemeindepräs., und der Anna Magdalena geb. Müller. ∞ 1853 Anna Barbara Keller, Tochter des Kaspar. Industrieschule in Zürich, danach Aufenthalt in Genf. Der Vater hatte 1822/23 oberhalb der Aathalmühle die erste Baumwollspinnerei in Aathal errichtet, die S. 1853 übernahm. Die Schellenberg'sche Fabrik beschäftigte 1855 33 Personen und hatte 3'000 Spindeln in Betrieb. 1858-92 Gemeindepräs. von Seegräben. In den 1860er Jahren Mitglied des kantonalen Verfassungsrats und des Revisionskomitees.

Karlheinz Wagner, Groß-Rohrheim

Die Eröffnung des Bahnhofes Nicolaivorstadt Chemnitz im Jahre 1860

Auf der Eisenbahnstrecke Chemnitz-Riesa wurde am 01.07.1853 das Fahrende Postamt Nr. 3 eröffnet. Nach Verlängerung des Kurses bis nach Zwickau bringt das für den Bahnhof Chemnitz zwei Neuerungen. Zum einen wird aus dem bisherigen Kopf und Endbahnhof ein Durchgangsbahnhof, zum anderen erhält der bisherige Bahnhof nun den Namen „Hauptbahnhof“, da ein weiterer Haltepunkt in der Nicolaivorstadt an der neuen Strecke nach Zwickau eröffnet wird. Am 15.11.1858 wird der Bahncours Chemnitz-Riesa durch den neuen Kurs Riesa-Zwickau verlängert.



Verordnung über die Eröffnung des fahrenden Postamtes Nr. 3



Die Markenentwertung des neuen Courses erfolgte durch den Streckenstempel Riesa-Zwickau.
Die Postübernahme „Chemnitz“ erfolgt handschriftlich.

Doppelter Frankobrief in den dritten postvereinsländischen Taxrayon über 20 Meilen Entfernung von Chemnitz nach Bad Ems in den taxisschen Postbezirk. Das Porto für einen Fernbrief betrug $2 \times 3 \text{ Ngr.} = 6 \text{ Ngr.}$ Die Zustellgebühr von 1 Kreuzer war vom Empfänger zu zahlen.

Im Chemnitzer Anzeiger vom 8. Januar 1860 erschien dann über die Eröffnung des Haltepunktes Nicolaivorstadt folgender Artikel :

N^o 7. Sonntag den 8. Januar 1860.

Chemnitzer Tageblatt und Anzeiger.

A m t s b l a t t
für die Gerichtsämter Chemnitz, Stollberg, Zschopau, Limbach und Oederan,
sowie für die Stadträthe zu Chemnitz, Stollberg, Zschopau und Oederan.

Verleger: Herr Kaufmann W. H. Oskar. — Druck: Herr W. A. Arnold. — Vertrieb: Herr Kaufmann J. Weller. — Extra: Herr Kaufmann Wilhelm H. Arnold.

Dreizehnter Jahrgang.

Königlich sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

Bekanntmachung.

die Eröffnung einer Haltestelle für den Personenverkehr in der Nicolaivorstadt zu Chemnitz betr.

Von Montag den 8. d. M., ab wird in der Nicolaivorstadt zu Chemnitz eine Haltestelle für Personenverkehr eröffnet. In Bezug hierauf wird folgendes Nähere zu öffentlicher Kenntniß gebracht:

Nach dem dermaligen Fahrplane halten daselbst, wenn Personen vorhanden sind, welche Bahnbillets gelöst haben:

in der Richtung von Glauchau nach Chemnitz
Zug II. (Ankunft auf Bahnhof Chemnitz 6 Uhr 50 Minuten früh) Zug IV (Ankunft auf Bahnhof Chemnitz 12 Uhr 5 Minuten Mittag) und Zug VIII. (Ankunft auf Bahnhof Chemnitz 10 Uhr 20 Minuten Abends);

in der Richtung von Chemnitz nach Glauchau
Zug V (Abfahrt vom Bahnhof Chemnitz 11 Uhr 45 Minuten Vormittags) und Zug IXa (Abfahrt vom Bahnhof Chemnitz 6 Uhr 45 Minuten Abends).

An der Haltestelle Nicolaivorstadt werden Billets ausgegeben nach Bahnhof Chemnitz, Siegmars, Weina, Wilsenbrand, Hohenstein-Ernstthal, Str. Eggen, Glauchau, Weisk, Zwickau, Altenburg und Leipzig. Nach andern Wägen der westlichen Staatsbahnen Reisende haben daher beziehentlich in Chemnitz (Bahnhof), Glauchau, Zwickau oder Altenburg Billets zur Fortsetzung der Fahrt zu lösen.

Nach Nicolaivorstadt werden ebenfalls nur von den vorgenannten Stationen und Haltestellen Billets ausgegeben.

Die Fahrpreise zwischen Nicolaivorstadt und einer Station oder Haltestelle der Bahnlinie Chemnitz-Weisk-Zwickau, insbeson- dere der sächsisch-bayerischen und der obererzgebirgischen Staatsbahn sind gleich den Fahrpreisen zwischen diesen Stationen oder Haltestellen und Chemnitz, die von den Stationen oder Haltestellen der Bahnlinie Chemnitz-Weisk kommen, sowie die ab Nicolaivorstadt dahin reisenden haben für die Strecke zwischen Bahnhof Chemnitz und Nicolaivorstadt ein besonderes Billet zu lösen, dessen Preis

in II. Classe	in III. Classe
für Tourbillets 4 Rgr.	für Tourbillets 3 Rgr.
für Tagesbillets 6 Rgr.	für Tagesbillets 4 Rgr.

betragt.

Die Gepäckstücke für das von Stationen nach Nicolaivorstadt expedirte Gepäck lauten auf Chemnitz, werden aber mit einem N von Rückfahrt versehen; die Reisenden haben sich bei Empfang des Gepäcks nicht zu überzeugen, daß dieses N sich darauf bezieht, weil außerdem das betreffende Gepäck in Nicolaivorstadt nicht ausgeantwortet werden kann und daz, sondern auf dem Bahnhofe in Chemnitz abgegeben werden muß, wo es sodann der Reisende abzuholen hat.

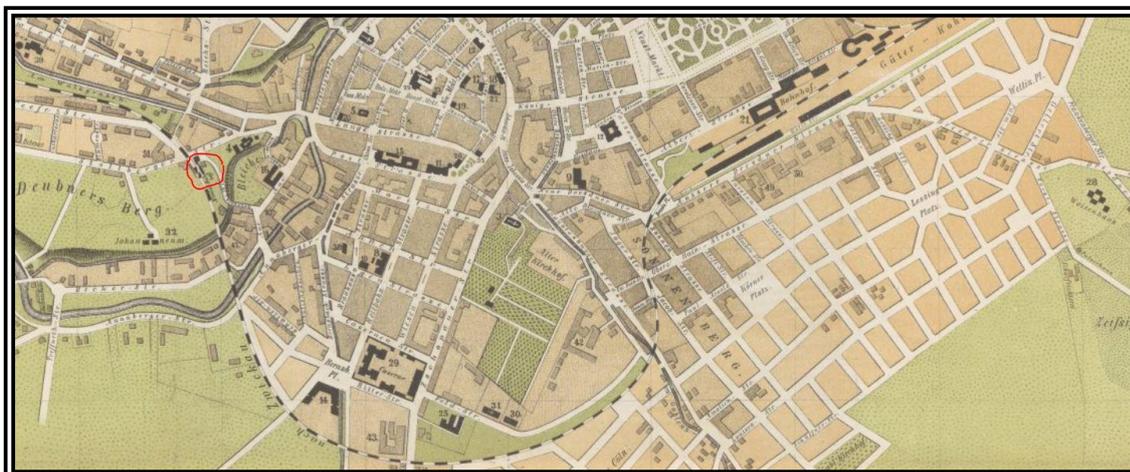
Schließlich werden die in Nicolaivorstadt einsteigenden Reisenden noch darauf aufmerksam gemacht, daß dort selbst keinerlei Güterverkehr statt- findet und daß daher Gegenstände, welche die Reisenden bei sich führen und gleichzeitig befördert haben wollen, welche aber nach §. 32 des allgemeinen Reglements für den Personen- und Gepäckverkehr auf den königlich sächsischen Staats-Eisenbahnen nicht als Reisegepäck zu betrachten sind, zur Beförderung dort nicht angenommen werden können.

Leipzig, am 2. Januar 1860.

Königliche Staats-Eisenbahn-Direction.
v. Graudt.

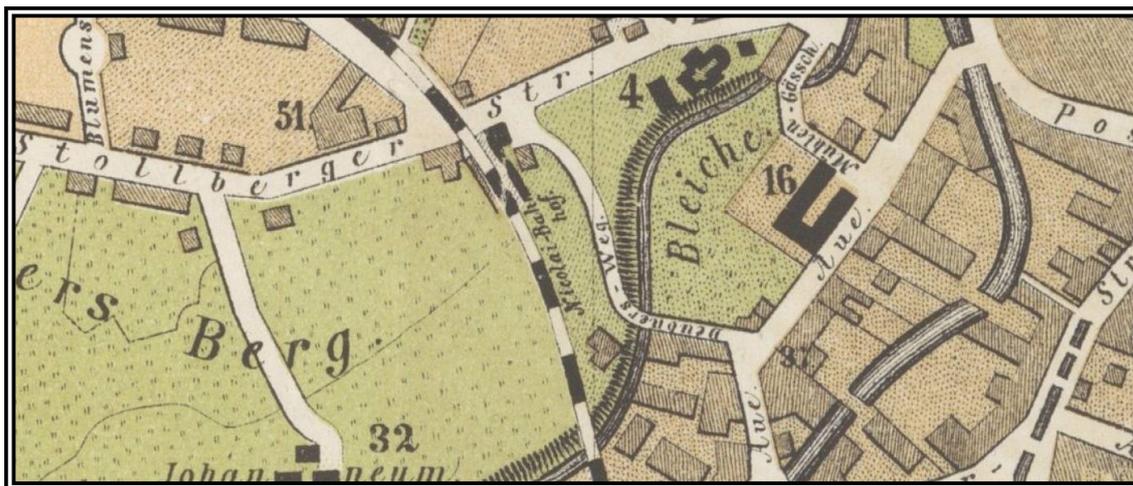
Quelle: Stadtarchiv Chemnitz

Die Lage des Bahnhofes Nikolaivorstadt



Quelle: Ausschnitt Stadtplan von Chemnitz 1874

Detailansicht



Das Datum des Bildes von der Haltestelle ließ sich nicht ermitteln

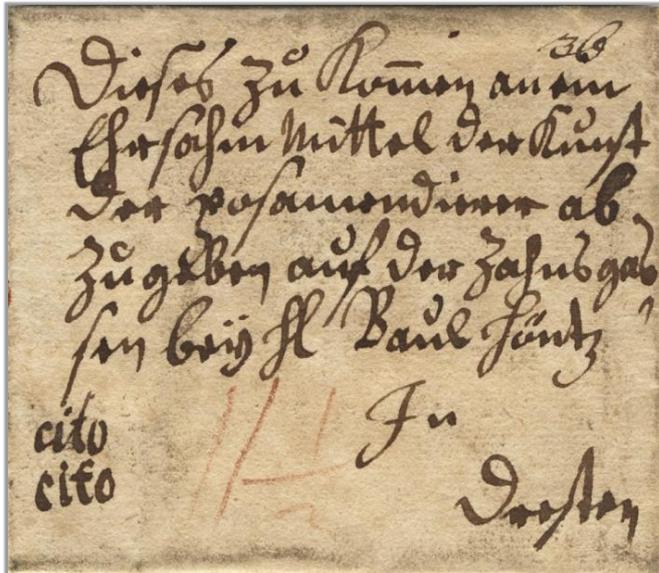


Quelle: Chemnitz am Ende des XIX. Jahrhunderts in Wort und Bild, Reprint 1999,

Stefan Kolditz, *Gelenau*

Postgeschichtlich interessante Eilbriefhülle von Berlin nach Dresden Anfang des 18. Jahrhunderts

Belegbeschreibung



Die Briefadresse lautet:

„Dieses zu kommen an ein Ehrsam Mittel der Kunst der Posamendierer abzugeben auf der Zahnsgasse bey hl Baul Höntz In Dresden / cito cito“.

Vermerke seitens der Post:

Vorderseite

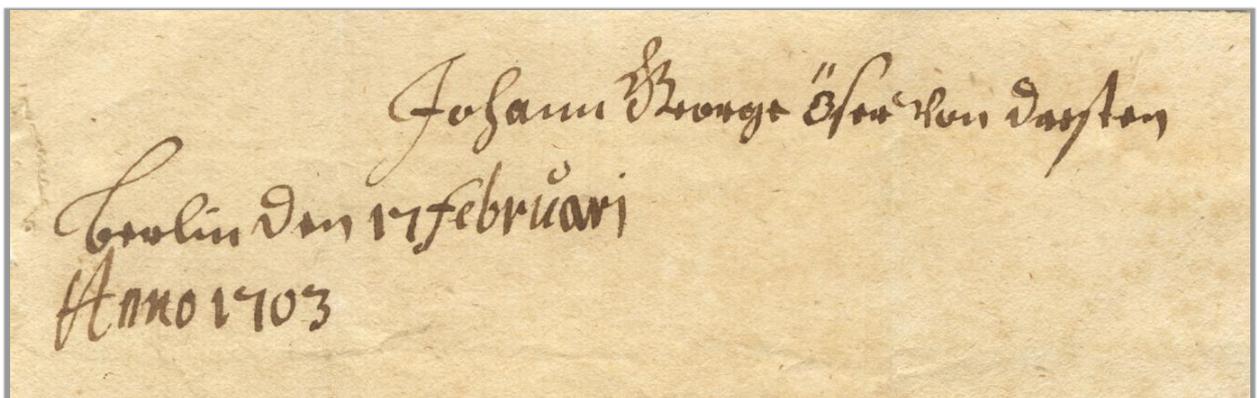
- 36 (Kartierungsziffer)
- 11½ (Gr. Porto vom Empfänger zu entrichten)

Rückseite

- 15 und 1½ (Portoanteile Vortaxierung)

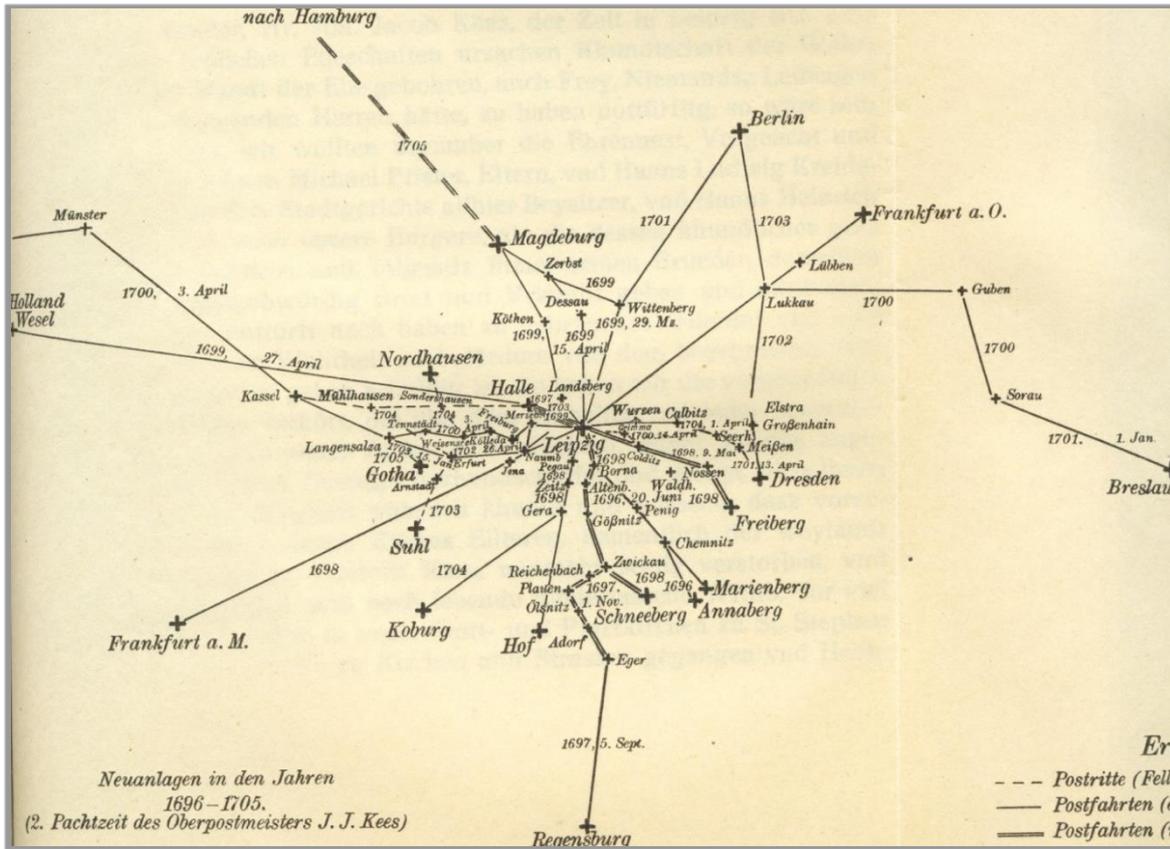
Auf der Innenseite der Hülle ist noch vermerkt:

„Johann George Öser von Dresden / Berlin den 17 Februari / Anno 1703“.



Die Briefbeförderung fand demzufolge im Februar 1703 von Berlin nach Dresden statt. Der Cito-Vermerk weist zu dieser Zeit in vielen Fällen auf eine möglichst schleunige Beförderung hin, was in den meisten Fällen allerdings nichts mit einer Beförderung per Estafette zur Folge hat. Vordergründig wurden die bereits eingerichteten Postkurse genutzt.

Leitweg des Briefes



Nach Kurt Krebs „Das Kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Johann Jacob Kees I und II, Leipzig 1914“ wurde der preußische Postkurs von Berlin nach Luckau 1703 und der sächsische Kurs von Lübben über Luckau nach Dresden 1702 eröffnet.

Die vier und vierzigste reuthende Post.

1.T.	2.T.	T. Z.	U.	M.	S.	Route	1.R.	2.R.	T. Z.	U.	A.
♂		Abends	5	„	„	aus Leipzig	in	„	Vorm.	9	1
„		Abends	9	3	4	„ Wurtzen	„	„	Frühe	5	2
„		Nachts	12	3	4	„ Oschatz	„	♂	Nachts	12 ¹ / ₂	3
♀		Frühe	4 ¹ / ₂	4	5	„ Meissen	„	„	Abend	8	4
„		Vorm.	8 ¹ / ₂	3	4	in Dreszden	aus	„	Nachm.	4	5
						„ Bautzen	aus	„	Frühe	„	6
						„ Prag	aus	⊙	Mittag	12 ¹ / ₂	7
						„ Wien	aus	♀	Abends	10	8
„	„	Nachm.	3	„	„	„ Groszen-Hayn	„	„	„	„	9
„	„	Abends	5	„	„	„ Freyberg	„	„	„	„	10
Die fünf und vierzigste Post gehet fahrend.											
♀	♂	Abends	6	„	„	aus Dreszden	in	„	Vorm.	9	1
„	„	Nachts	11	3 ¹ / ₂	5	„ Grossenhayn	„	„	Morg.	4	2
♂	⊙	Frühe	3	2	3	„ Elsterwerda	„	„	Frühe	1	3
„	„	Morg.	7	2	4	„ { Dobrilugk Kirchhayn }	„	♂ ♀	Nachts	9	4
„	„	Vorm.	9	1	2	„ Sonnewalda	„	„	Abends	7	5
„	„	Nachm.	1	2	4	„ Lucka	„	„	Nachm.	3	6
„	„	Abends	5	2	3	in Lübben	aus	♀	Mittags	11	7

⊙ für Sonntag
 ♂ „ Montag
 ♀ „ Dienstag
 ♂ „ Mittwoch
 ♂ für Donnerstag
 ♀ „ Freytag und
 ♂ „ Sonnabend

Im Kursbuch von Eschert vom Jahre 1705 ist der Kurs als 45. Post aufgeführt. Dort verkehrt er ab Lübben am Freitag und Dienstag mittags.

Im nachfolgend abgebildeten Eröffnungsfahrplan vom Jahre 1702 (aus Christian Springer, Poststraßen Postkutschen Postreisescheine, Köln 1982) verkehrte die Post bei Eröffnung von Lübben noch am Donnerstag und Sonntag abends.

Es ist vor wenig Monaten auff des Wohlbel. General-Post-Ampts zu Leipzig/ ergangene Verordnung/eine geschwinde Post/ zwischen hier/ der Residenz Dresden/ auf die 13. Meilwegs lang/ angeleget worden; wird demnach Jedemänniglichen sonderlich denenjenigen/ so dahin zu reisen oder zu correspondiren haben/ damit sie gleich sehen können/ auf welche Städte diese Post zu gehe/ auch wie man von Dresden/ und von hier aus/ welche Beförderung finden könne; ferner/ zu welchen Tagen und Stunden solche aller Orten ankomme/ und woher abgehe/ ingleichen was man vor einen Brief/ Paquet/ und für eine Stelle darauf mit zu fahren bezahlen müsse/ solchs alles folgender maßen hiermit bekandt gemacht. als/

Es soll solche gehen 1. Herwärts.		Die Taxe nach denen Meilen eingetheilet/ und wird nach selbiger folgendes bezahlet:					
		Ein Brief.	100. Pfdl.	Pfund	1. Centner	1. Person.	
		1. Meil.	1. Grosch.	2. Grosch.	1. Grosch.	4. Grosch.	5. Groschen.
Aus Dresden/	Morgens 7. Uhr.	1.	1.	2.	2.	6.	10. bis Luckau.
Großenhain	Mittags 12.	2.	2.	2.	2.	9.	5.
Elsterwerda	Nachmitt. 3.	3.	3.	3.	3.	12.	20. b. Sonnenwald.
Dobriluck	Abends 6.	4.	4.	4.	4.	15.	25. b. Dobriluck.
Kirchhain		5.	5.	5.	5.	18.	30.
Sonnenwalde/	Nachts 8.	6.	6.	6.	6.	21.	35. b. Elsterwerd.
Luckau/	Mitternacht u. 11.	7.	7.	7.	7.	24.	40.
It in Lübben/	frühe 2. Uhr.	8.	8.	8.	8.	27.	45. b. Großenhain.
Worben zu merken/	Mittwochs und Sonntags	9.	9.	9.	9.	30.	50.
das darauff von hier weiter ein andere	frühe 2. Uhr.	10.	10.	10.	10.	33.	55.
fahrende Post/ auff Viebros/ Bekau/ Frankfurth an	frühe 2. Uhr.	11.	11.	11.	11.	36.	60.
der Oder/ Berlin/ Guben und Sorau abgehende welche des	frühe 2. Uhr.	12.	12.	12.	12.	39.	65. b. Dresden.
Donnerstags allda wieder zurück kömmt/ geschicht dem	frühe 2. Uhr.	13. Meilen.	13.	13.	13.	42.	
nach	frühe 2. Uhr.						
die Retour also:	frühe 2. Uhr.						
II. Hintwärts.	frühe 2. Uhr.						
Aus Lübben/	Abends 7. Uhr.						
Luckau/	Nachts 10.						
Sonnenwalde	Mitternacht 12.						
Kirchhain/	frühe 2.						
Dobriluck/	frühe 2.						
Elsterwerda/	frühe 2.						
Großenhain/	frühe 2.						
It in Dresden	frühe 2.						

Es ist nach Ankomme in Dresden gehen ferner ab/ die Posten nach Budissin/ Görlitz/ Zittau/ Prag/ Wien/ Leipzig/ Nürnberg und Italien.

Wer demnach benöthiget ist/ an obgemelte Orte zu reisen/ oder Briefe/ Paquete oder sonst an Fracht-Gütern dahin etwas zu befehlen/ der beliebe sich allhier in dem zu Dresden/ Lübben und in andern Post-Häusern/ wie solche bey obigen Cours specificiret/ anzumelden/ die Bezahlung nach vorgeschriebener Taxa zu leisten/ und sich dagegen richtige Vorlegung zu versehen. Signatur Lübben/ den 2. Septemb. 1702.

Dr. Königl. Majest. in Preußen etc. Christ. Schlöß. Post-Ampt.

Aus dem hohen Portoanteil für die Strecke von Berlin nach Luckau geht hervor, dass es sich nicht um eine regelmäßig verkehrende Post gehandelt hat. Der regelmäßige Postkurs wurde demzufolge erst danach eröffnet.

Der Brief wurde offensichtlich mit weiteren Postsachen von Berlin nach Luckau durch einen gesonderten Postboten befördert. Die Abfahrtszeiten ab Luckau nach Dresden waren in Berlin ja bekannt.

Taxierung

Sächsischer Portoanteil:

Die Entfernung von Luckau bis Dresden betrug laut „Geographisches Reise-Post- und Zeitungs-Lexicon von Teutschland, Jena 1756“ 11 Meilen. An Porto für einen einfachen Brief ist im Eröffnungsfahrplan hierfür 1½ Groschen angegeben.

Dieser Portoanteil wurde rückseitig auch vermerkt.

Preußischer Portoanteil:

Der Empfänger zahlt bei Erhalt des Briefes 11½ Groschen Porto in Dresden. Abzüglich des sächsischen Portoanteils verbleiben 10 Groschen für die preußische Beförderungsstrecke. An dieser Stelle stellt sich die Frage, was die rückseitige Vortaxierung mit „15“ bedeutet.

Sachsen und Brandenburg-Preußen rechneten mit eigenständigen Währungen.

Aufgrund des Silbervorkommens wurden in Sachsen Münzen mit hohem Silbergehalt geprägt, sogenannte Gute Groschen. Brandenburg hingegen hatte kaum Silbervorkommen und prägte demzufolge Münzen mit geringerem Silbergehalt, die Mariengroschen.

Seit Ende des 16. Jahrhunderts galt der Gute Groschen mit $\frac{1}{24}$ Reichstaler, der leichtere Mariengroschen hingegen mit $\frac{1}{36}$ Reichstaler.

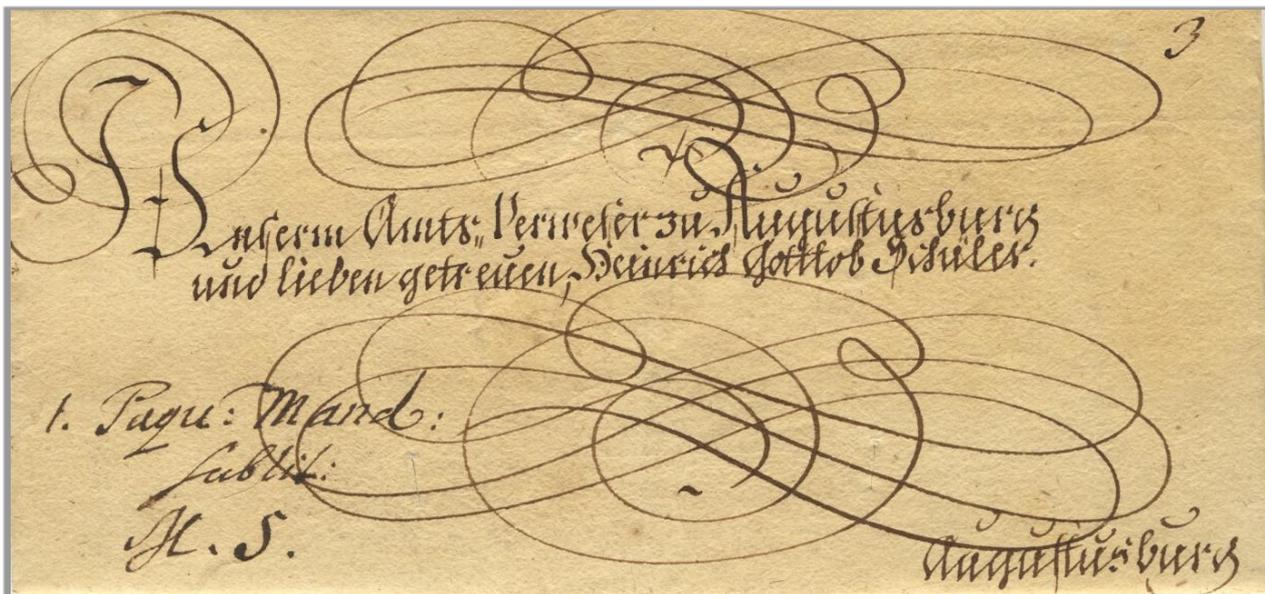
Hieraus erklärt sich die preußische Vortaxierung mit 15 Mariengroschen, was umgerechnet in Sachsen 10 Gute Groschen entsprach.

Die unterschiedliche Werthaltigkeit der Kleinmünzen bis hin zum Silbergehalt des Talers führten immer wieder zu Erlass von Münz-Mandaten und Verordnungen. Damit wurde geregelt, welche Münzen angenommen und ausgegeben werden durften oder es wurde vor geringwertigen Münzen gewarnt.

Nachzulesen sind einige dieser Regelungen beispielsweise im Codex Augusteus, welcher in der SLUB Dresden auch digital eingesehen werden kann.

Darüber hinaus wurden die Städte und Gemeinden auch bei Bedarf mit Musterexemplaren der nicht mehr anzunehmenden Münzen versorgt.

Der nachfolgende portofreie Brief von Dresden nach Augustusburg belegt eine diesbezügliche Sendung.



Der gedruckte Briefinhalt wird im Rundbrief der FG Nr. 90 auf Seite 14 gezeigt.

Jürgen Herbst, *Stadt-Allendorf*

Die Problematik der Farbkatalogisierung am Beispiel der Wappenausgabe von 1863

Seit einiger Zeit gibt es bei vielen Sammelgebieten Diskussionen über die „richtige“ Katalogisierung der Farben einzelner Ausgaben. Die Fronten verlaufen teilweise zwischen Prüfern und Arbeitsgemeinschaften, teilweise zwischen Prüfern verschiedener Verbände und teilweise sogar zwischen einzelnen BPP-Prüfern. Bei letzteren war die Folge das Ausscheiden mancher Mitglieder aus dem Verband bzw. deren Verbandswechsel. Auch bei unserem Sammelgebiet blieb die Streichung zweier langjährig katalogisierter Farben aus dem Michel-Katalog nicht ohne „Rumoren“, weil die Begründung nicht nachvollziehbar erfolgte.

Die Gründe für diese bei einigen Sammelgebieten mit „harten Bandagen“ geführten Auseinandersetzungen ähneln einander: Es geht meistens um Differenzen zwischen der traditionell rein visuell durchgeführten Einstufung und der auf wissenschaftlichen Untersuchungen beruhenden.

Man tut gut daran, sich die Historie der Farbeinteilung und –bestimmung einmal vor Augen zu führen: Die Masse der Sammler betätigte und betätigt sich nicht als Forscher. Von Bedeutung war daher immer die erkennbare Unterschiedlichkeit der Sammelobjekte, sei es nun in Druckbild, Papier, Zähnung oder eben der Farbe. Gerade im klassischen Bereich ließen sich entsprechende Unterschiede relativ leicht finden und zusammentragen, weil die noch nicht so ausgereifte Technik der Herstellung zu entsprechenden Abweichungen von der Vorgabe führte und die auftragsgebenden Postverwaltungen sie in den meisten Fällen auch akzeptierten.

Die Kataloge folgten den Sammelgewohnheiten und die Prüfer sahen es als ihre Aufgabe an, die Marken den entsprechenden Kategorien zuzuordnen. Das geschah in der Regel ohne Erforschung der Ursachen, von offensichtlichen Farbverfälschungen und sonstigen Manipulationen einmal abgesehen.

Der Versuch, die Kriterien zu ermitteln, nach denen Farben im Katalog getrennt aufgeführt werden, muß daher scheitern. Bereits die Gewohnheit, unterschiedliche Farben bei ähnlich häufigem Vorkommen und daher gleicher Bewertung unter einem Sammelbuchstaben einzuordnen, zeigt diesbezüglich die Problematik. Hinzu kommen mehr oder weniger willkürliche Einteilungen nach Sättigungsunterschieden und solche bei übergangslos variierenden Anteilen einzelner Komponenten von Farbmischungen. Zudem besteht die grundsätzliche Problematik, daß identische Farbstoffe in den Augen der Betrachter unterschiedliches Farbempfinden auslösen können, also eine nicht meßbare individuelle Einstufung existieren kann.

Spricht man über diese Problematik mit Prüfern, treten unterschiedliche Ansichten und Interessen zutage: Ohne eine breit aufgefächerte Farbeinteilung entfielen für viele Sammler und Händler ein wesentlicher Grund für die Prüferbeauftragung. Insofern besteht ein gewisses Interesse an der Erhaltung des status quo. Prüfer, die der baldigen Beendigung ihrer Tätigkeit entgegensehen und um die Problematik der Farbeinteilung bei vielen Sammelgebieten wissen, plädieren hingegen eher für ein drastisches Zusammenstreichen der katalogisierten Farbvarianten. Wir haben das bei Sachsen erlebt durch den Mentor unseres neuen Prüfers.

Weder die eine noch die andere Variante kann jedoch eine Lösung der Farbproblematik sein. Letztlich kommt man um eine Erforschung der Grundlagen nicht herum. In Bezug auf die Druckfarbe bedeutet das, die stofflichen Bestandteile zu analysieren und, soweit möglich, einzelnen Verwendungsperioden und somit Druckauflagen zuzuordnen. Auf dieser Basis sind anschließend vor allem die möglichen Einflüsse nachträglicher chemischer und/oder physikalischer Einwirkungen auf die Farbstoffe zu ermitteln. Auch wenn sich die Druckfarben nach über 150 Jahren generell nicht mehr im ursprünglichen Zustande präsentieren dürften, müssen doch von den gewöhnlichen äußeren Einflüssen solche unterschieden werden, die auf Sonderfaktoren beruhen, seien sie zufällig entstanden oder bewußt in der Absicht hervorgerufen worden, eine „Besonderheit“ zu produzieren.

Erst nach Ermittlung dieser Grundlagen läßt sich eine Diskussion darüber führen und eine Entscheidung herbeiführen, was als katalogisierungswürdig anzusehen ist.

Einige Beispiele von Farbvarianten der Wappenausgabe mögen das illustrieren:



Die Marken des gezeigten Beleges sind von Horst Pröschold als „smaragdgrün“ (Mi 14c), von Tilo Rismondo hingegen als „blaugrün“ (Mi 14d) eingestuft worden. Visuell spricht nach meiner Überzeugung weit mehr für die Einstufung als „d“. Der Schwerpunkt des Verwendungszeitraumes beider Varianten ist jedoch nahezu identisch. Das legt die Abstammung aus einer gemeinsamen Druckauflage nahe. Die verwendeten Farbstoffe **könnten** folglich gleich sein, die Unterschiede also auf geringfügigen Mischungsunterschieden und/oder Varianten von Bindemitteln beruhen. Auch spätere äußere Einflüsse wären denkbar.



Die Marke dieses Beleges wurde in der Farbe von Erich Schmidt als „c“, von Herrn Vaatz als „a“ eingestuft. Sie hat einen leuchtenden Farbton, der im scan nicht gut herauskommt. Die Verwendungszeit entspricht wiederum dem der typischen „c“ und „d“-Töne. Visuell sind deutliche Unterschiede zu diesen Farbvarianten feststellbar. Insofern ist die „a“-Zuordnung folgerichtig, aber unbefriedigend. Druckauflagen-gleichheit und somit Ähnlichkeit der verwendeten Farbstoffe ist auch hier naheliegend.

Beim $\frac{1}{2}$ Ngr. Wert geben die Postakten Auskunft über die Verwendung unterschiedlicher Farbstoffe: Bei den ersten 11 Druckaufträgen wurde „Mennige-Coleur“ verwendet. Bei den letzten 6 Druckaufträgen (ab 15. März 1866) erfolgte eine Umstellung auf eine Mischung aus Chromgelb und Rot. Letztere sollte weniger empfindlich auf Schwefeleinwirkung reagieren, was sich in der Praxis auch als zutreffend erwies. Trotz der nach

Angabe des Druckers für die ersten Bestellungen unverändert verwendeten Farbe der ursprünglich akzeptierten Probe kommen im entsprechenden Verwendungszeitraum Varianten von Rotorange bis Mattorange vor. Das dürfte in Zusammenhang stehen mit der schwierigen Prozeßführung bei der Herstellung dieses Farbstoffes, die zu ungleichmäßigen Ergebnissen führte. Besonders augenfällig wird diese Erscheinung bei der über einen langen Zeitraum als Mi 15b katalogisierten, vor kurzem aber im Michel-Katalog gestrichenen sogenannten „mennigroten“ Variante. Sie läßt sich zwar mit einiger Erfahrung visuell zweifelsfrei als solche erkennen, ist aber beispielsweise mit der von Stefan Kolditz angewandten Methode der Bestimmung des Rot/Gelb-Verhältnisses meßtechnisch nicht identifizierbar. Alle dem Verfasser vorliegenden, von Tilo Rismondo geprüften Exemplare zeigten allerdings eine auffallend charakteristische UV-Reaktion, ein orangefarbenes Leuchten. Da Tilo Rismondo generell Farbeinstufungen ohne Berücksichtigung von UV-Reaktionen vornahm, gibt diese Übereinstimmung zu denken. Möglicherweise läßt sich bei der Farbstoffanalyse doch ein eindeutiger Unterschied feststellen.

Schwieriger zu ergründen dürfte die Frage nach der Originalität der gelben Farbvarianten der Mischfarben der zweiten Gruppe sein. Von Horst Pröschold veranlaßte Farbstoffanalysen an vermeintlich zitronengelben Marken haben den Nachweis erbracht, daß bei dieser Farbvariante visuell nicht erkennbare Verfälschungen möglich sind. Man wird also Kriterien finden müssen, nach denen eine zuverlässige Bestimmung der Originalität der Druckfarbe möglich ist.

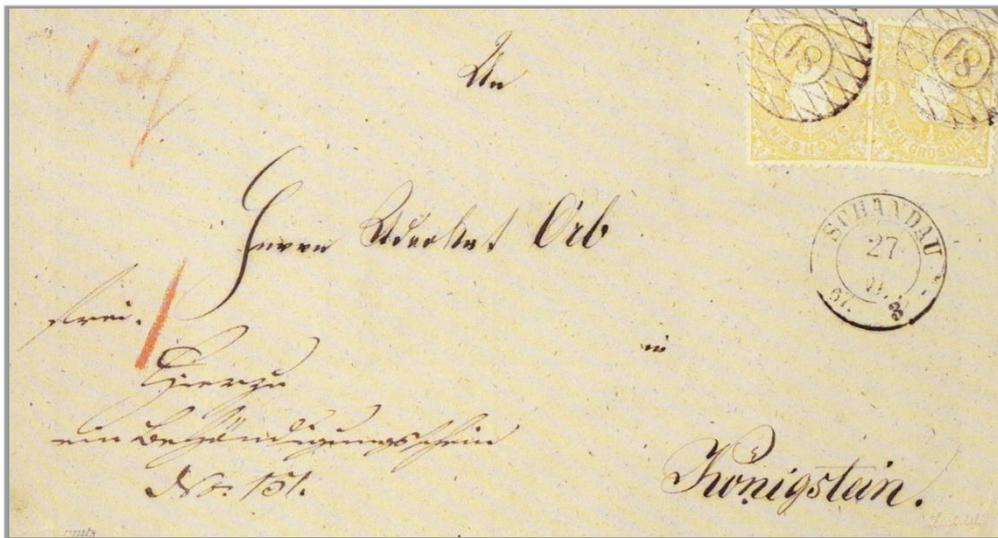
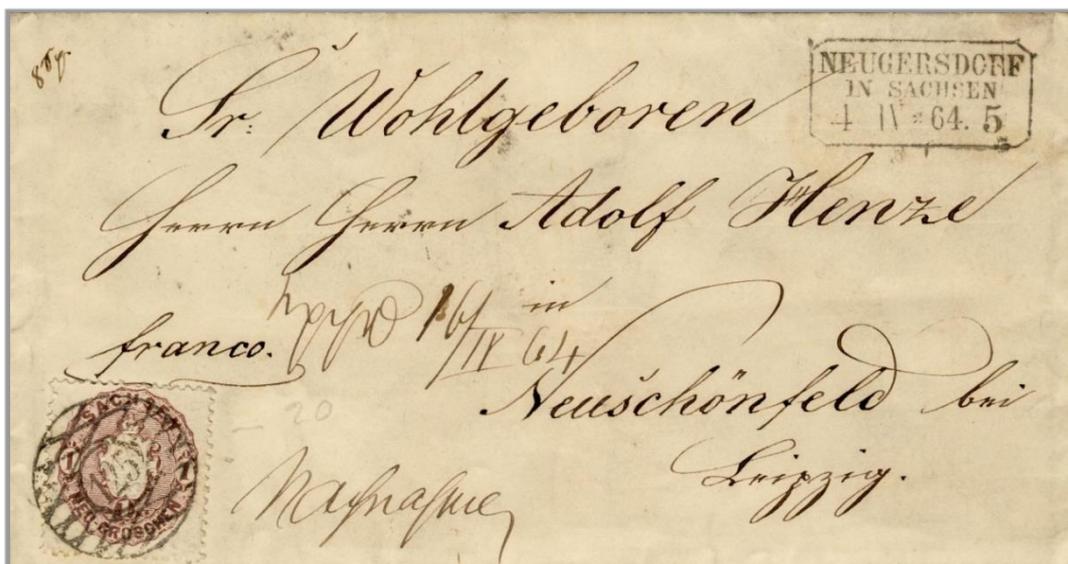


Abb. Auktionskatalog Kruschel, 2 Exemplare der Mi 15e auf Brief

Als gesichert kann gelten, daß die „zitronengelben“ Druckfarben der vorletzten Bestellung entstammen, die am 30. Mai 1867 erteilt worden war. Angesichts eines Restbestandes von über 1.000.000 Stück dürften Marken der letzten Bestellung über 900.000 Stück vom 19. August 1867 nicht mehr an die Schalter gekommen sein. Dazu paßt, daß sich unter den Restbeständen keine Bogen der „Zitronengelben“ gefunden haben. Vermutlich wurde beim Druck der vorletzten Bestellung in einer Teilaufgabe der Rotanteil in der verwendeten Farbmischung in unterschiedlichem Umfang reduziert. Die entscheidende Frage bei der Prüfung ist es, auf welche Weise sich die entsprechenden nachträglichen Manipulationsmöglichkeiten nachweisen lassen.



Beim 1 Ngr. Wert geben die violetten Farbvarianten (Marke links oben) aus dem Verwendungsjahr 1864 Anlaß zur Skepsis. Es existieren ins Bräunliche tendierende Exemplare (Marke rechts oben)

resp. auf Brief), die den Verdacht einer Beeinflussung durch Umwelteinflüsse aufkommen lassen. Möglicherweise enthielt der Farbstoff selbst oder das Bindemittel Bestandteile, die eine nachträgliche Verfärbung begünstigten. In Betracht käme beispielsweise Chromrot, ein bleihaltiger Farbstoff, der wie Mennige oder Chromgelb mit Schwefel reagiert.

Der Großteil der Auflage des 2 Ngr. Wertes der Wappenausgabe dürfte mit dem Farbstoff gedruckt worden sein, der als Miloriblauf, Berliner Blau, Pariser Blau, Preußischblau etc. gehandelt worden ist und den seinerzeit gebräuchlichsten blauen Farbstoff darstellte. Er zeigt unverdünnt ein tiefes Dunkelblau, durch Verdünnung mit Weiß aber eine Vielzahl unterschiedlicher Tönungen.



Der gezeigte Ausschnitt aus einem Artikel von Dr. Groß in der DBZ 22/2016 zeigt sehr anschaulich den Verdünnungseffekt. Einige Originale fügen sich in diese Scala gut ein, wobei deren Druckfarben generell nicht so matt erscheinen.

Ein Hinweis darauf, daß nicht ohne Grund unterschiedliche Bezeichnungen für einen vermeintlich gleichartigen Farbstoff existieren, findet sich bei Patrick Baty*: „*Preußischblau ist Berliner Blau, mit einer ordentlichen Portion Seidenschwarz und einer kleinen Menge Indigo*“.

Offenbar mit einem anderen Farbstoff wurde vermutlich die zweite Auflage gedruckt. Zumindest tauchen ab Ende 1863 ultramarinfarbige Marken auf, die nicht zu den sonstigen blauen Tönen passen. Separat sind lediglich die dunklen Varianten katalogisiert. Von Interesse wäre folglich eine Analyse der Farbstoffe mit dem Ziel, Sättigungsunterschiede von solchen unterscheiden zu können, die auf unterschiedlichen Materialien beruhen.



Hellultramarin, nicht katalogisiert



Dunkelultramarin, separat katalogisiert

Braune Druckfarben wurden seinerzeit vorwiegend aus mineralischen Grundstoffen hergestellt. Deren Palette reichte von hellem, nahezu gelblichem Braun bis zu sehr dunklen Varianten. Die Unterschiede beruhten sowohl auf der Herkunft aus div. Lagerstätten als auch auf der Bearbeitung („Brennen“). Es ist kein Geheimnis, daß so manche „c“ ihre besonders tiefdunkle Farbe erst in jüngerer Zeit erhalten hat. Das „Brennen“ der Ausgangsstoffe mit der Wirkung von deren Abdunklung läßt sich also in gewissem Umfange auch an der fertigen Druckfarbe realisieren. Ob und ggf. wie sich derart veränderte Farben von solchen im Originalzustand unterscheiden lassen, ist eine spannende Frage.



Braunorange



Gelbbraun



Dunkelbraun



Schokoladenbraun I



Rotbraun



Schokoladenbraun II

Abgrenzungsprobleme gab es immer schon zwischen Dunkelbraun und Schokoladen-braun sowie zwischen Rotbraun und Schokoladenbraun. Das liegt schlicht daran, daß die Übergänge jeweils fließend sind. In beiden Fällen werden die dunklen Varianten mit hoher Sättigung als „Schokoladenbraun“ bezeichnet, ein historisch bedingter Unsinn. Für das relativ seltene Rotbraun hat man vor Jahren die Lösung gefunden, es separat als „Lebhaftrotbraun“ (Mi. 18aa) zu katalogisieren. Das Dunkelbraun findet sich in einem Farbtopf wieder, der als „Dunkelgelbbraun bis Mittelsiena“ (Mi. 18b) bezeichnet ist.

Das Problemkind der Wappenausgabe schlechthin ist der 5 Ngr. Wert. Es ist unbestreitbar, daß alle Farben, die zweifelsfrei nicht annähernd dem vorgegebenen „Lila“ entsprechen, von einer Druckerei vom Range Giesecke & Devrient nicht ausgeliefert worden wären. Folglich haben wir es mit Verfärbungen zu tun, die erst Tage, Wochen oder gar Monate nach dem Druck ihren Abschluß fanden. Ohne die den Postakten zu entnehmende Tatsache, daß bereits im Postwirtschaftsdepot lagernde Marken verfärbt vorkamen, und ohne in Schreiben der Druckerei dokumentiertes Wechseln der Farbzusammensetzung wäre eine Katalogisierung dieser verfärbten Exemplare nicht gerechtfertigt.

Angesichts der genannten Dokumente jedoch steht fest, daß drei Farbgruppen vorkommen und in dieser Form an die Schalter gelangten, die sich grob in Lila, Blau und Grau einteilen lassen. Da innerhalb dieser Gruppen jedoch signifikante Unterschiede existieren, kommt man nicht darum herum, deren Ursachen zu ermitteln. Die Vermutung liegt nahe, daß zumindest die blauen und grauen Marken mit Mischungen von mindestens zwei Farbstoffen gedruckt worden sind, deren Verhältnis zueinander variierte und folglich zu unterschiedlichen Verfärbungen führte. Dafür sprechen beispielsweise Marken, die graue und farbige Bildanteile aufweisen. Von einem Farbchemiker war zu erfahren, daß sich bekanntermaßen Krapprot in Verbindung mit bestimmten Bindemitteln im Laufe der Trocknung zu Grau verfärben kann. Eine derartige Reaktion könnte passen.



Blau mit grauen Rand
rechts oben



Lila und graue Flächen

Mit der chemischen Farbstoffanalyse ist jedoch nicht zwangsläufig auch die Frage der Katalogisierungswürdigkeit entschieden. Deren Kriterien unterliegen bewußten Entscheidungen, die unter Berücksichtigung, aber nicht in unmittelbarer Abhängigkeit von wissenschaftlichen Erkenntnissen zu treffen sind.

So können beispielsweise geringfügige Farbunterschiede, die auf unterschiedlichen Pigmenten beruhen, für den Sammler nur geringe Bedeutung haben, während sie für den Farbchemiker von hoher Relevanz sind. Umgekehrt sind reine Sättigungsunterschiede aus Sicht des Wissenschaftlers weniger interessant als für den Sammler, der eher visuell orientiert ist.

Beide Aspekte können also in eine Katalogisierung einfließen. Die „reine Lehre“ sollte nicht der alleinige Maßstab sein. Entscheidend ist jedoch die Ermittlung der Grundlagen, damit eine klare Entscheidungsbasis vorliegt. Streitigkeiten über „richtige“ Entscheidungen beruhen meistens auf mangelnder Kenntnis von Fakten.

Jürgen Herbst, Stadt-Allendorf

Ein frankierter Einzahlungsschein – der Weg zu einer Erklärung

Daß man auch nach über 50jähriger Beschäftigung mit dem Sammelgebiet Sachsen noch Überraschungen erleben kann, bewies der Katalog zur Kirstein-Larisch Auktion von Ende November. Er enthielt einen mit einer Marke versehenen Einzahlungsschein



Abb. Auktionshaus Kirstein – Larisch

Die Verwendungsmöglichkeiten der Frankomarken waren in der Postverordnung Nr. 2324 v. 19.6.1863, „Die Frankierung der Briefe und Kreuzbandsendungen durch Frankomarken oder Frankocouverts „betreffend“ sowie durch die in PV 2325 vom selben Tage veröffentlichten Ausführungsbestimmungen abschließend geregelt:

- A. Die Frankierung mit Frankomarken oder Frankocouverts ist zulässig:
- a) bei den Local-Stadt- und Local-Landbriefen (d. h. Briefen, welche in demselben Postorte oder Postbestellbezirke verbleiben, in dem die Aufgabe erfolgt ist) jeder Gattung, somit
 - bei gewöhnlichen Briefen und Fasciceln bis 1 Pfd. Gewicht,
 - bei recommandirten Briefen und
 - bei Briefen mit Werthsdeclaration bis zum Betrage von 300 Thln. und 8 Loth Gewicht;
 - b) bei den von der Aufgabepostanstalt ab mit den Posten weiter zu befördernden gewöhnlichen, d. h. mit einer Werthsdeclaration nicht versehenen, auch mit Vorschuß oder Einzahlungen nicht behafteten Briefen (und zwar im innern sächsischen Verkehre bis 8 Loth Gewicht und im Verkehre nach Orten außerhalb des königl. sächs. Postbezirks bis 4 Loth Gewicht; nach Orten der letztgedachten Art auch bis zum Gewichte von $\frac{1}{2}$ Pfünde, wenn die Beförderung mit der Briefpost vom Aufgeber durch einen Befehl auf der Adresse verlangt ist),
 - recommandirten Briefen,
 - Waarenproben und Musterfendungen
 - Kreuz- und Streifbandsendungen
 bis $\frac{1}{2}$ Pfund Gewicht.

Ausschnitt aus Abschnitt II der PV 2324

§. 1.

Alle Briefe und Kreuzbandsendungen, sowie die Local-Stadt- und die Local-Landbriefe jeder Gattung, sind ausschließlich durch Frankomarken oder bez. Frankocouverts zu frankiren.

Expresßbestellgebühren, welche die Absender voranzubzahlen wollen, sind ebenmäßig durch die Verwendung von Marken oder Couverts zur Postcasse abzuführen.

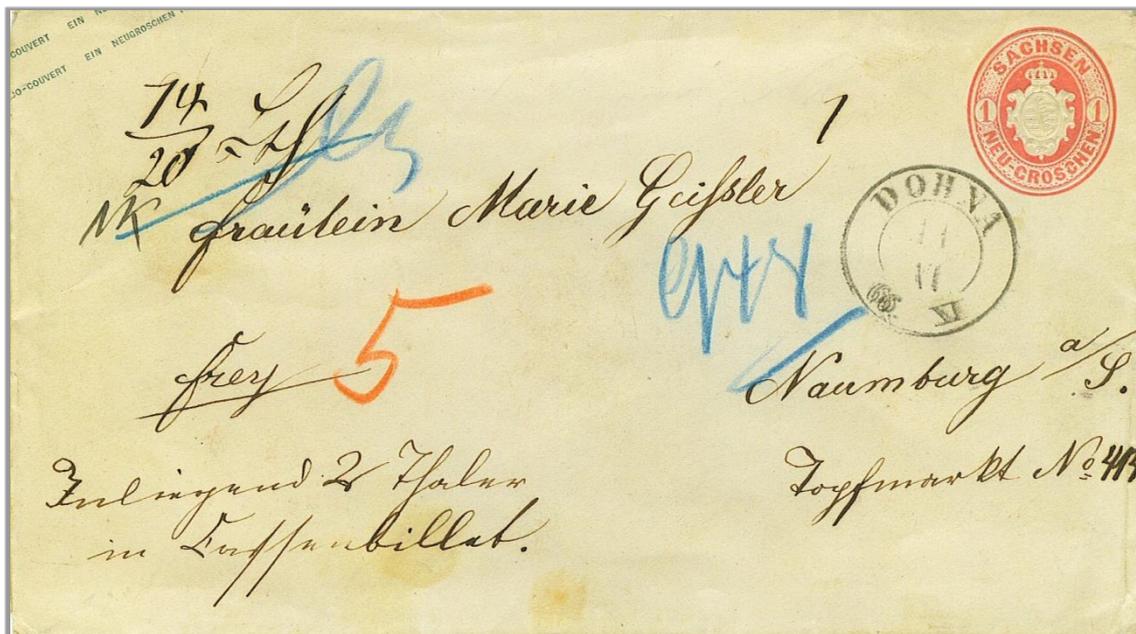
Dagegen ist die Vorauszahlung der gewöhnlichen Bestell- bez. Quittungsgebühr von 3 resp. 6 Pf. bei Briefpostsendungen und die Verwendung von Marken zu deren Deckung unstatthaft.

§1 der PV 2325

§. 12.

Wenn Postsendungen, deren Frankirung mit Marken oder Couverts nach Punct II. A. der vorstehenden Bekanntmachung vom heutigen Tage unzulässig ist, dennoch mit Marken frankirt zur Aufgabe gelangen, so haben die Postanstalten dieselben, dafern sie am Schalter aufgiefert werden, ohne vorgängige Entwerthung der darauf befindlichen Frankomarken bez. Couvertstempel dem Aufgeber sofort, unter behüßiger Verständigung, zur Frankirung mit baarem Gelde zurückzustellen, wenn sie dagegen im Briefkasten vorgefunden worden, zwar als unfrankirt zu behandeln, mithin bei der Absendung mit dem tarifmäßigen Porto zu belegen und auf der Adresse geeigneten Orts mit der mit rother Tinte aufzutragenden Bemerkung: „Fahrpostsendung, daher Marken, bez. Couvert unzulässig“ zu versehen, die darauf befindlichen Marken, bez. den Stempel des verwendeten Couverts aber ebenfalls nicht zu entwerthen, indem es alsdann Sache des Absenders bleibt, die Frankomarken bez. Couvertstempel sich von dem Adressaten wieder zu verschaffen, beziehentlich um sie zulässiger Weise zu verwenden.

Ausschnitt aus §12 der PV 2325



Ganzsachenumschlag für eine Wertsendung verwendet. Die Taxe wurde vollständig bar gezahlt, der Wertstempel nicht entwertet.

Die Beschränkung der Markenverwendung auf die dafür zugelassenen Sendungsarten wurde konsequent beachtet. Eine Ausnahmeregelung war bis zum Verwendungsdatum des gezeigten Einzahlungsscheins in den Postverordnungsblättern nicht zu finden.

Die naheliegende Erklärung „Fehlverhalten des Postbeamten“ ist ebenso wohlfeil wie unbefriedigend. Sie mag zwar formal korrekt sein, läßt aber die Frage nach dem Grund für diesen Verstoß gegen eine sicherlich nicht unbekanntem Vorschrift offen. Relativ leicht läßt sich feststellen, wofür die 5 Pf. zu entrichten waren:



Das unterhalb vermerkte „fr(anco) 1 Ngr. 5 Pfg. entsprach der tarifgemäßen Briefftaxe für den 2. Rayon von 1 Ngr. zzgl. der Werttaxe für eine Entfernung bis 15 Meilen von ½ Ngr. Die Frankomarkte diente folglich der Entrichtung der Scheingebühr von 5 Pfg. Sie ist mit PV NR. 2448 vom 17.9.1864 von 6 auf 5 Pfg. reduziert worden.

Nr 2448. Die Bestell-, Quittungs- und Schein-Gebühren für Postsendungen betreffend.

Das Finanz-Ministerium hat in Verfolg der ständischen Verhandlungen über das Budget auf die gegenwärtige Finanzperiode beschlossen, vom 1. October dieses Jahres an, sowohl die postörtlichen als die Landbestellgebühren für die mit den Posten von weiterher frankirt oder unter porto-freiem Rubrum eingehenden Briefpostsendungen, Begleitbriefe und Briefe mit declarirtem Werthe unter Einem Thaler, ohne Unterschied, ob diese Sendungen durch Zutragung bestellt oder von den Adressaten bei der Postanstalt abgeholt werden, aufzuheben, sowie die Bestell- und Quittungsgebühren, soweit solche hiernach noch fortzuerheben sind, ingleichen die Post- und Einzahlungs-Scheingebühren von 6 Pfennigen auf ½ Neugroschen herabzusetzen, endlich die Gebühren an 3 Neugroschen für die Beforgung eines Boten zu Bestellung inländischer Expresse sendungen auf's Land in Wegfall bringen zu lassen.

Hiernach treten von dem bemerkten Zeitpunkte an in Bezug auf die Bestimmungen der Post-Ordnung vom 7. Juni 1859 (Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1859 Seite 100) und hinsichtlich der einschlagenden Positionen des zugehörigen Tarifs © nachstehende Aenderungen und Zusätze ein:

Von besonderem Interesse ist in diesem Zusammenhang der Punkt. 5 der zugehörigen Ausführungsbestimmungen, veröffentlicht in PV Nr. 2449 vom 22.9.1864. Dort ist vermerkt, daß den Postanstalten „die volle Scheingebühr“ von der Hauptpostkasse „in Zurechnung gebracht“ wird. Das bedeutet, daß der Rechnungsausgleich nur durch Barerhebung der Scheingebühr möglich ist, nicht jedoch durch Markenverwendung, weil deren Gegenwert in gleicher Weise den Postanstalten zugerechnet (=belastet) worden ist.

Der Passus „es kommt somit die Vereinnahmung von Scheingebühren in den Hauptrechnungen der Postanstalten in Wegfall“ unterstreicht, daß die Abrechnung der Scheingebühr nicht separat zu erfolgen hatte, sondern durch Belastung der Postanstalt und Erhebung beim Einlieferer „automatisch“ erfolgte.

Nr 2449. Ausführungsbestimmungen zur Ministerial-Verordnung vom 17. September 1864 betr.

V.

In Folge der am 1. October e. eintretenden Herabsetzung der Scheingebühren von 6 Pf. auf 5 Pf. macht sich die Abänderung der Zahl 6 auf 5 in dem Vermerk „Scheingebühr“ der Post- und Einzahlungscheine, welche daher von den Postanstalten vorzunehmen ist, sowie die Constatirung der Scheinbestände am Schlusse dieses Monats bei den Postanstalten erforderlich.

Die Postanstalten haben diese Feststellung am 30. dieses Monats Abends nach Expeditions-schluß unter Benutzung des unter A. beigefügten Formulars vorzunehmen und für jeden der vorhandenen Scheine (ausschließlich der Officialscheine) einen Pfennig Cap. 26 a. der Hauptrechnung auf das 3. Quartal dieses Jahres zu veransgaben.

Vom 1. October dieses Jahres an wird den Postanstalten bei Uebersendung der Post- und Einzahlungscheine die volle Scheingebühr mit 5 Pf. pro Stück von der Haupt-Postcasse in Zurechnung gebracht und es kommt somit die Vereinnahmung von Scheingebühren in den Hauptrechnungen der Postanstalten in Wegfall.

Zum Lösungsweg führte der genaue Vergleich des „frankierten“ Einzahlungsscheines mit regulär verwendeten. Dabei fiel auf, daß die Vordrucke für Franko- und Scheingebühren mehr Platz beanspruchten, als von der Marke hätte abgedeckt werden können. Gleichwohl zeigte der Schein keine Reste davon. Er mußte folglich einen anderen Vordruck – oder gar keinen – enthalten. In Betracht kam deshalb ein Officialschein.

Einzahlungs-Schein № 243

Auf einen Brief an H. Glitschmann
in Wanzenau sind heute 25 Thlr. 15 Ngr. Pf.
geschrieben: Indes & Franzing Vn Bne
bei hiesiger Postcasse zur Wiederauszahlung an den Adressaten eingezahlt worden und wird darüber gegenwärtiger, vom Tage der Ausstellung an auf **sechs Monate** gültiger Schein ertheilt.

LEIPZIG den 20 Sept 1863

Franko . . .	Ngr.	Pf.		Königl. Sächs. Post- <u>Amte</u>
Scheingebühr —	"	6 "		
(No. 34.)	Sa.	Ngr.	Pf.	<u>Leipzig</u>

Einzahlungsschein mit Scheingebührvordruck 6 Pfg.

Einzahlungs-Schein № 20 ^{65.}

Auf einen Brief an Sub. G. G. G.
in Wanzenau sind heute 3 Thlr. 3 Ngr. Pf.
geschrieben: Indes & Franzing Vn Bne
bei hiesiger Postcasse zur Wiederauszahlung an den Adressaten eingezahlt worden und wird darüber gegenwärtiger, vom Tage der Ausstellung an auf **sechs Monate** gültiger Schein ertheilt.

Leipzig den 4 Sept 1863

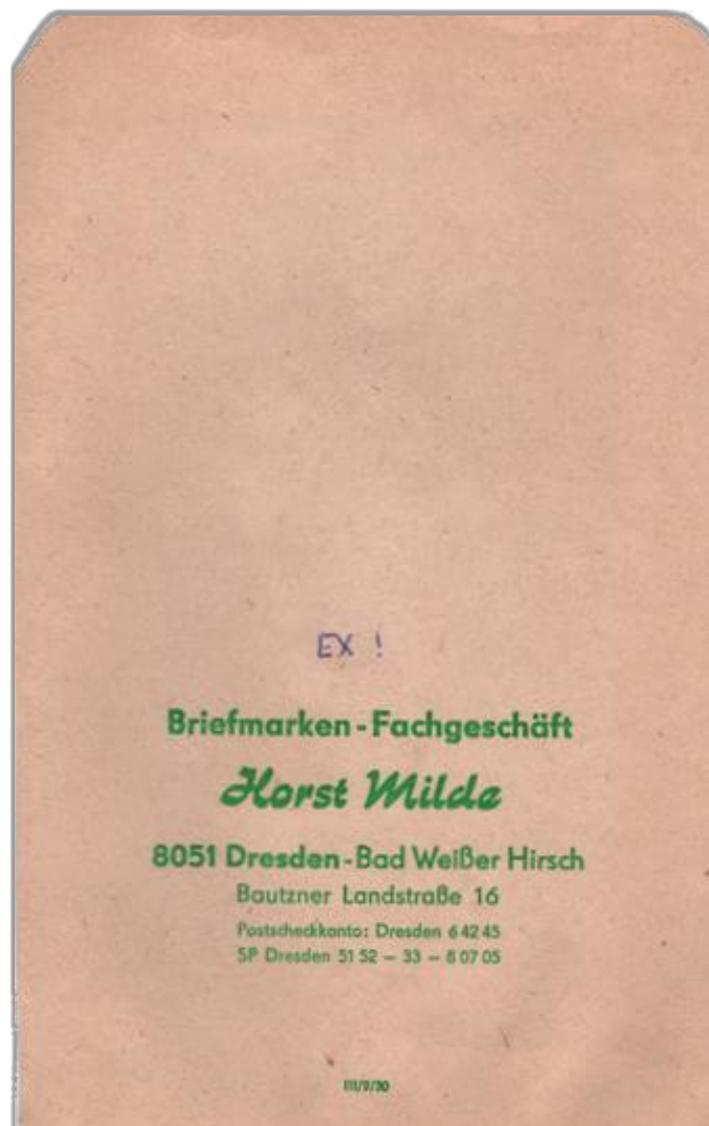
Franko . . .	Ngr.	Pf.		Königl. Sächs. Post- <u>Amte</u>
Scheingebühr —	"	5 "		
(No. 64.)	Sa.	Ngr.	Pf.	<u>Leipzig</u>

Einzahlungsschein mit Scheingebührvordruck 5 Pfg.

Arnim Knapp, München

Die beiden letzten Belege aus dem Briefmarken-Fachgeschäft Horst Milde „Dresden - Bad Weißer Hirsch“

Diese beiden Belege als Nachverwendung des Sachsenstempels „Markranstädt“ auf den beiden Frankomarken des Norddeutschen Postbezirks „Ein Groschen“ durchstochen und gezähnt hat mir Horst Milde nach der Auflösung seiner Ladenbestände als Erinnerung verpackt in einer Originaltüte seines Ladengeschäfts geschickt.

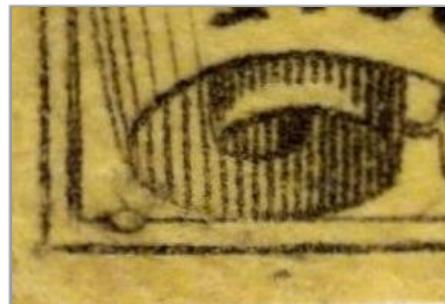


Jürgen Herbst, Stadt-Allendorf

Interessante Marken

Karl-Heinz Wagner legt eine interessante Marke der Johann-Ausgabe vor: Die Randlinie wirkt links unten wie linsenförmig aufgespalten. In der Vergrößerung zeigt sich der obere Teil als dünner Plattenriß, der sich kurz nach außen fortsetzt. Der untere Teil hat die Stärke der Rahmenlinien und könnte durch Verformung auf der Reliefplatte entstanden sein.

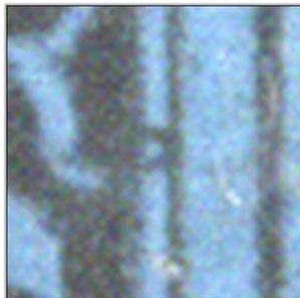
In jedem Falle wirkt diese Druckbildabweichung nicht wie zufällig. Es müßten sich also weitere Exemplare finden lassen.



Der „Ringel über dem Ohr“ wurde vor Jahrzehnten einmal von Dr. Dreydorff gezeigt, konnte aber danach nicht in weiteren Exemplaren registriert werden. Die gezeigte Marke stammt aus der Dresdner Auktion, in der große Teile von Tilo Rismondos Sammlung zur Versteigerung kamen. Die Platzierung mitten im Markenbild ist ungewöhnlich, wenn auch durch die Position zwischen der Haargravur recht unauffällig. Die Seltenheit läßt vermuten, daß die betreffende Platte erst spät diese „Ergänzung“ bekam. Möglicherweise sind aber weitere solche Marken lediglich nicht gesucht und gefunden worden.



Vielfach noch unbekannt ist die Tatsache, daß Ringel auch auf der Mi 7 vorkommen. Zwei Exemplare waren ebenfalls auf der Dresdner Auktion zu haben:



Ringel rechts zwischen den Randlinien



Ringel links oberhalb der senkr. Eckmarkierung

Jürgen Herbst, Stadt-Allendorf

Interessante Belege

Brieffälschung



Dieser Brief wurde bei ebay angeboten als „portorichtig frankierter Brief vom zweiten Verwendungstag der Marke“.

Auffallend ist dabei:

1. Im Jahre 1851 gab es noch keine Vollgitterstempel.
2. Die gemalten Stempelübergänge ergeben keinen Kreis, sondern ein deformiertes Gebilde.
3. „Portorichtig“ kann nicht stimmen, weil der Brief Nachtaxen enthält und keinerlei Hinweise auf die 2. Gewichtsstufe erkennbar sind.

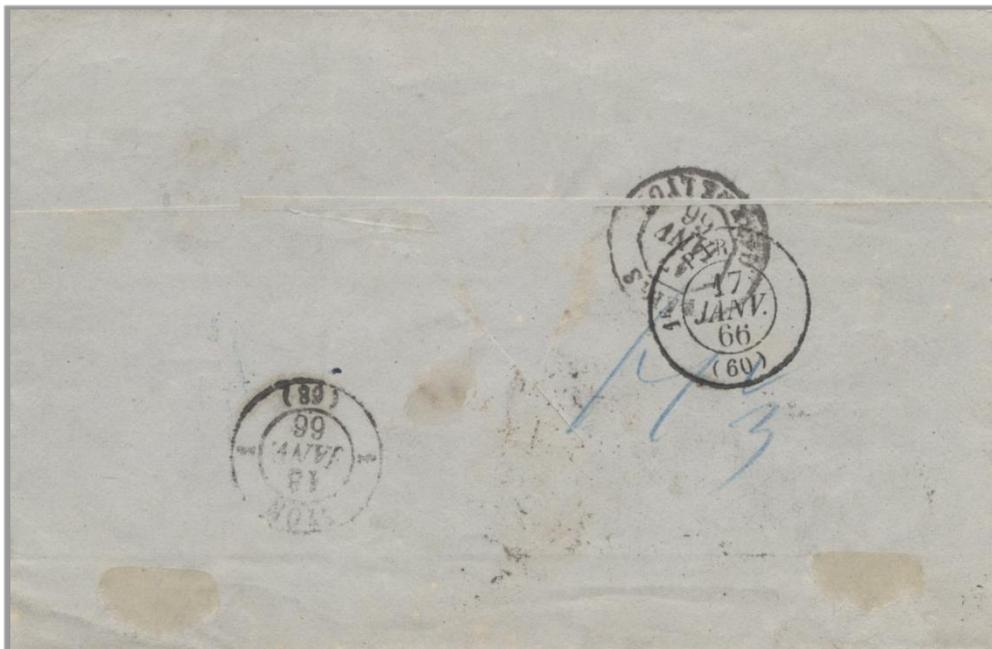
10 Postvereinsgebiet: Oesterreich.														
N a c h	Von													
	Leipzig	Dresden	Chemnitz	Altenburg	Annaberg	Budissin	Crimmitschau	Freiberg	Glauchau	Meissen	Plauen	Schneeberg	Zittau	Zwickau
Gabel	—	2	2	—	2	1	—	2	—	2	—	—	1	—
Gablonz	—	2	—	—	—	1	—	2	—	2	—	—	1	—
Georgswalde	—	1	2	—	2	1	—	2	2	2	—	2	1	2
Gitschin	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—
Görkau	2	1	1	2	1	2	2	1	1	1	2	1	2	1
Gottesgab	2	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1
Graslitz	2	2	1	1	1	—	1	2	1	2	1	1	—	1

Auszug aus Hüttners Taxzusammenstellung von 1851

Somit handelt es sich eindeutig um einen Portobrief in den 1. vereinsländischen Rayon, vorschriftsmäßig (für den gesamten taxisschen Postbezirk, unabhängig von der im Bestimmungsstaat gültigen Währung) in Kreuzern austaxiert. Die in Röteln vermerkte „6“ setzt sich zusammen aus der Taxe von 3 Kr. zzgl. dem Portozuschlag von 1 Kr. Am Bestimmungsort wurde in Groschenwährung umtaxiert, was die „2“ erklärt.

Ob es in Glauchau im August 1851 bereits üblich war, neben dem Entwertungsstempel zusätzlich einen Ortsstempel abzuschlagen, bedürfte noch des Nachweises.

Unzureichende Frankatur nach Frankreich



Briefe ins südliche Frankreich, wozu auch Lyon zählte, waren grundsätzlich über Baden zu befördern. Das unterblieb jedoch u.a. dann, wenn die Frankatur dazu nicht ausreichte (Die Taxe für den einfachen Brief über Baden betrug 4,8 Ngr.). Daher erfolgte bei diesem Brief die Leitung über Preußen.

Der von preußisch-französische Vertrag von 1858 sah nur vollständig oder gar nicht frankierte Briefe vor. Unterfrankierte hätten dem Absender, der sich in diesem Falle via Stempel leicht hätte ermitteln lassen, zurückgegeben werden müssen. Die zum 1858er Vertrag ergangene sächsische Postverordnung sah aber Anrechnung von Teilfrankaturen vor und führte als Beispiel ausgerechnet eine 4 Ngr.-Frankatur an.

Nr 1728. Den Abschluß eines neuen Postvertrags zwischen Preußen und Frankreich und dessen Anwendung auf den Sächsisch-Französischen Postverkehr betreffend; vom 29. Juni 1858.

Zwischen der königlich Preussischen und der Kaiserlich Französischen Regierung ist ein neuer Postvertrag abgeschlossen worden, dessen Bestimmungen vom Tage des Empfanges der gegenwärtigen Verordnung ab auch auf diejenigen Correspondenzsendungen aus dem königlich Sächsischen Postbezirke nach und über Frankreich und umgekehrt in Anwendung kommen sollen, welche über Preußen zur Versendung gelangen.

Den Postanstalten wird daher Folgendes zur genauesten Nachachtung eröffnet.

A. Correspondenz nach und aus Frankreich und Algerien.

1) Auf dem Wege über Preußen ist alle jene Correspondenz nach Frankreich und Algerien zu befördern, für welche die Benutzung dieses Versendungsweges von den Absendern auf der Adresse verlangt ist.

2) Die durch Vermittelung der königlich Preussischen Postverwaltung zur Versendung gelangende Correspondenz nach und aus Frankreich kann, wie bisher, nach der Wahl des Absenders entweder unfrankirt oder bis zum Bestimmungsorte frankirt abgesendet werden. Eine theilweise Frankirung bis zu irgend einer Grenze ist unzulässig.

Die durch Marken unvollständig frankirten Briefe sind zwar als unfrankirte anzusehen und als solche zu taxiren, jedoch wird der Werth der verwendeten Marken berücksichtigt und von den Adressaten nur der an dem tarifmäßigen Porto fehlende Betrag eingehoben.

(Hiernach würde beispielsweise für einen Brief aus Sachsen nach Frankreich, der nur mit Marken im Werthe von 4 Ngr. versehen wäre, bei der Auslieferung an Preußen der Preussischen Postverwaltung nur das hiervon nach Abzug des Sächsischen Portoanteils — von $2\frac{1}{2}$ Ngr., cf. Art. 4 — verbleibende Franko — von $1\frac{1}{2}$ Ngr. — in Vergütung zu stellen sein.)

3) Das im königlich Sächsischen Postbezirke für einen einfachen Brief zu erhebende Gesamtpporto (d. h. das deutsche Vereinsporto und das Porto für Frankreich mit Einschluß des eventuell zu bezahlenden Belgischen Transitporto) beträgt

für frankirte Briefe nach Frankreich und Algerien $4\frac{1}{2}$ Ngr.,
= unfrankirte = aus = = = 5 =

Als ein einfacher Brief wird ein solcher angesehen, welcher nicht mehr als 10 Grammen (d. i. reichlich $\frac{1}{2}$ Zollloth nach der Eintheilung des Pfundes in 32 Lothe und $\frac{1}{10}$ Zollloth nach der Eintheilung des Pfundes in 30 Lothe) wiegt. Die obigen Portosätze gelten demnach für Briefe bis zu diesem Gewichte einschließlic. Bei schwereren Briefen steigen die Portosätze nach folgender Progression:

über 10 bis 20 Grammen incl.	zweifach,
= 20 = 30 =	= dreifach,
= 30 = 40 =	= vierfach,
= 40 = 50 =	= fünffach

u. s. w. für jede fernere 10 Grammen einen Portosatz mehr.

4) Die königlich Sächsische Postverwaltung hat im einfachen Portosatz

für die abgehenden frankirten Briefe 2 Ngr. und

= = = unfrankirten = $2\frac{1}{2}$ Ngr. (2 Sgr. 4 Pf.)

als deutsches Vereinsporto zu beziehen. Bei schwereren Briefen steigen diese Portobezüge von 10 zu 10 Grammen um den einfachen Satz.

Für die aus Frankreich und Algerien per Preußen nach dem königlich Sächsischen Postbezirke eingehende Correspondenz fällt das deutsche Vereinsporto der königlich Preussischen Postcasse zu.

Die Portorechnungen und Portovergütungen für die fragliche Correspondenz finden in folgender Weise statt.

a) Frankirte Correspondenz nach Frankreich und Algerien.

Die Sächsischen Postanstalten erheben $4\frac{1}{10}$ Ngr. pro 10 Grammen
behalten davon als Vereinsporto . . . 2 = = = =

und vergüten bei der Auslieferung an
Preußen zur Weitervergütung nach
Frankreich und beziehentlich zur Deckung

des Belgischen Transitporto . . . $2\frac{1}{10}$ Ngr. pro 10 Grammen.

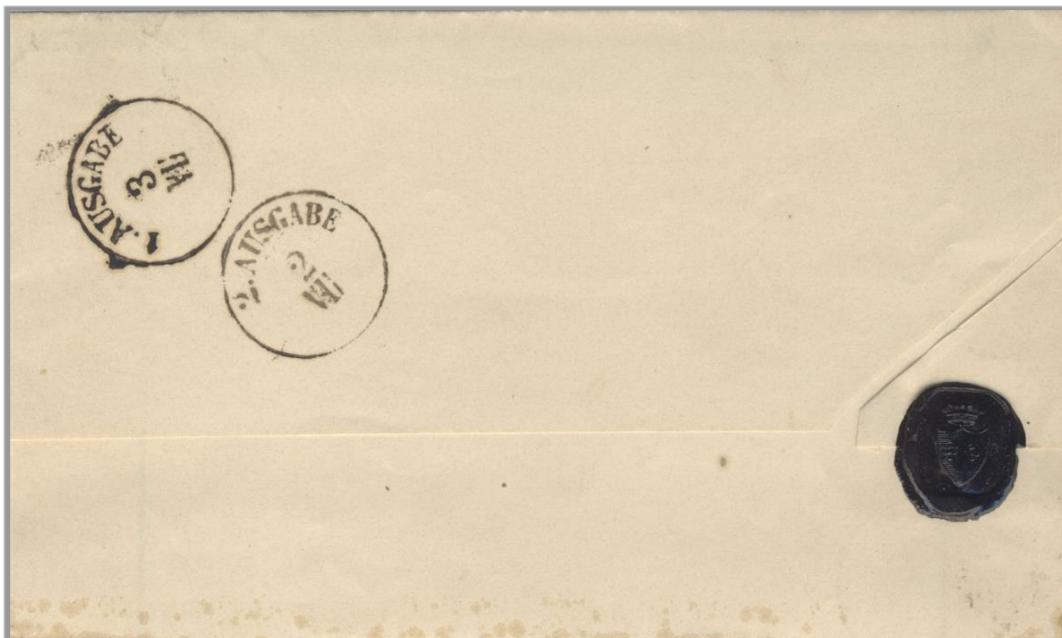
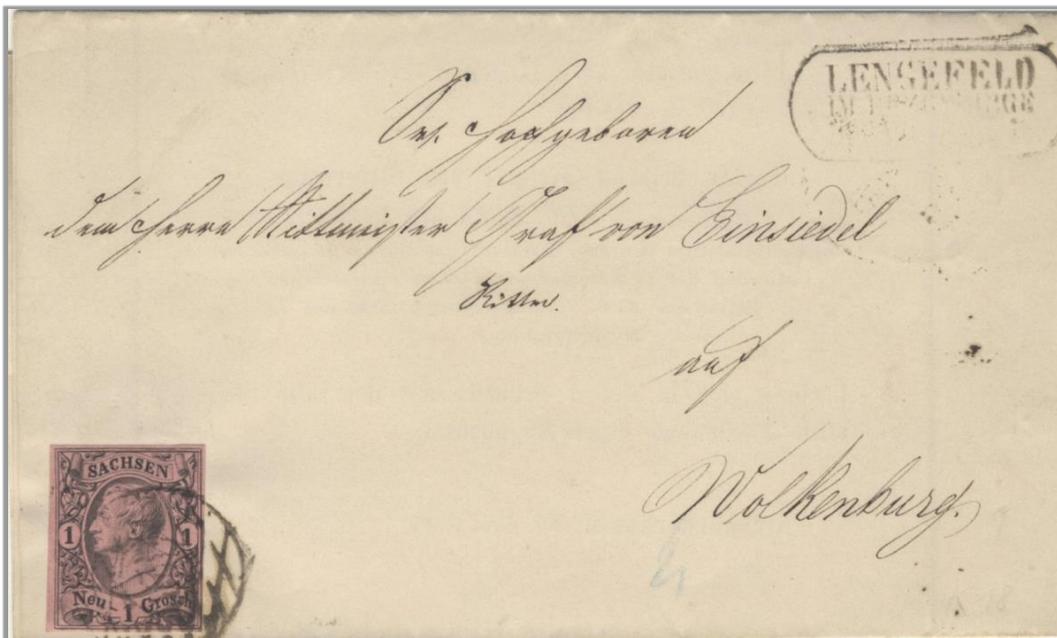
Es war die Portotaxe anzusetzen, die mit 5 Ngr. gegenüber der Francotaxe von 4 1/2 Ngr. leicht erhöht war. Die sächsische Postverwaltung hatte 2 1/3 Ngr. zu beanspruchen und in Leipzig wurde die darüber hinaus verklebte Differenz von 1 2/3 Ngr. links unten als Weiterfranco gutgeschrieben.

Die "4 Sgr. nur" dürfte die preußische Post vermerkt haben.

Die französische Post hatte 2 2/3 Sgr. zu beanspruchen, von denen grundsätzlich 2 S.Pfg. als belgische Transitgebühr an die preußische abzuführen war. Sie erhob den fehlenden Betrag aufgerundet auf 2 Decimes vom Empfänger. Die preußische Post hat den sächsischen Weiterfrancovermerk gestrichen, weil sie den Betrag abzüglich der 2 S.Pfg. an die französische weitergab.

Drucksache mit Verzicht auf Portoermäßigung

Die folgende Drucksache wurde mittels Siegel verschlossen und erfüllte deshalb die notwendigen Voraussetzungen für eine Portoermäßigung nicht. Daß dem Absender das bewußt war, beweist die korrekte Frankierung für einen Brief in den 2. Rayon (Wolkenburg lag im Landzustellbereich von Penig).



Den gestern nach längerem Leiden erfolgten
Hinübergang des Herrn

Gustav Heinrich Freiherr von Biedermann

K. S. Amtshauptmann a. D., Custos und design. Dechant
des Collegiatstifts Wurzen, Kreisvorsitzender im Erzgebirge,
Mitglied der I. Kammer der Ständeversammlung,
Ritter des K. S. Verdienstordens, Herr auf
Niederforchheim &c.

beehren sich in tiefem Schmerz mit der Bitte um
stille Theilnahme ergebenst anzuzeigen

NIEDERFORCHHEIM, 30. Juni 1862.

die Hinterbliebenen.

Versand einer offenen Karte

Ein interessanter Beleg wurde kürzlich beim Auktionshaus Schwarzenbach versteigert:



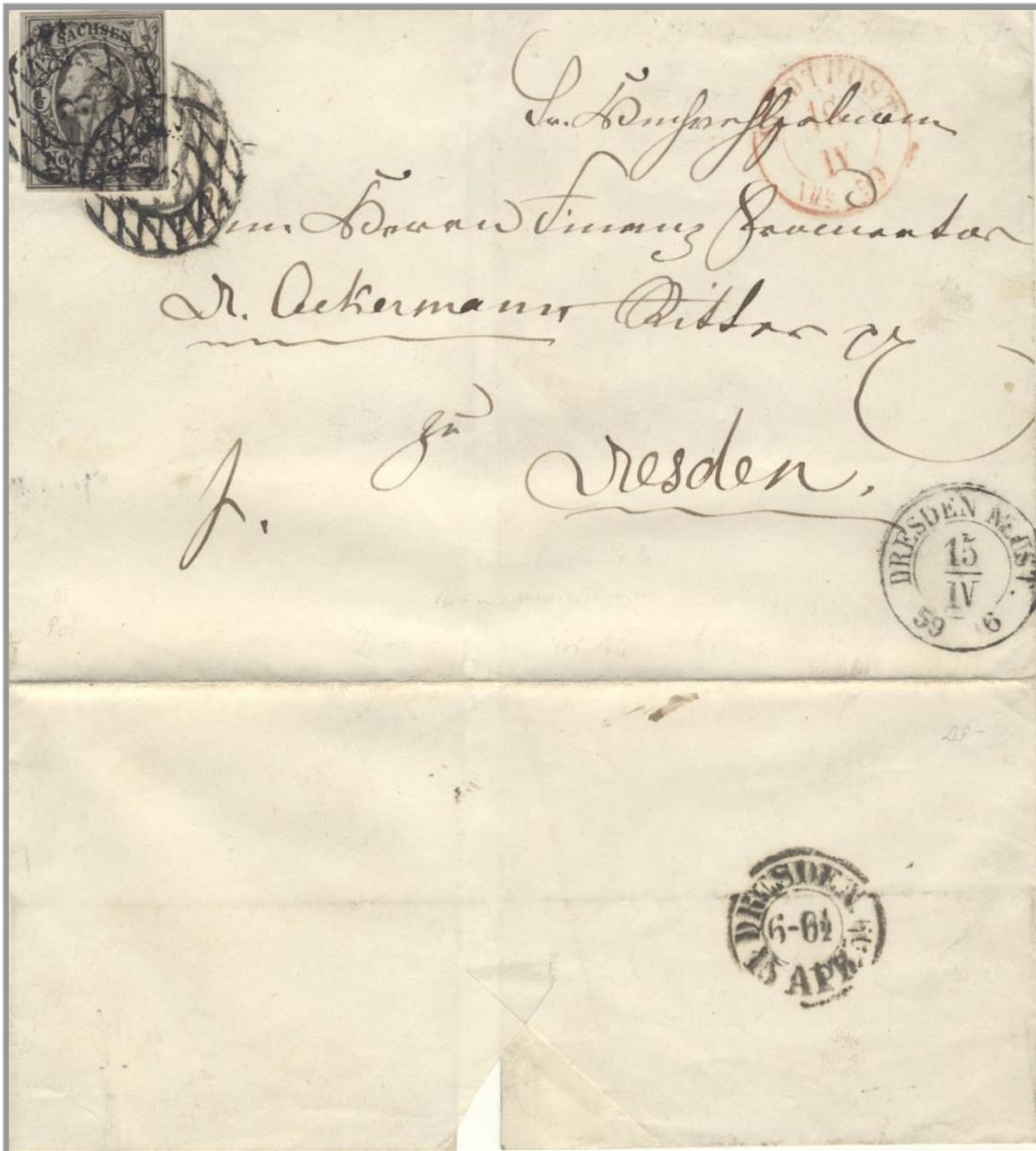
Von der Dresdner Stadtpost ist eine offenbar als Neujahrsglückwunsch offen aufgegebene Zierkarte anstandslos befördert worden. Ein ausdrückliches Verbot des Versandes offener Karten ließ sich zwar nicht finden, in den „allgemeinen Vorschriften“ der Briefportotaxe finden sich jedoch zwei Punkte, die für deren Unzulässigkeit sprechen:

- 10) Der Verschluss der gewöhnlichen...Briefe muß so beschaffen sein, daß ohne dessen Verletzung dem Inhalte nicht beigekommen werden kann.
- 11) Briefe, welche nicht verschlossen sind, werden zur Beförderung nicht angenommen.

Da selbst Drucksachen zum Beförderungszeitpunkt noch nicht als offene Karten befördert werden durften, ist demnach von Unzulässigkeit dieser Kartenbeförderung auszugehen.

Entwertung mit drei verschiedenen Stempeln

Der nachfolgend gezeigte Brief wurde bei der Postexpedition Dresden Neustadt (Stempel vom 15.4.1859, 6 Uhr abends) aufgegeben und die Marke mit deren NG 3 entwertet. Die Überstellung an das Hofpostamt erfolgte ausweislich der Uhrzeitangabe 6 – 6 ½ unverzüglich. Die Marke erhielt dort den NG 1. Das für die Austragung zuständige Stadtpostamt wurde erst am Folgetag morgens um VII ½ Uhr tätig. Es ließ sich eine weitere Markenentwertung mit dem NG 1 nicht nehmen. Obwohl derartige innerstädtische Beförderungen nicht selten vorgekommen sein dürften, konnte eine vergleichbare Entwertung mit drei verschiedenen Nummernstempeln zuvor noch nicht registriert werden.



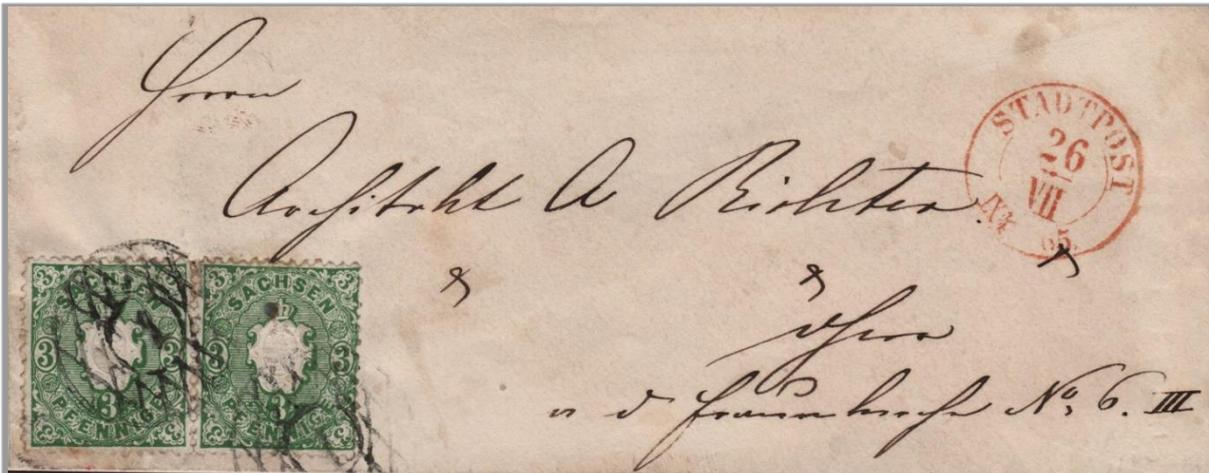
Arnim Knapp, München

Ein verfälschter Dresdener Stadtpostbrief

Wenn Stadtpostbriefe sowohl in Dresden als auch Leipzig nach dem 1. Aug. 1852 mit 6 statt 5 Pfg. frankiert sind - zu diesem Datum trat die Portoreduzierung gemäß Postverordnung Nr. 962 in Kraft – sollte man immer hellhörig werden und einen solchen Beleg genau unter die Lupe nehmen.

Im folgenden Beispiel liegt ein Stadtpostbrief aus Dresden vom 26. Juli 1865 vor der zweifellos echt befördert und zugestellt wurde.

Die beiden 3 Pfennig Frankomarken der Wappenausgabe wurden hier nachträglich angebracht und sind mit einem nachgemachten Nummerngitterstempel „1“ entwertet worden. Dies ergibt sich aus Form und Größe dieser beiden Stempelabschläge.



Stefan Kolditz, *Gelenau*

Ergänzungen Postschein- und Telegramm-Handbuch Sachsen

Eine ganze Reihe von Sammlern haben sich sehr intensiv mit den Aussagen im Postschein- und Telegramm-Handbuch auseinandergesetzt. Im Ergebnis wurden neue Scheintypen gemeldet sowie einzelne Feststellungen insbesondere in den Anhängen präzisiert. Deshalb mein Dank an diese Sammler verbunden mit dem Aufruf an alle, weitere Ergänzungen mitzuteilen. Beim Sammelgebiet Postscheine wird es immer wieder neue Erkenntnisse geben.

Die Darstellung der Ergänzungen gestaltet sich allerdings hinsichtlich zweier Punkte schwierig. So wären beispielsweise bei Aufnahme eines neuen Scheintyps der Punkt 4 Beschreibung der Postscheine und Telegramme, die Anhänge 1, 2 und 3 zu ändern. Dies würde im Rahmen dieses Beitrags aber zu weit führen. Deshalb werden die Änderungen lediglich bezüglich der Punkte 1 bis 4 beschrieben. In den Anhängen kann sich dann jeder selbst entsprechende Hinweise im Buch vermerken.

Desweiteren hat nur jeder fünfte der FG-Mitglieder das Postschein- und Telegramm-Handbuch Sachsen erworben. Für den überwiegenden Personenkreis ist demzufolge ein Nachvollziehen der Ergänzungen schwierig, da sie ja nicht die im Buch beschriebene Ausgangssituation kennen. Die bereits im Buch getroffenen Aussagen hier jedoch nochmals zu wiederholen, würde zu umfangreich. In einer Reihe von Fällen ist eine eigenständige Information unumgänglich.

Die Änderungen oder Ergänzungen werden entsprechend der Buchgliederung dargestellt. Zum Teil wird die Ausgangsseite im Buch mit angegeben.

Zu Punkt 3.4.2 Unterzeichnende Behörde - 1. Oberpostamt (S. 60)

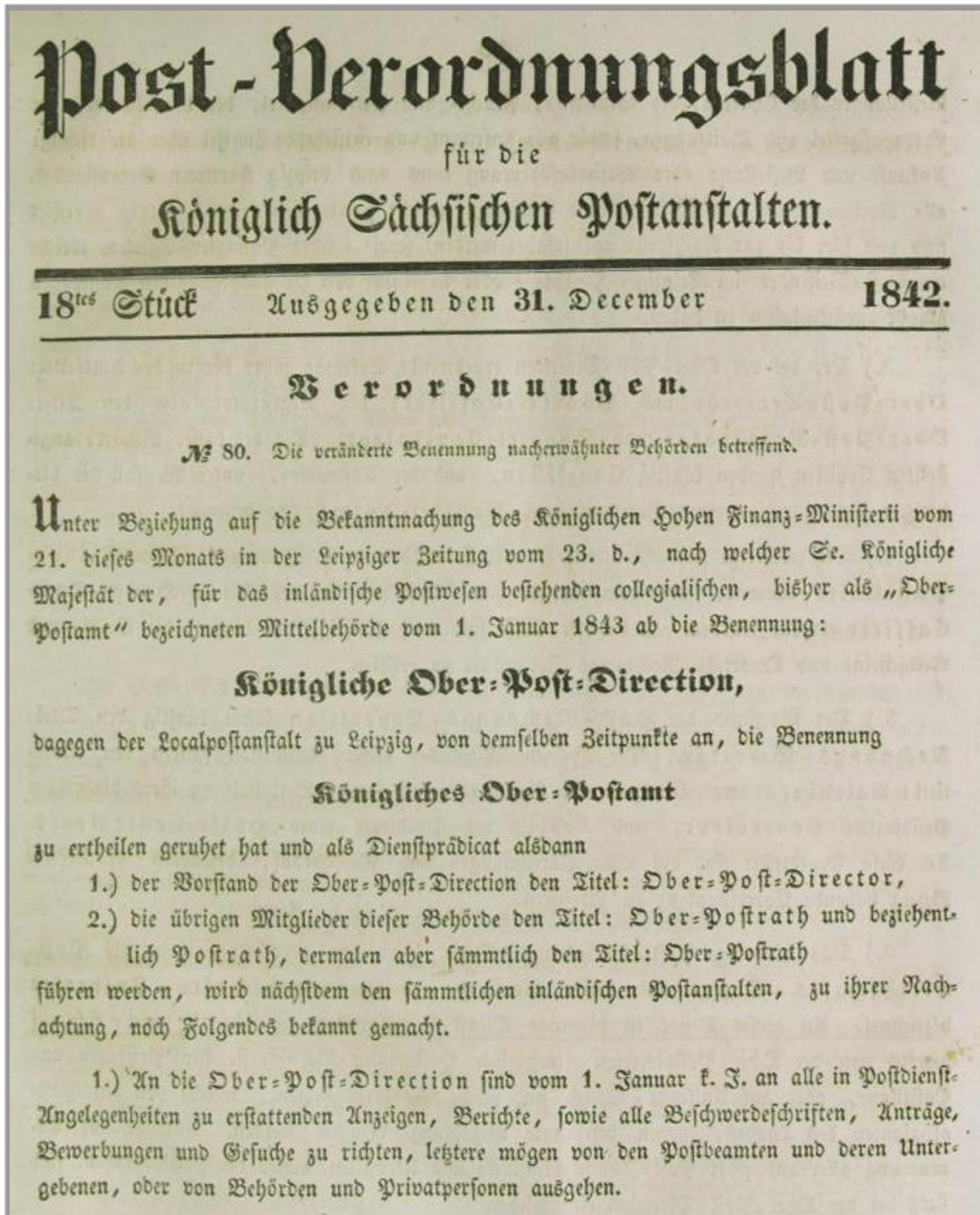
Bei den Anmerkungen auf der Rückseite der Extrapostscheine ist unter 3) angeführt, dass auf jeder Poststation ein Beschwerdebuch ausliegt, in welchem der Reisende Beschwerden anbringen kann. Von der Station waren diese Beschwerden an das „Ober-Postamt“ weiterzuleiten.

Tare der Postillons - Trinkgelber.				Anmerkungen.	
	Bei einer Bespannung mit				
	2 Pferden	3-4 Pfd.	6 Pferden		
Für 1½ Postm. u. darunter	8 Ngr.	12 Ngr.	20 Ngr.	1) Wird auf einer Station der Wagen mit Fett geschmiert, so werden dafür 5 Ngr., wird mit gewöhnlicher Schmiere geschmiert, oder das Material von den Reisenden dazu beigegeben 4 Ngr., wird nicht geschmiert, 2½ Ngr. Wagenmeistergebühr bezahlt.	
• jede Postmeile darüber	5 "	7½ "	12½ "	2) Zwischen Stationen von 4 Postmeilen und darüber ist dem Postillon gestattet, unterwegs eine Viertelstunde anzuhalten, doch ist diese Zeit bei der Fahrt selbst wieder einzubringen.	
und für jede Fünftel-Postm.	1 "	1½ "	2½ "	3) Auf jeder Station liegt ein Beschwerdebuch, in welches der Reisende etwa anzubringende Beschwerden eintragen kann. Damit von dem darauf vom Ober-Postamt Verfügt dem Beschwerdeführer Nachricht gegeben werden könne, werden die Reisenden ersucht, ihren Namen, Stand und den Ort ihres wesentlichen Aufenthalts der eingetragenen Beschwerde deutlich beizufügen.	

Tare der Postillons - Trinkgelber.				Anmerkungen.	
	Bei einer Bespannung mit				
	2 Pferden	3-4 Pfd.	6 Pferden		
Für 1½ Postm. u. darunter	8 Ngr.	12 Ngr.	20 Ngr.	1) Wird auf einer Station der Wagen mit Fett geschmiert, so werden dafür 5 Ngr., wird mit gewöhnlicher Schmiere geschmiert, oder das Material von den Reisenden dazu beigegeben 4 Ngr., wird nicht geschmiert, 2½ Ngr. Wagenmeistergebühr bezahlt.	
• jede Postmeile darüber	5 "	7½ "	12½ "	2) Zwischen Stationen von 4 Postmeilen und darüber ist dem Postillon gestattet, unterwegs eine Viertelstunde anzuhalten, doch ist diese Zeit bei der Fahrt selbst wieder einzubringen.	
und für jede Fünftel-Postm.	1 "	1½ "	2½ "	3) Auf jeder Station liegt ein Beschwerdebuch, in welches der Reisende etwa anzubringende Beschwerden eintragen kann. Damit von dem darauf von der Ober-Postdirektion Verfügt dem Beschwerdeführer Nachricht gegeben werden könne, werden die Reisenden ersucht, ihren Namen, Stand und den Ort ihres wesentlichen Aufenthalts der eingetragenen Beschwerde deutlich beizufügen.	

Ein aufmerksamer Sammler hat festgestellt, dass ab Mitte der 1840er Jahre die Behörde „Ober-Postamt“ sich in „Ober-Postdirektion“ änderte. Diese Änderung erfolgte beim Grundtyp E3 der Extrapostscheine.

Vorstehend ist eine Extrapostquittung mit dem Jahresvordruck 184. sehr spät verwendet von Schmölln am 7. November 1857 mit der Bezeichnung „Ober-Postamt“ und eine Extrapostquittung von Bautzen vom 30. Oktober 1844 mit „Ober-Postdirektion“ abgebildet.



Ab 1. Januar 1843 erfolgte eine Aufteilung des Oberpostamtes in Leipzig, was die Ursache dieser Textveränderung war. Die Ober-Postdirektion hatte dabei die allgemeinen organisatorischen Aufgaben zu erfüllen. Hierzu gehörte auch die Bearbeitung der Beschwerden. Das Ober-Postamt hingegen war nur noch für die Abwicklung des reinen Postdienstes zuständig (PVBl. 1842, 18. Stück, VO-Nr. 80 vom 27. Dezember 1842).

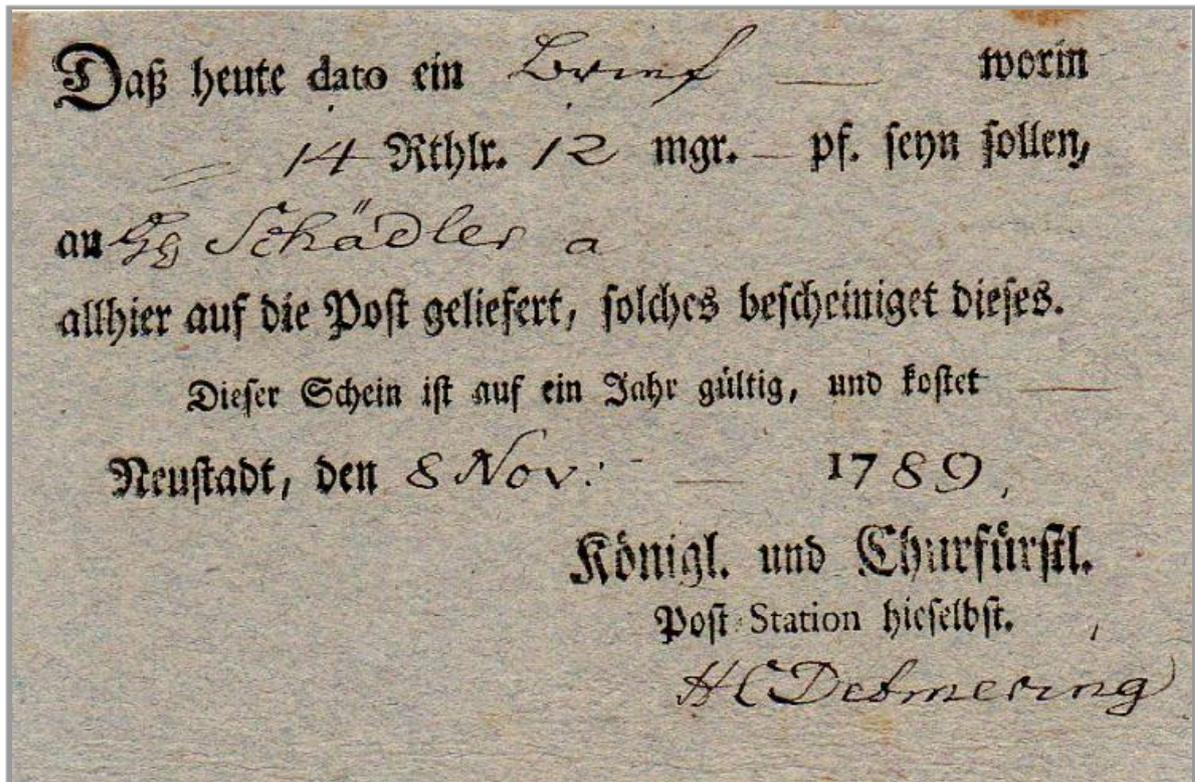
Hieraus Untertypen abzuleiten ergibt wenig Sinn.

Zu Punkt 3.4.2 Unterzeichnende Behörde - 12. Poststation (S. 68)

Im Sachsenhandbuch von Göbeler ist eine Behördenbezeichnung „Königl. und Churfürstl. / Post Station hieselbst“ in Verbindung mit einem Postmeisterschein von Neustadt verwendet im Jahre 1788 aufgeführt. Ein dieser Aussage zu Grunde liegender Schein konnte nunmehr gefunden werden (Angebot ebay Juli 2017). Der Schein steht nicht mit dem zu dieser Zeit sächsischen Neustadt an der Orla oder Neustadt bei Stolpen in Verbindung, da Sachsen zur Verwendungszeit kein Königreich war und in Sachsen als Währung keine Mariengroschen (mgr.) galten.

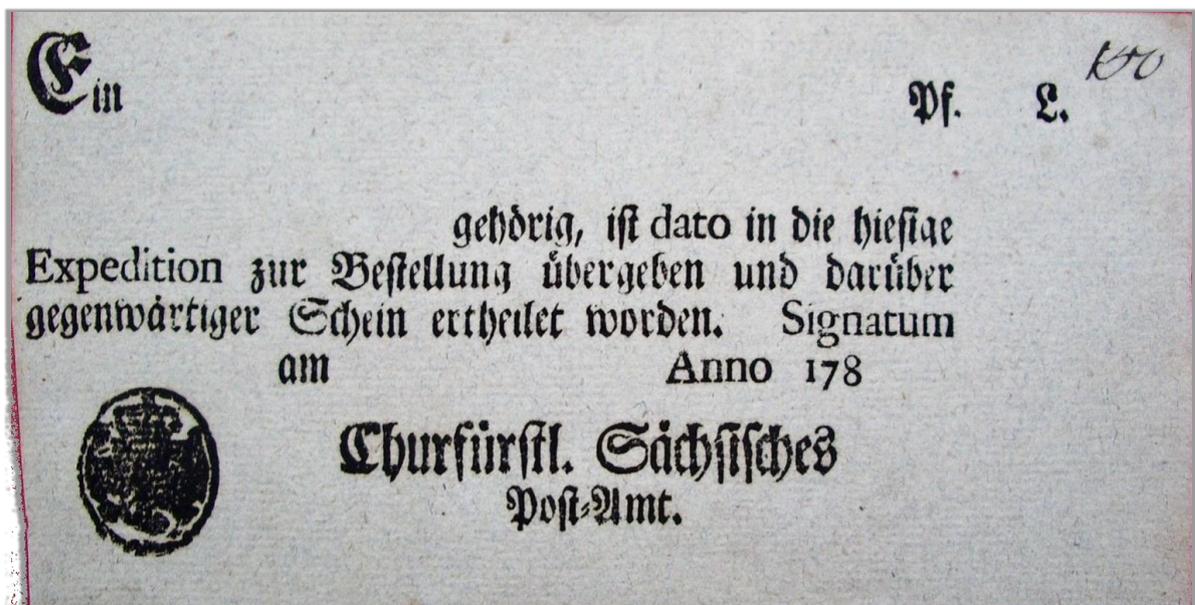
Der Schein ist Neustadt in Hannover zuzurechnen (vgl. auch Hans A. Weidlich, Die Postmeisterscheine von Braunschweig und Hannover, S. 185).

Der Punkt ist im Buch zu streichen.



Ungebrauchte Postscheine

Bei ebay wurde im Februar 2018 ein zweiter ungebrauchter Postschein angeboten.

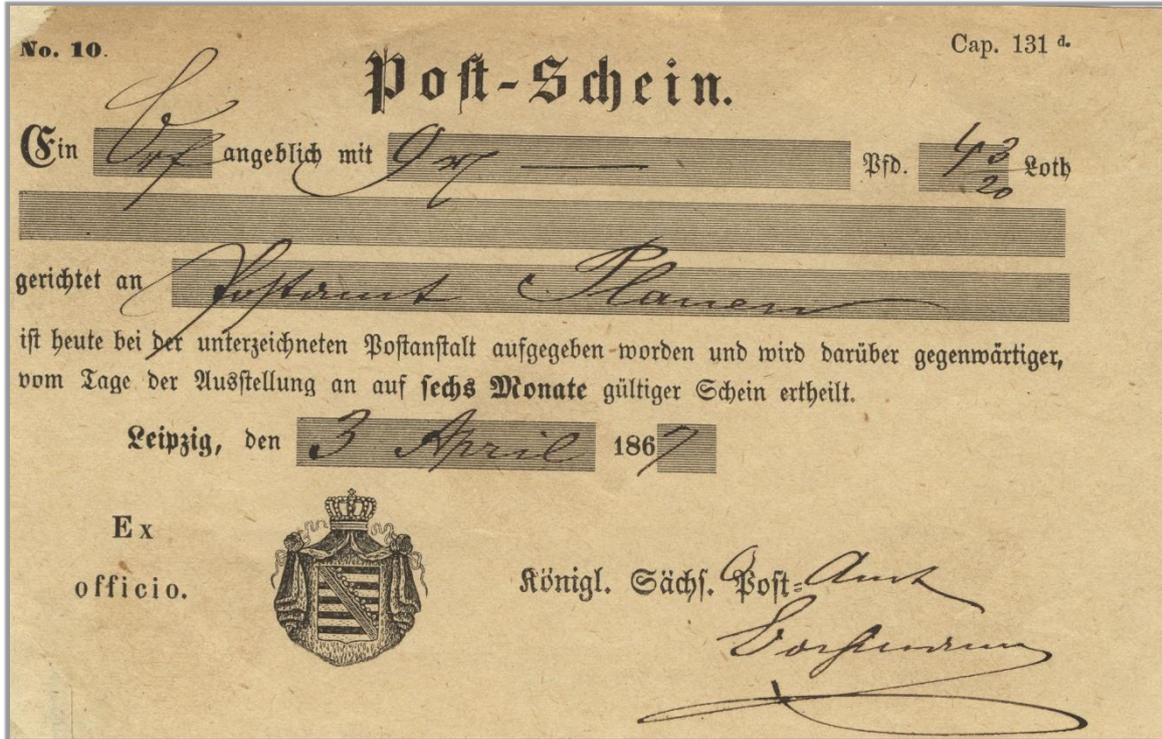


Zu Punkt 4.1 Postscheine über Wertsendungen

Grundtyp 11 (Korrektur Seite 407, Ergänzung Seite 408)

Auf der Seite 407 ganz oben ist ein Fehler bei der Zuordnung des Wappens unterlaufen. Der Typ 11.1p kommt nur mit dem Wappen mit flacher Krone (Wappen m) vor. Hieraus ergibt sich eine Änderung des Untertyps von W17 in Wm1.

Die ab 1867 verwendeten Wappen mit der flachen Krone kommen auch bei den Dienstscheinen vor. So ist nachfolgend der Untertyp 11.5c.3.Wmeo1 mit dem Ortsvordruck Leipzig im Buch auf Seite 408 aufgeführt.

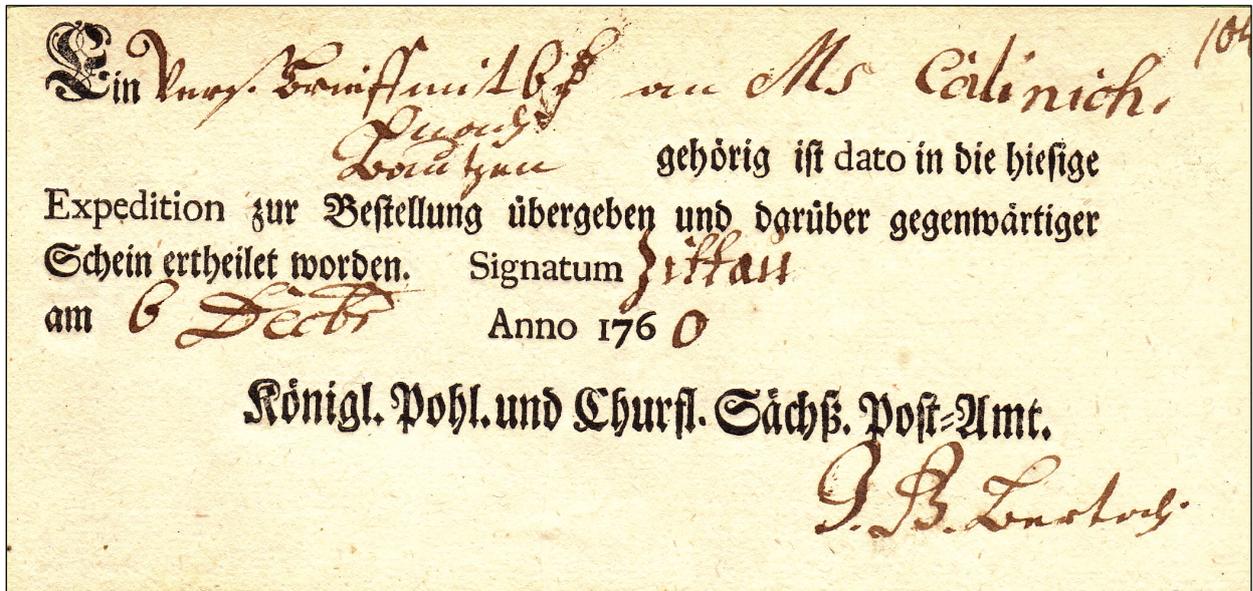


Zwischenzeitlich wurde dieser Typ auch ohne Ortsvordruck registriert. Beide Scheine sind oben abgebildet.

Von diesen beiden Untertypen ist bisher lediglich je ein Stück bekannt. Insgesamt gibt es allerdings von diesem Scheintyp mit der Unterschrift „Königl. Sächs. Postz.“ und dem Jahresvordruck 186. über 500 Stück, bei den Postscheinen schon Massenware.

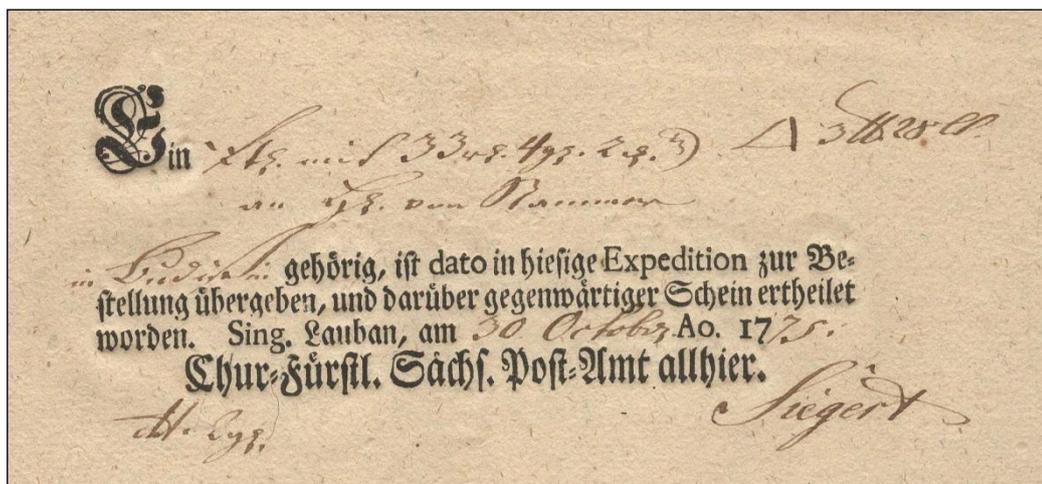
Administrationsschein Grundtyp Oberlausitz 1 (Ergänzung S. 130)

Neben geringfügig geänderter Textanordnung wurde beim nachfolgend abgebildeten Schein (Abb. Slg. Schulze) in der Scheinunterschrift das „Post-Amt.“ (73b1) mit „Post-Amt.“ (73b2) geschrieben. Mit der anderen Unterschrift ergibt sich ein gesonderter Scheintyp (OL1.73b2).



Typ	Unterschrift	Jahresvordruck
OL1.73b1	Königl. Pohl. und Churfl. Sächs. Post-Amt.	176.
OL1.73b2	Königl. Pohl. und Churfl. Sächs. Post-Amt.	176.

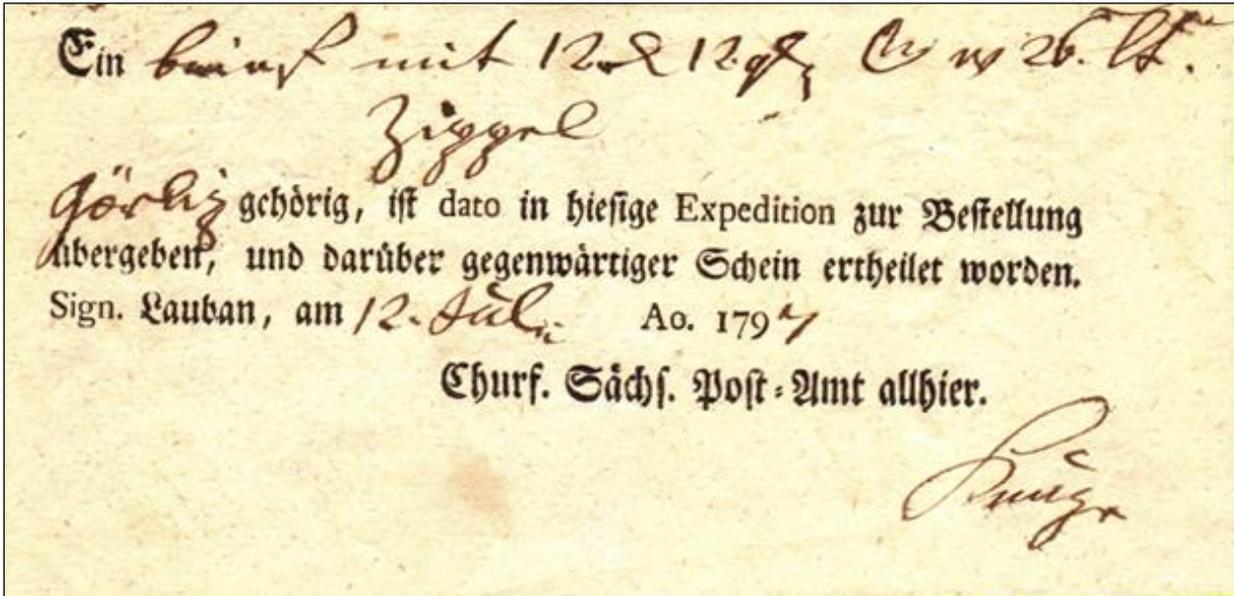
Postmeisterschein Lauban2 (Ergänzung Seite 137)



Setzfehler (Abb. Sml. Schulze)

Anstelle „Sign. Lauban“ wurde „Sing. Lauban“ gedruckt.

Der Setzfehler ist in den Anhängen zu ergänzen.

Lauban 3 (Ergänzung Seite 137)

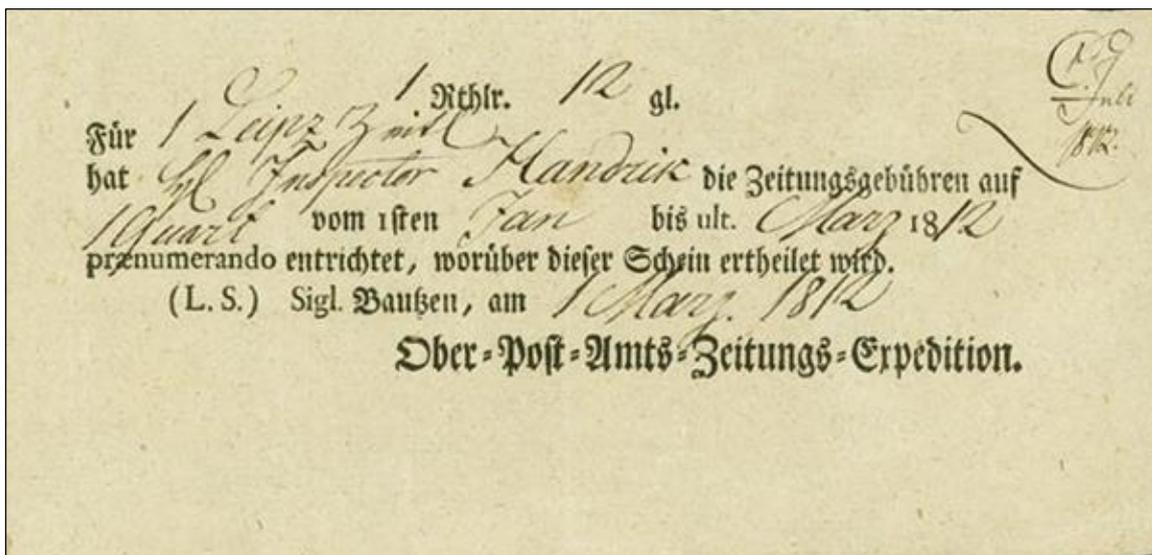
Neuer Scheintyp (Abb. Sml. Schulze)

Unterscheidungsmerkmale: Anlehnung an den Leipziger Text ohne „Werrth“ rechts oben;
„Sign.“ vor dem Ortsnamen; geänderte Textanordnung gegenüber Lauban 2;
bisher nicht registrierte Unterschrift

Größe: 1/3 Folio

Registrierter Verwendungszeitraum: 7/1797

Typ	Unterschrift	Jahresvordruck
Lau3.73p	Churf. Sächs. Post-Amt allhier.	179.

Zu Punkt 4.5 Zeitungswesen**4.5.3 Postmeisterscheine über die Bezahlung des Zeitungsgeldes****Budissin Z3** (Ergänzung Seite 206; Abb. aus Lot Dresdner Briefmarkenauktion)

Unterscheidungsmerkmale: Zeitungsgeldquittung; Ortsdruck „Sigl. Bautzen“; ohne Jahresvordruck
Größe: 1/4 Folio

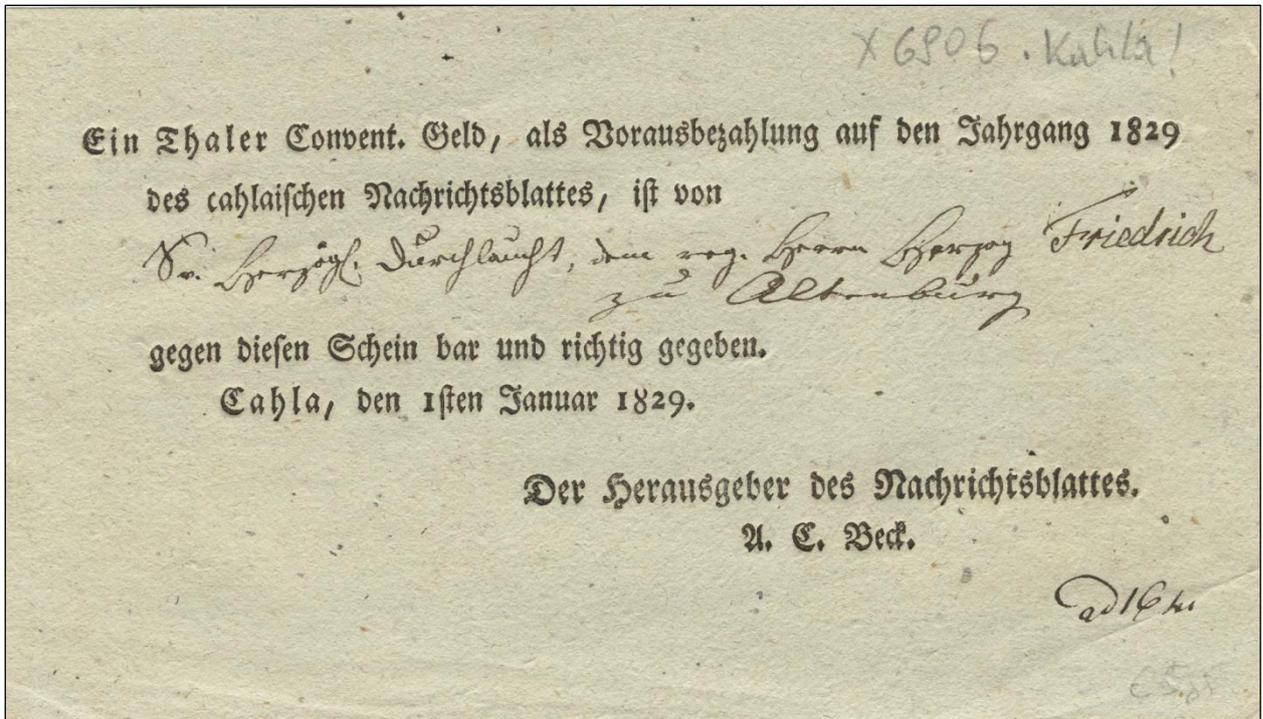
Registrierter Verwendungszeitraum: 3/1812

Auch wenn eine zeitliche Einordnung nicht mehr gegeben ist, werden neue Scheintypen von der Nummerierung angefügt. Die bisherigen Nummern bleiben damit bestehen.

Zu Punkt 4.5.6 Zeitungsscheine sonstiger Zeitungsexpeditionen

Cahla - *Cahlaisches Nachrichtenblatt* (Ergänzung Seite 234)

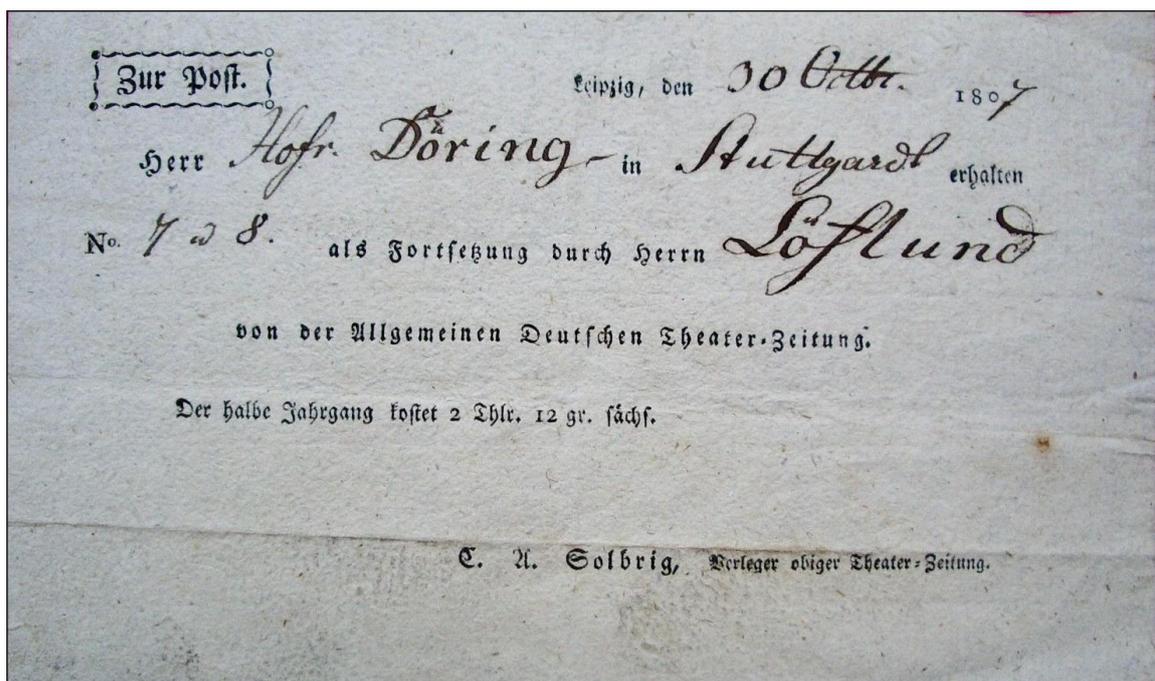
Zeitungsgeldquittung das Cahlaischen Nachrichtenblattes



Unterscheidungsmerkmale: Zeitungsgeldquittung; Ortsdruck Cahla; Jahresvordruck 1829
Größe: 1/3 Folio

Registrierter Verwendungszeitraum: 1/1829

Leipzig - *Allgemeine Deutsche Theaterzeitung* (Ergänzung Seite 241)



Intelligenzblatt

der

Zeitung für die Jugend.

Sonnabend. ——— 44. ——— 12. Sept. 1807.

Allgemeine Deutsche Theaterzeitung.

Unter diesem Titel werde ich im Verlage des Herrn E. A. Solbrig vom Oktober dieses Jahres an eine Zeitung herausgeben, welche sich von den meisten öffentlichen Blättern schon dadurch unterscheidet, daß sie ihrem Zwecke nach durchaus mit keiner andern Zeitschrift Deutschlands collidirt, sondern ein Institut bildet, wie in diesem Augenblicke kein ähnliches vorhanden ist.

In einer Zeit, wo das Theater mehr als je fast allgemeines Bedürfniß ist, wo man vor der Bühne sich nicht bloß zerstreuen und belustigen, sondern wirklich erheben will — erheben bei dem Anblick einer idealen bessern Welt, da in der wirklichen die Atmosphäre so drückend schwül ist — in einer solchen Zeit muß auch jedes Mittel zur Veredelung dieser allgemeinen Volks-Erhebung, nicht allein dem deutschen Künstler, sondern jedem Deutschen überhaupt willkommen seyn. Es kann hier nicht die Rede von mageren Theater-Nachrichten seyn, wie man sie in guten und schlechten Blättern zerstreut findet, sondern vielmehr von einem Archive, in welches alles niedergelegt wird, was theoretisch sowohl als praktisch einen Beitrag zur Veredelung deutscher dramatischer Kunst abgeben möchte, wo man von allem unerschaltend belehrt wird, was andere Nationen für das Emporkommen ihrer Bühnen gethan haben, und noch thun, welches mit einem Worte, durch würdige Mitarbeiter unterstützt, zum hauptsächlichsten Zwecke haben wird, die Deutsche Bühne ihrer Würde gemäß, auf einen festen Punkt zu leiten, und so zur höchstmöglichen Vollkommenheit zu erheben.

Diese Blätter nun werden alle diejenigen Gegenstände umfassen, welche für die Deutsche Bühne überhaupt Interesse haben, und deren Kenntnisse zur Bildung der darstellenden dramatischen Künstler sowohl, als zur Leitung des bis jetzt noch so schwankenden Geschmacks des deutschen Publikums unumgänglich notwendig sind.

Demnach wird ihr Inhalt insbesondere seyn:

1. Dramaturgische Aufsätze. Anleitungen zur Schau-

spieler-Bildung. Erörterungen über alle Zweige der dramatischen Cultur.

2. Philosophisch-literarische Abhandlungen, in so fern solche auf Dramaturgie Bezug haben.
3. Revision und Critik der dramatischen Literatur.
4. Antiquarische und historische Notizen, in so fern solche auf Costume und aufs Theater überhaupt Bezug haben. Auch Beiträge zur theatralischen Kosmetik.
5. Theater-Kritiken, und Antikritiken der Schauspieler.
6. Correspondenz: Nachrichten, Anekdoten, Miscellen.

Wöchentlich erscheinen 2 halbe Bogen in 4to, wobei in wöchentlichen Zeiträumen ein Intelligenzblatt erscheint, enthaltend: Anzeigen dramatischer Schriften, Engagementstetische, Erklärungen, Aufforderungen, sowohl der resp. Theaterdirektionen, als der einzelnen Schauspieler; (die Inseratgebühren für dieses Intelligenzblatt sind für die gedruckte Zeile 1 Gr.)

Der halbe Jahrgang der allgemeinen Deutschen Theaterzeitung kostet 2 Thlr. 12 gr. Sächsisch, oder 4 Gulden 36 Kr. Rheinisch pränumerando. Hiesigen Orts wird diese Zeitung wöchentlich 2 mal ausgegeben, und zwar: Dienstags und freitags. Auswärtige Interessenten können solche nach Gefallen, wöchentlich oder monatlich erhalten. Auf Versendung einzelner Exemplare aber kann man sich nicht einlassen, und werden deshalb die Herren Interessenten ersucht, sich mit Ihren Bestellungen an das Ihnen zunächst liegende Postamt, oder die nächste Buchhandlung zu wenden.

Die Hauptversendung hat die Königl. Sächs. Zeitungsexpedition in Leipzig übernommen.

Wer geneigt ist, Mitarbeiter an dieser Zeitschrift zu werden, welche sich deshalb in portofreien Briefen: „An die Expedition der Allgemeinen Deutschen Theaterzeitung in Leipzig“, wobei nur noch erinnert wird, daß jeder in der literarischen Welt nicht hinlänglich bekannte Einsender, einen Probeaufsatz einzuschicken hat, wo man dann den Umständen gemäß, entweder den Aufsatz remittiren, oder sich ein für allemal des Honorars wegen bestimmen wird. Hiervon sind jedoch bloße Correspondenznachrichten ausgenommen, welche, sobald solche nicht von Parteilichkeit zeigen, in jedem Falle angenommen werden.

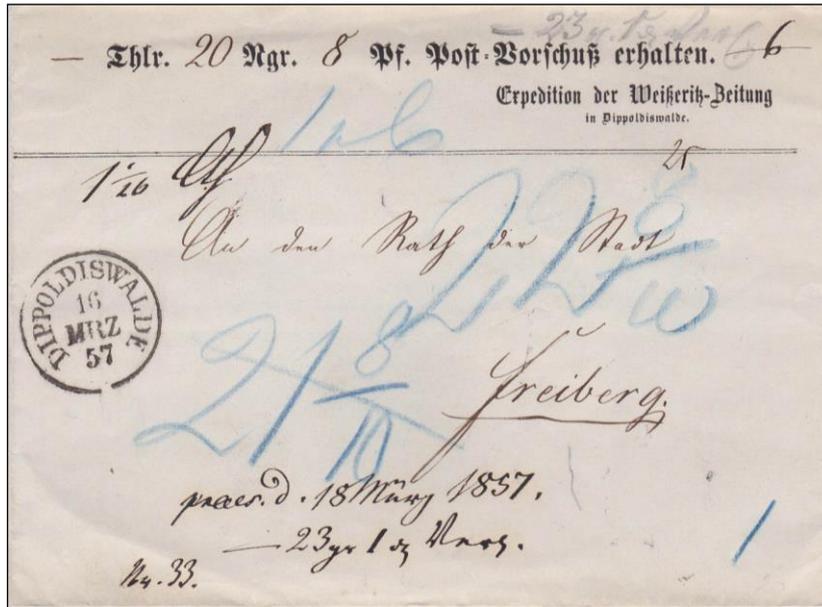
Leipzig, den 30ten August 1807.

Carl Reinhold,
Redakteur der
Allgemeinen Deutschen Theaterzeitung.

Die Ankündigung der neuen Zeitung im „Intelligenzblatt der Zeitung für die Jugend“ belegt, dass die Königlich Sächsische Zeitungsexpedition in Leipzig auch den Versand sonstiger Zeitungen übernahm.

Vorschussbriefe sonstiger Zeitungsexpeditionen (Ergänzung Seite 248, Abb. ebay 2/2018)

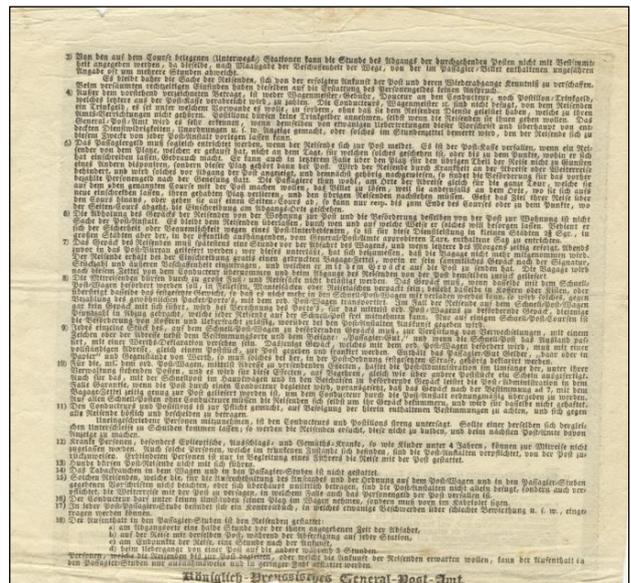
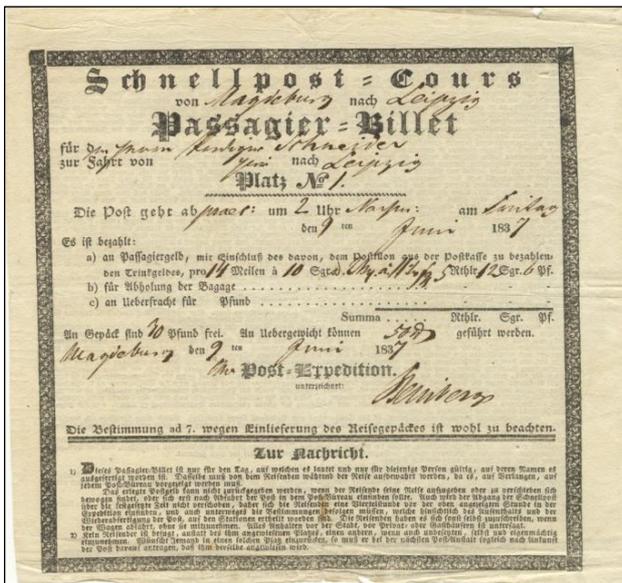
Dippoldiswalde - Weißeritz-Zeitung



Zu Punkt 4.7 Personenbeförderung und sonstige Warenbeförderung

Nichtsächsische Postkurse (Ergänzung Seite 280)

Auf Seite 280 ist ein Passagier-Billet von Leipzig des Schnellpostkurses von Leipzig nach Hamburg abgebildet. Obwohl die Unterschrift mit „Ober-Post-Amts-Expedition.“ und der Ortsvordruck Leipzig auf einen sächsischen Schein hindeuten, ist dieser Schein der preußischen Post zuzuordnen. Da kein weiterer Schein gleichen Musters vorlag, konnte dies zum damaligen Zeitpunkt nicht weiter bewiesen werden.

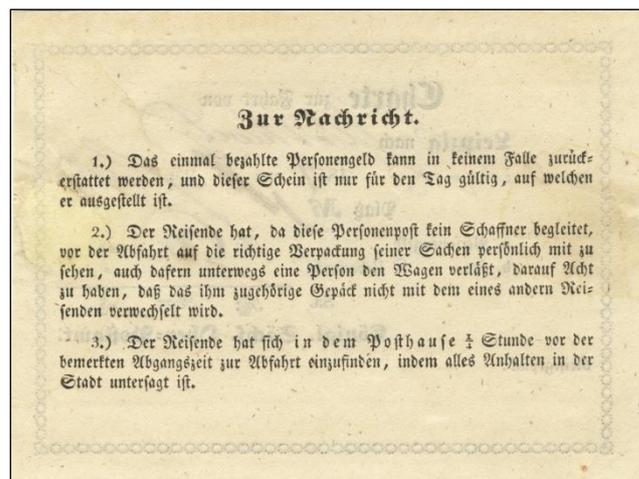
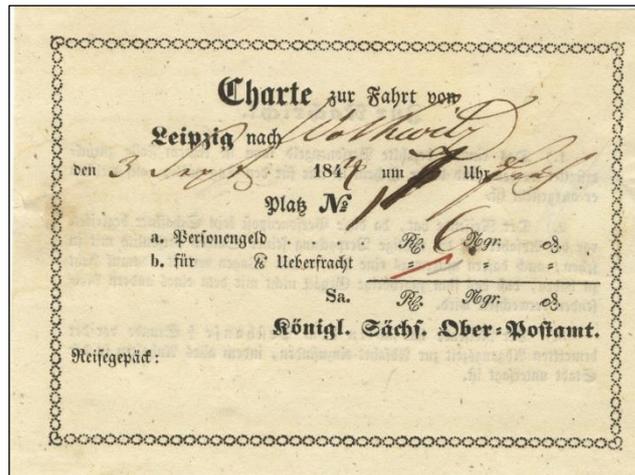


Zwischenzeitlich liegt ein Schein mit Bezug auf Leipzig vor. Der vorstehende Schein im gleichen Muster wie der Leipziger Schein ausgestellt in Magdeburg für eine Fahrt nach Leipzig belegt die Zugehörigkeit zur preußischen Post, insbesondere auch die rückseitige Unterschrift mit „Königlich Preussisches General-Post-Amt.“

Administrationsscheine

Grundtyp P7 (Ergänzung Seite 287)

Die lediglich als Administrationsschein im Buch beschriebene Charte kommt auch mit Ortsdruck von Leipzig vor. Demzufolge ist die Tabelle auf Seite 287 entsprechend zu ergänzen. Die Verwendung der Scheine vom Oberpostamt mit Ortsvordruck von Leipzig wurden auch in anderen Postanstalten verwendet. Dies belegt ein mir vorliegender Schein von Chemnitz nach Oberwiesa.



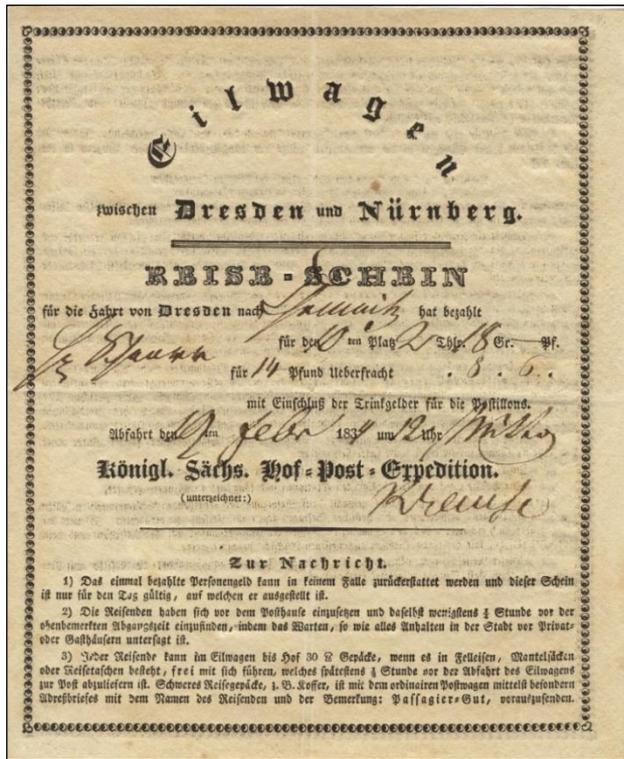
Unterscheidungsmerkmal: Überschrift „Charte zur Fahrt von“
 Größe: 120 x 90 mm
 Registrierter Verwendungszeitraum: 9/1844 bis 10/1856

Typ	Unterschrift	Jahresvordruck
P7.9Fg	Königl. Sächs. Post	18., 184., 185.
P7.9Fi	Königl. Sächs. Postamt.	184.
P7.10.L	Königl. Sächs. Ober-Postamt.	184.

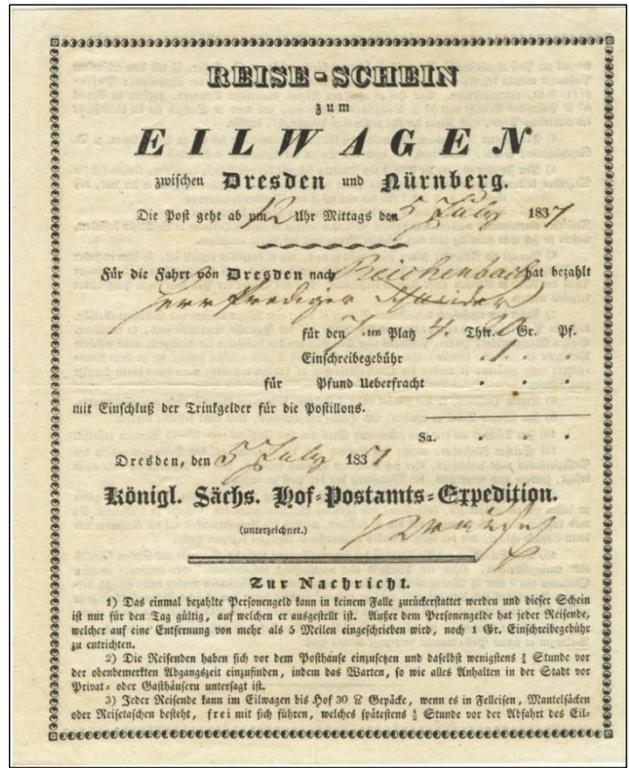
Reisescheine mit Vordruck eines bestimmten Postkurses (PK) (Ergänzung Seite 287)

Im Handbuch wurde bei den Reisescheinen mit Vordruck eines bestimmten Postkurses lediglich auf die Typenvielfalt pro Kurs hingewiesen. Nachfolgend sollen dies verschiedene Scheinausführungen des Eilwagens von Dresden nach Nürnberg entsprechend belegen.

Eine Vollständigkeit ist damit sicher nicht erreicht. Insbesondere bei den Reisescheinen werden in Zukunft von den Spezialisten weitere Typen gefunden werden. Hier ergibt sich ein breites abgeschlossenes Forschungsgebiet.



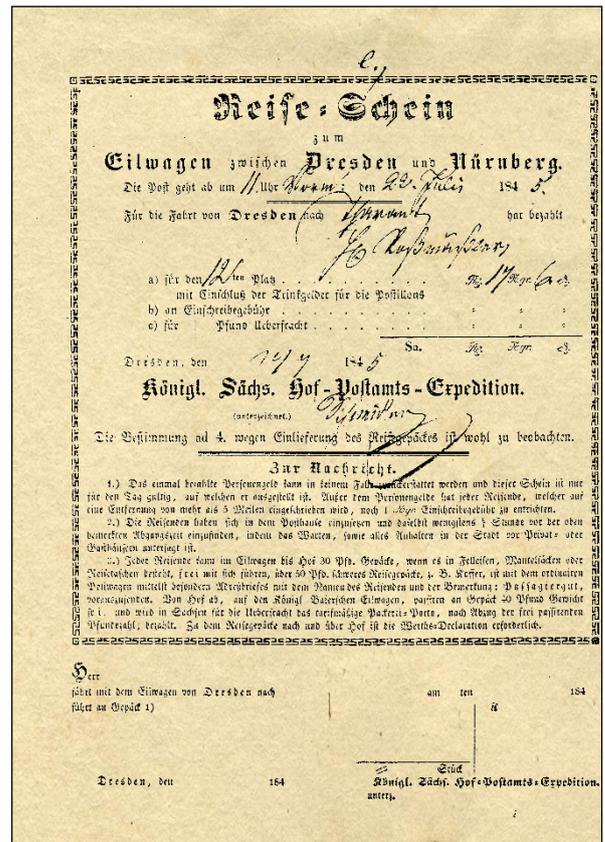
Jahresvordruck 182. und 183.



Jahresvordruck 183.



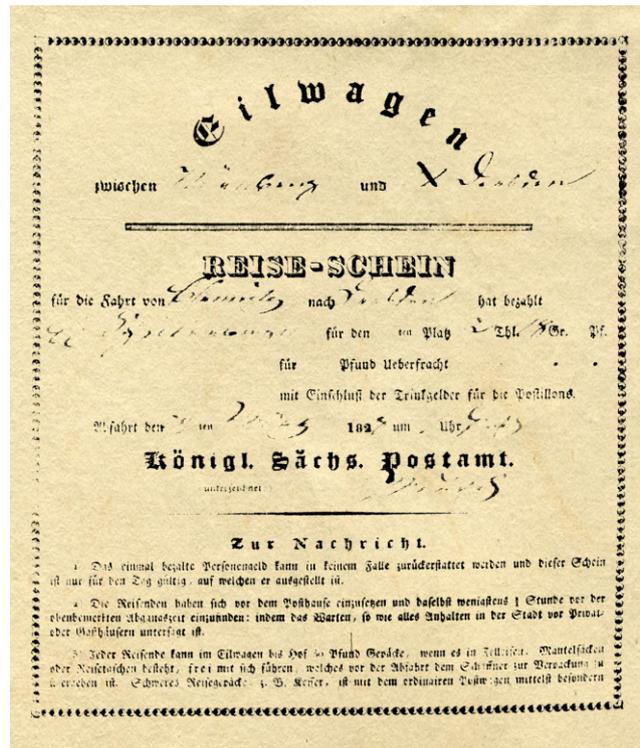
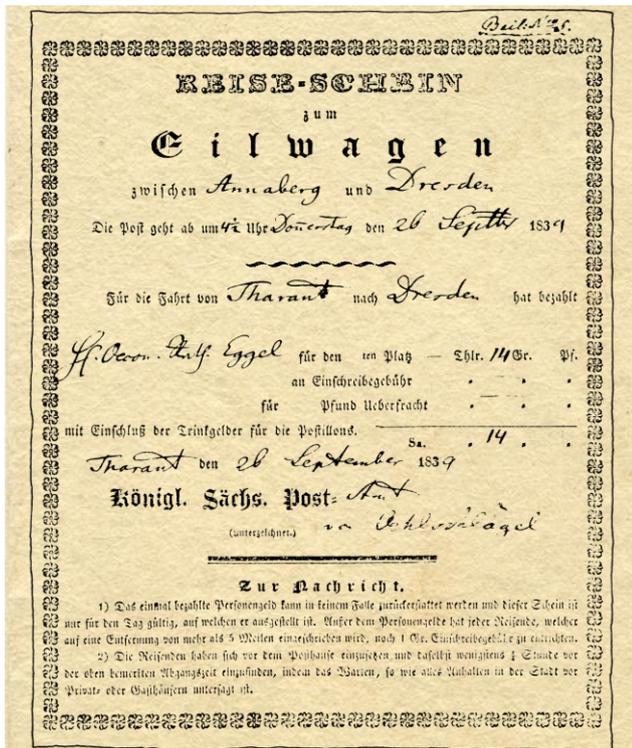
Jahresvordruck 183.



Jahresvordruck 184

Beim ersten Schein wäre noch zu bemerken, dass beim Scheintyp mit dem Jahresvordruck 182. die Überschrift „Eilwagen“ wesentlich kleiner ausfiel (vgl. Christian Springer, „Poststraßen Postkutschenscheine“, S. 59). Beim abgebildeten Typ wurde anstelle der „Hof-Postamts-Expedition.“ fälschlicherweise „Hof-Post-Expedition.“ in der Unterschrift gedruckt.

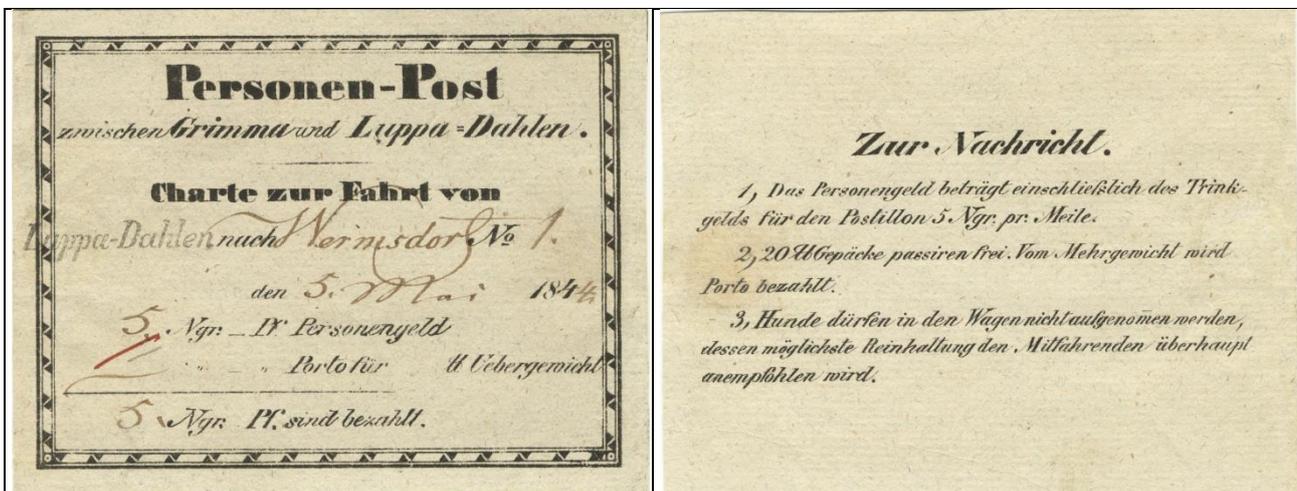
In Anlehnung an die Scheinausführung der postkursbezogenen Scheine gibt es auch über die Grundtypen P1 bis P7 hinaus weitere Scheintypen. Nachfolgend werden zwei Beispiele abgebildet (aus Christian Springer „Poststraßen Postkutschen Postreisescheine“).



Zur vollständigen Katalogisierung der Reisescheine sind noch weitere Nachforschungen erforderlich. Hier ergibt sich für die Spezialisten auf diesem Gebiet noch ein breites Betätigungsfeld. Insbesondere in den Heimatsammlungen werden noch weitere Typen schlummern.

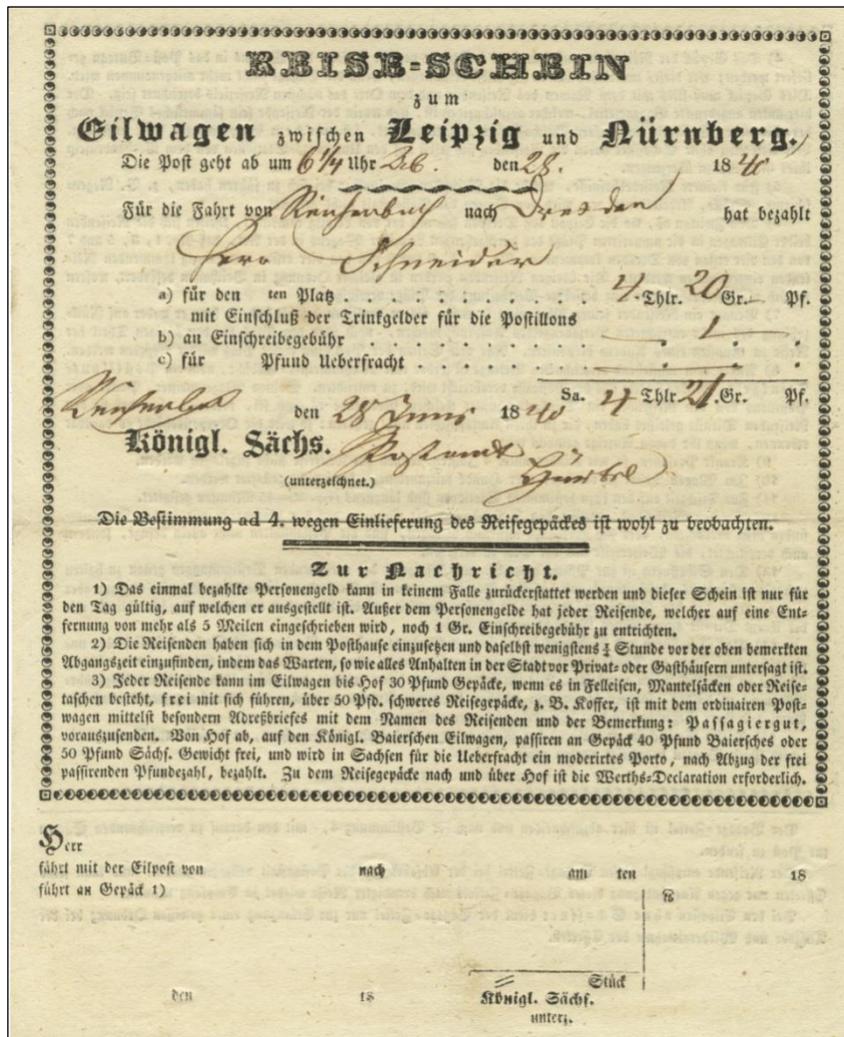
Zur weiteren Erforschung ist die Mitarbeit aller gefragt. Erst danach sollte über eine Ergänzung/Neustrukturierung der Katalogisierung nachgedacht werden.

Die „Charte zur Fahrt von“, Grundtyp P7, war bisher ab 1847 bekannt. Die oben abgebildete Charte von Leipzig wurde bereits 1844, also drei Jahre früher, verwendet. Eine ähnliche Charte mit vorgedrucktem Postkurs zwischen Grimma und Luppah-Dahlen wurde ebenfalls 1844 verwendet. Inwieweit es sich hierbei um einen Schein der Posthalter von Grimma, Wermsdorf oder Luppah-Dahlen handelt, kann anhand von Quellen nicht belegt werden.





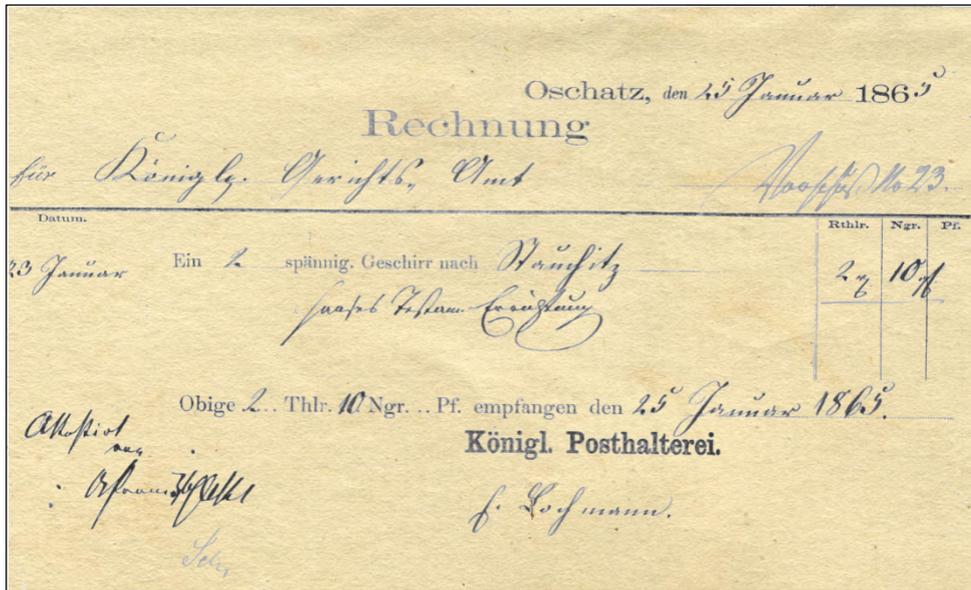
Die nebenstehende Charte zur Fahrt zwischen Grimma und Luppah-Dahlen ist hinsichtlich des Ausstellungsortes Mutzschen interessant. Da dem Postillion normalerweise untersagt war, Personen auf Zwischenorten mitzunehmen, dürfte er demzufolge auch keine Charten mitgeführt haben. In Mutzschen wird sich also irgendeine „Posteinrichtung“ befunden haben. Dies dürfte auch die Existenz eines „Briefsammlungsstempels?“ untermauern.



Bei einer ganzen Reihe von Postscheinen wurden für den Jahrzehntwechsel beim Jahresvordruck lediglich zwei Ziffern vorgedruckt. Bei den Reisescheinen kommen diese zweistelligen Jahresvordrucke allerdings ganz selten vor. Häufig wurden lediglich die nicht mehr aktuellen dreistelligen Vordrucke des Jahres einfach überschrieben. Bei welchen Scheinen die Vordrucke tatsächlich beim Jahrzehntwechsel neu aufgelegt wurden, ist nur anhand der Belege ermittelbar. Der oben abgebildete Schein zum Eilwagen zwischen Leipzig und Nürnberg hat als Jahresvordruck 18.. für den Jahrzehntwechsel 1839/1840.

Zu Punkt 4.7.2.4 Quittungen über sonstige Beförderungsleistungen der Posthaltereien (Seite 301)

Eine Rechnung (Abb. Sml./Archiv Thämig) der Posthalterei Oschatz ergänzt die im Buch ab Seite 300 aufgeführten Posthalterscheine.



Zu Punkt 4.11 Formularstempel

Formularstempel oder auf Postscheinen verwendete Briefaufgabestempel wurden und werden auch in Zukunft immer wieder gefunden.

Hierzu nachfolgend sechs Beispiele:



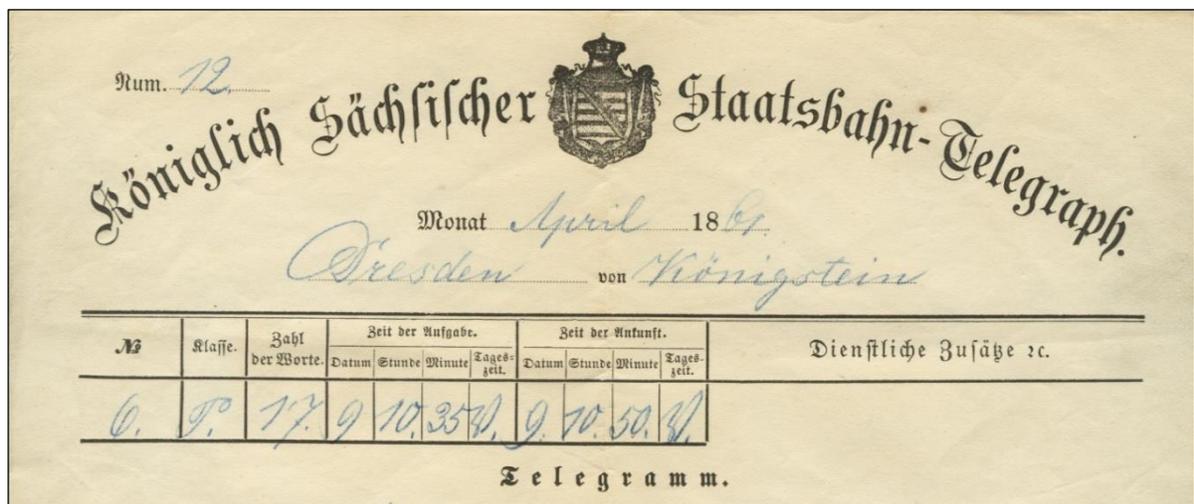
Zu Punkt 4.10 Telegraphie

Auf dem Gebiet der Telegraphie wurde ein bisher nicht bekanntes Wappen bei den Telegrammen der Königlich Sächsischen Staatsbahntelegraphen sowie ein Jahresvordruck 187. bei einem Telegrammtyp der Staatsbahntelegraphen, welcher zu dieser Zeit bereits abgelöst war, neu registriert.

Darüber hinaus wurde auf der 176. Leipziger Briefmarkenauktion ein für alle Telegraphenanstalten verwendbarer Depeschenvordruck angeboten, welcher bisher nur mit den Ortsvordrucken Leipzig, Dresden und Pillnitz bekannt war.



Grundtyp T_s3 (Seite 363, 443)



Grundtyp T_{EB}3 (Seite 367, 444)

Bisher registriert mit den Wappen T4 und T5; neu hinzu kommt das Wappen T7 (neu: T_{EB}3.3).

Grundtyp T_{EB}2 (Seite 367, 444)



Die bisherigen Jahresvordrucke 18.., 185., und 186. sind mit 187. zu ergänzen (neu: T_{EB}2.4). Wieso dieser Vordruck nochmals ab 1870 aufgelegt wurde, obwohl der vereinfachte mit dem kleinen Wappen zwischen der Überschrift bereits ab 1863 zum Einsatz kam, ist nicht bekannt.

Stefan Kolditz, Gelenau

Ergänzungen zum Portohandbuch Sachsen

Im Rundbrief der FG Nr. 88 vom Juli 2015 wurden im Beitrag „Drei Jahre Portohandbuch Sachsen“ erste Ergänzungen vorgenommen. Darüber hinaus gehende Hinweise der letzten drei Jahre haben keine weiteren Präzisierungen ergeben, so dass die getroffenen Feststellungen weiterhin unverändert bleiben.

Ein wesentlicher Fortschritt ist seit Herausgabe des Portohandbuchs jedoch hinsichtlich der im Internet öffentlich zugänglichen Quellen eingetreten. Immer mehr Archive und Bibliotheken digitalisieren ihre Bestände, um sie dem Publikum insbesondere auch für Forschungszwecke zur Verfügung zu stellen.

Die Deutsche Fotothek der SLUB Dresden ist beispielsweise ein Universalarchiv mit mehr als drei Millionen Bilddokumenten. In der SLUB Dresden wurde in den letzten Jahren verstärkt auch die Literatur zur Postgeschichte Sachsens digitalisiert.

Für die Nutzung dieser Quellen gelten spezielle Nutzungsbedingungen. Die nichtkommerzielle Nutzung für Forschungszwecke ist in der Regel nicht mit Gebühren verbunden. Lediglich Zitiervorschriften sind einzuhalten.

Postkarten

Die Postkarten mit Angabe der möglichen Verbindungen und Entfernungen spielen für die Leitwege und für die Portoermittlung in bestimmten Taxzeiträumen eine wesentlich Rolle. Im Portohandbuch wurde im Wesentlichen auf die Zürnerkarte und die Karte von 1823 verwiesen. Darüber hinaus liegen in der Deutschen Fotothek zahlreiche weitere Karten in digitaler Form vor, welche für nichtkommerzielle Zwecke genutzt werden können. Hierzu vier Beispiele (Kartenauszüge abgebildet):

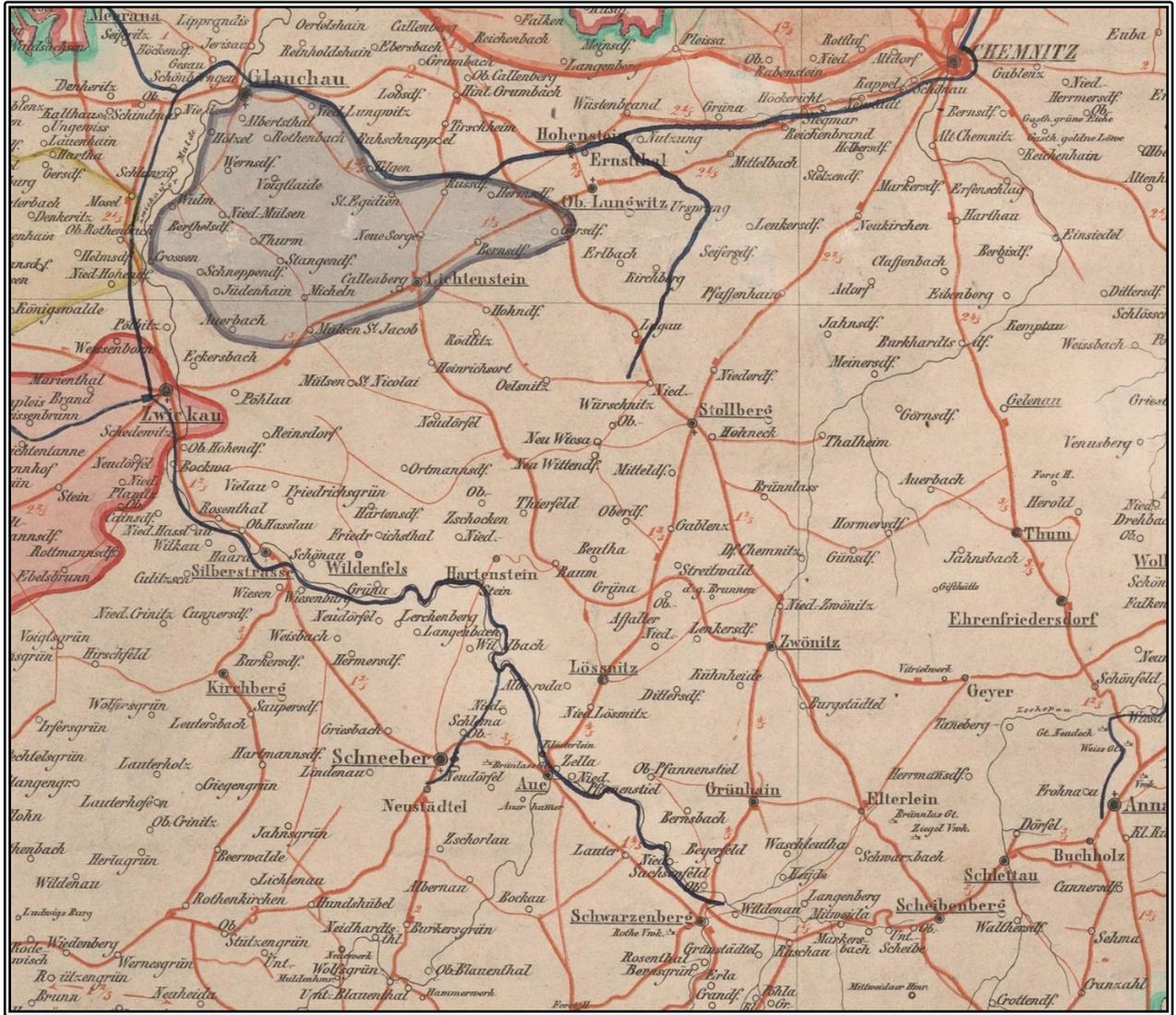
Postkarte Deutschland 1825 (Quelle: SLUB / Deutsche Fotothek)



Aus dem Kartenausschnitt geht hervor, dass die Poststruten und Poststationen im Osterzgebirge noch nicht vorhanden waren. Die Karte kann demnach spätestens aus 1823 sein, da 1824 diese Postorte eröffnet wurden. Bei Herausgabe 1825 wäre dies ein veralteter Stand.

Die Karte umfasst gesamt Deutschland. Die Meilenangaben sind hier mit Strichen dargestellt; ganzer Strich 2 Meile, halber Strich 1 Meilen und Punkt ½ Meile (die Meile zu 9061 m in zurückgelegter Strecke). Die Genauigkeit dieser Angaben ist jedoch nicht so aussagefähig wie in anderen sächsischen Dokumenten.

Postkarte des Königlich Sächsischen Postbezirks 1852 (Quelle: SLUB / Deutsche Fotothek)



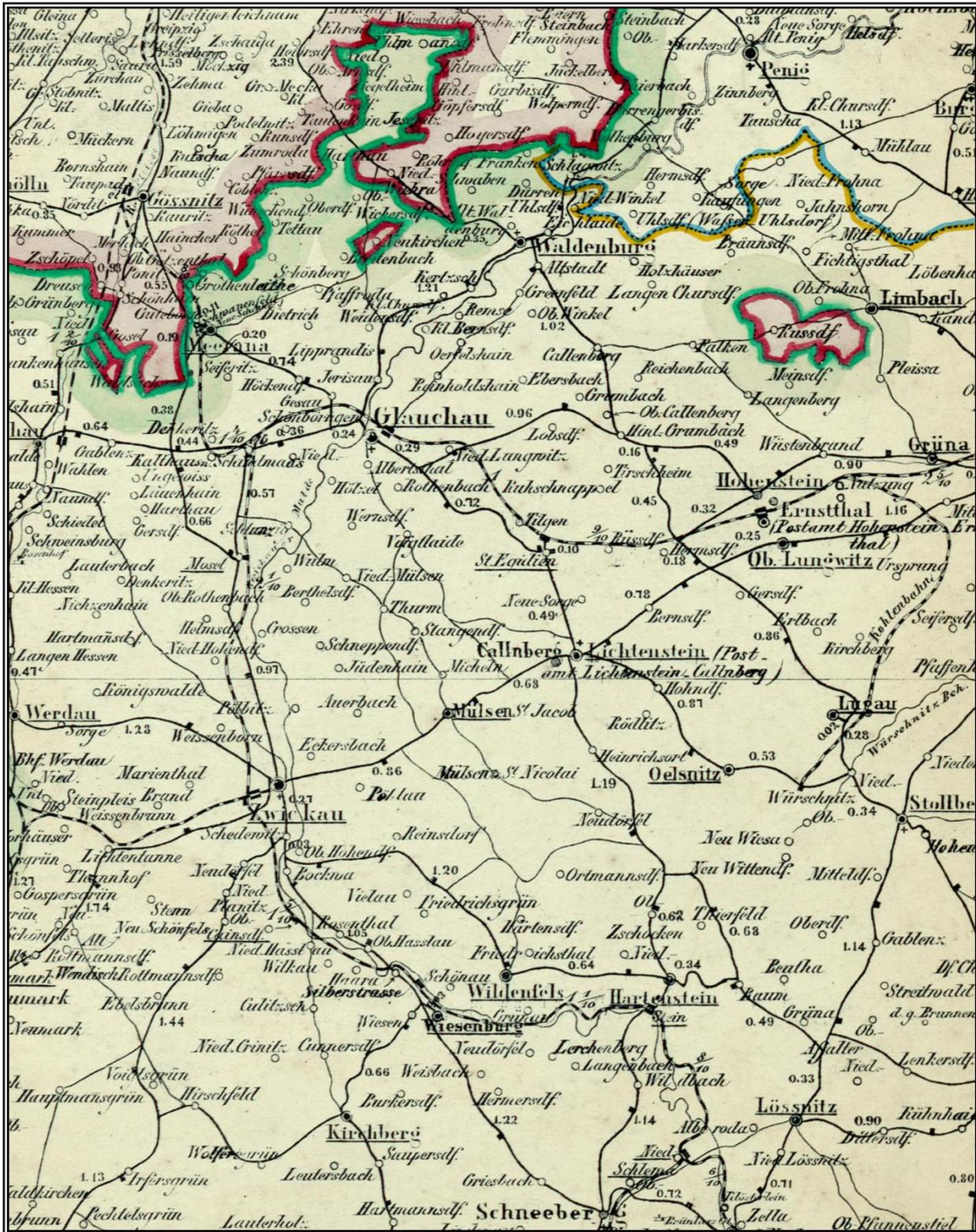
Die Meilenangaben auf den Teilstrecken sind hier bis auf $\frac{1}{5}$ Meilen (die Postmeile zu 7500 m) zurückgelegter Strecke in rot angegeben. Diese Angaben dienen insbesondere der Berechnung des Extrapostgeldes. Für die Portoermittlung der Brief- und Fahrpostsendungen galten zu dieser Zeit die Entfernungen in direkter Entfernung zwischen Aufgabepostanstalt und Empfängerpostanstalt.

Auf der Karte sind gleichzeitig die Chausseegeldeinnahmen eingetragen (rotes Rechteck auf der Chaussee)



Eine derartige Einnahme befand sich in Mosel. Wo der Chausseegeldeinnehmer gleichzeitig Postbeamter war, kann der Chausseegeldstempel auch auf Briefen vorkommen (Fiskalstempel).

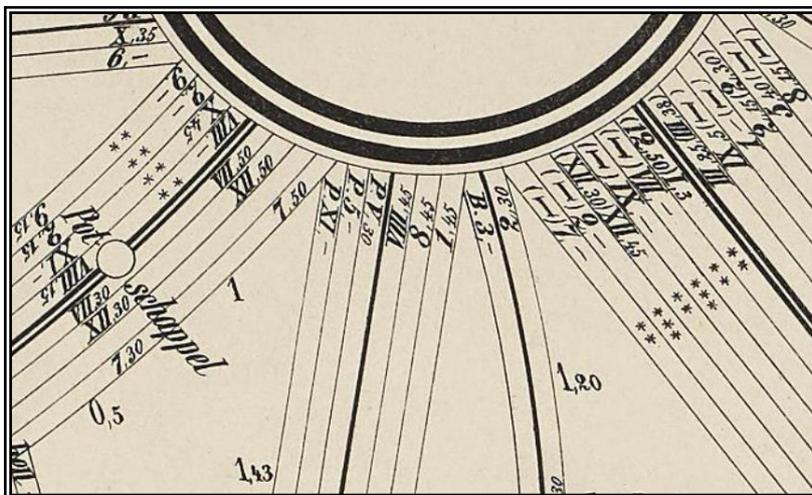
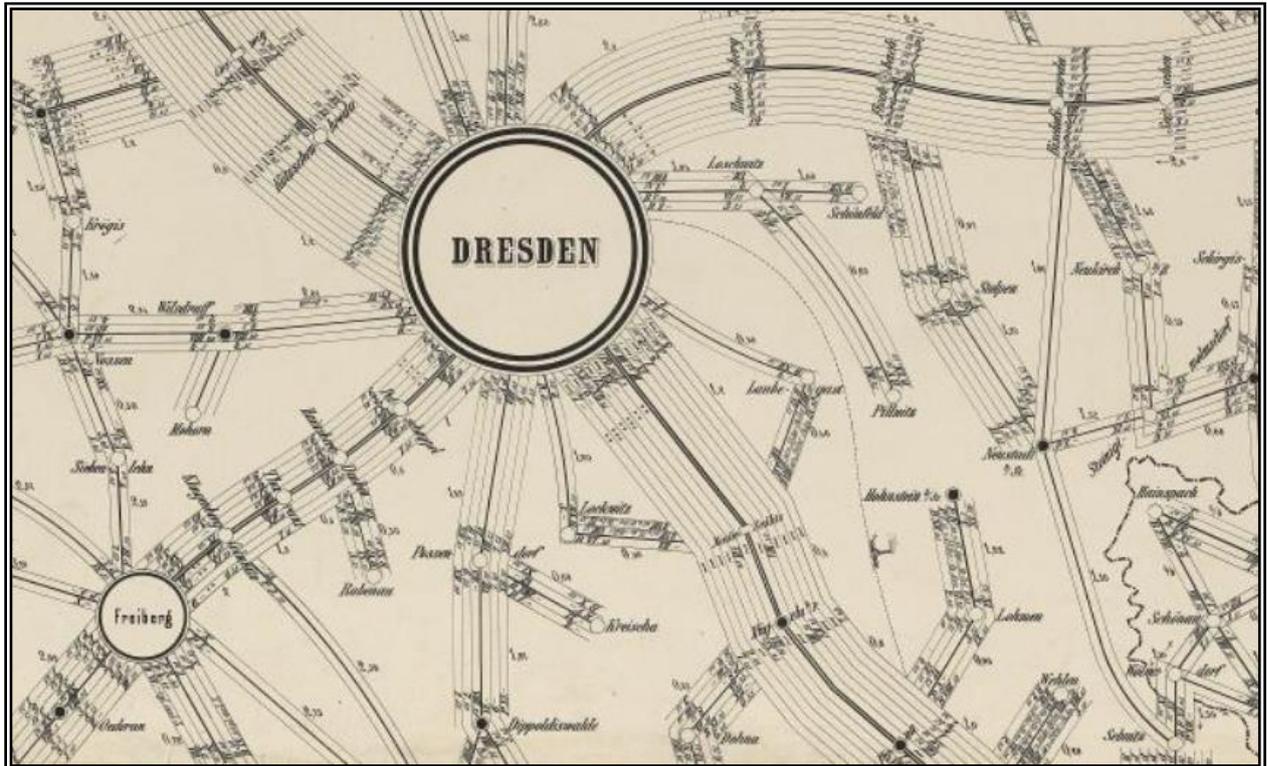
Postkarte des Königlich Sächsischen Postbezirks 1864 (Quelle: SLUB / Deutsche Fotothek)



Nach der Neuvermessung der Straßen erfolgte die Festsetzung der Entfernungen bis auf zwei Stellen nach dem Komma (Postmeile zu 7500 m in zurückgelegter Strecke). Für die Berechnung des Extrapostgeldes wurden diese Werte auf $\frac{1}{10}$ gerundet und den Postanstalten mit Postverordnungsblatt 1864, 30. Stück, VO-Nr. 2433, Beilage I, bekannt gegeben.

Auch bei dieser Karte sind die Chausseegeldeinnahmen eingezeichnet. Bei den Extraposten wurde das auf der gesamten Strecke anfallende Chausseegeld gleich von der Post mit dem Extrapostgeld eingezogen.

Streckenkarte Sachsen 1867 (Quelle: SLUB / Deutsche Fotothek)



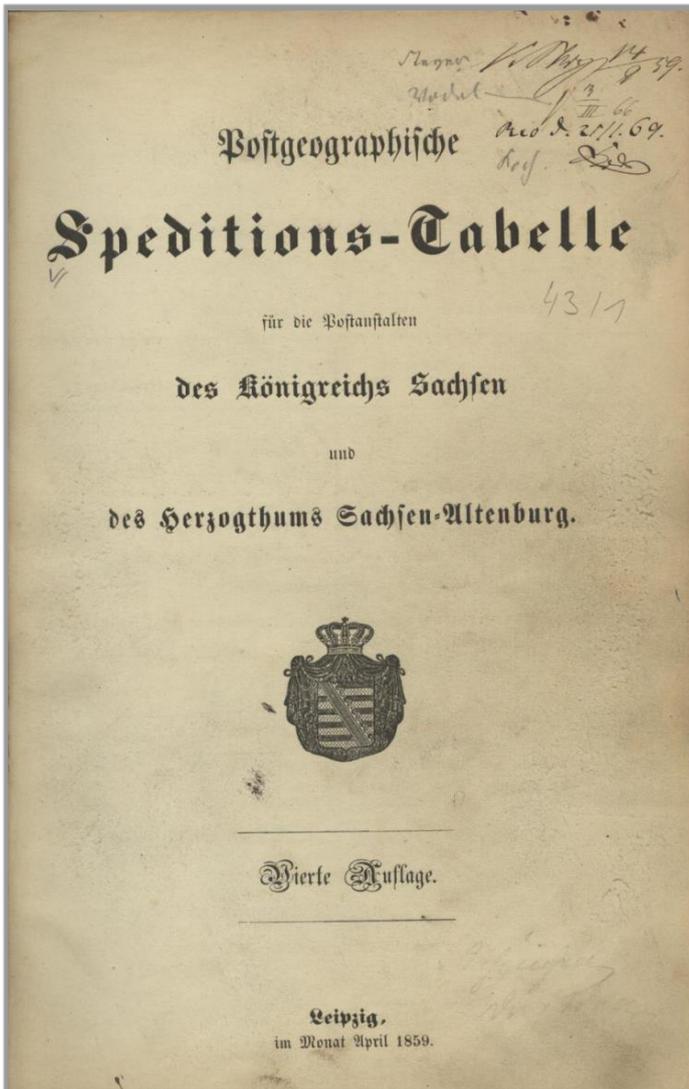
Der abgebildete Kartenausschnitt aus Blatt 2 von Dresden und Freiberg zeigt eine Gesamtübersicht der Postkurse.

Nebenstehend ist noch ein vergrößerter Ausschnitt der abgehenden Posten südlich von Dresden mit den Angaben der Fahrzeiten abgebildet. Die Bahnkurse waren dabei mit berücksichtigt (zwei dicke Striche; Postkurse ein Strich).

Abschließend noch ein Hinweis zur praktischen Nutzung der Karten. Die Karten können zum Teil in der Gesamtgröße heruntergeladen werden, Diese Datei ist allerdings so grob digitalisiert, dass bei Vergrößerung nichts mehr gelesen werden kann. Eine digitalisierte hoch aufgelöste Gesamtkarte kann nur käuflich erworben werden.

In der Regel wird nicht die gesamte Karte benötigt. Die Originale sind ja oft über 100 cm zu 70 cm groß, so dass ein Gesamtausdruck aufgrund des privaten Druckerformats nicht möglich ist. Die Karten lassen sich allerdings am Bildschirm entsprechend vergrößern, so dass alle Details gut lesbar sind (vgl. obigen Ausschnitt von Dresden). Über die „screenshot“-Funktion lässt sich der aktuelle Bildschirminhalt in eine JPG-Datei abspeichern. Durch Zuschneiden kann der entsprechende Kartenausschnitt weiterverwendet werden wie jedes andere Bild.

Postgeographische Speditionstabelle 1859 (Quelle: SLUB Dresden)



Neben zahlreichen weiteren Quellen zur sächsischen Post liegt nunmehr auch die „Postgeographische Speditionstabelle für die Postanstalten des Königreichs Sachsen und des Herzogtums Sachsen-Altenburg“ in digitaler Form vor.

Die im letzten Rundbrief behandelten Zustellsachverhalte über Postanstalten von Thurn und Taxis in den Landbestellbereich von Sachsen dürften damit abschließend abgeschafft worden sein.

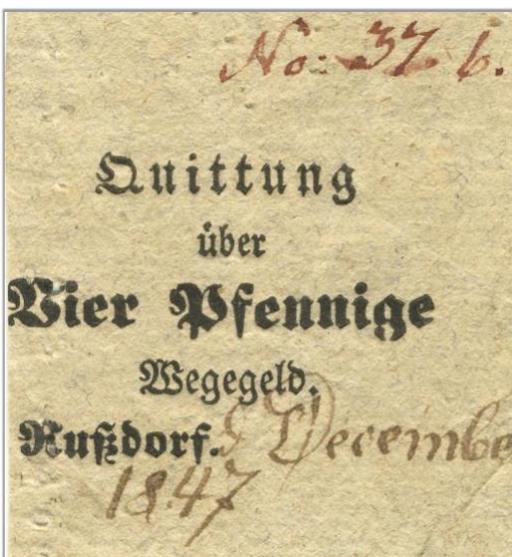
In dieser Speditionstabelle sind die im Zusammenhang mit der Abänderung der Bestellkreise vorgenommenen Veränderungen handschriftlich nachgetragen. Dies erfolgte noch bis in die Zeit des Norddeutschen Postbezirks.

Die im Sachsen-Brevier angegebenen Landbestellbereiche von Horst Milde entsprechen dabei dem Stand zum 31. Dezember 1867, also dem Tag des Übergangs zum NDP. Die Veränderungen der Bestellbereiche können über die handschriftlichen Ergänzungen und die Postverordnungsblätter bei Eröffnung von Postanstalten nachverfolgt werden.

Heimatbeleg Rußdorf- sächsisch / nichtsächsisch?

Die nebenstehende Quittung über vier Pfennige Wegegeld wurde am 9. Dezember 1847 in Rußdorf ausgestellt.

An dieser Stelle stellt sich die Frage, ob es sich hierbei um einen sächsischen Heimatbeleg handelt.



In der **Postgeographischen Speditionstabelle 1834** sind drei Orte Rußdorf aufgeführt (die für die Landbestellung zuständige Postanstalt ist mit aufgeführt):

Rußdorf bei Ostritz - Ostritz

Rußdorf bei Blankenhain - Werdau

Rußdorf bei Kaufungen - Penig

Im **Neuen alphabetischen Orts-Verzeichnis des Königreichs Sachsen** vom Jahre 1836 gibt es allerdings nur zwei sächsische Orte Rußdorf:

Rußdorf bei Ostritz

Rußdorf bei Blankenhain

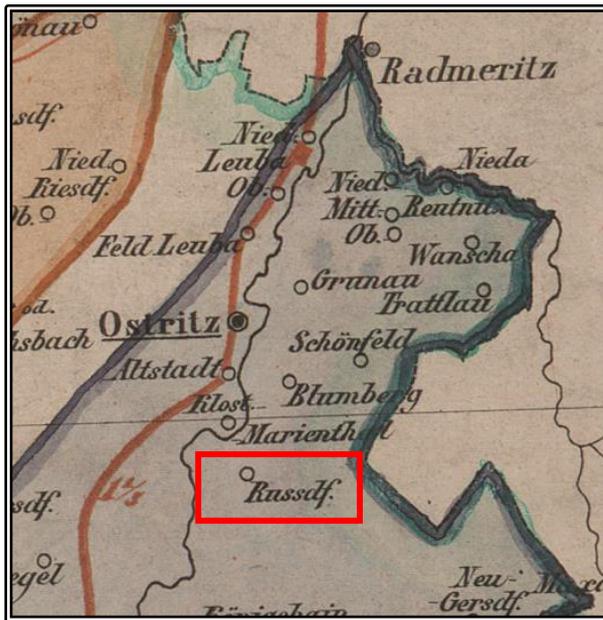
Der Ort Rußdorf bei Kaufungen fehlt hier.

In der **Postgeographischen Speditionstabelle 1859** werden wiederum alle drei Orte Rußdorf be-
nannt, jedoch mit zum Teil geänderten für die Landbestellung zuständigen Postanstalten:

<i>Küstr., von - Gau, Ostf.</i> Rußdorf bei Blankenhain	Dorf m. Rgt. Crimmitschau	1 1½
Rußdorf bei Kaufungen	Dorf Limbach Kaufungen	1
Rußdorf	Dorf Ostritz	¾

In der Postkarte vom Jahre 1852 haben die Orte folgende Lage:

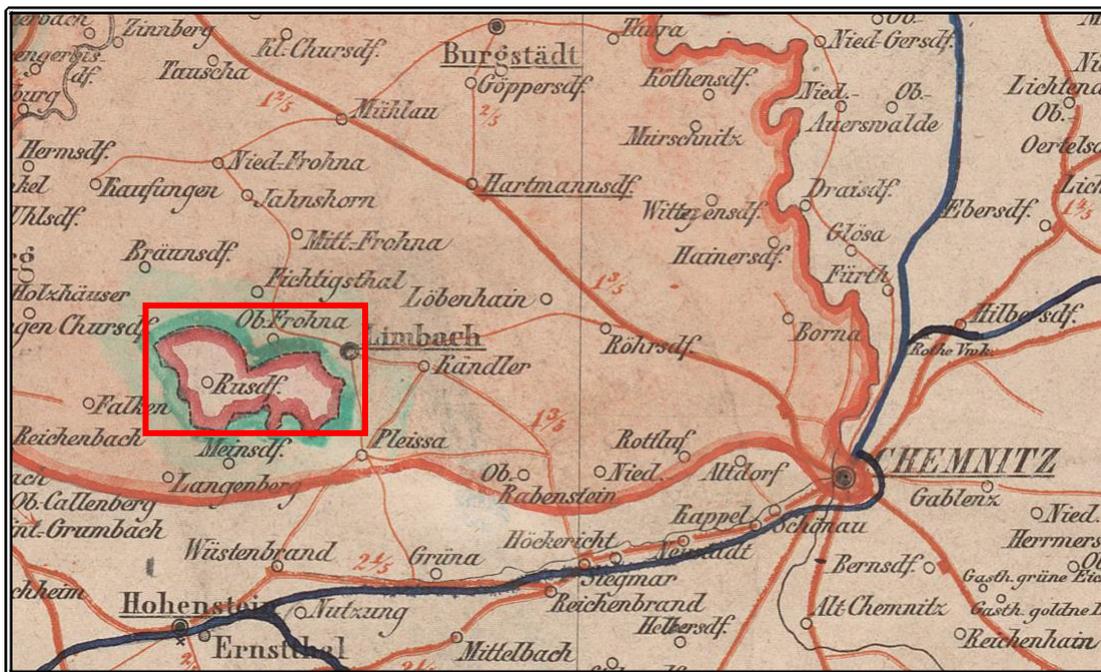
Rußdorf bei Ostritz



Rußdorf bei Blankenhain



Rußdorf bei Kaufungen



In der Postkarte von 1864 ist zusätzlich die Verbindungsstraße zwischen Limbach und Callenberg eingezeichnet.



Der Ort Rußdorf bei Kaufungen ist mit Landesgrenze als Enklave eingezeichnet.

Das Gebiet gehörte ab 1457 zum St. Georgenstift zu Altenburg und damit bei der Leipziger Teilung 1485 zum Ernestinischen Kurfürstentum Sachsen. Diese Zugehörigkeit zum Herzogtum Altenburg blieb über Jahrhunderte bestehen. Erst durch Staatsvertrag zwischen Sachsen und Thüringen wurde das Gebiet 1928 durch Gebietsaustausch Sachsen zugeschlagen.

Demzufolge war Rußdorf bei Kaufungen in königlich sächsischer Zeit kein sächsisches Gebiet und damit auch Zollaustand. Ein Gedenkstein und der Nachbau eines Schlagbaumes am alten Zollhaus in Rußdorf erinnert noch heute an diese Zeit.

Die eingangs gezeigte Wegegeldquittung ist damit kein sächsischer Beleg sondern Altenburg zuzurechnen, auch wenn sie sächsischen Durchreisenden ausgehändigt wurde.

Die Redaktion wünscht allen Mitgliedern
mit ihrer Familie und den Freunden
der Forschungsgemeinschaft Sachsen
ein wunderschönes Weihnachtsfest
und einen guten Start ins neue Jahre 2019

RAUHUT & KRUSCHEL

BRIEFMARKEN - AUKTIONSHAUS

Seit 31 Jahren
eine gute Adresse



Regelmäßige Auktionen seit 1988

Kostenloser Luxus-Auktionskatalog

Regelmäßige Rundreisen

Einlieferungen jederzeit erbeten

Jederzeit Bar-Ankauf

Rauhut und Kruschel Briefmarken-Auktionshaus GmbH

Werdener Weg 44 · 45470 Mülheim an der Ruhr

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

harald.rauhut@rauhut-auktion.de

Informationen für Autoren der Rundbriefe:

1. Artikel, Beiträge oder Kommentare bitte an die Redaktion:

- Jürgen Herbst, Müllerwegstannen 13 A, 35660 Stadtallendorf
- Tel: +49 06428 441 892
- Email: herbst.juergen@web.de

Der Abschnitt "**Mitteilungen**" wird vom 1. Vorsitzenden betreut.

Bitte alle den Veranstaltungs- und Mitgliederbereich betreffende Beiträge direkt an ihn senden.

2. Allgemeines zur Erstellung der Rundbriefe

- Der Rundbrief wird zurzeit mit Hilfe von Microsoft WORD erstellt.
- Zur Übertragung an die Druckerei wird der Rundbrief in ein PDF-Dokument umgewandelt.
- Alle Abbildungen in der Datei sollten (sofern möglich) farbig sein. Erst beim Druck wird entschieden, welche Seite farbig und welche schwarz/weiß ausgedruckt wird.

3. Hinweise zu Ihren redaktionellen Beiträgen

- Beiträge können in den folgenden Formen eingereicht werden:
- Handschriftlicher Text – sehr ungerne, denn dann muss ich tippen
- Gedruckter Text – in diesem Fall wird der Text gescannt und über ein OCR-Programm in eine Datei umgewandelt
- Text in Form einer Word- oder Text-Datei — **SUPER!**
- Die Schrift (Arial) sowie deren Größe (11p)
- Abbildungen bitte **NICHT** in den Text integrieren, sondern möglichst separat schicken:
- als Foto(kopie), Ausdruck, Originalabbildung, etc. – in diesem Fall wird die Abbildung gescannt
- Datei im Format *jpg (z. B. mit einer Auflösung von 300 dpi [max. 50% Komprimierung] aber auch jedes andere Bildformat) – **SUPER!**
- Größere Datenpakete (mein Email-Account – siehe oben – verträgt pro Email Dateianhänge max. bis zu 20 MB) bitte auf CD / DVD brennen und mit der Post schicken

4. Urheberrecht

Die Beachtung der Bestimmungen des Urheberrechts liegt im Verantwortungsbereich des jeweiligen Autors. Das gilt insbesondere auch für die korrekte Nutzung und Kennzeichnung von Zitaten. Die Redaktion behält sich vor, bei offensichtlichen Verstößen Beiträge zurückzusenden.“



copyright © 2018 Forschungsgemeinschaft Sachsen e.V.

Impressum:

Herausgeber:	Forschungsgemeinschaft Sachsen e.V., gegr. 1971 – im Bund Deutscher Philatelisten e.V. –
1. Vorsitzender:	Arnim Knapp, Taxisstr. 8, 80637 München ☎ 089 / 14 90 29 20, E-Mail: joncker_knapp@t-online.de
Schriftleitung:	Michael Schewe, Blumenstr.4, 32130 Enger ☎ 05224 / 71 65, E-Mail: schewe@stb-schewe.de
Redaktion:	Jürgen Herbst, Müllerwegstannen 13A, 35660 Stadtallendorf ☎ 06428 / 44 18 92, E-Mail: herbst.juergen@web.de
Satz und Gestaltung:	Uwe Karsten, Lavesstr. 1, 37170 Uslar, E-Mail: u.k-uslar@t-online.de
Bankverbindung:	Raiffeisen-Volksbank Lichtenfels-Itzgrund eG FG Sachsen e.V., Konto Nr.: 17 701, BLZ: 770 918 00 IBAN: DE 15 7709 1800 0000 0177 01, BIC: GENODEF1LIF

Für die mit Verfassernamen oder Pseudonym gekennzeichneten Artikel oder Beiträge übernimmt die Redaktion keine Haftung, und sie stellen auch nicht unbedingt die Meinung derselben dar.

Nachdruck, auch auszugsweise, sowie jede Art der fotomechanischen Wiedergabe nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verfassers oder des Herausgebers bei genauer Quellenangabe erlaubt.

Einzelbezugspreis 25,- €, Jahresabonnement = 45,- € zzgl. Versandkosten. Für Mitglieder ist der Bezug im Mitgliedsbeitrag der FG-Sachsen enthalten.

Frohe Weihnachten

UND EIN GUTES NEUES JAHR

43. AUKTION

5. - 6. Februar 2019 / Banknoten & Münzen

18. Februar 2019 / **Sonderauktion CHINA**

18. - 22. Februar 2019 / Philatelie

Einlieferungsschluss: 3. Januar 2019

44. AUKTION

4. - 5. Juni 2019 / Banknoten & Münzen

11. - 15. Juni 2019 / Philatelie

Einlieferungsschluss: 30. April 2019

Nutzen Sie die Chance, Ihre Einlieferung in einem Spitzenumfeld zu präsentieren.



Wir bedanken uns herzlich bei allen unseren Kunden, Einlieferern, Bietern und Interessenten für ein gelungenes Jahr 2018 und wünschen Ihnen viel Gesundheit, Freude und Erfolg im neuen Jahr.

Wir suchen ...

Philatelie & Numismatik Weltweit

Briefmarken Alle Welt / Briefe vor 1950 aller Gebiete / Ausgebaute Ländersammlungen / Thematische Sammlungen – alle Motive / Komplette Nachlässe / Münzen aller Art / Banknoten und Notgeld / Händler- und Dublettenposten

Wir bieten ...

Kostenlose Schätzungen & Beratungen

Internationale Großauktionen, 3 Mal im Jahr / Unverbindliche und diskrete Beratung / Schnelle und seriöse Abwicklung / Hausbesuche nach Absprache / Kostenlosen Abholservice mit Vollversicherung / Hochwertige Auktionskataloge / Flexible Einlieferungskonditionen ohne weitere Nebenkosten / Großes internationales Kundennetzwerk (über 179.000 Interessenten weltweit)

Einlieferung & Sofort-Barankauf jederzeit möglich!



Auktionshaus Gärtner – Treffpunkt der internationalen PHILATELIE & NUMISMATIK!

Auktionshaus Christoph Gärtner GmbH & Co. KG

Steinbeisstr. 6+8 | 74321 Bietigheim-Bissingen, Germany | Tel. +49-(0)7142-789400
Fax. +49-(0)7142-789410 | info@auktionen-gaertner.de | www.auktionen-gaertner.de

C.G.



HEINRICH KÖHLER

Deutschlands ältestes Briefmarken-Auktionshaus



Heinrich Köhler – Kompetenz, Tradition, Qualität.

Deutsche und Internationale Philatelie seit 1913

Vorschau 368. Heinrich Köhler-Auktion · 26.-30. März 2019

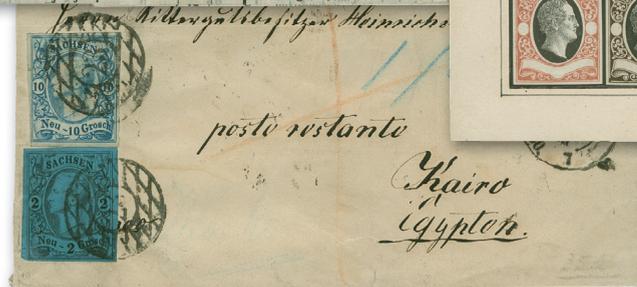
Königreich Sachsen 1850-1867 Die Sammlung Christian und Renate Springer

Sachsen 1850, 3 Pfennige braunrot auf dekorativem
"PREIS COURANT". Provenienz: Julius Steindler (1971)



Leipzig, ca. 1850

Sachsen 1851, 3 Pf. im 8er-Block.
Provenienz: 11. Heinrich Köhler-Auktion (1915)



Sachsen 1855, König Johann 2 Ngr. und 10 Ngr. auf Brief mit
Destination Ägypten, von hier weiterbefördert mit Privatpost



Sachsen, seltene Essays und Probedrucke

Jetzt zur Frühjahrs-Auktion einliefern !

Wir suchen: Einzelmarken, Briefe, Länder- und Spezialsammlungen, Nachlässe, Händlerlager.
Auch Direktankauf möglich! Vermittler erhalten Provision.

368. Auktion | 26. - 30. März 2019 in Wiesbaden | Einlieferungsschluss 15. Januar 2019



Heinrich Köhler
Auktionshaus GmbH & Co. KG

Wilhelmstr. 48 · 65183 Wiesbaden
+49 - (0)611 - 3 93 81 · www.heinrich-koehler.de

Philatelistischer Partner



STOCKHOLMIA 2019
29 MAY - 2 JUNE