

Begleitformulare und die Berechnung ihrer Taxen im Fahrpostverkehr zwischen der Schweiz und dem Kaiserreich Österreich von 1879 bis 1883

von Robert Bäuml, CPHH

Es gibt Augenblicke, in denen wird immer wieder deutlich, dass nicht nur die Briefpost mit all ihren Facetten dem ernsthaften Philatelisten abwechslungsreiche, faszinierende und spannende Momente bietet. Der Dienstleistungssektor «Schweizer Fahrpost» steht dem in keinsten Weise nach. Im Gegenteil, insbesondere der Verkehr mit dem Ausland lässt bei genauem Hinsehen erkennen, dass die Herausforderungen für den interessierten Sammler zwar etwas grösser werden, dafür aber auch die Belohnung für den, der sich dieser Thematik annimmt.

Im Fokus unserer Betrachtungen stehen Fahrpostbelege im Verkehr zwischen der Schweiz und Österreich aus der Übergangszeit vom eidgenössischen Frachtbrief zur Begleitadresse und aus einem «Zeitfenster», in dem die Tarifänderungen im Poststückverkehr zugleich eine wesentliche Erleichterung, sprich Reduzierung der Gebühren für alle Beteiligten, schuf.

Wie vermutlich den meisten bekannt sein dürfte, gab es in der Schweiz kein fixes Datum, ab wann der Frachtbrief für den Verkehr von Gewichts- und Wertsendungen ausgedient hatte und die Begleitadresse «ihren Dienst antrat». Ziemlich klar dürfte jedoch sein, dass die ersten Begleitadressen in der Schweiz (als dünner rechteckiger Karton) im Jahre 1877 «ihren Einstand feierten». Frachtbriefe aber – wie man sie bisher kannte – noch ein paar weitere Jahre ihren Dienst taten. Man kann davon ausgehen, dass eine Aufbrauchsituation entstand und gleichzeitig ein fließender Übergang vom alten Frachtbrief zum neuen Formulatyp, nämlich der Begleitadresse, im gängigen Sprachgebrauch auch «Paketkarte» genannt.

Kurz bevor ab 1. April 1879 aufgrund des neuen Gemeinschaftstarifes zwischen der Schweiz und Österreich für alle Poststücke bis max. 5 kg ein einheitlicher Gebührensatz von Fr. 1.00 (unabhängig von der Beförderungsdistanz) in Kraft trat, zeigt uns die nachfolgende Poststückbegleitadresse den noch alten Tax-Berechnungsmodus für ein 500-g-Paket in den grenznahen Ort Hohenems/Vorarlberg.

Um ein genaueres Bild des «alten» Frachtbriefes (Abb. 2) zu vermitteln, hier das Formular mit Anschriften- und Innenseite des Aufgabesortes St. Gallen und mit derselben Adresse in Hohenems, wie sie auch auf Abbildung 1 zu sehen ist. Der Beleg datiert vom 27. März 1879, nur vier Tage bevor am 1. April 1879 der schweizerisch/österreichische Gemeinschaftstarif für Fahrpoststücke (bis 5 kg) in Kraft trat.



Abb. 1. Glarus nach Hohenems vom 15. März 1879. Zunächst sei darauf hingewiesen, dass es sich – was das Druckbild des Formulars betrifft – um die erste Type einer Schweizer Begleitadresse handelt (Ausgabjahr 1877). Die frankierte Gesamttaxe von 65 Rp. (5 plus 2 x 30 Rp.) errechnete sich noch wie folgt: 40 Rp. war die Schweizer Fahrpost-Inlandtaxe für das Gewicht bis 5 kg sowie 25 Rp. bis 4 kg (lt. Taxtabelle) für die Beförderung im grenznahen Bereich Österreichs. Mit einer frühen Schweizer Paketkarte und dem geschilderten Tarifmodus war dies nur während ca. zwei Jahren möglich!

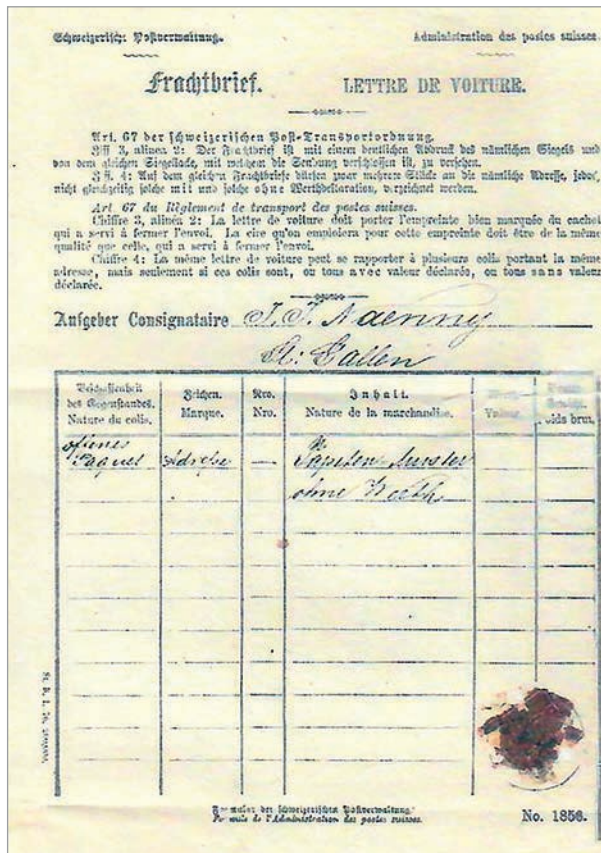


Abb. 2a. St. Gallen nach Hohenems vom 27. März 1879. Innenseite des Frachtbriefs.

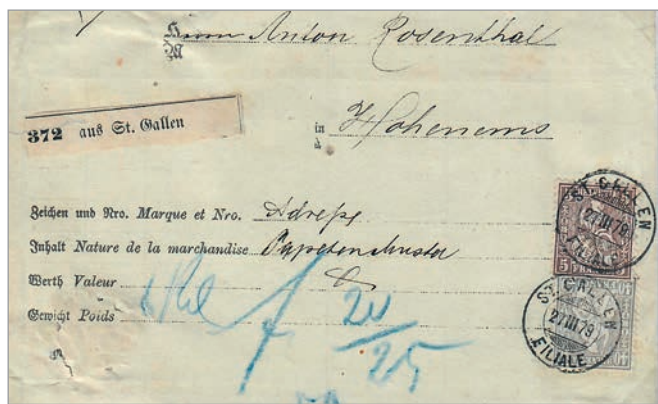


Abb. 2b. (Adresseseite) St. Gallen nach Hohenems vom 27. März 1879.

Gleichzeitig mit der kurz bevorstehenden Tarifänderung für Fahrpoststücke nach und von Österreich wurde in den letzten UPU-Verträgen unter anderem die Neueinführung des sog. Grenzrayontarifes (RL) für Paket-Begleitadressen festgeschrieben. Dies bedeutete, dass im Verkehr mit Österreich ab dem 1. April 1879 Poststücke bis 5 kg – wenn Aufgabepostbüro und Empfangspostbüro nicht weiter als 30 km (Luftlinie) auseinander lagen – einheitlich mit dem RL-Tarif von 50 Rp. frankiert werden konnten, was ebenfalls zur Vereinfachung der Versandmodalitäten und zur Taxerduzierung beitragen sollte. Die vorliegende Sendung wog 805 g. Sie musste noch zum alten Schweizer Inlandtarif (lt. Liste vom 1. September 1876 im Fahrpost-Lokalrayon aus St. Gallen bis 25 km Luftlinie zur Schweiz-Österreich-Grenze) mit 20 Rp. (bis 10 Pfund) berechnet werden. Für die österreichische Grenzzone, in dessen Bereich auch der Zielort Hohenems lag, waren 25 Rp. gemäss Tarifliste, total 45 Rp. Gebühr vom Versender für das Poststück zu entrichten. Zwar noch 5 Rp. weniger als 4 Tage später zum einheitlichen Grenzrayontarif, dafür aber nur bis zum Gewicht von 4 kg!

Das Dokument «Begleitadresse» wird im Zusammenhang mit dem nachfolgenden Beispiel zu einer tarifgeschichtlichen Besonderheit, da es zum einen mit dem Stempeldatum 1.4.1879 den ersten Tag der neuen Gebührensätze für die Fahrpost im Verkehr mit Österreich belegt und gleichzeitig den aus dieser Periode relativ selten anzutreffenden ermässigten Tarif für Pakete bis 5 kg im Grenzrayon.



Abb. 3. St. Gallen nach Hohenems vom 1. April 1879 (Tarif Ersttag!). Das 1,6 kg schwere Paket wurde vom Versender mit dem Grenzrayontarif von 50 Rp. korrekt freigemacht. Mit der reduzierten RL-Gebühr konnten künftig Sendungen bis 5 kg verschickt werden, vorausgesetzt, Aufgabepostbüro und Empfangspostbüro lagen nicht weiter als 30 km (Luftlinie) voneinander entfernt! Die Franko-taxe blieb bei Grenrayonsendungen gesamthaft im Aufgabeland.

Mit einer Begleitadresse für ein Wert-Poststück von 95 g und der Wertdeklaration von Fr. 177.50 nach Vaduz, wird – obwohl unmittelbares Nachbarland – das kleine Fürstentum Liechtenstein – zu dieser Zeit politisch wie postalisch zum Kaiserreich Österreich gehörend – für eine Fahrpostsendung aus der Schweiz zur kleinen Destinationsrarität.



Abb. 4. Locle nach Vaduz vom 27.V.1880.

Die Frankatur von Fr. 1.25 (25 Rp. plus Fr. 1.00) ermittelte sich aus dem schweizerisch/österreichischen Gemeinschaftstarif (gültig seit 1.4.1879) für Sendungen bis 5 kg von Fr. 1.00, sowie der Schweizer Werttaxe (bis Fr. 300.–) von 10 Rp. Die österreichische Werttaxe (bis Fr. 375.–) wurde mit 15 Rp. berechnet.

Ungarn – in Realunion des habsburgischen Reiches (k.u.k. Monarchie) von 1867 bis 1918 und somit ein Teil Österreichs – war das Empfängerland für eine weitere Fahrpostsendung aus der Schweiz. Die Begleitadresse weist auf ein mit Fr. 3.80 (inkl. Postspesen) belastetes Nachnahmepaket hin, das «Drucksachen» beinhaltete und 695 g schwer war.



Abb. 5. Luzern nach Detta vom 3. Mai 1880.

Der gemeinschaftliche Gewichtstarif (bis 5 kg) von Fr. 1.00, kam auch hier zur Anwendung. Ausserdem trug die Mindestprovision von 30 Rp. für die Nachnahme zur Gesamtfrankatur von Fr. 1.30 (3 x 10 Rp. plus Fr. 1.00) dazu bei.

Mit dem Gebührensatz von Fr. 1.50 musste nachfolgende Wertpaketkarte nach Wien belegt werden. Ausschlaggebend

dafür war die Wertdeklaration von Fr. 1000.–! Die Gewichtstaxe der Stücksendung wurde anteilig mit Fr. 1.00 in Rechnung gestellt, wie sie unabhängig von der gesamten Beförderungsdistanz seit 1. April 1879 einheitlich bei allen Poststücken bis 5 kg zu frankieren war.

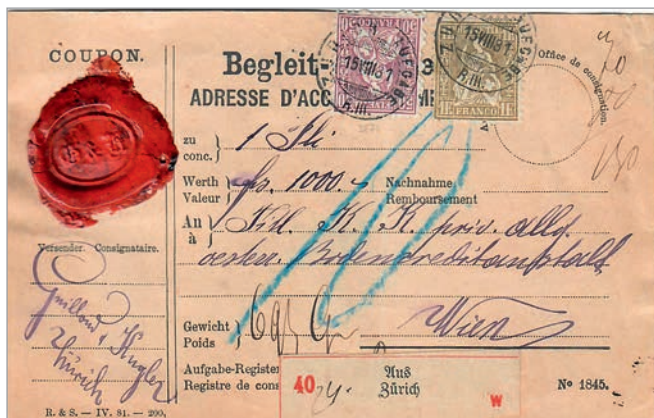


Abb. 6. Zürich nach Wien vom 15.VIII.1881. Was die Werttaxe für die Schweizer Wegstrecke von einer Sendung bis Fr. 1000.– betrifft, lag diese ohne Unterschied der Entfernung (lt. Tarifliste von 1876) bei 30 Rp. Für die österreichische Wegstrecke mussten bei Wertdeklaration über Fr. 750.– bis Fr. 1125.– 20 Rp. berechnet werden, total Fr. 1.50. Die Bläueltaxierung «10» weist auf die Erhebung der österreichischen Fiskalgebühr von 10 Kreuzern hin, vom Empfänger zahlbar!

Zum Abschluss meines Artikels zeige ich das Begleitformular einer Fahrpostsendung, das bereits in der SBZ 11/2019 auf der Seite «Der besondere Beleg» zu sehen war. Dabei handelte es sich um eine Schweizer Zolldeklaration, die – wie ich meine – als «Begleitadresse» einer Fahrpostsendung ob ihrer Seltenheit und Kuriosität es wert ist, dass sie im Zusammenhang mit der Thematik meines Beitrages hier ein zweites Mal präsentiert und kommentiert werden kann.

Wir sehen die Frankatur von Fr. 4.10 (10 Rp. und 4 × Fr. 1.00) auf der Anschriftenseite einer Zolldeklaration, die eine Gewichtssendung über 15 bis 20 kg nach St. Anton im österreichischen Vorarlberg begleitete. Vermutlich verwendete der Postbeamte im kleinen Örtchen Gurtellen/Kt. Uri aus Mangel der dafür vorgesehenen Paketkarte ein Zollformular. Es diente sozusagen als Datenträger für die Zollformalitäten wie als Begleitadresse in einem.

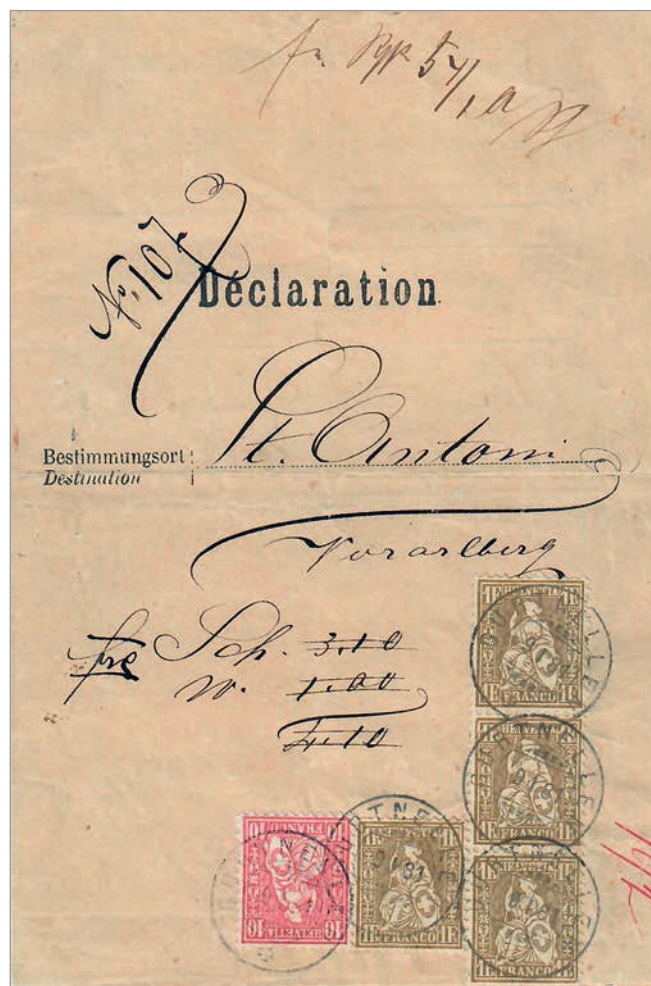


Abb. 7. Gurtellen nach St. Anton/Vorarlberg vom 9. Januar 1881. Die Ermittlung der Frankatur beinhaltet eine weitere Besonderheit, die meines Wissens im Fahrpostverkehr der Schweiz mit dem Ausland bisher kein zweites Mal bekannt ist. Die Wegstrecke von Gurtellen zum Auswchelpostbüro Buchs/Kt. St. Gallen liegt knapp über 150 km, was gemäss Tarifliste der 4. Entfernungsstufe gleichkam (über 150–200 km) und zugleich die Schweizer Gewichtstaxe von Fr. 2.10 ermittelte. Seit dem 10. August 1876 jedoch, wird in der Post Transportordnung der Schweizer Alpenpässe auch die Oberalproute geführt, die von Gurtellen aus die kürzeste Wegstrecke über Chur nach Buchs bedeutete. Da das Paket mehr als 5 kg schwer war (15,2 kg), fand der ab 1. Mai 1878 wieder eingeführte Alpenpasszuschlag seine Anwendung, was eine Erhöhung der Schweizer Gewichtstaxe von zwei Distanzstufen auf total Fr. 3.10 zur Folge hatte. Das Weiterfranko der österreichischen Wegstrecke (für 15 bis 16 kg Gewicht) ab der schweizerisch/österreichischen Grenze bis St. Anton (= 1. österreichische Entfernungsstufe) lag bei Fr. 1.00. Folgerichtig betrug die Gesamttaxe Fr. 4.10.

Die eingangs erwähnte Besonderheit dieses Dokuments ist – wie ich meine – darin zu sehen, dass eine Fahrpostsendung mit Alpenpasszuschlag – speziell ins Ausland, mir jedenfalls in meiner 50-jährigen Sammeltätigkeit bisher kein zweites Mal bekannt wurde. ■