

# Geschichte

der

# Preussischen Post

von

ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart.

# Geschichte

der

# Preussischen Post

von

ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart.

Nach amtlichen Quellen

von

H. Stephan,

Königlich Preussischem Post-Rath.



Berlin

1859.

Verlag der Königl. Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei  
(R. Decker).



# V o r w o r t.

---

Es ist ein Grundzug im Wesen unseres Zeitalters, daß das innere staatliche Leben der Nationen mehr als sonst die Fürsorge des Staatsmannes, das Studium des Forschers und das allgemeine staatsbürgerliche Interesse in Anspruch nimmt.

Diese in tiefer liegenden Gesetzen menschlicher Fortentwicklung begründete Zeitrichtung findet ein treues Abbild in der Geschichtsschreibung.

Früher erschien in den Geschichtswerken die Staatengeschichte fast ausschließlich als Geschichte der Politik im engern Sinne. Die politischen Verhältnisse, die äußeren Beziehungen der Staaten bildeten ihren Hauptgegenstand; der inneren nationalen und staatlichen Entwicklung pflegte nur nebenher, oder überhaupt nur in so weit Erwähnung zu geschehen, als sie mit jenen Beziehungen in unmittelbarem Zusammenhange stand. Der einzelne Staat schien nur in seinem Verhältnisse zu andern Staaten Object der Geschichtsforschung zu sein, ähnlich wie nach der antiken Anschauung der einzelne Mensch nur in seinem Verhältnisse zur Gesamtheit, dem Staate, gedacht wurde. Höchstens zog man Schlüsse aus den äußeren Wirkungen auf das innere Wesen, ohne dieses an sich zu erforschen.

Dieser Standpunkt ist seit längerer Zeit in der Geschichtsschreibung, so gut wie in den Naturwissenschaften und der Philosophie überwunden.

Der innere Organismus der Staaten, die Entstehung und Ausbildung ihrer Wohlfahrts- und Rechts-Institute, die Gestaltung

der gesellschaftlichen Verhältnisse und kulturgeschichtlichen Zustände fesseln das Interesse, und neu entstandene Wissenschaften wie die der Nationalökonomie, der Statistik und, nach Riehl's treffender Bezeichnung, der Social-Politik schöpfen daraus die Elemente ihres lebendigen Wachstums.

So haben sich neben der Geschichte der Schlachten und Allianzen, der Länder-Erwerbungen und Verluste, der Kronen und Thronen die historischen Darstellungen der inneren Entwicklung der politischen Gemeinwesen Berechtigung erworben: die Darstellungen der Entstehung und Ausbildung der Stände, des Städtewesens, des Rechts- und Verfassungslebens der Nationen, der Staatsverwaltung und Behörden-Organisation, der Finanz- und Volkswirtschafts-Zustände, der Handelsgeschichte, der Gewerbe- und Agricultur-Verhältnisse in ihren social-politischen Beziehungen, überhaupt der Förderungsmittel innerer staatlicher Entwicklung der Völker. Es genügt, an die Schriften eines Eichhorn, Wilhelm von Humboldt, Perz, Gneist, Gerwinus, Riehl, Waig, Rückert, Scherer, Mundt, Knieß, Roscher, Biedermann u. a. zu erinnern, um diese Richtung zu kennzeichnen.

Bei dem nothwendigen Zusammenhange von Stoff und Form konnte es nicht ausbleiben, daß auch die Art der Geschichtsbehandlung hierbei gewann. Aus den Schächten der Archive, welche von vielen Staatsbehörden des In- und Auslandes — und zwar von den geistig am höchsten stehenden in der Regel am bereitwilligsten — der wissenschaftlichen Forschung in liberaler Weise geöffnet wurden, begann man die Schätze zu Tage zu fördern, die dort in den Urkunden und Regesten der Staatskanzleien verborgen lagen. Denn vorzugsweise aus ihnen konnte ein anschauliches treues Bild der darzustellenden Verhältnisse gewonnen werden. So trat eine gegenständlichere Behandlung an Stelle jener subjectiven Reflexionen und Ideenverbindungen die, so glänzend sie oft auch sein mochten, doch meist nur ex fulgore

fimum hinterließen, deren Inbegriff man aber früher als das philosophische Element der Geschichtsschreibung bezeichnete und in einer Zeit, die noch nicht gar zu fern hinter uns liegt, mit tiefem Respekte verehrte, obwohl schon Lucian von Samosata bei den Alten seinen gerechten Spott darüber ausgelassen hat. Durch die Benutzung der Urkunden gewann die Darstellung an Gründlichkeit und Originalität; während sich der, nicht aus dem künstlichen Quell der Abstraction, sondern aus dem frischen Born der wirklichen Lebensverhältnisse schöpfenden Auffassung eine Fülle reicher und eigenthümlicher Gesichtspunkte darbot. Das zeigt sich namentlich in den Werken von Eichhorn, Perz und Ranke. —

»Wenn die Könige bau'n, haben die Kärner zu thun.« Die Specialgeschichte im engeren Sinne und die Monographien schaffen das Baumaterial herbei, indem sie dasselbe zugleich in eine Form bringen, die es zur gelegentlichen Verwendung bei einem solchen bedeutenderen Baue tauglich macht. Diesen Standpunkt nehmen wir den Nicht-Fachmännern gegenüber für die vorliegende Arbeit in Anspruch.

Eine den oben angedeuteten Anforderungen entsprechende allgemeine Geschichte der Preussischen Verwaltung wäre ein sehr zeitgemäßes, verdienstliches Werk. »Welch ein Werk — sagt der berühmte Verfasser der neun Bücher Preussischer Geschichte in der Vorrede — könnte eine Geschichte der Preussischen Verwaltung werden, wenn man ihre Schritte nach dem jedesmaligen Bedürfniß und Erfolg ohne theoretische Befangenheit zu würdigen, die lebendigen Momente in ihrem Zusammenhange mit dem gesammten Staatsleben zu ergreifen verstände und so von den alten auf die neueren Zeiten fortschritte.«

Es würde sich darin der Kern der inneren Entwicklung Preußens darstellen. Denn wenn auf irgend einen neueren Staat, so ist wohl auf den Preussischen das Wort des Isocrates anwendbar, daß die Verwaltung für den Staat das ist, was die Denkkraft für den Körper.

Allein zu einem solchen Werk muß erst für die verschiedenen Staatsverwaltungszweige das Material herbeigeschafft werden.

Einzelnes, und zwar zum Theil recht Gediegenes liegt schon vor, z. B. die Geschichte des Geheimen Staatsrathes von Klaproth (Berlin 1805); Geschichte und Darstellung des Organismus der Preussischen Behörden (Arnsberg 1840 bei Ritter); Geschichte der Königlichen Bank vom Cabinetsrath Niebuhr (Berlin 1854 bei Decker); das Polizeipräsidium: geschichtliche Darstellung der Polizeiverwaltung von Berlin aus der frühesten Zeit bis auf die jetzige vom Polizeirath Ballhorn (Berlin 1852 bei Decker); Preussens Staatsverwaltung mit Rücksicht auf seine Verfassung von A. von Wolzogen; Geschichte der Brandenburgisch-Preussischen Heeresverfassung von Hauptmann R. de l'Homme de Courbiere (Berlin 1851 bei Decker) und von demselben die Geschichte der Militair-Verwaltung im V. Bande des Archivs für die Landeskunde der Preussischen Monarchie; ferner in den Schriften von Perz, Droysen, Köhne, Förster, Preuß u. a. Es bleibt indeß noch viel zu thun. Das Besondere muß bildungsfertig sein, bevor das Allgemeine sich gestaltet, und ohne Durchforschung des Einzelnen und Kleineren wird Größeres nicht gewonnen. Man muß nur die Mühe nicht scheuen und nicht gleich des »trockenen Ton's satt« sein wollen.

Die vorliegende hauptsächlich aus archivalischen Quellen hervorgegangene Arbeit hat eines der ältesten Preussischen Staats-Institute zum Gegenstande, welches zur Hebung des Wohlstandes und der Gesittung der Nation beigetragen, den schnelleren Umschwung der Lebenskraft im Staatskörper vermittelt, die Thätigkeitsäußerungen der verschiedenen Verwaltungszweige erleichtert und den Staatsreichthum vermehrt hat. Jahrhunderte hindurch ist dieses Staats-Institut in lebendiger Fort-Entwicklung geblieben und, theils dem in seiner Aufgabe liegenden inneren Gesetze gemäß, theils aber auch durch die besonderen Bedingungen seiner zuerst in die Zeiten der älteren Deutschen Reichsverfassung fallenden historischen Erscheinung, mit wichtigen geschichtlichen Vorgängen,

mit staats- und völkerrechtlichen Verhältnissen, mit den Reformen der Verwaltungswissenschaft und den bewegten Controversen der Nationalöconomik, wie mit den wechselnden Maßregeln der Handelspolitik in mannigfache Berührung gekommen. Hierin so wie in dem Umstande, daß an eine Fachschrift berechnigte Ansprüche auf Vollständigkeit zu machen sind und darin auch der technische Theil (wiewohl bei demselben alles Detail zu vermeiden gesucht wurde) nicht unberücksichtigt bleiben kann, möge der Umfang der Arbeit seine Erklärung finden.

Giebt das vorliegende Buch hier und da Anregung, in denjenigen Gebieten unseres inneren Staatslebens, welche geschichtlich noch nicht durchforscht sind und wo, wie Ranke sagt, noch eine reiche Ernte der Scheuern harret, Hand ans Werk zu legen, so dürfte ein erfreulicher Gewinn für die Wissenschaft in Aussicht stehen. Möchte dann nur den Bearbeitern das Glück zu Theil werden, dessen sich der Verfasser dankbar erfreut hat: bei Staatsmännern von freiem Geist und großer Denkungsart Anregung und Förderung zu finden. —

Berlin im September 1858.

Der Verfasser.

# Inhalts - Verzeichniß.

## Erster Theil.

Das erste Jahrhundert der Preussischen Post.

(Bis zur Thronbesteigung Friedrichs des Großen.)

Einleitung.....	Seite 3
-----------------	------------

### Erster Abschnitt.

Die Gründung der Preussischen Staatspost durch Friedrich Wilhelm den Großen (1640 — 1688).

1. Die Boten-Anstalten in Brandenburg .....	12
2. Die Postanlagen des großen Kurfürsten .....	15
Haupt-Postcours von Memel bis Cleve.....	16
Poststreitigkeiten mit Hamburg.....	19
Poststreitigkeiten mit Danzig und Polen .....	22
Postverhältnisse mit Sachsen .....	34
Postverbindung über Breslau nach Wien .....	37
Postverbindung nach Emden .....	38
3. Der Streit des großen Kurfürsten mit dem Kaiser und dem Hause Thurn und Taxis .....	39
4. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt.....	51
Gesetzgebung .....	51
Verwaltung .....	54
Finanzlage .....	59
Dienstbetrieb; Beförderungswesen; technische Einrichtungen .....	61
Rückblick .....	63

### Zweiter Abschnitt.

Das Preussische Postwesen unter Friedrich I. [III.] (1688 — 1713).

1. Die Postanlagen .....	65
Postcours von Halberstadt nach Cassel (Frankfurt a. M., Nürnberg).....	65
Postverbindung mit den westlichen Provinzen.....	70
Nymwegen - Cleve - Cölnner Route.....	71
Postverbindung mit den Niederlanden.....	72
Preussisches Postwesen in Hamburg .....	73
Preussisches Postwesen in Bremen .....	79
Poststreitigkeiten mit Danzig und Polen .....	85
Posten in der Provinz Preußen.....	92
Posten in Pommern.....	95



	Seite
Postverbindung mit Mecklenburg .....	95
Postcours Berlin, Breslau, Wien .....	96
Preussische Posten in den Anhaltischen Landen .....	97
Postverhältnisse mit Sachsen .....	99
2. Der Streit mit dem Kaiser und dem Hause Thurn und Taxis .....	107
3. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt .....	116
Gesetzgebung .....	116
Verwaltung .....	120
Finanzlage. Rechnungswesen .....	129
Dienstbetrieb, Beförderungswesen, technische Einrichtungen .....	132
Rückblick .....	136

### Dritter Abschnitt.

#### Das Preussische Postwesen unter Friedrich Wilhelm I. (1713—1740).

1. Die Postanlagen .....	141
Posten in Ostpreußen .....	142
Postverbindung mit Rußland .....	145
Posten in Pommern .....	149
Posten in den westlichen Provinzen .....	152
Preussische Posten in Mecklenburg .....	154
Postunterhandlungen mit Braunschweig .....	157
Preussisches Postwesen in Hamburg .....	159
Preussisches Postwesen in Bremen .....	160
Jahrspost nach Lübeck .....	161
Preussisches Postwesen in Danzig .....	162
Posten in den Anhaltischen Landen .....	165
Postverhältnisse mit Sachsen .....	166
Postwesen in Neuchâtel .....	170
2. Das Verhältniß zur Reichspost .....	172
3. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt .....	178
Gesetzgebung .....	178
Verwaltung .....	179
Finanzlage. Rechnungswesen .....	191
Dienstbetrieb, Beförderungswesen, technische Einrichtungen .....	193
Rückblick .....	196

## Zweiter Theil.

### Das zweite Jahrhundert der Preussischen Post.

(Von der Thronbesteigung Friedrichs des Großen bis auf die Gegenwart.)

### Vierter Abschnitt.

#### Das Preussische Postwesen unter Friedrich dem Großen (1740—1786).

1. Die Postanlagen .....	205
Postwesen in Schlesien .....	205

	Seite
Postwesen in Ostfriesland .....	211
Postwesen in Westpreußen. Danzig .....	216
Posten in der Grafschaft Mansfeld .....	222
Postverhältnisse mit Sachsen .....	222
Postverhältnisse mit Braunschweig .....	231
Posten in den westlichen Provinzen .....	233
Postverbindung mit Holland .....	234
Preussisches Postwesen in Hamburg .....	239
Preussisches Postwesen in Bremen .....	240
2. Das Verhältniß zur Reichspost und der Angriff des Fürsten von Thurn und Taxis auf das Preussische Postregal im siebenjährigen Kriege.....	240
3. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt.....	267
Gesetzgebung .....	267
Verwaltung .....	272
Portotaxe.....	291
Finanzlage. Rechnungswesen .....	297
Dienstbetrieb, Beförderungswesen, technische Einrichtungen.....	304
Rückblick .....	316

### Fünfter Abschnitt.

#### Das Preussische Postwesen vom Tode Friedrichs des Großen bis zum Wiener Congreß (1786 — 1815).

Umgestaltungen durch den Frieden zu Luneville und die Auflösung des Deutschen Reiches. Zerrüttung der Preussischen Postanstalt durch die Französische Herrschaft .....	319
Süd-Preußen und Neu-Ost-Preußen .....	320
Anspach. Baireuth. Nürnberg.....	322
Frieden zu Basel und Campo Formio. Abtretung des linken Rheinufer's an Frankreich.....	323
Frieden von Luneville. Reichsdeputationshauptschluß von 1803. Reichspost- wesen. Vertrag mit dem Fürsten von Thurn und Taxis vom 1. No- vember 1803 .....	326
Auflösung des Deutschen Reiches .....	339
Vertrag von Schönbrunn. Besiznahme Hannovers .....	340
Preußen unter Französischem Druck. Zerrüttung des Postwesens in Preußen und Deutschland .....	340
Die Jahre 1812 — 1815. Die Deutsche Bundesacte, Artikel XVII. ....	364

### Sechster Abschnitt.

#### Vom Wiener Congreß bis auf die Gegenwart (1815 — 1858).

Einleitung.....	375
1. Auswärtige Verhältnisse .....	405
Postverhältnisse mit Sachsen .....	405
Postverhältnisse mit Bayern.....	412
Postverhältnisse mit Baden .....	420
Verhältnisse mit der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung .....	428
Postverhältnisse mit Braunschweig .....	445
Postverhältnisse mit Hannover .....	467

	Seite
Postverhältnisse mit Mecklenburg, Schwerin .....	477
Postverhältnisse mit Mecklenburg, Strelitz .....	488
Preussisches Postwesen in Hamburg .....	490
Preussisches Postwesen in Bremen .....	495
Preussisches Postwesen in Lübeck .....	502
Postverhältnisse in Bergedorf .....	505
Preussisches Postamt in Krakau .....	506
Preussisches Postwesen in Anhalt, Bernburg .....	507
Preussisches Postwesen in Anhalt, Cöthen .....	507
Preussisches Postwesen in Anhalt, Dessau .....	510
Preussisches Postwesen in den Unterherrschaften Schwarzburg, Sondershausen und Schwarzburg, Rudolstadt .....	510
Preussisches Postwesen in der Weimarischen Enclave Allstedt .....	512
Preussisches Postwesen in Waldeck, Pyrmont .....	513
Postverhältnisse mit Lippe, Detmold .....	516
Postverhältnisse mit Schaumburg, Lippe .....	517
Preussisches Postwesen in Birkenfeld .....	518
Lichtenberg, St. Wendel .....	519
Hohenzollernsche Lande .....	520
Postverhältnisse mit Luxemburg .....	521
Postverhältnisse mit Oesterreich .....	526
Der Deutsch-Oesterreichische Postverein .....	533
Postverhältnisse mit Rußland .....	557
»    »    Schweden .....	574
»    »    Dänemark .....	585
»    »    den Niederlanden .....	593
»    »    Belgien .....	601
»    »    Großbritannien .....	608
»    »    Frankreich .....	626
»    »    der Schweiz .....	641
»    »    Sardinien .....	647
»    »    Spanien .....	648
»    »    den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika .....	650
Rückblick .....	662
2. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt .....	663
Gesetzgebung .....	663
Verwaltung .....	691
Finanzlage, Kassen- und Rechnungswesen .....	728
Portotaxe .....	745
Dienstbetrieb, Beförderungswesen, technische Einrichtungen .....	767
Schluß .....	815

# Erster Theil.

---

Das erste Jahrhundert der Preussischen Post.

(Bis zur Thronbesteigung Friedrichs des Großen.)

---

# Einleitung.

Jahrhunderte, bevor die Posten aufkamen, bestanden in den Deutschen Ländern Boten-Anstalten. Sie waren theils von der Staatsgewalt, theils von kaufmännischen, wissenschaftlichen oder politischen Corporationen, theils auch von einzelnen Privat-Unternehmern eingerichtet. Keine Gebietsgrenze hinderte ihre Ausdehnung, kein Gesetz schloß ihre Wirksamkeit in bestimmte Schranken ein: denn noch gab es kein Kaiserliches Post-Reservat, kein Landesherrliches Postregal. So reiche Momente der Entwicklung diesen Anstalten hiernach auch mochten gegeben sein, so dürftig blieb gleichwohl im Ganzen ihre Wirksamkeit. Wenige nur waren Gemeingut: in der Regel diejenigen, die von Privaten herrührten, und diesen standen leider nur geringe Mittel zu Gebote. Der ausgesprochene Zweck der übrigen bestand darin, den Correspondenz-Verkehr ihrer Begründer zu vermitteln: so die Boten-Anstalten der Fürsten und Universitäten, des Hansa- und Schwäbischen Bundes, der geistlichen und weltlichen Orden.\*)

Fast in allen Theilen Deutschlands sehen wir diese Anstalten in Wirksamkeit. Zuweilen sind sie eingebürgert auf den großen Heerstraßen,\*\*) wo sie auf der Grundlage dauernder Bedürfnisse, tiefer gewurzelter Verkehrsbeziehungen zu einer gewissen festen Gestaltung, wenn auch nicht allgemeineren Bedeutung gelangen; nicht selten aber werden sie hervorgerufen

---

\*) Außerdem wurde ausgedehnter Gebrauch gemacht von der gelegentlichen Beförderung der Correspondenz durch die herumfahrenden Metzger, die zu den Messen reisenden Kaufleute, die Gerichts- und Kanzleiboten, die pilgernden Mönche. „Nicht leicht sah man einen wandernden Mönch ohne Brieffack.“ (Klüber: Das Postwesen in Deutschland. Erlangen 1811. S. 10.)

\*\*) Z. B. Hamburg • Stettin • Danzig; Hamburg • Leipzig • Nürnberg; Cöln • Frankfurt • Augsburg; Frankfurt • Leipzig; Nürnberg; Wien u. a.

durch örtliche Erscheinungen, vorübergehende Verhältnisse, deren Endschafft auch ihre Beseitigung herbeiführt. \*)

Sie alle tragen einzelne, mehr oder minder entwickelte Keime der nachmaligen Posten in sich: Begründung und Leitung durch die Staatsgewalt; regelmäßiger Gang; bestimmte Course; Stationen; zuweilen selbst Wechsel der Transportmittel; Beförderung von Briefen, Sachen und Personen, zu Fuß, zu Pferd oder Wagen durch besoldete, in Eid und Pflicht genommene Leute. \*\*)

Noch aber finden wir diese zerstreuten Elemente nirgends in ein System vereinigt; noch sehen wir diese, meist nur sporadisch vorkommenden Beförderungs-Anstalten nicht, wie später, durch die Autorität der höchsten Gewalten erstarkt, begriffen in geordnetem Zusammenwirken für allgemein menschliche Zwecke. Wie wäre das auch möglich gewesen in einer Zeit, deren herrschende Ideen den Begriff eines solchen Zweckes überhaupt nicht umfaßten! Wie hätte eine allgemeine Verkehrs-Anstalt dieser Art sich bilden können im Mittelalter: mit der Abgeschlossenheit seiner wissenschaftlichen und Handwerks-Zünfte, mit der Einsamkeit seiner Klöster und Burgen, mit dem Geiste der Gewaltthätigkeit und Willkühr, den die Zerrüttung des öffentlichen Rechtszustandes heraufbeschwor!

Erst der großartige Aufschwung, den die ganze Entwicklung des menschlichen Geschlechts im Anfang des 16. Jahrhunderts nahm, führte die staatlichen und socialen Verhältnisse Deutschlands in eine Sphäre, die der Entstehung und dem Gedeihen eines solchen Instituts günstiger war.

Das ganze politische und geistige Leben der Nation war durch die Beseitigung des beengenden Einflusses der Hierarchie und Scholastik und

\*) J. B. Reichstage, Wahlversammlungen, Friedenscongresse, Concilien, Synoden, Messen etc. Als 1522 mit König Ludwig von Ungarn in Wien eine Conferenz wegen des Türkenkrieges stattfand, beschloßen der Kaiser und die Stände auf dem Reichstage zu Nürnberg, zur Beschleunigung des Staats-Correspondenz-Verkehrs zwischen Wien und Nürnberg eine Post zu legen. Auf dem Reichstage zu Speyer wurde 1542 abermals aus Anlaß des Türkenkrieges beschloßen „daß gemeine Stände Ordnung geben sollen, daß eine Post an gelegene Wahlstatt gelegt und unterhalten werde, damit man jederzeit zu und von den Obristen Botschaft habe.“ Cfr. von Beust: Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals. Jena 1748. Band II. S. 393 (eines der gründlichsten und ausführlichsten Werke, die wir über das Postwesen besitzen).

\*\*) „Die Ordinari-Boten verrichten ihre Reisen zu gewöhnlicher Zeit, theils reitend, theils fahrend oder gehend. Die, so reuten und fahren, haben gemeinlich etwas weite Reisen nach berühmten Residenz- und Handelsstädten, daher sie nicht nur die Reisenden mit sich führen, sondern auch Briefe, Paquete und andere Waaren, die in denen Boten-Häuffern, als welche man in großen Handelsstädten angeordnet findet, aufgezeichnet werden.“ Chr. Weigel: Abbildung derer gemein nützlichen Haupt-Stände Sect. VI. S. 160. So auch Thom. Garzon in dem „Allgemeinen Schauplaß“ Disc. 44. S. 517: „Unter dem Namen Boten werden auch die Brieffträger begriffen, deren Amt ist, es sei zu Fuß, zu Pferd, zu Schiff oder sonst, Briefe, Bündel, Geld, Korb, Wadsack oder Alles, was ihnen anvertraut wird, von einem Ort zum andern zu tragen, damit sie Fürsten, Rittern und Kaufleuten treulich dienen.“

des ungelent gewordenen Gefüges der Feudalverfassung freier, entwickelungsfähiger, inhaltreicher geworden. Die großen Erfindungen und Entdeckungen im 15. und 16. Jahrhundert hatten dem Verkehr die weitesten Bahnen eröffnet; ihn kräftigten die Reichs-Einrichtungen Kaiser Maximilians: der ewige Landfriede und das Reichskammergericht.

Und so sehen wir denn diese Einrichtung der Posten, die wir heute als eines der größten neueren Institute der Menschheit rühmen hören, \*) und von der schon J. J. Moser sagte, daß »sie ganz erstaunliche Folgen nach sich gezogen und die Welt in manchen Sachen fast in eine andere Form gegossen habe«, \*\*) zusammentreffen mit den weltgeschichtlichen Ereignissen, welche die Neuzeit begründeten. In demselben Jahre, als Magelhaens' Schiff zum ersten Mal die Welt umsegelt, geht Franz von Taxis' erste Post durch Deutschland.

Aber nicht nur der Aufschwung des Verkehrs, auch die Gestaltung der Territorialverhältnisse begünstigte die Begründung der Posten. Die große Anzahl der geistlichen und weltlichen Territorien (gegen 2000), in welche Deutschland ehemals zerfiel, würde der Ausbreitung und zweckentsprechenden Anlage der Posten nur hinderlich gewesen sein. Allein gerade jetzt beginnt die häufigere Verschmelzung mehrerer Gebiete zu einem staatlichen Ganzen. Die Vereinigung Oesterreichs mit den Burgundischen Niederlanden ruft die erste Reichspost, die Vereinigung von Brandenburg, Preußen, Cleve und Hinterpommern unter einem Scepter die erste Brandenburgische Staatspost hervor. Von besonderer Wichtigkeit in dieser Beziehung war es, daß das für die Kurfürsten schon durch die goldene Bulle festgesetzte (\*\*\*) Princip der Untheilbarkeit der Territorien und der Primogenitur immer mehr zur Herrschaft gelangte. Auch die Erbverbrüderungen und Erbvereine, der Lehenheimfall, das den Kurfürsten eingeräumte Recht, einzelne Landestheile durch Kauf und Pfandnahme an sich zu bringen, †) so wie später die Säcularisirung trugen zur Bildung größerer Staatsgebiete wesentlich bei.

Hiermit stand nun die staatsrechtliche Stellung der Reichsstände in enger Wechselbeziehung. Wir werden ihrer später etwas näher gedenken, denn sie hat wesentlichen Einfluß auf die Gestaltung des Postwesens in Deutschland, auf die Bildung der Reichs- und der Territorialposten ausgeübt, und der rechtsgeschichtlichen Entwicklung des Deutschen Post-Instituts die Richtung gegeben.

Die Reichsposten konnten sich anfangs ungestört ausbreiten. Die

\*) Welcker im Staatslexikon: Band II., Art.: Beschlagnahme. — Macaulay: Geschichte Englands Band II. cap. 3.

\*\*) J. J. Moser: Deutsches Staatsrecht Band V. liber II. cap. 78. §. 173. — „Die Postanstalt ist eines der wichtigsten Mittel zur Erweckung und Erhaltung der Lebenswärme enstiger Thätigkeit der Staatsgenossen.“ Klüber a. a. O. S. 2.

\*\*\*) Aurea bulla cap. VII. §. 2-4. und cap. XXV. §. 3. u. 4.

†) Vergl. Eichhorn: Deutsche Staats- und Rechtsgeschichte Band III. §. 412.

einzelnen Landesherren behalfen sich noch mit ihren Boten-Anstalten. Sie legten in ihren Gebieten keine Staatsposten an, weil sie den vermeintlichen Kostenaufwand fürchteten.<sup>\*)</sup> Es ist klar, daß sie hierdurch das Recht nicht aufgaben, eigene Posten in ihren Gebieten einzurichten. Denn in den meisten Fällen war die Einrichtung der Taxis'schen Posten von den Landesherren bloß bittweise zugestanden worden, und das Rechtsverhältniß zwischen diesen und dem General-Reichs-Postmeister hatte lediglich den Charakter eines Precariums, so daß ein unvordenklicher Besigstand für Taxis dadurch nicht begründet werden konnte. Ueberhaupt aber und jedenfalls war nur die Befugniß zur Ausübung des Postrechts dem Grafen von Taxis von Seiten der betreffenden Reichsfürsten in ihren Gebieten oder bestimmten Bezirken derselben gestattet worden. Das Recht selbst, die Substanz desselben, blieb unveräußerlich ein Bestandtheil der Landesherrlichen Gewalt. Zudem, was einzelne Reichsfürsten erlaubten oder sich gefallen ließen, war noch nicht gemeinverbindlich für das ganze Reich.

Erst Ende des 16. Jahrhunderts, zu Rudolphs II. Zeiten, kam die Theorie auf, daß das Recht, Posten in ganz Deutschland anzulegen, ein Kaiserliches Reservat sei.<sup>\*\*)</sup> Dieser Kaiser ernannte Leonhard von Taxis, dessen Vorfahren nur General-Postmeister in den Burgundischen Niederlanden gewesen waren,<sup>\*\*\*)</sup> 1595 zum General-Reichs-Postmeister und ließ wegen Unterdrückung der »Neben-, Messger- und Boten-Posten« Mandate ins Reich ergehen. Kaiser Matthias erneuerte dieselben und belehnte im Jahre 1615 Lamoral von Taxis und seine Descendenten erblich mit dem Reichs-General-Postmeister-Amt. Allein schon gegen Ende des 16. Jahrhunderts leisteten einige Fürsten und Reichsstädte Widerstand: »früher sei man gnädig ersucht worden, die Kaiserlichen Posten passiren zu lassen, jetzt werde befohlen, die eigenen Posten abzuschaffen.« Herzog Friedrich von Württemberg schrieb unter das Mandat Rudolphs II. von 1597 eigenhändig: »Weilen es keine Schuldigkeit ist, so darf man auch

\*) »Jedermann hielte solche Anstalt vor mißlich und konnte sich niemand einbilden, daß der Kaufleute und anderer Menschen Briefe und Sachen so viel Postgeld abwerfen würden, davon Pferde, Wagen, Postillons und Postbediente zu unterhalten. Sobald aber die Deutschen Kaufleute gewahr wurden, wie selbige den Wechselcour, die Taze und den Preis aller Waaren durch die Post für weniges Geld haben könnten, ohne deshalb nach Antwerpen, Brüssel u. s. w. zu reisen; so zog sich auf diese neue Taxis'sche Posten eine so unbeschreibliche Menge Briefe zusammen, daß der von Taxis einen so reichen Ueberschuß an Geld vom Postwesen hatte, als kaum ein mäßiges Teutsches Fürstenthum austragen konnte.« v. Beust a. a. O. Band II. Abschn. V. S. 709.

\*\*) Jura reservata nannte man diejenigen Gerechtsame des Kaisers, welche er ausschließlich und ohne Anfrage bei dem Reich in corpore ausüben konnte und welche nicht als im Begriff der Landeshoheit liegend betrachtet wurden. (sfr. Jöpyl: Grundsätze des Allgemeinen und Deutschen Staatsrechts Band I. S. 164 und insbesondere die Anmerkung zu §. 525. bei Eichhorn Band IV. a. a. O.)

\*\*\*) Eichhorn a. a. O. Band IV. §. 530.: »Bis 1595 hatte Leonhard von Taxis, wie seine Vorfahren, nur eine vom Kaiser bestätigte Niederländische Bestallung.«



nicht pariren, wie Wir es denn auch nicht thun werden, sondern Ihre Majestät bitten, Ihre Posten anderzwohin zu legen, denn wie es vor Alters gehalten worden, so bleibt es. \*)

Die Stände hatten das Kaiserliche Postregal allerdings in corpore nicht angefochten, aber auch nicht in corpore anerkannt. Die Kaiserlichen Patente über das Postwesen konnten, wie Moser ausführt, \*\*) gegen die Stände nicht zu Recht bestehen, da die Kaiser niemals befugt gewesen sind, zu ihrem eigenen Vortheil Privilegien zu ertheilen, durch welche die Reichsstände an ihrer Landesherrlichen Hoheit benachtheiligt wurden.

Zwar hat man darauf aufmerksam gemacht, daß auf dem Reichstage im Jahre 1570 die Reichsstände den Kaiser Maximilian II. ersucht haben, »das Postwesen beym Reiche zu behalten, denn Ihre Maj. wären es auch Amts und Pflichten halber, als ein Mehrer des Reichs zu thun schuldig, und könnten es Dero Nachfahren zum praejudicio nicht in fremde Hände kommen lassen.« Allein Pütter weist klar nach, daß dieses Gesuch nur den Sinn haben konnte, der Kaiser möge verhüten, daß da, wo Laxische Posten im Reiche beständen, sie nicht unter Spanischer, sondern Kaiserlicher Hoheit ihren Schutz haben sollten. Denn dadurch, daß das Laxische Postwesen seiner ganzen ursprünglichen Beschaffenheit nach nur von einem in den Niederlanden von deren Regenten angeordneten General-Postmeister-Amte abhing, welches jetzt unter Spanischer Hoheit stand, hätte es in der Folge dahin kommen können, daß diejenigen Reichsstände, in deren Ländern die Laxischen Posten festen Fuß faßten, in einer so wichtigen Sache, wie die Posten waren, unter eine von der Krone Spaniens abhängende wahre Staatsdienfbarkeit gekommen wären. \*\*\*)

In früheren Zeiten hatten die Deutschen Landesfürsten die volle Staatsgewalt, den ganzen complexus majestatis, der alle Regierungsrechte einschließt, allerdings nicht gehabt. Ihnen kam nur eine Summe einzelner Landesherrlicher Gerechtsame zu, welche in der Regel die Formel der Investitur angab. Jemehr indeß die alte Reichsverfassung sich lockerte und überlebte, desto entschiedener erweiterte sich, namentlich seit Deutschland ein Wahlreich geworden war und seit Errichtung des Kurvereins zu Rense, die reichslehenbare Landeshoheit zur völligen Staatsgewalt. †) Als demnächst im 16. Jahrhundert die Religions-

\*) v. Beust a. a. O. I. S. 108. — Scholl: Das Württembergische Postwesen. Stuttgart 1811. S. 11.

\*\*) J. J. Moser: Deutsches Staatsrecht Bd. V. c. 78. §. 187.

\*\*\*) Pütter: Erörterungen des Deutschen Staats- und Fürstenechts, Band I. S. 31—33.

†) Schon Kaiser Friedrich II. hatte 1220 und 1232 durch die Constitutio Uti-nensis den Ständen ihre Landesherrlichen Rechte förmlich garantirt. In der goldenen Bulle (1356) erhielten dann die größeren Reichsfürsten wesentliche und außerwesentliche Hoheitsrechte bestätigt: das jus de non evocando und de non appellando, das Münzrecht, das Recht der Zollerhebung (also die Finanzhoheit), das Salz- und Berg-

trennung, der Machtzuwachs in Folge der Vereinigung größerer Gebietsmassen und der Schwächung des Einflusses der Landstände, die Begründung fester Hausverfassungen in den regierenden Linien, so wie das Fehlschlagen der Versuche Kaiser Maximilians zur festeren Gründung einer einheitlichen Reichsverfassung die autonome Gewalt der größeren Reichsfürsten beträchtlich vermehrten, finden wir ihre staatsrechtliche Stellung bald völlig verändert.<sup>9)</sup> Die Wahlcapitulation, welche sie Karl V. (1519) ausstellen ließen, und die ihnen die ausgedehntesten Freiheiten bewilligte, hätten ihnen eine günstige Gelegenheit geboten, das Postregal sich ausdrücklich bestätigen zu lassen, wofern sie dies damals der Mühe werth gehalten hätten.

Durch Art. 8. §. 1. des Westphälischen Friedens, mit welchem dieser Bildungsprozeß sich vollendet, ist dann die Integrität der Territorialhoheit festgestellt und der ganze Complexus der Regalien den Reichsständen überlassen worden.<sup>10)</sup> Im Art. 9. wird ihnen die Besorgung alles dessen anheimgegeben, wodurch der Handel im Reich gedeihen könne.

Als die Posten aufkamen, war die Landesfürstliche Hoheit, wenigstens der größeren Reichsstände, schon factisch zur völligen Staatsgewalt gediehen. Das Postrecht konnte demnach nicht mehr den kaiserlichen Reservaten, die mit der Ausbildung der Landeshoheit abgeschlossen waren, beigezählt werden, sondern war unstreitig unter der Landeshoheit begriffen.<sup>11)</sup> Die Frage, ob damals schon wirklich Posten der einzelnen Reichsfürsten bestanden oder nicht, auf die man so oft Gewicht gelegt hat, kann hierbei gar nicht in Betracht kommen, da die Möglichkeit der sofortigen Ausübung eines Rechts kein Moment für den Begriff desselben abgiebt.

Speciell über das Postregal enthalten die geschriebenen Quellen des Deutschen Staatsrechts, die überhaupt weder den Inhalt der Landeshoheit noch den der Reservatrechte genau angeben, eine Bestimmung nicht, die un-

werksregal, das Geleitsrecht, und fast die volle Polizeihohheit, — Privilegien, die zum Theil wichtiger sind, als das Postrecht, das der Kaiser ihnen sicherlich auch bestätigt hätte, wenn damals schon Posten im Gange gewesen wären.

<sup>9)</sup> „Dass die Landeshoheit nach der Stellung, welche das Herkommen, und seit der Wahlcapitulation auch die Reichsgesetze den Landesherren gaben, mehr sei, als ein Inbegriff einzelner Regalien und Lehen und schutzherrlicher Rechte, fühlte man längst.“ Eichhorn a. a. O. Bd. IV. §. 525.

<sup>10)</sup> Inst. pac. Osnab. art. VIII. §. 1. Ut autem provisum sit, ne post hac in statu politico controversiae suboriantur, omnes et singuli Electores, Principes et Status Imper. Rom. in antiquis suis juribus, praerogativis, libertate, privilegiis, libero juris territorialis tam in ecclesiasticis quam politicis exercitio, ditionibus, regalibus horumque omnium possessione, vigore hujus transactionis ita stabiliti firmatique sunt, ut a nullo unquam sub quocunque praetextu de facto turbari possint vel debeant.

<sup>11)</sup> Stängel: Das Deutsche Postwesen und die Postgerechsamkeit des Hauses Taxis. Stuttgart 1844. S. 31. §. 16. — Pütter a. a. O. S. 9 u. 17, sowie Pütter's: Kurzer Begriff des Deutschen Staatsrechts S. 168—172.

zweifelhaft für den Kaiser spräche. Gegen ihn aber sprach der gewichtige Umstand, daß er zur einseitigen Errichtung des Reichspostregals und des Reichs-Postwesens gar nicht befugt war. Denn reichsverfassungsmäßig konnte nur von Kaiser und Reich (also z. B. durch einen gemeinschaftlichen Beschluß auf der Reichsversammlung) eine gemeinverbindende Deutsche staatsrechtliche Norm ausgehen. Eine einseitige Kaiserliche Erklärung konnte unmöglich den Kaiserlichen Hoheitsrechten einen neuen Zuwachs verschaffen; am wenigsten konnte sie der schon so fest gegründeten Landeshoheit einigen Abbruch oder Eingriff thun. Auch die Kaiserliche Belehnung eines Andern mit dem Reichs-General-Postmeisteramt durfte nur mit Vorbehalt und ohne Nachtheil der Landesherrlichen Rechte geschehen (Pütter a. a. O. S. 41. Moser a. a. O. S. 187.). Daß der Kaiser sich das Postrecht selbst aneignete, nennt Mohl daher eine Usurpation.\*)

Für die Rechtsbeständigkeit des Postwesens der Reichsfürsten legt dagegen die Analogie des Deutschen Staatsrechts und der ganze Zusammenhang der Deutschen Staatsverfassung nach Obigem ein redendes Zeugniß ab, denn dem Landesherrn stehen, als Subject der Staatshoheit, sämmtliche in derselben begriffene Regierungsrechte zu, also auch das Staatspolizeirecht, d. h. das Recht, im Innern des Staats Anordnungen zur Beförderung der Wohlfahrt der Staatsangehörigen auf landesverfassungsmäßige Weise zu treffen. Von diesem wesentlichen Hoheitsrechte ist das Postrecht, der Natur der Sache nach, lediglich als unmittelbarer Ausfluß anzusehen. Die Polizeihohheit in ihrem ganzen, nach der Auffassung der älteren Zeit sehr ausgedehnten fast das ganze Staatsverwaltungsrecht in sich begreifenden Umfange\*\*\*) war überdies den Reichsfürsten durch die goldene Bulle und den Westphälischen Frieden zuerkannt, folglich auch die Posthoheit, denn ubi eadem ratio, ibi eadem legis dispositio; wie denn auch Moser (a. a. O. S. 174.) sagt: »die ganze Sache (die Post) ist eigentlich eine Polizei-Anstalt, so zur Beförderung des Handels und Wandels gereicht, in dergleichen Sachen ohnstreitig denen Reichsständen, welche zu der Zeit, als die Posten errichtet wurden, schon die völlige Landeshoheit hatten, Anstalt und Ordnung in ihren eigenen und mit der Interessenten Bewilligung auch in fremden Landen zu machen zukommt.«\*\*\*) Noch deutlicher spricht sich Runde aus (Grundsätze des Deutschen Privatrechts S. 131.): »die Posten gehörten nicht zu den Kaiserlichen Reservatrechten; folglich konnte Keinem vermöge Kaiserlicher Privilegien ein ausschließliches Postrecht durch ganz Deutschland ertheilt werden; vielmehr hat jeder Landesherr die Befugniß, in seinem Territorium eigene

\*) Mohl: Staatsrecht des Königreichs Württemberg Th. II. S. 668; vfr. Stängel a. a. O. S. 32 S. 17.

\*\*) Zöpfl, Staatsrecht Bd. II. S. 192 u. 650.

\*\*\*) Joh. Peter Ludewig: de jure postarum hereditario, Halle 1704, entscheidet in gleicher Weise ex analog. jur. publ., ähnlich Pütter, v. Beust u. m. a.

Posten anzulegen oder fremde zu gestatten; letztere waren demnach schuldig, sich in den Schranken der Landesherrlichen Bewilligung zu halten, wenn sie gleich den Namen einer Kaiserlichen oder Reichspost führten. «

Uebrigens kam den Reichsfürsten der Umstand zu statten, daß das Oesterreichische Haus in seinen Erblanden, in Beziehung auf welche der Kaiser lediglich die Eigenschaft eines Reichsfürsten hatte, selbst eigene Posten anlegte und die Taxisschen Posten davon ausschloß. Der große Kurfürst schreibt 1660 an den Kaiser: »Es werden auch Ew. Kaiserl. Majestät, was Sie in diesem Stück in Dero Reichs Landen für Recht und billig halten, anderen höheren Ständen, also auch mir, gerne gönnen.« Mit Recht sagt Akold, daß »eben auf dem Blatte, wo des Erzherzoglichen Hauses Oesterreich Privilegium stehe, daß sie in ihren Erblanden dürfen eigene Posten anlegen, auch der durchlauchtigsten Chur- und Fürsten Privilegium zu finden sei.«<sup>\*)</sup> Eichhorn erwähnt dieses Umstandes ebenfalls: »Ein ausschließliches Recht des Kaisers, Posten zu concessioniren, wollten die Reichsstände seit dem 17. Jahrhundert nicht anerkennen. Um diese Zeit wurden daher mehrere Territorialposten angelegt. Die Reichsstände hatten dafür den Grund, daß es von dem Oesterreichischen Hause selbst für seine Erbländer und von mehreren unter ihnen bereits im 16. Jahrhundert geschehen sei, «<sup>\*\*)</sup> und Klüber, der beredte Vertheidiger der Reichspost, sagt selbst: »der Kaiser gab sogar in dem größten Theil seiner Deutschen Erbstaaten das erste Beispiel zu Errichtung von Territorialposten.«<sup>\*\*\*)</sup>

Auf den Reichstagen, insonderheit bei den Kaiserwahlen, fanden, wie wir später sehen werden, noch vielfache Verhandlungen über das Postwesen statt. Die gesetzgebenden Autoritäten, Kaiser und Stände, kamen aber je länger, je weniger zu einer Einigung darüber, †) zumal der Gegensatz

\*) Emeran Akold: Gründlicher Unterricht von dem aus landesfürstlicher Hoheit herpringenden Post-Regal derer Chur- und Fürsten des heil. röm. Reichs. Leipzig 1710. lib. I. c. 2.

\*\*) Eichhorn a. a. O. Th. IV. S. 277. Das am Schluß der citirten Stelle erwähnte, auf das Herkommen sich stützende Argument ist von den Reichsfürsten allerdings auch geltend gemacht worden. In der Württembergischen Deduction von 1710 heißt es: »das Landpostwesen der Stände ist um ganze Secula älter, als die nova investitura et concessio.« Der große Kurfürst kommt in seinem Schriftwechsel mit dem Kaiser wiederholt darauf zurück, daß in seinen Landen schon viele Jahre vor der Taxisschen Einrichtung Posten bestanden hätten. Allein dieses Argument läßt sich anfechten. Die Botenanstalten der Reichsstände erschienen, weil sie mit stillschweigender Einwilligung der Betheiligten eingeführt worden waren, allerdings durch das Herkommen rechtlich begründet. Für die, dem Begriff nach davon verschiedenen nachmaligen Posten aber konnte eine solche introductive Observanz mit Grund nicht geltend gemacht werden, da sie von den Reichsständen mit Widerspruch des Kaisers oder des Reichs-Generalpostmeisters, gewaltsam oder heimlich, jedenfalls unter Umständen eingeführt wurden, die einen bündigen Schluß auf die principielle Einwilligung der Betheiligten nicht zulassen.

\*\*\*) Klüber: Oeffentliches Recht des Deutschen Bundes S. 662.

†) »Der Streit über das Postwesen ist durch kein Reichsgesetz entschieden worden.« Zachariä, Deutsches Staats- und Bundesrecht Bd. II. S. 539.

der beiden Principien durch die fortschreitende Ausbreitung der Reichs-, besonders aber der Territorialposten auf dem Gebiet der Wirklichkeit immer schroffer hervortrat, immer unversöhnlicher wurde. So blieb die desfallsige Lücke der Reichsgesetzgebung im 16., 17. und 18. Jahrhundert unausgefüllt.

Der thatsächliche Verlauf, auf den, so weit er der Geschichte der Preussischen Post angehört, wir unten näher einzugehen haben werden, war schließlich der Machtentwicklung und Territorialgestaltung entsprechend. Denn wie schon, nach dem Falle der Hohenstaufen im 13. Jahrhundert, unter Rudolph von Habsburg ein entschiedener Gegensatz zwischen den Fürstenstaaten und den geringeren Reichsständen sich auszubilden beginnt, so daß eigentlich nur die Gebiete der letzteren als unmittelbares Reichsland angesehen werden, die ersteren aber sich immer mehr emancipiren, so setzen diese auch ihr Recht gegen den Kaiser durch, eigene Posten in ihren Landen zu halten, während die Reichspost hauptsächlich nur in jenem unmittelbaren Reichslande bestehen bleibt,\*) d. i. in Schwaben, Franken, Thüringen und am Rhein, wo von jeher die politischen und socialen Elemente zu kleineren Staatenbildungen sich vereinigten, während der Norden und Osten Deutschlands größere Gebietsmassen, gleichgesinuntere Volksstämme zu politischen Einheiten verband, und demnach in geschlossener Reihe nachdrucksvoller aufzutreten vermochte. —

---

\*) „Daß auf solche Art die Post nach Verschiedenheit der Verhältnisse bald als ein Reichsregal, bald als ein Landesherrliches Hoheitsrecht angesehen werden konnte, darin war auch nach der ganz eigenen Verfassung des Deutschen Reichs und der vielerley besondern Staaten, woraus dasselbe zusammengesetzt ist, so wenig etwas Widersprechendes, als in vielen andern Fällen z. B. die Gerichtsbarkeit, die Polizei, die fiskalischen Rechte u. s. w. unstreitig in einem Betrachte als Reichsregale, im andern als Landeshoheitsrechte zu beurtheilen sind.“ Pütter a. a. O. S. 52.

# Erster Abschnitt.

Die Gründung der Preussischen Staatspost durch Friedrich Wilhelm den Großen (1640 — 1688).

---

## 1. Die Boten-Anstalten in Brandenburg.

Unter der allgemeinen Einwirkung der in der Einleitung dargestellten Verhältnisse entstand auch in den Kurbrandenburg-Preussischen Landen die Staatspost. Der große Kurfürst rief sie ins Leben.

Anderthalb Jahrhunderte vor ihm waren jedoch in Brandenburg schon Boten-Anstalten, wie sie oben geschildert sind, in Wirklichkeit. Bereits vor 1550 müssen, wie aus späteren Documenten ersichtlich ist, Botenordnungen bestanden haben, welche die geschlichen und reglementarischen Bestimmungen enthielten, denen diese Einrichtung unterworfen war. In der Geheimerath's-Ordnung, welche Kurfürst Joachim Friedrich unterm 13./25. December 1604 bei der Gründung des Geheimen Staatsrathes erließ, sind dem Kurfürstlichen Botenmeister im Art. 4. Vorschriften über die Aushändigung der an den Kurfürsten und den Geheimen Staatsrath eingehenden Schreiben ertheilt, und im Art. 5. heißt es: »Es soll auch vnser Pottenmeister vber alle einkommendte vnd abgehendte schriften ein richtigk vleißigk Protokoll vf alles was einkumbt vnd abgeschicket wirdt, halten, daselbe alle Monath vnsern Geheimbten Rätthen zu bezerer nachrichtung einliefern, auch hiervber, do es nicht in seiner Bestallung allbereits begriffen, sonderlich beeydett werden.«

Als zu Zeiten Johann Sigismunds die Kurbrandenburgische Verwaltung sich über die Mark, Preußen und Cleve ausdehnte, erheischte dieser Umstand eine Verbesserung des Botenwesens, bei dem überhaupt im Laufe der Zeit allerhand Mißbräuche eingeschlichen waren. Dieser Kurfürst erließ daher unterm 20. Juni 1614 eine noch vorhandene Botenordnung. Nach Inhalt derselben sollten 24 Boten bestellt und von dem Botenmeister in Eid und Pflicht genommen werden. Sie empfingen eine bestimmte Besoldung und außerdem ein, in der Regel der Weite der Reise entsprechendes Botenlohn, z. B. nach Straßburg, Cöln, Düsseldorf 10 Thlr.; nach Königsberg, Krakau, Mainz 8 Thlr. u. s. w. — Jahr.

lich wurde ihnen ein Rock nebst Brustschild geliefert. Sie mußten, wenn sie in ihrem Wohnort waren, sich stündlich beim Botenmeister melden, und stets zur Abfertigung bereit sein. Ihren Weg mußten sie in bestimmter Zeit zurücklegen: es wurden ihnen Stundenzettel mitgegeben. Sie erhielten Briefe, Pakete und Gelder zur Beförderung, jedoch nur in »der Herrschaft Sachen«, wie denn §. 10. der Boten-Ordnung bestimmt: »Es sollen auch die geschworenen Boten Niemandt anders, als in der Herrschaft sachen lauffen, es geschehe denn mit vorwissen und bewilligung des Bottenmeisters.« Bemerkenswerth ist noch die folgende Bestimmung des §. 11., da sie zeigt, auf welche Weise diese fürstliche Botenanstalt dennoch auch dem Publicum bisweilen zu dienen pflegte: »demnach auch vielfeltig vom Bottenmeister befunden: Wenn die Botten von Ihme abgefertigt werden, daß sie nach erlangter abfertigung. viel stundt ja wol ganze Tage und darüber verziehen und zuvor allhier in den beiden Städten (Berlin und Cöln a. d. Spree) herumblaußen, öffentliche Zettul anschlagen und allerhand Behrieffe mitzunehmen suchen und uffraffen. So soll hinfüro dasselbige genglich abgeschafft sein.«

Am besten scheint der Botencours nach Königsberg i. Pr. organisirt gewesen zu sein. Es bestanden Postlager (Stationen) in Rüdersdorf, Müncheberg, Cüstrin, Garzig, Reetz, Neuhof, Landeck. Der Botenmeister Frischmann aus Berlin hatte auf Befehl des Kurfürsten 1616 diesen Cours neu eingerichtet. Die Kurfürstlichen Aemter unterwegs hatten die Expedition zu besorgen und die Beförderung zu controliren. Mangelte es an Postboten, so wurde den Amtsboten die Beförderung der Briefe anvertraut. Aehnliche Botencourse bestanden nach Ansbach, Leipzig, Stettin.

Unter der Regierung Georg Wilhelms wurden in den Jahren 1620—1629 nach und nach auf mehreren Stationen des Berlin-Königsberger Courses, um die Verbindung zu beschleunigen, reitende Boten aufgestellt. Im Mai 1634 wurde eine reitende Post zwischen Cöln a. d. Spree und Crossen und später Glogau hergestellt, hauptsächlich um die Verbindung zwischen dem Sitze der Regierung und der Schwedischen Armee zu unterhalten. Einem gleichen Zweck verdankte die tägliche Botenpost von Langermünde über Rathenow und Spandau nach Berlin ihr Entstehen (1635). Aus ihr wurde später auf Befehl des großen Kurfürsten im Jahre 1646 die Dragonerpost (Trabantenpost) zwischen Berlin und Osnabrück resp. Münster gebildet, welche den Zweck hatte, die Depeschen zwischen der Regierung und den zu den Westphälischen Friedensunterhandlungen committirten Gesandten zu befördern. An diese reitende Post schloß sich die Botenpost von Münster über Wesel nach Cleve, wo der Kurfürst öfter residirte. Diese Post wurde in Cleve von dem dortigen Kurbrandenburgischen Botenmeister Mittwochs und Sonnabends Morgens 8 Uhr abgefertigt, und traf Donnerstags und Sonntags Morgens 8 Uhr in Münster ein.

Alle diese Anstalten hatten nur den Zweck, die Correspondenz des Hofes und der Behörden zu befördern. Die Botenmeister (und

unerlaubterweise auch die Boten) besorgten indeß auch häufig die Beförderung von Privatbriefen für eigene Rechnung. So namentlich die Botenmeister in Berlin und Königsberg, von denen der erstere seit 1618 einen sogenannten Ordinari-Boten-Cours von Berlin nach Leipzig und Hamburg, der letztere einen gleichen von Königsberg nach Danzig eingerichtet hatte.

Ähnliche Unternehmungen, die von Privaten ausgingen, befanden sich in mehreren großen Orten. Namentlich waren es die Metzger, denen die Reisen, welche ihr Handwerk mit sich brachte, Gelegenheit zur Correspondenz-Beförderung boten. »Es geschieht, daß die Metzger allerley nicht allein derer Stadt und Ort, da sie wohnen, Kaufleuten und Bürgern zuständige, sondern auch fremde ausländische Briefe und Sachen aufnehmen, ja, daß sie noch mehr zur Expedirung solcher ein oder zwei Tage in der Woche ab- und ansetzen, auch jeweilig ihres Gefallens ändern, die Briefe und andere Sachen bei Tag und Nacht durch eigene Ross und Boten auf- und abführen.« (Patent Kaiser Rudolphs II. vom 6. November 1597.)

Die Organisation dieser letzterwähnten Privat-Anstalten war indeß höchst mangelhaft. Den Boten waren meist keine bestimmten Routen vorgezeichnet. Sie gaben nach eigenem Belieben die Briefe und Sachen an die damals schon auf den belebteren Straßen (z. B. zwischen Cöln, Nürnberg, Augsburg, Frankfurt a. M., Leipzig) bestehenden Reichsposten ab, oder brachten die Correspondenz, um mehr daran zu verdienen und die Posten zu umgehen, auf meilenweiten Umwegen nach ihrem Bestimmungsort. Auch begünstigte der Mangel an Disciplin und Sicherheit besonders während der langen Zerrüttung des öffentlichen Rechtszustandes im dreißigjährigen Kriege allerhand Unterschleife und Gewaltthätigkeiten.\*) Diese Anstalten waren daher immer nur als Nothbehelf anzusehen. Sie konnten zur Vermittelung des Correspondenzverkehrs auf die Dauer nicht genügen. —

\*) Garzonus a. a. O. S. 517: »In Kriegs- und Pestilenz-Läufften haben die Boten ihr größtes Fieber, sintemahl es dann nirgend mit ihnen fortwill, sondern werden überall aufgehalten, die Briefe und Geld genommen, die Haut vollgeschlagen und was dergleichen Unfälle mehr sind. Was aber die Boten selber anbelangt, findet man auch ihre Mängel. Denn beneben anderer Untreu, so offermahls gespühret wird, daß sie die Briefe aufbrechen, die Siegel verfälschen, Heimlichkeiten verrathen, sind sie auch meisterlich darauf abgerichtet, daß sie die Päck und Geld aufmachen, verspielen, verfauffen zc., und geben hernach für, sie seyen angegriffen worden, beklagen sich auch ihres Leibes, als übel geschlagen und reden den Leuten solches ein, daß sie Mitleiden mit ihnen haben und ihnen noch Geld darzu geben. Dieses ist der fürnehmste Betrug, damit sie umgehen, dabey sie aber gemeiniglich bald den Kürzeren ziehen müssen.« — Auch Moser (Deutsches Staatsrecht V. S. 260) klagt, daß »bei denen oft unerträglich grob- und theueren Boten sich viele Excesse abzustellen finden. Die Reichstädte wollen nicht leiden, daß die Briefe zc. mit großem Zeit-Verlust und Unkosten in Craiß herumgeschleppt werden; so ist auch höchst unbillig, daß, wenn man z. B., wie mir selbst geschehen, in Stuttgart dem Nürnberger Boten Paquete mit der deutlichen Ueberschrift: »In Nürnberg auf die fahrende Post nach Bayreuth zu geben,« anvertraut, dieser solche in Nürnberg nicht auf die Post giebt, sondern sie dem von Nürnberg nach Leipzig gehenden Boten zustellet, der sie dann über Gera oder gar über Leipzig auf 15 bis 25 Meilen um zurücklauffen läffet, da sie dann nicht zu



## 2. Die Postanlagen des großen Kurfürsten.

Das Bedürfniß nach geordneten Postanlagen in den Kurbrandenburgischen Staaten trat im ersten Jahrzehend der Regierung des großen Kurfürsten fühlbarer hervor. Mehrere Umstände trugen dazu bei. Zunächst der Gebietszuwachs. »So lange die Mark nur die Grenzen von Brandenburg ausmachte, sagt der Geheimerath Ludwig in der oben angeführten Abhandlung *de jure postarum hereditario*, verlohnte es sich nicht der Mühe, dergleichen Postanstalten zu machen, nachdem aber selbige Grenzen durch Preußen, Cleve, Mark, Ravensberg, Minden und später Sinterpommern sich vergrößert und fast 200 Meilen weit gereicht, dann sah man die Nothwendigkeit dessen ein. Durch die Boten und die Kaiserliche Post wäre es viel zu weitläufig gewesen, die Correspondenz zu befördern, hätte auch jährlich wohl 10,000 Thlr. gekostet.« Ferner bedingte die Erweiterung der Landeshoheit zur völligen Staatsgewalt auch in administrativer Hinsicht eine möglichst feste Vereinigung dieser getrennten Gebietstheile zu einem Ganzen. Endlich aber hatten die weisen Maßregeln des Kurfürsten zur Hebung der Landeswohlfahrt und die Segnungen des Friedens den Handel und die Gewerthätigkeit in dem Grade belebt, daß die Errichtung einer allgemeinen Verkehrsanstalt zeitgemäß und wünschenswerth erschien.

Die erste Veranlassung zur Einrichtung der Staatsposten in den Kurbrandenburgisch-Preussischen Ländern können wir nicht besser erzählen, als mit den einfachen Worten eines um das Preussische Postwesen hochverdienten Mannes, des damaligen Kammer-Registrators, späteren Postdirectors und Amts-Kammerraths Michael Matthias. Ein Manuscript von ihm aus dem Jahre 1675: »Beschreibung des Postwesens in den Kurfürstlich Brandenburgischen Landen« befindet sich noch im Geheimen Post-Archiv in Berlin.<sup>\*)</sup> Darin heißt es:

rechter Zeit eintreffen und übergroßes Porto verursachen, dergleichen Fälle man viele sammeln könnte.“ — Dies paßt im Allgemeinen auf die meisten damaligen Boten-Anstalten. Kommt es doch vor, daß ein Bote eines Deutschen Reichsfürsten außer dem Botenlohn noch eine besondere Vergütung beansprucht, weil er auf dem Botengange gleichzeitig einige Schweine für die Herrschaft nach dem Bestimmungsort hat treiben müssen. Da diese Begleitung auf kein besonders lebhaftes Gangtempo schließen läßt, so dürfen wir es dem Garzonus nicht verdenken, wenn er die deutschen Boten zum Wettseifer mit ihren Collegen im alten Persien ermahnt, deren Geschwindigkeit Xenophon in der *Kyropädie* mit dem Fluge der Kraniche vergleicht.

<sup>\*)</sup> Dies Manuscript wurde noch bei Matthias Lebzeiten den amtlichen Acten einverleibt und damit der Inhalt wohl als richtig anerkannt. Auch wird Matthias in späteren Erlassen des Kurfürsten häufig als derjenige bezeichnet: »dem das ganze Postwerk von Anfang an am besten bekannt“ sei. In seinem Postdirector-Patent vom 29. Septbr. 1654 heißt es gleichfalls, daß er »das Fundament zu den Posten gelegt habe.“ Die bereits ausgefertigte, aber nicht abgeschickte Concession für den Postmeister Becker befindet sich noch im Archiv. An der Authentie der Matthias'schen Erzählung dürfte daher nicht zu zweifeln sein.

»Vor der Zeit (1646) hat der Schwedische Postmeister zu Riga, Johann Becker, die Post von Riga ab durch Churlandt über Memel den ganzen Seestrandt entlang bis Königsberg gehalten und von der Regierung eine Concession sub dato Königsberg den 17. Februar anno 1646 erlanget, daß er auch von Königsberg bis Dantzig die Post halten und bestellen möchte. Als aber mir, Michael Matthiassen, solche Concession, ehe selbe abgefordert worden, zu Händen kam, bin ich darüber bestürzet worden und habe alsoforth dem Geheimbten Cammer-Secretar Herrn Reichard Dieterten, meine Gedanken offenbahrt, daß ich sorgete, hierdurch würde Sr. Churf. Durchl. ein sehr großer Praejuditz erwachsen. Wie der Herr Dietert solches baldt erkanndte, bathe er, ich möchte die Concession nicht ausantworten, sondern zuvor mit den Herrn Geh. Rätthen davon reden. Als solches geschah, befahlen dieselbe, daß ich die Concession zurückbehalten sollte, sie wollten mit Sr. Churf. Durchl. im Geh. Rathe erst davon reden, darauff ward in pleno consilio von Sr. Churf. Durchl. mir gnädigst mündlich anbefohlen, ich sollte die Concession cassiren und auff Vorschläge Bedacht seyn, wie die Posten in den Churf. Landen zu Sr. Churf. Durchl. Besten eingerichtet werden könnten, welchem gnädigsten Befehl ich dann auch unterthänigst bißhero nachgelebet, wiewol ich viele Widerwärtigkeit dabey ausstehen müssen.«

Auch hierbei offenbarte sich der staatsmännische Geist des Kurfürsten. Ein finanzieller Vorthail konnte ihm damals bei Anlegung eigener Posten nicht in Aussicht gestellt werden. Aber er erkannte sogleich den Nutzen einer Staats-Postanstalt für die Wohlfahrt des Volkes und für die Handhabung der Staatsverwaltung. —

#### • Haupt-Postcours von Memel bis Cleve.

Es sollte zunächst durch sämtliche Kurfürstliche Lande von Memel bis Cleve ein Haupt-Postcours organisirt werden: über Wesel, durch die Graffschaften Mark und Ravensberg, das Fürstenthum Minden, die Mark Brandenburg, und von hier über Marienwerder nach dem Herzogthum Preußen. War dieser Stammcours gebildet, so sollten Zweigverbindungen nach Amsterdam, Hamburg, Stettin, Leipzig, Breslau und Warschau angelegt werden.

In einer betreffenden Verordnung vom 21. April 1646 heißt es: daß diese Posten eingerichtet werden sollen, weil zuvörderst dem Kauf- und Handelsmanne hoch und viel daran gelegen sei. Doch sagte man sich von den bisherigen Begriffen über das Postwesen noch nicht so völlig los, daß man auch die specielle Verwaltung und Führung des Betriebes der neuen Anstalt von Staatswegen schon ganz übernommen hätte. Die Regierung behielt sich zunächst nur die Aufsicht und obere Leitung vor. Mit der Einrichtung der Posten und der speciellen Leitung des Betriebes wurde auf Matthias Vorschlag Martin Neumann, bisheriger Botenmeister in Königsberg, beauftragt. Er legte nach getroffener Vereinbarung

mit dem Stadtpostmeister in Danzig eine Reitpost von Königsberg nach Danzig mit der weiteren Verbindung auf Memel an, wo die Schwedische Post nach Riga sich anschloß. Diese Post ging zweimal wöchentlich, und wurde durch reitende, stationsweise wechselnde Postillone befördert, die für den kurfürstlichen Dienst vereidigt waren.

Hierauf wurde der Postcourß von Marienwerder über Tuchel, Ragebuh, Arnswalde, Soldin, Cüstrin nach Berlin organisirt. Die Regierung kam dem zum Ober-Postmeister in Preußen ernannten Botenmeister Neumann insofern zu Hilfe, als sie ihm einen Theil der Gelder überließ, die bisher auf die kurfürstlichen Botenposten waren verwendet worden, und als sie an den Orten, wo sich kurfürstliche Aemter befanden, die Posten von den Amtschreibern, die bisher die Boten abgefertigt hatten, expediren ließ. Wo kurfürstliche Aemter nicht befindlich waren, wurden Postmeister angenommen, mit denen der Ober-Postmeister in seinem Namen Verträge abschloß, und die dann auch für die Beförderung der Posten zu sorgen hatten.

Die Posten von Berlin nach Königsberg kamen bald in ziemlich guten Gang. Schwieriger war die Organisation des Courßes von Cleve nach Berlin: hier wurden mehrere fremdherrliche Gebiete berührt; die Boteneinrichtungen, auf welche man bei Anlegung der Post nach dem Herzogthume Preußen hätte fußen können, waren hier nicht ausgebildet. Der Ober-Postmeister Neumann zeigte sich der Aufgabe nicht gewachsen; auch fehlte es ihm an Hingebung für die Sache. Seine Post nach Cleve gerieth in Stockung: er vermochte die Disciplin, eine der wichtigsten Grundlagen aller Posteinrichtungen, nicht aufrecht zu halten, und setzte seinen Gewinn dem Dienst-Interesse voran.

Auf Matthias Vortrag wurde nunmehr im Geheimen Staatsrath zu Berlin beschlossen (1649), daß Verwaltung und Betrieb des Postwesens vom Staate ganz übernommen werden sollten. Der Kurfürst genehmigte sogleich diesen Beschluß. Die Erstarkung der Staatsgewalt, die Sicherheit des Territorialbesitzes in Folge des eben abgeschlossenen Westphälischen Friedens, begünstigten die Ausführung.

Matthias wurde beauftragt, sämtliche Posten ordnungsmäßig einzurichten. Die oberste Verwaltung wurde dem Geheimen Staatsrath übertragen. Der bisherige Ober-Postmeister erhielt das Postamt in Königsberg und ward mit der Inspection des Courßes von dort bis zur Weichsel beauftragt.

Zunächst wurde der große Courß von Berlin nach Cleve geregelt und über Spandau, Brandenburg, Barby, Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden, Bielefeld, Pippstadt, Hamm und Wesel geleitet. Die Stationen waren früher bis 12 Meilen lang gewesen, die ein Postillon zurücklegen mußte. Die Pferde wurden aber alle 4 Meilen gewechselt. Nunmehr wurden Stationen von 3 Meilen eingerichtet, Geleitsbriefe der ausländischen Regierungen beschafft, geschickte Postmeister und tüchtige

Postillone gewählt; Mathias schloß mit ihnen im Namen des Kurfürsten Verträge ab und händigte ihnen kurfürstliche Patente ein, in denen ihre Rechte und Verpflichtungen möglichst genau festgestellt waren. Er suchte die fahrbarsten Wege für die Posten aus, sorgte für deren Sicherheit, führte Postkarten, Stundenzettel und Versäumnisstrafen ein, schloß mit den Fahr- anstalten Verträge wegen des vorzugsweisen Trajects der Posten über die Ströme, versah die Postillons mit Posthorn und Montirung, und erwirkte nicht ohne große Mühe von den fremden Landesherren die, bei der damals noch herrschenden Unsicherheit der Straßen und dem gegenseitigen Miß- trauen außerordentliche Erlaubniß, daß den Posten des Nachts die Stadt- und Festungsthore geöffnet werden sollten. Aehnliche Einrichtungen traf er auf dem Course nach der Weichsel.

X Die Post nach Cleve wurde vorläufig einmal, später (1655) zwei- mal wöchentlich abgefertigt, damit die Briefe, welche mit den, schon 1650 wöchentlich zweimal gehenden Posten des Ost-Courses in Berlin eintrafen, dort nicht mehrere Tage still zu liegen brauchten. Unausgeseht bereifte Matthias den Cours, revidirte die Posten und Postämter, unterdrückte mit Strenge die Unterschleife der Postillone, bis überall Ordnung und Sicherheit möglichst hergestellt war. Es gelang, die Post von Cleve bis Königsberg in 10, und von Amsterdam bis Königsberg in 12 Tagen zu befördern. Von Berlin bis Königsberg brauchte die Post 4 Tage.

Y Diese außer gewöhnliche Schnelligkeit erregte allgemeines Auf- sehen. »Jedermann spricht von fliegenden Posten« heißt es in einem Briefe aus damaliger Zeit. »Meine Posten — sagte der große Kurfürst in seinem Schreiben vom 2. Juli 1652 an den Kaiser — werden mit solchem sorgfäl- tigen Fleiß und eifer bestellt, daß alle andere Posten dadurch zu gleicher guten und schleunigen Bestellung aufgemuntert werden, wie solches die er- fahrung bezeuget.« Wie es allerdings mit der Correspondenzbeförderung früher ausah, mag man daraus abnehmen, daß z. B. die Briefe aus Warschau, Königsberg u. nach den Clevischen Landen über Amsterdam gingen. Diese Briefe trafen jetzt in Folge der guten Einrichtungen auf den Kurbrandenburgischen Posten um volle zwei Wochen früher in Cleve ein.

Das Briefporto wurde vorläufig noch ganz den Postmeistern anstatt Besoldung überlassen und erst später zur Staatskasse berechnet. Der Kurfürst hatte aber befohlen, daß das Briefgeld billiger gestellt werden sollte, als in früheren Zeiten.

Für die Beförderung der Posten erhielten die Postmeister aus der kurfürstlichen Kasse besondere Bezahlung. Dafür mußten alle herr- schaftlichen Sendungen porto frei befördert werden.

Diese Posten erforderten einen Kostenaufwand von ca. 6000 Thlr. jährlich.

Von dem Hauptcourse wurden zunächst Zweigposten von Königsberg über Liebstadt, Hohenstein, Reidenburg nach Warschau, und von Cleve nach Utrecht (Amsterdam), so wie später von Halberstadt nach Cassel ange-

legt. 1652 wurde der Hauptcourß anstatt über Bielefeld, Pippstadt und Hamm, wo zu viele Ströme zu passiren waren, von Minden aus durch das Münsterland auf Wesel geleitet. Nach der völligen Besiznahme der Magdeburgischen Lande wurde die Route über Braunschweig und Hannover, jedoch erst unter Friedrich I., verlassen. Die in beiden Orten angestellt gewesenen Kurbrandenburgischen Postfactoren, deren Stellung ohnedies durch die Bestrebungen von Braunschweig-Lüneburg, ein eigenes Postwesen zu errichten, so wie durch die Intriguen der Reichspostmeister unhaltbar geworden war, wurden eingezogen und die Posten über Magdeburg und Halberstadt durch das Hildesheimische Gebiet geleitet. —

#### Poststreitigkeiten mit Hamburg.

Schon 1649 waren die Alterleute der Börse in Hamburg, von denen die dortige Stadtbotenanstalt abhing, ersucht worden, »zur besseren Beförderung der Handlung« ihre Briefe nach Berlin, Frankfurt a. O. und Breslau auf den Brandenburgischen Hauptcourß zu leiten. Im Jahre 1654 beschloß der Kurfürst indeß, eine eigene Post nach Hamburg anzulegen. Matthias wurde mit der Ausführung beauftragt. Der Stadtrath und die Kaufmannschaft bezeigten sich entgegenkommend. Der Brandenburgische Bevollmächtigte hatte bald zu »Männigliches gutem Contentement« eine zweimal wöchentliche Post zwischen Hamburg und Berlin eingerichtet, die an die Posten des Hauptcourßes genau anschloß, und unter andern die Briefe aus Danzig, Königsberg, Riga 24 Stunden eher nach Hamburg brachte, als die Stadtbotenpost von Danzig über Stettin. Der Weg von Berlin bis Hamburg wurde in 42 Stunden zurückgelegt. Der Stadtbotenmeister Dietrich Gerbrandt ward mit Genehmigung des Magistrats zum Kurfürstlichen Postmeister in Hamburg bestellt. Die Hamburger Stadtbotenmeister hatten bereits seit 60 Jahren die regelmäßigen Kanzleiboten der Brandenburgischen Fürsten gegen eine bestimmte Vergütung abgefertigt. \*)

Die Einrichtung einer ordentlichen Post nach Frankfurt und Breslau mußte vorläufig wegen der dort ausgebrochenen Pest beanstandet werden.

Das gute Einvernehmen mit Hamburg wurde indeß gestört. Die Briefe von Hamburg nach Danzig waren seit unvordenklichen Zeiten durch die eigenen Boten der beiden Städte über Stettin befördert worden. Da sie mit der Kurfürstlichen Post über Berlin 24 Stunden schneller gingen, so wurden sie auf diesem Wege versandt. \*\*) Der Stadtrath und die Alten

\*) Der Lantzische Postmeister in Hamburg hatte vergeblich versucht, die Uebertragung der Expedition der Kurfürstlichen Posten zu erlangen.

\*\*) Später, als der Kurfürst seine Posten in Hinterpommern hatte in guten Gang bringen lassen, wurden die Hamburger Briefe nach Danzig wieder über Stettin, von Starogard ab aber, wo das Kurfürstliche Gebiet begann, durch die Brandenburgische Post befördert.

der Börse waren erfreut über die rasche Beförderung. Aber sie bezeugten Mißvergnügen, als der Kurfürst auch das Porto für diese Briefe zu seiner Kasse berechnen ließ. In diesem Punkte waren sie abweichender Meinung. Sie verfügten die Execution gegen den Kurfürstlichen Postmeister und ließen ihm 800 Gulden (Porto für Danziger Briefe) abnehmen, die sie zur Verbesserung ihrer Botenanstalt mit einem Eifer verwendeten, der sehr lobenswerth gewesen wäre, wenn sie die Geldmittel aus ihrer Kasse entlehnt gehabt hätten. Sie sagten, es wäre nie ihre Absicht gewesen, ihr seit uralten Zeiten von der Stadt verwaltetes Postwesen ganz an den Kurfürsten von Brandenburg übergehen zu lassen und mit dem Regal die Einnahme zu verlieren. Dem Kurfürsten schrieben sie, es verbreite sich das Gerücht, daß er ihre Postboten in seinen Pommerschen Landen habe aufgreifen und zum Arrest bringen lassen: sie hofften indeß, daß das Gerücht sich nicht bestätigen werde: ihre Boten hätten sie in Pommern gehalten, lange bevor an ein Kurbrandenburgisches Postwesen gedacht worden. Der Kurfürst erwiederte den Stadträthen in Hamburg nach einiger Zeit, daß er erst in Folge ihres letzten »anzüglichen« Schreibens ihre Boten in Pommern habe festnehmen lassen. (Diese Boten passirten ohne seinen Consens durch das Kurbrandenburgische Territorium; sie nahmen unterwegs Briefe an und theilten die mitgebrachten aus.) Er werde die Postillone, wenn sie einen Eid geleistet, daß sie sein Territorium nicht mehr berühren wollen, und wenn sie bezahlet, was sie verzehret haben, aus dem Gefängniß entlassen: den Hans von Kargen aber, den der Hamburger Magistrat nach Danzig gesandt, um mit dem Rath dieser Stadt wegen gemeinschaftlicher Maßregeln gegen ihn, den Kurfürsten, zu unterhandeln, — diesen werde er auf der Festung Colberg so lange festhalten lassen, bis die 800 Gulden zurückgezahlt seien. Gleichzeitig würde er die Briefe nach Hamburg, wosern nicht das Porto pünktlich bezahlet werde, nicht mehr in die Stadt hineinbringen, sondern sie in Boizenburg so lange liegen lassen, bis man sie auslöse. Uebrigens hoffe er, daß man künftig mit »gehöriger Bescheidenheit« und »ohne anzügliche Reden« sein Anliegen vortragen werde. Wosern man aber fortführe, sein Postwesen zu beirren, würde er ernstere Maßregeln ergreifen. »Hättet ihr also — schließt das Schreiben — alle Folgen nicht Uns, sondern Euch selbst zu imputiren, hoffen aber, daß Ihr es dahin nicht kommen lassen werdet.«

Matthias erhielt den Auftrag, die Angelegenheit in Hamburg selbst zu ordnen. Dies gelang ihm auch, da, wie er berichtet, die Hamburger durch des Kurfürsten Schreiben »auf etwas andere Gedanken gerathen« waren. Die einbehaltenen Kurfürstlichen Gelder wurden zurückgegeben; das Porto für die Briefe ward pünktlich bezahlt, auch die Expedition der Kurfürstlichen Posten in der Stadt nicht weiter behindert. Der Kurfürst stellte dem Stadtrath frei, die Correspondenz nach Danzig und Riga, anstatt über Berlin, von Hamburg aus durch die Stadtboten bis Stettin an den Schwedischen Postmeister Jens Olsson zu senden, der diese Correspondenz

in Stargard an die Kurfürstliche Post übergeben würde, die durch ganz Hinterpommern in den besten Gang gebracht sei.

Der Rath mußte, so ungern er sich auch fügte, geschehen lassen, daß die bisher von den Städten Hamburg und Danzig unterhaltenen eigenen Botenposten in Pommern vom Kurfürsten aufgehoben wurden.

Als aber im Jahre 1660 die Stadt Danzig, wie wir gleich sehen werden, bei Ausführung der Olivaer Friedens-Tractaten die Aufhebung des Kurbrandenburgischen Postamts in Danzig durchsetzte, machte auch der Magistrat in Hamburg Miene, des dortigen Kurfürstlichen Postamts sich zu entledigen. Der Kurfürst erwiederte, daß er, wofern der Stadtrath sich solches »erdreisten« würde, den Hamburger Boten, die nach Leipzig und Hamburg führen, den Transit durch seine Staaten verbieten und bei den Reichszusammentkünften, wo er das Städtebotenwesen bisher geschützt, von nun an auf dessen Abschaffung dringen werde. Auch werde er eine Darstellung des Sachverhalts drucken und darin ausführen lassen, wie der Stadtrath das allgemeine Interesse der Stadt, welches die Beibehaltung der Kurfürstlichen Post erheische, seinem Vorurtheil und Eigennuz opfere.

Diese Vorstellung verfehlte ihren Eindruck nicht. Ueber den Betrieb auf dem Kurfürstlichen Postamt und auf der Hinterpommerschen Post konnte man nicht klagen: das große Publicum war außerordentlich damit zufrieden: der Rath sah, daß er füglich keine Veranlassung habe, den großen Kurfürsten sich zum Feinde zu machen und Unzufriedenheit im Publicum zu erregen. In Danzig walteten andere Verhältnisse ob: man hatte dort einen Rückhalt an der Krone Polen gehabt; außerdem war der Kurfürst nur in der Hoffnung, die Stadt Elbing zu bekommen, bezüglich der Aufhebung seines Postamts in Danzig so nachgiebig gewesen.

Dies erwog man und gab die Opposition gegen die Kurfürstlichen Post-Einrichtungen auf, denen die nun erfolgende Ruhe zu gedeihlicher Entwicklung gereichte.

Erst der im Jahre 1675 zwischen Brandenburg und Schweden ausgebrochene Krieg störte dies Verhältniß auf einige Zeit. Der Kurfürst hielt Vorpommern mit der Armee besetzt. Er duldete keine Posten in Feindes Land. Die Stadt Hamburg mußte daher ihre Botenpost nach Stettin aufgeben und die Correspondenz nach Danzig u. s. w. mit der Kurfürstlichen Post über Berlin senden. Das geschah denn auch, aber, wie früher, weigerten sich die Hamburger, an die Kurfürstliche Kasse das Porto zu zahlen. Matthias berichtete dies aus Berlin dem Kurfürsten und fragte an, ob die Briefe unter diesen Umständen den Hamburgern zurückgeschickt werden sollten. Der Bericht kam aus dem Feldlager mit dem Randdecret zurück: »liegen lassen bis geldt da ist.« Die Briefe wurden fünf Tage in Berlin festgehalten. Der Bürgermeister und die Stadträthe in Hamburg nahmen dies Verfahren mit Entrüstung auf, trugen aber Sorge, daß das Porto eiligst bezahlt wurde. Nachdem dies geschehen, hatte auch die Correspondenz wieder ihren ungehinderten Fortgang, zunächst über Berlin,

bis nach dem Frieden von St. Germain (1679) die alte Straße über Stettin benutzt und dadurch fernerer Anlaß zu Streitigkeiten aus dem Wege geräumt wurde. —

#### Poststreitigkeiten mit Danzig und Polen.

Größer waren die Schwierigkeiten, welche dem Versuche des Kurfürsten, in Danzig mit seinen Posten festen Fuß zu fassen (1652) sich entgegenstellten.

Es war seinem Scharfsinn nicht entgangen, wie wichtig es sei, diese Stadt in sein Postnetz zu ziehen. Die dafür sprechenden allgemeinen Gründe verstärkte ein besonderer Umstand: die Besitzergreifung Hinterpommerns stand bevor.

Das Gebiet von Danzig, welches nach Osten hin den territorialen Zusammenhang der Kurbrandenburgischen Staaten unterbrach, war um so wichtiger für den idealen Zusammenhang, den die Posten herzustellen hatten. Zu dem politischen gesellte sich ein finanzielles Interesse: seit Jahrhunderten bewegte sich der Postverkehr zwischen den Nord- und Ostseeplätzen, dem Zuge der Küsten folgend, auf den ebenen Straßen Pommerns. Hier konnte das Postregal dereinst eine reiche Beisteuer zu den Staatseinnahmen liefern. Man mußte aber in Danzig ein kurfürstliches Postamt haben, um den Pommerschen und den Preussischen Cours in unmittelbare Verbindung setzen, auch die Willkür der Danziger Stadtpostmeister zügeln zu können. Bei Ausführung dieses Plans waren Streitigkeiten mit der Polnischen und der Schwedischen Regierung, mit der Stadt Danzig und dem Bischof von Kujawien und Pomerellen zu besorgen.

Der Kurfürst zögerte nicht, wiewohl der Augenblick ungünstig war. Die Regierung in Königsberg hatte nämlich (1650) einen Danziger Postbeamten, der nach Königsberg gekommen war und dort Briefe angenommen und vertheilt hatte, so wie zwei Danziger »Postreuter«, die diese Briefe durch das kurfürstliche Gebiet befördert hatten, festnehmen lassen, weil die Stadt Danzig den kurfürstlichen Postillonen den Eintritt in ihr Gebiet nicht mehr verstatten wollte. Der große Kurfürst billigte zwar diese kräftige Wahrnehmung seiner Landesherrlichen Gerechtsame, setz aber doch in der betreffenden Verfügung hinzu: »Wir müssen bekennen, daß dieser Handel zu keiner unbequemerer Zeit, als eben jetzt, da Wir noch in den schweren Tractaten begriffen sein, hätte vorkommen können.« Michael Matthias erhielt den Auftrag, sich nach Danzig zu begeben und zu vereinbaren:

daß die Postfelleisen von den beiderseitigen Postillonen am Pillauischen Tief gewechselt werden möchten; da die Post zwischen Königsberg und Danzig, wie bisher, wöchentlich zweimal befördert werden sollte;

und daß der Rath der Stadt Danzig gestatten möge, daß die kurfürstliche Hauptpost von Berlin nach Königsberg, welche bisher über Marien-



werder ging, über Danzig gelegt, und der dortige Stadtpostmeister für das Kurfürstliche Interesse mit vereidet werde.

Mit den beiden ersten Punkten erklärte sich der Rath der Stadt Danzig einverstanden. Bei dem letzten stellte er aber wohlweislich die Bedingung, daß dadurch der Danziger Stadtbotenpost nach Hamburg über Stolp und Stettin »nichts präjudiciret, noch selbige künftigt aufgehoben werden sollte.« »Diemeil aber solches (berichtet Matthias unterm 23. Januar 1651 an den Kurfürsten) gerade die Hauptangelegenheit ist — wiewoll selbiges noch zur Zeit geheimb zu halten — so habe ich darauf geandwortet, ich were nicht instruirt, mich in weitere recessirung einzulassen.« Die zweimal wöchentliche Post nach Königsberg mit dem Anschluß nach Memel und Riga kam indessen in bessern Gang. Die Felleisen wurden im Krüge Narmel auf der Nehrung gewechselt. Das Porto ward zwischen der Stadt Danzig und dem Kurfürstlichen Postmeister in Königsberg halbscheidlich getheilt.

Das Project mit der Pommerschen Post mußte, wegen ausgebrochener Pest, einstweilen beruhen. 1653 nahm der große Kurfürst das von den Schweden geräumte Hinterpommern in Besitz. In Colberg wurde die Hinterpommersche Regierung eingerichtet und Joachim Graff zum Postmeister bei derselben, mit dem Wohnsitz in Stargard, ernannt. Er benachrichtigte im Auftrage des großen Kurfürsten, den Rath der Stadt Danzig, daß eine Brandenburgische Post durch Hinterpommern angelegt werden solle: die Stadt Danzig möchte also ihre eigene Post aufheben, ihre »in Pommern ausgesetzten« Postpferde einziehen, und den Grenzort bestimmen, wo die Felleisen gewechselt werden sollten.

Diese Nachricht rief in Danzig große Bestürzung hervor. Eine Denkschrift wurde an den großen Kurfürsten gerichtet: aus dem Völkerrechte, insonderheit der Lehre vom transitus innoxius, aus der Westphälischen Friedensacte und selbst aus der Verjährung suchte der Danziger Stadtrath sein Recht auf Beibehaltung einer eigenen Post durch die Pommerschen Lande, die eine Staatsfervitut für dieselben sei, umständlich darzuthun. Am Schluß berief man sich auf des Kurfürsten »Sorge für die Handlung und seine angebohrne gütigkeit.« Der Kurfürst erwiederte mit nächster Post den Stadträthen in Danzig: »Ehrenveste und Weise, Liebe Besondere: Obwohl Wir für unnöthig erachten, wegen der Uns in Unfern Landen zustehenden Hohen Regalien weitläufige Schriftwechselungen mit euch zu treiben, so müssen Wir doch mit wenigen Worten nur dieses in antwort melden, daß ihr selbst Ursach gegeben, indem ihr vor wenig Jahren behauptet, daß euch zustände, die Königsbergische Post, so weit, als euer territorium sich erstrecket, zu halten« u. s. w. Auch die Absendung eines besonderen Danziger Commissarius nach Berlin nützte nichts. Der Kurfürst blieb fest: er hatte, da der Bischof von Kujawien die Ausfertigung eines Schutzbriefes abgelehnt, durch seinen Residenten am Polnischen Hofe, Andreas Aldersbach, welcher der Polnischen Kanzlei für Ausfer-

tigung eines Passes 20 Thaler Gratification versprochen, bereits einen Geleitsbrief vom König von Polen erhalten, und befahl nun die Einrichtung des Courses von Memel über Königsberg, Heiligenbeil, Elbing, Marienburg, Dirschau, Mikrow, Stolp, Schlawa, Cöslin, Cörlin, Plate, Raugard nach Stargard, von wo sich eine Post nach Stettin und eine andere über Soldin und Cüstrin nach Berlin mit der weiteren Verbindung nach Leipzig, Magdeburg, Braunschweig und die Clevischen Lande abzweigen sollte.

Michael Matthias erhielt am 29. März 1654 den Auftrag, diesen Preussisch-Pommerschen Cours zu organisiren: zweimal wöchentlich sollte die Post gehen und mit solcher Schnelligkeit und Ordnung befördert werden, daß sie anderen Transport-Anstalten den Rang ablaufe. Der Commissarius erhielt 900 Thlr. mit auf den Weg, um die anzunehmenden Postmeister (Posthalter) im Voraus bezahlen zu können, da sie sonst Bedenken trugen, für die neue Regierung Leistungen zu übernehmen; ferner um zehn kleine Postkaleschen bauen und Postillons-Röcke anfertigen zu lassen. In Stettin sollte er mit dem königlich Schwedischen Postmeister wegen der Post nach Stargard unterhandeln, in Danzig die kurfürstliche Post nach Pillau (Königsberg) aufheben, wosfern aber die Stadt Danzig dieselbe beizubehalten wünsche, sollte sie sich dazu verstehen, die »völlige disposition und direction« darüber an den Kurfürsten abzutreten. Matthias vereinbarte sich ohne viele Schwierigkeit mit dem Schwedischen Präsidenten Lilienström und dem Postmeister Jens Olsan in Stettin, richtete in 3 Wochen die Stationen und Postanstalten in Hinterpommern ein und begab sich hierauf nach Danzig. Noch vor den Thoren erreichte ihn der Befehl des Kurfürsten, sich weder durch ausweichende noch drohende Maßregeln irre machen zu lassen. Denn so wenig fest standen damals noch die staatsrechtlichen Begriffe, daß die Stadt Danzig erst mit Hamburg, Amsterdam und anderen Handelsplätzen darüber berathen zu müssen vermeinte, ob sie ihre Posten im Gebiete des Kurfürsten von Brandenburg aufheben sollten oder nicht. In der That waren Verhandlungen zwischen den Städten im Gange, ob man gemeinschaftlich Widerstand leisten solle. Es regte sich etwas von dem alten Geist des Hanfabundes, der einst den Königen Geseze vorgeschrieben. Aber der große Kurfürst war fest entschlossen, in Pommern äußersten Falls mit Gewalt jeden Eingriff in seine Landesherrlichen Rechte zurückzuweisen. Und in Preußen half die List. Matthias hatte ein Dorf: Straßeyn, nur eine Meile von Danzig entfernt, ausfindig gemacht, über welches die kurfürstliche Post geleitet werden konnte, ohne die Stadt zu berühren. Der Wojwod von Pomerellen, Ludwig von Weher, zu dessen Jurisdiction Straßeyn gehörte, hatte den Consens zur Einrichtung einer Station bereits ertheilt. Matthias kündigte dem Danziger Stadtrath an, daß die kurfürstlichen Posten künftig von Königsberg über Straßeyn nach Pommern und Brandenburg gehen würden, weshalb die Post von Königsberg nach Danzig aufgehoben werden

sollte. »Als ich dieß erwehnete (berichtet er an den Kurfürsten) dolireten sie sehr, sagten, daß dadurch die Stadt Danzig ganz runtergebracht undt alle Handlung nach Elbingen, Königsberg und Riga geführet werden würde, wogegen sie gewiß extrema tentiren müßten. Ich andt-worttete, Ew. Churf. Durchl. würden nimmermehr einen Durchschnitt in Ihrem Postwerk gedulden und dasselbe in confusion bringen lassen. Wann sie gerne sähen, daß die Post ihre Stadt nicht vorbeÿ geführet würde, so müßten sie in Zeiten bei Ew. Churf. Durchl. darumb ansuchung thuen, daß Ew. Churf. Durchl. alhier einen Postmeister halten moegen und Ihre Postillions durch die Stadt passiren lassen. Undt ich habe hernach Gelegenheit gesucht, mit einigen Kauffleuten zu reden, dieselben seindt alle woll damit zufrieden, undt dem Rath entgegen, undt ist ihnen lieb, daß die hiesige Postmeistere nunmehr nicht weiter ihre schindereÿ werden treiben können.« (Der letztere Ausdruck bezieht sich auf das hohe Porto, welches die Stadtpostmeister erhoben: einer derselben, der arm und verschuldet dieß Amt überkommen, hinterließ, als er 1640 starb, ein baares Vermögen von 90,000 Gulden; auch die andern wurden in wenig Jahren reich.) Der gesunde Sinn des Handelsstandes, der ein so derbes Urtheil über die Stadtpost fällte, siegte endlich über die Intriguen und Vorurtheile, die im Rathssaale die Meinungen beirrten. Die Brandenburgische Post in Hinterpommern, welche bereits im Gange war, wurde so schnell und regelmäsig befördert, daß ihr Uebergewicht über die Boten-Anstalten leicht in die Augen sprang. Dem verdoppelten Angriff des großen Kurfürsten, der die Danziger Posten in Pommern auseinander sprengte und ihnen in Preußen die Verbindung abzuschneiden drohte, vermochte man ohnedies nicht zu widerstehen. Als nun noch der Kurfürst, der nach der glücklichen Beendigung der Unterhandlungen mit Schweden mehr freie Hand gewonnen hatte, dem Magistrate in Danzig wegen der beabsichtigten Coalition unter den Städten energische Vorstellungen machen, auch den Hamburger Commissarius Hans von Kargen, wie wir gesehen haben, auf die Festung Colberg-bringen ließ, so fand man für gut, nachzugeben. Unterm 18./26. Juni 1654 kam ein Vertrag zu Stande: dem Kurfürsten wurde die Errichtung eines Postamts in Danzig und die Beförderung der Posten im Danziger Gebiet gestattet; die Annahme und Vertheilung der Vocalbriefe blieb den Danziger Stadtpostmeistern vorbehalten; von jedem Briefe sollten, wie bisher, 6 Groschen (Poln.) Porto erhoben werden, davon 5 dem Kurfürstlichen, 1 dem Städtischen Postamte zukäme; nach Ankunft der Pommerschen Post sollte den Kaufleuten so viel Zeit gegeben werden, auf die Briefe von Amsterdam, Hamburg &c. sogleich mit derselben Post nach Riga und Königsberg weiter schreiben zu können et vice versa. Das Verhalten des Kurfürstlichen Postmeisters wurde der Mit-Aufsicht der Danziger Postherren (d. i. derjenigen Rathsmitglieder, welche das Curatorium der Stadtpost bildeten) unterstellt.

Es erhellt, dieser Vertrag hatte noch einige Mängel; das Wichtigste

aber war erreicht: ein zweihundert Meilen langer ununterbrochener Postenweg umschlang, als erstes sichtbares Band der Einheit, die Kurfürstlichen Staaten.

Das Werk gedieh zum Nutzen des Gemeinwesens. Bald aber versuchten Neid und Ueberstand es wieder zu untergraben. Die Danziger Stadtpostmeister: Bencke und Salzsieder begannen damit, auch von den transitirenden Briefen, mit denen sie gar keine Befassung hatten, den sechsten Groschen zu fordern. Sie verweigerten, die Briefe in ordentliche Postkarten einzutragen: die Karten als Mittel zur Controlle ihrer Rechnungen waren ihnen unbequem. Der Kurfürst beschwert sich bei dem Stadtrath, daß sie statt  $\frac{1}{6}$  sich häufig  $\frac{1}{3}$  der Einnahme ansehten. Sie hielten wohl die Briefe auf, um die Schuld auf das Kurfürstliche Postamt zu schieben: die Uebergabe, sagten sie, erfordere zu viel Zeit.

Bencke begann in Stettin und Riga bei den Schwedischen, in Amsterdam und Hamburg bei den Städtischen Behörden gegen die Kurfürstliche Post zu intriguiren. Salzsieder reisete zu gleichem Zweck nach Warschau. Sie hatten sich gerühmt, »wohl hundert Mittel zu haben, dem Kurfürsten die Post zu verleiden.«

Leider war man in der Wahl des Kurfürstlichen Postmeisters in Danzig nicht glücklich, und, bei der Wichtigkeit dieser Stelle auch wohl nicht vorsichtig genug gewesen. Johann Stöckel versah zwar seinen Dienst mit Eifer und Pünktlichkeit, aber der Geist des Eigennuzes, der ihn umgab, verleitete auch ihn, unter der Hand die Stadtcorrespondenz an sich zu ziehen, was ihm wegen des guten Dienstbetriebes auf dem Brandenburgischen Postamte leicht gelang. Es kam hinzu, Stöckel war Reformirter. Nun hatten bei den Westphälischen Friedens-Unterhandlungen die protestantischen Reichsstände selbst zu heftige Beschwerden darüber geführt, daß der Graf von Taxis in ihren Gebieten katholische Reichspostmeister anstellte, als daß man am Polnischen Hofe nicht diesen Umstand hätte aufgreifen sollen. Demnach war König Johann Casimir von Polen, der frühere Cardinal und Jesuit, den von seiner Gemahlin und dem Weihbischof von Kujawien unterstützten Vorstellungen Salzsieders leicht zugänglich. Auf seinen Consens: die Kurfürstlichen Posten durch Pomerellen und Ermeland zu führen, war die Brandenburgische Postanstalt gegründet: er war nahe daran, ihn zurückzunehmen.

Der Kurfürst machte, als er von den Umtrieben der Danziger Postmeister Kunde erhielt, dem Stadtrath den Vorschlag, sich jener ränkevollen Menschen zu entledigen und ihm das gesammte Postwesen in der Stadt zu überlassen. Das kam indeß zur Unzeit. Immer hatte der Stadtrath die Uebergriffe des Kurfürsten gefürchtet: nun lagen seine Pläne unverhüllt zu Tage: er wollte sich, hieß es, des ganzen Postwesens in der Stadt bemächtigen, vermöge des wichtigen Amtes der Correspondenzvermittlung Einfluß auf die Städtischen Angelegenheiten gewinnen und so allmählig auch in politischer Hinsicht festen Fuß in der Stadt fassen. Diese Besorgniß

drängte sich ziemlich allgemein auf: die Sache war aus den Schranken des persönlichen in den Kreis des allgemeinen Interesse gerückt. Zwar stellte sich der Rath, als ob er Salzsieders Unterhandlungen in Warschau nicht billige; hätte dieser aber solche Dinge auf eigene Hand unternommen, so würde der Rath, wie man in Berlin richtig, aber zu spät, bemerkte: »dem Salzsieder allbereit den Kopf vor die Füße haben legen lassen.«

Indeß auch hier strafte zweizüngiges, unselbstständiges Verfahren sich allein. König Casimir machte aus der Lebhaftigkeit des Streits den sehr natürlichen Schluß auf die Bedeutsamkeit des Gegenstandes. Und so beschloß er, das Danziger Postamt sich selbst zuzueignen. Hierin bestärkten ihn die Königin, die namentlich besorgte, ihre Briefe aus und nach Frankreich an ihre Schwester möchten von den fremden Postbeamten in Danzig gelesen werden; sodann der Unterkanzler, der General-Postmeister in Warschau, Carl von Montelupi, und ein anderer Landsmann der Königin, Franciscus de Gratta, dem sie gern einen ergiebigen Posten verschaffen wollte. Auch der Graf von Taxis ließ in Warschau gegen die Kurfürstliche Post agitiren. Ueber die ohnehin nicht klare Rechtsfrage setzte man sich bald hinweg: in der That, konnte die Freistadt Danzig gegen den Kurfürsten von Brandenburg nicht selbstständig ihr Recht wahren, um wie viel weniger hätte sie es gegen den mächtigeren König von Polen vermocht, der außerdem ihr Schutzherr war. Ende 1654 erging ein Königl. Patent, das den Franz von Gratta zum Königlich Polnischen Postmeister in Danzig einsetzte, ihm die Danziger Postmeister unterordnete und das Stadt-Postamt de facto beseitigte.\*)

Auf diese Weise kam die Stadt Danzig ohne jede Entschädigung um ihr bisher ausgeübtes Postrecht. Es war die Vergeltung dafür, daß man statt frei zu vereinbaren und offen zu handeln, die Leidenschaften in War-

\*) Das Patent lautet: »Joannes Casimirus etc. Multum nostris et Regni nostri negotiis interesse arbitramus, ut tabellarii, vulgo posta, per omnes Regni nostri ditiones in ordinem reducantur. Cum vero nobilis Carol. Montelupi ubique in Regno nostro tabellarios disposuisset, ne et in civitate Gedanensi literae per incuriam tabellariorum aliquam moram patiantur, in praefectum tabellariorum Gedanensium nobilem Franciscum Gratta, ejus in expediendis et transmittendis literis commendatam habemus dexteritatem, ibidem constituendum et ordinandum duximus, pro ut constituimus et ordinamus praesentibus literis nostris. Qui, ut eo securius et sine omni impedimento munus et officium suum exequi possit jurisdictioni ipsius omnes tabellarios, qui Gedani reperti fuerint subijcimus (konnte sich auch auf die Kurfürstlichen beziehen), eidemque ad expediendas in Galliam et recipiendas inde literas nobilem Joannem Salzsieder adjungimus (Salzsieder hatte mit großer Mühe und einem Kostenaufwand von 3000 Fl. erreicht, daß er dem Gratta wenigstens als untergeordneter Beamte beigegeben wurde). Quos ambos et omnes illis subditos tabellarios ab omni foro et jurisdictione cujusvis magistratus, praesertim vero magistratus Gedanensis eximimus, soli vero nostrae uti seruitores nostros subijcimus. In quorum fidem praesentes manu nostra etc. etc.«

schau gegen den Kurfürsten aufzuregen, und während die Nachbarn sich verfeindeten, seinen Vortheil wahrzunehmen geglaubt hatte.

Ende November 1654 langte der Italiener de Gratta in Danzig an. Ohne Widerstreben der Städtischen Behörden begann er seine Amtsverrichtungen. Der Stadt und der Nation fremd, hatte er nur den Zweck, sein Amt zu seiner Bereicherung auszubenten. Nur zu bald erfuhr man, daß die »Dexterität« des neuen Postmeisters, welche das Patent des Königs an ihm rühmte, in einer seltenen Mischung von Frechheit und Hinterlist bestand. Er begann damit, den Vertrag der Stadt Danzig mit dem Kurfürsten zu ignoriren und die ganze Porto-Einnahme für sich zu behalten, so wie das Kurfürstliche Postamt auf alle mögliche Weise in Warschau zu verläumdern. Sein Rückhalt bei Hofe machte seine Umtriebe bei der damaligen Spannung zwischen Brandenburg und Polen gefährlich. Als aber der glänzende Sieg der Brandenburgischen Waffen in der dreitägigen Schlacht von Warschau den großen Kurfürsten in die Lage setzte, dem Könige von Polen im Vertrage zu Wehlau (19./29. Septbr. 1657) Bedingungen vorzuschreiben, fand es auch de Gratta gerathener, vor den Brandenburgischen Staatseinrichtungen und Verträgen Achtung zu bezeigen. Er hielt sich einige Jahre in seinen Schranken und behinderte nicht die freie Wirksamkeit der Brandenburgischen Postanstalt, die sich, nachdem an Stöckels Stelle Hans Hörnmann getreten war, zum Nutzen des Verkehrs kräftig entwickelte.

Leider fand de Gratta während der folgenden Differenzen zwischen dem großen Kurfürsten und Schweden bald die willkommene Gelegenheit, seinen Plan wieder aufzunehmen.

Bei den Verhandlungen zum Frieden von Oliva (1660) war vereinbart worden, daß Postwesen in regelmäßigem Gange zu erhalten. De Gratta wußte sich durch Bestechung in die Friedens-Ausführungs-Commission einzudrängen. Auf seinen Betrieb wurde die Forderung: daß der große Kurfürst sein Postamt in Danzig aufhebe, in die Bedingungen zur Uebergabe von Elbing mit aufgenommen.<sup>\*)</sup> Gleichzeitig hatte de Gratta den Danziger Magistrat veranlaßt, den Postvertrag mit dem Kurfürsten aufzuheben.<sup>\*\*)</sup> Die Interessen der Krone Polen und der Stadt Danzig stimmten bei dieser Sache zusammen: beide wollten die Uebergabe Elbings an den Kurfürsten so lange als möglich verzögert sehen: die Krone, welche die dem Kurfürsten zugesagte Souveränität über Preußen ohnehin bereute, wollte jene bedeutende Stadt nicht noch verlieren, und der Rath zu Danzig fürchtete, daß nachbarliche Elbing werde unter dem segensbrin-

<sup>\*)</sup> Cfr. auch Pufendorf: de rebus gestis Friderici Wilhelmi Magni. Elbing sollte übergeben werden, »si Elector Regi circa veredariorum Gedani satisfiat« (lib. VIII. §. 82.). Diese Bedingung wurde später präciser gefaßt: »si tabellariorum magister Gedano amoveatur.«

<sup>\*\*)</sup> Bericht des Kurfürstlichen Gesandten in Warschau, Geheimenraths von Hoyerbeck, vom 8. August 1660.

genden Brandenburgischen Scepter zur gefährlichen Rivalin heranwachsen. Man wußte, wie ungern der Kurfürst seine Posteinrichtung sich werde zerstören lassen. Endlich entschloß er sich doch, das Postamt in Danzig aufzugeben: aber nach der Räumung Elbing's. Die Polen dagegen, so wie die Danziger verlangten nun die vorherige Einziehung des Postamts. Der Kurfürst nahm die Bedingung an, wenn ihm gestattet würde, seine Posten ohne Pferdewechsel durch das Danziger resp. Polnische Gebiet zu führen. Dies war ein willkommener Anlaß zu neuer Verzögerung der Uebergabe. Um den Gegnern jeden ähnlichen Vorwand zu benehmen, hob der Kurfürst endlich sein Postamt in Danzig auf. Er willigte in die Beförderung der Posten bis zu den beiderseitigen Grenzen. \*) Das Postamt verlegte er nach der Grenzstation Wukow in Pommern: es ist bekannt, daß ihm Elbing dennoch vorenthalten wurde.

Das treulose Verfahren der Stadt Danzig vergalt er auf eine eigenthümliche, indes der Zeit gemäße Weise: er befahl, daß die Danziger Briefe nach dem Auslande auf seinen Posten höher taxirt und wo möglich auch langsamer befördert werden sollten, als alle anderen.

De Gratta hatte nun die Aufhebung des Kurfürstlichen Postamts in Danzig erreicht. Seine Habgier war damit nicht gestillt: er verabredete mit dem Schwedischen Postmeister in Stettin die Anlage einer eigenen Post durch Pommern, und hatte die Kühnheit, diesen Plan auszuführen. Polnische und Schwedische Postillone ritten, der erhaltenen Warnungen ungeachtet, durch das Brandenburgische Gebiet, vertheilten und empfangen dort Briefe. Sofort erließ der Kurfürst an die Neumärkische Regierung in Cüstrin und an den Gouverneur der Festung Colberg, Obersten von Schwerin, den Befehl, alle fremden Postillone zu arretiren. Dies geschah. An verschiedenen Orten brachten die Kurfürstlichen Landreuter fremde Postillone zur Haft. Sie wurden ins Gefängniß geworfen; ihre Pferde steckte der Oberst von Schwerin in die Brandenburgische Kavallerie, und die Briefe wurden so lange festgehalten, bis an die Kurfürstliche Kasse das defraudirte Porto bezahlt war. Dies Verfahren war zwar etwas summarisch, aber die Thatfachen und die Zeitbegriffe rechtfertigten es. Uebrigens hatte es noch keinesweges durchgreifenden Erfolg. Was nicht öffentlich gelang, versuchte Gratta heimlich zu vollführen: er verkleidete seine Postillone und ließ ihnen die Briefe in die Kleider nähen. Auf Schleichtwegen versuchten sie durch das Brandenburgische Gebiet zu kommen. Aber sie wurden ertappt und nach Colberg oder Cüstrin zum Verhör und Verwahrksam gebracht. Hierauf versah Gratta die Postknechte mit Schießwaffen. Schwerin sandte ein Commando Soldaten aus: es kam zu ernstern Thätlichkeiten.

\*) »Serenissimus Elector Brandenburgicus Magistrum suum Postarum ex civitate Gedanensi in ditiones suas ex nunc transferet. Inter Gedanum, Elbingam et Regiomontum itemque Pomeraniae Orientalis Civitates fiat permutatio postae in confiniis.« Vertrag vom 3. September 1660.

Der Polnische Hof gerieth in Aufruhr.

»Der unwill und die verbitterung, so ob Anhaltung der Könighen Briefe entstanden (berichtet der Kurfürstliche Gesandte Geheimerath von Hoverbeck unterm 27. December 1660), ist fast nicht zu beschreiben; man beschwehret sich öffentlich, daß Ew. Kurf. Durchl.\* sich anjeko feindseeliger, als bey offenbahren Kriege bezeugen und viel weiter gehen, als die Schweden selbst einmal gethan; insonderheit nehmen Ihre Majestät die Königin es dahin auf, als wollten Ew. Kurf. Durchl. sie hierdurch vornehmlich beschimpffen. Undt meineth man woll gar, daß die Vorenthaltung der Stadt Elbing bei der Ehrbahren weldt eher als dieses zu verantworten sein möchte.«

In einem späteren Bericht des gedachten Gesandten vom 5. Januar 1661 heist es:

»Der König sagte, daß ihm alles, was Zeit wehrenden Krieges vorgegangen, nicht so wehe gethan, als dieses. Die Senatores exaggeriren, wenn schon so etwas geschehe, wehrend noch umb Elbing sollicitiret würde, was hette man zu gewarten, wenn es Ew. Kurf. Durchl. würde in Händen und Ihre Preussischen Lande recht versichert haben. Der Französische Gesandte beklaget sich — aber noch mit äußerlicher discretion — zum höchsten, daß er und alle benachbarte Potentaten unschuldig in diese Sache mit eingeflochten undt alle Commercias zum höchsten benachtheiligt würden; der Neuburgische gießt Öhl zum Feuer, so gut er kann, und hat man die Tage her über die mittel, dadurch man Ew. Kurf. Durchl. sehr wehe thun möchte, vielfältig deliberiret.«\*)

Die Königin hatte zu ihrem Geheimsecretair de Noyers geäußert: »Wenn er am Posttage ohne Briefe zu ihr käme, wollte sie lieber eine giftige Natter sehen, als ihn.« Besonders jetzt war ihr an Depeschen aus Frankreich viel gelegen: ihr Gesandter hatte 25 Wochen in Paris auf Audienz beim Cardinal Mazarin geharrt. Endlich war er dazu verstattet worden und die Königin wünschte jetzt »wo möglich stündlich« vom Gang der Unterhandlungen Nachricht zu haben. De Gratta's Berichte aus Danzig und die Umtriebe der Partei, welche die dem Kurfürsten bewilligte Souveränität über Preußen zurückgenommen zu sehen wünschte, schürten das Feuer. Anstatt zunächst vom Kurfürsten Aufklärung zu begehren, wurde ungestüm eine Menge voreiliger Beschlüsse gefaßt: der König wollte

\*) Pufendorf erwähnt in dem angeführten Werk dieses Streites ebenfalls. »Eodem quoque tempore,« sagt er, lib. IX. §. 8., »circa veredarios Gedanenses contingebant, quae animos aulae Polonicae non medioeriter exasperarent.« Und nachdem er die Bestimmung der Postillone erzählt: »ea res in aulam Polonicam nuntiata magnum tumultum excitabat velut patrato actu hostili ac in Regem valde contumelioso. Nee deerant qui clamitarent, Electorem beneficis ex pacto quaesitis tali auso exidisse.«



seinen Gesandten zurückberufen und Herrn von Hoverbeck die Pässe senden; alle Personen, die in Polen auf Kurfürstliche Pässe reisten, sollten verhaftet, die Polnischen Posten von Danzig aus mit starker Escorte versehen werden. Die exaltirte Partei machte geltend, der Kurfürst habe tiefer liegende Absichten; er suche nur Vorwand zum Kriege, um Elbing und die Weichsel an sich zu reißen: er habe sich dadurch der Zusicherungen in den Braunsberger Pacten verlustig gemacht: man solle mit den Moskowitern Friede schließen, der König sich an die Preußische Grenze begeben und die Ukraine-Armee dahin vorrücken lassen. Nur mit Mühe vermochten der Baron von Hoverbeck und der Französische Gesandte vorläufig wenigstens das Aeußerste zu verhüten. Eilboten wurden an den Kurfürsten abgesandt: er befand sich aber in Cleve, 200 Meilen von Krakau, wo der Polnische Hof sich aufhielt. Ehe die Couriere noch den Rhein erreichten, war die Erbitterung in Polen wieder auf's höchste gestiegen, zumal Oberst von Schwerin, auf Grund der erhaltenen Kurfürstlichen Ordre, in Pommern consequent fort arretiren ließ. Baron von Hoverbeck vermochte nicht abzuwenden, daß der ehemalige Kurfürstliche Postmeister in Danzig, Hans Hörnmann am 25. Januar auf einer Reise nach Wuklow vom Lieutenant von Bielinski an der Spitze von 60 Reitern überfallen und nach Warschau in Gefangenschaft geführt wurde. Einige Streifcorps der Litthauischen Armee, die gegen die Russen operirte, näherten sich den Preußischen Grenzen. Der Statthalter, Fürst Radziwill, in Königsberg und der Baron von Hoverbeck in Krakau, von den Ereignissen in ihrer Nähe und der Aufregung der Gemüther mit ergriffen, beschworen den Kurfürsten, der Sache »ein gnädiges temperament zu geben.« Der Schwedische General-Statthalter in Stettin führte seinerseits heftige Beschwerde wegen Anhaltens der Posten.

Der Kurfürst ließ sich nicht schrecken noch beirren. Er übersandte der Polnischen und Schwedischen Regierung eine klare Darlegung des Sachverhältnisses, schrieb dem König und der Königin von Polen, daß, wenn sie ihre eigenen Briefe durch expresse Couriere befördern wollten, er denselben den Durchzug durch seine Staaten nicht versagen werde, jedoch mit der Bedingung, die Couriere visitiren zu lassen, ob sie auch nicht andere, als der Majestäten Briefe bei sich führten. Fremde Posten werde er aber niemals in seinen Staaten dulden. De Gratta, der eigentliche Urheber der Streitigkeiten, müsse auf das Strengste bestraft werden. Seinen Gesandten beauftragte der Kurfürst näher festzustellen, wer am Polnischen Hofe »ihn übel tractirt« und die Rechtsbeständigkeit der Braunsberger Pacten habe angreifen wollen, wonächst er darüber weitere Satisfaction fordern werde. Wegen Regulirung der Postangelegenheit sandte er den Geheimsecretair Joh. Friedr. Matthias, Bruder des M. Matthias, nach Warschau.

Die energischen Vorstellungen des großen Kurfürsten und die klaren Beweise seiner Bevollmächtigten überzeugten den Polnischen Hof, daß der Kurfürst nicht im Unrecht sei. Gleichzeitig liefen Klagen von Danziger

Kaufleuten ein, daß, als das Brandenburgische Postamt in der Stadt gewesen, das Postwesen »wie genugsam bekannt so richtig und woll bestellt worden, daß Jedermänniglich dabei woll bedienet gewesen.« De Gratta, dessen Habgier und Bosheit klar zu Tage traten, und der endlich noch der Fälschung und Unterschlagung von Briefen, so wie der Majestätsbeleidigung des Kurfürsten auf der Danziger Börse, überführt wurde, ward seines Amtes entsetzt und aus dem Polnischen Reiche verwiesen. Nur mit Mühe brachte es die Königin dahin, daß die erledigte Stelle seinem Bruder, Paul de Gratta, übertragen wurde.

Die gefangenen Postillone und Postmeister wurden gegenseitig ausgewechselt.

Eine Commission von vier Brandenburgischen und vier Polnischen Mitgliedern ward ernannt, um die Postangelegenheit in Danzig selbst zu ordnen.

Nach langen Verhandlungen kam (1661) ein Vergleich zu Stande: gegenseitig keine Eingriffe in des Nachbarn Postregal zu thun, die Posten bis zu den beiderseitigen Grenzen selbst zu bestellen, die Felleisen demnach in Wuszkow resp. Narmel zu wechseln und an Porto für jedes Loth: a) von Wuszkow bis Stettin (36 Meilen) 6 Gr. Polnisch, b) von Wuszkow bis Danzig (8 Meilen) resp. von Wuszkow bis Narmel (17 Meilen) 3 Gr. Polnisch sich zu vergüten. Die Posten sollten schnell und ordnungsmäßig nach den Fahrplänen befördert werden.

Auch die Streitigkeit mit Schweden wurde beigelegt und die Uebergabe der Postsachen, wie vordem, in Stargard bewirkt.

Die Brandenburgische Regierung hatte ihre nächsten Absichten erreicht: die fremden Posten in Brandenburgischen Gebieten hörten auf; de Gratta war beseitigt; ein ununterbrochener Betrieb auf dem Preussisch-Pommerschen Hauptcourse gesichert; das Ansehn der Kurfürstlichen Post gehoben.

Dem so geordneten Verhältniß verdankte man einen zehnjährigen Postfrieden. Erst die Wirren in Polen bei der Königswahl Michael Coributh's und bald darauf Johann Sobiesky's (1670 und 1674), so wie der zwischen Brandenburg und Schweden von Neuem ausgebrochene Krieg störten diese wohlthätige Ruhe. Paul de Gratta begann, sich säumig in der Abführung der Portogelder an die Hinterpommerschen Postmeister zu zeigen. Zahlte er endlich, so geschah es in dem schlechtesten Polnischen Gelde (Thympfe), das im auswärtigen Handel Niemand annahm. Nach der Convention von 1661 sollte er für jeden bis 1 Loth schweren Brief 6 Gr. an die Kurfürstliche Post vergüten. Er verpackte aber mehrere Briefe in ein Couvert und zahlte alsdann nur für jedes Loth des Gesamtgewichts 6 Gr., und was dergleichen Unterschleife mehr waren. Leider hatte das Danziger Publicum Grund, sich jetzt auch über die Kurfürstliche Post zu beklagen. Der große Kurfürst belagerte Stettin und hielt es eng umschlossen. Die Postverbindung war abgeschnitten und alle Briefe von Danzig nach Hamburg, Amsterdam &c. wurden über Berlin geleitet. Dagegen war nun nichts zu sagen, aber die Kurfürstlichen Postämter waren

angewiesen, für diesen Umweg auch das höhere Porto (12 Gr. Poln. pro Loth) zu erheben. Die Briefe wurden also nicht allein verzögert, sondern kosteten auch doppelt so viel. Die Hamburger versuchten, ihre Briefe mit expresseu Boten nach Danzig über Stettin zu senden: die Boten wurden von den Kurfürstlichen Soldaten in Feindesland ergriffen und mit Aufhängen bedroht, die Briefe im Hauptquartier eröffnet, gelesen und dann durch die Brandenburgische Post gegen tagmäßiges Porto nach Wuzkow befördert. Der Postmeister in Danzig antwortete hierauf durch Einstellung der Zahlungen an die Kurfürstlichen Postämter (1675). Diese thaten desgleichen und vergüteten kein Porto an das Danziger Postamt. In solchen Fällen pflegte man sich, wie wir schon gesehen haben, an den Briefen zu erholen: man behielt sie so lange in Pfand, bis sie von den Empfängern mit schwerem Lösegelde freigekauft wurden. Das Postamt in Stolp hielt sämtliche Briefe von Hamburg, Amsterdam zc. nach Danzig, mit Vorwissen des Kurfürsten, von neun Posten fest; das Postamt in Danzig übte Vergeltung an den Brandenburgischen Briefbeuteln nach Königsberg. Schnell wurde eine Brandenburgische Schiffspost angelegt, mit der die Briefe von Stolpmünde nach Pillau über das Baltische Meer befördert wurden.<sup>\*)</sup> Dem Handel Danzigs verursachte die Hemmung der Correspondenz großen Schaden.<sup>\*\*)</sup> Die Postämter trieben ein wahres Freibeuterwesen. Es empört, wenn wir in einer damals an den König von Polen gerichteten Denkschrift lesen: »es verdient ein armer Handwerksmann in diesen schweren Zeiten nicht durch die ganze Woche so viel, daß er ein Briefchen aus Teutschlandt auskauffen könne, beklaget und beweinet es also und läßt es liegen; indessen bleibet hierdurch zum wenigsten das vierte Theil der Briefe auf der Post liegen, welche die armen Leuthe wegen hohen Preißes nicht auslösen können.«

Die Brandenburgischen und Polnischen Postmeister verfolgten und schmähten einander in gedruckten Pamphleten und Placaten, dergleichen noch vorhanden sind. Den Postmeister Pácewiz in Wuzkow, welcher an den Unterschleifen des Danziger Postmeisters Theil genommen, ließ der Kurfürst auf die Festung Colberg bringen.

Der König von Polen und die Westpreussischen Landstände beschwerten sich bei dem Kurfürsten wegen Hemmung der Correspondenz. Der erstere sandte als Unterhändler den Abt von Colbag nach Berlin. Der Kurfürst ließ diesen

\*) Es geschah auf Befehl des Kurfürsten: mitten im Getümmel des Krieges wendete er die Augen von den inneren Landesangelegenheiten nicht ab.

\*\*\*) »Verwichenes Jahr haben so woll die Danziger als fremde Kauffleuthe wegen intercipurung der Briefe etliche Millionen Schaden leiden müssen.« Memorial an die Polnische Regierung von 1677. Ferner: »litteras retinnerunt: inde frumentorum aliarumque mercium magna pars inempta, in Camera Portorii non denunciata et consequenter navibus non avecta hic remansit, quo ipso in diminutionem vilioris pretii redactae merces sunt, in magnum mercatorum et Poloniae Nobilitatis damnum.« Bericht des Abts von Colbag, Botschafters des Johann von Sobiesky in dieser Angelegenheit 1680.

gar nicht vor und erklärte, er werde sich über das Postwesen in gar keine Unterhandlung mehr einlassen, da es ihm zu viel Aergerniß gegeben und man von Polnischer Seite die Verträge doch nicht inne halte. Erfülle man den Recess von 1661, so werde er die Polnischen Briefe, wie alle anderen in seinen Landen, sorgfältig und schnell befördern lassen, entgegengesetzten Falls aber immer und sofort von dem jus retorsionis Gebrauch machen. Er wußte, daß er dabei im Vortheil blieb: die Polnischen Briefe mußten durch seine Länder gehen, während er das Gebiet von Danzig durch seine Galiotenpost im Nothfall umgehen konnte.

Der Erfolg entsprach seiner Erwartung. Der Danziger Handelsstand brachte die Summe — es waren 28,000 Fl. — auf, welche der insolvente de Gratta den Kurfürstlichen Postämtern verschuldete. Die Polnische Regierung versprach, auf die genaue Befolgung des Recesses von 1661 mit Nachdruck zu halten. Als nun nach eingetretene Friede die Briefe aus Danzig nach den Nordseestädten nicht mehr über Berlin befördert zu werden brauchten, war auch dieses Hinderniß der Eintracht beseitigt, die denn bis an den Tod des Kurfürsten auch nicht mehr gestört wurde.

Hatten die Macht und die Energie des großen Kurfürsten hier endlich die Ruhe hergestellt, so war doch der Zustand noch als kein geordneter, den freien Beziehungen gesitteter Nationen würdiger anzusehen. Man befolgte die Verträge aus Furcht, nicht aus Moral. Es war eine Art Naturzustand. Schwand die Kraft der zwingenden Persönlichkeit dahin, so war ein abermaliger Ausbruch der Streitigkeiten zu gewärtigen.

Indeß war bei der Unsicherheit der öffentlichen Zustände in Polen, und überhaupt bei der Lage der politischen Verhältnisse in der damaligen Zeit des unglücklichen Friedens von St. Germain mit Herstellung des status quo von 1661 in dieser Postangelegenheit immerhin viel gewonnen: die regelmäßige Postverbindung zwischen den Kurfürstlichen Staaten war nicht unterbrochen, und die fremden Posten im einheimischen Gebiete waren beseitigt. —

#### Postverhältnisse mit Sachsen.

Die Beförderung der Staats-Correspondenz war die nächste Veranlassung, daß die Regierungen von Brandenburg und Sachsen bezüglich der Postanlagen in nähere Verbindung traten.

Die Correspondenz des Kurfürsten mit seinem Gesandten beim Reichstage in Regensburg war bisher von Berlin über Leipzig und Hof mit den Botenposten gegangen: sie war auf dieser Route 9 — 10 Tage unterwegs. Der Sächsische Postmeister in Leipzig empfing aus Brandenburgischer Kasse 5 Thlr. wöchentlich für Beförderung dieser Correspondenz. Im Jahre 1653 wurde zwischen Regensburg und Prag eine reitende Post eingerichtet. Mit Genehmigung des Kurfürsten von Sachsen ward gleichzeitig eine Brandenburgische Reitpost von Berlin über Jossen, Dahme, Kirchhain, Elsterwerda und Großenhain nach Dresden angelegt. Sie machte ihren Weg in 24 Stunden. Die Correspondenz von Berlin nach Regensburg wurde nun über Dresden und Prag in 5 Tagen, wöchentlich zweimal, befördert.

Im Jahre 1659, nachdem die Brandenburgischen Posten im Osten und Westen schon mehrere Jahre in geordnetem Gange waren und ihr Ruf sich verbreitete, baten die Leipziger und Danziger Kaufleute um die Anlegung Kurfürstlicher Posten von Berlin nach Leipzig. Es kam nach vorausgegangener Vereinbarung mit Sachsen eine zweimal wöchentliche Post von Berlin über Saarmund, Treuenbriegen, Wittenberg und Düben nach Leipzig zu Stande, die ihren Weg in 48 Stunden zurücklegte. Die Sächsische Regierung genehmigte die Einrichtung Brandenburgischer Stationen in Düben und Wittenberg und, nach längeren Unterhandlungen, auch die Einrichtung eines Brandenburgischen Postamts in Leipzig. Brandenburgischer Seits verpflichtete man sich zur freien Beförderung der Sächsischen Regierungs-Correspondenz und zur Zahlung von jährlich 100 Thlen. an den Sächsischen Ober-Postmeister Mühlbach in Leipzig. Die neue Anlage kam bald in gute Aufnahme. Allein auch hier wurde der Umstand, daß die Rechte und der Wirkungskreis der beiden Postämter in Leipzig in dem Reces nicht gehörig festgestellt waren, die Quelle von Streitigkeiten.

Schon 1669, heißt es in den Aufzeichnungen, denen wir hier folgen, \*) »sing man an, allmählig zu verspüren, was man sich mit Verstatung des Brandenburgischen Postwesens in Leipzig vor Schaden gethan.« Indes hielt die beiderseitige Mäßigung das Einvernehmen noch ziemlich aufrecht. 1681 starb aber der Sächsische Ober-Postmeister Mühlbach in Leipzig und der Acciserath Egger, ein thatkräftiger Mann, trat an seine Stelle.

In diesem Jahre war nach dem Absterben des Administrators zu Halle der große Kurfürst zum völligen Besiz der Magdeburgischen Lande gekommen. Sogleich beschloß er die Anlage einer Post von Leipzig über Halle und Magdeburg nach Hamburg. Wie früher in Pommern, so existirte auch hier ein uralter Botencours zwischen diesen großen Handelsstädten. Die Boten hatten auf dieser belebten Route ihre Fuß- und Fahrposten ziemlich gut eingerichtet. Sie genossen Schutz bei den Regierungen und Vertrauen beim Publicum; sie konnten sich rühmen, daß Kurfürst Johann Georg II. von Sachsen mit ihrer »Ordinari-Post« einst eine Reise von Leipzig nach Hamburg gemacht; sie hoben hervor, daß sie seit unvordenklichen Zeiten das Postwesen auf dieser Straße besorgt hätten: die Logik ihrer Argumente machte auf den großen Kurfürsten nur einen sehr mittelmäßigen Eindruck. Getreu seinem Grundsatz, keine fremden Posten in seinen Landen zu dulden, untersagte er ihnen den Transit und die Stationshaltung in seinem Gebiet. Die Widerspenstigen ließ er aufgreifen und in den üblichen Arrest setzen. J. F. Matthias wurde beauftragt, eine Kurfürstliche Geschwindpost zwischen Leipzig und Hamburg »zu besserer Beförde-

\*) »Regale Juris postarum in Saxonica Electorali praecellent., oder kurzer doch gründlicher Entwurf einer Historie des Postwesens im Churfürstenthum Sachsen und demselben incorporirten Landen.« Manuscript aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts in der Hallischen Universitäts-Bibliothek.

rung der Commercien« einzurichten. Sie wurde über Halle, Magdeburg, Tangermünde, Perleberg und Lenzen gelegt, und zu Wagen wöchentlich zweimal je in 3 Tagen befördert: die Boten hatten 4 bis 5 Tage gebraucht. Die auf diplomatischem Wege durch den Sächsischen Gesandten, Geheimrath von Gerstorff, dem Kurfürsten gemachten Vorstellungen hatten keinen Erfolg. Der Kurfürst blieb dabei, daß »das bonum publicum dem Privat-Interesse der Boten und des Leipziger Postmeisters voranginge.« Gerstorff entgegnete, der Handelsstand in Dresden und Leipzig fürchte, der Kurfürst werde »alle Handlung« nach Halle ziehen. Eine Vereinigung kam nicht zu Stande. Wieder griff man zu Repressalien. Der Ober-Postmeister Egger in Leipzig bestellte die ihm durch die neue Brandenburgische Post zukommenden Briefe langsamer als die anderen, ließ sie auch wohl ganz liegen. Die Landkutscher aus Halle und »andere Reisende« ließ er an den Thoren zu Leipzig anhalten, »Kisten und Kasten öffnen, Alles nach Briefen visitiren, wobei er ziemlich rude verfahren thut.«<sup>\*)</sup> Nicht sobald erfuhr dies der Kurfürst, als er auch schon den Regierungen zu Halle und Halberstadt befahl, die Sächsischen Postillons, die zwischen Leipzig, Quedlinburg und Braunschweig ritten und das Brandenburgische Gebiet passirten, dort auch Briefe annahmen und austheilten, festzunehmen und ihnen Pferde und Wagen zu confisciren, »um des Leipziger Postmeisters Eggers Uebermuth und Trug auf das schärffste zu steuern.«

Egger fand jedoch Mittel, dem auszuweichen. Zwar konnte er, sagt von Beust (Post-Regal Band I. S. 295), »nicht hindern, daß die Sächsischen Postillons mit äußerster und fast nicht erhörter rigueur aus dem Stift Magdeburg gejaget wurden, machte aber bey alle dem doch so glückliche Gegen-Anstaltungen, daß er über Merseburg und Schaffstädt die Kaiserliche Posten und Quedlinburg erreichte, sich mit denselben auf's neue combinirte, im Uebrigen aber fleißig dahinter drein war, daß denen Sächsischen Landkutschern und andern Leuten, deren sich der damalige Postmeister Madeweis in Halle zu heimlicher Ein- und Ausschleppung der Briefe, auch divulgirung allerhand geschriebenen, sehr süß klingenden Anmahnungs-Zetteln an die Kaufmannschaft zu Leipzig, daß sie sich doch der Brandenburgischen Posten über Halle bedienen möchten, gebrauchet, das so höchst nachtheilige Handwerk gänglich geleet worden, wie sich denn in den Archiven gar mannigfaltige Nachrichten finden, daß man selbiger Zeit mit den Sächsischen Landkutschern und anderen heimlichen Brieffsammlern sehr fleißig zu Rathhaus und in die bürgerliche Gefängnisse gewandert, bis endlich dem Uebel gesteuert und denen Brandenburgischen das letzte Nachsehen übrig blieben, welches alles denn nach glaubwürdiger Leute Berichte damals Churfürst Friedrich Wilhelm den Großen zu Brandenburg in die Wörter: » »Er wünschte, daß der Ober-Postmeister Egger in Leipzig entweder sein

<sup>\*)</sup> Rescript des Kurfürsten an die Magdeburgische und Halberstädtische Regierung vom 11. December 1683.

Minister sein oder an den lichten Galgen hängen möchte, « auszubrechen mehr denn einmal bewogen haben soll. »

Die Sächsische Regierung drohte 1684 mit Aufhebung des Brandenburgischen Postamts in Leipzig. Der große Kurfürst ließ hierauf eine Denkschrift über die ganze Angelegenheit zur Kenntnißnahme für den Kurfürsten Johann Georg ausarbeiten. Darin heißt es, daß dem Landesherrn von Brandenburg unzweifelhaft das Recht zustehe, von Halle nach Hamburg eine Post anzulegen; daß diese Post pünktlicher und schneller ginge, als die früheren, »wodurch nicht nur die Commerciën merklich befördert würden, sondern auch die Churfürstliche Hofküche in Dresden mit einigen Seefischen, auch anderen delicatessen aus Hamburg desto füglicher versehen, auch ein guter Ueberschuß aus der Post gezogen werden könnte.« Mit der Post über Quedlinburg und Braunschweig könnten die Leipziger Kaufleute nicht einmal kleine Packete nach Hamburg senden, weil diese Post bloß eine reitende sei, während die Brandenburgische Wagenpost von Halle selbst ziemlich große Packete befördere, auf dieser Post auch nichts verloren würde, und dieselbe trotz der Pest ihren regelmäßigen Gang eingehalten hätte. Endlich würde, wenn die zwei mächtigsten Kurfürsten bezüglich des Postwesens einverstanden wären, den Uebergreifen des Reichs-General-Postmeisters noch besser begegnet werden können. — Neben den Gründen fehlten die Drohungen nicht: man würde, gleich wie in Leipzig versucht werde, die Briefe nach und von Halle aufzuhalten, alle Leipziger Briefe nach Danzig und Riga auf den Hinterpommerschen Postämtern liegen lassen.

Nach Egger's 1684 erfolgtem Tode kam ein Vergleich zu Stande: das Brandenburgische Postamt blieb in Leipzig; das dortige Sächsische Postamt wurde angewiesen, bei Beförderung der Correspondenz nach und von Halle die größte Pünktlichkeit zu beobachten; der Kurfürst gestattete der Leipzig-Quedlinburger Post den Transit durch sein Mansfeldisches Gebiet. —

#### Postverbindung über Breslau nach Wien.

Lange schon war es die Absicht des Kurfürsten gewesen, in Stelle der Botengänge zwischen Berlin, Breslau und Wien eine ordentliche Postverbindung einzurichten. Die Post sollte Frankfurt und Crossen berühren, wöchentlich zweimal gehen, und die Tour bis Wien, zu welcher die Boten 14 Tage gebraucht hatten, in 6 Tagen zurücklegen. Der Geheimrath von Breech wurde bei Gelegenheit einer Mission nach Wien beauftragt, mit dem Kaiserlich Oesterreichischen Erbland-Postmeister, Grafen von Paar, wegen gleichzeitiger Anlegung der Post von Breslau nach Wien zu unterhandeln. Der Graf von Paar war indeß nicht geneigt, darauf einzugehen, weil die Post, wie er glaubte, jährlich einige hundert Gulden Zuschuß erfordern werde. Unter diesen Umständen kam es sehr gelegen, daß der General-Feldmarschall Graf von Montecuculi, welcher mit der Kaiserlichen Armee in Mecklenburg stand, wegen der langsamen Ueberkunft der Briefe

Beschwerde erhob. Der Kaiser befohl hierauf, daß die Post von Wien nach Breslau und bis zur Brandenburgischen Grenze aus Kammer-Mitteln angelegt werden sollte. Matthias vereinbarte in einer Zusammenkunft mit dem Kaiserlichen Postmeister in Breslau die Einzelheiten, und die Post kam in der beabsichtigten Weise zu Stande. Ihr Gang wurde 1686, als der Kurfürst das Corps des General-Lieutenants von Schöning dem Kaiser zur Hilfe gegen die Türken nach Ofen sandte, beschleunigt. —

#### Postverbindung nach Emden.

Die Besetzung von Emden und Greetshl und die Gründung der Afrikanischen Handels-Compagnie durch den großen Kurfürsten (1682) wurden die Veranlassung zur Einrichtung einer Brandenburgischen Reitpost von Minden über Bremen nach Emden.

Man hatte sich Behufs der Correspondenz nach Emden Brandenburgischer Seits zwar früher der Thurn und Taxisschen Post bedient; indefs der Aufenthalt, welchen die mit dieser Post gesandten Briefe in Hamburg, Bremen und Oldenburg erlitten, war so nachtheilig, daß die Anlage einer eigenen Kurfürstlichen Post nach Emden vom Publicum mit Freuden begrüßt wurde. Der Landgraf Carl von Hessen gestattete die Einrichtung Brandenburgischer Stationen an den in der Grafschaft Hoya belegenen Orten Uchte und Bassum. Der Magistrat von Bremen genehmigte, daß der dortige Stadtbotenmeister Hans Baring für das Kurfürstliche Interesse mit vereidigt und eine Brandenburgische Post-Expedition in der Stadt eingerichtet werde. Vergebens war der Widerspruch der Wittve des Taxisschen Postmeisters in Bremen, Maria Ambrosina Brink von Treuenfeldt. Die Post kam zu Stande. Sie ging zweimal wöchentlich aus Minden und Emden zu gleicher Zeit ab und hatte in Minden Anschluß an die Posten der Berlin-Cleveschen Route. —

Der große Postcourß-Plan war jetzt ausgeführt. Die Postverbindung erstreckte sich über alle Theile des Kurfürstlichen Staatsgebietes. Sie berührte Memel, Königsberg, Danzig, Colberg, Stargard, Stettin, Berlin, Hamburg, Bremen, Emden, Cleve, Minden, Halberstadt, Magdeburg, Leipzig, Frankfurt a. O. und Breslau. Ein unablässig wirkender Hebel des Verkehrs, eine kräftige Handhabe der Staatsregierung war hergestellt. Es galt, das neu geschaffene Werk zu behaupten. Die bisher erwähnten, mit Erfolg zurückgewiesenen Angriffe waren nur gegen einzelne Theile desselben gerichtet gewesen. Jetzt wurde es in seiner Gesamtheit, in seiner Grundlage bedroht: sein Rechtsboden wurde angezweifelt und zu untergraben versucht. Und nicht gering waren die Mittel, die man dazu von gegnerischer Seite in Bewegung setzte. Griff doch die Postrechtsfrage tief in die eigenthümlichen Verfassungsverhältnisse ein, die sich in der geschichtlichen Entwicklung des Deutschen Reichslebens herausgebildet hatten. —



### 3. Der Streit des großen Kurfürsten mit dem Kaiser und dem Hause Thurn und Taxis.

Auf welchen Stadtpunkt man sich auch bei Beurtheilung der Streitigkeiten zwischen den Reichsständen und dem Hause Thurn und Taxis stellen mag, immerhin wird es uns, die wir gewohnt sind, jedem Rechtssubject seine Sphäre in scharfen Umrissen zu bestimmen, in Verwunderung setzen, daß ein so wichtiges Institut, wie das Reichspostwesen, ein so bedeutendes Amt, wie das Reichs-General-Postmeister-Amt, vom Kaiser ohne Mitwirkung der Stände, welche ihm schon aus praktischen Gründen nothwendig erscheinen mußte, aus staatsrechtlichen aber geboten war, und ohne Abgrenzung der gegenseitigen Rechte und Pflichten hat eingeführt werden können. Wenigstens wäre die Einwilligung der Kurfürsten, dieser Grundsäulen des Reichs, wie die goldene Bulle sie nennt, hierbei erforderlich gewesen. \*)

Alle Rücksichtnahme auf die Wirren, welche der gewaltsame Fortgang des Bildungsprozesses der staatsrechtlichen Verhältnisse während des 16ten und der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts in dem öffentlichen Rechtszustande und der Verfassung Deutschlands, die Ogensterna eine *confusio divinitus conservata* nannte, hervorrief, vermag es kaum zu erklären, daß man jenes Institut gestützt auf ein einfaches Kaiserliches Patent ins Leben rief, so wie, daß andererseits die Reichsstände diese Rechtsverkümmerung damals ohne einmüthigen Protest an sich begeben ließen. Wahrscheinlich hielten sie die Sache nicht für bedeutend genug. Die nächste Folge dieser Rechtsvernachlässigung war ein fast dreihundertjähriger, heftiger, manche tüchtige Kraft aufreibender Streit des Kaisers und des Hauses Taxis mit größeren und kleineren Reichsständen. Wieder ein Beweis, daß der anscheinenden Geringsfügigkeit des Objects bei Staatsrechtsfragen niemals entscheidender Einfluß einzuräumen sei.

Man klagte wohl auch über die Unzuverlässigkeit der Reichsposten, über Erpressungen und gehässiges Auftreten der Reichs-Postmeister: \*\*)

\*) Ueber den Einfluß der Kurfürsten auf die Handlungen des Reichsregiments auch in Angelegenheiten, die keine Reichstagsachen waren, vergl.: Eichorn, Deutsche Staats- und Rechtsgeschichte, Bd. III. S. 436.

\*\*) „Die Reichs-Posthalter in Württemberg, denen Leonhard von Taxis 6000 Eronen verschuldete, kündigten, da sie wiederholter Versprechungen ungeachtet nicht befriedigt wurden, plötzlich den Dienst auf, ließen die Posten liegen und behielten die Briefe in Pfand. Von 1589—96 war das Reichspostwesen in völliger Zerrüttung. Der Kaiser sah sich veranlaßt, dem Grafen von Taxis zu bedeuten, daß er sich mit Henott (Postmeister in Coeln, dem der Kaiser bereits aufgetragen hatte, in Verbindung mit dem Jügerischen Hause das Postwesen besser einzurichten) vergleichen, oder gewärtig sein sollte, daß Se. Majestät die Posten, so sich noch in derer von Taxis Händen befänden, in andere Wege bestellen lassen werde.“ v. Benst, Postregal, und Moser, Staatsrecht. In einem Memorial des Kaiserlichen Postmeisters Birgden in Rheinhausen von 1646 gesteht dieser

hierbei mag manches Vorurtheil mit wirksam gewesen sein, denn wir haben oben gesehen, daß selbst auf denjenigen Posten, die damals anerkannt zu den besten gehörten, den Kurbrandenburgischen, mitunter Dinge passirten, die auch bei den damaligen bescheidenen Begriffen von Ordnung im Postwesen nicht gebilligt werden konnten, man bedenke ferner: um eine so weit verzweigte Anstalt wie das Reichspostwesen in Ordnung zu halten, war damals die Verwaltungswissenschaft noch bei Weitem nicht genug vorgeschritten.

Die Hauptursache des Streits aber war: man wollte sein Recht, als man den daraus fließenden Vortheil gewahr wurde, nicht freiwillig aufgeben. Der Kaiser war mit dem Beispiel vorangegangen, indem er in seinen Erblanden das Postwesen durch den Grafen von Paar selbst verwalten

selbst ein, „daß das Porto auf den Reichsposten wider alle raison doppelt und dreifach erhoben werde, darüber von sämmtlichen Herrn Kauf- und Handelsleuthen große lamentationes und Klagen eingekommen, dennoch nichts remediret ist.“ Hestig drückt sich der Kanzler von Wesenbeck in seinem Gutachten vom 14. Juni 1651 an den Kurfürsten von Brandenburg aus. Er sagt: „Was aber die Kayserlichen Postmeisters wegen einforderung des übermehigen porto vor sanguisugae undt heimliche aufzehrer sein und wo von weder Kayserl. Majestät noch der Graff von Tassis die eigentliche wissenschaft haben, solches bezeiget die erfahrung.“ In dem Gutachten vom 17. Januar 1637 beschwert sich das Kurfürstliche Collegium beim Kaiser über das hohe Porto auf den Taxischen Posten, und setzt hinzu: „zu geschweigen, daß auch sonst bei Spedirung der Posten undt aufstailung der Brieff allerhand unordnung undt uffenthalt verspüret würdt,“ und der Westphälische Frieden erkennt dies im Art. 9. §. 1. an: „Immoderata postarum onera penitus tollantur.“ Die Reichspostmeister verpachteten wohl ihre Aemter an Andere und bekümmerten sich nicht weiter darum. Wiederholt sah sich der Kaiser genöthigt, dem Reichs-General-Postmeister die Abschaffung der Unordnungen zu befehlen. Es ist nöthig, an diese Thatfachen gegenüber den wenig nüchternen Schilderungen so beredter Panegyristen der Reichspost, wie Klüber, zu erinnern, der unter anderm Folgendes schreibt: „Einheit in der obersten Leitung und in den Verwaltungsgrundsätzen, Gleichförmigkeit und Leichtigkeit in der Ausführung, Begünstigung und Wohlgefallen von Seiten der Regenten, nebst des Kaisers Empfehlung, waren es, denen man die Riesenschritte dankte, welche das Teutsche Postwesen in seiner ersten Periode machte!“ (Das Postwesen in Teutschland S. 22.)

Die Taxischen Postmeister hatte man besonders während des dreißigjährigen Krieges in Verdacht, Spione des Kaisers zu sein. Wir finden keine Thatfachen, die diesen Verdacht rechtfertigten. Aber er bestand ziemlich allgemein und wurzelte wahrscheinlich in den confessionellen Verhältnissen, wie denn bei den Westphälischen Friedens-Tractaten wegen der Anstellung katholischer Reichspostmeister in protestantischen Orten heftige Beschwerde geführt, auch ein desfalliger Passus von der Stadt Nürnberg in die lista restituendorum aufgenommen wurde. Diese Stadt hatte den dort eingefestzten katholischen Reichspostmeister in Verhaft nehmen lassen, „weil er sträflische Reden gegen unsere gute Stadt ausgestoßen.“ Der große Kurfürst schreibt unterm 2. Juli 1652 an den Kaiser: „Bei diesen proceduren aber haben des Grafen von Tassis Postbediente es nicht bewenden lassen, Sondern Sich auch ganz unverantwortlich verluethnet, in meinen eigenen Landen unter der handt und durch geringe einfältige Leute meine Landesfürstl. Hoheit nicht wenig zu violiren, darüber ich dan auch die verordnung thuen müßen, daß einige in meiner Stadt Wesel wohnhafte Bürger und Botten zu ihrer Bestraffung und andere zum abscheue eckliche wochen in's gefängniß geworffen und mit wasser und Brodt gespeiset werden sollten.“

ließ und das Haus Taxis davon ausschloß. Der Streit wurde von diplomatischen und literarischen Federn, von Gesandten auf den Reichstagen und Wahlversammlungen mit Erbitterung, oft mit Verleugnung aller Würde geführt. Ja, wenn es bei dem Federkriege noch geblieben wäre! Aber wie in den ärgsten Zeiten des Faustrechts bot man sowohl von Taxischer als von der Fürsten Seite Reisige auf, ließ die dem andern Theil gehörigen Posten im heiligen Römischen Reich Deutscher Nation auf der Heerstraße überfallen, Passagiere und Postillone zu Paaren treiben,<sup>\*)</sup> die Postmeister in den Städten verhaften und Briefe und Sachen fortnehmen.

Es ist wohl sehr natürlich, daß das Haus Taxis auf Grund der erhaltenen Kaiserlichen Belehnung seine Posten so weit als möglich auszu dehnen suchte. In Kurbrandenburg war bisher keine Taxische Post gewesen: der dürftige Zustand des obenein während des dreißigjährigen Krieges so schrecklich verwüsteten Landes reizte zu einer solchen Anlage nicht. Wem die Geschichte des Postwesens in Deutschland bekannt ist, der wird schwerlich darüber in Zweifel sein, daß das Haus Taxis früher die Einführung seiner Posten in Brandenburg durchgesetzt haben würde: man durfte nur eine Zeit wählen, wo dieser Kurstaat von einem schwachen Fürsten regiert wurde und der Sieg die Waffen des Kaisers geleitete. Die Erhaltung des Landesherrlichen Postregals in Brandenburg unter dem großen Kurfürsten kann daher als eine der vielen wichtigen Folgen des durch die Weisheit und das Schwert dieses außerordentlichen Regenten so hoch gehobenen Ansehens der Brandenburgisch-Preussischen Macht betrachtet werden.<sup>\*\*)</sup>

Die Ertragsfähigkeit der von dem Kurfürsten eingerichteten Postanlagen veranlaßte den Grafen Taxis, den Versuch zu machen, diese Posten in seine Gewalt zu bringen. Es kam hinzu, daß die Brandenburgischen Posten durch sichere und schnelle Beförderung der Correspondenz den Reichsposten den Rang abliefen.

Der Kurfürst von Brandenburg war der mächtigste Reichsfürst; mehr als jedem andern mußte ihm bei der Ausdehnung und langgestreckten Lage seiner Staaten, so wie bei seinen Bestrebungen zur Centralisation der

<sup>\*)</sup> Besonders in Hessen-Kassel, Braunschweig-Cüneburg, im Magdeburgischen, in Württemberg und in Nürnberg. „Man ließ die Postmeister gleich dem größten Maleficanen in den Thurm sperren.“ (Mooser a. a. O.) In dem Patent Kaiser Leopolds vom 13. Februar 1680 heißt es: „. . . . befehlen, die Nebenposten auf öffentlichen Reichsstraßen ohne männiglichs Ein- oder Widerrede aufzuheben, in Fällen aber, wo sich die Uebertreter widersetzen und Thätlichkeiten vorgehen sollten, befehlen Wir, daß auf des gedachten v. Taxis Ansuchen jeden Orts Obrigkeit ihm nach Nothdurft, auch manu forti an die Hand gehen solle.“

<sup>\*\*)</sup> Kurfürst Georg Wilhelm hatte den Majestätsbrief Ferdinands III. vom 12. August 1637, der die Unterdrückung der Nebenposten befahl, in Brandenburg zwar auch nicht publiciren lassen, aber er wurde in dieser Opposition später wankend, als der Kurfürst von Sachsen, an den er sich in dieser Angelegenheit gewandt hatte, mit ihm nicht im Einverständnis handeln wollte.

Verwaltung, an Erhaltung eines einheitlichen, von seiner Residenz aus kräftig geleiteten Postwesens gelegen sein. Der Graf von Taxis unternahm daher nichts Geringes. Aber er wußte, daß er Rückhalt beim Kaiser hatte, der nicht gern »einen neuen Koenig der Wenden an der Ostsee aufkommen« sah.

Der Reichs-General-Postmeister sandte zunächst Behufs gütlicher Unterhandlung einen Commissarius nach Berlin. Dieser versuchte M. Matthias zu bestechen, da er wußte, daß dessen Stimme in Postangelegenheiten von großem Einfluß war. Er verbieth ihm, daß der Graf von Taxis ihn mit der Direction des ganzen Postwesens in den Kurbrandenburgischen Landen betrauen und ihm soviel geben würde, daß er »als ein vornehmer Edelmann davon leben könnte.« Matthias zeigte dies dem Kurfürsten an und stellte eindringlich die nachtheiligen Folgen vor, welche daraus entstehen würden, wenn man dem Grafen von Taxis das Postwesen überließe. Die Unterhandlungen wurden abgebrochen. Der Kurfürst schrieb an den General-Reichs-Postmeister (1651), daß er bereits eigene Posten in seinen Landen angelegt und »dahero zur Vermeidung allerhand Ungelegenheiten keine andern gedulden könne.« Er versagte der Taxis'schen Post, welche zwischen Nürnberg und Hamburg eingerichtet werden sollte, den Durchzug durch sein Gebiet und beredete auch den Herzog August von Braunschweig-Lüneburg dazu. Der Graf von Taxis stellte dies dem Kaiser vor und bat ihn, »an den Kurfürsten absonderlich poenaliter zu rescribiren.« — Auf ein desfallsiges Schreiben des Kaisers erwiederte der Kurfürst am 2. Juli 1652, »daß in seinen Landen schon von seines Großvaters Zeiten her Territorial-Posten gewesen seien, welches dem Grafen von Taxis wohl deshalb unbekannt sein möge, weil er erst vor kurzer Zeit die Postverwaltung über sich genommen. Seine eigene Post verfähe den Dienst besser, als irgend eine fremde. Die Disposition über das Postwesen stände ihm kraft seiner Regalien zu. Ihm gebühre nicht, sich und andern Reichsständen zum Präjudiz etwas davon nachzugeben. Se. Majestät habe ja in Ihren Erbländen auch Ihre eigene Post.« An den Grafen von Taxis schrieb der Kurfürst, »daß er sich solche unerträgliche Servitut unter keinen Umständen aufbürden lassen und seine Landesfürstliche Hoheit nachdrücklich maintainiren werde.«

Der Kurfürst ließ durch seine Gesandten in Wien, Dresden und Regensburg die Schritte des Reichs-General-Postmeisters genau beobachten. Dem Geheimrath Ewald v. Kleist trug er auf, bei seiner Reise an die Höfe der andern Kurfürsten zu erforschen, was man dort über das Postwesen denke und bei jeder passenden Gelegenheit vorzustellen, daß den Reichsfürsten das Postregal in ihren Landen zustehe und die brandenburgische Regierung fest entschlossen sei, die Taxis'schen Posten niemals bei sich zuzulassen.

Dieselbe Instruction erhielten die Reichstagsgesandten.

Der Graf von Taxis konnte auf die Unterstützung der drei geistlichen Kurfürsten rechnen. Die andern wollten wenigstens damals noch keinen offenen Widerspruch erheben. Nur der große Kurfürst ließ bei der Wahl

Kaiser Leopold's (1658) unumwunden zu Protocoll erklären: »Er gestünde in seinen Landen das Postregal Niemandem zu; er hätte seine eigenen Posten. Wenn etwas wegen des Postwesens in die Wahlcapitulation gesetzt werden sollte, so müßte es so gefaßt sein, daß es ihm nicht zum Nachtheil gereiche, denn er wiederhole, daß er in seinen Landen Niemandem die Disposition über die Posten zugestehet.« \*)

Uebrigens schadete es der Sache des Reichs-Genera Postmeisters, daß er bei der Wahl Kaiser Leopolds zu Frankfurt a. M. dahin strebte, dem Kaiser in seinen eigenen Erblanden das Postregal zu entwinden.

Unterm 20. December 1659 forderte der Kaiser, in Folge beharrlicher Beschwerden des Grafen Taxis, den Kurfürsten von Brandenburg abermals auf, seine Landesposten aufzuheben und die Reichsposten in seinen Staaten zuzulassen.

Hierauf ertheilte der Kurfürst unterm 26. April 1660 eine geharnischte Antwort.\*\*) Dieselbe bietet in historischer Beziehung soviel Interesse dar und charakterisirt die Stellung, welche die Kurfürstliche Regierung dieser Frage gegenüber eingenommen hatte, so lebendig und treu, daß wir uns nicht versagen können, sie hier ganz mitzutheilen, zumal sie damals großes Aufsehen erregte und von andern Reichsständen bei ihren Streitschriften gegen den Kaiser und den Grafen von Taxis häufig zum Vorbilde genommen wurde, auch in manchen desfallsigen Staatschriften des 19. Jahrhunderts noch fortlebte.

»Allerdurchlauchtigster etc.

Auß Ewer Kayserl. Mayestätt an mich abgelaßenen gnädigsten Schreiben vom 20. Decembr. des newlich verfloßenen 1659ten Jahres, welches mir aber nicht ehender, als den 16ten hujus mit der Post zukommen, habe ich mit mehren ersehen, waß Ew. Kayserl. Maytt. an mich, auf beschwerliches vndt unbefugtes anhalten vndt vorgeben des Graff Taxis, der Posten halber gnädigst gelangen laßen, vndt darbenebenst ferner begehren wollen;

Nun muß Ew. Kayserl. Maytt. ich darauff zu anfangs gehorsambs berichten, daß ich keine Ursache habe, auch gang vndt gar nicht gemeinet bin, mich mit dem Graff Taxis über meine Landesfürstliche Hoheit vndt zustehende, auch vom Heiligen Römischen Reich mit schweren obliegen zu Vehn tragende Regalia in einige weyse oder wege einzulassen; Ich will mich auch zu Ihm den Graff Taxis nicht versehen, daß Er die unbeschränkte Uebung meiner vorgedachten Hoheit vndt Gerechtigkeiten einen

\*) Cfr. Wahltags-Protocolle von 1658, 27te Sitzung vom <sup>27. Mai</sup> 6. Juni.

Nur in seinen Clevischen Landen, wo von früher her eine Taxisische Post nach Holland bestand, ließ er diese vorläufig bestehen, knüpfte jedoch den Fortbestand derselben an seinen Consens.

\*\*) Der Verfasser derselben war der nachmalige General-Postmeister, Geheime Staatsrath von Jena in Berlin.

Eingriff oder Unordnung zu nennen sich vnternehmen, sondern daß Er sich vielmehr in seinen gehörigen gränzen halten, vndt dahero weder mir, noch auch andern Ständen gleichsamb die Hoheit, die vor vielen Hundert Jahren (vndt ehe Einmahl an das Taxisische Postwehßen gedacht) erlangete Reichs- befehlung vndt derselben ruhiges vndt ungekränktes Exercitium in Zweifel ziehen, vndt dadurch Ihme eine schwere verantwortung aufbürden werde.

Damit aber Ew. Kayserl. Maytt. die wahre Bewandniß vndt eigent- liche umständtliche information in dieser Post Sache haben, vndt erlangen möegen, So will Deroselben ich bloß zu solchem ende vndt auß keiner andern intention nachfolgendes gehorsamblich vndt kürzlich vorstellen;

Es hat im Jahr 1615. von weylandt Kaiser Matthia der Graff Taxis Nahmens Lamoral, die Befehlung über die Posten erlanget, es haben auch auff die den 26ten Juny des 1615ten Jahres von Ihrer Maytt. geschene Ersuchung, wegen Anrichtung unterschiedenen neuen Posten im Reiche, einige Churfürsten, Fürsten vndt Stände sich solches mitgefallen laßen, die Uebrigen aber die Posten vndt dero unbeschränkte bestellungen vndt verordnungen in Ihren Churfürstenthumen, Fürstenthumen vndt Landen, wie vorhin, also auch nachmals behalten, vndt darinnen keine enderung zulassen wollen; Gestaldt dann absonderlich soviel meine vorsehren, Churfürsten vndt Marggraffen zu Brandenburgt biß auff mich gegenwärtig anbelanget, Dieselbe niemals einige andere Posten als die Ihrige gehalten, Postmeister vndt was mehr dazu erfordert wird, bestellet, geordnet, beeh- diget, nach dero gefallen geendert, vndt anders eingerichtet, vndt dergestalt fort für fort biß auf gegenwärtige stunde in quietissimo Juris Posta- rum Exercitio gewesen vndt geblieben;

Daß sich auch nur etliche Churfürsten, Fürsten vndt Stände zu der Taxischen Befehlung verstanden vndt bequemet, vndt daß auch sogar etliche vornehme Reichs Städte dawieder ihr vorhergehabtes Recht vndt Possess angeführet, das bezeuget nebst denen Reichsactis weylandt Kayser Ferdinand der II. in seinem an die Städte Cölln, Nürnberg vndt Frank- furth den 5 July im Jahr 1624 abgelassenen schreiben selbst, vndt führet absonderlich die Stadt Nürnberg deßhalb biß auf gegenwärtige stunde Beschwer;

Es ist auch ferner des Graff Taxis Befehlung nur auf die damals von neuen angeordnete, vndt von Alters gebräuchliche ordinar- Posten eingerichtet, wie sein deßhalb der verstorbenen Kayserl. Maytt. Ferdinand dem Dritten. den 16. Marty ao. 1647 ausgestellter revers vndt darbe- nebenst ferner beweiset, daß daraus außrücklich die Oesterreichische als Reichslande ausgezogen, vndt daß das Erzherzogliche Haus Oesterreich durch die von denen Römischen Kaysern dem Graff Taxis geschene Be- fehlung, seinen Oesterreichischen Posten keinen eintrag, Irrung, verhinde- rung oder Beschwerung, wie vndt auff was weise solches immer geschehen vndt zugehen möchte, thun oder zufügen lassen wolle; Alß überdem im Jahr 1636 den 24. Decembr. zu Regenspurg auff dem damahligen

Collegialtag die Röm. Kayserl. Maytt. weylandt Ferdinand der Andere von dem Höchsthöblichen Churfürstl. Collegio in dieser Post Sache ein Bedencken begehret, da haben Ihre Maytt. dieselbe nicht weiter als auf die Metzger Post vndt das botenwerck extendiret: Es hat auch das Churfürstl. Collegium darauf sein gutachten den 17. Januar 1637 dahin gehorsamblich abgegeben, daß denen Ständen Selbst durch dero Territoria solche anordnung zu machen, Krafft Ihrer Regalien, damit Sie von dem Reiche belehnet, heimzustellen. Ob aber das Botenwerck, ob es gleich albereit im Jahr 1579. vnter Regierung Kayserß Rudolphi des Andern nicht gut geheissen, dennoch durchgehendt zu verbiethen vndt zu cassiren, da musten Sie anstehen, nachdemmahlen etliche Reichs-Stände vndt Städte auf das alte Herkommen vndt Ihre deßfals erlangete Possession sich bezogen.

Wie dann auch das von Ew. Kayserl. Maytt. Herrn Vattern vndt vorfahren am Reiche Weylandt Kayser Ferdinand dem Dritten den 12. Augusti im Jahr 1637. publicirte gedruckte Patent eingig vndt allein von denen Metzger Posten vndt Botenwerck alsweil dieselbe von Denen Kauffhandels Leuten vndt Städten dem ordentlichen Kayserlichen Postwesen zu nachtheill abbruch oder schaden wieder fueg und gebühr extendiret zu sein sich befinden, redet, vndt keinem Churfürsten, Fürsten oder Standt, in seinem wol hergebrachten und fort und fort exercirten jure Postarum eintrag oder Hinderung zu machen begehret, sondern nur die verbotene Excessus vndt die wieder fueg und gebühr vorgenommene Facta bey denen Kauff Handelsleuten vndt Städten abzustellen suchet;

Es hat zwar auch der Graff Taxis bei letzter Ew. Kayserl. Maytt. Wahl zue Franckfurth am Mayn, eines vndt das andere machiniret, auch absonderlich praetendiren dürffen, daß dem künfftigen Kayser in seinen Erblanden das Jus Postarum per Capitulationem benommen vndt abgeschnitten werden möchte, Allein es ist im Churfürsten Raht dawieder die nothdurft vorgestellt, vndt absonderlich von Chur-Sachsen vndt Chur-Pfals Liebden wie auch unserer Gesandtschaft, worauff die Sache eigentlich beruhe, remonstriret vndt bedingt worden, daß man den Graff Taxis mit seinen vngereumbten vndt vnzüemlichen ansinnen nicht hören, noch dem künfftigen Kayser in seinen Erblanden Ziel vndt Maß geben können, wie vndt auf welche weise er das Postwerck oder einig anderes Ihme zustehende Regale, gleich anderen Reichs Ständen zu exerciren gemeinet, Dahero dann auch in dem 35ten Articul Ew. Kayserl. Maytt. Capitulation der Posten halber weiter nichts vorkommen, als daß der Graff Taxis vndt der Graff Paar sich vergleichen vndt dieser jenem keinen eintrag im Reich, Jener aber diesem in Ew. Kayserl. Maytt. Erblanden keinen nachtheil oder schaden thun, sondern ein Jedtweder bey demjenigen, weßen Er sich biß anhero ruhig gebrauchet, gelassen werden solle, Dabei es dan auch sein verbleiben gehabt, vndt ausdrücklich bedungen worden, daß dieser 35te Articul der Capitulation nicht anders zu verstehen vndt auszudeuten, als daß solches

alles denen Churfürsten, Fürsten vndt Ständen an Ihrem Post Regali vndt dessen habenden Exercitio, wie auch absonderlich denen Ständen, welche deshalb gewisse Verträge vndt vergleiche hatten, vnnachtheilich vndt vnpraeiudizirlich sey, wie solches die bey gedachten Wabltagte gehaltene Protocolla mit mehrem außweisen;

Vndt kan darbenebenst, daß ein oder der ander Churfürst, Fürst oder Standt aus guten freyen willen sich mit dem Graff Taxis der Posten halber auf gewissemåße verglichen, denen andern vndt welche sich, wie vor, also auch noch ins künsttliche des Post Regalis vor sich in Ihren Churfürstenthumen, Fürstenthumen vndt Landen gebrauchen wollen, keinesweges praeiudiziren oder zu einigen nachtheil gereichen; Ueberdem so versichere Ew. Kayserl. Maytt. ich, daß in meinen Landen die Posten so gueht als immer möglich eingerichtet, vndt nicht alleine die Reichß vndt alle andere correspondentien auß schleunigste befördert werden, sondern auch Jedermänniglich sich derselben mit großer Commodität gebrauchet, gestalbt dan offenbahr vndt bekandt ist, daß die Gräßliche Taxische Postbediente dadurch nicht wenig aufgemuntert vndt zu gleichmæssiger schleunigen beförderung vndt besserer Bestellung der Posten angetrieben worden; Ich lasse auch noch alstets durch meine Bediente mit allem fleiß vndt ehyffer dahin arbeiten, daß die Posten in meinen vorgedachten Landen noch mehr vndt mehr verbessert, vndt mit den benachbahrtten angrenzenden Posten zu weiterer Beschleunigung vndt Commodität der höchstnöthigen correspondentien im heyligen Römischen Reich, vndt auß demselben nach Preußen, Polen vndt Moskow ie länger ie besser coniungiret werden mögen;

Gleichwie nun Ew. Kayserl. Maytt. aus diesem kurzen gehorsambsten Bericht mein Recht vndt Befugnüs abnehmen, vndt dagegen des Graff Taxis Unfug vndt vnleidentliches vornehmen, (darüber sich auch nebst andern die Fürstlichen Häuser, Braunschweig vndt Hessen zum höchsten beschweren) leicht erkennen werden;

Also ersuche Ew. Kayserl. Maytt. ich ganz gehorsamblich, Sie wollen dergleichen vnziemliches vndt wieder mein vndt anderer meiner Herren Mit Churfürsten, Fürsten vndt Stände vom Heiligen Römischen Reiche zu Vehn tragenden Hoheit ja wieder Ew. Kayserl. Maytt. als Erzherzoge in Oesterreich Selbst mit höchster beschwer gereichendes beginnen dem Graff Taxis ernstlich verweisen, vndt dahin allergnädigst anhalten, damit Er inskünfttliche gegen die höheren Stände sich anders betrage, mit dem auß dem Heyl. Römischen Reiche ziehenden Vorthail sich vergnügen lasse, vndt zu keinem andern nachdenken Ursach vndt anlaß gebe;

Es werden auch Ew. Kayserl. Maytt. waß Sie in diesem Stück in Dero Reichß Landen für Recht vndt billig halten, anderen höheren Ständen, also auch mir, gerne gönnen, auch vermöege Ihres Kayserlichen Ampts vndt Capitulation Allerseits Churfürsten, Fürsten vndt Stände vndt also auch mich bey meiner von Reich zu Vehn tragenden Hoheit, Gerechtigkeiten, Privilegien vndt ruhig gehabter Possession vel quasi, Kayserlich



manuteniren vndt schügen; Warumb Ich Sie dan hiermit gehorsamblich bitte vndt allezeit verbleibe

Cölln an der Spree den 26. April  
anno 1660.

Erw. Kayserl. Maytt.  
rc.

Friedrich Wilhelm.

An

Ihro Römische Kayserliche Mayestätt. «

Der Kaiser fand für gut, einzulucken. Er antwortete unterm 12. Juli 1660 dem Kurfürsten, daß er dem Werk weiter nachdenken und solche Remonstracion thun wolle, »daß Euer Liebden daraus hoffentlich zur genüge vernehmen werden, daß Wir weder Ihro, noch einigen andern Ständen des Reichs von Ihren Regalien das geringste zu entziehen gemeynet sein.« Am Schluß ist das Ersuchen hinzugefügt, daß der Kurfürst, wenn er schon für sein Theil opponire, es dabei genug sein lassen und nicht noch die andern Reichsstände in ihrem Widerstande bestärken, auch ihnen »die Handt darzu nicht biethen« möge.

Das Beispiel des Kurfürsten, der auch in diesem Streite siegreich bestand, reizte allerdings die andern Reichsstände und rief eine Bewegung gegen das Taxis'sche Postwesen hervor, die heftiger und allgemeiner war, als je zuvor. Der Reichs-General-Postmeister sah bald ein, daß er besser gethan hätte, den Kurfürsten nicht anzugreifen.

Dem Grafen Lamoral von Taxis wurde das Schreiben des Kurfürsten vom 26. April 1660 durch die Reichskanzlei übersandt. Er legte darauf dem Kaiser eine Deduction über das Postrecht vor, in welcher auf Grund der üblichen Theorie von den Kaiserlichen Reservaten und der Bestimmungen des römischen Rechts über den *Cursus publicus*\*) dargethan

\*) Die damaligen Vertheidiger der Reichsposten, z. B. Casar Turrianus in seinem »Glorwürdigsten Adler, das ist gründliche Vorstell- und Unterscheidung der Kaiserlichen Reservaten und Hoheiten von der Reichs-Landes-Fürstlichen Obrigkeit, absonderlich aber von dem Ihro Kayserl. Majestät reservirten Post-Regal,« ferner Ludwig v. Hörnig in dem Tractatus Pol. Hist. jur. de Regali Postarum Jure, Frankfurt a. M. 1663, und viele Andere waren stets auf das Römische Recht und die Bestimmungen desselben über den *Cursus publicus* zurückgegangen. Allein zunächst ist das Römische Staatsrecht als solches in Deutschland nie recipirt worden (der desfallige Versuch Friedrich Barbarossa's bei dem berühmten Reichstage auf den ronalischen Feldern fiel unglücklich aus, und hat dem Geschlecht der Hohenstaufen weder zum Ruhm noch zum Vortheil gereicht), sodann aber handelt der ganze Titel des Römischen Gesetzbuchs, der hier maßgebend sein soll, von öffentlichem Vorspann und den dabei vorkommenden Frohdiensten. »Was aber,« fragt Pütter (Erörterungen des Teutschen Staats- und Fürstenrechts, Bd. I. S. 81), »hat damit unser Postwesen für Verwandtschaft? Nur dem Kaiser und dem praesidi provinciae, so wie dem magistro officiorum sollen Vorspann zu Gebote stehen, nicht anderen Beamten, auch nicht ducibus. Ergo kann auch kein Teutscher Herzog von Braunschweig u. s. w. Posten in seinem Lande anlegen! Wenn solche Beweise zur Begründung der Reichsregalität der Posten gebraucht werden, so möchte es für die Richtigkeit der Sätze, die man damit beweisen will, wenigstens kein zu günstiges Vorurtheil er-

war, daß dem Kurfürsten von Brandenburg *vi juris territorialis* das Recht nicht zustehe, Posten in seinen Landen anzulegen. »Uebrigens seien die Territorialposten des Kurfürsten dem gemeinen Wesen sehr nachtheilig und ein Eingriff, Mißbrauch und schädliche Neuerung.«

Der Kaiser sandte die Taxis'sche Erwiderung an den Kurfürsten. Dieser antwortete am 5. Januar 1661 kurz, daß er nur mit dem Kaiser zu thun haben, mit dem Grafen von Taxis sich aber gar nicht einlassen wolle. Er behalte sich gegen denselben wegen seiner »unförmlichen Schrift« das Weitere vor. »Unterdessen eruche ich Ew. Kaiserl. Majestät ganz unterthänig, Sie wollen Allergnädigst geruhen, die hinlängliche Verordnung zu machen, damit hinfüro dergleichen höchst strafbare injuriose Schriften nicht angenommen, vndt der Graff Taxis sich in seinen schranken zu halten mit ernst angewiesen werde. Darauff verweist Ew. Kayserl. Majestät dasjenige, was Dero Allerhöchsten Kayserl. Ampte gemäß, auch sonst recht vndt billig ist. Vndt ich verbleibe zc.«

Wir wissen nicht, wie der Kaiser diese kühne Mahnung an seine Amtspflichten aufgenommen und was er an den Reichs-General-Postmeister verfügt hat. Gewiß ist, daß weder dieser noch der Kaiser den Kurfürsten fortan in dieser Sache behelligten.\*)

Der Kurfürst erfaßte die Idee, mit Sachsen, Braunschweig-Lüneburg, Hessen und einigen geringeren Reichsständen, die sich ebenfalls über das Reichspostwesen beschwerten, in eine Coalition zu treten, um etwaigen ernstern Maßregeln des Kaisers mit mehr Nachdruck begegnen zu können. Eine Art neuer Schmalkaldischer Bund fast unter den alten Häuptern wäre daraus hervorgegangen: so tiefgreifend war die ein Jahrhundert vorher durch ein großartiges Zusammentreffen weltgeschichtlicher Ereignisse und idealer Regungen entstandene Spaltung im Reich, daß sie trotz aller verhüllenden Clauseln vom ewigen Frieden bei dem geringsten Anlaß immer wieder hervorbrach.

---

regen.“ (cfr. auch *ibid.* S. 13 seq.) Moser (a. a. O. §. 168.) sagt mit Recht: »In Ansehung der principiorum, woraus dieser Streit entschieden werden muß, halte ich dafür, daß diejenigen, welche das Römische Recht zu Hilfe ziehen, auslachenswürdig seyen.“ — Turrianus' Werk erregte übrigens viel Aufsehen. Die Reichsstände, welche eigene Posten hatten, nannten es »ein spitzes und sehr impertinentes Opus,“ und bereiteten Gegenschriften vor. Der Graf von Taxis wirkte dem Verfasser für sein Buch einen besondern kaiserlichen Schutzbrief aus.

\*) »Und von dieser Zeit an, hat das Haus Taxis den Streit mit Brandenburg ruhen und geschehen lassen müssen, daß selbiges sein Postwesen immer in weiteren und besseren Standt gesehet.“ v. Reust, Postregal Bd. I. S. 191. — »Es kehrte sich auch der Kurfürst Friedrich Wilhelm zu Brandenburg an des Grafen von Taxis heftiger Entgegensetzung im geringsten nicht, sondern fuhr fort, durch Michael Matthias das Postwesen in seinen Landen immer weiter ausbreiten zu lassen, welches auch nach und nach vortreflich zugenommen und neuerer Zeit in noch bessern Standt gesehet worden.“ *Ibid.* Bd. II. S. 719.

Eine derartige Coalition bereitete sich vor auf der Versammlung der Stände des Niedersächsischen Kreises zu Lüneburg im Jahre 1662.<sup>\*)</sup> Der Kurfürst ließ dort durch seinen Gesandten den Schriftwechsel mit dem Kaiser und die Taxis'sche Deduction vorlegen. Der Gesandte war instruirte, »den Kreisständen zu bedenken zu geben, ob die Sache wider den Grafen Taxis nicht insgesammt und conjunctis statuam viribus zu führen sei. Der Graf habe sich durch die atrocissimas injurias, welche er seiner Entgegnungsschrift angehängt, der im Namen des Kaisers und des Reichs habenden Belehnung verlustig gemacht.«

Braunschweig, Lübeck und Mecklenburg beantragten auf dem Kreistage ebenfalls: »durch treulich Zusammenhalten der Sache abzuhelpen.« Es kam zunächst in Vorschlag, sich dahin zu vereinigen, daß, wenn einige Reichsstände vom Kaiser der Posten wegen mit der Execution gegen andere Mißstände beauftragt würden, die Execution nicht ausgeführt werden sollte. Sogleich aber ging man weiter: man kam überein, »daß denjenigen, so ihre jura zu maintainiren suchten, von den übrigen Kreisständen möchte billige und gebührliche Assistenz geleistet werden.« Der desfallsige Beschluß wurde in den Kreis-Abschied (vom 17. Juni 1662) aufgenommen. Es wurde eine Gesamtvorstellung an den Kaiser gerichtet, im Wesentlichen desselben Inhalts, wie das oben mitgetheilte Schreiben des großen Kurfürsten vom 26. April 1660. Besonders wurde geltend gemacht, daß der Graf von Taxis kein Deutscher sei, sich auch in Deutschland gar nicht aufhalte, das Geld aus dem Reiche ziehe,<sup>\*\*)</sup> Ausländer anstelle und der fremden Sprache bei seiner Verwaltung sich bediene.<sup>\*\*\*)</sup> Man setzte es durch, daß der Kaiser seinen Commissarius, den Grafen Bronsfeld, dem er auf Andringen des Grafen Taxis 1660 den Auftrag gegeben, die Stände-Posten »niederzuwerfen,« womit dieser auch im Silberheimischen und Braunschweigischen einen Anfang gemacht hatte, zurückberief.

Es genügte dem großen Kurfürsten nicht, sich durch sein Ansehen vor den Umtrieben des Reichs-General-Postmeisters augenblickliche Ruhe verschafft zu haben. Er wollte das erkämpfte glückliche Verhältniß durch einen

\*) Acten des Niedersächsischen Kreistages zu Lüneburg von 1662. Protocolle der Sitzungen vom 7. und 11. Juni.

\*\*) Der Reichspostmeister Birgden sagt in seinem vorewähnten Memorial von 1646, daß der Graf Leonhard von Taxis zu ihm selbst geäußert habe: »Er zöge jährlich über 100,000 Dukaten Ueberschuß aus dem Postwesen, denn es wäre ein solcher Brunnen, dahin alle Quellen zusammenliefen.«

\*\*\*) Dies war allerdings gesetzwidrig, indem nach Art. 14. der Wahlcapitulation Karls V. bei Verwaltungs-Angelegenheiten im Reich nur die Deutsche oder Lateinische Sprache gebraucht werden durfte. Was den Punkt wegen des Reichs-Indigenats betrifft, so ist gegen die Anführung der Reichsstände zu bemerken, daß ein Vorfahr des Grafen von Thurn und Taxis, Johann Baptist bereits von Kaiser Maximilian I. naturalisirt worden sein soll.

rechtskräftigen Act auf die Dauer geordnet wissen: die bisherige Unverbürgtheit der Rechte der Reichs- und Territorial-Posten hatte doch zu empfindliche Folgen gehabt. Auf dem Reichstage zu Regensburg (1663 und 65) verlangte er, daß wegen des in seinen Landen ihm ausschließlich zustehenden Postregals eine ausdrückliche Bestimmung in die Capitulation eingerückt werden sollte. Die Gesandten des Kaisers und des Kurfürsten von Mainz, Protector der Reichsposten, stellten den Brandenburgischen Gesandten im Vertrauen vor, daß dies doch gar zu viel Aufsehen machen und zu Berufungen Anlaß geben möchte. Sie erboten sich aber, von dem Kaiser und dem Kurfürsten zu Mainz die schriftliche Versicherung zu verschaffen, daß der Kurfürst von Brandenburg hinsichtlich des Postwesens »gänzlich befreit, eximirt und im geringsten an nichts gebunden, sondern solches ganz nach seinem Gefallen einzurichten berechtigt sein sollte.«

Der Kaiser und der Kurfürst von Mainz erklärten sich hiermit einverstanden. Der Erstere rescribte unterm 18. Juni 1664 an seine Gesandten in Regensburg: »Und wolltet Ihr sonderlich den Grafen von Taxis daroben zusprechen und capace machen, daß er die Sache nicht gar zu stark urgire und dadurch zu seinem eigenen Schaden Ursach gebe.« Aehnlich schreibt er unterm 1. April 1665 an den Erzbischof von Salzburg, seinen Principal-Commissarius zu Regensburg. Der Kaiser (welcher öfter in der Lage war, der Waffen und des Einflusses des großen Kurfürsten zu bedürfen) ließ im nächsten Jahre (1666) durch seinen beim Kurfürsten in Cleve accreditirten Gesandten die Versicherung wiederholen, daß er den Kurfürsten hinsichtlich des Postwesens in seinen Landen in keiner Weise behindern wolle.

Der Kurfürst erklärte sich hiermit zufrieden. Von der Aufnahme der Gewährleistung in die Capitulation oder von der Abfassung einer besonderen Constitution wegen des Postwesens außerhalb der Capitulation, wie es anfangs beabsichtigt worden war, nahm er Abstand, als seine Rätthe selbst ihm vorstellten, daß hierdurch die anderen Reichsstände zu gleichen Ansprüchen veranlaßt werden könnten, es aber für das Postwesen selbst nicht dienlich sei, wenn auch die Reichsstände, deren Territorium nur einige Quadratmeilen umfasse, eigene Posten anlegen würden.

Kurz vor dem Tode des Kurfürsten ließ ihm der Kaiser durch seinen Gesandten Baron von Freytag die Beaufsichtigung und »manutenenz« des Kaiserlichen Postwesens in dem Ober- und Niedersächsischen Kreise des Reiches antragen. Der Kurfürst lehnte den Antrag ab. Er, der beharrlichste Verfechter des Landesherrlichen Postregals, wäre bei der Uebernahme eines derartigen Amtes in eine schiefe Stellung gerathen. So blieb die Ausübung des Oberaufsichtsrechts auch in diesen Reichskreisen bei Kur-Mainz, dem ohnehin das allgemeine Protectorat der Reichspost übertragen war) —

#### 4. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt.

Es ist wohl natürlich, daß bei den unablässigen Kämpfen, welche der Kurfürst zur festen Begründung und weiteren Ausbreitung der Staatspostanstalt zu führen gezwungen war, die Ausbildung dieses Instituts in seinen gesetzlichen und administrativen Beziehungen nicht gleich in dem Grade vorschritt, als erforderlich gewesen wäre, um die Kräftigung der inneren Organe mit der Schnelligkeit des äußern Wachsthum's in volle Harmonie zu setzen.

##### Gesetzgebung.

Eine förmliche Postgesetzgebung war noch nicht vorhanden. Allerdings fehlte es auch an hinlänglicher Erfahrung, um einen Codex der Rechte und Pflichten dieser Anstalt aufzustellen, deren Wirksamkeit so viele Berührungspunkte mit den Verhältnissen des Privat- und öffentlichen Lebens darbot. Indes befolgte die Regierung bei dem Ausbau des Instituts im Wesentlichsten doch bestimmte Grundsätze. In einzelnen aus Anlaß concreter Fälle entstandenen Rescripten finden wir die Splitter des Systems zerstreut, in welches man jene Grundsätze vereinigt gehabt zu haben scheint.

Danach wurde die Anlegung der Posten auch jetzt schon als ein ausschließliches Vorrecht des Staates angesehen und behauptet. Als Hauptmomente des Begriffs der Posten hielt man fest: den regelmäßigen Gang, die bestimmte Abgangs- oder Ankunftszeit, die Beförderung von Briefen (später auch Geld- und Mittelpaketen) gegen Bezahlung, die Zugänglichkeit für Jedermann und hauptsächlich den Wechsel der Transportmittel. Privat-Fuhranstalten, die diese Eigenschaften vereinigten, wurden in der Regel aufgehoben. Ausnahmsweise wurde ihnen der regelmäßige Gang gestattet; sie durften aber alsdann an den Posttagen nicht gehen, auch die Pferde nicht wechseln, und Briefe, Geld- und Mittelpakete (der Begriff ist nicht näher festgesetzt) für eigene Rechnung nicht befördern. Ein Postzwang bestand noch nicht. Aus dem gemeinen Recht konnte derselbe nicht hergeleitet werden. Es bedurfte vielmehr zu seiner Einführung besonderer particularrechtlicher Bestimmungen, wie sie auch in späteren Zeiten erlassen worden sind.

Die Besitzer der Fuhrwerke erhielten eine Concession, in welcher ihnen die Bedingung auferlegt war, nach Erforderniß für die Postverwaltung Postbriefbeutel und Pakete zu befördern, und zu dem Ende bei jedem Postamte sich zu melden. Für diese Leistung wurde ihnen eine angemessene Vergütung gewährt. Auf Verletzung des Postregals stand Confiscation der Pferde und Wagen, und nach Befinden Gefängnißstrafe (Patent vom 11. Juni 1674 im M. C. C.). Die Civil- und Militair-Behörden wurden angewiesen, mit Sorgfalt auf die Wahrung der Postgerechtsame bedacht

zu sein. Wenn die desfallsigen Bemühungen nicht immer den gewünschten Erfolg hatten, so darf man nicht übersehen, daß die gänzliche Beseitigung der früher so weit ausgebreiteten Privat-Botenanstalten eine schwierige Aufgabe war, deren befriedigende Lösung nur allmählig herbeigeführt werden konnte. Uebrigens ließ der Kurfürst in seiner landesväterlichen Sorgfalt für jeden seiner Unterthanen auch hier öfter die Milde walten, wo die strenge Handhabung des Gesetzes den Ruin des Einzelnen herbeigeführt haben würde. \*)

Ueber die Garantie der Postverwaltung bestanden besondere gesetzliche Bestimmungen nicht. Die Postmeister waren verpflichtet, für die ihnen übergebenen Sendungen nach den Bestimmungen des Privatrechtes über das Verhältniß der Fuhrleute zu den Frachtgebern zu haften. Für die Postmeister trat event. die Verwaltung ein.

Das Briefgeheimniß wurde heilig und treu bewahrt. Die Postbeamten waren darauf vereidet. Weder polizeiliche Beschlagnahmen noch heimliche Eröffnungen von Briefen zu diplomatischen Zwecken kamen vor. Einmal nur und zwar während des Krieges mit Schweden (1675) befiehlt der Kurfürst aus dem Hauptquartier Güstrow, daß auf dem Berliner Postamte verdächtige Briefe angehalten und geöffnet werden sollen, \*\*) da das verrätherische Treiben der Spione ihm manchen Plan vereitete. Auch im Lager hatte er heimliche Briefboten, wie wir oben sahen, aufgreifen und die Briefe öffnen lassen.

Der Krieg rechtfertigte diese Ausnahme-Maßregel. \*\*\*) Im Uebrigen war die Achtung vor dem Briefgeheimniß früher in Deutschland allgemein tiefer gewurzelt, als in einer spätern Zeit, von der wir im zweiten Theile zu reden haben werden. Luther hatte die große Macht seines Wortes

\*) „Dieses haben auch Se. Churfürstl. Durchlaucht zu Brandenburg nach Dero hochpreiswürdigen Clemence woll erwogen, wann sie, was die Haleschen Landkutscher anbelanget, unterm dato Potsdam den 16. April Anno 1685 an einen Dero Hofrätthe gnädigst rescribiret verb.: Gleichwie Wir aber leichtlich erachten können, im Falle denen Supplicanten ihre Nahrung platterdings und absolute geleet werden solte, daß alsdamm nicht allein sie, sambt den Ihrigen dadurch außs Höchste würden incommodiret werden, sondern daß auch das commercium selbst einigen Anstosß dadurch leiden würde, so befehlen wir Euch in Gnaden, die Sache gebührend zu überlegen und darauf auf ein solches temperament bedacht zu seyn, wodurch an Unserm Orte Unsere Jura und Interesse in integro verbleibe, an der andern aber auch denen supplicirenden Kutschern ihr Lebens Unterhalt nicht gar abgeschnitten werden möge.“ Emeran Ahold: Gründlicher Unterricht von dem auß Landesfürstlicher Hoheit herspringenden Postregal. Leipzig 1710.

\*\*) Vergl. das Patent wegen Anhaltung der Briefe im Schwedischen Kriege bei Mylius: Corp. Const. March., Bd. VI. S. 534.

\*\*\*) „Belli duces literas aperire et intercipere possunt.“ Hörnigk: De Regali postarum jure. Frankfurt 1663. Cap. XV. theor. XXIX. S. 309. „Für den Fall eines erwiesenen hochverrätherischen Verkehrs ist überall nach Analogie des Beichtstuhls eine Ausnahme vom Postgeheimniß (eine Eröffnung der Briefe) gestattet.“ Maurerbrecher: Grundsätze des Deutschen Staatsrechts, S. 311; Oftermann: Preussisches Staatsrecht, S. 368; Klüber: Oeffentliches Recht, S. 674.

zur Vertheidigung der Heiligkeit des Briefgeheimnisses geltend gemacht. \*) Das Kammergericht, die Juristen-Facultäten, die angesehensten Rechtslehrer erachteten die Verletzung des Briefgeheimnisses für ein Crimen falsi und demgemäß standen schwere Strafen darauf, als: Landesverweisung, Staupenschlag, Verdammung in die Bergwerke oder auf die Galeeren. \*\*) Wie empfindlich man in diesem Punkte war, davon haben wir oben schon bei den Polnisch-Brandenburgischen Postwirren ein Beispiel gesehen. In Gustav Adolphs Kriegserklärung an den Kaiser im dreißigjährigen Kriege stand die Verletzung des Briefgeheimnisses oben an. \*\*\*) Auch zwischen Philipp von Hessen und Heinrich dem Jüngeren von Braunschweig-Lüneburg kam es wegen einer gleichen Ursache zum Kriege. — 1690 wurde die Gewährleistung des Briefgeheimnisses auf allen Deutschen Posten zum Reichsverfassungs-Artikel erhoben und in die Josephinische Wahlcapitulation aufgenommen. †)

Als besondere Vorrechte der Posten finden wir schon folgende erwähnt und ausgeübt: die Befugniß, über ungehegte Aecker und Wiesen zu fahren, durch das Hornsignal andere Fuhrwerke zum Ausweichen und die Brücken- und Thorbeamten zum schleunigen Oeffnen der Barrieren zu veranlassen, in Nothfällen von den Anwohnern der Straße Hilfeleistung

---

\*) In den Schriften: „Von heimlichen und gestohlenen Briefen samt einem Psalm, ausgelegt wider Herzog Georg zu Sachsen,“ und: „Verantwortung wegen der aufgelegten Aufruhr von Herzog Georgen.“ Luther erklärt darin die Verletzung des Briefgeheimnisses für Todsünde, die Verluft göttlicher Gnaden nach sich ziehe (Bd. V. S. 13 seq. bei Irmscher: Dr. Luthers polemische Schriften). Er sagt: „Kein größerer Briefefälscher ist auf Erden, denn wer einen frembden Brief zu eigen macht. Ich weiß wohl, daß er (Herzog Georg) Herzog zu Sachsen, Landgrafe in Thüringen und Marggrafe zu Meissen ist, und fürwahr, Gott hat ihm ein fein Land gegeben. Daß er aber Herzog über frembde Briefe sollt sein, daß werde ich, ob Gott will, dieß Jahr nicht glauben, noch leiden. Wer hat Herzog Georgen die Macht gegeben, daß er frembdes Gut bei sich behält wider Wissen und Willen deß, so der Herr dazu ist. Wenn ich mein Handschrift und Siegel gewißlich von Herzog Georgen fordern könnte und nicht auf eine ungewisse Abschrift hätte handeln müssen, da würde ich ihm die Sporen anders gerinkt und ihn gelehrt haben, wie er soll nach frembden Briefen grobeln und darauf trogen.“

\*\*) „Literas alias aperiens mortaliter peccasse dicitur.“ Romanus Cons. 346.

\*\*\*) Staatslexicon von Rottke und Welcker: Bd. II. Artikel: Beschlagnahme.

†) Die Deutsche Treue, die schon des Tacitus Bewunderung erregte, bewährte sich auch hierbei wiederum. Den Deutschen Posten waren Zwecke fremd, wie sie Cromwell unter andern in der Ordonnanz vom Jahre 1657, betreffend die Vermehrung der Postanlagen in England, hervorhebt, indem er anführt, daß die Postanstalt das beste Mittel sei, gefährliche Absichten gegen die Republik zu entdecken: „that the post will be the best means to discover and prevent many dangerous and wicked designs against the Common-Wealth.“ (Cfr. die historische Einleitung des dem Parlament vorgelegten ersten Berichtes des Großbritannischen General-Postmeisters vom Jahre 1855.) Ein ganz ähnliches Motiv führte Kardinal Richelieu seinem Monarchen für die Vervollkommnung der Französischen Postanstalt an.

zu fordern; ferner die Befreiung von der Pfändung und vom Thor-, Fahr- und Brückengelde. \*)

Den Postmeistern stand nach Analogie der Rechte der Fuhranstalten bezüglich der Briefe und Sachen, für welche das Porto zu zahlen verweigert wurde, das Retentionsrecht zu. \*\*)

Durch das Edict vom 11. Februar 1658 wurden die Postbeamten von bürgerlichen Lasten befreit. —

#### Verwaltung.

Die Verwaltung und obere Leitung des Postwesens wurde durch den Geheimen Staatsrath bewirkt. Der Kurfürst hatte dieser obersten Staatsbehörde durch die Instruction vom 4. December 1651 eine veränderte Einrichtung gegeben, die eine mehr collegialische Behandlung der Angelegenheiten sicherte. Er hatte die Regierungsgeschäfte gleichzeitig in bestimmte Departements eingetheilt, wodurch trotz der ausgedehnteren Wirksamkeit des Collegiums eine schleunigere Erledigung der Arbeiten möglich wurde. \*\*\*) Als ein Uebelstand erschien nur das Unsystematische dieser Departementaldisposition: so waren z. B. die Post- und die Judensachen in einem Departement, dem vierzehnten, vereinigt. Auch war für einige Kategorien der Verwaltungsgeschäfte statt des Departementalprincips das Territorialprincip bei der Geschäftseinteilung entscheidend. In Postsachen arbeiteten vornehmlich die Geheimen Räthe von Jena, von Kleist, von Fuchs und der Amtskammerrath Post-Direktor Matthias. Die Wichtigkeit des Post-Instituts †) und die Schwierigkeiten, welche sich der Begründung desselben überall entgegenstellten, so wie die Ueberzeugung, daß bei der Verwaltung dieses Instituts vorzugsweise Einheit in den leitenden Ideen, Kraft und Entschlossenheit bei der Ausführung vorwalten müsse, bewogen indeß den Kurfürsten schon im Jahre 1652 in dem Ober-Post-Director (nachmaligem General-Postmeister) ein besonderes Centralorgan für die obere Leitung des Postwesens zu schaffen. Er übertrug dieselbe seinem vertrauten Freunde und treuen Mitarbeiter am Werke seiner Staats-

\*) Hörnigt a. a. O. cap. XVIII. theor. IV. „Vectigal aut pedagium cursores nullum solzunt, sed terra marique ab hujus modi muneribus ambulanti liberi“

\*\*) „Weil es auch ein schöner Undank der Leute ist, wenn sie denen kostbaren Post-ämtern das geringe Porto zu entziehen suchen, so ist nicht unbillig, wann ein Postmeister jure retentionis die Briefe und Sachen so lange innen behält, bis das rückständige Porto bezahlet worden, allermassen dergleichen Innebehaltungsrecht auch in Privatsachen, die nicht von großer Wichtigkeit sind, unstreitig zugelassen wird.“ v. Beust, Postregal, Bd. II. S. 109. Harprecht: Vom Rechte der Fuhrleute. Celle 1706. cap. IV. §. 1.

\*\*\*) Klapproth: Geschichte des Geheimen Staatsrathes, Berlin 1805, und: Geschichte und Darstellung des Organismus der Preussischen Behörden. Arnberg 1840, bei A. C. Ritter.

†) In vielen Rescripten des Kurfürsten wird die Postanstalt als ein „hochnützlichcs Werk, woran sowohl Uns, als denen Commerccien hoch und viel gelegen und so zur sonderbahren Wohlfahrt aller Unserer Lande gereichet,“ bezeichnet.



schöpfung, dem Ober-Präsidenten des Geheimen Staatsraths Freiherrn von Schwerin, der ihm die Postangelegenheiten oft unmittelbar vortragen mußte: denn auch in diesem Zweige der Staatsverwaltung erstreckte sich die Thätigkeit des Kurfürsten nicht selten bis auf die Einzelheiten. Dem Ober-Post-Director zur Seite stand M. Matthias, der in Anerkennung seiner Verdienste um das Postwesen im Jahre 1654 zum Director der Kurbrandenburgischen Posten ernannt worden war. Beiden machte der Kurfürst zur Pflicht, mit allem Eifer darauf bedacht zu sein, daß die Postanlagen »zu des gemeinen Bestens mehrerem Dienst« immer weiter ausgedehnt und besser eingerichtet würden.

Wenngleich die Ueberschüsse, welche die Posten später lieferten, dem Kurfürsten sehr erfreulich waren, so blieb doch in der Verwaltung durchaus der Grundsatz herrschend, bei Einrichtung der Postanlagen zunächst das Interesse des Verkehrs ins Auge zu fassen. Der Post-Director mußte jährlich, oder wenigstens alle zwei Jahre sämtliche Posttrouten behufs der Inspection bereisen und die Postämter revidiren, Postmeister zur Anstellung event. Absetzung vorschlagen, Postillone annehmen und entlassen, die erforderlichen Anordnungen im technischen Dienste treffen, die Rechnungen revidiren, die Ueberschüsse in Empfang nehmen, die Betriebs- und Verwaltungs-Ausgaben leisten und die nöthigen Unterhandlungen mit fremdherlichen Postmeistern einleiten.

War diese Organisation der oberen Postverwaltungsstelle schon ein merklicher Fortschritt, so ließ sich doch andererseits nicht verkennen, daß in den häufigen Fällen, wo der Ober-Post-Director und der Post-Director von Berlin abwesend waren, oder des Ersteren ganze Thätigkeit von seinen vielfachen anderen Staatsgeschäften in Anspruch genommen wurde, eine Lücke in der Verwaltung entstand, welche durch die Theilnahme der Geheimen Staatsräthe an den Postgeschäften nicht genügend ausgefüllt werden konnte.

Bei der Einrichtung der Posten war die amtliche Stellung der Provinzial-Postbeamten nicht genügend bestimmt worden. Die Folge davon war, daß sich vielfach die Civil- und Militärbehörden in den Provinzen die Autorität und Disziplinargewalt über die Postbeamten beilegte. Dieser Uebelstand wurde durch das Edict vom 9. März 1655 beseitigt. Der Kurfürst befiehlt darin: »daß die Postmeister inskünftige, so viel die Post betrifft, uf keines Menschen Commando, er sey, wer er wolle, pariren, sondern allein der Churfürstl. Instruction und denen von Sr. Churfürstl. Durchlaucht eigenhändtlich unterschriebenen Befehlichen gemetz leben sollen. Gestalbt dann auch zugleich hiermit allen Statthaltern und Regierungen in jeder Provinz, wie auch allen hohen und niedern Kriegsofficiren, Gouverneurn, Commandanten und allen andern Beamten und Befehlichshabern anbefohlen wird, sich hiernach gehorsambst zu achten und den Churfürstl. Postmeistern nichts wider ihre Instruction anzumuthen, vielmehr aber denenselben zur Beförderung der Churfürstl. Posten gebüh-

rende Handbietung und Schutz zu leisten; So lieb einem jedem ist Dero Churfürstl. Gnade. «

Im Eingange dieses Edicts heißt es u. A.: » daß einige Officianten sich auch unternehmen, die Post uffzuhalten und den Churfürstl. Postmeistern etwas zu commandiren, welches wider Sr. Churfürstl. Durchlaucht ihnen ertheiltes Patent und Instruction läufft und Dero Churfürstl. Posten, woran doch Ihre und dem ganzen gemeinen Wesen so hoch und viel gelegen ist, in große confusion, zu Dero nicht geringen disreputation setzen könnte. «

Gleicherweise ist auf eine Anfrage der Regierung in Königsberg in dem Circular-Erlaß vom 22. August 1670 entschieden:

» Was hiernächst die Inspection, Direction und Jurisdiction über Unser Postwesen anbelanget, Weill solch Unser Postwesen durch alle Unsere Lande nunmehr woll eingerichtet ist, undt von Uns alleine von Hofe aus die Inspection und Direction bishero darüber geführt worden, So wollen Wir Uns solches noch ferner allein vorbehalten, in gnädigster Erwegung, wann jede Regierung in allen Unsern Landen sich einige Verordnung und disposition dabey anmaßen solte, daraus lauter confusion entstehen, eine Verordnung wider die andere laufen, undt Unser hochnützlichcs und woll eingerichtetes Postwesen gar leicht in ruin gerathen dürfte. «

Um die Centralisation folgerecht durchzuführen, wurde auch die Stelle des Ober-Postmeisters Neumann in Königsberg, dem die Inspection des Courses bis zur Weichsel übertragen worden war, nach dessen Tode aufgehoben und in Königsberg nur ein Postmeister (der damals aber schon den Titel Hof-Postmeister erhielt) bestellt.

Das Anwachsen der Postgeschäfte bei der Centralstelle machte bald eine Trennung des Kassen- und Rechnungswesens von den übrigen Dienst-Disziplinen erforderlich. Dem Rentmeister Nehmiz wurde daher im Jahre 1664 die Verwaltung der General-Postkasse und Revision der Postrechnungen übertragen. Später wurde zur Unterstützung des Post-Directors noch dessen Bruder, der Geheimsecretair J. J. Matthias, herangezogen und namentlich mit der Inspection des Betriebes auf den Postämtern beauftragt.

Schwerin, dem in postalischer Beziehung besonders das Verdienst gebührt, die Stellung der Brandenburgischen Postverwaltung nach außen hin befestigt zu haben, starb 1679. An seine Stelle als Chef des Postwesens trat der Minister von Jena\*) und nach dessen 1682 erfolgter Entlassung der Geheimrath v. Fuchs.\*\*\*) Dem Post-Director Matthias vergönnte die Vorsehung, bis in sein hohes Alter zum Gedeihen des Insti-

\*) J. v. Jena war früher Professor juris in Frankfurt a. O., dann im diplomatischen Fach beschäftigt, 1655 Geheimer Staatsrath.

\*\*) P. v. Fuchs war Professor juris in Duisburg, 1673 Geheimsecretair, 1682 Geh. Staatsrath.

tuts, zu dessen Gründung er Veranlassung gegeben, thätig zu sein. Er konnte mit dem Bewußtsein aus der Welt scheiden, seinem Vaterlande einen Dienst erwiesen zu haben, dessen Nutzen sich bis in die spätesten Zeiten forterben wird.

Matthias starb 1684. Sein Nachfolger war der Kammerrath von Stillen, der in seinem Amte als technischer Director der Kurfürstlichen Posten ebenfalls große Thätigkeit entfaltete. —

Wie der Kurfürst in der Armee und der Civilverwaltung die Heranbildung tüchtiger gebildeter Officiere und Beamten sich überhaupt angelegen sein ließ, so sorgte er auch für die Hebung des Postmeisterstandes. Er befahl der Behörde, bei der Auswahl der Postmeister mit großer Sorgfalt zu Werke zu gehen. Er emancipirte sie, wie wir gesehen haben, von der Jurisdiction der Provinzialbehörden und ertheilte ihnen durch das Patent vom 20. Februar 1671 den Rang eines »Kurfürstlichen Secretarii, zu deren desto mehrerem Respect und da ihr Amt vor eine honorable Charge zu halten ist, auch ihnen nicht wenig von Unsern geheimden Brieffen und Sachen anvertrawet wird.«

Neben den Postmeistern kommen in größeren Orten auch bereits Postschreiber vor, die aber nicht Privatgehilfen der Postmeister waren, sondern vom Staate angenommen und besoldet wurden. Jeder Postmeister mußte sein Amt selbst verwalten. Eine Verpachtung der Aemter, wie sie unter andern damals bei den Reichsposten öfter vorkam, war nicht gestattet. Kein Postmeister durfte Postillonsdienste verrichten.\*) Zu Postillonen sollten nur ordentliche Leute, von deren Unbescholtenheit und Tüchtigkeit man sich Ueberzeugung verschafft hatte, angenommen werden.\*\*)

Die Postmeister, Postschreiber und Postillone wurden vereidigt und

\*) Es geschah dies wohl auf andern Posten. 1602 berichtet der Rent-Cammer-Rath in Stuttgart an den Herzog von Württemberg: »daß dem Postmeister von Cantstadt an Besoldung 10 Fl. jährlich, und wenn er selbst die Briefe hierher überbringt, ein Imbiß zu Hof (was ein geringes anlaufft, da es nur um ein Brod und Becher mit Wein zu thun ist und man wegen feinet halben nichts zu kochen braucht) gereicht werden möge.« Herzog Friedrich schrieb darunter: »Placet, aber zu Hof können Wir's nicht passiren lassen, sondern eher noch 10 Gulden zulegen.«

\*\*) Man war bei der Wahl derselben früher in der Regel nicht eben besorgt. Der Kurfürst von Sachsen schreibt 1593 an den Rath zu Grimma: »Wir werden berichtet, daß unsere Posten mehrmals bei euch gesäumet, welches sich daher ursachen soll, daß ihr keine Postillonß auftreiben könnt. Es gereicht Uns dieses zu nicht geringem Befremden, da sich doch sonst so viel müßiges Gesindel bei euch aufhält. Befehlen demnach zc.«

Es kam zu Zeiten der Privatposten vor, daß die Postillone aus Bequemlichkeit einen Theil der Briefe und Pakete wegwarfen, um nicht so beschwerlich zu reiten. Freilich mochte man für die damaligen Wege zuweilen wohl etwas zu große Ansprüche an die Postillone im Punkte der Schnelligkeit machen. Denn wir finden noch im Anfang des 18. Jahrhunderts allen Ernstes die Frage aufgeworfen und in wissenschaftlichen Werken mit großer Gründlichkeit von Plinius bis zum Journal des Savants herab erörtert: ob es zur Geschwindigkeit eines Postillonß etwas beitrage, wenn man ihm die Milz nehme.

erhielten förmliche Bestallungen, in welchen ihre Rechte und Pflichten enthalten waren. Die Postmeister waren in der Regel Posthalter, doch finden sich beide Functionen auch schon, freilich nur ausnahmsweise, getrennt, oder es sind die Postillone gleichzeitig Posthalter.

Die Besoldungen der Postbeamten waren folgendermaßen normirt:

Der Chef des Postwesens, Ober-Präsident des Geheimen Staatsraths, v. Schwerin, dieser höchste Staatsbeamte, erhielt 1200 Thlr. jährlich, gewöhnliche Hofkleider, Kostgeld auf einen Secretair und acht Diener nebst Korn für zehn Pferde. Weil er seiner vielfältigen Geschäfte wegen den Tisch bei Hofe nicht benutzen konnte, so ließ man ihm noch die Besoldung als Amtshauptmann von Lebus. (Klaproth: Gesch. des Geh. Staatsrathes.) Die Gehälter der übrigen Geheimen Staatsräthe, die die Postangelegenheiten bearbeiteten, stiegen von 500—1000 Thlr. jährlich; später wurde das gewöhnliche Gehalt für einen Geheimen Rath auf 1200 Thlr. normirt. Das feste Gehalt des Post-Direktors betrug 400 Thlr. Die Postmeister in den Provinzen bezogen Einnahme-Antheile (in der Regel den vierten Theil vom Briefporto und den achten Theil von den Personen- und Frachtgeldern) und außerdem jährliche feste Besoldungen von durchschnittlich 20—100 Thlr. Die Postschreiber hatten 150—170 Thlr. Besoldung. Auch wurden hin und wieder Miethsvergütungen und Naturalien bewilligt. \*)

Die Einkünfte der Postmeister scheinen nicht unbeträchtlich gewesen zu sein. Dazu kam, daß sie mit der fortwährenden Steigerung des Verkehrs gleichmäßig zunahmen. Der Ober-Postmeister Neumann in Königsberg, dem das Porto von der Post zwischen Königsberg und Memel überlassen worden war, hatte, wie man nach seinem Tode erfuhr, aus dieser Quelle

\*) Bekannt ist, wie schmerzlich es der Kurfürst empfand, daß bei dem tiefen Verfall, in den das Land und die Verwaltung während des dreißigjährigen Krieges gerathen waren, so wie bei den außerordentlichen Anstrengungen, welche er machen mußte, um die erkämpfte selbstständige und achtunggebietende Stellung unter den Europäischen Mächten zu behaupten, die Staatskassen öfter so erschöpft waren, daß die Besoldungen nicht regelmäßig gezahlt werden konnten, so große Entbehrungen der Kurfürst auch sich selbst und seinem Hofe auferlegte. Wenn v. Orlich's („Friedrich Wilhelm, der große Kurfürst,“ S. 249) erzählt, daß Herr von Jena, der als Gesandter des Kurfürsten sich 1657 in Frankfurt zur Kaiserwahl befand, einst in aller Stille, damit die fremden Gesandten davon nicht Kunde bekämen, 100 Thlr. aufzubringen suchte, und wenn Klaproth (a. a. O.) erwähnt, daß der Rath Strieze wegen bevorstehender Ausstattung seiner Tochter dringend um Bezahlung seines rückständigen Gehaltes bat, so finden wir hier einen Postmeister, der 300 Thaler von seiner rückständigen Besoldung zum Besten der Staatskasse abzulassen erbötig ist, wenn ihm der übrige Rückstand nächstens gezahlt werde. Je mehr die Finanzen unter der Regierung des Kurfürsten sich verbesserten, desto regelmäßiger wurden die Besoldungen der Beamten gezahlt, so daß auch in dieser Hinsicht Ordnung in den Staatshaushalt einkehrte.

eine jährliche Einnahme von 2000 Thlr. gehabt.\*) Die Postmeisterstellen begannen sehr gesucht zu werden. —

#### Finanzlage.

In den ersten Jahren der Einrichtung der Staats-Postanstalt bezogen die Postmeister noch das gesammte Porto. Im Jahre 1651 aber fing man an, es bis auf den Antheil, der den Postmeistern in ihren Patenten zugesichert wurde, zur Kurfürstlichen Kasse zu berechnen. Wir sahen oben, daß die ersten Postanlagen noch einen jährlichen Zuschuß von 5 — 6000 Thlr. erforderten. Bald aber verwandelte sich derselbe in Ueberschuß. Trotz des Verlustes, den die Postkasse durch Einziehung des Kurfürstlichen Postamts in Danzig (es hatte monatlich gegen 1000 Thlr. Brutto-Einnahme, die allerdings zum Theil auf die Grenz-Postämter Stolp und Bugkow übergang) erlitt, betrug die Ueberschüsse der Postverwaltung im Jahre 1662 bereits 7000 Thlr. (17000 Thlr. Einnahme, 10000 Thlr. Ausgabe); 1672: 10433 Thlr. (24539 Thlr. Einnahme, 14106 Thlr. Ausgabe); 1682: 29058 Thlr. (51959 Thlr. Einnahme, 22901 Thlr. Ausgabe) und 1688, dem Todesjahre des großen Kurfürsten: 39213 Thlr. (79971 Thlr. Einnahme, 40758 Thlr. Ausgabe).

Die Posttage wurde nach altem Herkommen bemessen. Bei wiederholten Gelegenheiten aber befahl der Kurfürst, daß sie etwas billiger als

\*) Der Preis des Roggens war 1639: 1 Thlr., des Hafers 12 Groschen; 1643: Roggen 15 Gr.; 1660: Roggen 1 Thlr. 3 Gr., Hafer 15 Gr.; 1677: Roggen 15 Gr., Hafer 10 Gr. Nach der Lebensmittel-Taxe von 1685 war der Preis des Kalbfleisches in Berlin auf 1 Sgr. pro Pfund, des Biers auf 8 Pf. pro Quart normirt (v. Orlich's a. a. O.). In der Fleischer-Ordnung für Berlin von 1656 (abgedruckt bei Mylius, Corp. Const. March., Bd. V. Abth. II. S. 635 seq.) wird der Preis des besten Rindfleisches pro Pfund auf 10 gute Pfennige, Schweinfleisches auf 1 Sgr., Kalbfleisches auf 9 gute Pfennige normirt. Die Tagordnung von 1623 (a. a. O. S. 595) setzt für Berlin folgende Preise fest: 1 Schock Eier im Sommer 6, im Winter 10 Sgr., eine gemästete Gans 8—10 Sgr., eine Ente 1½ Sgr., eine Mahlzeit von vier Gerichten im Gasthause für einen adeligen oder sonst vornehmen Mann 5—6 Sgr.; ein Haufen Eichenholz 5 Thlr., Nichten 3½ Thlr.; Tagelohn 3 Sgr., mit Essen aber 1 Sgr.; Botenlohn 1½ Sgr. pro Meile und 2 Sgr. pro Tag; Frachtlohn pro Centner von Berlin bis Lübeck 1 Thlr., bis Frankfurt a. O. 9 Sgr., Leipzig 16 Sgr. Der Preis des Roggens variierte sehr. In der Regel war er unter 1 Thlr. pro Scheffel. Es kommt aber auch, wie wir aus der Brottaxe von 1626 (bei Mylius a. a. O. S. 626) sehen, vor, daß der ganze Scheffel Roggen mit 3, Weizen mit 6 Sgr. bezahlt wird, wo es alsdann für 2 Pf. 5 Pfund 9 Loth Brod gab. (Uebrigens war das Getreide während der ersten 30 Jahre nach dem dreißigjährigen Kriege, der Entvölkerung wegen, wohlfeiler als gewöhnlich. [Roscher: System der Volkswirtschaft, Bd. I. Buch II. §. 137. Anmerkung 11.] Auch darf nicht übersehen werden, daß die Gewerbserzeugnisse und Fabrikate mit dem Steigen der volkswirtschaftlichen Cultur in der Regel billiger werden. So war z. B. nach der schon erwähnten Tagordnung von 1623 der Preis von 1 Paar Stiefeln = dem Preise von 5 Scheffel Roggen; Macherlohn für Wamms und 1 Paar Hosen = 3 Schffl. Roggen; 1 Rieß fein Papier = 3—4 Schffl. Roggen; 1 Pfd. Zucker = ½ Schffl. Roggen u. s. w.)

bisher angelegt werden solle, »damit Niemand zu hoch beschweret werde.« Ein Brief bis zum Gewicht von 1 Loth kostete: von Berlin bis Wukfow 2 Groschen, von Breslau bis Wukfow desgl., von Stettin bis Wukfow 1 Groschen, von Berlin bis Frankfurt desgl., von Berlin bis Magdeburg  $1\frac{1}{2}$  Groschen.\*)

Die Geldtage scheint verhältnißmäßig nicht höher gewesen zu sein. Es findet sich nur eine Nachricht davon in dem Anno 1654 mit der Stadt Danzig abgeschlossenen Postvertrage, wonach an Porto für 100 Ducaten von Danzig bis Königsberg  $3\frac{1}{2}$  Groschen, von Danzig bis Memel  $7\frac{1}{2}$  Groschen, von Danzig bis Hamburg 20 Groschen erhoben werden soll. Pakete wurden, wie damals allgemein auf den Reit-Posten üblich war, nach dem Loth wie Briefe taxirt. Diese sehr hohe Tage hatte wohl zum Zweck zu verhindern, daß das Felleisen der Reit-Post mit Paketsendungen unverhältnißmäßig beschwert würde. An Personengeld wurden 3 Groschen pro Meile, und 6 Gr. pro Station an Postillonstrinkgeld entrichtet. Dabei konnten die Passagiere »ein klein Felleisen mit Leinen-Geräthe« frei mitnehmen. Die Tage für die mit der Fahrpost versandten Pakete ist nicht bekannt.

Wir finden schon, daß hin und wieder Briestagordnungen und Postberichte gedruckt und zu Jedermanns Kenntniß in den Posthäusern und Börsenlocalen öffentlich ausgehängt werden.

Da sich alle Kurfürstlichen Beamten anfänglich die Portofreiheit auch in Privatsachen anmaßten, so erging im Jahre 1655 ein strenges Verbot wider diesen Mißbrauch. Derselbe war aber so beliebt, daß der Kurfürst das Verbot mehrere Male wiederholen und noch 1687 anordnen mußte, daß den Beamten das Porto, welches sie nicht zahlen wollten, dreifach vom Gehalte abgezogen werden sollte. Die Portofreiheit blieb ausschließlich auf Staatsdienst- und persönliche Angelegenheiten des Kurfürsten und der Kurfürstlichen Familie beschränkt. Communalsachen waren unbedingt portopflichtig. —

---

\*) Vergleicht man diese Sätze mit den oben skizzirten allgemeinen Preisverhältnissen damaliger Zeit, nach denen der Werth des Geldes durchschnittlich ca. Amal größer war (eine genaue Vergleichung läßt sich wegen der damaligen Verwirrungen im Münzwesen nicht aufstellen), als jetzt, so ergibt sich, daß die damalige Briestage in der Regel das Doppelte der jetzigen ausmachte. — Die Postgelder wurden meist zu Besoldungen der Staatsbeamten, zur Verbesserung der Communicationen (der Müllerscher Kanal ist zum großen Theil aus Postfonds erbaut) und zu Mildthätigkeitszwecken verwandt. So wurden, als der Kurfürst während der schweren Krankheit seiner ersten Gemahlin ein Gelübde zur Gründung eines Armenhauses gethan, und zur Unterhaltung desselben 6000 Thlr. jährlich bestimmt hatte, 2000 Thlr. davon auf die Postgelder angewiesen. (König: Historische Schilderung von Berlin, Th. II. S. 136.) Desgleichen wurden die 15,500 Thlr., welche der Kurfürst zwei Tage vor seinem Tode mehreren besonders bewährten Beamten zum Geschenke machte, aus der Postkasse gezahlt.

### Dienstbetrieb; Beförderungswesen; technische Einrichtungen.

Ueber den Post-Dienstbetrieb, das Beförderungswesen und die sonstigen technischen Einrichtungen müssen wir ebenfalls, da eine Sammlung der desfallsigen Vorschriften nicht existirte, die einzelnen in den Patenten, Eidesformularen, Verträgen, Rescripten, Berichten zc. enthaltenen Bestimmungen und Nachrichten zu Rathe ziehen.

Es gab reitende und fahrende Posten. Zu den letzteren bediente man sich der Postkaleschen, in denen zwei Passagiere Platz hatten. Die Beförderung war auf Briefe, Gelder, Pakete und Personen ausgedehnt, so daß die Brandenburgischen Posten umfassendere Zwecke hatten, als die meisten übrigen Postanstalten damaliger Zeit. Mit der Beförderung von Geld war man Anfangs wegen der Unsicherheit der Straßen allerdings noch sehr vorsichtig. In einem Rescript an den Ober-Postmeister Neumann in Königsberg von 1653 heißt es dieserhalb, daß zwar Geldsendungen zur Beförderung angenommen werden sollen, jedoch dergestalt »daß die Post nicht zu sehr damit beschwert und dadurch gar zu merklich gemacht werde, daß Geld dabei sei. Größere Geldsendungen müssen auf unterschiedliche Posten vertheilt werden, auf daß Niemand so leicht merken könne, daß auf der Post Geld vorhanden ist.«

Die Briefe, Pakete und Gelder wurden in Postkarten speciell eingetragen; von den letzteren wurde eine Copie in dem »Postbuche« zurückbehalten, »damit Jedermänniglich Rede und Antwort wegen der Bestellung gegeben werden könne«: — eine Maßregel der Ordnung, durch die sich die Brandenburgischen Posten von Anbeginn hervorthaten.

Das Institut der Briefträger bestand noch nicht. Jedermann mußte seine Briefe von der Post abholen. Um dem Publicum hierbei eine Erleichterung zu verschaffen, wurde 1680 bestimmt, daß die angekommenen Postkarten in den Posthäusern öffentlich ausgehängt werden sollten, damit Jedermann selbst nachsehen könne, ob für ihn Briefe zc. angekommen seien. Mochte diese Maßregel aus dem Gesichtspunkte der Controlle auch als ganz zweckmäßig erscheinen, so muß man doch gestehen, daß sie nicht besonders geeignet war, die Bewahrung des Briefgeheimnisses zu befördern.

Daß unter solchen Umständen bei Ankunft der Posten namentlich an bedeutenderen Orten ein großer Zusammenlauf von Menschen stattfand, ist begreiflich. Auch finden wir mehrere Rescripte wider das tumultuarische Treiben des Publicums vor den Posthäusern.\*) Sie beweisen andererseits, wie lebhaft damals bereits der Postverkehr war.

\*) Der Brandenburgische Postfactor in Leipzig, Abraham Jhle, berichtet am 29. October 1684: »Es ist hier nach Eröffnung der Posten ein solch ungeheuer anlaufen, daß man Thüren und Fenster genug in Acht zu nehmen hat, theils auch mit Brettern und Schrauben verwahrt werden müssen, damit sie in solchem Tumult und Ungeßüm nicht ruiniert werden, was nun ein jeder auf der Karte findet und fordert, das wird hinausgegeben, und ist, sonderlich zur Meßzeit, in solchem wüsten Wesen unmöglich, Zeugen abzuhören,

Die Posten legten in der Regel in 1 Stunde 1 Meile zurück. Die Expeditionsfrist war durchschnittlich auf  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Stunden berechnet. Auf pünktliche Beförderung wurde mit großer Strenge gehalten, obgleich in dieser Hinsicht bezüglich der Fahrposten noch viel zu wünschen übrig blieb. Stundenzettel, ganz nach heutigem Muster, begleiteten die Posten; hohe Versäumnisstrafen waren festgesetzt: für die erste Stunde 1 Thlr., für die zweite 2, die dritte 4, die vierte 8 Thlr. u. s. w., unbeschadet der Verpflichtung zum Schadenersatz.

Der Besserung der Wege ward Sorgfalt zugewendet, \*) wiewohl die darauf gerichteten Bemühungen nicht mit dem wünschenswerthen Erfolge gekrönt wurden. Lange noch blieb der Zustand der norddeutschen Wege hinter dem der süd- und westdeutschen Poststraßen zurück. Freilich fehlte es im Stromgebiet der Elbe und Weichsel an den trefflichen Römerstraßen, welche man am Rhein und an der Donau vorfand, und an dem dortigen Baumaterial.

Die zu allen Jahres- und Tageszeiten ununterbrochene Beförderung der Kurfürstlichen Posten erregte Aufsehen. Der Arzt Charles Patin (Voyages de Ch. P. Lyon 1676) erzählt von seiner Reise durch die Brandenburgischen Staaten nach Berlin als eine bemerkenswerthe Thatsache, daß »man sich daselbst der Postwagen bediene, welche Tag und Nacht gehen und wo nur beim Wechsel der Pferde ausgeruht werden könne.«

Gewöhnlich gingen die Posten zweimal, auf lebhaften Coursen jedoch mitunter schon viermal wöchentlich. Die Postillone trugen bei der Beförderung das Posthorn, einen blauen Uniformsrock und auf der Brust das Kurfürstliche Wappenschild von Silber. Der letztere Umstand scheint eben nicht zur Erhöhung ihres Ansehens beigetragen zu haben: 1660 bittet der Postmeister in Königsberg »abermals um vier neue Wappenschilder, weil die Postillons durch das öftere Plündern darumb kommen; es hat erst verwichenen Sonnabend eine Partie Gesindel den Postillon in der Mehrung deshalb dichte abgeprügelt.«

oder Scheine zu geben oder zu nehmen, da muß ein jeder vigiliren, daß ihm Niemand zuvorkomme, welches sowohl aus Irthum, als Bosheit geschehen kann. Die Juden werden genöthigt, daß einer Aller andern Briefe annehmen muß, mag hernach sehen, wie er sie los wird und sein verlegt Geld wieder daraus löset, welches ich aber mit denen Briefen, so an mich kommen, nicht thue, sondern des Abforderns warte. Es pflegen aber auch die Juden, wenn deren viele in einem Viertel wohnen, mit Fleiß einen einzigen auf die Post zu schicken, dem wird gegeben Alles, was er nehmen und zahlen will, auf solche Weise ist Anselm Schulhoff's Schachtel auch wegkommen, da sie mit keinem Wort recommandirt worden, auch auf der Karte mit keinem NB. bezeichnet war. Wenn sonst die Berliner oder Dessauer Juden etwas Wichtiges anherscheiden, machen sie aus Papier zwei Zeichen von einerlei Gestalt und schicken eins davon an mich mit der Nachricht, daß ich die Sachen Niemand solle verabsolgen, als demjenigen, der das andere Zeichen mir weisen wird. Auf solche Weise kann nichts falsch ausgegeben oder zweimal gefordert werden; ist aber in diesem Falle nicht beobachtet worden.«

\*) Vergl. das Edict vom 8. März 1669 wegen Besserung der Wege bei Nylius a. a. O. Bd. VI. S. 534.



Mit den Postmeistern wurden wegen Beförderung der Posten Verträge abgeschlossen: darin wurde die Anzahl der zu unterhaltenden Pferde bestimmt; für jedes Pferd wurde in der Regel eine jährliche Vergütung von 100 Thln. bewilligt. \*)

Extraposten gab es noch nicht. Den Standespersonen und den im Dienste reisenden Beamten mußten auf einen Paß des Kurfürsten von den Bürgern und Bauern Pferde gestellt werden. Mit diesen Pässen wurde vielfach Mißbrauch getrieben, was zu Bedrückungen der dienstpflichtigen Einwohner führte. Der Kurfürst hob daher durch ein Edict vom 8. Juli 1659 die Giltigkeit aller früheren Pässe auf, beschränkte die Ausgabe der neuen auf Dienstreisen und ließ jeden Mißbrauch mit größter Strenge unterdrücken.

Wer sonst mit den Posten nicht reisen wollte, nahm Lohnfuhrer, da ein Zwang nicht bestand. Hatten die Posthalter gerade Post- oder Ackerpferde verfügbar, so verrichteten auch sie derartige Fuhrer, worin sie nicht behindert waren.

Der Nutzen der zuletzt von Johann Sigismund reorganisirten kurfürstlichen Kanzlei-Botenanstalt ward bei der Ausbreitung der Posten immer beschränkter. Es wurden deshalb im Jahre 1660 achtzehn Boten abgeschafft und nur sechs für außergewöhnliche Fälle beibehalten.

Eine förmliche Feld-Postanstalt war noch nicht eingerichtet. Die Postverbindung zwischen der Armee und dem Vaterlande wurde durch Dragoner (Posttrabanten) unterhalten, welche in der Regel von 3 zu 3 Meilen je zwei zusammen stationirt waren und die Depeschen und Briefe bis an das nächste kurfürstliche Postamt, oder wenn die Armee nicht weiter als 25 — 30 Meilen von Berlin operirte, unmittelbar nach dieser Hauptstadt überbrachten. —

#### Rückblick.

Werfen wir noch einen kurzen Rückblick auf diese erste Periode der Preussischen Postgeschichte. Sie ist recht unruhig. Wie wenig ahnt oft die im täglichen ruhigen Genuß der Güter des Lebens und der Einrichtungen des Staats begriffene Nachwelt, welche Schwierigkeiten die Vorfahren zu überstehen hatten, um nur das zu erreichen, was uns so natürlich

\*) In den Acten findet sich noch folgende Berechnung der Kosten der Post zwischen Memel und Königsberg vom Jahre 1651 vor:

a) Für zwei Postillone Lohn und Kost jährlich.....	132 Thlr.
b) Hafer für 6 Pferde jährlich.....	240 .
c) Heu und Stroh dto. dto.....	34 .
d) Stallgeld dto. dto.....	34 .
e) Für Geschirre, Fußbeschlage, Schlittenkufen u. s. w. u. s. w. .	25 .

Sa. jährlich ..... 465 Thlr.

Außerdem Anschaffungskosten für 6 Pferde, jedes Pferd 25 Rthlr., macht zusammen ..... 150 Thlr.

erscheint. Friedrich Wilhelm d. G. war der erste Deutsche Reichsfürst, welcher seine Territorialposten nach heutiger Weise einrichtete. Damit trat er dem Bestehenden entgegen und Conflicte waren unvermeidlich. Daß ihre Lösung nicht selten gewaltsam herbeigeführt wurde, lag im Geiste der Zeit.

Von allen Seiten stellen sich der neuen Staatseinrichtung Hindernisse in den Weg. Der Kurfürst weiß sie sämmtlich zu beseitigen: seine Kraft erhält, was seine Einsicht geschaffen. Bei seinem Regierungsantritt sehen wir die verschiedenartigsten Verkehrsanstalten, einheimische wie fremde, in wirrem Durcheinander, nur in der Unordnung übereinstimmend, in seinen Landen sich bewegen. Bei seinem Tode finden wir ein einheitliches, geordnetes Staats-Post-Institut in erfreulicher Wirksamkeit. 70 Postämter bestehen und 16 große Post-Course erstrecken sich in einer Gesamtlänge von 400 Meilen durch alle Provinzen.

Die regelmäßigen Beförderungsanstalten der Vorfahren waren nur zu deren Hof- und Regierungszwecken bestimmt gewesen. Die jetzige Anstalt hatte der große Kurfürst zur Beförderung des Gemeinwohls eingerichtet, auch hierin dem Wahlspruch folgend, welchen er den Kurprinzen auswendig lernen ließ: *Sic gesturus sum principatum, ut sciam, rem populi esse, non meam privatam.*

Die Postbeziehungen zum Auslande sind so weit als möglich geregelt, die vom Kaiser unterstützten Ansprüche des Taxis'schen Hauses kräftig zurückgewiesen, die staatsrechtlichen Grundlagen des Instituts gesichert. Somit ist die Bürgschaft seiner weiteren Entwicklung gegeben. — Unter den Schöpfungen des großen Kurfürsten, welche die Blüthe und Intelligenz seines Volkes beförderten, nimmt die Staats-Postanstalt eine wichtige Stelle ein.

Schon damals erfreute sich das Preussische Postwesen nach den Zeugnissen mehrerer Schriftsteller unter den Zeitgenossen eines hervorragenden Rufes.

Wir haben gesehen, daß der große Kurfürst, der die volle Wichtigkeit dieser Anstalt erkannte, die Verwaltung derselben immer im Auge behielt und ihr eine Sorgfalt widmete, die sich öfter bis auf die Einzelheiten erstreckte. Vom Schlachtfelde von Fehrbellin decretirt er die Einrichtung einer Seepost von Stolpmünde nach Pillau zur Umgehung des Polnischen Gebiets. »Es war, wie Johannes v. Müller sagt, von den geringsten Polizeiangelegenheiten Berlins bis zu den größten Interessen Europa's nichts unter, nichts über der Sorgfalt und Einsicht Friedrich Wilhelm's. Dieselbe Hand, welche zu Berlin den ersten Blumenkohl pflanzte, zeichnete die Maximen, durch welche sich sein Haus nach und nach den ältesten Monarchien gleichgestellt hat.« —

## Zweiter Abschnitt.

Das Preussische Postwesen unter Friedrich I. [III.]  
(1688 — 1713).

### 1. Die Postanlagen.

Postcours von Halberstadt nach Cassel (Frankfurt a. M., Nürnberg).

Die Postroute von Halberstadt nach Cassel war damals eine der wichtigsten für den Preussischen Postverkehr. Hier bewegte sich die gesammte Correspondenz der Ober- und Mittelrheinischen Gebiete, der Schweiz und Südfrankreichs mit den Brandenburgisch-Preussischen Landen. Die Zunahme des Verkehrs machte im Jahre 1693 die Anlegung einer fahrenden Post, neben der schon bestehenden Reitpost, auf dieser Straße nothwendig. Kur-Mainz wurde ersucht, den Transit durch das zum Mainzischen Territorium gehörige Eichsfeld und die Errichtung einer Brandenburgischen Poststation in Duderstadt zu gestatten.

Der Graf von Taxis hatte nicht sobald den Plan erfahren, als er bei dem Kurfürsten von Mainz dagegen reclamirte, und sich erbot, wenn es für erforderlich erachtet werden sollte, in Duderstadt ein Reichs-Postamt anzulegen. Kur-Mainz, das mit dem Protectorat über das Reichspostwesen be-  
traut war, andrerseits aber in einer sein Interesse nicht erheblich berührenden Sache dem mächtigsten Reichsfürsten gegenüber die Haltung eines freund-  
willigen Nachbarn nicht aufgeben wollte, gestattete der Brandenburgischen Regierung die Stationshaltung in Duderstadt und den Transit durch das Eichsfeld. Die Brandenburgischen Postbeamten sollten aber in Kur-Mainzischem Gebiet sich weder mit Annahme und Abgabe von Briefen befassen, noch überhaupt irgend Etwas zur Beeinträchtigung des Reichspostwesens unternehmen. Anfangs hatte man auch die Bedingung gestellt, daß von den Waaren und großen Packeten, die auf der Post befördert würden, der in den Kur-Mainzischen Landen bestehende Zoll entrichtet werden sollte. Hiervon war man später abgegangen. Dagegen bestand der Erzbischof fest darauf, daß

von den mit der Post durch Duderstadt reisenden Juden der übliche Judenzoll entrichtet würde. \*)

Das Postamt in D u d e r s t a d t wurde alsbald angelegt. Gleichzeitig errichtete der Graf von Taxis dort ein Kaiserliches Postamt.

Es kostete einige Mühe, ehe das Brandenburgische Postwesen in Duderstadt festen Fuß gewann. Die Rätthe der erzbischöflichen Regierung des Eichsfeldes in Heiligenstadt beabsichtigten die Verlegung der Station zu bewirken, weil sie gegen den evangelischen Postmeister in Duderstadt einen Haß gefaßt hatten. Nur durch Bestechung gelang es, sie von diesem Vorhaben abzubringen.

Ein merkwürdiger Beleg für die Eigenthümlichkeit der damaligen Postverhältnisse ist es, daß die Correspondenz aus Berlin, Pommern, Preußen, Rußland u. s. w. nach Nürnberg, Augsburg, Italien schneller über Duderstadt als über Leipzig ging, und daß man erst fünf Jahre nach dem Bestehen des Postamts in Duderstadt und der betreffenden Posten diese vortheilhaftere Verbindung gewahr wurde. Der Preussische Resident in N ü r n b e r g wurde beauftragt, den dortigen Taxis'schen Postmeister zu bewegen, die erwähnte Correspondenz nicht ferner über Leipzig zu spediren, sondern an das Preussische Postamt in Duderstadt auszuliefern. Gegen ein Geschenk von 100 Ducaten versprach er, unter der Bedingung, daß die Sache ganz geheim gehalten werden müßte, dies nach und nach ins Werk zu richten, jedoch werde er auch in der Folge noch einige Briefe zum Schein über Leipzig senden müssen, um die Sächsische Postverwaltung nicht zu verlegen.

Man sieht, wie die Interessen des Publicums berathen waren. Indeß wurde nach Verlauf einiger Wochen die bei Weitem größere Anzahl der Briefe aus Nürnberg, Augsburg und Italien, nach Magdeburg, Berlin, Pommern, Preußen und Rußland wirklich über D u d e r s t a d t spedirt, so daß dieser Ort sich eine Zeit lang als den Mittelpunkt des Postverkehrs zwischen dem Norden und Süden Europas fühlen konnte.

Ueber Halberstadt, Duderstadt und Cassel ging damals auch die Hauptpost nach Frankfurt a. M. Der Betrieb auf den Hessischen Postanstalten dieser Route gab indeß zu mehrfachen Klagen Veranlassung. In Cassel wurden die Briefe öfter aufgehalten; man wollte in Fällen, wo der Anschluß nicht mehr erreicht werden konnte, keine Stafettenbeförderung eintreten lassen. Es kam vor, daß der Postmeister in Cassel die dort stationirten Brandenburgischen Postwagen eigenmächtig für den Cours nach

\*) Er betrug in Duderstadt für jeden durchgehenden Juden 1 gGr., und wenn derselbe dort übernachtete, 5 gGr. 4 Pf. »Der Präsident der erzbischöflichen Kammer — schreibt der Postmeister Schulze aus Duderstadt, der Behufs Regulirung dieser Angelegenheit an den Erzbischof gesandt war — entsetzte sich daß, als ich vorschlug, zu diesem Zweck die Juden in den Personenzetteln mit einem Kreuz zu bezeichnen, meinte, ein Galgen wäre das rechte Zeichen.«

Frankfurt a. M. benutzt »und die Kurfürstlichen Passagiere, anstatt auf der stattlichen Postcalesche, auf einem gemeinen Ackerwagen nach Halberstadt geschickt« hatte. Der Hessische Postmeister und Posthalter in Wigenhausen hatte seine Pferde und die vom Staate gelieferten Livreeböcke der Postillone an einen Juden versetzt; sein Postillon »reitet mit einem matten geborgten Gaul in einem grauen zerrissenen Rock ohne Horn unter Anspotten der Buben auf den Gassen langsam fort; mag sehen, wie er die Stunde inne halte.« So berichtet der Brandenburgische Postcommissair Baumgarten, der den Auftrag hatte, die Post von Duderstadt direct auf Frankfurt, mit Umgehung von Cassel zu legen.

Dies geschah auch zunächst bezüglich der Reitpost, die von Duderstadt ab durch die Laxische Anstalt direct bis Frankfurt a. M. befördert wurde, worüber man im Jahre 1710 ein förmliches Abkommen mit dem Reichs-General-Postamte traf.

Der Landgraf von Hessen beklagt sich in einem Schreiben an den König von Preußen darüber, daß die Preussischen Posten sich mit den Laxischen combinirten, da doch sonst die Stände stets »causam communem« gegen die Reichspost machten, er doch auch ein evangelischer Fürst sei.

Er erbot sich, die Uebelstände abstellen und die Stafettenbeförderung, Behufs schleunigerer Fortschaffung der Correspondenz einrichten zu lassen. Es wurde erwidert, diese Anerbietungen kämen jetzt zu spät, nachdem die Hessische Regierung früher den Beschwerden des General-Post-Amtes nicht Gehör gegeben habe. —

Auf dieser Route wurde auch die Preussische Correspondenz nach und aus der Schweiz, Piemont und Südfrankreich befördert. Es war zu dem Ende Seitens der Preussischen Postverwaltung schon unterm 15. Juni 1695 ein Vertrag mit dem Schweizerischen Postmeister Fischer von Reichenbach in Bern<sup>o)</sup> geschlossen worden. Die Briefe wurden beiderseits unter Couvert an den Preussischen Residenten in Frankfurt a. M. gesandt und von diesem weiter expedirt.

Dieser Vertrag ist dadurch merkwürdig, daß in demselben schon das 155 Jahre später vom Deutschen Postverein angenommene Princip vorkommt, daß jeder Theil das gesammte Porto für die abgesandte Correspondenz zu beziehen und daraus die etwaige Transitvergütung zu bestreiten habe.

<sup>o)</sup> Früher hatte der Postmeister Klingensfuß in Schaffhausen, der in Verbindung mit dem Fürsten von Laxi stand, das gesammte Schweizerische Postwesen ziemlich ausschließlich geleitet. Auf Anhalten seiner Erben bitten Bürgermeister und Rätthe der Evangelischen Eidgenossen-Städte Zürich, Basel, Schaffhausen und St. Gallen den König, den Postmeister Fischer von Reichenbach in Bern, der das ganze Postwesen der Schweiz an sich zu bringen suche, nicht zu unterstützen und den Vertrag mit ihm abzubrechen. Dies geschah nicht. In Bezug auf die Laxischen Angriffe gegen den Berner Postmeister vergl. v. Beust, Postregal Bd. I. S. 163 u. Bd. II. S. 691.

Im Jahre 1710 sollte eine Preussische Fahrpost von Duderstadt über Gotha und Coburg nach Nürnberg und von Duderstadt über Fulda und Hanau nach Frankfurt a. M. angelegt und in Nürnberg, wie in Frankfurt von Preussischen Beamten abgefertigt werden. Die erstgedachte Post sollte mit der Preussischen von Halberstadt nach Hamburg et v. v. gehenden Fahrpost in Verbindung gesetzt werden.

Dies war ein vortrefflicher Plan. Der sehr bedeutende Verkehr zwischen Hamburg und Nürnberg, der schon seit Jahrhunderten große Privatbeförderungs-Anstalten im Flor erhielt, hätte sich dann auf die Preussische Post gewälzt. Der projectirte Cours hielt den geraden Weg zwischen Hamburg und Nürnberg ein. Den belebtesten Theil Deutschlands von Norden nach Süden durchschneidend, wäre er ein breites Bette des Verkehrs geworden, in welches von allen Richtungen her reichlicher Zufluß strömen mußte. Wie Preußen durch den Besitz der großen Poststraße von Memel nach Cleve als Verbindungsglied zwischen dem Osten und Westen Europas dastand, so hätte es, wenn es Herr der Hamburg-Nürnberger, wie der Berlin-Frankfurter Route war, und also mit seinen Verkehrsanstalten die Wasserscheide der nördlichen und südlichen Stromgebiete durchbrach, den Verkehr auch in der anderen Hauptrichtung geleitet. Seine Postanstalt hätte eine imposante Stellung eingenommen, deren Bedeutung scharfer hervortritt, wenn man den Gedanken weiter verfolgt, daß das Preussische Postwesen sich dauernd auf diesen Routen befestigt hätte, die mit ihren Ausläufern das ganze heutige Zollvereins-Gebiet durchschneiden! Doch es ist Deutschlands Verhängniß, daß große Combinationen an kleinen Interessen scheitern.

Die betreffenden Souveraine, zum Theil aus eigenem Antriebe, zum Theil durch Sächsischen und Taxischen Einfluß bewogen, der Erzbischof von Mainz, welchem diese Pläne doch Besorgniß erregten, der Landgraf von Hessen, der Herzog von Eisenach, der Graf von Hanau, der Abt von Fulda verweigerten ihren Consens. Da sind nun zur Charakteristik der staatswirthschaftlichen Ideen dieser Zeit die Gründe merkwürdig, welche Kur-Mainz anführt, um einer Preussischen Post den Transit und die Stationshaltung in seinem Gebiete zu versagen. Sie lauten: Bei dem Privatfuhrwerk befände sich der Fiscus und das Land bei Weitem besser; die Posten zahlten kein Accise- und Wegegeld, wie doch Seitens der Landkutschen »löblicher Weise« geschähe; die Posten gingen viel zu schnell, so daß »Gastwirthe, Bäcker, Sattler, Schmiede, Bierbrauer und Weinschenken« an den Landstraßen nicht die Nahrung hätten, wie bei den Lohnfuhrwerken. »Es können auch, heißt es weiter, die Posten, da sie sich nicht wollen visitiren lassen, allerhand verdächtiges Gesindel ins Land schleppen, welches dann auch Ihre jetzt regierende Kaiserliche Majestät bewogen hat, besonders als Sie vernahmen, daß voriges Jahr der am Königl. Schwedischen Hofe befindliche Französische Emissarius v. Bonac sich in einem solchen Postwagen mitten durch das ganze Heilige Römische Reich deutscher Nation practisirt

habe, sowoll bei Uns, als verschiedenen andern Chur-, Fürsten und Ständen des Reichs ernst und nachtrücklich auf die gänzlichliche ab- und instellung all' dieser Postwagen anzutragen.« \*)

In diesem Sinne lautet die ganze ausführliche Note. Durch die Preussische Widerlegung blickt zwar eine höhere Auffassung, indeß findet sich in derselben doch auch das, freilich wohl nur als argumentum ad hominem anzusehende Motiv angegeben, daß in Folge des schnelleren Fahrens der Posten an Wagen und Geschirr mehr Beschädigungen entständen, wodurch die Nahrung der Schmiede, Sattler und Wagner nur verbessert werden könnte. Was aber die Bierhäuser und Weinschenken beträfe, so würden Se. Erzbischöfl. Gnaden es gewiß selbst nicht gerne sehen wollen, wenn diese zu unchristlichem Wandel Anlaß gebenden Anstalten gerade in Ihren Landen in besonderen Flor kämen. Der Französische Emissär Bonac endlich würde auch ohne Deutsche Posten nach Stockholm gekommen sein; so habe er wenigstens noch sein Geld im Heil. Römischen Reiche lassen müssen.

Es nützte nichts, daß die Preussische Gesandtschaft, welche 1711 zur Kaiserwahl nach Frankfurt a. M. ging, instruiert wurde, diese Postangelegenheit mit allem Eifer zu betreiben. Der Fürst von Taxis machte all seinen Einfluß beim Reichshofrath geltend, um das Scheitern dieses Planes, welcher der Preussischen Post mit einem Schlage das Uebergewicht über das Reichspostwesen gesichert haben würde, herbeizuführen.

Das Haus Oesterreich und den Kaiser als Haupt desselben wiesen schon naheliegende politische Gründe auf die Nothwendigkeit hin, den Preussischen Absichten, von deren Tragweite man wenigstens eine Vorahnung hatte, sich zu widersetzen. Die kleineren Reichsfürsten, eifersüchtig auf die Weltmachtsstellung, die der Preussische Staat in Folge gediegener Kraftentwicklung und providentieller Fügungen einnahm, und die im Frieden zu Nysswid, wie durch die Erhebung zur Königswürde eine unzweideutige Anerkennung erhalten hatte, mochten sich vollends nicht mit der Anschauung befreunden, daß die hoheitlichen Berechtigungen dieser Macht über die Grenzen des ihr zugehörigen Staatsgebiets hinaus durch einen freiwilligen Act der betheiligten souverainen Gewalten erweitert werden sollten. Ueberall trafen demnach die Preussischen Bevollmächtigten auf widrige Stimmung. Das Ergebnis ihrer Bemühungen war die Ueberzeugung, daß der Plan für jetzt nicht durchzuführen sei. Leider ließ man ihn deshalb schon ganz fallen, anstatt ihn wieder aufzunehmen. —

\*) Johann Cresset, ein Engländer, schrieb 1672 einen eigenen Tractat: „Gründe, weshalb Postkutschen zu unterdrücken sind.“ Seine Gründe stimmen im Wesentlichen mit denen des Erzbischofs von Mainz überein, nur daß er als Engländer noch anführt, diese Transportweise schade der edlen Reitkunst; auch werde der Wagen in Unordnung kommen, da man genöthigt sei, so früh abzureisen, auch Nachts zu fahren, und auf den Stationen es an Zeit zum gehörigen ruhigen Essen fehle! — Aehnliches wurde gegen die Eisenbahnen gesagt, als sie aufkamen. Die Philister haben eben zu allen Zeiten, wie die Gorgonen einen dreifachen Mund zum Schwagen, aber nur ein Auge zum Sehen!

Postverbindung mit den westlichen Provinzen.

Zur Vermehrung der Postverbindungen mit den westlichen Provinzen wurde im Jahre 1692 die Anlegung einer Fahrpost von Halberstadt über Minden, Bielefeld, Hamm und Wesel nach Cleve beschlossen. Braunschweig-Lüneburg machte anfangs Miene, den Transit (selbst denjenigen ohne Stationshaltung und irgend welche Beschränkung der Kurbraunschweigischen Postgerechtfame) zu verweigern, weil man mit Recht besorgte, daß die Reisenden zwischen den getrennten Kurbrandenburgischen Landestheilen sich der neuen Post, anstatt wie bisher der Braunschweigischen Wagen, bedienen würden. Indesß wurde die Post durch das Hildesheimische Gebiet in Gang gesetzt und hatte keine Störungen zu erleiden. Der Bischof Jobst Edmund von Hildesheim, in dessen Gebiet Stations-einrichtungen nöthig wurden, hatte seinen Consens bereitwilligst ertheilt.

Er verlangte nur, daß die mit den Posten reisenden Juden das Geleitzgeld zahlen, daß, wenn die Passagiere in seinem Gebiet einen Exceß begehen würden, sie sich einer Bestrafung unterwerfen,\*) und daß die Posten zur Vermehrung der Nahrung im Lande stets bei den Krügen anhalten sollten. Von der letzteren Bedingung nahm der Bischof Abstand, nachdem ihm, wie dem Erzbischofe von Mainz bemerkt worden war, daß in den Krügen »vornehmlich unfrome Leute einkehren.«

Nicht lange darauf ließ der Kaiser auf Betreiben des Fürsten von Thurn und Taxis an den Bischof von Hildesheim wegen dessen Bereitwilligkeit gegen die Brandenburgischen Posten ein Abmahnungsschreiben ergehen. Dieser wandte sich nach Berlin um Rath, worauf ein in Hildesheim gerade anwesender Brandenburgischer Commissarius beauftragt wurde, dem Bischofe an die Hand zu geben, daß er, der auf den Kreistagen und insbesondere auf demjenigen von 1662 das Postregal der Stände stets so »mascule« vertheidigt habe, den Kaiser nur ersuchen möge, den Fürsten von Taxis mit seinem unziemlichen Ansinnen abzuweisen. Dies geschah, und die Brandenburgischen Posten im Hildesheimischen Gebiet wurden weiter nicht beunruhigt.

Nach der Erwerbung der Graffschaften Tecklenburg und Lingen wurde eine Reitpost von Bielefeld nach Lingen eingerichtet, bei welcher Gelegenheit sich herausstellte, daß der Bischof von Münster eigenmächtig und ohne Vorwissen der Preussischen Regierung eine Poststation in der Graffschaft Tecklenburg errichtet hatte.\*\*) Man ließ es jedoch bei einer

\*) Nach dem Grundsätze von der zeitigen Unterthanschaft sind die Durchreisenden der Jurisdiction des Landesherren schon an sich unterworfen.

\*\*) Der Bischof von Münster hatte eigene Posten in seinem Gebiete anlegen lassen und hielt sein Regal mit Strenge aufrecht. Einigen Preussischen Fuhrleuten aus Jbvenbüren, die zum Nachtheil seiner Post Personen nach Rheine befördert hatten, ließ er die Pferde mit Beschlagnahme belegen. Dem Braunschweigischen Postillon von Osnabrück waren ebenfalls die Pferde in Rheine ausgespannt worden. Am nächsten Posttage kam



ernstlichen Vorstellung bewenden, da man den Bischof von Münster, welcher der Preussischen Post nach Cleve den Transit und die Stations-Haltung in seinem Hochsift gestattete, nicht verlegen wollte. —

#### Rhynwegen - Cleve - Cölner Route.

Noch bei Lebzeiten des großen Kurfürsten war, im Jahre 1687, zwar im Namen eines Privatmannes, des später zum Post-Commissarius ernannten Brandenburgischen Hofmusikus Schopplenberg in Cleve, jedoch unter Kurbrandenburgischem Schutze und Privilegium eine regelmäßige Personen- und Packetfuhrgelegenheit zwischen Cleve und Cöln eingerichtet worden.

Im Jahre 1693 sollte diese Anstalt vervollkommenet werden. Man wollte den Cours bis Rhynwegen ausdehnen, die Wagen wöchentlich dreimal gehen lassen und auf den Unterwegs-Stationen Marienbaum, Rheinberg, Uerdingen, Neuf und Dormagen förmliche Postagenturen einrichten.

Die städtischen Behörden von Cöln und Rhynwegen ertheilten auf Ansuchen des Kurfürsten von Brandenburg bereitwillig ihren Consens. Der Pfalzgraf bei Rhein und namentlich der Erzbischof von Cöln machten jedoch Schwierigkeiten. Beide hatten einem gewissen Bleetmann früher ein Privilegium zur Einrichtung solcher Fahren ertheilt. Die Bleetmannsche Anstalt ging indeß bald zu Grunde.\*)

Durch die Beschwerden des Publicums ließ Kur-Pfalz sich zur Ertheilung des Consenses an den *re. Schopplenberg* bewegen. Darauf wurde trotz des Widerspruchs von Kur-Cöln mit der Einrichtung vorgegangen. Der Erzbischof hatte auf Anstiften des Taxischen Postmeisters Barons v. Sickenhausen in Cöln vom Kaiser ein Rescript erhalten, die neue Post nicht passiren zu lassen.

Auch an den Magistrat der freien Reichsstadt Cöln war eine solche Verfügung vom Reichshofrath aus Wien gelangt. Der Bürgermeister erwiederte darauf, daß es seine Pflicht sei, für das Wohl der Stadt zu sorgen; durch die neue Post würde der Verkehr derselben mit Holland in Flor kommen: er werde demnach die Brandenburgische Anstalt möglichst befördern.

Der Erzbischof von Cöln ließ jedoch durch seinen Obersten Fabry die

der Postmeister von Osnabrück mit der Braunschweigischen Post selbst nach Rheine gefahren. Es wurde aber vor dem Postwagen auf Befehl des Bischofs das Thor gesperrt. Der Postmeister drohte deshalb in einem Briefe, daß er das nächste Mal das Thor „mit Gewalt einschlagen lassen und Maßregeln zur Mattlegung des ganzen Münsterschen Postwesens ergreifen werde.“

\*) Eine Postkutsche wurde ihm mit allem Inhalt auf offener Straße wegen Schuldforderungen mit Arrest belegt. Ein Gastwirth an der Landstraße behielt ihm wegen 30 Mthlr. Zehrungskosten zwei Pferde in Pfand, die derselbe durch einen Haufen Bauern mit Gewalt vor dem Postwagen ausspannen ließ. Einer seiner Stallmeister war ihm mit 6 Pferden und allem Zubehör entwichen.

Post bei ihrer Ankunft in dem festen Plage Rheinberg arretiren. Auf die Vermittelung des Cölnischen General-Vicutenants, Freiherrn v. Berengau, der sich sehr wohlwollend bewies, und die Erzbischöfliche Regierung vor einem Conflict mit den Brandenburgern, die gerade um diese Zeit der kriegerischen Ereignisse wegen einige Regimenter in den dortigen Gegenden zusammenzogen, eindringlich warnte, wurden jedoch die arretirten Pferde und Wagen wieder freigegeben und der Post vorläufig *connivendo* die Passage gestattet.

Demnächst wurden mit Kur-Cöln Unterhandlungen angeknüpft, jedoch bald von der Erzbischöflichen Regierung abgebrochen. Dies geschah abermals auf Betrieb des Wiener Hofes, wie wir aus einem Schreiben des General-Vicutenants v. Berengau aus Cöln an den Kurfürsten von Brandenburg ersehen. \*)

Drei Jahre später (1699) erfolgte endlich, nachdem sich Schopplenberg zu 200 Thlr. jährlicher Abgaben an die Kur-Cölnische Kammer verpflichtet und auf die Beförderung von Briefen (welche durch das Targische Postamt in Cöln besorgt wurde) verzichtet hatte, die Concession des Erzbischofs. Schon war die Expedition derselben zur Unterschrift fertig; da trat noch im letzten Augenblick ein Concurrent des Schopplenberg auf, welcher der Kammer 100 Thlr. jährlich mehr bot. »Ich machte mich aber, berichtet Schopplenberg, mit dem Secretarius durch einige goldene Souverains soweit bekannt, daß er das tempo schnell in acht nahm und die Unterschrift noch zur rechten Zeit erlangte.«

Dem zum Post-Commissarius ernannten Schopplenberg wurde die Beförderung der Post auf dem ganzen Course von Nymwegen bis Cöln vom General-Postamte in Berlin für 3702 Thlr. jährliche Vergütung übertragen.

Der Weg wurde in 24 Stunden zurückgelegt. Die Reisenden konnten demnach in zwei Tagen von Cöln nach Amsterdam gelangen.

Die Einrichtung bewährte sich gut. —

#### Postverbindung mit den Niederlanden.

Um den großen Berlin-Clever Postcourß in unmittelbaren Anschluß mit den Niederländischen Posten zu setzen, und besonders die Verbindung nach Amsterdam, die bei dem damaligen handelspolitischen Uebergewicht der Niederlande für den Deutschen Handel von außerordentlicher Wichtigkeit war, zu erleichtern, war noch im letzten Lebensjahre des großen Kurfürsten mit dem Postmeister in Gelderland Nicolaus von Jagel zu Nymwegen ein Erbcontract geschlossen worden, nach welchem Jagel die Beförderung des Brandenburgischen Brieffelleisens von Nymwegen bis

\*) Es heißt darin: „daß die sache wegens aengelachte Posterie von den Weenischen Hoeve dependeret wyles dieselve onderscheidliche maeken ons om selvige Posterie inzustellen requerert of desenthalven viele scherffe schrywenis aen onse regeringh infomen sind.“

Utrecht gegen 4000 Fl. Holl. jährliche Vergütung übernahm. Die Vergütung war deshalb so hoch bemessen, weil Jagel sich in einem geheimen Artikel verpflichtet hatte, in Amsterdam dahin zu wirken, daß alle Briefe aus dieser Stadt nach Nord- und Mitteldeutschland den Preussischen Posten überwiesen würden.

Diese Verpflichtung vermochte er jedoch nicht zu erfüllen.

An den Gegenmaßregeln des Fürsten von Thurn und Taxis in Verbindung mit dem Reichshofrath und den Magistraten zu Amsterdam und Hamburg scheiterte ebenfalls die Anstellung eines Brandenburgischen Postfactors in erstgedachter Stadt.

Vom 1. Januar 1692 ab ließ deshalb Kurfürst Friedrich III. die Zahlung der 4000 Fl. einstellen. Jagel starb 1694. Das Erbpostmeisteramt von Geldern ging an seinen Sohn, den General-Lieutenant von Jagel, über. Dieser drang auf Nachzahlung der restirenden Beträge und machte Miene, mit dem Amsterdamer Postamt und dem Fürsten von Taxis in Vertragsverhältnisse zu treten, die den Brandenburgischen Interessen nachtheilig gewesen wären. Nach längeren Unterhandlungen verstand er sich zu einer Ermäßigung der jährlichen Summe auf 3000 Fl. Nach diesem Maßstabe erhielt er die rückständigen Gelder vom Jahre 1692 ab ausbezahlt. Dafür verpflichtete sich der Erbpostmeister von Geldern, daß die von ihm zur Beförderung des Brandenburgischen Brieffelleisens verwendeten Postillone für den Kurfürsten vereidet und unter die Jurisdiction des Postamts in Emmerich gestellt werden sollten. Am 1. Januar 1698 trat mit Genehmigung des Kurfürsten der Englische Staatsrath von Schuplenburg in Jagels Contractrechte und Verbindlichkeiten. Die 3000 Fl. wurden aus den Zinsen des Seeenbergischen Kapitals gezahlt, welches Friedrich III. nach dem Vertrage zu Seeenberg vom 12. Mai 1688 vom Prinzen von Oranien, für die Bewilligung von 6000 Mann Hilfstruppen zur Erlangung des Englischen Throns, erhalten hatte. Das Verhältniß blieb im Uebrigen unverändert.

Mit dem Postmeister Dedel im Haag wurde 1694 ein Vertrag aufgerichtet, nach dessen Inhalte derselbe die Briefe aus dem Haag nach Nord- und Mitteldeutschland auf die Brandenburgische Post zu leiten und die Gesandtschaftsdepeschen frei zu befördern hatte, wofür er 300 Fl. jährliche Vergütung empfing. 1711 wurde dieser Vertrag erneuert. —

#### Preussisches Postwesen in Hamburg.

Fehlte mancher wohlansehnlichen Stadt im Heiligen Römischen Reiche damals noch, wie es in den Reichstagsprotocollen von 1695 heißt, der Segen eines Postamts, so konnte Hamburg über Mangel an Segen in dieser Beziehung sich wahrlich nicht beklagen. Denn dort befanden sich damals ein Städtisches, Schwedisches, Dänisches, Preussisches, Braunschweig-Lüneburgisches, Thurn und Taxisches, Holsteinisches, Mecklenburgisches und selbst ein Sachsen-Gothaisches und Reichsstadt Nürnbergisches

Postamt, ungerechnet die Ablager der regelmäßigen Privatfuhr, und Boten-Anstalten, welche in allen Stadtquartieren zu finden waren. Im Jahre 1704 starb der Städtische und zugleich Preussische und Dänische Postmeister Lüders. Als Städtischer Postmeister hatte ihm die Expedition der Holländischen und Vorpommerischen Post obgelegen. Seinem Schwiegersohne Wenghardt war von dem General-Postamte in Berlin die Amtsnachfolge zugesichert, wenn er diese Posten auch an sich brächte, »weil derjenige, so diese Posten unter Händen, Gelegenheit hat, denen Preussischen Vieles zuzubringen, gleichwie er im Gegentheil ihnen schädlich sein kann.« Andererseits hatte dies jedoch den Uebelstand zur Folge, daß das Preussische Postamt, wenn der Vorsteher zugleich Städtischer Postmeister war, zu dem Stadt-Postamt in einem gewissen Abhängigkeitsverhältniß verblieb, wie der Preussische Postmeister unter die Jurisdiction des Magistrats und der Alten der Börse kommen mußte.

Längere Zeit schon war es das Bestreben Preussens gewesen, dem Postamt in Hamburg eine in dieser Hinsicht selbstständigere Stellung zu geben. Allein die Stadt hatte sich immer dagegen »hart gesetzt.« Jetzt wurde, ohne Rückfrage bei dem Magistrat, Wenghardt zum Preussischen Postmeister ernannt und die Expedition der Preussischen Posten nach seinem Hause verlegt.

Vorher schon war die Wahl eines neuen Stadtpostmeisters in Hamburg geschehen. Damals war es nicht selten, daß verschuldete Leute zu solchen Aemtern gewählt wurden: man wollte ihnen die Mittel gewähren sich wieder empor zu arbeiten. So wählten denn auch die Alten der Börse zu Hamburg einen gewesenen Kaufmann Adolph Moeller, der durch Wohlleben und »entreprises, die Gott und der Ehrbaren Welt zuwider«, heruntergekommen war, zum Stadtpostmeister.

Sie waren überrascht als von Berlin die Ernennung Wenghardt's zum Preussischen Postmeister mit dem Ersuchen notificirt wurde, ihm erforderlichenfalls Schutz und Hilfe zu leisten. Sofort waren sie einig, diesen unbefugten Schritt sich nicht gefallen zu lassen. Der Bürgermeister und Rath der Stadt ersuchten den König, den 2c. Wenghardt wieder zu entlassen und das Preussische Postamt dem neuen Stadtpostmeister zu übertragen: denn dieser müsse wenigstens die bedeutenderen der in Hamburg bestehenden fremden Posten expediren und beaufsichtigen, wie es vordem gehalten worden sei.

Der König ließ erwiedern: Wie die Stadt ihren Postmeister nach eigenem Gutdünken gewählt, so er den seinen; ohnedies könne er dem 2c. Moeller nicht vertrauen. Gleichzeitig wurde Seitens des Berliner Cabinets an den König von Dänemark geschrieben, »um zur Unterbrechung der präjudicirlichen Absichten der Hamburger, die den benachbarten Puissancen ihr bisher ausgeübtes Recht zu entziehen trachteten, gemeinsame mesures zu nehmen.« Der Gesandte in Kopenhagen, Geheimrath Bierck, sollte erforschen, ob man nicht geneigt sei, dem Wenghardt auch die Dänische

Post in Hamburg zu übertragen. Der König von Dänemark erwiederte, daß es ihm zur Freude gereiche, bei Empfang der Hamburger Notification ganz dieselben Gedanken gehabt zu haben. Er ernannte den 2c. Wenzhardt, trotzdem die Gräfin Gildenlowen, der nach dem Tode ihres Gemahls das Dänische »Ober-Erb-Postamt in Deutschen Landen« übertragen war, bereits einen anderen Candidaten für die Stelle vorgeschlagen hatte, auch zum Dänischen Postmeister, und ließ den Stadtrath in Hamburg davon mit dem Bemerkten benachrichtigen, daß man sich hoffentlich aller Eingriffe in das Dänische Postwesen enthalten werde. Unzweifelhaft bekam Wenzhardt's Stellung hierdurch noch einen festeren Halt.

Der Bürgermeister und Rath von Hamburg waren mit dieser Wendung der Dinge um so weniger zufrieden, als Wenzhardt nicht einmal Bürger von Hamburg, sondern ein sogenannter Schwedischer Vasall war. \*) Einem solchen, schrieben sie an den König in Preußen, könne die Abfertigung der Posten zur Nachtzeit gar nicht übertragen werden, weil er »zum Schaden Unserer guten Stadt verrätherische Briefe, relationes u. s. w. bei Nacht heimlich aus der Stadt senden kann.« Es wurde ihnen erwiedert, dies sei keine rechte Ursache, »denn Einer, der sein Vaterland verathen will, habe bei Tage Zeit genug dazu«, sie möchten nicht nach so leeren Ausflüchten suchen.

Die Stadt stellte nun dem Könige vor, wie die von Preußen und Dänemark gemachte Neuerung ihren Gerechtsamen zuwider sei, auch die Folge haben könne, daß das Beispiel von anderen Mächten nachgeahmt würde, »da es denn nachgerade so viel Postämter und Postmeister wie Siegel auf den Dächern in Hamburg geben dürfte, wodurch Verwirrung im Postwesen entstehen möchte.« Auch möge der König erwägen, »wie emsig und sorgfältig anderwärts, absonderlich von Ew. Königlichen Majestät Selbsten in Dero Staaten das Postregal maintainiret werde (welches Wir jedoch auch nur zum Schatten eines Beispiels auf diese Stadt anzuführen Uns nicht in Gedanken kommen lassen).«

Die Vorstellung zeichnet sich nur durch ihre Länge aus. Die alte energische Sprache der Hansestädte tönt darin nicht wieder. Eine kurze Antwort erfolgte darauf vom Könige: »er habe sich der Stadt stets wohlwollend bezeigt, sein Postwesen sei eine wahre Wohlthat für dieselbe, von ihr selbst früher begehrt; andere Reichsstädte hätten bei solchen Veranlassungen nie Schwierigkeiten erhoben; in Hamburg selbst hätten mehrere und sogar geringere Stände des Reichs einen eigenen Postmeister; man »versehe sich zu der Stadt, daß sie den Preussischen Postmeister nicht nur ohne weitere Opposition admittiren, sondern auch in ihren Schutz nehmen

\*) d. h. Capitular beim dortigen Domcapitel. Diese Capitularen waren von allen bürgerlichen Lasten und selbst von der Jurisdiction der Stadt befreit. Der König von Schweden war als Summus Episcopus Protector des Capitels. Diese Verfassung gründete sich auf den sogenannten Bremischen Vertrag zwischen Schweden und der Stadt Hamburg.

und ihm alle erforderliche Hilfe leisten werde.« Von gleicher Erfolglosigkeit waren die Schritte des Magistrats beim Dänischen Cabinet.

Man mußte sich der Macht fügen.

Am 1. April 1704 ging die Trennung des Preussischen und Dänischen Postamts von dem Stadt-Postamte vor sich.

Die Stadt war in der That in übler Lage. Aus politischen Rücksichten durfte sie nicht füglich ihre beiden mächtigsten Nachbarn verletzen, die vollends in dieser Sache vereint handelten. Wer sollte sie schützen, wenn Beide ihren Ansprüchen thatsächlich Nachdruck zu geben sich entschlossen? Die Hansa? ihr kümmerlicher Rest war längst zu ohnmächtig. Das Reich? es wäre zu einem einheitlichen Vorgehen nicht zu vermögen gewesen und überdies in jessiger Zeit, wo im Osten und Westen Europas furchtbare Kriege tobten. Andrerseits: gab Hamburg den erwähnten Forderungen nach, so erregte dies die Eifersucht des Reichs-General-Postmeisters. Das Beispiel Bremens und mehrerer anderer Reichsstädte zeigte, wie gar bald der Fürst von Taris Pönalmandate vom Reichsrath erwirkte, wie scharfe Execution den Kaiserlichen Fiscalen aufgetragen wurde, wenn die Reichsstädte fremden Territorialposten dauernden Eingang gestatteten.

Wirklich war der Magistrat von dem Kaiserlichen Postmeister in Hamburg wegen der Ausbreitung des Preussischen Postwesens schon hart angegangen worden. Der Rath der Stadt ließ sich von dem General-Reichs-Postmeister dazu bestimmen, die Intervention des Kaisers anzurufen.

Die Verhandlungen wurden in Wien zunächst ganz im Geheimen geführt. Dennoch erhielt die Preussische Regierung davon Kunde. Sie empfahl ihrem Gesandten Wachsamkeit.

Am 9. August 1704 erging ein Kaiserliches Schreiben an den König von Dänemark: die Bestellung eines eigenen Dänischen Postmeisters in Hamburg sei eine Sache von sehr übler Consequenz und von großem Nachtheil für das Kaiserliche Postregal, man möge den Postmeister einziehen und die Briefe dem Kaiserlichen Postamt anvertrauen.

Gleichzeitig schrieb der Kaiser an den Bürgermeister und Rath der Stadt Hamburg: »Wir haben vernommen, daß Ihr Euch gegen solche Bestellung eigener Postmeister nach Kräften zu opponiren gesonnen seiet. Wie Uns nun solche Cure gefasste tapffere Resolution zu sonderbahren Gefallen gereicht und nicht zweiffeln, Ihr werdet darin nicht allein unveränderlich continuiren, sondern auch dieselbe zu gebührendem Effect befördern, So befehlen Wir Euch, weder obbemeldeten beiden Königen, noch sonst keiner auswärtigen Potence einen eigenen Postdirector und separates Postcomptoir in Unserer und des heiligen Römischen Reichs Stadt Hamburg zu gestatten.« An die Preussische Regierung ward ein Kaiserliches Schreiben nicht erlassen; dieselbe überhaupt in dieser Sache mit keinem Ansinnen von Wien aus angegangen: der Kaiser bedurfte damals der Preussischen Hilfe in seinen Kriegen.

Von Kopenhagen erfolgte ein sehr energischer Protest.<sup>\*)</sup> Das ließ sich um so eher erwarten, als der König von Dänemark Hamburg gar nicht für eine freie Reichsstadt, sondern für seine erbunterthänige Stadt ansah.

Der Kaiser war, wie schon aus seinem Schreiben an den Stadtrath von Hamburg erhellt, nicht geneigt, diese Sache selbsthandelnd zu verfolgen. Er hatte den Hamburgern anheim gestellt, »ihre tapfere Resolution zu gebührendem Effect zu befördern.« Das war Nichts gesagt, denn was konnte die Stadt gegen die Macht zweier Könige beginnen?

Wirklich wurde auch in der Sache nichts geändert. Nur ward auf den wiederholten Wunsch des Stadtraths der Postmeister Wenghardt von der Preussischen Regierung veranlaßt, sich das Hamburger Bürgerrecht zu erwerben. »Es soll aber so gewendet werden, daß es nicht etwa aussieht, als sei er von dem Rath dazu obligiret, sondern daß er selbst danach sich bemüht und Se. Majestät ihm als ihren Postmeister die Erlaubniß dazu ertheilt habe.«

Wenghardt entsprach den Erwartungen, die man von ihm gehegt hatte, durch gewissenhafte Erfüllung seiner Dienstpflichten und durch Eifer für das königliche Interesse.

Das Preussische Postamt in Hamburg wurde nicht weiter beunruhigt. —

Werfen wir nun noch einen Blick auf die rechtliche Seite der Sache.

Als freie Reichsstadt besaß Hamburg innerhalb der Grenzen der Reichsverfassung die Landeshoheits-Rechte (insonderheit seit dem Westphälischen Frieden Art. 8. §. 4.), und also auch nach der Auffassung der Reichsstände die Posthoheit, so wie das Recht Staatsverträge zu schließen und Bündnisse einzugehen. Die Stadt war demnach Kraft der superioritas territorialis zur eigenen freien Ausübung des Postregals berechtigt.

Nur der Reichshofrath, welcher an der staatsrechtlichen Theorie festhielt, daß das Postregal ein Reservatrecht des Kaisers sei, mußte eine solche hoheitliche Berechtigung der Reichsstädte um so mehr verwerfen, als dieselben factisch in einem strengeren Subordinations-Verhältniß zur Reichsgewalt standen. Es war daher ganz folgerichtig, daß der Fürst von Thurn und Taxis ein kaiserliches Postamt in Hamburg einrichtete. Das erwähnte Princip überhob ihn der Nothwendigkeit, die Einwilligung der Stadt hierzu einzuholen. Denn er handelte kraft Vollmacht kaiserlicher Majestät.

\*) Der Preussische Gesandte in Kopenhagen, Geheimerath von Biereck schreibt: »qu'on s'étonne ici des termes fort désagréables de la lettre que l'Empereur a écrite à sa Majesté Danoise; mais le Roi ne manquera pas aussi de répondre à cette lettre comme il faut et est entièrement résolu de maintenir son comptoir des Postes à Hambourg de rester ferme et d'aller de concert là-dedans avec Sa Majesté notre Roi et prendre des mesures convenables avec lui en cas de nécessité.«

Nicht so die Reichsstände, welche in Hamburg eigene Posten unterhielten. In logischer Entwicklung ihrer Auffassung vom Postregal konnten sie nicht umhin, jenes Hoheitsrecht der Hamburger Regierungsgewalt anzuerkennen.

Stellte sich so ihren Bestrebungen in Hamburg der Begriff entgegen, so wurden dieselben andererseits durch thatsächliche Verhältnisse unterstützt.

Denn der Stadt Hamburg fehlte das Substrat des Postwesens, ein ausreichendes Territorium. Wollte die Stadt ein eigenes Postwesen halten, so mußte die Wechselung der Correspondenz-Objecte, Reisenden, Wagen u. s. w. mit den fremden Posten nach dem damaligen Gebrauch an den Grenzen, d. h. nicht weit von den Thoren, erfolgen.

Nun ergibt sich leicht, daß die benachbarten Mächte einem eigenen Hamburger Postwesen alle Lebensadern unterbinden konnten. Selbst die Elbe war nicht frei.

Demnach war es unabweislich, den Posten der Nachbarstaaten zunächst die freie Einfahrt in Hamburg zu gestatten.

Nach Begriff und Uebung konnte nun aber damals die Abfertigung dieser Posten nur durch Bevollmächtigte der betreffenden fremden Verwaltung erfolgen. Von Preußen war zu diesem Zweck bisher der Hamburger Stadtpostmeister gewählt und in Eid und Pflicht genommen worden. Der Magistrat hatte dazu seine Genehmigung ertheilt. Er hatte früher selbst die Anlegung einer Preussischen Post in Hamburg gewünscht und deren Zustandekommen möglichst befördert. Denn damals war von diesen Anstalten noch kein finanzieller Gewinn zu erwarten.

Der große Kurfürst hatte sogar der Anlegung und Verbesserung der Posten nach und von Hamburg erhebliche Opfer gebracht, mithin einen Anspruch doch nicht ganz ohne lästige Bedingung erworben.

Dennoch können wir bei Erwägung aller Umstände dem rechtlichen Verhältniß, wie es sich damals hinsichtlich des Postbesitzstandes in Hamburg gebildet hatte, nur die Bedeutung eines *Precariums* beimessen. Dafür spricht auch seine geschichtliche Entwicklung (v. Seite 19 ff.).

Eine active *Staatsservitut* konnte Preußen, Hamburg gegenüber, in dieser Beziehung schwerlich in Anspruch nehmen. Dazu fehlte der besondere Rechtstitel: ein Staatsvertrag existirte nicht; eben so wenig konnte man sich auf die *Immemorial-Verjährung* berufen. Denn einmal wurde durch die beabsichtigte Trennung der beiden Postämter das Verhältniß wesentlich verändert; sodann aber auch konnte die Eigenschaft eines *Precariums* und wenn es selbst über die rechtsverjährte Zeit hinaus bestand, nicht in die einer unwiderruflichen Staatsdienstbarkeit übergehen.

Der Beweis würde hiernach von der Preussischen Regierung wohl nicht zu führen gewesen sein, um so weniger, da die Rechtsvermuthung für Hamburg, als den belasteten Staat, stritt.

Auch ist dieser Beweis nicht versucht worden. Vielmehr war man ohne Weiteres *via facti* vorgegangen.



Wohl konnte sich die Stadt demnach gegen Preußen und Dänemark über eine Rechtskränkung beklagen. Aber sie drang damit nicht durch\*) in einer Zeit, wo die staats- und völkerrechtlichen Verhältnisse, an sich noch vielfach unklar und schwankend, in blutigen Kriegen neuen Erschütterungen unterlagen. —

#### Preussisches Postwesen in Bremen.

Die Einführung des Preussischen Postwesens in Bremen geschah, wie wir gesehen haben, bei Gelegenheit der Gründung der Afrikanischen Handels-Compagnie in Emden durch den großen Kurfürsten.

Im Jahre 1699 starb der Preussische und Freistädtische Postmeister Baring. Die Preussische Postmeister-Stelle wurde seinem Nachfolger im Stadt-Postamt, Ryssekmann, verliehen, wie es im Patent heißt: »zur Besorgung der Correspondenz mit der Afrikanischen Compagnie und Unsern in Ostfries-land habenden Truppen, so wie der Correspondenz zwischen Unsern Unterthanen und der Stadt Bremen.« Ryssekmann übernahm, wie sein Vorgänger, gleichzeitig die Beförderung der Preussischen Reitpost nach Minden von Bremen bis Uchte.

Der Magistrat von Bremen genehmigte unter Ausdrücken des Dankes für die Wahl Ryssekmanns dessen Anstellung als Preussischer Postmeister und versprach, ihm in allen Stücken bei Besorgung des Preussischen Postdienstes Schutz und Hilfe angedeihen lassen zu wollen.

Ryssekmann entwickelte eine rege erfolgreiche Thätigkeit für die Beförderung der Preussischen Interessen. Es gelang ihm, den größten Theil des Handelsstandes, namentlich die protestantischen Mitglieder derselben, zu vermögen, ihre Correspondenz anstatt dem Laxisschen, dem Preussischen Postamte anzuvertrauen. Er wußte die meisten Briefe aus den Niederlanden an sich zu ziehen, was ihm dadurch wesentlich erleichtert wurde, daß um diese Zeit das Postwesen in den Spanischen Niederlanden dem Hause Laxis abgenommen wurde.

Es ward der Plan entworfen, eine Preussische Post von Bremen über Oldenburg und das Gebiet der Jahde nach Barel und weiter nach den Ostfriesischen Häfen anzulegen, um die Preussischen Post-

\*) Die Stellung der freien Städte gewann durch die Lockerung des Reichsverbandes überhaupt nicht an Festigkeit. Je mehr sich das Reich in ein Föderativsystem unabhängiger Staaten umbildete, desto gefährlicher war die Selbstständigkeit der Städte von dem Machtzuwachs benachbarter Fürsten bedroht. Wo noch Städte übrig waren, die zwischen den Landstädten und Reichsstädten in der Mitte standen, da wurden dieselben schon bald nach dem Westphälischen Frieden oft durch Gewalt der Waffen der Landeshoheit völlig unterworfen; selbst manchen Reichsstädten drohte, weil sie von dem Besizthum größerer Staaten umgeben waren, ein ähnliches Schicksal, von welchem sie mehr durch die Eifersucht der Nachbarn, als durch die Stärke des Reichsschutzes gerettet wurden. So wurde Bremen von den Schweden, Hamburg von den Dänen hart bedrängt. Beide retteten ihre Reichsfreiheit vornehmlich durch die Vermittelung von Brandenburg und Braunschweig. (Cfr. Eichhorn: Deutsche Staats- und Rechtsgeschichte, Bd. IV. S. 596.)

Etablissemments im Bereich des Nordseegestades auszudehnen<sup>\*)</sup>) und die hier bereits bestehenden Taxis'schen Posten zu verdrängen.

Nicht sobald erfuhr dies der Reichs-General-Postmeister, als er den 2c. Rysfelmann beim Reichshofrath belangte. Die Klage lautete dahin: »daß Rysfelmann ohne alle Scheu zum höchsten Abbruch, Nachtheil und gänzlichen Ruin des Kaiserlichen Postamts in Bremen seine vermessenen Usurpationen schier unter aller Herren Namen, bald Kurbrandenburg, bald Stadt Bremen zu exerciren continuirt und selbst alle in's Reich, als nach Wien, Frankfurt, Nürnberg, Cöln gehenden, so wie die Brabantischen Briefe an sich ziehet, so daß das Kaiserliche Postamt in Bremen binnen Kurzem ganz zerfallen muß, wozu noch kommt, daß er hierbei sogar noch Recht zu haben vermeinet.«

Es erging hierauf 1701 an den Bremer Rath ein Kaiserliches Pönalmandat gegen Rysfelmann, daß derselbe, »wenn er mit der schädlichen Neuerung und Perturbation des Kaiserlichen Postwesens nicht aufhöre, binnen zwei Monaten all' sein Hab und Gut verlieren solle.«

Rysfelmann fragte bei dem General-Postamte in Berlin an, wie er sich bei dieser ihm vom Reichshofrath eröffneten Aussicht zu verhalten habe. Der Bescheid lautete, er solle weder seine Geschäftsthätigkeit einstellen, noch sonst in irgend einer Weise seinen Eifer mäßigen und Jeden, der ihn daran hindern wolle, an den König in Preußen verweisen, auf dessen Befehl er lediglich handle. Man werde ihm den kräftigsten Schutz gegen jede Gewaltmaßregel angedeihen lassen.

Die Kaiserliche Verfügung blieb unvollstreckt. Den Grund erklärt vielleicht der folgende Vorgang.

Im Jahre 1702 bewarb sich bei dem General-Postamte in Berlin der Taxis'sche Postmeister in Bremen Bring von Treuenfeld um die Preussische Postmeisterstelle in dieser Hansestadt. Er versprach die Beförderung der Post nach und von Uchte um 100 Thlr. billiger als Rysfelmann zu bewirken; außerdem die Postillone auf eigene Kosten zu bekleden und Alles zu thun, was im Preussischen Interesse läge.

Als keine Antwort erfolgte, wiederholte er einige Monate später sein Anerbieten unter noch günstigeren Bedingungen; er wollte 3000 Thlr. Caution für die Erfüllung der von ihm gegen das Preussische General-Postamt zu übernehmenden Pflichten stellen, auch ein jährliches Recognitionsgeld zahlen.

Es ist zu bemerken nöthig, daß er das Preussische Postamt neben und gleichzeitig mit dem Kaiserlichen verwalten, nicht etwa dies letztere aufgeben wollte.

Offenbar geschah dies auf Veranlassung des Reichs-General-Postmeisters, welcher beharrlich den Plan verfolgte, das Preussische Postamt in Bremen, wenn nicht unter seine Botmäßigkeit, doch unter seinen Ein-

\*) Dänemark und Taxis verhinderten das Zustandekommen.

fluß zu bringen. Und in dem folgenden Zeitraum gelang ihm dies wirklich.

Für jetzt befahl der König unterm 31. October 1702, daß auf die Anerbietungen des 2c. Brink nicht eingegangen werden, die Post vielmehr dem 2c. Nyffelmann überlassen bleiben solle.

Nicht lange darauf erließ der Kaiserliche Reichshofrath von Wien, der sich inzwischen in Schweigen gehüllt hatte, auf einmal drei Pönalmandate gegen die Stadt Bremen.

Der Magistrat wandte sich nach Berlin um Rath und Schutz. »Es sei sehr zu verwundern« — heißt es in der Erwiederung der Preussischen Regierung — »daß der Reichshofrath so facile gewesen, dergleichen Mandate zu ertheilen, da Bremen als freie Reichsstadt, eben so wie Nürnberg, Frankfurt a. M., Eöln u. a. m. über sein Postwesen verfügen könne, wie es wolle, und offenbar das Recht habe, zu dem Ende mit den benachbarten Souverainen freie Vereinbarungen zu treffen.«\*) Die Stadt möge dem Reichshofrathe erwiedern, daß er sich in dieser Sache nur an Preußen zu wenden und zu halten habe. Es sei zu erwarten, daß durch solche Vorstellung der gar sehr eifrige Reichshofrath auf etwas moderatere Gedanken gerathen werde.«

Während die Regierung von Bremen eine entsprechende Vorstellung an den Kaiser abgehen ließ, erfuhr sie, nicht eben zu ihrer Beruhigung, daß der Kaiserliche, mit Vollstreckung der Pönalmandate beauftragte Fiscal bereits unterwegs sei. Sie schrieb deshalb in ihrer Noth abermals an das Preussische Gouvernement und bat um schleunige Intervention. Der Preussische Gesandte in Wien war indeß für diesen Fall schon mit Instruction versehen.

Auffallend war, daß die Preussische Regierung von Wien aus wegen der Bremer Postangelegenheit bisher in keiner Weise amtlich war benachrichtigt oder angegangen worden.

Waren es Rücksichten der Schonung oder der Beforgniß, war es

---

\*) »Wider diese in der Freiheit eines jeden Reichsstandes beruhenden Grundsätze können also unmöglich Kaiserliche Befehle oder Erkenntnisse stattfinden, um darin Ziel und Maaß zu setzen, was ein Reichsstand in des andern Gebiete mit dessen gutem Willen oder aus wohl erworbenen Rechten thut. Folglich ist das von jeher mit der Deutschen Reichsverfassung und reichsständischen Freiheit unvereinbar gewesen, wenn das Haus Taxis um Kaiserliche Befehle von der Art hat bitten wollen, daß z. B. einer Reichsstadt verboten werden möchte, den Postanstalten eines andern Reichsstandes in ihren Ringmauern Platz zu geben. Wie wenig ein solches ausschließliches Recht und gleichsam zunftmäßiges jus prohibendi dem Reichs-General-Postmeister jemals zugestanden sei, brauche ich hier nicht erst nach obigen Ausführungen zu wiederholen. Haben doch selbst Taxis'sche Posten zu ihrer Ausnahme sowohl in Reichsstädten als andern Reichsständischen Ländern und Gebieten ursprünglich keinen andern Rechtsgrund für sich anführen können, als daß ein jeder Reichsstand um seine gutwillige Einwilligung dazu hat ersucht werden müssen.« So lautet Pütter's Urtheil. Cfr. Erörterungen 2c. des Deutschen Fürstenrechts, Bd. I. S. 95.

Formlosigkeit oder Hinterlist? Der Gesandte \*) meinte, daß letztere. Er berichtet, »daß er schon längst von selbst die Sache würde angegriffen haben, sie sei aber in den Reichsraths-Protokollen immer nur Tagis contra Bremen rubricirt gewesen, was wohl mit Fleiß geschehen, damit man nicht merken solle, daß Ew. Königl. Majestät Interesse mit im Spiele sei. Es ist auch wohl etwas Unförmliches, daß ohne vorausgegangenes communicatur und ohne Ew. Königl. Majestät darüber zu fragen, man Dero wohl hergebrachtes Postregal in der Person Ihres Postmeisters zu Bremen auf eine so empfindliche Art anzugreifen sich unterstehet.« Der Kaiserliche Rath Andler (Referent in Postsachen bei dem Reichshofrath) habe übrigens auf seine, des Gesandten, Vorstellung einräumen müssen, daß der Kaiser dem großen Kurfürsten gegenüber die Rechtsbeständigkeit des Brandenburgischen Postwesens anerkannt habe, sowie, daß dieses mehr als irgend ein anderes befestigt sei. Uebrigens, habe er ausweichend hinzugesetzt, sei Ryffelmann nicht in seiner Eigenschaft als Preussischer, sondern als Braunschweigischer und Bremischer Postmeister belangt worden. Er wolle sehen, wie sich die Sache beilegen lasse.

Am 30. April 1703 erging aus Berlin ein Schreiben des Königs an den Kaiser, welches eine Darstellung der Postrechtsverhältnisse in Bremen enthielt. Daran war das Ersuchen geknüpft, der Kaiser möge der Gerechtigkeit Gehör geben und den Besitzstand in Bremen unverändert lassen. Dies Schreiben, unterstützt von den persönlichen Vorstellungen des Gesandten, hatte hinlänglichen Erfolg.

Dem Fürsten von Tagis, der damals wegen der Unruhen in den Niederlanden Brüssel verlassen und seinen Sitz in Wien genommen hatte, gelang es dagegen, wenigstens die Ausbreitung des Preussischen Postwesens in Ostfriesland zu verhindern. Auch erwirkte er einen Kaiserlichen Befehl an die Ostfriesischen Stände, daß sie ihre Briefe in das Reich künftig ausschließlich der Tagischen Post zu übergeben hätten. Die Stände, welche an dem Kaiser in ihren schwebenden Streitigkeiten mit ihrem Fürsten eine Stütze fanden, befolgten diesen Befehl, jedoch mit der Bedingung, daß der Tagische Postmeister in Bremen die Briefe eben so schnell und gegen ein eben so billiges Porto befördere, als bisher von dem Preussischen Postmeister geschehen wäre. —

Bürgermeister und Rath von Bremen drückten dem Könige ihren Dank aus, daß durch Hilfe Preussens das der Stadt drohende Unheil glücklich abgewendet worden war.

Dieses Dankgefühl erlosch bald. Im Jahre 1708 wurden Dietrich Ryffelmann und sein Sohn Heinrich, der von dem General-Postamte zu seinem Amtsnachfolger bestimmt war, plötzlich und ohne alle Veranlassung

\*) Es war der Geheimerath Bartholdi, der auf seiner diplomatischen Laufbahn sich um das Preussische Postwesen schon früher Verdienste erworben und dem, von seinen Arbeiten auf dem Reichstage zu Regensburg her, diese Materie bekannt war.

vor den Magistrat gefordert, um zu erklären, »daß es ihnen niemals in Gedanken gekommen, außer dem Städtischen Postamte, vom König in Preußen in Bremen ein Postamt anzunehmen;« sie sollten ferner »bei Verbannung und Verlust von Hab und Gut an Eidesstatt versichern, daß sie sich weder jezt noch für die Zukunft herausnehmen wollten, ein Preussisches Postamt in Bremen zu versehen.« Beide verweigerten diese Erklärung und berichteten den Vorfall sofort an den General-Postmeister Grafen von Wartenberg in Berlin.

Wessen Antrieb dieser feindselige Act der Bremer Regierung zuzuschreiben war, ist nicht bekannt. Möglich, daß man das von der Schwesterstadt gegebene Beispiel nachzuahmen versuchte.

Der Graf von Wartenberg schrieb an den Magistrat: das Vorgefallene habe seine höchste Verwunderung erregt, nachdem der Magistrat selbst zur Einführung eines Preussischen Postamts in Bremen früher nicht allein seine Einwilligung gegeben, sondern auch wiederholt darum ersucht habe, daß dem *z.* Rhyffelmann die Vorsteherschaft übertragen werde. Braunschweig, Schweden und Loxis hätten ebenfalls Postämter in Bremen. Der König habe, als Vorstand des Niedersächsischen Kreises, der Stadt bei vielen Gelegenheiten Gutes erwiesen. Er (der General-Postmeister) wage gar nicht, dem Könige, der fest entschlossen sei, sein Postwesen in den Hansestädten zu behaupten und dieses auch durchsetzen werde, überhaupt von dieser Sache zu sprechen.

Die Antwort von Bremen lautete im Wesentlichen: Man hätte zu viel Verehrung für den König, um Etwas vorzunehmen, was ihm mißfallen könnte. Man würde niemals trachten, die Preussische Post dort zu beengen; vielmehr hätte man noch zu des früheren Postmeister Baring's Zeit diese Post selber gewünscht und veranlaßt und später ihr allen Vorschub geleistet, was auch in der Folge geschehen würde. Nur hätte es Besorgniß erregt, daß Rhyffelmann ohne Vorwissen des Magistrats die Nachfolgeschafft für seinen Sohn nachgesucht habe. Man habe befürchtet, daß dieser dann auch das Städtische Postwesen dem Preussischen allgemach unterordnen würde, wie er es schon mit dem Braunschweigischen Postamte gemacht habe. Durch den inzwischen erfolgten Tod Heinrich Rhyffelmanns sei diese Angelegenheit erledigt, weshalb man bäte, sie auf sich beruhen zu lassen.

Im nächsten Jahre starb auch der ältere Rhyffelmann. Dies führte neue Verwickelungen herbei. Der Magistrat in Bremen bat, die Ernennung des Nachfolgers im Preussischen Postamte nicht zu übereilen und sendete einen Abgeordneten Behufs weiterer Unterhandlung nach Berlin. Dieser schlug vor, man möge die Preussische reitende Post an die Stadt oder deren Postmeister verpachten. Es bedarf nicht der Erwähnung, daß dieser Vorschlag verworfen wurde. Auf die Trennung des Preussischen Postamts von dem Stadt-Postamte bestand man hier Preussischer Seits, der untergeordneten Wichtigkeit der Sache wegen, nicht mit gleicher Festigkeit wie in Hamburg. Gegen das förmliche Versprechen der Stadt

Bremen, ihre Bürger auch ferner anzubalten, daß sie die früher der Taxischen Post anvertraute Correspondenz auf die Preussische Post gäben und mit allem Eifer für die Ausnahme dieser Post zu wirken, verstand man sich dazu, dem neu erwählten Stadt-Postmeister Studtmann auch das Preussische Postamt zu übertragen. —

Die Fahrpostverbindung zwischen Bremen und Minden unterhielt der Braunschweigische Postmeister in Gemeinschaft mit Privat-Unternehmern. Die Beförderung war aber sehr mangelhaft. Große Leiterwagen wurden zum Transport der Personen verwendet. An mehreren Orten lag die Beförderung den Bauern ob, die sich nicht selten unter allerlei Vorwänden ihrer eingegangenen Verpflichtung entzogen.

Im Gräflich Tecklenburgischen Gebiete hatten die Bauern in ihrem Unterthanen-Eifer die Hoheitsrechte ihres Souverains wahren zu müssen geglaubt und dieser Privatpost 1694 den Durchzug mit bewaffneter Hand verweigert, die Pferde weggenommen und selbst an den Passagieren, die sicherlich nicht ahnten, daß sie alle zwei bis drei Meilen die Hoheitsrechte eines andern Deutschen Souverains verletzten, Thätlichkeiten verübte.

Um den Klagen über den unordentlichen Gang dieser Privatpost abzuhelpen, sollte eine fahrende Post unter Preussischer Verwaltung 1699 zwischen Bremen und Minden eingerichtet werden. Die Abfertigung derselben wurde dem Preussischen Postmeister in Bremen übertragen. Der Magistrat genehmigte diese Einrichtung mit dem Zusatz, »daß er das Werk, da es nun ohnfehlbar ordentlicher in Gang kommen werde, denn zuvor,« nach Kräften unterstützen wolle.

Braunschweig verweigerte indeß der Post den Transit. Es war dies um so ungegründeter, als Preußen einen Braunschweigischen Postwagen von Hannover nach Osnabrück bei Minden frei durch sein Gebiet passiren ließ und als der hier in Rede stehende Transit nur auf einer kurzen Strecke bei einer Beförderung de loco ad locum stattfand und demnach als transitus innoxius inter vicinos eigentlich nicht versagt werden konnte. Am allerwenigsten durfte dabei Gewalt angewendet werden. \*)

Man ließ daher Preussischer Seits auch, trotz des Braunschweigischen Widerspruchs, am 1. October 1699 die fahrende Post zum ersten Mal von Bremen abgehen. Als dieselbe nun bei Brinkum das Braunschweigisch-Lüneburgische Gebiet berührte, ward der Schlagbaum von dem dortigen Zöllner heruntergelassen und die Passage verweigert. Der Postillon umfuhr das Zollhaus und fand einen Weg durch das damalige Dänische Gebiet über Delmenhorst. Von Seiten der früheren Privat-Unternehmer wurde die Preussische Post indessen einigemal mit einer Schaar Bewaffneter angefallen, die Briefbeutel und Personen ihr im wahren Sinne des Wortes abgejagt und auf bereit gehaltene Wagen der früheren Entreprise geladen,

\*) «Plena sit commerciorum libertas et transitus ubique locorum terra marique tutus.» Instr. Pac. Osnab. art. IX.

mit welchem die Reisenden und die Briefe dann bis nach Bremen befördert wurden.

Um diesen Vorfällen zu begegnen, ergriff die Preussische Postbehörde die eigenthümliche Maßregel, die Post auf einige Wochen einzuziehen, damit das Publicum empfinde, wie übel es alsdann wieder berathen sei, und sich selbst ins Mittel lege. In Folge der hierdurch hervorgerufenen Beschwerden des Bremer und Braunschweigischen Handelsstandes wurde zunächst der Privatpost die Einfahrt nach Bremen verwehrt und hierauf in Kurzem ihre gänzliche Beseitigung herbeigeführt, so daß die nunmehr wieder in Cours gesetzte Preussische Staats-Jahrpost von Minden nach Bremen über Uchte, Bahrenburg und Bassum ihren ungestörten Fortgang hatte. —

#### Poststreitigkeiten mit Danzig und Polen.

Wir sahen oben: den kräftigen, nothgedrungen zuweilen gewaltsamen Maßregeln des großen Kurfürsten war es gelungen, das Polnische Postwesen in Danzig, wenigstens in dessen Beziehungen zu der Brandenburgischen Staats-Postanstalt, zu einer leidlichen Ordnung anzuhalten.

Erzwungene Ordnung ist selten dauernd. Ein frei wirkendes Institut muß in der Art seiner Begründung und Einrichtung, wie in dem Geiste der leitenden und der Pflichtauffassung der ausführenden Organe die Elemente eines regelmäßigen Fortgangs in sich selber tragen; äußeres Zuthun hat hierbei nur vorübergehenden Erfolg.

Der Polnische General-Postmeister in Preußen, Paul de Gratta zu Danzig, hatte in Verbindung mit seinem Bruder Alexander, dem er die Postmeisterstelle in Danzig zu verschaffen gewußt, bald nach dem Tode des großen Kurfürsten, die früheren Unterschleife wieder begonnen: Briefe angehalten, unterschlagen und übertarirt, so wie mit dem Targischen Postmeister in Hamburg posttäglich zur Beeinträchtigung der Brandenburgischen Posten eine große Menge von Briefen unter einem Couvert gewechselt. Aus unvorsichtigen Aeußerungen einiger Polnischen Staatsbeamten und aus der eine Zeit lang stets treffenden Gegenwirkung, welche die diplomatischen Schritte des Berliner Cabinets am Warschauer Hofe erfuhren, glaubte der Brandenburgische Gesandte in Warschau mit Sicherheit abnehmen zu können, daß de Gratta die Staatsdepeschen in Danzig eröffne.

Auch in seinen Zahlungen fing er an, sich wieder säumig zu zeigen. Im Jahre 1696 schuldete er schon seit längerer Zeit dem Postamte in Stolp 10529 Thlr., dem Postamte in Buzkow 4700 Thlr. und dem Postamte in Berlin 1960 Thlr.

Der Generalfeldmarschall v. Barfus wurde in diesem Jahre von dem Kurfürsten beauftragt, bei Gelegenheit einer Reise nach Ostpreußen den de Gratta zur Abhilfe der gegen ihn vorliegenden Beschwerden zu vermögen.

Der Marschall v. Barfus kam im September 1696 in Danzig an. Lange Conferenzen, heftige Erörterungen fanden statt.

De Gratta machte sich endlich verbindlich, die Genehmigung der

Polnischen Regierung dazu einzuholen, daß die Regierungs-Correspondenz künftig durch Brandenburgische Dragoner und nicht mehr auf der Polnischen Post durch das Polnische Territorium befördert würde; er erbot sich, die schuldigen Portogelder in bestimmten Terminen abzuführen und die Post nach Königsberg für die Folge nicht früher abzufertigen, als bis die Post von Berlin in Danzig angekommen wäre, damit die Correspondenz nicht mehr den Anschluß versäume. Für diesen Dienst, der lediglich in seiner Pflicht lag, verlangte er jedoch eine jährliche Gratification von 100 Thalern. Sie wurde ihm gewährt.

Noch ein Hinderniß war zu beseitigen, um diesen sehr wichtigen Anschluß gesichert zu sehen. Bei schlechten Wegen kam die Post von Berlin mitunter zur Nachtzeit in Danzig an. Der Bürgermeister von Danzig war durch Nichts zu bewegen, der Berliner Post des Nachts die Stadthore öffnen zu lassen. Es kam ihm verdächtig vor, daß gerade ein Brandenburgischer Kriegsmann dieses Verlangen stellte. Heftig eiferte er in der Rathssitzung dagegen: er erinnerte daran, wie ein paar verkleidete Brandenburger unter dem großen Kurfürsten einst bei Nachtzeit die gute Stadt Rathenow überrumpelt; in der alten und neuen Geschichte fehle es nicht an Beispielen, daß sich mit solcherlei Gefahr verkapptes Kriegsvolk in arglose Städte geschlichen, — einstimmig wiesen die Rathsherrn das Verlangen des Generalfeldmarschall v. Barfus zurück. Mit Mühe, und erst nachdem der Handelsstand sich kräftig ins Mittel legte, gelang es wenigstens, den Magistrat dahin zu bringen, das Brandenburgische Brief-Fell-eisen bei Nachtzeit, wenn die Thore geschlossen wären, mit Stricken über den Stadtgraben und die Mauer ziehen zu lassen.

De Gratta ließ die meisten seiner Versprechungen unerfüllt. Er hintertrieb selbst die Genehmigung des Courrierittes durch das Polnische Gebiet zur Beförderung der Regierungs-Correspondenz. Bei der Zerrüttung der öffentlichen Zustände in Polen zur Zeit des Interregnum's (nach Johannes Sobieski's Tod 1696) schien es nicht geeignet, weitere Unterhandlungen über die Danziger Postangelegenheit zu führen.

Im Jahre 1697, als man der Wahl des Kurfürsten Friedrich August von Sachsen zum König von Polen schon ziemlich sicher war, wurde der Ober-Post-Director v. Stillen beauftragt, an Ort und Stelle die Verhandlungen wieder anzuknüpfen.

Er sollte geltend machen, daß die Passage der Brandenburgischen Dragonercouriere durch das Polnische Territorium ein transitus innoxius wäre, welchen Polen nach dem Völkerrecht und den bestehenden Staatsverträgen nicht verweigern könne: im Vertrage von Wehlau habe der König von Polen dem Kurfürsten von Brandenburg ja erlaubt, ganze Armeen durch das Polnische Gebiet zu führen. Der Commissarius sollte seine Bemühungen darauf richten, den Post-Vertrag von 1654, nach welchem in Danzig ein Brandenburgischer Postmeister gehalten werden konnte, wieder herzustellen. Er soll, heißt es in seiner geheimen Instruction, durchblicken



lassen, wie de Gratta gar nicht wissen könne, ob derjenige Candidatus, der bei der bevorstehenden Wahl auf den Thron kommen möchte, sich nicht schon jetzt dieser Postfache halber mit Brandenburg verglichen<sup>\*)</sup> und sie nach des Kurfürsten Absicht einzurichten versprochen habe, in welchem Falle man sich an ihn, de Gratta, gar nicht kehren und ihn alles Vortheils verlustig machen würde.

Nachdem man de Gratta dergestalt in einige Unruhe versetzt, bot man ihm eine Abstandssumme von 4800 Thlr. jährlich und gab ihm das Versprechen, den König von Polen dahin zu vermögen, ihm eine Starostei zu übertragen.

De Gratta gab sich den Anschein, auf diese Anerbietungen einzugehen. Wollte man Ernst machen, so wußte er indeß allerhand Ausflüchte. Er verstand zu verbalisiren trotz Einem. Monate lang zogen sich die Verhandlungen hin und noch war man keinen Schritt weiter gekommen. Offenbar hatte er die Absicht, erst den Gang der Dinge in Polen abzuwarten. Er baute auf seine ausgebreitete einflußreiche Verwandtschaft in Warschau: der General-Postmeister von Polen, Sardy, war sein Schwager; die katholische Geistlichkeit nahm sich seiner, als eines Glaubensgenossen an; — das Uebrige that sein Geld bei einigen immer in Verlegenheit befindlichen Hofbeamten. »Der muß gute Fänge haben, schreibt der alte Ober-Postdirector v. Stillen in einer Anwendung von Zorn, der diesen Fuchs aus seiner Spelunke herausholen will.« Dem Residenten, Geheimerath Scultetus in Warschau, wurden von Berlin 1800 Ducaten übersandt, um durch Bestechung den Brandenburgischen Plan zu befördern. Es war umsonst. Der General-Postmeister Sardy selbst reiste zu seinem Schwager nach Danzig. Die Unterhandlung konnte schon als gescheitert angesehen werden.

Da traten zwei günstige Ereignisse ein: Friedrich August von Sachsen bestieg den Thron von Polen, und gleichzeitig starb Alexander de Gratta. Bei der Zusammenkunft des Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg mit König August von Polen zu Johannisburg (1698) wurde verabredet, daß künftig zu Danzig zur bessern Unterhaltung des freundnachbarlichen Verhältnisses ein gemeinschaftlicher Polnischer und Brandenburgischer Postmeister installiert werden sollte. Dies günstige Resultat war, außer den allgemeinen politischen Antrieben, der Unterstützung des Woywoden von Marienburg und des Polnischen Geheimeraths Beuchling zu verdanken, die in das Brandenburgische Interesse gezogen worden waren. Hierzu kam, daß nach Alexander de Gratta's Hintritt die Unterschleife bei dem Danziger Postamte, trotz Paul de Gratta's Beschwichtigungen, mehr und mehr lautbar wurden.

Dies erklärt auch, daß man Polnischer Seits darein willigte, das gemeinschaftliche Postamt in Danzig einem Brandenburgischen Beamten zu übertragen. Bezeichnend ist die gestellte Bedingung: »derselbe soll der

\*) Es war in der That der Fall.

Französischen und Italienischen Sprache mächtig sein, und es müsse ihm mehr getraut werden können, als dem Gratta.«

Christian Hetscher, Secretair bei dem Brandenburgischen Staatsrath v. Fuchs, wurde demgemäß zu diesem Amte erwählt. In dem Patent König August's vom 16. Juli 1698 heißt es, daß Hetscher »in Betrachtung Unseres gemeinschaftlichen, bei guter Bestellung dieser Post versirenden Interesse, gleichzeitig als Postmeister in Brandenburgische Pflicht genommen und durch ihn das Brandenburgische Postwesen zwischen den Pommerschen und Preussischen Landen besorgt werden solle.« Zu seiner Besoldung von 1500 Thaler jährlich trug Polen 1000, Brandenburg 500 Thaler bei.

Es ließ sich voraussehen, daß Hetscher's Stellung sehr schwierig sein würde. Denn die Beseitigung des Polnischen General-Postmeisters von Preußen, Paul de Gratta, war nicht gelungen. Der Hof August's II. war stets geldbedürftig, besonders aber in dem Jahre der Polnischen Königswahl, die ihm 10 Millionen Fl. Poln. kostete. Gratta, dessen General-Postmeisterwürde binnen vier Jahren abgelaufen war, brachte es durch sein Geld und seine Verbindungen dahin, daß ihm dieses Amt, vermöge dessen er Hetscher's Vorgesetzter war, auf Lebenszeit übertragen wurde.

In Hetscher sah er von Anfang an nur einen unbequemen Aufpasser. In der That findet sich in einer in Chiffren geschriebenen Depesche des Preussischen Gesandten in Warschau als Motiv der Intriguen de Gratta's gegen Hetscher mit angegeben, daß dieser zu ehrlich sei und von seinem Polnischen Vorgesetzten sich nicht zur Eröffnung von Briefen werde brauchen lassen.

Hetscher richtete sein Bestreben zunächst darauf, ein anderes Postlocal zu beschaffen. Und wie sehr dies Noth that, zeigt eine anschauliche Beschreibung des damaligen Danziger Postlocals, die wir in einem Actenstück von 1699 finden:

»Wer die Danziger Postbude in Augenschein genommen, heißt es darin, der wird leicht erkennen, wie es ohne désordre und Klagten gar nicht abgehen könne. Diese Postbude ist so enge und klein, daß die Postbediente zugleich darinnen nicht einmal neben einander stehen, geschweige denn sitzen und schreiben können. Der Postmeister hat darinnen gar keine Stelle, sondern muß das seine in seiner abgelegenen Wohnung schreiben. Weiln er nun nicht da ist, so kommt daher die unentliche Klage über die Taxen, Unterschleiffe und Grobigkeit der Postschreiber. Die kleinen und pretiosen paquete müssen über und unterliegen und theils unter Tisch und Bank gestochen werden. Die große paquete können gar nicht hineingebracht werden, sondern müssen außerhalb unter freyem Himmel in allem wetter an einer allgemeinen passage des Durchgangs durch den Junkerhof beliegen bleiben; so gehet es auch mit den Sachen der passagiers.«

Hetscher kaufte demnach im Jahre 1702 für sich ein geräumiges Haus am Langen Markt, welches de Gratta früher selbst einmal zum Posthause vorgeschlagen hatte. Jetzt aber erklärte er sich entschieden dagegen. Er erkannte recht wohl, daß die Verlegung der Post in Hetscher's Haus der erste

Schritt sei, daß Postamt ganz an den König von Preußen zu bringen. Er beschuldigte Hetscher in feindseligen Ausdrücken unzeitiger bössabsichtiger Neuerungen.

Gleichzeitig entstanden wegen der Rechnungslegung schwere Irrungen zwischen beiden. Auch wollte de Gratta den 2c. Hetscher nie recht anerkennen. Er nennt ihn mündlich und schriftlich stets Unterpostmeister und sucht ihn in Berlin und Warschau zu verleunden; ja er brachte den Kronfiscal von Polen dahin, Hetscher wegen des zwei Fürsten geleisteten Doppelleides zu belangen. Natürlich blieb die Anklage ohne Erfolg. Inzwischen war de Gratta wieder 38000 Fl. Poln. an Preussischen Portogeldern schuldig geblieben. Als er sie bis zum Jahre 1704 noch nicht bezahlt hatte, entschloß man sich in Berlin, das für solche Fälle erprobte Mittel des großen Kurfürsten wieder in Anwendung zu bringen: nämlich die Danziger Briefe und Effecten anhalten zu lassen. Vorher jedoch wurde dem Magistrat von Danzig diese Absicht mitgetheilt und derselbe ersucht, den de Gratta zur Zahlung der rückständigen Portogelder, gleichzeitig aber auch zur Verlegung der Postbude, in der bereits wiederholt königliche Gelder fortgekommen seien, zu vermögen.

De Gratta war um diese Zeit in finanzielle Bedrängniß gerathen, zum Theil durch den Aufwand an Geldmitteln, zu dem er genöthigt war, um sich bei dem öfteren Regierungswechsel in Polen in seiner Stellung zu behaupten, zum Theil durch die Maßregeln Hetschers, der die meiste Correspondenz auf die Brandenburgische Post zu ziehen wußte, und endlich durch die Veruntreuungen der Polnischen Postschreiber. Es kam hinzu, daß die Beitreibung der creditirten Postgelder viele Schwierigkeit machte (besonders klagte man in dieser Hinsicht über den Holländischen Envoyé und den Herzog Ferdinand von Kurland, der in Danzig residirte), sowie, daß die Polnischen Magnaten sich nach und nach sämmtlich die Portofreiheit anmaßten, was de Gratta, um ihre Gunst sich zu erhalten, nicht verhindern konnte. Die Zahl seiner Gläubiger hatte sich beträchtlich vermehrt, sein früherer Wohlstand war gesunken. Da keine Aussicht vorhanden war, in nächster Zeit die Preussische Forderung befriedigt zu sehen, so wurden auf Befehl des Königs kostbare dem de Gratta gehörige Tapeten als Pfand mit Beschlagnahme belegt. \*)

\*) Diese Tapeten, fünf an der Zahl, waren von großem Werth. König Sigismund August von Polen hatte sie nach Zeichnungen Michel Angelo's, biblische Geschichten darstellend, reich in Gold und Seide sticken lassen. Sie waren demnach weit über 100 Jahr alt. Der Polnische Hof hatte sich an de Gratta's Vater für 100,000 Gulden versetzt und ihm zum Unterpfande verschrieben. Dieser war aber zur Possession des Unterpfandes nicht gelangt. Paul de Gratta hatte jedoch während der Wirren des Interregnums sich mit List in Besitz der Tapeten zu setzen gewußt. Rechtsgiltig konnte er sie hiernach nicht alieniren, noch sein Pfandrecht einem Dritten cediren. Dennoch scheint er eine ähnliche Absicht gehegt zu haben, denn 1705 befinden sich die Tapeten auf dem Transport von Danzig nach Hamburg. Der Preussische Resident in Danzig hatte es jedoch rechtzeitig erfahren und schon

Man hielt den Zeitpunkt für gekommen, ihm die Deutsche Post ganz abzukaufen, so daß ihm nur die Post nach und aus Polen verblieben wäre. Dem Woywoden von Marienburg, dessen empfängliche Seite man kannte, wurden 200 Ducaten versprochen, um bei de Gratta für das Preussische Interesse zu wirken. Gleichzeitig kaufte der König das Hetscherische Haus am Langen Markt für 6000 Thaler, wohin die Post verlegt werden sollte. De Gratta war aber nur zur Abtretung der Fahrpost zu vermögen.

Diese Fahrpost war 1694 zwischen Danzig und Königsberg angelegt worden. Sie ging zweimal wöchentlich und wurde zur Beförderung von Personen, Päckereien und Geldern stark benutzt. Die Wechselung geschah auf der Grenze bei Rarmel. Die Einnahme wurde halbsteidlich getheilt. Schon 1695 hatte man in Berlin dahin gestrebt, den Alleinbesitz dieser Post zu erringen, um das in Danzig einst verlorene Terrain allmählig wieder zu gewinnen. Als nämlich 1695 der Hof von Warschau zur schnelleren Ueberkunft der Correspondenz aus Holland um Anlegung einer directen Post von Berlin über Cüstrin, Driesen und Posen nach Warschau ersuchte, wurde Brandenburgischer Seits daran die Bedingung geknüpft, die Danzig-Königsberger fahrende Post ganz an Brandenburg zu überlassen. Sie sollte dann in Danzig von dem Residenten Rubach abgefertigt werden. Gleichzeitig verlangte man die Ermäßigung des Polnischen Porto für die Danziger Strecke von 3 auf 1 Groschen. Man hatte damals de Gratta selbst von diesem Vorhaben in Kenntniß gesetzt und ihn ersucht, der Sache nicht hinderlich zu sein, da denn der Kurfürst seine Gnade und Erkenntlichkeit ihm »réellement« werde empfinden lassen. Besser wäre gewesen, die Sache in Warschau schnell abzumachen, ehe de Gratta davon Kenntniß hatte; denn der Königin war besonders viel an dem Zustandekommen der Post über Posen und Küstren gelegen. De Gratta aber wandte alle Mittel an, den Plan scheitern zu machen, da für ihn der Verlust der Fahrpost einen bedeutenden Einnahmeausfall zur Folge gehabt haben würde. Und der Hof in Warschau lehnte in der That das Verlangen der Brandenburgischen Regierung ab in Anbetracht des »Präjudizes«, das dem Polnischen Postregal in Danzig durch Ueberlassung der Fahrpost an Brandenburg erwachsen könnte. «

Jetzt in seiner Bedrängniß verstand sich de Gratta dazu, die Fahrpost an die Preussische Verwaltung auf 10 Jahre zu verpachten. Seine Bedingungen waren: Erlaß der Hälfte der schuldigen Portogelder und jährlicher Pachtzins von 3000 Thalern, wogegen er der Preussischen Regierung die freie Disposition über die Post zugestand. Man war bereit abzuschließen. Da zögerte de Gratta wiederum: sein Postschreiber Schmidt hatte ihm jährlich 4500 Thaler Pacht geboten. Diesen Schmidt hatte man Preussischer

---

auf dem Postamte in Stolp wurden die Tapeten mit Arrest belegt. Erst nach mehreren Jahren und nachdem er sie vergeblich dem Könige von Preußen zum Kauf angeboten, löste sie de Gratta ein.

Seit's längst zu entfernen gesucht. Er stand in ganz Danzig in schlechtem Rufe und hatte sich dem Preussischen Postamte stets feindselig gezeigt. De Gratta mußte ihm ziemlich freie Hand beim Postbetriebe lassen. Er konnte gegen ihn nicht einschreiten, denn Schmidt war sein Gehilfe beim Eröffnen und Unterschlagen der Briefe gewesen, und außerdem schuldete de Gratta ihm 16,000 Fl. Poln. Auch hatte Schmidt noch von Gratta's verstorbenem Bruder Schriften in Händen, welche die beiden Brüder sehr bloßstellten.

Dennoch kam inmitten dieser Polnischen Wirthschaft unter kräftiger Mitwirkung des Wojwoden von Marienburg der Vertrag mit dem Preuß. Postmeister Hetscher 1705 zu Stande. König August bestätigte ihn. Die Fahrpost wurde sofort nach dem Preussischen Posthause verlegt.

So war ein weiterer Schritt dem Ziel entgegen geschehen.

Mit Mißbehagen sah der Magistrat von Danzig die blaue Preussische Postlibree und den blauen Wagen mit dem Preuß. Adler in seinen Mauern wieder.

Im Jahre 1709 erkrankte de Gratta. Alter und Sorgen hatten seinen zähen Geist gebeugt. In dieser Zeit gelang es Hetscher, die Abfertigung der Reitposten allmählig nach dem Preussischen Posthause zu ziehen.

Am 20. April 1710 ward in Warschau ein Postrecess abgeschlossen, nach welchem die Reitposten aus der bisherigen »Postbude« verlegt und so lange im Preussischen Posthause abgefertigt werden sollten, bis das Polnische General-Postamt ein eigenes Posthaus in Danzig beschafft haben würde. Im §. 4. des Recesses verspricht der König von Polen, das Postamt in Danzig mit allem Nachdruck zur pünktlicheren Bezahlung der Preussischen Portogelder anzuhalten. Fernere Verabredungen waren, daß die Correspondenz, in Fällen, wo der Anschluß nicht mehr zu ermöglichen sei, stets mit Stafetten nachgesandt, und daß den weiterhergekommenen Passagieren der Vorrang vor den in Danzig eingeschriebenen Passagieren eingeräumt werden sollte.\*)

\*) Diese Regel war bisher in vielen Fällen nicht beobachtet. De Gratta hatte, so lange er die Fahrpost expediren ließ, vielmehr den Danziger Passagieren den Vorzug eingeräumt und nicht selten die weiterhergekommenen zurückgelassen, so daß sie Extrafahrten nehmen mußten, denn Beiwagen wurden noch nicht gestellt. Von den weiterhergekommenen Reisenden mußten nicht etwa diejenigen zurücktreten, welche die letzten Nummern hatten. Ein viel höherer Grund, als die Einschreibungsnummer, war für das Anrecht auf einen Platz in der Postkalesche entscheidend: die Religion. Die Juden waren allemal die Unglücklichen, welche zuerst das Feld räumen mußten. Da war denn der Durchgang durch den Junkerhof vor der Postbude nicht selten der Schauplatz wenig friedfertiger Auftritte. Weil nun dort die Postpakete unter freiem Himmel lagen, so geschah es einige Male, daß sie von den streitenden Parteien als Munition wacker benutzt wurden. Häufig mußten Häfcher und Stadtsoldaten einschreiten, um dem Getümmel, das den Postwagen umtobte, ein Ende zu machen. Und so erhielt dann manch ein Passagier für seine thatkräftigen Bemühungen, sich einen Platz zu verschaffen, einen solchen für die Nacht in der Danziger Frohufeste, anstatt in dem Postwagen.

Am ersten Ostertage 1712 starb Paul de Gratta.

Der Preussischen Postkasse schuldete er bei seinem Tode 18351 fl. Außerdem hinterließ er zahlreiche Gläubiger in der Stadt, meist sehr einflußreiche Personen.

Es lag nahe, auf welche Weise sie, und mit ihnen eine mächtige Partei im Rath der Stadt jetzt zu gewinnen waren.

Der Polnische Hof war zweifelhaft, ob er die Stelle eines General-Postmeisters von Polnisch-Preußen überhaupt wieder besetzen oder dieses Amt in die Hände des General-Postmeisters von Polen legen sollte.

Der Augenblick kam so günstig schwerlich wieder.

Dennoch ist er unbenutzt geblieben. Ob man die Mittel zu hoch anschlug, ob damals schon weitergehende Pläne die Erreichung des vorliegenden Zweckes als nothwendige Folge in sich trugen\*), oder ob bei der Unsicherheit der Grundlagen der Polnischen Monarchie mit Zug ein Unterpfeiler für die Erfüllung der Staatsverträge vermist wurde, — unsere Quellen schweigen darüber. Der bisherige Verlauf scheint für die letztere Annahme zu sprechen. Denn oft genug hatte man die *fides punica* von Warschau erfahren. \*\*) —

#### Posten in der Provinz Preußen.

In der Provinz Preußen bestanden bisher nur die Posten zwischen Danzig und Königsberg, so wie zwischen Königsberg und Memel.

Außerdem existirte seit dem Wehlauer Frieden die Brandenburgische Dragonerpost zwischen Königsberg und Warschau. Derselben war die Passage in Polen gestattet. Diese Anstalt, welche gemeinschaftlich unter der Post- und der Militärbehörde stand, hatte eine eigene Organisation. Eine Compagnie Dragoner versah die Ordonnanz-Ritte zweimal wöchentlich regelmäßig zwischen Königsberg und Warschau et v. v. über Ortelsburg und Rastenburg. Diese Strecke von 38 Meilen wurde mit Rücksicht auf den Uebergang über die Weichsel und den Bug in 40 bis 50 Stunden zurückgelegt. Auf jeder der 7 Stationen waren ursprünglich zwei Dragoner postirt. Später wurde diese Anzahl verdoppelt. In Warschau wurden sie auf der Kanzlei des Brandenburgischen Residenten abgefertigt. Sie hatten

\*) Schon nach der Schlacht von Warschau (1656) machte Karl Gustav von Schweden dem großen Kurfürsten den Antrag einer Theilung Polens (Pufendorf: *Leben Karl Gustavs*, Bd. III. §§. 20. 36.). Der große Kurfürst ging aber nicht darauf ein, weil Schweden die Küstenländer für sich behalten wollte. Friedrich I. ließ 1710 durch den Geheimrath Ilgen einen förmlichen Plan zur Theilung Polens ausarbeiten und dem Russischen und Sächsischen Hofe mittheilen; nach diesem Plane sollte ein Theil von Polen noch als selbstständiger Staat bestehen bleiben, aber in ein erbliches Königreich verwandelt werden. Danzig sollte indeß der Polnischen Oberherrschaft ganz entzogen und zunächst in eine freie Reichsstadt verwandelt werden.

\*\*) „Der Polnische Adel wird die Postordnung und Postverträge ohnehin schwerlich halten, wenn solche nicht nach seinem Geschmack eingerichtet sind. Die Polnische Freiheit (Zügellosigkeit) stehet überhaupt einer guten Posteinrichtung sehr im Wege.“ v. Beust a. a. O. Bd. II. S. 37.

im Gesandtschafts-Hotel ein eigenes Wachtthaus. Dort war ein Unterofficier mit 20 Mann stationirt.

Eigentlich war diese Anstalt nur zur Beförderung der Regierungs- und Gesandtschafts-Depeschen bestimmt. Sie wurde aber auch vom Publicum, namentlich von den Polnischen Magnaten, zur Beförderung der Privat-Correspondenz, sowie kleinerer Päckchen und Geldsendungen benützt. Zwar wurde hierdurch das Felleisen nicht selten über Gebühr beschwert, indeß man trug Bedenken, diesem Uebelstande abzuhelfen, weil die Magnaten es sonst dahin gebracht hätten, daß der Post die freie Passage im Polnischen Gebiet nicht mehr gestattet worden wäre. Die gesammte Privat-Correspondenz wurde mit der Dragonerpost frei befördert. Es brachten aber die Dragoner viele Briefe nach Holland, Berlin, Hamburg, die sonst mit der Polnischen Post über Danzig wären befördert worden, mit aus Polen an das Postamt in Königsberg, wovon die Preussische Postkasse, zum Nachtheil der Polnischen, merklichen Vortheil hatte. 1704 hatte der General-Postmeister Sardy in Warschau hierauf aufmerksam gemacht. Es war aber seinem Andringen, in Anbetracht der erwähnten Begünstigung freier Correspondenz auf der Dragonerpost, keine weitere Folge gegeben worden.

Im Jahre 1710 nahmen der Capitain von Gohr und der Lieutenant Mezsdorff, auf höhere Veranlassung, eine genaue Revision dieser Anstalt vor. Vielfache Verspätungen waren vorgekommen: die Post war bei den Unruhen in Polen öfter angefallen, es waren den Dragonern die Pferde aus den Ställen gestohlen worden. Die Dragoner selbst hielten sich unterwegs in den Krügen auf. Sie verließen wohl die Station, um Reisende gegen Bezahlung zu convohiren. Auch hatte es an Unterschleifen nicht gefehlt. »Einige Posttaschen sind so schlecht, schreibt der Oberst v. Cicilsky, daß es nicht zu verwundern ist, wenn meine Dragoner auf üble Gedanken gerathen und was aus den Taschen practisiren.« \*)

In Folge dieser Revision wurden mehrere Dragoner entlassen. Die Compagnie wurde verstärkt und die Anzahl der Dragoner auf jeder Station verdoppelt.

Ein besonderes, von der Post- und Militairbehörde festgestelltes Reglement ward erlassen. Darin heißt es: — Die Dragoner sollen nicht einzeln, sondern immer zu zweien reiten mit geladenem Gewehr. Sie sollen jede Gewalt mit Gewalt vertreiben und die ihnen auf Leib und Leben anvertraute Posttasche nicht anders als mit dem Leben von sich lassen. Damit sie wegen Gleichheit der Montirung (weil damals auch verschiedene Polnische Regimente Weiß und Blau trugen) von den verschiedenen Parteien in Polen nicht irgend welchen Angriff oder Aufenthalt erleiden dürfen, sollen sie das Königlich Preussische Wappen mit dem schwarzen Adler vor

\*) Einer dieser Postdragoner hat um Lieferung eines Pferdes, weil ihm, wie er erzählte, ein Wolf, dem er selbst nur mit Lebensgefahr entronnen sei, das seinige aufgefressen habe. Er hatte das Pferd unterwegs in einer Schenke im Würfelspiel verspielt.

der Brust an den Flintenriemen geheftet tragen und Pässe in drei verschiedenen Sprachen (Deutsch, Lateinisch und Polnisch) bei sich führen. Den Dragonern von den Unterwegsstationen soll kein Urlaub ertheilt werden. Nur diejenigen, welche in Warschau stationirt sind, mögen beurlaubt werden »aber nicht gar zu viel auf einmal, damit wenigstens die Hälfte allemal im Hofe zugegen bleibe, die bei des Residenten Aus- und Einfahren, auch wenn derselbe vornehme Visiten empfängt, ins Gewehr treten sollen.«

Zwischen Pillau und Danzig waren eine Zeit lang ebenfalls Dragoner Behufs Beförderung der Regierungs-Correspondenz stationirt. Ueber ihre Führung liefen von vielen Seiten Klagen ein. Sie machten in allen Krügen der Heerstraße Schulden, hatten fortwährend Sänkereien mit den Bauern, so daß kein Wirth sie mit ihren Pferden mehr aufnehmen wollte. In Folge dessen wurden sie zurückgezogen. Die Stationen wurden mit Postkilonen besetzt, welche jedoch im Civilanzuge ihren Dienst versehen mußten, damit die Post-Uniform bei den Polen und in Danzig nicht die Meinung erwecke, als handle es sich um die Anlegung einer förmlichen Post. Später wurden diese Stationen ganz eingezogen.

In mehreren Gegenden der Provinz Preußen bestanden die sogenannten Aemter- und Schulzen-Posten. Es wurden mit diesen Namen die im Ganzen ziemlich regelmäßigen Gänge der Amtsboten bezeichnet, welche neben der amtlichen auch einige Privat-Correspondenz beförderten.

Eine eigentliche Post bestand demnach nur auf dem Course von Danzig nach Memel. Privatfuhr-Anstalten waren im Betriebe auf der Route von Königsberg durch das Ermeland nach Elbing, ferner nach Litthauen und nach dem Preussischen Oberlande. Die meisten Städte hatten, wie heute noch manche Dörfer, Privatboten.

Im Jahr 1699 ward eine Commission ernannt, um zur besseren Beförderung des Handels und der Regierungs-Correspondenz den Posteinrichtungen in Preußen eine größere Ausdehnung zu geben. Gleichzeitig wurde die Regierung in Königsberg beauftragt, eine allgemeine Verbesserung der Wege vorzunehmen.

Der Bischof von Ermeland erhob einige Schwierigkeiten wegen des Transits der Preussischen Posten durch das Bisthum. Man erinnerte ihn an das Beispiel der Bischöfe von Hildesheim und Münster, welche in dieser Beziehung ein freundnachbarliches Entgegenkommen gezeigt hatten, und stellte ihm die portofreie Beförderung seiner Correspondenz in Aussicht.

Hierdurch ward die Sache beigelegt. Zum 1. October 1699 kamen zu Stande: eine Post von Königsberg über Tapiau, Wehlau, Insterburg nach Tilsit und Ragnit, eine Post von Königsberg nach Elbing und über Preuß. Holland nach Marienwerder.

Die Strecke von Königsberg bis Tilsit wurde in 24, diejenige von Königsberg nach Marienwerder in 31 Stunden zurückgelegt. Gleichzeitig



wurden auf dieser Route Maßregeln zur Beseitigung der regelmäßigen Privatfuhr- und Botenanstalten ergriffen.

Die Einrichtung dieser Posten wurde von dem ganzen Handelsstande in Preußen mit Freuden begrüßt.

Freilich waren sie, selbst nach damaligem Begriff, noch unvollkommen. Namentlich zeigte sich der Umstand hinderlich, daß man in der städtearmen Gegend sehr lange Stationen (durchschnittlich von 6 Meilen) hatte legen müssen, sowie daß es einstweilen an einem geeigneten Personal fehlte. Wir finden, daß in mehreren Orten die Abfertigung der Posten den Pfarrern wider ihren Willen kraft königlicher Machtvollkommenheit auferlegt wurde. Indes war immer ein Anfang gemacht, der den Fortschritt hoffen ließ. —

### Posten in Pommern.

Bezüglich des Postwesens in Pommern wurde im Art. 2. des Grenzrecesses zwischen Schweden und Kur-Brandenburg vom Jahre 1698 festgesetzt, daß kein Theil den anderen in der unbeschränkten Ausübung des Postregals innerhalb der eigenen Landesgrenzen behindern wolle. Die Posten sollten an den Grenzen wechseln. Die Staats-Correspondenz sollte gegenseitig frei befördert werden.

Während die Brandenburgische Reitpost noch immer über Stargard, Cörlin, Cöslin, Stolp, Wuklow nach Danzig ihren Weg nahm, war die fahrende Post von Stargard über Greiffenberg und Colberg verlegt worden, um dem Verkehr in diesen Orten aufzuhelfen. Auf dieser Route kamen indes der schlechten Wege halber viele Verzögerungen vor. Die Passagiere klagten über den Umweg, und da die schnelle Fortschaffung der Reisenden der Hauptzweck dieser Fahrpost war, so wurde sie wieder über Cörlin gelegt. Den Städten Greiffenberg und Colberg ward jedoch auf ihr Ansuchen gestattet, sich durch regelmäßige Privatfahren die Verbindung mit dem Hauptpostcourse zu erhalten.

Sonst fielen in diesem Landestheile bezüglich der Posten keine bemerkenswerthe Veränderungen vor. —

### Postverbindung mit Mecklenburg.

Als im Jahre 1695 Herzog Gustav Adolph zu Güstrow starb und darauf Herzog Friedrich Wilhelm zu Schwerin auf den Kaiserlichen Entscheid vom 12. Januar 1697 sowohl von der Stadt, als auch von dem ganzen Herzogthum Güstrow Besitz nahm, trug Herzog Adolph Friedrich von Mecklenburg-Strelitz Bedenken, seine Briefe nach Hamburg ferner über Güstrow, und also durch seiner Feinde Hände gehen zu lassen, schickte sie demnach alsbald über das Brandenburgische Postamt in Perleberg. Auch fuhr der Herzog, wenn er wegen der Güstrow'schen Successionsache nach Hamburg sich begab, mit seinem Wagen bis Perleberg und setzte sich daselbst auf die gewöhnliche Brandenburgische Post, mit der er bis Hamburg und von dort zurückreiste.

Eine Postverbindung zwischen Preußen und Mecklenburg-Strelitz bestand noch nicht. Der Herzog sendete seine Briefe mit reitenden Boten nach Zehdenick und Perleberg und ließ sie auch von dort abholen. Die Victualien für die Herzogliche Küche und andere Fahrpostsendungen von Hamburg nach Strelitz hatten indeß noch bisher über Güstrow bezogen werden müssen. Auf der Schwerinschen Post wurden sie aber nicht allein sehr hoch taxirt, sondern auch öfter aufgehalten, so daß sie verdarben, über welche »chikanöse Sachen« der Herzog sich in einem Schreiben an den König in Preußen beklagt und um die Erlaubniß nachsucht, eine Küchenpost bis Perleberg, die wöchentlich einmal gehen sollte, anzulegen.

Die Unterhandlungen hierüber führten, nachdem sie während der Verwaltung des Grafen von Wartenberg fünf Jahre geruht hatten, zu dem Post-Combinations-Recess zwischen Preußen und Mecklenburg-Strelitz vom 22. Juni 1712.

Mecklenburg gestattete die Anlegung Preussischer fahrender Posten von Perleberg über Mirow nach Strelitz und von Prenzlau über Woldeck nach Strelitz, wogegen Preußen sich mit der Einrichtung einer Mecklenburgischen Post von Strelitz nach Zehdenick einverstanden erklärte. Die Etablierung eines Preussischen Postamts in Strelitz und eines Mecklenburgischen Postamts in Zehdenick wurde gegenseitig nicht eingeräumt. Vielmehr sollten die dort bestehenden einheimischen Postämter die Abfertigung der fremden Posten mitbesorgen.

Wöchentlich zweimal sollten die Zeitungen aus Hamburg an den Herzog von Strelitz auf den Preussischen Posten bis zum Gewichte von 3 Loth frei befördert werden. Dagegen wurde für Briefe in Kammer- und Kanzlei-Sachen, so wie für Victualien und andere Pakete die Porto-freiheit nicht zugestanden. —

#### Postcours Berlin - Breslau - Wien.

Um die sehr beträchtliche Holländische und Hamburger Correspondenz nach Wien von Leipzig, Nürnberg und dem Taxisschen Course ab- und über Berlin zu leiten, entwarf man den Plan einer schnelleren und öfteren Postverbindung zwischen Berlin und Wien über Breslau. In Berlin sollte die Wiener Post in genauen Zusammenhang mit den Posten nach Hamburg und Cleve gesetzt werden. Es war ein wesentlicher Vorsprung vor der Taxisschen Post zu erreichen. Der Gesandte in Wien, der jüngere Dankelmann, erhielt den Auftrag, mit den Oesterreichischen Ministern und insbesondere dem dortigen General-Postmeister Grafen von Paar wegen dieser Angelegenheit zu unterhandeln.

Auf Betreiben des Grafen von Taxis weigerten sich die Minister in Wien, trotzdem ihnen eine ziemlich genaue Berechnung von dem zu hoffenden Ueberschusse vorgelegt war, auf diese Unterhandlung einzugehen. Sie gaben vor, daß, wenn die Oesterreichischen Posten mit den Brandenburgischen in eine so enge Verbindung träten, dadurch gewissermaßen das Brandenbur-

gische Postwesen als vom Kaiser förmlich sanctionirt erscheinen würde. Unter dem großen Kurfürsten würde man eine so nichtige Ausflucht, die mit den Versprechungen des Kaisers selbst in Widerspruch stand, nicht gewagt haben.

Der Brandenburgische Plan machte in Wien indessen großes Aufsehen. L'affaire des Postes, berichtet der Gesandte 1689, étant venue au Conseil Impérial a fait un furieux éclat. Certain ami qui y avait été me dit, que nous dérivions tous les ruisseaux sur nos moulins. Je sais de bonne part, que le Comte de Taxis s'y oppose à toutes forces. Der Gesandte klagt über den »unbeschreiblich« schleppenden Geschäftsgang in Wien.

Der Graf von Taxis trat bei dem Reichshofrath endlich mit offenen Klagen gegen dieses Vorhaben der Brandenburgischen Regierung hervor, indem dadurch das Reichspostwesen im Westphälischen und Niedersächsischen Kreise »totaliter werde ruinirt« werden. Er verlangte, daß dem Oesterreichischen General-Postmeister Grafen v. Paar, mit dem das Haus Taxis bekanntlich fortwährend in heftigster Fehde lag, verboten werde, wegen dieser Sache überhaupt mit dem Kurfürsten von Brandenburg zu unterhandeln und setzte vorläufig einen Suspens von zwei Monaten durch. Dies gereichte ihm jedoch zum Nachtheil. Der Oesterreichische General-Postmeister erkannte jetzt und zwar gerade aus der Taxis'schen Klage, welche ein großer Vortheil für seine Posten zwischen Breslau und Wien zu hoffen sei, wenn die von Brandenburgischer Seite vorgeschlagenen Maßregeln zur Ausführung gelangen würden. »Der Graf v. Paar, berichtet der Gesandte, ist jetzt sehr günstig gestimmt und wenn man ihm noch eine wohlgemachte Berliner Chaise überschicken wollte (da ihm die meinige sehr gut gefallen hat), so würde sich mit ihm die Sache schon arrangiren lassen.« Außerdem bittet der Gesandte um 2000 Thlr., um die Beamten der Hofkammer und der Böhmisches Kanzlei zu gewinnen: »ich werde sehen nicht all dies Geld zu verausgaben, je marchanderai autant que je pourrai.« Dennoch mußten weitere 2000 Thlr. gesandt werden, und so kam im Jahre 1692, nach dreijähriger Unterhandlung, die Sache endlich in der gewünschten Weise zu Stande. Der Erfolg entsprach den Erwartungen und wurde erst später durch die Anlegung einer concurrirenden Sächsischen Post von Leipzig nach Breslau einigermaßen geschwächt. —

#### Preussische Posten in den Anhaltischen Landen.

Schon in dem letzten Decennium des 17. Jahrhunderts beginnt das Preussische Postwesen in den Anhaltischen Landen sich auszubreiten.

In Dessau und Zerbst finden wir bereits um's Jahr 1690 Brandenburgische Postämter mit Genehmigung der Landesfürsten in Wirksamkeit. Die Genehmigung war unbedingt ertheilt worden. Diese Fürsten gingen von dem Gesichtspunkte aus, eine so gemeinnützige Anstalt, wie die Post, sich möglichst frei entwickeln zu lassen. —

Mit der Regierung von Anhalt-Cöthen kam man jedoch in einen

Zwiespalt wegen der sogenannten Cöthenschen Postlandkutsche, welche seit längerer Zeit regelmäßig zwischen Cöthen und Magdeburg coursierte. Ihr Führer Illing, ein Privatmann, zahlte an die Fürstliche Kammer 80 Thlr. jährlich für das ausschließliche Vorrecht, das ihm zur Betreibung dieses Fuhrwerks gewährt worden war. Außerdem beförderte er die Fürstlichen Dienst- und Küchen-Sachen frei. Wegen dieser Vortheile bestand auch die Regierung in Cöthen fest auf Beibehaltung der Postkutsche. Sie bezeichnet dieselbe nicht selten mit dem Attribut »fürstlich.« Auch führte der Kutscher ein Posthorn, jedoch keine Landesherrlichen Insignien.

Ueberhaupt war die ganze Anstalt lediglich eine Privat-Unternehmung, und, da sie sich auch auf Beförderung von Briefen und postzwangspflichtigen Paketen erstreckte, unverträglich mit der regalistischen Natur der Post.

Es wurde ihr daher 1696 die Beförderung dieser Gegenstände auf Preussischem Gebiete von der Preussischen Regierung untersagt.

Der Unternehmer achtete indeß dieses Verbots wenig; er suchte die Magdeburger Kaufmannschaft in sein Interesse zu ziehen, indem er derselben versprach, ihre Correspondenz nach Cöthen frei zu befördern. In Folge dessen ließ der Postmeister von Magdeburg das Cöthener Fuhrwerk unfern Calbe a. S. von den Landreutern aufheben, und die Pferde wie die postzwangspflichtigen Sachen mit Beschlag belegen.

Die Anhaltische Regierung beschwerte sich in Berlin über dieses »unanständige traitement.« Der Fürst Emanuel Lebrecht schrieb eigenhändig an den Kurfürsten von Brandenburg, daß ihm solches »nicht wenig zu Gemüth gegangen.«

Inzwischen hatte man in Berlin den Plan gefaßt, in Gemeinschaft mit Kur-Sachsen eine Post zwischen Leipzig und Magdeburg über Cöthen anzulegen, wodurch in letzterem Orte die Einrichtung einer Station und Postanstalt erforderlich wurde. Man empfahl zunächst der Regierung in Magdeburg und dem Postmeister daselbst, die Vollstreckung der Maßregeln gegen die Cöthensche Beförderungsanstalt auszusetzen, überhaupt die letztere einstweilen zu schonen. Ein Brandenburgischer und ein Sächsischer Commissarius wurden nach Cöthen gesendet.

Am 24. Mai 1699 kam ein Vertrag zu Stande: der neuen Post zwischen Leipzig und Magdeburg wurde der Transit durch das Cöthensche Gebiet und die Stationshaltung in der Stadt Cöthen gestattet. Zum beiderseitigen (Sächsischen und Brandenburgischen) Posthalter und Postmeister daselbst sollte ein Cöthenscher Unterthan gewählt werden.

Für diese Zugeständnisse wurde der Anhaltischen Regierung bewilligt: die portofreie Beförderung der herrschaftlichen Correspondenz und die ungehinderte Einfahrt der Cöthener Postkutsche sowohl in Magdeburg als in Leipzig. Die Postkutsche sollte aber wöchentlich nur einmal gehen, und sich auf die Beförderung von Personen und großen Paketen, so wie derjenigen Briefe beschränken, welche zwischen beiden Städten und Cöthen gewechselt

würden. Diese Postkutsche bestand noch im Anfange des 19. Jahrhunderts. —

Der Bürgermeister von Bernburg und mehrere Bernburgische Unterthanen hatten schon im Jahre 1700 den Kurfürsten von Brandenburg unmittelbar um Anlegung einer Post ersucht.

Unter der Verwaltung des Grafen von Wartenberg blieb aber diese Angelegenheit gänzlich ruhen, bis 1711 Braunschweig-Lüneburg und Sachsen Einleitungen trafen, in Bernburg ein Postamt anzulegen. Da erst nahm man die Sache wieder auf.

Die Bernburgische Regierung zeigte sich geneigt, mit Preußen zu unterhandeln.

Man machte von Berlin aus das Anerbieten, eine Botenpost von Ascherleben oder Calbe nach Bernburg anzulegen, da man den Zuschuß, den eine fahrende Post erfordern würde, für sehr beträchtlich hielt. Allein die Bernburgische Regierung erwiederte etwas empfindlich: einen Fußboten könne Se. Fürstliche Durchlaucht sich selber halten. Dies geschah auch. Die Preussische Postbehörde legte diesem Boten kein Hinderniß in den Weg. Man wollte den Nachbar auch hier durch Schonung gewinnen. Der Zweck ward um so eher erreicht, als Sächsischer Seits gerade das Gegentheil gezeigt wurde. Denn während der Bernburger Bote in Calbe ungehindert passirte, ward er in Leipzig jedesmal am Thore angehalten und unter polizeilicher Escorte nach dem Posthause gebracht, um dort zunächst visitirt zu werden. Dieses vexatorische Verfahren der Sachsen erregte eine Mißstimmung in Bernburg, die den Preussischen Absichten förderlich war. Dieselben gelangten indeß erst in dem folgenden Zeitraum zur Ausführung. —

#### Postverhältnisse mit Sachsen.

Die von Kur-Sachsen und Taxis gemeinschaftlich unterhaltene Post zwischen Leipzig und Hamburg (über Quedlinburg und Braunschweig) that der Brandenburgischen Post von Halle nach Hamburg merklichen Eintrag. Sachsen, das bei jener Post die Beförderung bis Quedlinburg (welcher Ort damals Sächsisch war) besorgte und auch bis dahin das Porto bezog, verweigerte aus diesem Grunde, sich in eine Verbindung mit der Preussischen Halle-Hamburger Post einzulassen, bei welcher es das Porto nur auf eine sehr kurze Strecke bezogen haben würde.

Auch lehnte Sachsen die Brandenburgischen Vorschläge bezüglich der Verbesserung der Postverbindung zwischen Berlin und Dresden ab; hauptsächlich aus der Besorgniß, daß hierdurch »die Commerciën von Leipzig abgezogen werden möchten.«

Um diese Zeit (1692) beginnt die Sächsische Regierung eine rege Thätigkeit zur Errichtung eines eigenen ausgedehnten Postwesens zu entfalten. \*) Sie strebt, hierin einem richtigen Grundsatz folgend, beharrlich

\*) Schon im 16. Jahrhundert bestanden in Sachsen ordnungsmäßige Botenanstalten. Später setzte sich das Taxische und im dreißigjährigen Kriege sogar das Schwedische Post-

danach, die fremdherrlichen — Kaiserlichen und Reichsständischen — Postanstalten und Postbeamten aus ihrem Gebiet zu entfernen.

Aus diesen Ursachen entstanden zwischen Sachsen und Brandenburg in Bezug auf das Postwesen die Verwickelungen, welche diesen ganzen ein Vierteljahrhundert umfassenden Zeitraum überdauerten und nebst den Streitigkeiten in den Grenz-, Zoll- und Handelsbeziehungen, genährt von politischer Eifersucht, sich bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts fortsetzten.

Brandenburg hatte in Leipzig eine Post-Expedition, sowie in den Sächsischen Orten Düben und Wittenberg Posthalter und Postmeister. Eine Brandenburgische Post von Berlin ging über Wittenberg bis nach Leipzig hinein und Brandenburg bezog das Porto bis an diese Stadt. Außerdem ritten regelmäßig zwischen Halle und Regensburg durch das Sächsische Gebiet Brandenburgische Couriere zur Beförderung der amtlichen Depeschen nach und von dem Reichstage.

In Leipzig hatte 1692 ein früherer Kaufmann Keese das Ober-Postamt für 5000 Thlr. gepachtet, ein sehr thätiger und beharrlicher Mann, der aber, wie es sich nach dem Verhältniß, in welchem er stand, erwarten ließ, die Post lediglich nach dem Finanzprincip verwaltete. Gleich nach seinem Amtsantritt beehrte er von dem Brandenburgischen Postfactor Ihle die Erklärung, daß dieser als Sächsischer Unterthan sich für verpflichtet achte, die Brandenburgische Post nicht mehr zu expediren. Als Ihle diese Erklärung verweigerte, verbot ihm Jener den Zutritt zum Posthause. Auf Intervention des Brandenburgischen Gesandten in Dresden wurde ihm derselbe indes vorläufig wieder gestattet.

Am 9. Juni 1692 erging an den inzwischen zum Ober-Postmeister ernannten Keese ein Befehl des Kurfürsten aus Dresden des Inhalts: »Wir können nicht gestatten, daß in Unsern Landen von einigen andern außer denen, so von Uns dependiren, Posten gehalten werden, oder Unserm Postwesen Eingriff geschehe.« Was nun geschah, erfahren wir aus folgender in den Acten noch vorhandenen protocollarischen Aussage des Brandenburgischen Postillons Valentin Schulz aus Düben: »Als ich am 28. September (1692) bei meiner Ankunft in Leipzig nach dem Kurbrandenburgischen Factor fragte, wurde mir geantwortet, daß derselbe dort nichts mehr zu thun habe. Da ich nun das Postvelliß' nicht von mir lassen wollte, ruffte der Ober-Postmeister mit groß Geschrey seine Leute, stieß mich mit dem Velliß' weg und schrie: wollt ihr Sacr. Kerle euch noch wehren; eure Blauröcke und Caleßen sind hier am längsten gesehen worden! Und da ich mich dennoch wehrte, hieß er die Häfcher rufen: da entstund ein großer Zulauf von Leuten und war viel Lärmens. Die Häfcher

---

wesen in Leipzig fest. Diesem folgte das Brandenburgische Postwesen. Der Klugheit und Beharrlichkeit der Sächsischen Regierung gelang die Beseitigung aller dieser fremden Postanstalten und die Herstellung eines geordneten selbstständigen Postinstitutes. Schon um das Jahr 1700 gingen 80 Posten wöchentlich von Leipzig ab.

machten Anstalt, mich und meine Pferde in Arrest zu nehmen. Da konnt' ich nicht weiter wider die Gewalt und überließ ihm das Velleiß. « So wurde auch den andern Postillonon begegnet, wobei es zu einigen heftigen Auftritten und Thätlichkeiten kam.

In Berlin griff man zunächst zur Retorsion. Die Sächsischen Postillone wurden aus dem Fürstenthum Halberstadt und aus dem Mansfeldischen durch Militairgewalt ausgetrieben. So war beiderseits das frühere Vertragsverhältniß (Abschn. I. S. 37) gewaltsam aufgelöst, zuerst allerdings von Sachsen.

Der Gesandte in Dresden wurde beauftragt, über das Verfahren des Ober-Postmeisters Keese Beschwerde zu führen und Genugthuung zu verlangen; Keese solle die Portogelder herausgeben, die er für Brandenburgische Briefe eingenommen habe; dann sei man bereit, einen Vergleich wegen Aufhebung der Brandenburgischen Postämter in Leipzig, Wittenberg und Düben einzugehen und die Wechselung an den Grenzen stattfinden zu lassen. Die Aufhebung dieser Postämter hatte Sachsen zur ersten Bedingung jeder Unterhandlung gemacht. Zwar gründete ihr Bestehen sich auf einen noch nicht kündbaren Staatsvertrag, jedoch war in demselben die Bedingung enthalten, daß Sachsen eine Post von Leipzig nach Hamburg durch das Brandenburgische Gebiet anlegen könne. Das Zustandekommen einer solchen Post erschien der Brandenburgischen Regierung bedenklicher, als die Aufhebung ihres Postamts in Leipzig. Daher jener Vorschlag.

Der Gesandte brachte seine Klagen bei dem Kurfürsten von Sachsen vor. Johann Georg IV. lachte, als er von der Austreibung der Brandenburgischen Postillone vernahm, meinte aber doch, man hätte den Kurfürsten von Brandenburg vorher von diesen Absichten in Kenntniß setzen sollen. Er werde sehen, wie die Sache sich ausgleichen lasse. Verdenken könne man ihm nicht, wenn er keine fremdherlichen Postämter in seinem Staate dulden wolle. Kein Staat habe diesen Grundsatz strenger durchgeführt, als Brandenburg selbst.

Der Gesandte erlangte vorläufig so viel, daß dem Factor Ihle eine Entschädigung zugesagt und dem Ober-Postmeister Keese ein strenger Verweis ertheilt wurde, so wie daß der für den 2c. Keese sehr eingenommene Sächsische Geheimerath von Hoym, bisheriger alleiniger Referent in Postsachen, zu der für die Berathung in dieser Angelegenheit anberaumten Conferenz entweder gar nicht, oder doch nicht allein gesandt werden sollte.

Es wurden nun die Verhandlungen wegen einer »General-Combination der Brandenburgischen und Sächsischen Posten« begonnen. In Berlin waren dazu umfassende Vorschläge ausgearbeitet worden, wobei das Bestreben dahin ging, durch uneigennützigere Vereinigung mit Sachsen ein einheitliches Postwesen im Deutschen Norden herzustellen, sowie die Verbindung der Reichspost mit den Sächsischen Posten zu durchbrechen. Diese Verbindung, und besonders der Hamburg-Leipziger Cours über

Braunschweig, sicherte dem Sächsischen Postwesen in den nordischen Gebieten Deutschlands noch immer eine hervorragende Stellung.

Die bisherige Praxis war gewesen, daß ein Staat bei denjenigen seiner Postanlagen, die nothwendig bis in fremdherrliches Gebiet ausgedehnt werden mußten, in der Regel Postanstalten in diesem Gebiete unter seiner Autorität errichtete. Hierdurch waren viele Streitigkeiten entstanden. Auch war dieses System der exterritorialen Postanlagen größeren Gebieten gegenüber auf die Dauer schwerlich mehr zu halten. Dazu war die Eifersucht auf das Postrecht, ein so considerables, stattdliches Regal, wie der Kurfürst von Sachsen es nannte, unter den Reichsständen schon zu rege geworden.

Von dieser Praxis wollte man jetzt abgehen. Man wollte, bei strenger Wahrung der Gerechtfame jedes Staates, doch gemeinnützige Einrichtungen treffen, deren geordnetes Wirken, deren geregelter Zusammenhang die einheitliche Leitung nicht vermissen ließ. Nicht ohne Grund konnte man für die Zweckmäßigkeit der Verbreitung der Sächsischen Postanstalten den Umstand anführen, daß alsdann in ganz Deutschland im Postwesen wenigstens die Einheit wäre erhalten worden. Wenn nun hier zwischen den beiden mächtigsten Reichsständen ein auf dem Grundsätze der Gegenseitigkeit beruhender Staats-Postvertrag zu Stande kam, durch den fast in ganz Norddeutschland ein starkes einheitliches Postwesen hergestellt worden wäre, so war der Weg gezeigt, wie jener Vorzug der Sächsischen Post, ohne den Hoheitsrechten eines Souverains zu nahe zu treten, sich auch bei einem Territorial-Postwesen erreichen ließ; dann stellte sich an einem großen Beispiel nur noch schlagender heraus, um wie viel besser hierdurch für die Interessen der Staatsangehörigen gesorgt sei.

Die Brandenburgischen Vorschläge zeigen, daß man sich der Bedeutung der beabsichtigten Maßregeln in dieser Richtung hin nicht unbewußt war. Allein solche Resultate zu erreichen, war den geläuterten Ansichten einer spätern Zeit, war der gerechteren Würdigung der Freiheit der internationalen Beziehungen der Völker vorbehalten. Die prohibitorische Stellung, welche nach dem damals herrschenden national-öconomischen Dogma die Staaten dieser Epoche in handelspolitischen Angelegenheiten gegen einander einnahmen, die daraus fließende eigenthümliche Scheu vor Staatsverträgen (bei welchen man stets Uebervortheilung besorgte), konnten jenen Bestrebungen nicht günstig sein.

Kur-Sachsen weigerte sich, auf eine General-Combination der Posten einzugehen. Unter vielen ähnlichen Vorwänden führen wir nur den an, daß man in Dresden und Leipzig fürchtete, es würde bei Verbesserung der Postverbindungen aller Handel nach Halle (welche Stadt durch die gerade um diese Zeit von Friedrich III. gestiftete Universität in wissenschaftlicher Hinsicht schon als Rivalin Leipzigs dastand) und anderen Brandenburgischen Orten gezogen werden; man weigerte sich, eine Fahrpost zwischen Berlin und Dresden zuzugestehen, weil sonst die Reisenden zwischen beiden



Orten nicht mehr wie bisher den Umweg über Leipzig zu machen haben würden, wodurch die Nahrung dieser Stadt beeinträchtigt werden möchte; man besorgte, die Sächsischen Kaufleute und andere Unterthanen würden bei Erleichterung der Postverbindungen in Berlin, Magdeburg und sonstigen Brandenburgischen Orten zu viele Einkäufe machen, wodurch das Geld aus dem Lande ginge. Man wollte Sächsischer Seits schließlich nur eine Combinirung auf dem Berlin-Leipziger-Course, d. h. die Posten sollten bestehen bleiben wie sie waren, nur sollte die Brandenburgische Post nicht mehr nach Leipzig einfahren, sondern es sollte die Umwechselung an der Grenze erfolgen. Demgemäß würde Brandenburg auch nicht mehr das ganze Porto bis Leipzig, sondern nur bis zur Grenze zu beziehen gehabt haben.

Hierzu kamen noch die Hintertreibungen des Fürsten von Thurn und Taxis, der auf die erste, die Brandenburg-Sächsischen-Post-Unterhandlungen betreffende Nachricht, die er von seinem Agenten in Dresden erhielt, sofort bei dem Kaiser energische Vorstellungen gegen diesen Plan machte, bei dessen Zustandekommen die Reichspost nach seinem gewöhnlichen Ausdrück totaliter werde ruinirt werden. Uebrigens muß man gestehen, daß der Reichs-General-Postmeister es an Wachsamkeit nicht fehlen ließ.

Der Kaiser erließ zuerst ein Abmahnungsschreiben und dann nach einander sieben Rescripte an Kur-Sachsen, welche diesem Staate die Fortsetzung der Unterhandlungen mit Brandenburg fast förmlich untersagten. Den Sächsischen Ministern kam dieß nicht eben ungelegen. Sie brachen die Unterhandlungen ab.

Die Brandenburgische Regierung verlegte, zur Vergeltung für die Vertreibung ihres Postamts aus Leipzig, die Berlin-Leipziger Post sofort über Dessau, Halle und Großkugel, gegen welche Strafe die Sächsischen Bevollmächtigten stets protestirt hatten, und hob die letzte Sächsische Station im Halberstädtischen, Attenstedt, auf.

Nun folgte, nicht ohne wirksame Betheiligung der Taxis'schen Postmeister in Hamburg, Quedlinburg und Braunschweig, eine Reihe heftiger Streitigkeiten und feindseliger Maßregeln der Art, wie wir sie schon bei mehrfachen Gelegenheiten zu erwähnen gehabt haben.

Der Reichshofrath in Wien suchte, anstatt den Heerschild zwischen die streitenden Parteien zu stellen, dieselben noch mehr gegen einander aufzureizen. Der Fürst von Thurn und Taxis, welcher für Sachsen Partei nahm, wollte den Bischof von Hildesheim veranlassen, der wichtigen Berlin-Clever Post den Transit durch sein Land zu versagen.

Sachsen gerieth jedoch mit dem Reichs-General-Postmeister bald selbst in Streit, indem man Sächsischer Seits das Reichs-Postamt aus Quedlinburg zu entfernen, überhaupt die Reichs-Postämter in Thüringen aufzuheben suchte. Sächsische Reiter zogen aus Quedlinburg dem ankommenden Taxis'schen Postillon entgegen, schnitten ihm das Felleisen vom Pferde und rissen das Postschild von dem Taxis'schen Postamte herunter. Im Jahre

1698 verkaufte König August II. von Polen, Kurfürst von Sachsen, Quedlinburg an Kurfürst Friedrich III. für 300,000 Thlr. Die Vorsteherin des Stifts, Aebtissin Anna Dorothea, widersprach dem Kaufvertrage. Während der Verhandlungen hierüber hatte sich das Taxissche Postamt in Quedlinburg wieder festgesetzt. In der Nacht des 30. Januar 1698 blies ein Postillon vor dem Oehringer Thore in Quedlinburg. Man glaubte, die gewöhnliche Post sei da, und öffnete. Statt der Post aber rückten Brandenburgische Truppen ein und nahmen Besitz von der Stadt. Der Taxissche Postmeister wurde vom Militair aufgehoben, sein Amtshaus mit Wache besetzt, und jede ankommende Post nach dem schnell eingerichteten Brandenburgischen Postamte geführt.

Durch die Erwerbung Quedlinburgs und die Errichtung eines Postamts daselbst hatte nun das Brandenburgische Postwesen, wonach man immer gestrebt, eine feste Stellung auf dem Leipzig-Hamburger Course erungen. Sachsen konnte die Verbindung mit den Brandenburgischen Posten nun schwerlich mehr umgehen.

Der Machtzuwachs, den das Kurhaus Sachsen unter Friedrich August durch die Berufung auf den Polnischen Königsthron erhielt, gab demselben dem Kaiser gegenüber eine freiere Stellung; andererseits mußte es wegen der feindseligen Haltung Schwedens Brandenburg möglichst zu gewinnen trachten.

Am 2. December 1699 kam daher ein »Haupt-Combinations-Recess« und am 17. Januar 1700 ein Nebenrecess des Postwesens halber zwischen Brandenburg und Sachsen zu Stande. Es wurden gemeinschaftliche Post-Course zwischen Magdeburg und Leipzig (Wechselung in Cöthen), Leipzig und Halberstadt (Wechselung in Großlugel), Leipzig und Berlin (Wechselung in Wittenberg) und Magdeburg und Wittenberg (Wechselung in Zerbst) eingerichtet. Die Beförderung der Posten zwischen Leipzig und Hamburg ging für die Strecke durch Stadt und Stift Quedlinburg an Brandenburg über. Der Brandenburgische Courier von Regensburg sollte anstatt bis Halle, nur bis Bayreuth reiten; die Gesandtschaftsdepeschen sollten auf den Sächsischen Posten von dort ab frei bis zur Preussischen Grenze gesandt werden. Die den Posten gegenseitig zugeführten Reisenden und Briefe sollten pünktlich und gegen eine verabredete Tage befördert werden. Das Porto und Personengeld bezog jeder Theil nach Maßgabe der Beförderungstrecke. Die Abrechnung sollte pünktlich erledigt und für verlorene Sachen ohne Verzug Ersatz geleistet werden. In Bezug auf das Postregal wollte man sich jeder Eingriffe in die Rechte des andern Theils enthalten, und mit der Reichspost möglichst allen Streit vermeiden; würde man aber des Postwesens wegen angegriffen, stark und treu zu einander stehen.

Brandenburgischer Seits waren dem Zustandekommen dieses Vertrages finanzielle Opfer gebracht worden; denn der Portobezug Sachsens aus dem internationalen Verkehr erhöhte sich auf Kosten der Brandenbur-

gischen Posteinnahmen. Dies konnte den höheren Zwecken des Vertrages gegenüber nicht in Betracht kommen.

So richtig im Allgemeinen die Grundlagen desselben angelegt, so sehr sie geeignet waren, bei einer von Engherzigkeit freien Ausführung die Erreichung jener Zwecke zu sichern, so fanden sich doch andererseits ungenaue Bestimmungen und Lücken in dem Vertrage, deren wesentlichste für die damaligen Verhältnisse wohl die war, daß man festzusetzen unterlassen hatte, welche Correspondenz und Sendungen man sich gegenseitig zuführen wollte, so wie, daß auf die Verhältnisse gegenüber den rückliegenden Ländern, die sich der Posten der vertragschließenden Staaten zur Uebermittlung ihrer Correspondenz bedienten, gar keine oder doch nicht genügende Rücksicht genommen war. Postverträge haben überhaupt die in der Universalität der Correspondenz beruhende Eigenthümlichkeit, daß ihr Object in mehrerer Hinsicht der unbedingt freien Verfügung der vertragschließenden Theile nicht unterliegt, indem die Ansprüche und Rechte Dritter dabei vielfach in Frage kommen, und die Postverkehrs-Verhältnisse nicht in ihrer Beschränkung auf einen abgegrenzten Bezirk, sondern in ihrem die Gesamtheit der Culturländer umfassenden Zusammenhange gedacht werden müssen.

Damals gebrach es in dieser Beziehung noch an Erfahrung. Darf man sich wundern, daß unter diesen Umständen durch den eben geschlossenen Vertrag der Keim der früheren Zerwürfnisse nicht hinreichend beseitigt war?

Hinzu kam, daß die Unsicherheit der Postbesitzverhältnisse und die Verpachtung und Verleihung des Postregals an Privatpersonen in Sachsen der Erhaltung des Friedens nicht eben förderlich war. \*)

So brachen gleich in den ersten Jahren nach dem Vertrage die Zwistigkeiten wieder aus, und steigerten sich, nachdem man angefangen, zuerst wenige und unwesentliche, dann aber nach und nach ungescheut

---

\*) Nach dem Tode Johann Georgs IV. von Sachsen (1694) bot der Aelicerath Daser für das Ober-Postamt in Leipzig ebenfalls 5000 Thlr. Pacht. Ihm wurde der Vorzug vor Keese ertheilt und diesem die Entlassung gegeben. Bei der Amtsübergabe geriethen Beide in schwere Irrungen, die sich erneuerten, als zwei Jahre später das Ober-Postamt an den 2c. Keese, der 12,000 Thlr. Pacht geboten hatte, wieder übertragen wurde. 1697 erfolgte die Donation des Sächsischen Postwesens an den General-Major von Flemming mit der Ertheilung des Titels: General-Erbpostmeister. Von demselben pachtete Keese das Ober-Postamt von Neuem auf 6 Jahre für 12,000 Thlr. jährlich. Im Jahre 1700 verkaufte der Generalmajor von Flemming das Postwesen an den König von Polen und Kurfürsten von Sachsen für 150,000 Thlr. Keese schoss hierzu 30,000 Thlr. vor, und wurde deshalb für den bisherigen Pachtbetrag in Amt belassen. 1703 kaufte Keese, auf wiederholtes Ansuchen des stets in Geldverlegenheit befindlichen Königs August, das gesammte Postwesen für 200,000 Thlr. Er starb 1705. Sein Sohn folgte ihm in Amt und Besitz. 1709 kündigte diesem die Regierung den Kaufkontrakt, worauf 1712 der Wiederverkauf und die Retradition an die Kammer erfolgte und die Regierung den Betrieb selbst übernahm.

mehrere und wichtige Bestimmungen des Vertrages zu übertreten, zu immer größerer von der Reichspostpartei geüßentlich genährter Hestigkeit.

Die Schuld war hier wohl auf beiden Seiten. Preußen zog den Courier von Halle nach Regensburg nicht ein; es behauptete, daß es nach dem Abschluß des Ryswicker Friedens bei den auf dem damaligen Reichstage zu führenden Tractaten in Religionsfachen unter den Evangelischen Ständen als das Haupt zu betrachten und daher um so mehr verpflichtet sei, für die Sicherheit des Depeschenwechsels mit der Gesandtschaft zu sorgen. Man fing wieder an, Postanstalten, oder wenigstens Pferde- wechsel- Stellen im jenseitigen Gebiet anzulegen. Sachsen fand sich durch die Expedition der Briefe aus Nürnberg, Augsburg und Italien nach Preußen et v. v. über Duderstadt (S. 66), wobei sein Gebiet umgangen wurde, benachtheiligt. Preußen beschwerte sich, daß das Ober-Postamt in Leipzig noch immer die Holländischen Briefe an die Taxissche Post und nur einige zum Schein an die Preussische Post ausliefere, so wie, daß man noch immer verweigere, über die Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und Dresden zu unterhandeln. Es liegen uns Originalbriefe von Leipziger Kaufleuten damaliger Zeit vor, welche über die Gewinnsucht des Ober-Postmeisters Keese und die ungerechte Taxirung der Briefe, überhaupt die Ausbeutung der von ihm gepachteten und später gekauften Postanstalt in heftige Beschwerden ausbrechen. »Wer sich nicht beklaget — heißt es in einem derselben — und Keesen seinen Willen lasset, da nimmt er das unbillige Porto und hänget keine Karte heraus, also daß man sich nicht überzeugen könne.« Die Posten wurden in Sachsen wegen der Paf- und Zoll-Revision über die Gebühr aufgehalten. In Preußen wurde den Sächsischen Postbeamten die freie Reise auf den Posten verweigert. Während in Folge der Ungültigkeits-Erklärung des Altranstädter Friedens durch August II. die Sächsische Armee in Vorpommern stand, um gegen die Schweden zu operiren, hatte das Ober-Commando, ohne Genehmigung der Preussischen Regierung, regelmäßige Courier- und Estafettenritte durch das Preussische Gebiet gelegt.

Die Streitigkeiten über diese und viele andere Punkte dauerten über 12 Jahre. Es war den öfters zusammengetretenen Commissionen nicht gelungen, dieselben zu beseitigen. Zuletzt nahmen beide Theile eine durchaus feindselige Haltung an. Man erging sich beim Schriftwechsel in heftigen Invectiven, hielt sich gegenseitig den Zorn Gottes und den Richterspruch der Nachwelt entrüstet, obwohl erfolglos vor. Preußen möge, heißt es in einem Schreiben der Sächsischen Kammer, das *suum cuique* auch befolgen, worauf unter gleicher Anspielung auf einen Wahlspruch König Augusts des Starken von dem General-Postamte in Berlin die Erwiederung erfolgte, mit dem *cedo nulli* wäre allerdings in diesen Angelegenheiten nicht viel auszurichten.

Der erste wirksame Schritt zur Beseitigung dieses beklagenswerthen Zerwürfnisses geschah im Jahre 1712 von Seiten der Sächsischen Regie-

nung, indem dieselbe das vorbehaltene Rückkaufsrecht gegen den Ober-Postmeister Keese geltend machte, und das Postregal wieder in eigenen Betrieb nahm. Dem Ober-Postamt in Leipzig wurden alle administrativen Befugnisse genommen und dieselben der Kammer in Dresden beigelegt.<sup>\*)</sup>

Auf Preussischen Vorschlag wurde die Zusammenberufung einer General-Conferenz zur Herstellung einer dauernden Ordnung im Postwesen verabredet. Diese Conferenz kam 1716 zu Stande. —

## 2. Der Streit mit dem Kaiser und dem Hause Thurn und Taxis.

Noch immer war die Verheißung des Westphälischen Friedens unerfüllt, daß von einer der nächsten Reichsversammlungen bestimmte Rechtsnormen über das Postwesen, insbesondere über das Postregal, aufgestellt werden sollten: noch immer war auf reichsverfassungsmäßige Weise keine Entscheidung der Streitigkeiten herbeigeführt, die in dieser Beziehung zwischen Haupt und Gliedern des Reichs entstanden waren.

Schon zu Anfang des Zeitraums, von dem wir handeln, finden wir bei den Reichsständen die Ansicht merklich befestigt, daß einerseits die Posthoheit als unmittelbarer Ausfluß der Staatspolizeigewalt, mithin als wesentliches Staats-Regierungsrecht zu betrachten sei, andererseits der Postanstalt vorzugsweise die Qualität eines nutzbaren Regals inne wohne.<sup>\*\*)</sup>

\*) Der Ober-Postmeister Keese trat 1712 aus dem Amte. Ihm folgte sein zum Ober-Post-Commissar ernannter Postverwalter Leonhardi. Keese erhielt zwar auf sein Ansuchen von König August eine schriftliche Anerkennung seiner guten Dienste. Doch scheinen in der letzten Zeit seiner Amtsführung bei dem Ober-Postamte in Leipzig nicht sonderlich rühmenswerthe Vorkommnisse stattgefunden zu haben. So viel aus unseren Quellen hervorgeht, war Keese mit seinem, unter ihm stehenden Postverwalter Leonhardi in heftigen Zwist gerathen. Leonhardi ward verhaftet und brachte längere Zeit im Gefängniß zu. Plötzlich vor den König nach Dresden gefordert, ward er freigesprochen, mit dem Prädicat Ober-Post-Commissar belichen, und mit einer genauen Nachforschung und Relation über Keese's Verhalten und alle von ihm angeregten Verdrießlichkeiten beauftragt. Er erbat sich zu diesem Zweck von dem General-Postamte in Berlin Schriftstücke oder Nachrichten über Keese's „feindliches Verhalten gegen die Preussischen Posten.“ Das General-Postamt wünschte ihm Glück zu der erhaltenen Genugthuung und zu seinem Amtsantritt, lehnte jedoch jenes Gesuch ab. Leonhardi war ein ehrenwerther Character und tüchtiger Postmann. Die treffliche Sächsische Postordnung von 1713 ist sein Werk. Er entwarf sie im Gefängniß.

\*\*) Die Posthoheit ist von dem Postregal wohl zu unterscheiden. Sie faßt in sich das Recht der Staatsregierung, die Wirksamkeit der Postanstalt nicht allein zu beaufsichtigen, sondern auch durch das Gesetz näher und soweit zu bestimmen, als es durch die Erreichung wesentlicher Staatszwecke nothwendig bedingt wird. Sie ist ein Bestandtheil des Staatspolizeirechts, ergiebt sich aus der logischen Entwicklung des Begriffs

Demnach begannen hauptsächlich um diese Zeit mehrere größere und kleinere Reichsstände eigene Territorialposten, nach dem Vorgange von Kur-Brandenburg, anzulegen, beziehungsweise die ihrigen weiter auszubilden.

In den Brandenburgisch-Preussischen Ländern hatte die Reichspost (mit Ausnahme einiger Orte im Elovischen und Westphälischen) niemals bestanden. Bei den ebengedachten Bestrebungen der andern Reichsfürsten aber handelte es sich für die Reichspost nicht selten um den Verlust eines Gebietes, welches sie bereits eingenommen hatte. Dies, so wie die geringere Machtstellung der betreffenden Reichsstände, \*) erklärt die Lebhaftigkeit, mit welcher die Vertreter der Reichspost ihre Sache verfochten, \*\*) und die Heftigkeit des Kampfes, der sich daraus entspann.

Es ist hier nicht der Ort, eine Darstellung dieses, jedenfalls eine bemerkenswerthe Episode in der Deutschen Reichs- und Rechtsgeschichte bildenden Kampfes zu versuchen. Für unsern Zweck genügt es festzustellen, daß er die Streitkraft der Kaiserlichen und Taxisschen Partei zersplitterte und völlig in Anspruch nahm. — Dasselbe vermochte nicht mehr, wie dies

---

der Souverainetät von selbst und gehört demnach zu den wesentlichen Staatshoheitsrechten (*jura majest. essentialia*). Der Begriff des Postregals dagegen umfaßt die Befugniß zum Betriebe der Postanstalt. Daß der Staat diese Befugniß ausschließlich in Anspruch nimmt, folgt nicht aus dem Wesen der Staatsgewalt, sondern aus zufälligen Umständen (hauptsächlich aus der Nutzbarkeit und aus der Rücksicht für die Sicherheit der Staatscorrespondenz). Das Postregal gehört demnach, wie alle nach der gegenwärtigen staatswissenschaftlichen Terminologie mit dem Namen Regalien bezeichneten Regierungsrechte, zu den zufälligen (außerwesentlichen) Staatshoheitsrechten (*jura majest. accidentalia*). Die Befugniß zur Ausübung des Postregals i. e. zum Postbetriebe, kann daher auch durch Staatsvertrag, oder Landesherliche Verleihung an eine andere physische oder moralische Person übertragen werden, während die Posthoheit unter allen Umständen der Staatsgewalt unveräußerlich verbleibt und sich practisch in der Regel durch den Erlaß der Postgesetze, durch die Ratification der Postverträge, durch Bestrafung der Zuwiderhandlungen gegen die Postgesetze, Ernennung oder Bestätigung der Beamten und durch Führung der Oberaufsicht, mithin gesetzgebend, richtend und vollziehend äußert. Es ist das derselbe Unterschied wie zwischen Münzhoheit (Münzpolizei) und Münzregal, Berghoheit (Bergpolizei) und Bergregal. Das Staatsoberhaupt kann durch Privilegien die Münzgerechtigkeit an Private verleihen; dieselben aber sind bei Ausübung des ihnen verliehenen Münzregals unter die Aufsicht des Staats gestellt, sie müssen die Münzgesetze genau beobachten und dürfen namentlich keinen anderen als den vom Staate festgesetzten Schlagfaß (wie bezüglich der Ausübung des Postregals keine andere als die gesetzlich festgestellte Portotaxe) erheben. Imgleichen können die Bergbelehnten den Bergbau, jedoch nur unter Leitung und Aufsicht der Bergbehörden wie unter Beobachtung der Bergordnung betreiben. In Staaten, wo die Eisenbahnen ein regales Object sind, ist analog zu unterscheiden zwischen Eisenbahnregal und Eisenbahnhoheit (Eisenbahnpolizei). Und so verhält es sich auch mit den Telegraphen.

\*) Etwa mit Ausnahme Sachsens seit der Vereinigung mit Polen.

\*\*) Die Stadt Bremen äußerte einmal in einem Hilfsgefuche an den König von Preußen: „zudem ist ja bekannt, daß der Kaiserliche Reichshofrath gegen die mächtigen Reichsstände nicht gerne vorgeht, wohl aber gegen die geringeren.“

früher geschehen, mit ungetheilter Stärke gegen die Brandenburgisch-Preussische Staats-Postanstalt sich zu wenden. An dem Willen dazu hat es, wenigstens Taxisscher Seits, nicht gefehlt, trotz aller, dem großen Kurfürsten gegebenen Kaiserlichen Versicherungen, deren formelle Rechtsverbindlichkeit man allerdings zu hintertreiben Mittel gefunden hatte. Wenn, aus Mangel an Kraft ihn auszuführen, von Seiten der Reichspostpartei ein förmlicher allgemeiner Angriff gegen die Preussische Post, als ein rechts- und verfassungswidriges Institut, bei der Reichsgewalt in diesem Zeitraume nicht mehr eingeleitet wurde, so befolgte man jetzt die Taktik des kleinen Krieges: man setzte sich den Bestrebungen Preußens zur Hebung und Ausdehnung seiner Postanstalt in den einzelnen Fällen, an den einzelnen Orten beharrlich entgegen, um sie zu ermüden; man suchte durch Aufregung der Nachbarn den Preussischen Postanlagen die Verbindungen abzuschneiden; man trachtete danach, ihnen durch Ableitung der auswärtigen Correspondenz zum Theil die Mittel des Bestehens zu entziehen. Dies ist eben so wenig zu verwundern, als daß der angegriffene Theil sich auf gleiche Weise vertheidigte, zuweilen selbst angreifend verfuhr. So erfolgte der Zusammenstoß der streitenden Parteien, wie aus den oben gegebenen Darstellungen ersichtlich, aller Orten: am Rhein wie an der Elbe; in den Hansestädten wie in Leipzig und Frankfurt; auf dem Eichsfelde wie am Dollart. Dieses grundsätzlich gegnerische Auftreten verhinderte das Zustandekommen mancher nützlichen Einrichtung, ohne daß einer der beiden Theile sich rühmen konnte, seinen Zweck durchgreifend erreicht zu haben.

Im Allgemeinen scheint hierbei der Reichs-General-Postmeister doch nach eigenem Antrieb und Ermessen gehandelt zu haben. Seitens des Kaisers und des Reichshofrathes ist, mit Ausnahme eines Falles, die Rechtsbeständigkeit der Preussischen Postanstalt nicht mehr, wenigstens nicht ausdrücklich und bei Gelegenheit amtlicher Verhandlungen, angezweifelt worden.

Dieser Fall war der bereits oben berührte, der bei den Unterhandlungen wegen der Verbindung der Posten zwischen Berlin, Breslau und Wien eintrat: die Kaiserlichen Minister verweigerten, sich in die Unterhandlung einzulassen, weil dadurch das Preussische Postregal als zu Recht bestehend implicite anerkannt worden wäre. Indes redet der ganze Zusammenhang der Sache und die spätere Wendung dieser Unterhandlung doch der Vermuthung das Wort, daß die Minister in Wien, wie auch der Preussische Gesandte nach seiner Kenntniß der Personen annehmen zu müssen glaubte, hierbei vornehmlich den Eingebungen des Reichs-General-Postmeisters folgten, der es, wie man sich damals ausdrückte, an einer reellen *captatio benevolentiae* nicht wird haben fehlen lassen. \*)

\*) Daß die Kaiserlichen Beamten in Wien, wie damals so viele andere, der Bestechung zugänglich waren, haben wir bereits gesehen. K. F. Moser erzählt in seiner Lebensgeschichte, daß mehr als ein Kaiserlicher Minister von einem einzigen mittlern

Bei einer andern Gelegenheit (vergl. Seite 82) räumte dagegen der Kaiserliche Rath Andler, der als Referent in Postfachen bei dem Reichshofrath in dieser Hinsicht eine einflussreiche Stellung hatte, ein, daß der Kaiser dem großen Kurfürsten gegenüber die Rechtsbeständigkeit des Preussischen Postwesens anerkannt habe, so wie, daß dieses mehr befestigt sei, als irgend ein anderes Territorial-Postinstitut. Andler scheint die Sache im Allgemeinen dahin aufgefaßt zu haben, daß der Kaiser den Kurfürsten von Brandenburg, nachmaligen König in Preußen, bei seiner Possession lassen möge, wenn die Preussische Regierung sich dabei mit solcher Mäßigung verhalte, daß keine Berufungen entständen. \*)

Bei den Comitien zur Wahl Josephs I. (1690) mußte der noch unerledigte Artikel vom Postwesen im Reich wieder zur Sprache kommen. Die Kaiserlichen Gesandten suchten zwar, wie sie schon bei Gelegenheit der Westphälischen Friedensverhandlungen gegenüber den das Postwesen betreffenden Anträgen der Reichsstände und Schwedens gethan, möglichst zu verhindern, daß der Gegenstand vor die Versammlung gebracht würde; indeß da außer einigen Kurfürsten auch mehrere Mitglieder des Fürstencollegiums darauf beharrlich bestanden, so war die Sache nicht füglich mehr zu umgehen.

Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg hatte über den rechtmäßigen Besitz seines Postrechts eine »nervöse Deduction« aufsetzen und seinen Gesandten zufertigen lassen, damit »die Scrupel den Kaiserlichen Ministern, so viel als möglich und soweit sie raison annehmen wollen, benommen werden mögen.« \*\*)

Von den Reichsfürsten wurde dem Kurfürstlichen Collegium gleichzeitig

Deutschen Hofe 10—12000 fl. jährlich empfang. Il y a en cette cour bien des ressources secrètes au moyen desquelles on peut venir à ses fins, schreibt der Preussische Gesandte. Moser (Deutsches Staatsrecht, Theil V. cap. 78. Seite 272) sagt, daß mancher der Kaiserlichen Minister für die Begünstigung der Taxischen Posten genug zu genießen habe. Der Kurfürst von Braunschweig-Lüneburg schreibt einmal an den Kurfürsten von Brandenburg: das Taxische Geld vermag in Wien viel auszurichten.

\*) Gegen die Territorial-Postanstalten der übrigen Reichsstände war Andler entschieden feindselig gestimmt. Uebrigens stand auch er in Taxischem Solde. Daß er käuflich war, geht aus einem in Chiffren geschriebenen Nachsatz einer Depesche des Preussischen Gesandten vom 21. Januar 1699 hervor, in welchem es heißt, daß Andler »zur Regulirung der Quedlinburger Postangelegenheit wohl beitragen würde, wenn Er. Kurfürstliche Durchlaucht ihm einige merckliche Gnade erzeigen möchten, wozu ich ihm ohne ausdrücklichen gnädigsten Befehl zur Zeit noch keine gewisse Hoffnung habe machen wollen.«

\*\*) Diese Deduction befindet sich noch in den Acten. Sie entspricht aber dem obigen Beiwort keinesweges. Nirgends erhebt sie sich über den Standpunkt des historischen Theils eines einfachen Referats und läßt kritischen Geist wie dogmatische Bestimmtheit vermessen: die allgemeinen Gesichtspunkte, der staatsrechtliche, politische, volkswirtschaftliche, sind darin nicht hervorgehoben, die alte Kraft der Schreibart ist erlahmt, so daß dieses Schriftstück weit hinter den Ausführungen zurückbleibt, die bei solcher Veranlassung aus dem Cabinet des großen Kurfürsten hervorgingen.



ein Gutachten vorgelegt<sup>\*)</sup>: der Landeshoheit geschehe Eintrag durch die Anlegung der Taxis'schen Posten, welche unter dem Schutze und der Autorität eines ausländischen in Brüssel sitzenden Grafen<sup>\*\*)</sup> ihr eigenes Wesen hätten und gleichsam einen Staat im Staate bildeten. Warum solle man geschehen lassen, daß der Reichspostmeister nach eigenem Belieben die Briefe taxire und den Ständen und deren Unterthanen dadurch eine Steuer auferlege? Sie schlugen vor, den Art. 29. der Wahlcapitulation auf folgende Weise zu fassen: Der Kaiser will keinesweges gestatten, daß den von Kurfürsten, Fürsten und Ständen in ihren Ländern der Posten halber gemachten oder noch zu machenden Verordnungen ein Eintrag, Beschwerde oder Verhinderung zugesügt, oder ihnen Postmeister, Postverwalter oder Posthalter wider ihren Willen aufgedrungen werden, wie er denn auch keine Prozesse, Mandate, Decrete oder Inhibitiones dawider erkennen noch ergehen lassen will, sondern es sollen diesfalls die Stände des Reiches bei ihren von Alters her zustehenden Rechten, Freiheiten, Territorialgerechtigkeit, Hoheit, Gebrauch, Besitz und zum Theil deswegen vorgegangenen Verträgen unbeeinträchtigt gelassen werden.

Bestimmter kann man nicht sein. Der ganze Inbegriff der Postrechte wird hier den Ständen zugeschrieben.

Unmöglich konnte dies der Kaiser ohne Weiteres einräumen, geschweige denn gestatten, daß »dies Princip einer solchen pragmatischen Sanction einverleibt« werde. Da die geistlichen Stände auf Seiten des Kaisers waren, so vermochten die weltlichen Stände nicht, ihre Absicht durchzusetzen. In die Wahlcapitulation kam nur, außer der bereits oben (S. 53) erwähnten Bestimmung über die Gewährleistung des Briefgeheimnisses, daß der Kaiser nicht gestatten wolle, daß den Reichsständen in ihren Ländern, wo kaiserliche Postämter vorhanden und hergebracht seien, Personen angestellt würden, welche nicht Reichsunterthanen seien und deren Treue man nicht versichert sei; daß der Kaiser den General-Reichspostmeister anhalten wolle, seine Posten wohl zu versehen, die Briefe gegen billiges Postgeld zu befördern und zu keinen ferneren Klagen Anlaß zu geben. Aus der Leopoldinischen Wahlcapitulation war die Bestimmung beibehalten worden, daß der Kaiser das General-Reichs-Ober-Post-Amt allenthalben in seinem Esse erhalten wolle.

\*) Moser a. a. O., Theil V. Seite 179—182. von Beust, Postregal Theil II. Seite 531 sq. Stängel: das Deutsche Postwesen und die Postgerechtfame des Hauses Taxis, Seite 56—59.

\*\*) Der Graf von Taxis sollte, wie die Stände wiederholt hervorgehoben hatten, zur Bekleidung eines Reichsamts und zur Erwerbung des Reichspostlehens nicht befähigt sein, weil er das Reichsindigenat nicht besaß, und der Kaiser, nach Inhalt der Wahlcapitulation, die Reichsämter nur mit geborenen Deutschen besetzen sollte (vergleiche Stängel a. a. O. §. 11—14. und die daselbst angeführte Literatur). Der Graf von Taxis machte dagegen geltend, daß einer seiner Vorfahren bereits vom Kaiser Maximilian I. naturalisirt sei (v. Abschn. I. Seite 49).

Die Brandenburgischen Gesandten gaben jedoch zu Protocoll die ausdrückliche Erklärung ab: Der Kurfürst wünsche den Artikel 29. so eingerichtet zu sehen, daß er den Reichsfürsten, die das Postrecht in ihren Ländern hergebracht, nicht nachtheilig sei. Kur-Sachsen erinnerte gleichfalls, eine Bestimmung aufzunehmen, daß die Kaiserlichen Postämter in den Ländern, wo sie sonst nichts zu thun gehabt, auch künftig nichts zu prä-tendiren Gelegenheit nehmen möchten. Erst in Folge dieser Erinnerungen wurde auf einen Vermittelungsvorschlag von Kur-Trier der Zwischensatz eingefügt: »wo Kaiserliche Postämter vorhanden und hergebracht seien.« \*)

Kurfürst Friedrich III. erblickte hierin mit Recht noch nicht genügende Sicherheit und als im Jahre 1696 der Kaiser, der Posten wegen, mit einem scharfen Pönalmandate gegen Kur-Braunschweig vorging, beschloß er, zulänglichere Gewährleistung seines Besitzstandes zu fordern, »obwohl Wir«, heißt es in der desfallsigen Instruction für die Gesandten, »durch die Schritte Unseres in Gott ruhenden Herrn Vaters eigentlich schon außer aller Attaque gesetzt sind.«

Der große Kurfürst hatte bekanntlich den Gedanken gefaßt, von dem General-Reichspostmeister in Form eines schriftlichen Reverses einen ausdrücklichen immerwährenden Verzicht auf Anlegung von Reichsposten in den Kurbrandenburgischen Ländern zu verlangen. Diese Absicht wurde jetzt wieder aufgenommen. Sollte der Fürst von Thurn und Taxis \*\*) die Aus-stellung des Reverses länger hinhalten wollen, so wollte man mit Kur-Braunschweig und andern Reichsständen, deren wiederholtem Ersuchen ge-mäß, gemeinschaftliche Sache gegen die Reichspost machen.

Der Entwurf des Reverses lautet im Wesentlichsten dahin, daß der Fürst von Thurn und Taxis für sich und seine Nachkommen auf das Recht verzichte, in dem jetzigen und künftigen Brandenburgisch-Preussischen Staatsgebiet das Postregal auszuüben, daß er das Preussische Postwesen nirgends turbiren und kein Decret und Mandat beim Kaiser dagegen aus-wirken werde.

Der Fürst von Thurn und Taxis suchte die Verhandlungen erst in die Länge zu ziehen; dann weigerte er sich diesen Revers auszustellen.

Die scharfen gegen Kur-Braunschweig und Hessen ergangenen Man-

\*) Pütter: Erörterungen u. des Deutschen Staats- und Fürstenrechts I. Seite 71.

\*\*) Unterm 18. Januar 1696 notificirt der Kaiser dem Kurfürsten die Erhebung des Grafen von Taxis in den Reichsfürstenstand. Am 2. Februar desselben Jahres zeigt der Fürst von Taxis selbst seine Standeserhöhung dem Kurfürsten an. Am Schlusse heißt es: »Wan dan auch gesinnet bin, mit der Zeith mich im Reich matriculmäßig anzukauffen und ad votum et sessionem zu qualificiren (so lange nämlich der Fürst nicht im Besiß eines unmittelbaren Reichslandes sich befand, auf welchem die Reichsstandschaft haftete, besaß er nur die Rechte der reichsständischen Personalisten), solchenfalls will der getrösteten Hoffnung leben, Ew. Kurfürstliche Durchlaucht werden gnädigt geruhen, Dero auff einem Reichs- oder Deputationstag habende Gesandtschaft dahin zu instruiren, damit selbige in Dero hohen Namen einwillige und Alles bestermaßen facilitiren helffe.«

date,\*) die hochmüthige Sprache, welche der Reichshofrath führte, erregten in Berlin, wo ein Dankelmann nicht mehr das Staatsruder führte, große, wiewohl unnöthige Besorgniß. Man beharrte nicht auf der einmal eingenommenen Stellung. Vielmehr wird von jetzt ab in der Haltung der Preussischen Regierung bei dieser Frage, namentlich seit die obere Leitung des Postwesens dem Grafen von Wartenberg übertragen worden war, ein auffälliges Schwanken bemerkbar. Und wo hätte Systemlosigkeit bei Behandlung der Staatsangelegenheiten sich je gesicherter Erfolge zu rühmen gehabt! — Bald wollte man gemeinschaftliche Sache mit den andern Reichsständen machen, bald diese im Interesse des Kaisers bekämpfen, oder sie wenigstens im Stiche lassen. Dann besorgt man, daß, da der Reichshofrath einen Stand nach dem andern angreift, »endlich einmal auch die Reihe an Uns kommen und es nach dem Bekannten gehen dürfte: «*dum singuli pugnant, universi vincuntur.*» Der Gesandte soll dem Kaiser zart zu verstehen geben, daß es ihm leicht gelingen werde, mit den andern Ständen fertig zu werden, wenn Brandenburg aus dem Spiele bliebe, daß er aber gar wenig durchsetzen werde, wenn Brandenburg sich mit den andern verbände.

Man ließ den Revers milder fassen, als der große Kurfürst ihn entworfen hatte: Kurfürst Friedrich wollte die Gegenversicherung abgeben, daß er und seine Nachfolger nichts, was zu Schaden und Nachtheil des Reichs-General-Postmeister-Amtes, womit der Fürst von Thurn und Taxis vom Kaiser belehnt sei, gereichen könne, vornehmen oder unterfügen, noch gemeinschaftliche Sache wider das Haus Taxis machen, vielmehr dahin sehen wollten, daß dasselbe bei seinen Befugnissen und erlangten Rechten geschützt und erhalten werde.

Man ließ sich sonach zu Concessionen herbei.

Sier nun ist wiederum ein wesentlicher Umschlag bemerklich. Denn der große Kurfürst hatte beharrlich verweigert, in förmliche Unterhandlung mit dem Reichs-General-Postmeister einzutreten, Erörterungen mit demselben über ein dem Kurfürsten von Brandenburg zustehendes Souverainitätsrecht zu pflegen, sich mit ihm, wie er selbst sagt, »in irgend einer Weise einzulassen,« geschweige denn ihm Concessionen zu machen. Er hatte ein Postbündniß unter den nordischen größeren Reichsständen vorbereitet; er hatte das Amt eines Protector's des Kaiserlichen Postregals entschieden verweigert; sein festes Auftreten hatte zuerst dem Postwesen der Reichsstände Terrain erobert; denn auch hierbei war er eingedenk, daß er schon erfahren habe, was es heiße, neutral zu sein.

Jetzt gab man diese Stellung auf.

\*) Kur-Braunschweig wollte man dadurch zum Nachgeben zwingen, daß man seine Post-Pakete und Briefe auf den Kaiserlichen Posten festhalten ließ. Der Kaiser verlangte die Degradirung des Grafen von Platen, des Kur-Braunschweigischen Erb-General-Postmeisters, und die gänzliche Einstellung der Braunschweigischen Landespost.

Es darf indeß nicht übersehen werden, daß hierbei die Wendung der Brandenburgischen allgemeinen Politik und insbesondere das Streben nach der Königswürde mit von bestimmendem Einfluß gewesen ist. Denn in dem Kronvertrage vom 16. November 1700 verspricht der Kurfürst, auf allen Reichs- und Kreistagen so viel wie möglich gemeinschaftliche Maßregeln mit dem Kaiser zu nehmen. Doch, welch' einen mächtigen Anziehungspunkt jener große Plan der Herstellung des Königthums für das ganze reichsständische Verhalten Kur-Brandenburgs auch bilden mochte und mußte, ein selbstständigeres und, wennschon nicht durchaus der von dem großen Kurfürsten eingeschlagenen Bahn muthig folgendes, wenigstens doch consequentes Auftreten, wäre in der hier in Rede stehenden Angelegenheit wohl möglich gewesen. Es würde auch geschehen sein, wenn nicht der General-Postmeister Graf von Wartenberg zugleich derjenige Minister des Kurfürsten gewesen wäre, der gerade die Unterhandlungen wegen der Königswürde mit Sturmesseifer betrieb.\*)

Der Reichshofrath und der Fürst von Thurn und Taxis zogen die Unterhandlungen wegen des Reverses, den der Kaiser übrigens zu bestätigen hatte, in die Länge. »On me donne de fort bonnes paroles, schreibt der jüngere Dankelmann, Gesandter in Wien, et l'on veut aussi faire marcher l'affaire, mais à pas d'écrevisse.« Der Fürst von Thurn und Taxis schlug endlich vor, ganz im Geheimen, damit die andern Reichsstände es nicht erführen, mit dem Kurfürsten einen Vergleich zu machen. Auf Befragen, welche Hauptbestimmung derselbe erhalten sollte, erwiderte der Fürst, daß ihm die Bedingungen aus Wien nach Brüssel gesandt werden würden. Das desfallige Schreiben wolle er den kurfürstlichen Envoyé in Brüssel im Original lesen lassen. Dieser bemerkt aber sehr richtig: »Es kömmt mir aber dieses Erbieten fast verdächtig vor; es dürfte der Prinz de la Tour voraus wol gesichert sein, wie dieses Kaiserliche rescriptum wird eingerichtet werden. Alles kömmt darauf an, wie man in Wien diese Sache betreibt, denn allhier in Brüssel sehe ich wol, will man den guten Mann spielen und unter den Flügeln des Kaiserlichen Adlers seine conduite salviren.«

In Wien wurde indeß die Angelegenheit gar nicht weiter betrieben. Dagegen kam sie 1710 auf dem Reichstage zu Regensburg abermals zur Sprache, als die Verhandlungen in Betreff der beständigen Wahlcapitulation wieder aufgenommen wurden. Die Preussische Gesandtschaft wurde dahin instruirt, daß es gefährlich scheine, die Postgerechtame bei dem Reichsconvent in Contestation kommen zu lassen, da man des Ausschlages nicht so ganz versichert sein könne: demnach wäre wohl besser, es bei dem zu lassen, wie man mit dem Kaiserlichen Hofe und dem Fürsten von Thurn und Taxis nach bisheriger Observanz stände, und mit

\*) Er war bekanntlich vom Kaiser in den Reichsgrafenstand erhoben worden, welche Ehre Dankelmann abgelehnt hatte.

den Ständen nicht gemeinschaftliche Sache zu machen, da, im Falle die Entscheidung dennoch für den Kaiser ausfiele, dieser, »wenn Wir Uns der Reichsstände wider ihn angenommen hätten, uns allerhand Verdruß machen könnte.«

Die Kaiserliche Partei aber hegte die gleiche Besorgniß, daß es nachtheilig sein möchte, eine förmliche Entscheidung des Reichstags über das Postrecht hervorzurufen. Kein Theil wagte den Angriff, wiewohl eigentlich die Stellung der opponirenden Reichsstände, durch die unter mehreren von ihnen (insbesondere Preußen und Sachsen) wegen der Postanlagen ausgebrochene Uneinigkeit, sichtlich geschwächt war. Der Abschluß der Wahlcapitulation wurde zuletzt ausschließlich durch die Postangelegenheit verzögert. Häberlin\*) bemerkt, daß nächst dem 14. Artikel der Wahlcapitulation über keinen mehr und eifriger unterhandelt worden, als über den Artikel 29. vom Postwesen. Einige Stände schlugen vor, den Artikel über das Postwesen aus der Wahlcapitulation fortzulassen, ihn hiernächst aber besonders zu berathen und den darüber erfolgenden Reichsschluß in den Reichsabschied zu bringen. — Eine Einigkeit wurde jedoch nicht erzielt. So nahm man schließlich zu dem diplomatischen Universalmittel seine Zuflucht: zur Aufrechthaltung des Status quo, und es wurde der Artikel der Josephinischen Wahlcapitulation über das Postwesen in die Capitulation Karl's VI. aufgenommen, jedoch mit dem Zusage: der Kaiser solle und wolle auf diesen Artikel, das Postwesen belangend, nur insolange halten und halten lassen, bis von Reichswegen ein anderes beliebt werden möchte. Damit war das Provisorium noch schärfer hervorgehoben.

In den Regensburgischen geschriebenen Monitis heißt es: daß dieser Artikel für die mit Reichsposten belasteten Fürsten nicht günstig wäre, doch wollte man nach dem Beschluß der neuen Capitulation so lange darüberhalten, bis Kaiser und Reich etwas anderes bestimmt hätten.

Eben so wenig konnte er aber den Ansprüchen der Gegenpartei genügen, da das Kaiserliche Postreservatrecht, auf welches die Targische Belehnung sich stützte, nicht anerkannt war.\*\*)

\*) Häberlin: Pragmatische Geschichte der Kaiserlichen Wahlcapitulation. Leipzig 1792. S. 318.

\*\*) »Es kam im 18. Jahrhundert niemals zu einer allgemeinen Anerkennung des Targischen Postrechtes. Es war vielmehr dieses nur in soweit unstreitig als rechtlich zustehend anerkannt, als es durch besondere Verträge von einzelnen Landesregierungen zustanden war und auch die Wahlcapitulationen sicherten den Kaiserlichen Postämtern nur für jene Länder ihren Schutz, wo sie vorhanden und hergebracht waren.« Zöpfl: Grundsätze des Allgemeinen und Deutschen Staatsrechts, Bd. II. S. 270.

### 3. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt.

#### Gesetzgebung.

Wie die damalige institutive Gesetzgebung im Allgemeinen noch vorherrschend auf der geschichtlichen Grundlage beruhte, so auch die Postgesetzgebung dieses Zeitraums. Der große Kurfürst hatte die administrative Centralisation und die politische Verschmelzung der die Preussische Monarchie bildenden Landestheile mächtig befördert. Der volkswirtschaftliche Culturzustand derselben war aber noch zu verschieden, und bot nur wenig Momente zur Herstellung einer solchen Einheit dar. Hier walteten wesentlich concrete Verhältnisse vor, und bei der naturgemäßen Entwicklung der commerciellen und gewerblichen Zustände auf örtlichen Grundlagen, hatte sich ein Gewohnheitsrecht gebildet, dessen Autorität durch allgemeine Bestimmungen des geschriebenen Rechts zu erschüttern nicht unbedenklich war. Es kam hinzu, daß in früherer Zeit das ausgedehnte Selbstbestimmungsrecht socialpolitischer Körperschaften, wie der Communen, Corporationen, Zünfte u. a., an manchen Orten Einrichtungen ins Leben gerufen hatte, die mit den localen Bedürfnissen fest verwachsen, aber auch durch dieselben eng begrenzt waren, weshalb sie mit gleichartigen, jedoch einen gemeinnützigen Zweck verfolgenden Anstalten des Staats in Widerstreit gerathen mußten, wie denn z. B. die Fuhrherrn-Gilde in Cleve, die Landkutschers-Innung in Magdeburg u. a. eine beharrliche Opposition gegen die Ausbreitung der Staats-Fahrposten (die Briefpost hatte ihnen wenig Eintrag gethan) an den Tag legten.

Die gesetzgeberische Thätigkeit konnte diese gegebenen Verhältnisse um so weniger unberücksichtigt lassen, als man in einer unruhigen, kriegsbewegten Zeit zu schonungsvollem Vorgehen vollends verpflichtet war.

Dies erklärt die Verschiedenheit in den postgesetzlichen Bestimmungen und Edicten, welche, besonders seit die Fahrpostanlagen sich vermehrten, in ziemlicher Anzahl während dieses Zeitraums erschienen. Gewöhnlich erging bei Anlegung neuer Posten für jeden Cours ein besonderes Reglement. Das Meistgewicht der Packete, deren Beförderung die Privatfuhrer sich enthalten sollten, ist darin bald auf 6, bald auf 30, 20, 12 und 16 Pfund, bald gar nicht festgesetzt. In einigen Landestheilen werden regelmäßige Privatfuhrer entweder mit bestimmter Abgangs- und Ankunftszeit, oder mit Wechsel der Transportmittel gestattet (jedoch mit beiden vereinigt nur da — und zwar bald unbedingt, bald gegen eine Geldabgabe — wo gar keine Posten bestehen). Bald dürfen diese Anstalten nur an Tagen, wo die Post nicht fährt, betrieben werden, bald ist den Unternehmern gestattet, auch an Posttagen, aber erst nach Abgang der

Post und auch dann nur, wenn die Post voll besetzt und befrachtet war, Personen und Sachen zu befördern. Auf einigen Routen, namentlich in den westlichen Landestheilen, werden den Fahrposten gar keine ausschließlichen Befugnisse eingeräumt. Man läßt diese Fahrposten dann von einem Privatunternehmer betreiben, der eine bestimmte Pacht zahlt, vom Staate aber indirect unterstützt wird, um concurrirende Privatanstalten um so eher verdrängen zu können. Einzelnen Communen wird die Erlaubniß erteilt, Postverbindungen für eigene Rechnung anzulegen.

Formlich organisiert erscheint um diese Zeit in einigen Landestheilen das Institut der Reihesfahrten: die zünftigen Fuhrleute mußten sich bei dem vom Staate bestellten Fuhrcommissarius einschreiben lassen, und bei ihren ordinairen wie extraordinairen Beförderungen (hauptsächlich von Personen) genau der Reihe nach fahren; es war ihnen eine bestimmte Taxe vorgeschrieben, über die sie nicht hinausgehen durften; sie mußten pünktlich abfahren, tüchtige Pferde halten, und waren den Anordnungen des Fuhrcommissarius, der durch einen Wagenmeister die Bestellungen ausführen ließ, unterworfen, wie denn überhaupt der Staat von seinem Oberaufsichtsrecht in dieser Beziehung strenge Anwendung machte. Die Fuhrleute hatten von jedem Thaler Verdienst einen Abtrag von 2 Groschen an die Postkasse zu entrichten.

Diese mit dem Extraposiwesen ziemlich übereinstimmende Einrichtung war übrigens nach Maßgabe besonderer Verhältnisse auf einzelnen Routen wiederum verschieden, da, heißt es in einem desfallsigen Edict von 1705, »ein durchgehendes und aller Orten gültiges gleichförmiges Reglement nicht wol practikabel ist.« In Ermangelung eines auf allen Routen gleichmäßig ausgedehnten Postwesens, leistete diese Anstalt, als deren Zweck in den betreffenden Edicten (vom 23. December 1698, 2. November 1699, 17. März 1700, 30. August 1700, 13. October 1704 und 31. Juli 1708) die sichere Fortbringung der Reisenden und Sachen zu einem gewissen billigen Preise und zu jeder Jahres- und Tageszeit angegeben ist, dem Verkehre gute Dienste.

Eine allgemeine Verpflichtung des Publicums, für gewisse Arten von Sendungen oder Reisen sich nur der Posten oder Extraposten zu bedienen, ein Postzwang, hatte bis dahin nicht bestanden. Jetzt wurde derselbe eingeführt, jedoch nur allmählig und für einzelne Orte und Landestheile dem Objecte nach verschieden; bald erstreckte er sich nur auf Briefe (und auch auf diese nur »wenn sie nicht gar zu dick« waren), bald auch auf Pakete und Geldsendungen mit Festsetzung verschiedener Gewichtsgrenzen. Für Orte, die nicht täglich eine Postverbindung hatten, trat der Postzwang an den Nichtposttagen außer Wirksamkeit: dann konnte das Publicum durch Schiffer und Fuhrleute Briefe und Sachen befördern: die Beförderer waren aber gehalten, dieselben bei den Postämtern vorzuzeigen, welche das gesetzliche Porto dafür zu berechnen hatten, dessen Hälfte jedoch den Beförderern verblieb. Für einige Orte bestand Extrapostzwang; für

andere nicht. Die Reisenden mußten sich in einigen Gegenden der concessionirten Landkutschen, in anderen, bei extraordinaircn Reisen der Extraposten, in noch andern der ordinaircn Posten bedienen. Für notorisch Arme war jedoch im letztern Falle das Personengeld auf die Hälfte ermäßigt.

Selbst die Portotaxen waren verschieden. Zwar sollten sie nach Verhältniß der Entfernung bemessen werden. Doch schon die Bestimmung dieser Entfernung war in vielen Fällen in Ermangelung genügender Karten und Messungen unrichtig. Man verließ sich meistens auf die ortsüblichen Entfernungsangaben. An vielen Orten war die Taxe noch nach dem Herkommen, das heißt, nach Verhältniß der Säge, welche früher die Boten erhoben hatten, in der Regel etwas billiger, festgestellt. Sie variierte in einzelnen Orten nach den allgemeinen Preisverhältnissen, bei welchen damals, wo Handel und Communicationen noch nicht, wie jetzt, ausgleichend wirkten, die schroffsten Verschiedenheiten hervortraten. Dazu kamen die Verwirrungen im Münzwesen und die Ungleichheit des Meilenmaßes und des Gewichts: der Königsberger, Hamburger, Berliner, Danziger, Leipziger, Cölner Centner waren verschieden.

So weise es sein mag, und so nothwendig es damals war, bei der Gesetzgebung die örtlichen Verhältnisse und historischen Zustände sorgfältig zu berücksichtigen, so mußte dieser Umstand doch der Fortbildung eines Instituts hinderlich werden, dessen Einfluß auf die Beseitigung localer und provinzieller Verschiedenheiten unaufhaltsam hinarbeitet, und dessen Lebensprincipien Einheit und Allgemeinheit sind. Früher hatte man bei der Einfachheit der Zeit und den geringen Ansprüchen an die Postanstalt mit manchem Behelfe ausgereicht, der jetzt bei gestiegenem Verkehr und erhöhten Anforderungen nicht mehr genügte. Besonders war es die Ausdehnung des Fahrpostwesens in diesem Zeitraume, welche die Aufgabe des Postinstituts schwieriger machte und Verhältnisse schuf, in Hinsicht deren es noch an der, bei Regelung eines so practischen Gegenstandes, unbedingt erforderlichen Erfahrung mangelte.

Diese Umstände in Verbindung mit einer Verwaltung, die sich eine Zeitlang durch Sorgfalt nicht gerade hervorthat, führten Verwirrung und Unzuverlässigkeit im Postwesen herbei, wie denn das Reglement vom 19. März 1710 für den Berlin-Cleveschen Cours selbst einräumt, das »die Posten, wie auf allen Postcoursen, also insonderheit auf dem zwischen Berlin und Cleve je länger je mehr in confusion und désordre gerathen wollen und daraus der Correspondenz und dem Commerce großer Nachtheil erwächst, denen Passagieren aber zu vielen Klagen, ja zu Meydung der fahrenden Post Anlaß gegeben wird.«

Erst gegen Ende des Zeitraums, als man die Erfahrungen eines Viertel-Jahrhunderts gesammelt hatte und die Centralisation der Preussischen Monarchie seit Errichtung des Königthums merklich vorgeschritten war, gelang es, einer mehr einheitlichen Postgesetzgebung Bahn zu brechen.



Am 10. August 1712 erschien die Allgemeine Preussische Postordnung, das erste größere, organische Gesetz über das Postwesen, der Ausgangspunkt und die Grundlage der späteren Gesetzgebungen. Sie enthält in 12 Capiteln auf 60 Seiten die gesetzlichen, reglementarischen und die wichtigeren technischen Bestimmungen über das Postwesen. Die ersten drei Capitel handeln von den Postbeamten, ihren Rechten, Pflichten und Verrichtungen; das vierte von den Passagieren; das fünfte von den Aufgebern der Briefe und Pakete; das sechste von Posthäusern, Poststuben, Postwappen, Postpferden, Posthörnern und Postschilden; das siebente von Karten, Stunden-, Personen- und Frachtzetteln, Felleisen, Briefbeuteln und Postsigeln; das achte von Briefen, Paketen und der Fracht; das neunte von der Lage; das zehnte von den Brücken, Dämmen und Wegen; das eilfte von der Sicherheit der Posten und der Abstellung der Nebenposten; das zwölfte vom Verfahren der Postämter bei ansteckenden Krankheiten.

Das Recht, Beförderungsanstalten mit Posteigenschaften (besonders Regelmäßigkeit, Wechsel der Transportmittel) zur Beförderung von Personen und verschlossenen Briefen anzulegen, bleibt danach ausschließlich dem Staate vorbehalten. Der Geld- und Packet-Beförderung ist nicht erwähnt; es blieb vielmehr vorläufig noch bei den bisherigen verschiedenen Bestimmungen darüber. Bei Uebertretungen in Bezug auf die Versendung von Briefen wurde sowohl der Beförderer, als der Absender mit einer Geldbuße von 10 Thlr. für jeden Brief belegt. Verletzungen des Postregals wurden mit Confiscation der Pferde, Wagen und Sachen, und mit Geldbuße oder Gefängnißhaft bestraft. Dagegen waren an Nichtposttagen, im Interesse des Verkehrs und Gewerbes, gewisse Ausnahmen gestattet, wie auch vorerst noch in Bezug auf den Personentransport die bisherigen besonderen Concessionen theilweise in Wirksamkeit blieben, indem man ein Gesetz, das so vielfach in die bürgerlichen Verhältnisse eingriff und wesentliche Veränderungen bedingte, nur allmählig zur Ausführung bringen wollte, um so mehr, als durch die bisherige nachsichtige Handhabung der Regalrechte die Gewerbetreibenden verwöhnt worden waren, und viele Fahranstalten, von den Pillauer Schaluppen und Fürstenwalder Kähnen bis zu den Ruppiner Bier- und Wernigeroder Gerberlohwagen, die Beförderung von Paketen und Briefen geschäftsmäßig betrieben.

Die an einzelnen Orten in den westlichen Landestheilen noch passirenden Tagischen Posten waren gehalten, bei Strafe sofortiger Arretirung, sich aller Sammlung und Austheilung von Briefen zu enthalten, die nach Preussischen Orten bestimmten Briefe aber bei dem betreffenden Postamte, gegen die Hälfte Antheil am Porto, abzugeben.

Ersatz wurde nur bei erfolgter Werthdeclaration (nicht auch bei ordinären Paketen) und wenn der Verlust oder die Beschädigung nicht auf ausländischen Posten geschehen war; auch kein casus fortuitus vorlag, prompt geleistet. Der Anspruch verjährte nach Jahresfrist. Die genaue

Declaration des Werthes bei Geld- und Werthsendungen war bei 10 Procent Strafe vorgeschrieben. Wenn übrigens der Absender das Geld nicht in Gegenwart des Postmeisters in den Brief gepackt hatte, so war die Post im Verlustfalle zur Ersatzleistung nicht verpflichtet, sobald die betreffenden Postmeister beschworen, daß sie den Brief in keines Unvereideten Hände hatten kommen lassen, auch selbst ihre Pflicht dabei beobachtet hatten (eine in mehrfacher Hinsicht gefährliche Bestimmung). Bei Werthobjecten war die Post auch für die richtige Bestellung und Aushändigung derselben (nicht bloß der Scheine) an den wirklichen Adressaten verantwortlich.

Auf Unterschlagung oder Erbrechung von Briefen durch Postbeamte stand Cassation und nach Befinden der Umstände die Criminalstrafe wegen Meineides.

Den nach der bisherigen Gesetzgebung bereits gewährleisteten Vorrechten der Posten (S. 53) kam noch hinzu die Garantie der persönlichen Freiheit der Post-Passagiere: keiner durfte verhaftet werden, so lange er sich auf der Post befand. Die Pferde und Geschirre der Posthalter durften Schulden halber nicht mit Beschlagnahme belegt werden. Die Postillone waren vor der Anwerbung geschützt (Edict vom 10. October 1712). Das Posthorn durfte nur die Post führen.

Die Portotage war zuletzt im Jahre 1699 revidirt worden. Die Postordnung verbot die Revision dieser Lage, bei welcher die »proportion und distance der Dexter nicht genugsam attendiret gewesen.« —

#### Verwaltung.

Die Einrichtung, welche der große Kurfürst der Postverwaltungsbehörde gegeben hatte, wurde auch von seinem Nachfolger beibehalten. Danach ward ein bestimmter Minister zum obersten Chef des Postwesens ernannt; ihm zur Seite stand, gewissermaßen als technischer Rath, der Postdirector (später Postrath). An der Bearbeitung der Postfachen nahmen indeß auch die Mitglieder des Geheimen Staatsraths Theil, ohne daß hierüber eine feste Geschäftsordnung bestand.

Bei der zunehmenden Wichtigkeit der Postanstalt und dem Anwachs der Verwaltungsgeschäfte, welchen die Ausbreitung dieses Instituts über das ganze Gebiet des Staats verursachte, mußte diese innere Einrichtung der obersten Postverwaltungsstelle sich bald als unzureichend erweisen, zumal es an unteren Verwaltungsinstanzen fehlte. Denn den Provinzialcollegien blieb nach wie vor, wie dieses auch die Postordnung vom 10. August 1712 und das Edict vom 19. März 1703 aussprechen, jede Wirksamkeit in Postfachen entzogen.

Der Premierminister, welcher in der Regel gleichzeitig Chef des Postwesens war und die wichtigsten Zweige der Staatsverwaltung, wie die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten in seinen Händen vereinigte, zudem nicht selten noch Hofämter bekleidete, vermochte kaum sich die Ueber-

sicht über einen so ausgedehnten Geschäftskreis zu bewahren, geschweige denn seinen Geist mit Sammlung und Frische der speciellen Leitung einer Verwaltung zuzuwenden, um in deren inneres Getriebe herstellend und vervollkommnend einzugreifen. War doch selbst die titanische Geisteskraft eines Dankelmann dieser Aufgabe nicht gewachsen. Dadurch, daß der erste Minister häufig um die Person des Regenten anwesend sein und diesen auf seinen Reisen begleiten mußte, erlitt der Geschäftsgang manche Störungen und Verzögerungen, besonders als der Graf von Wartenberg, der sich fast stets um den König befand, an der Spitze der Verwaltung stand.

Die dem General-Postmeister zugewiesenen R ä t h e waren schon vermöge der unsystematischen Einrichtung des Geheimen Staatsrathes, welche auch unter Friedrich I. fortbestehen blieb, außer Stande, jene Lücken genügend auszufüllen. Ihre Thätigkeit wurde durch die Bearbeitung der verschiedenartigsten Staats-Angelegenheiten zersplittert, ihr Geist durch das Herumschweifen in fast allen Bereichen der Staatsverwaltung erschöpft. In Postangelegenheiten mangelte ihnen die gründliche Sachkenntniß. Keiner unter ihnen kannte den Postdienst aus eigener Anschauung, und geschriebene Hilfsmittel, wie wir sie heute in solcher Vollkommenheit besitzen, existirten noch nicht. Daher läßt die Verwaltung noch Gediegenheit und Selbstständigkeit vermissen; daher beherrscht sie nicht ihren Stoff, sondern wird von diesem und dem Bedürfniß des Augenblicks beherrscht und geleitet; daher schießt man nicht selten wichtige eingehende Schreiben und Berichte an die Postmeister in der Provinz, oder beruft einen derselben nach Berlin, um anzugeben »was darauf zu veranlassen oder zu erwidern sein möchte,« und fast immer wird seine Angabe befolgt, trotzdem sie mitunter vom Eigennuß dictirt war, — indem bei vielen Fragen das Geldinteresse der Postmeister, welche Antheile am Porto bezogen, mit in Betracht kam —; daher das Scheitern manches vortrefflichen Planes, das Temporisiren, der Mangel an Einheit, noch vermehrt durch Unzuträglichkeiten bei der formellen Geschäftsbehandlung, indem nicht selten dieselbe Sache beim zweiten Eingange einem ganz andern Referenten überwiesen ward.

Um diesen Uebelständen Abhilfe zu verschaffen, hätte ein eigenes aus technisch vorgebildeten Mitgliedern bestehendes Dikasterium, wenn auch noch nicht für die Post allein, doch in Gemeinschaft mit andern ihr verwandten Ressorts eingesetzt werden müssen. Alsdann war auch die Möglichkeit gegeben, die einer sachkundigen Regulirung sehr bedürftigen Postverhältnisse mit dem Ausland zweckdienlich zu ordnen. Die mannigfachen Verhandlungen mit auswärtigen Regierungen, zu denen das Postwesen Veranlassung gab, wurden, wie wir gesehen haben, fast stets auf den diplomatischen Weg verwiesen. Es liegt auf der Hand, daß sie hier vor wichtigeren Staatsangelegenheiten in den Hintergrund traten. In den Relationen der Gesandten über den Gang politischer Unterhandlungen mit andern Dingen vermengt, geriethen sie, schon durch diesen äußern Um-

stand, nicht selten an einen andern Decernenten, der sie nur nebenher berücksichtigte. Die umständlichen Formen des diplomatischen Verkehrs, die damals herrschend gewordene Maxime, keine Unterhandlung an auswärtigen Höfen mit Eifer zu betreiben, damit es nicht den Anschein habe, als sei dem vorschlagenden Theile besonders viel an dem Zustandekommen der Sache gelegen, mußten die diplomatische Atmosphäre für das Gedeihen der Postunterhandlungen, bei welchen es auf entschlossene Förderung, auf unumschweifeloses Verfolgen des Zieles ankam, ungünstig erscheinen lassen.

Am 15. Juni 1700 errichtete Friedrich III. das General-Erb-Postmeister-Amt für die gesammten Kur-Brandenburgisch-Preussischen Lande, und belehnte mit dieser Würde den Grafen von Wartenberg und dessen männliche Descendenten. Ihm wurde die gesammte Direction des Postwesens und des Fuhrwerks in dem ganzen Staate übertragen. In dem Investitur-Patent kommt zum erstenmal die Benennung »General-Post-Amt« vor, welche von da ab bei amtlichen Erlassen gebraucht wurde, mithin bereits über anderthalb Jahrhunderte besteht, während welcher Zeit die Namen der meisten andern Staatsbehörden geändert worden sind.

Der Name war nun zwar da, aber irthümlich wäre es anzunehmen, daß damit auch die Sache, eine förmliche oberste Postverwaltungsbehörde, geschaffen war. Vielmehr blieb in der bisherigen Organisation, oder, wie König Friedrich Wilhelm I. nachmals sagte, Konfusion, Alles unverändert.

Die Errichtung der General-Erb-Postmeisterwürde geschah, nach Oesterreichs Vorgang, lediglich aus Rücksichten der Repräsentation und zur Belohnung der von dem Grafen von Wartenberg dem Kurfürsten bei Erlangung des Königstitels geleisteten, allerdings bedeutenden Dienste. Es handelte sich mehr um ein Hof- als um ein Staatsamt.

Die Functionen eines Post-Inspectors versah der Post-Commissarius, frühere Legationssecretair Baumgarten, jedoch nur in sehr untergeordneter Weise. Bei der Größe des Postgebiets mußte seine Wirksamkeit vereinzelt bleiben. Daher offenbarte sich ihr Erfolg nicht in einer das Ganze durchdringenden Ordnung. Es war nicht erspriesslich, daß man, anstatt die Inspectionen zu vermehren, verschiedene Postmeister in den Provinzen nach Erforderniß speciell vorliegender Fälle mit Anlegung von Posten, Revisionen u. s. w. beauftragte. Die Einheit der Verwaltung litt darunter, und man vermißt jene lebendige Wechselbeziehung von Administration und Betrieb, jene fruchtbare Durchdringung von Princip und Anwendung, für deren beständige Erhaltung geordnete Inspectionenorgane ein so treffliches Medium sind.

Uebrigens hatte die damalige Verwaltung, bei all ihren Mängeln, den Vorzug, daß sie durch Vermeidung der Vielschreiberei, durch Anwendung des mündlichen Verfahrens und einer, freilich oft der Prägnanz und sachlichen Fülle ermangelnden Kürze sich eine gewisse Beweglichkeit er-

hielt, die gegen das starre Formenwesen, welches sich in einer spätern Zeit und namentlich zu Ende des achtzehnten Jahrhunderts im staatlichen Geschäftsverkehr herausgebildet hatte, wohlthwendig abstach. Auch gewährt es eine erfreuliche Genugthuung, daß der Geist, in welchem der große Kurfürst die Verwaltung des Postwesens, als eines in erster Linie dem gemeinen Besten und nur, in so weit es sich hiermit verträgt, dem Fiskus dienbaren Instituts leitete, noch nach seinem Tode fortwirkte.

Zwar der Graf von Wartenberg neigte zur fisciatischen Verwaltung hin: bei seiner Verpflichtung als General-Postmeister legte er die Versicherung ab, daß er »den Ertrag und Ueberschuß beim Postwesen so hoch bringen wolle, als es das Publicum nur einiger Gestalt erleiden will.« Glücklicherweise aber kümmerte er sich wenig um die Postverwaltung, und seine Rätthe, namentlich der verdienstvolle Postrath Grabe, der Verfasser der Postordnung, fanden Mittel, eine Erhöhung der Posttagen zu verhindern, dieselben vielmehr in einigen Fällen zu ermäßigen. Das will viel sagen in einer Zeit, wo man im Eifer für die Vermehrung der unmittelbaren Staatseinnahmen so weit ging, eine Steuer auf Perrücken, ein Monopol auf den Schweinsborstenhandel zu legen. Wie nachsichtig man bei Handhabung der Postregalrechte verfuhr, beweist die oben gegebene Charakterisirung der damaligen Postgesetzgebung.

Die übrigen Postverwaltungschefs unter Friedrich I. zeigten sich frei von fisciatischen Anwandlungen. Dem Vorgänger des Grafen von Wartenberg, Wolfgang von Schmettau, befehlt der Kurfürst am 7. August 1699, »das hochnützliche Postwerk zu des gemeinen Besten mehrem Dienst zu unterhalten und immer besser einzurichten.« »Werden beim Postwesen die Spesen für neue Anlagen und Beförderung des Werks menagiret — schreibt der General-Postmeister von Kameke — so wird auch die Revenue sich bald verringern.«

Von einem scharf ausgeprägten System, einer organischen Einheit bestimmter Verwaltungsgrundsätze kann jedoch nicht die Rede sein, besonders da während der Regierung Friedrichs I. die Chefs der Postverwaltung zu häufig wechselten. Es waren die Herren: von Fuchs (bis 1694), von Dankelmann (bis 1697), von Schmettau (bis 1700), von Wartenberg (bis 1710) und zuletzt von Kameke. Zwei unter ihnen, Dankelmann und Wartenberg, der jenen stürzte, sind weltgeschichtliche Personen. Es ist bekannt, welchen wesentlichen Antheil die Intrigue bei diesem raschen Wechsel der Minister unter Friedrich I. hatte, welchen tragischen Ausgang die staatsmännische Wirksamkeit des ausgezeichneten unter ihnen, Dankelmanns, nahm, und wie die Vergeltung den ereilte, der ihm dies Verderben bereitet hatte. \*)

\*) Christoph Balthasar Eberhard von Dankelmann, geb. den 13. November 1643 zu Lingen, 1663 vom großen Kurfürsten nach Berlin zum Erzieher des

Dankelmann wendete Sorgfalt auf die Postverwaltung. Hätten seine Pläne Zeit gehabt zu reifen, wäre er mit Arbeiten nicht überbürdet gewesen, so hätte er diese Verwaltung auf eine Stufe der Vollkommenheit gehoben, die sie erst lange nachher unter König Friedrich Wilhelm I. erreichte.

Der Graf von Wartenberg bekümmerte sich wenig um Postangelegenheiten. Hätten ihm nicht so eifrige und fähige Mitarbeiter, wie der Geheime Staatsrath von Ilgen\*) und der Postrath Grabe\*\*) zur Seite

Kurprinzen beufen, 1669 Regierungsrath, 1676 Geheimer Rath, 1688 wirklicher Geheimer Etats- und Kriegsrath, 1694 Ober-Post-Director (General-Postmeister), 1695 Premierminister, Ober-Präsident des Staatsraths; 1697 bittet er um seine Entlassung von diesem Posten. Sie wird ihm in den gnädigsten Ausdrücken gewährt; die Ober-Postdirectorstelle wird ihm gelassen. Aber seinen Feinden ist damit nicht genügt. Sie bringen die schwärzesten und ungereimtesten Klagen gegen ihn vor. Am 10. December 1697 wird er auf die Festung Spandau und von da auf die Festung Peiß gebracht, wo er bis zum Regierungsantritt Friedrich Wilhelms I. blieb, der den unschuldig Verfolgten zurückberief, und ihm seine confiscirten Güter wiedererstattete. Er starb zu Berlin am 31. März 1722 (vergleiche Klapproth: Geschichte des Geheimen Staatsraths Seite 250 bis 279 und 374 bis 382, ferner die Encyclopädie von Ersch und Gruber Artikel: Dankelmann, die Memoiren von Pöllnitz und die Zeitschrift für das Postwesen, Augsburg 1820 X. Heft Seite 12 u.).

Johann Casimir Kolb von Wartenberg, geboren am 6. Februar 1643 in der Wetterau; Kurpfälzischer Geheimer Rath; tritt 1688 in Preussische Dienste, avancirt wegen seiner einnehmenden Persönlichkeit rasch bei Hofe, wird 1701 Schloßhauptmann, 1696 Ober-Stallmeister und Ober-Kämmerer, 1697 Inspector der Kurfürstlichen Lusthäuser, General-Deconomie-Director und Premier-Minister, nachdem er Dankelmann gestürzt; 1699 vom Kaiser in den Reichsgrafenstand erhoben, 1700 General-Postmeister, Oberhauptmann der Schatull-Ämter; 1701 Marschall von Preußen, Kanzler und Ritter des schwarzen Adlerordens, 1711 entlassen, aller seiner Ämter entsetzt und aus den Preussischen Staaten verbannt. † 1712.

Wolfgang von Schmettau. 1685 Geheimer Rath und Gesandter in Holland; wurde nach Dankelmanns Sturz, bei dem er dem Grafen von Wartenberg hilfreiche Hand geleistet hatte, 1698 Ober-Postdirector, aber schon nach zwei Jahren vom Grafen von Wartenberg aus dieser Stelle verdrängt. † 1711 als Gesandter im Haag.

Ernst Bogislav von Kameke, Bruder des Generals der Cavallerie Paul Anton von Kameke, dessen sich der Kronprinz Friedrich Wilhelm hauptsächlich zum Sturze Wartenbergs bediente, ward 1711 Geheimer Staatsminister, General-Postmeister, später Präsident des General-Directoriums, traf in der Finanzverwaltung viele zweckmäßige Einrichtungen, blieb auch unter König Friedrich Wilhelm bis 1719 in diesen Ämtern; † 1726.

\*) Heinrich Rüdiger von Ilgen, 1683 Geheimer expedirender Secretair, 1693 Hofrath; 1699 Geheimer Rath; ein ausgezeichnete Kopf und gewandter Staatsmann, der unter dem Grafen von Wartenberg, und nach dessen Entlassung allein, die auswärtigen und wichtigsten Landesangelegenheiten noch unter der Regierung König Friedrich Wilhelms, der ihn hoch achtete, bis zu seinem am 6. December 1728 erfolgten Tode geleitet hat. Im Staatsrath trug er die Postangelegenheiten vor, welche sich auf das Ausland bezogen.

\*\*) Christian Grabe, Lehnssecretair; 1697 Hofrath, 1698 Geh. expedirender Secretair des General-Postmeisters; 1703 Postrath; 1713 von Friedrich Wilhelm I. zum Geh. Ober-Finanz- und Postrath ernannt. Seiner Leitung war hauptsächlich der technische Theil der Postverwaltung anvertraut. Er verfaßte die Postordnung, besorgte die Revision der Portotagen, führte die Extraposten ein, gründete die Postarmerkassen und

gestanden, so mußte diese Verwaltung unter ihm noch mehr in Verfall gerathen, als es ohnehin geschah.

Dankelmann arbeitete viel; auch in den Acten des Geheimen Postarchivs sind noch manche Schriftstücke vorhanden, die davon Zeugniß geben. Oft findet sich auf einem unscheinbaren Blatte von seiner Handschrift, die man förmlich jagen sieht, als wolle sie dem raschen Fluge des Geistes folgen, eine Idee hingeworfen, die lange nach ihm von Andern ausgeführt wurde.

Vom Grafen von Wartenberg ist, außer der Unterschrift, nicht ein einziger Federzug in den Postacten vorhanden. \*) »Seine eigene Thätigkeit, sagt Klaproth (Geschichte des Geheimen Staatsraths S. 279), schränkte er vornehmlich auf die Sphäre des Hofes ein, zu den Geschäften aber nahm er den Kopf und die Hand anderer Männer in Anspruch.«

Dankelmann war herrisch, von ausschließendem Wesen, unvorsichtig im Gefühl seiner guten Absichten; der Graf von Wartenberg war einnehmend, nachsichtig, ein Menschenkenner. Jener ein Mann der Wissenschaft, ein kühn emporstrebender Geist von Alles umfassender Thätigkeit, aufrichtig besorgt für das Wohl des Landes, zwar öfter fehlgreifend bei der Wahl seiner Mittel, aber ein durchaus von sittlichen Ideen getragener Charakter. Dieser ein Weltmann, ehrföchtig, geschäftsscheu aus Furcht vor Verantwortlichkeit, das Wohl des Landes vernachlässigend, selten seine Mittel nach ihrem sittlichen Werth erprobend.

Dankelmann hielt den Kurfürsten zurück, als dieser ihm einst in einem feierlichen Augenblicke schwören wollte, daß seine Dankbarkeit für ihn nie erlöschen, daß er nie vergessen werde, welche Dienste er dem Staate als Minister und ihm als Erzieher und Freund geleistet habe.

Der Graf von Wartenberg benutzte eine günstige Stimmung des Kurfürsten, um sich eine Kabinettsordre auszuwirken (sie ist vom 15. October 1699), welche die Zusicherung enthielt, daß, wenn auch während seiner Verwaltung, vornehmlich im Finanzfache, etwas geschähe, woraus dem Staate Nachtheil erwachse, so solle ihm, ob er es gleich gesehen, gebilligt und unterschrieben habe, deshalb doch keine Verantwortung zuge-

---

erwarb sich, namentlich unter der Regierung Friedrich Wilhelms I., nachdem er genügende Erfahrungen gesammelt hatte, ausgezeichnete Verdienste um Herstellung der Einheit und Systemmäßigkeit in der Verwaltung des Postwesens und Hebung der inneren Tüchtigkeit des Instituts. Er starb 1732.

\*) Dieser Umstand würde jedoch, wenn Wartenbergs geringe Betheiligung an der Postverwaltung nicht sonst schon erwiesen wäre, keinen hinreichenden Beweis abgeben. Denn es ist bekannt, daß er Sorge trug alle von ihm ausgegangenen Schriftstücke zu vernichten, damit sie nicht von seinen Feinden als Werkzeuge benutzt würden, wie er manche Dankelmannschen Schreiben zu dessen Sturz benutzt hatte. Zweimal (1705 und 1708, nach dem verunglückten Versuch des Hofmarschalls von Wengsen, den König über die Verwahrlosung der Landes-Interessen unter der Wartenbergischen Verwaltung aufzuklären) läßt der Graf sich von allen Postämtern sämtliche Schreiben und Verfügungen einsenden, die unter seiner Verwaltung an die Postmeister waren erlassen worden.

zogen, kein Ersatz ihm zugemuthet, sondern die unteren Beamten sollten für Alles zu haften verbunden werden. Es entspricht nur dieser Auffassung seiner Stellung, wenn er bei manchen Postanlagen, deren Rentabilität nicht bestimmt vorauszusehen war, oder wo sonst möglicherweise mißliche Folgen entstehen konnten, die Postmeister mitunter persönlich veranlaßte, solche Unternehmung zunächst auf ihre eignen Kosten zu betreiben.

Friedrichs I. großer Vorfahr achtete Dankelmann hoch: »er soll immer um meinen Sohn sein, er wird ihm treuer Schutz und Hort sein, er wird ihn vor bösen Rathgebern bewahren.« So hatte der große Kurfürst gesprochen.

Friedrichs I. Nachfolger stürzte noch als Kronprinz den Grafen von Wartenberg, in gerechter Entrüstung über dessen gewissenlose Verwaltung.

Von Dankelmann schreibt Friedrich der Große, daß er deshalb in Ungnade gefallen sei, weil er einem durch Schmeichelei bethörten Hofe die Wahrheit ohne Schonung (*avec trop peu d'adoucisement*) gezeigt habe.

Bei der Revision der Postverwaltung nach Dankelmanns Sturz wurde ihm vorgeworfen, bei den Ausgaben nicht die nöthige Sparsamkeit beobachtet zu haben. Dieser Punkt war auch in den 290 Klageartikeln berührt, die seine Feinde wider ihn vorgebracht hatten. Er erwiederte hierauf: »Bei dem Postwesen ist anzumerken, daß es zu Nichts nütze ist, dabei ein und andere Kosten zu ersparen und einzuziehen, welche doch zur bessern Beförderung und Reputation der Posten nothwendig sind, daß hingegen der Vortheil und Nutzen, so davon fällt, auch cessiren dürfte, indem durch Verzögerung, Zurückbleibung der Posten und andere vorkommende Mängel das kurfürstliche Postwesen en général in Discredit kommen und folgendes demselben solcher Abgang zuwachsen könnte, welcher hernach nicht wieder zu redressiren sein wird.«

Nach der Entlassung Wartenbergs fand keine Prüfung seiner Verwaltung des Postwesens statt. Die Ueberschüsse hatten allerdings zugezogen, aber abgesehen von der Vernachlässigung mancher für die weitere Entwicklung des Postinstituts und die Ausbreitung und Befestigung der Preussischen Postanlagen wichtigen Angelegenheit, deren oben bereits gedacht wurde, konnten seine Rätze auch nicht verhindern, daß sein Beispiel und seine an Schwäche grenzende Nachsicht einen ungünstigen Einfluß auf den Geist der Beamten übten.

Das biedere Wesen, die Pflichttreue und der Dienstfeifer, welche zu den Zeiten des großen Kurfürsten als ein unveräußerliches Gut des Postbeamtenstandes gegolten hatten, begannen zu wanken. Das persönliche Interesse der Beamten trat in den Vordergrund und wußte manche gute Maßregel zu vereiteln. Die Edicte, welche bald nach der Entlassung des Grafen von Wartenberg erschienen, klagten über die Vermehrung der Unterschleife beim Postwesen in den letzten Jahren, über das Umsichgreifen der Unordnung bei der Expedition und Kassensführung, über laue Pflichterfüllung und Mangel an jenem »alten guten Eifer, der die Post-



meister sonst zu nützlichen Vorschlägen zur Verbesserung des Postwerks von selbst getrieben habe.« Insonderheit zeigten sie sich lässig bei Abführung des Ueberschusses. Manche Postämter blieben Jahr und Tag damit im Rückstande. Das Rescript vom 11. December 1711 sagt in dieser Beziehung, daß einige Postmeister zwar das Geld, aber ohne die Postkarten; andere zwar die Karten, aber ohne Geld; noch andere endlich weder Karten noch Geld zu senden pflegen.

Man war hierin früher zu nachsichtig gewesen: der Postmeister in Eleve war seit  $1\frac{1}{2}$  Jahren der Kasse 3000 Thlr. schuldig; als er sie nicht bezahlen konnte, wurde ihm sein Haus subhastirt, aber im Amte blieb er. Ein Andern schickt, statt des von ihm verbrauchten Ueberschußgeldes, seine Juwelen an den Grafen von Wartenberg; anstatt ihn zu entlassen, wird ihm der Bescheid, daß die Juwelen beim Hofjuden Liebmann für den schuldigen Betrag versetzt seien, woselbst er sie einlösen könne. Es kam vor, daß die Landreuter bei den Postmeistern auf Execution geschickt wurden.

Uebrigens sei beiläufig bemerkt, daß trotz dieser bedauerlichen Erscheinungen die Preussischen Verwaltungs- und Beamten-Verhältnisse bei einem Vergleich mit den damaligen Zuständen in den übrigen Deutschen und außerdeutschen Staaten, doch noch in günstigem Lichte erscheinen. Schon aus der obigen Darstellung der Ausbreitung der Postanlagen erschen wir, wie wirksam bei den andern Deutschen Regierungen, der größten wie der kleinsten, die Bestechung sich in dieser Zeit erwies, von der man mit Tacitus sagen konnte: *corrumpere et corrumpi saeculum vocatur*. In den meisten Ländern waren Stellenkauf, Nepotismus, Amts-Verpachtungen und Erschleichungen, Unfähigkeit und Schlendrian an der Tagesordnung. Es sei uns erlaubt, auf das treffliche Buch von Biedermann, »Deutschlands politische, materielle und sociale Zustände im 18. Jahrhundert«, Band I. S. 78 ff. zu verweisen, der ein Bild jener Zustände bei den Deutschen Regierungen entwirft, das, in engem Rahmen zusammengedrängt, das Charakteristische derselben uns in ausdrucksvollen Zügen und unverkennbarer Treue vorführt. Die wenigen Lichter darin finden sich noch auf Preußen vertheilt. —

Die Postbeamten blieben *ratione personarum et officii* von aller andern Jurisdiction eximirt und standen lediglich unter dem General-Postamte; sie waren von Einquartierung, Schaarwerk, Wachen und von der Anwerbung befreit; ihre Besoldungen konnten Schulden halber nicht mit Arrest belegt werden (Edicte vom 19. März 1703, vom 1. Febr. 1700, vom 17. Mai 1703, und Postordnung vom 10. August 1712 cap. III. §. 4. und 5.). Sie konnten Nebengewerbe betreiben.

Die Postmeister hatten den Rang vor den Accise- und Zollbeamten in den Städten, so wie vor den Rathsverwandten; sie rangirten mit den Stadtkämmerern (confr. die vielen Rangreglements aus dieser Zeit bei Mylius Corp. Const. March. Band VI. Abth. II. S. 54, 86 u. s. w.).

Außer den Postmeistern kommen noch Postverwalter, Post-

wärter, Postschreiber vor. Das untere Personal bestand aus Posthausdienern, Briefträgern, Boten und Postillons.

Alle Beamten standen, wie schon erwähnt, unmittelbar unter dem General-Postamte. Die Postmeister, welche allein vom Könige ernannt wurden, konnten auch nur von diesem auf Vortrag des Geheimen Staatsraths abgesetzt werden. Willkürliche Entlassungen kamen nicht vor. Allein an einer staatsrechtlichen Garantie der Beamtenstellung fehlte es noch gänzlich. Was in der Postordnung von den Rechten der Postbeamten gesagt ist, bezieht sich nur auf ihre Befreiung von gewissen bürgerlichen Lasten und auf Standesäußerlichkeiten, wie Rang, Titel und Uniform.

Die Strafen waren hoch. In der Postordnung vom 10. August 1712 und in verschiedenen Edicten finden wir festgesetzt: 10 Thlr. Strafe für die Annahme vorschriftswidrig beschaffener Pakete; 10 Thlr. wenn bei einem recommandirten Briefe das NB. nicht in die Karte gesetzt wurde; 200 Thlr. für unterlassenes Aushängen der Postkarten und der Posttage im Posthause. Die Postbeamten durften bei 20 Thlr. Strafe für den ersten Fall, ihre Briefe nicht portofrei befördern, auch nicht frei auf den Posten reisen (Rescript vom 6. Septbr. 1710 und Postordnung cap. III. §. 7.).

Diese Strafen kamen aber sehr selten zur Anwendung, da wegen Mangels an Aufsicht die straffälligen Vorkommnisse dem General-Postamte nicht bekannt wurden.

Die Caution der Postmeister richtete sich nach der Höhe der vierteljährlichen Einnahme des Postamts, brauchte aber nur gestellt zu werden, wenn der Postmeister mit Immobilien nicht angeessen war. Ein Postillon von der Fahrpost hatte 200 Thlr. Caution zu stellen. Die Reitpost-Postillone waren cautionsfrei.

Die Gebühren für eine Postmeister-Bestallung beliefen sich auf 30 bis 40 Thlr. Andere Gebühren durften aber von der General-Postamts-Kanzlei nicht angelegt werden.

Hin und wieder kommt schon an kleineren Orten eine Vereinigung der Post- und Zollstellen vor.

Von den Besoldungen ist Folgendes anzumerken.

Der General-Postmeister bezog bei freier Wohnung 1000 Thlr. jährlich feste Besoldung und »da ihm sein Amt keine geringe Mühe machen wird, also auch billig ist, daß er dafür gebührende Belohnung und Ergöblichkeit zu genießen habe« (Allerh. Ordre vom 15. Juni 1700) den 30sten Theil des Ueberschusses der Postverwaltung. Im letzten Amtsjahre des Grafen von Wartenberg betrug dieser Antheil 4220 Thlr. Seinem Nachfolger B. von Kameke wurde ein festes Gehalt von 6000 Thlrn. angewiesen, wogegen er jenem Antheil entsagte. Der Geheimerath von Ilgen erhielt aus der Postkasse 1500 Thlr.; sein Gesamt-Einkommen belief sich auf 2500 Thlr.; das des Postraths Grabe auf 1200 Thlr.; das des Reispostmeisters Hesse auf 600 Thlr.

Bei den Einkünften der Postmeister waren im Laufe der Zeit große Ungleichheiten dadurch entstanden, daß der Betrieb und die Porto-Einnahme, von der sie gewisse Antheile bezogen, sich nicht allein in Folge der verschiedenartigen Zunahme des Verkehrs, sondern auch durch die Aenderung der Expedition, Anlage neuer Postcourse u. s. w. merklich verändert hatten.

Es ist das Verdienst Dankelmanns, diesen Uebelstand durch eine im Herbst 1695 erfolgte allgemeine Regulirung der Besoldungen der Postmeister beseitigt zu haben.

Wir heben aus dem Ergebniß der desfallsigen Arbeiten folgende Positionen hervor:

		Früher bezog:	Nach der Regulirung bezog:
der Postmeister	in Königsberg	705 Thlr.	1,306 Thlr.
„	„ Memel	589 „	390 „
„	„ Stolp	1,019 „	760 „
„	„ Coerlin	301 „	370 „
„	„ Stargard	1,052 „	770 „
„	„ Berlin	1,087 „	1,527 „
„	„ Landsberg	165 „	253 „
„	„ Magdeburg	841 „	1,020 „
„	„ Frankfurt	525 „	860 „
„	„ Halberstadt	1,076 „	580 „
„	„ Wesel	879 „	1,010 „
„	„ Cleve	1,208 „	1,030 „
„	„ Halle	1,443 „	880 „

Im Ganzen wurden für 80 Postämter 19,612 Thlr. an Postmeisterbesoldungen verausgabt.

Die Einkünfte der Postmeister waren nach obigen Beispielen nicht unbedeutend; insonderheit bei dem damaligen Werth des Geldes. Die Postmeister mußten daraus aber die Kosten für Bureau-Materialien, und in den Posthäusern, wo sie freie Wohnung hatten, die Kosten für die baulichen Reparaturen bestreiten. Nur für das Hof-Postamt in Berlin waren ausnahmsweise 200 Thlr. Vergütung auf Bureau-Ausgaben bewilligt. Uebrigens wurden diese Unkosten meist durch die Zeitungsemolumente gedeckt. Die Besoldung der Postschreiber variierte von 200 bis 400 Thlr., die der Post-Unterbeamteten von 60 bis 100 Thaler. Um diese Zeit kommen auch schon Postschreiber vor, die in einem Privatverhältnisse zu den Postmeistern stehen. —

#### Finanzlage. Rechnungswesen.

Der finanzielle Ertrag der Posten war in Folge der Zunahme des Verkehrs und der Anlegung der Fahrposten in fortwährendem Steigen begriffen. Im letzten Lebensjahre des großen Kurfürsten hatte die Einnahme

rund 80,000 Thlr., die Ausgabe 40,000 Thlr. betragen. Unter seinem Nachfolger stellten sich folgende Ergebnisse heraus.

Jahr	Einnahme Thlr.	Ausgabe Thlr.	Ueberschuß Thlr.	Die Ausgabe ist von der Einnahme	Der Ueber- schuß ist gestiegen um
1695	125,693	63,791	61,882	50%	—
1697	141,670	66,525	75,135	47%	21%
1698	152,913	67,347	85,566	44%	—
1704	176,226	71,233	104,993	40%	—
1706	188,907	76,698	112,209	40%	6%
1708	195,219	78,351	116,868	40%	5%
1710	215,230	88,604	126,626	41%	9%
1712	234,499	97,049	137,450	41%	9%

Die Ausgaben wurden hiernach im Verhältniß zu den Einnahmen im Laufe der Zeit geringer: die Kosten der ersten Anlage fielen immer weniger ins Gewicht. Der Ueberschuß stieg stetig, obwohl nicht mehr in so bedeutender Proportion als zu Anfang des Zeitraums. Die Ursache hiervon ist darin zu suchen, daß man die Postanlagen nicht genügend vermehrte und verbesserte, wie dies unter andern die geringe Höhe der Ausgaben in den Jahren 1704 bis 1708 darthun dürfte. Sobald, wie in den Jahren 1710—1712, wiederum mehr auf den Postbetrieb verwendet wurde, stieg auch der Reinertrag in stärkerem Verhältniß. Als z. B. 1710 und 1711 die Vergütungen an die Posthalter merklich erhöht und die letzteren in Folge dessen in den Stand gesetzt wurden, bessere Pferde zu halten und bei schlechten Wegen Mehrbespannungen herzugeben, zog die größere Pünktlichkeit bei der Beförderung viele Passagiere auf die Posten, die bisher mit Vohnfuhrn oder Extrapost gereist waren. Wäre die Lage ermäßigt worden, so würde sich der Ueberschuß noch gesteigert haben. Im Jahre 1699 wurden für alle Postämter Taxen verfertigt und 1712 revidirt (s. Seite 120). Man behielt aber die zu Zeiten des großen Kurfürsten bestandenen Portosätze als Grundlage, so daß dieselben nunmehr seit fast 50 Jahren unverändert waren. Ein Brief kostete von Berlin bis Hamburg  $2\frac{1}{2}$  Gr., bis Halle 2 Gr., bis Landsberg a. d. W.  $1\frac{1}{2}$  Gr., bis Bernau  $\frac{1}{2}$  Gr., bis Königsberg  $4\frac{1}{2}$  Gr., bis Memel 7 Gr. incl. des Poln. Transitporto's), bis Bielefeld 2 Gr., bis Bremen, Cleve, Emmersch 3 Gr.; nach Italien franco Nürnberg 5 Gr., nach Frankfurt a. M. franco Cassel 3 Gr., nach Rußland franco Memel 7 Gr., nach Breslau, Prag, Wien franco Grüneberg  $1\frac{1}{2}$  Gr., nach Dänemark franco Hamburg  $2\frac{1}{2}$  Gr., nach Dresden franco Leipzig 2 Gr. u. s. w. Das Personengeld betrug bei 30 bis 80 Pfund Freigepäck 3 Gr. für die Meile, außerdem zahlte jeder Passagier pro Station dem Postillon 6 Gr. Trinkgeld. Das Porto für

die ordinairn Packete betrug pro Pfund von Berlin bis Hamburg 1 Gr., bis Magdeburg 7 Pf., bis Frankfurt a. D. 4 Pf., bis Stettin 10 Pf., bis Halle 9 Pf., bis Leipzig 1 Gr. Für Eswaaren wurde aber nur die Hälfte gezahlt; für sogenannte »pretieuse Kaufmannswaren (Seide, Spitzen etc.)« dagegen das Doppelte. Diese Bemessung der Lage nach der Beschaffenheit des Inhalts gab zu lästigen Controlen Veranlassung. Für 100 Thlr. wurde von Berlin bis Hamburg 12 Gr., bis Leipzig desgl., bis Magdeburg 7 Gr., bis Halle 9 Gr., bis Frankfurt 4 Gr. Porto bezahlt (nämlich so viel Groschen, als bei ordinairn Packeten Pfennige für 1 Pfund bezahlt wurden). Gold und Juwelen zahlten die Hälfte. Bei Briefen fand die Lothprogression statt. Für Acten und Rechnungen wurde nur der achte Theil des Briefporto gezahlt. In den Publicationsspatenten von 1699 und 1712 heißt es, daß diese Lagen geringer seien als diejenigen in den Nachbarländern, weshalb »kein Mensch sich darüber zu beschweren Ursache habe.«

Die Postämter mußten vierteljährlich und zwar 4 bis 6 Wochen nach abgelaufenem Quartal ihre Rechnungen an die General-Postkasse einsenden, deren Rendant die Hauptrechnung zu legen hatte. Zur Abnahme derselben wurden vom Könige stets drei besondere Commissarien (Geheime Staatsrätthe) beauftragt. Sowohl die Rechnungslegung, als die Abnahme blieben mitunter mehrere Jahre im Rückstande. Die Commissarien zogen die Monita, welche dem General-Postmeister zur Beantwortung zugestellt wurden. Als 1698 dem Ober-Post-Director von Schmettau (wie seinem Vorgänger Dankelmann) wegen der Höhe der Ausgaben ein Monitum in allgemeinen Ausdrücken gezogen worden war, erwiederte derselbe darauf: »Hoffentlich wird man erkennen, daß bei dem Ober-Post-Directorio nicht übel Haus gehalten wird, wenn man Sr. Churfürstl. Durchlaucht Postinraden, wie bisher considerablement geschehen und auch ferner zu hoffen ist, von einem Jahr in's andere vermehrt; können die Herren mir aber unnütze Ausgaben nachweisen, sollen dieselben abgestellt werden, sonst aber ist auf allgemeine Redensarten hin nichts zu ändern.«

Um diese Zeit kommen auch schon Etats bei der Postverwaltung vor.<sup>\*)</sup> Sie wurden aber nur in Zeiträumen von 5 bis 7 Jahren neu angefertigt und sind überhaupt sehr allgemein gehalten. Aus demjenigen von 1699 ist unter andern ersichtlich, daß aus den Post-Ueberschußgeldern 45000 Thlr. an die Kurfürstliche Chatouille, 6000 Thlr. an die Kurfürstin und 6000 Thlr. an den Kurprinzen gezahlt wurden; 4000 Thlr. wurden aus der Postkasse jährlich zu dem Bau des Berliner Schlosses und 3000 Thlr. zur Beförderung der Wissenschaften beige-steuert.

Am 6. Januar 1713 wird auf Vorschlag des Postraths Grabe die

\*) 100 Jahre früher waren die ersten Etats in der Staatsverwaltung von Sully unter König Heinrich IV. in Frankreich eingeführt worden.

Post-Armenkasse für verunglückte oder invalide Postillone und andere untere Postbediente und deren hinterlassene Wittwen und Waisen gegründet, »damit, heißt es in dem Stiftungspatent, wenn die Postillons und andere Postbediente durch Alter oder Unglücksfälle zu fernerer Dienstverrichtung unfähig sind, sie nicht unbarmherzig aus dem Brod gestossen werden und sie sich nicht genöthigt finden mögen, den Bettelstab in die Hand zu nehmen und ihre übrige Lebenszeit in Kummer und Noth zu beschließen.«

Jeder Postillon hatte quartaliter einen Abtrag von 1 Gr. zu entrichten. Die Beamten steuerten von Gehältern bis 200 Thlr.  $\frac{1}{2}$  Procent, von höheren Besoldungen 1 Procent bei.

Die jährliche Unterstützung für einen invaliden Postillon belief sich, wenn derselbe verheirathet war, auf 35 Thlr., anderenfalls auf 25 Thlr., wodurch in Anbetracht des damaligen Geldwerths eine den Bedürftigen sehr zu Statten kommende Erleichterung gewährt war.

Außerdem bestand seit 1704 eine besondere Unterstützungskasse zu dem Zwecke, den Postillonen (Posthaltern) im Falle von Pferdeverlusten Hilfe zu gewähren. Zu dieser sogenannten Pferdedefasse wurden die Versäumnisstrafen berechnet; an regelmäßigen Abträgen hatte zu zahlen: jeder Postillon von der Fahrpost 1 Thlr., von der Reitpost 15 Gr. jährlich.

Nur auf dem Fahrpostcourse von Eöln nach Cleve bestand hinsichtlich der Berechnung der Versäumnisstrafen eine Ausnahme. Diese Straf gelder mußte der Postmeister in Cleve sammeln, »da dann alle Postverwalter des Courses beim Jahreswechsel zusammenkommen, und nach Abzug des 4ten Theils vor die Armen, sich eine Ergözlichkeit machen sollen.« Friedrich der Große fand, daß die Postmeister wenig Ursache hatten, zu jubiliren, wenn die Posten versäumten, und er ließ jene jährlichen Ergözlichkeiten abschaffen.

#### Dienstbetrieb, Beförderungswesen, technische Einrichtungen.

Der technische Betrieb wurde mit der Ausbreitung der Fahrposten verwickelter. Das Personal mußte vermehrt werden. Gleichwohl hatten die Postmeister an allen Orten die Postkarten eigenhändig anzufertigen und die Stundenzettel abzuschreiben. Die Schlußzeit war bei der Briefpost 2, bei der Fahrpost 3 Stunden vor Abgang der Post.

Die Reitposten wurden noch immer durch reitende Postillone befördert. Damit die Felleisen nicht ungebührlich beschwert würden, mußte angeordnet werden, daß Zeitungen und »dicke Briefe« nur mit der Fahrpost versandt werden sollten. Gewöhnlich gingen auf den belebteren Coursen wöchentlich 2 reitende und 2 fahrende Posten, auf unbelebteren Straßen 1 reitende und 1 fahrende Post. Die Zahl der Postanstalten war seit dem Tode des großen Kurfürsten von 70 auf 106 vermehrt worden.

Zu den Fahrposten kamen 4 sige Wagen (für 4 Passagiere und

den Postillon) zur Anwendung, die in der Regel mit 3 Pferden bespannt wurden. Diese Wagen waren Anfangs meist unbedeckt, hatten ungepolsterte Sitze ohne Lehne, hinten eine Schoßkelle für das Gepäck und vorne einen Kasten zur Aufbewahrung der Briefbeutel, Gelder und Werthstücke. Es kam vor, daß Passagiere und Postillon bei schlechten Wegen durch die Stöße des Wagens an die Erde geschleudert wurden. Wenn im Hintertheil des Wagens und bei dem Postillon kein Platz mehr für Packete war, so wurden dieselben nebst verschiedenen Futterfäcken der Postillone unter und neben die Sitze der Passagiere gelegt, wo sie dem Zorn und Muthwillen derselben preisgegeben waren. Bei dem großen Maßstabe, in welchem alsbald die Posten zur Packetversendung benutzt wurden, kam es, da nur zu Meßzeiten ausnahmsweise Beiwagen gegeben wurden, dahin, daß die Passagiere, wie es in dem Edict vom 6. März 1712 heißt: »vor lauter Päckereien und übeln Geruch in den Wagen kaum sitzen können, daher auf die Extraposten getrieben werden, die Posten auch je länger, je mehr den Frachtwagen ähnlich sehen und keine Stunden halten können, desgleichen und da die Postillons sich nicht scheuen, selbst auf vollen Wagen, noch Passagiere heimlich mitzunehmen, die Postwagen dergestalt mit Sachen und Menschen befrachtet sind, daß sie zum öftern zu nicht geringer Blame der königlichen Posten ganz stecken bleiben.«

Es wurde deshalb angeordnet, daß, da die Fortschaffung der Personen Hauptzweck der Fahrposten sei, zu den letzteren Packete über 100 Pfund nicht mehr angenommen werden dürften, die Gesamtfracht incl. der Personen aber 12 bis 14 Centner nicht übersteigen sollte. Bis her waren allerdings mit den Posten Gegenstände versendet worden, welche die Beweglichkeit dieser Beförderungsanstalt unteugbar beeinträchtigen mußten, z. B. Bier- und Brauntweins-Tonnen, Härings- und Delfässer, Möbel, wilde Schweine, Wollfäcke, Häute und andere Rohprodukte. Von Halberstadt kamen einst mit einem einzigen Postwagen 90 Hasen in Berlin an. Im Jahre 1695 wurden die Wagen mit Spriegeln und einem Berdec von grüner gewächseter Leinwand versehen, von welcher Verbesserung man hofft, »daß sie einen Haufen Passagiere auf die Posten ziehen werde.«

So ein Wagen hielt nur zwei Jahre aus. Bei der Bauart und den schlechten Wegen war dies nicht zu verwundern. Der Preis für einen Wagen betrug in Berlin 24 Thlr., am Rhein 30 Thlr., in Pommern 21 Thlr. Ein Postillonsrock kostete damals 12 bis 17 Thlr. In der Postordnung vom 10. August 1712 cap. VI. §. 7. ist bestimmt, daß kein Pferd zur Post tüchtig befunden werden solle, welches in den östlichen Provinzen nicht zum Wenigsten 20 — 30, in den westlichen 30 — 40 Thlr. werth sei. Eine arcadische Zeit für die Posthalter!

Bei der Beförderung wurde nach dem alten Gebrauch in 1 Stunde 1 Meile zurückgelegt. Die Expeditionsfrist wurde bei der Fahrpost in der Regel auf  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Stunden, bei der Reitpost auf  $\frac{1}{4}$  Stunde herabgesetzt. Für jede versäumte Stunde zahlte der Postillon

bei der Fahrpost 1 Thlr., bei der Reitpost 2 Thlr. Strafe. Dadurch, daß die Fahrposten, wie die Reitposten, auch des Nachts befördert wurden, gewann man vor manchen benachbarten Posten einen Vorsprung. Die Fahrpost von Cassel nach Frankfurt a. M. z. B. lag Nachts stille, und legte am Tage nur 6 Meilen zurück, so daß sie 4 Tage unterwegs war. Die Fahrpost von Memel nach Berlin, welche damals über Königsberg, Willau, Danzig, Buglow, Lypow, Stolp, Schlawe, Zanow, Cöslin, Cörlin, Pinnow, Raugard, Stargard, Neugrape, Königsberg N. M., Freienwalde und Bernau ging, legte diesen 94 Meilen langen Weg in 104 Stunden zurück, freilich nur unter den günstigsten Verhältnissen. Denn der Zufälligkeiten waren gar manche, die den Lauf der Posten störten. Eine Sammlung Stundenzettel aus dieser Zeit giebt uns hierüber einige Aufklärungen. Da haben denn einmal »die Herren Passagiere in Bernau sich wegen des guten Märzbiers eine halbe Stunde länger verweilt,« ein anderes Mal hat »bei Bielefeld ein Haufen Bauern den Postillon, weil er über ihren Acker gefahren, erst abprügeln müssen, ehe er die Fahrt hat fortsetzen können.« In dem Dorfe Klus bei Zanow bleibt einst der Postwagen 4 Stunden liegen, weil die Passagiere — drei Juden, die viel Geld bei sich führten — bei Nacht nicht durch den von Räubern unsicher gemachten Gollenberg haben fahren wollen. In den Wittthausischen Wäldern erschreckt das Geheul der Wölfe die Pferde, welche mit dem Postwagen ohne Weiteres kehrt machen und nach ihrer Station zurückeilen.

Hierzu kamen nun die mehr gewöhnlichen Ursachen der Verzögerung des Postenlaufs: Austreten der Flüsse, Zerbrechen der Räder und Achsen, Unfahrbarkeit der Straßen, Desinfection der Packete und Briefe in Zeiten ansteckender Krankheiten u. a. m. Diese nachtheiligen Umstände äußerten indeß meist nur auf den Gang der Fahrposten hemmenden Einfluß. Die Reitposten wurden im Allgemeinen mit erfreulicher Pünktlichkeit befördert.

Bei der Beschaffenheit der Wagen und der Verladungsweise der ordinairen Packete kam es mitunter vor, daß (insonderheit von Passagieren, welche die Postillone unterwegs heimlich mitnahmen) Packete vom Wagen gestohlen wurden. Den Reisenden wird daher empfohlen, auf ihr Gepäck für welches die Postverwaltung nicht haftet, selbst zu achten, »da der Postillon mit Beobachtung seiner Pferde genug allein zu thun habe.« Auch erschien ein Edict (v. bei Mylius Bd. II. S. 39), das die Austreibung derjenigen Juden befahl, welche die von den Posten gestohlenen Sachen zu kaufen pflegten, und welches in allen Judenschulen publicirt werden mußte.

Das Rauchen auf den Fahrposten war früher erlaubt. Doch mußten die Passagiere im Postbureau ihre Pfeifen vorzeigen, zur Prüfung, ob dieselben mit genügend sicherem Beschlage versehen waren. Als trotzdem einige Male das Stroh in den Postwagen durch eine Tabackspfeife in Brand gesetzt wurde, ward das Rauchen verboten.

Außerdem war »das Gezänke auf dem Postwagen, das Schimpfen auf die Postillone und insbesondere das gottlose Fluchen in den Passagier-



stuben« den Reisenden selbst in dem Falle untersagt, »wenn sie einmal das gewohnte *rafrachement* an Essen und Trinken in den Passagierstuben nicht antreffen sollten.

Den Postmeistern wurde die Hergabe und Unterhaltung der Passagierstuben zur Pflicht gemacht und ihnen, wenn sie nicht freie Wohnung, noch über 100 Thlr. jährliches Einkommen hatten, eine jährliche Vergütung von sechs Thalern für dieses Onus gewährt.

Beiwagen wurden nur ausnahmsweise in den Meßzeiten gegeben. War an einem Posttage die vorhandene Ladung für den Postwagen zu groß, so wurden zunächst die Pakete an den König, dann die Kaufmannspakete, hierauf die Sendungen des übrigen Publicums und zuletzt die Sendungen der Behörden fortgeschafft. Ein Vorzugsrecht konnte für einzelne Pakete auch durch den Vermerk »*periculum in mora*« erworben werden. Solche Pakete mußten sofort nach der Ankunft bei Tag oder Nacht bestellt werden. Sie zahlten doppeltes Porto.

Für Geld, Juwelen zc. bestand *Declarationszwang*. Waren es aber sehr große Summen, so sollte der Absender nicht gehalten sein, sie auf der Adresse anzugeben, sondern dies dem Postmeister nur im Geheimen zu eröffnen, der dann in dem Aufgabebuch den wirklichen, nicht den auf der Adresse angegebenen geringern Werth zu vermerken hatte.

In diesem Zeitraume kamen auch die Briefträger auf; zunächst in den größeren Orten und als Privatdiener der Postmeister. Die Bestellgebühr betrug 3 Pf. für den Brief und verblieb den Postmeistern zur Unterhaltung der Briefträger. Da nun die Postmeister, um diese Einnahme zu vermehren, gleich nach Ankunft der Posten die meisten Briefe dem Briefträger übergaben, womit das Publikum nicht zufrieden war, so wurde bestimmt, daß alle Briefe, welche des Morgens früh oder Vormittags einlaufen, bis Abends um 6 Uhr, diejenigen aber, welche Nachmittags und Abends ankommen, den folgenden Tag bis Mittags 12 Uhr auf dem Postamte liegen bleiben sollten, damit jeder Correspondent nach der aushängenden Karte sich seine Sachen abholen könne und nur die unabgeholt gebliebenen zur Bestellung durch den Briefträger zu gelangen brauchten.

Von den größeren Postämtern wurden alljährlich Postberichte im Druck herausgegeben. Von dem Berliner Postberichte wurde ein auf weißem Atlas gedrucktes mit Goldrand eingefasstes Exemplar dem Könige, der Königin, dem Kronprinzen und der Kronprinzessin jedesmal zu Neujahr überreicht, wofür der Rendant der General-Postkasse, der diese Abdrücke anfertigen ließ, ein Neujahrsgeschenk von 100 Thlrn. erhielt. —

Für den extraordinären Postreiseverkehr erwies sich das oben erwähnte Institut der Reihesfuhren (S. 117) auf die Dauer nicht mehr genügend. Es fehlte den Postämtern an Mitteln unter den enröllirten Bürgern und Fuhrleuten die erforderliche Disciplin zu erhalten. Bei schlechtem Wege oder anderem ergiebigeren Verdienste kamen sie entweder gar nicht,

oder sehr spät vorgefahren; sie hielten schlechte Pferde und untaugliches Geschirr, fuhren ohne des Postamts Vorwissen und entzogen den Posten die Passagiere. Alles dieses, heißt es in dem Edicte vom 8. August 1712, hat bisher den Postbedienten Blame und vielen Verdruß erwecket. Durch dieses Edict wurde daher für die östlichen Provinzen der Monarchie das Institut der Reihesfuhrn gänzlich aufgehoben und den Postmeistern zur Pflicht gemacht, für die Fortschaffung der Extraposten, sei es durch eigends von ihnen zu unterhaltende Pferde oder durch die Pferde Anderer, mit denen sie in solchem Falle bindende Abkommen abzuschließen haben würden, zu sorgen. Sie wurden für die schleunige Fortschaffung der Extraposten verantwortlich gemacht. Sie bezogen das Extrapostgeld (8 Gr. pro Pferd und Meile), von welchem sie pro Thaler einen Abtrag von 2 Gr. zur Postkasse zu zahlen hatten. Außerdem waren von den Passagieren 2 Gr. Wagenmeistergebühr zu erheben. In Meßzeiten und Behufs der Dienstreisen der Staatsbeamten mußten die Extraposten unbeschränkt gegeben werden; sonst nur, wenn die ordinaire Post schon besetzt war, oder eine besondere erhebliche Veranlassung vorlag. Die Extraposten mußten in derselben Zeit, wie die ordinären Posten befördert werden.

Diese Umgestaltung des extraordinären Postfuhrwesens war für den Verkehr von Nutzen. Unzweckmäßig aber war, daß man die Beförderung der Extraposten den Postmeistern gegen Bezug des Extrapostgeldes übertragen hatte, wonach es ihnen erwünscht sein mußte, möglichst viel Reisende auf die Extraposten zu ziehen, so daß ihr Interesse mit ihrer Pflicht in Collision kam. —

#### Rückblick.

Je mehr die Postanlagen sich um diese Zeit ausbreiten, desto merklicher hebt sich der Postverkehr. Die Gesamtmasse der Correspondenz, welche sonst die Boten und Privatsubranstalten fortbewegt hatten, ergießt sich in die neuen Verkehrskanäle.

Der Fortschritt der Cultur vervielfältigt naturgemäß die wechselseitigen Beziehungen der Menschen. Handel und Gewerbe blühen empor, nachdem die Deutschen Länder sich von den Drangsalen des dreißigjährigen Krieges erholt haben, nachdem der drohenden Machtentwicklung Frankreichs durch die Niederlagen in dem Spanischen Erbfolgekriege ein Ziel gesetzt ist, und der Erbfeind im Osten seinen letzten Verheerungszug gegen das Abendland unter den Mauern Wiens mit dem Verlust seiner Kriegsstärke gebüßt hat. Die Umlaufsmittel werden vermehrt, der Associationssgeist beginnt sich zu regen: 1694 wird in London die erste Zettelbank, 1705 in Berlin die erste Feuerversicherungsgesellschaft gestiftet; Colbert gründet die Ost- und Westindische Handelskompagnie; nach seinem Vorgang huldigen die Regierungen dem Mercantilsystem, befördern die gewerbliche Thätigkeit und den auswärtigen Handel. Im Norden eröffnet ein großer Czar der Cultur den Zugang in das moscowitische Reich und an der, Europa zu-

gewandten Küste der neuen Welt entsteht ein junger reger Handelsstaat, nach welchem schon gegen Ende des 17. Jahrhunderts auch aus Deutschland ganze Gemeinden mit ihren Pfarrern auswandern.<sup>9)</sup> Die Aufhebung des Edicts von Nantes treibt Schaaren der gewerbsleißigsten Französischen Unterthanen in das Ausland, besonders in die Preussischen Staaten, wo sie die vorsorglichste Aufnahme finden.

Bald zeigte sich, wie mächtig alle diese Umstände zur Vermehrung des Postverkehrs, namentlich auch desjenigen mit dem Auslande beitragen: das Post-Institut entfaltete seinen kosmopolitischen Charakter.

Auch der geistige Verkehr beginnt die postalische Thätigkeit in erhöhtem Grade in Anspruch zu nehmen. Es genüge die Erinnerung an die Ausbildung des Zeitungswesens<sup>10)</sup>, an die Ausbreitung des Buch-

<sup>9)</sup> Schon 1710 befahl Königin Anna von England ihrem General-Postmeister, in New-York ein Haupt-Postamt anzulegen.

<sup>10)</sup> Die ersten Zeitungen erschienen im 16. Jahrhundert zu Venedig aus Anlaß des Krieges dieser Republik mit den Türken. Sie erhielten die Benennung »gazeta« von der Scheidemünze dieses Namens, die man für das Lesen dieser an öffentlichen Orten ausgelegten Blätter zahlte. Schon 1580 erließ Gregor XIII. eine Bulle gegen die Zeitungsschreiber. In London wurden auf Befehl Lord Burleighs beim Herannahen der Armada die ersten Zeitungen herausgegeben. Die erste regelmäßige wöchentliche Zeitung aber erschien in England erst seit 1622. Sieben Jahre früher, 1615, nahm die erste Deutsche Zeitung, das Frankfurter Journal, vom Buchhändler Emmel gestiftet, ihren Anfang; 1617 folgten die »Frankfurter Postavisen,« 1618 der »Judaische Postreiter.« Bald tauchten auch in Wien, Augsburg, Nürnberg, Berlin und Hamburg dergleichen Blätter auf. Die von Richelieu gestiftete Französische Academie gab den ersten Anstoß zu den Zeitschriften wissenschaftlichen und belletristischen Inhalts, die während der Blüthezeit der Französischen Literatur unter Ludwig XIV. bald sehr in Aufnahme kamen. Der dreißigjährige Krieg beförderte das Zeitungswesen in Deutschland, »indem man täglich von Durchzügen der Kriegsvölker, Belagerungen und Erstürmungen der Städte, Siegen und Niederlagen zu reden und zu schreiben gehabt. Auch die Kaufleute sind Zeitungsbewahrer, weil sie bei Gelegenheit ihres Handels zu Wasser und Lande Alles, was in denen entferntesten Länden geschieht, oft eher, als Kaiser und Könige wissen. Residenten und Agenten von großen Höfen helfen auch zu denen Zeitungen und sind meistens die gewissensten. Fremde Reisende geben nicht weniger viel Anlaß zu solchen Zeitungen. Vor allen andern kommt der Zeitungen Aufnahme von den Posthäusern her, und eben darum sind unter andern Ursachen die Postmeister mit so vielen stattlichen Freiheiten begabet, daß von ihnen der Lauf der Welt entlehnet und gleich als aus einem Zeughaufe durchgehender Erfahrung genommen werden kann, was hier und da vorgehet.« (v. Beust a. a. O. Th. III. Abschn. IV. S. 595.) In London erschienen um diese Zeit: die Londoner Post, das Packetboot aus Holland, die fliegende Post, der alte Postmeister, der Postillon, der Postreiter. Macaulay, der diese anführt (Gesch. Englands Buch X. cap. 21), bemerkt dabei: »ein großes Experiment ward gemacht, eine große Umwälzung war im Fortgange: Zeitungen waren erschienen.« Uebrigens beweisen schon ihre Namen, welchen Antheil die Post an der Entstehung und Ausbreitung der Zeitungen hatte. — Die Zeitungsschreiberei scheint dann in den ersten Decennien des achtzehnten Jahrhunderts überhand genommen zu haben: »Es ist ein großer Verdruß, daß auf einem Posttag, zumahlen in Holland und anderswo in Handelsstädten öfters so viel Zeitungen ausgegeben

handels<sup>o</sup>), an die Stiftung der Universität in Halle und der Akademie der Wissenschaften in Berlin durch König Friedrich I., an den vielseitigen literarischen Verkehr in diesen Zeiten eines Leibniz und Newton, eines Addison und Boileau.

Endlich vermehrte sich mit der Nachahmung des Verwaltungssystems Richelieus und der fortschreitenden Centralisirung der Regierungsgewalt die Staatscorrespondenz in den Deutschen Ländern sehr bedeutend. Auf die Posten strömte eine solche Menge von Briefen, Zeitungen und Packeten zusammen, daß die Beweglichkeit dieser Anstalten gefährdet wurde. Gleichzeitig stiegen die Ansprüche. Diesem Andrang des Verkehrs zeigte sich die Verwaltung nicht gewachsen. Anstatt ihn durch Vervollkommnung des technischen Betriebes und des Postbeförderungswesens, so wie durch ausgiebige Vermehrung der Verbindungen zwecktauglich zu vertheilen und regelmäßig abzuleiten, setzte man der Fluth den Damm eines Edicts entgegen, verwies die Zeitungen und einen Theil der Correspondenz auf die

werden, auf welche zu lesen man etliche Stunden verwenden muß und welches darinnen hauptsächlich oder nützlich manchmal auf einem Blatte Platz genug fände. Was schon so viele Mal vorkommen, solches wird nicht minder einige Posttage hernach, etlicher weniger Umstände halber, wiederholet und dabei aus einem Schreiben sehr viel andere aus unterschiedlichen Orten gemacht, damit man meine, das Gerücht sei überall erschollen, und die Relation desto wahrhaftiger, weil es von so vielen Orten confirmirt wird. Einer schreibt durch die Welt die Zeitungen aus dem andern ab, kehret das forderste hinten und das unterste oben, überflieht es hernach mit andern Worten und anderem Datum. Andere erdenken sonst allerhand Conjecturen, Consilia und Reden, die Lebenszeit nicht auf dem Tapet gewesen. Haag, Frankfurt, Wien sind die loci generales, daraus die dialectica novellistica die meisten Sachen formirt. Von denen Zeitungs-Correspondenzen aus Constantinopel darf man nicht erst das Postgeld geben, weil Sultan und Bassa in Wien logiren. Endlich, so dieser Sachen noch nicht genug, das Blatt zu füllen, so hat sich hier auf sechzig Meilen weit einer entleibet, ein anderer anderswo sonst eine verwegene That verübet, oder es ist irgend ein lächerlicher Schwank vorgegangen; damit man die Leser ergötzen kann.“ (Ibid. S. 601.) Das Recht der Beauffichtigung des Zeitungswesens durch den Staat leiteten mehrere der damaligen Publicisten aus dem Postregal her. In Berlin wurde am 23. Januar 1632 dem Postbotenmeister Veit Frischmann der Druck und Verlag der Staatszeitung, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung übertragen, „daß nichts von Pasquillen, sie seien auch wider wen sie wollen, oder sonst etwas, so einem oder dem andern zumal Standespersonen anzüglich, darinnen sein soll.“ Die Postmeister besorgten den Debit der Zeitungen. Das daraus fließende Accidens verblieb ihnen zur Anschaffung der Briefbeutel und Schreibmaterialien 2c. (Postordnung vom 10. August 1712 cap. 1. u. 3.) Die Intelligenzblätter kamen erst in dem folgenden Zeitraume auf.

\*) Schon gegen Ende des 17. Jahrhunderts war die Buchhändlermesse in Leipzig von ziemlicher Bedeutung. Der Entwicklung des Bücherwesens kam eine für die damalige Zeit nicht unbedeutende Pressefreiheit zu Statten. „Das Bücherwesen — berichtet das Preussische General-Directorium an König Friedrich Wilhelm I. — hat seit der Reformation in ganz Deutschland, nicht weniger in allen civilisirten Ländern freien Lauf gehabt, wodurch die Gelehrsamkeit zu hohem Grade gestiegen, die Barbarei und Unwissenheit vertrieben, der Buchhandel blühend geworden ist, welche Vortheile bei den von Ew. K. M. beabsichtigten Maßregeln sehr beschränkt werden möchten.“

langsameren Fahrposten und die Packete und Personen auf die Privatsubstanzanstalten, oder ließ die Sendungen, welche nicht fortgeschafft werden konnten, bis zu dem nächsten Posttage liegen.

Im Auslande hatte das Preussische Postwesen an Terrain verloren. Der große Kurfürst hatte in Leipzig, Wittenberg, Braunschweig, Hannover Poststationen gehabt; — man hatte sich deren Aufhebung gefallen lassen. In Danzig ward der günstigste Zeitpunkt nicht benutzt. In Amsterdam kam man keinen Schritt weiter. Ebenso stand der Streit mit der Reichspost ziemlich auf dem alten Fleck, und die Pläne wegen Ausbreitung der Preussischen Postlinie bis Nürnberg und Frankfurt a. M. und in dem Nordseegebiete, an deren Durchführung man mit aller Kraft hätte arbeiten müssen, waren gescheitert.

Wenn auch dem großen Kurfürsten bei seinen exterritorialen Postanlagen, außer der frischen Triebkraft, die in der Regel einem jungen Institute vorzugsweise innewohnt, der Umstand zu Statten gekommen war, daß er gewissermaßen ein herrenloses, brach liegendes Feld vorfand, während fünfzig Jahre später die Postrechts- und Besitzverhältnisse schon weit schärfer abgegrenzt erschienen, so hätte doch eine umsichtige thatfertige Verwaltung im Verlauf des heftigen Streites, den der Kaiser und der Fürst von Thurn und Taxis zu Anfang des 18. Jahrhunderts mit den übrigen Reichständen führten, manchen glücklichen Moment zur Erreichung ihrer Absichten erfassen können.

Die Mängel in der Verwaltung und in dem Zustande des Postwesens sind bereits oben, und wie wir uns bewußt sind, ohne Schonung dargestellt worden. Um von neutralem Standpunkte aus eine allseitige Uebersicht zu gewinnen, muß man sich jedoch in jene Zeit versetzen und die geringe Ausbildung der Verwaltungswissenschaft, den Mangel an Erfahrung, namentlich in Bezug auf das in diesem Zeitraum sich ausbreitende Fahrpostwesen, das den Postbetrieb verwickelter machte, so wie die Unvollkommenheit der von der Mechanik gebotenen Hilfsmittel bei einem in starker Progression steigenden Postverkehr mit in Anschlag bringen und endlich einen Blick auf die Verhältnisse in andern Ländern werfen, wo die Regierungen damals fast alle noch nicht mit sich einig waren, ob sie das Postregal selbst ausüben oder den Betrieb in Privathände übergehen lassen sollten. Andererseits liegen auch erfreuliche positive Resultate vor. Als eines der bedeutendsten haben wir unzweifelhaft die Anfertigung gleichförmiger Taxen für alle Postämter und die allgemeine Postordnung vom 10. August 1712 hervorzuheben, deren wohlthätige Folgen erst in dem nächsten Zeitraum völlig offenbar wurden und mit welcher das Fundament zur innern Einheit des Postwesens gelegt war. Die Postämter waren von 70 auf 106 vermehrt, die Postanstalten in Hamburg und Bremen behauptet, die Fahrposten auf weiten Coursen angelegt und die Extraposten eingeführt. Der Ueberschuß war von 40,000 Thlr. auf 137,000 gestiegen, ohne daß man der Verwaltung gerade den Vorwurf fiscalischer Maximen hätte

machen können. Es war wenigstens die beständige Absicht bei der Regierung vorherrschend, das Postwesen im Interesse des Verkehrs zu vervollkommen. »Unsere Intension gehet dahin — heißt es in dem Publicationspatent der Postordnung — daß Unsere Posten zu Unserer gloire und des Publici Besten in immer besseren Gang gesetzt und darinnen erhalten werden mögen.«

Faßt man das Gesammtergebniß ins Auge, so ist ein Fortschritt unverkennbar, der, wenn auch mäßig und von der raschen allseitigen Entfaltung des postalischen Verkehrs noch überflügelt, doch von der Lebenskraft und Bildungsfähigkeit der durch den großen Kurfürsten gegründeten Preussischen Staatspostanstalt ein redendes Zeugniß abgibt, und in den letzten drei Jahren des Zeitraums durch die fördernde Thätigkeit der Verwaltung auf eine Höhe geführt ward, von der sich für die Zukunft eine befriedigende Aussicht eröffnete. —

## Dritter Abschnitt.

Das Preussische Postwesen unter Friedrich Wilhelm I.  
(1713 — 1740).

---

### 1. Die Postanlagen.

Als im Jahre 1723 das General-Finanz-Directorium dem Könige Friedrich Wilhelm I. vorstellte, daß die Ausdehnung der Postanlagen in Ostpreußen jährlich einen Zuschuß von 3000 Thln. erfordern würde, weshalb es besser sein möchte, von diesem Plane abzustehen, da schrieb der König an den Rand: »sollen die Posten anlegen in Preußen von Ort zu Ort ich will haben ein landt das kultiviret sein soll höret Post dazu. F. W.«

Ein anderes Mal berichtet dieselbe Behörde dem Könige, daß in der Postkasse zu Stolp sich ein Defect von 300 Thln. vorfinde; derselbe sei durch Nachlässigkeit, nicht durch Untreue des Postmeisters entstanden; zur Criminaluntersuchung sei der Fall mithin nicht angethan, was Se. Majestät nunmehr befehle? Die höchst eigenhändige Randbemerkung lautete: »sollen den Kerrell zum Deuffel jagen aber das Geldt wieder schaffen sonst — « und nun hatte der König drei starke Prügel daneben gemalt.

Unnachlässige Strenge bei Bestrafung von Pflichtwidrigkeiten, Sorgfalt für Alles, Sparsamkeit im Kleinsten, um desto reicher an Mitteln zu sein, wo es galt, für das Gemeinwohl etwas wahrhaft Nützlichendes zu schaffen, — das war die Art, in welcher dieser als Staatsverwaltungschef in vieler Beziehung wahrhaft ausgezeichnete Herrscher die Administration der Posten leitete, von denen er bei Gelegenheit eines Vortrags im Geheimen Staatsrathe selbst sagte, daß sie »vor den florissanten Zustand der Commercien hochnothwendig und gleichsam das Del vor die ganze Staatsmaschine wären.«

Zunächst wandte er seine Aufmerksamkeit der Ausbreitung der Postanlagen im Innern zu. In allen Provinzen wurden neue Post-

Course und Postanstalten angelegt. Die Zahl der letzteren fand sich schon vier Jahre nach seinem Regierungsantritt um ein halbes Hundert vermehrt. »Man soll in meinem Lande von einer Stadt zur andern mit den Posten kommen können. Je mehr Posten man anlegt, eine desto größere Einnahme wird auch in einigen Jahren da sein, Posten gehören zur Cultur.« Ganz in diesem Geiste lautete die Instruction, welche der König dem General-Directorium bezüglich des Postwesens erteilte und auf die wir weiter unten zurückkommen. Wie richtig faßte er die Natur dieser Anstalt auf!

### Posten in Ostpreußen.

Hauptsächlich befahl der König dem General-Postamte die Einrichtung und Verbesserung der Posten in Ostpreußen. Denn unausgesetzt richtete er sein Bestreben darauf, den Anbau und die Betriebsamkeit in diesem verwahrlosten Lande zu heben, wo wenige Jahre vor seinem Regierungsantritt eine der verheerendsten Seuchen die jungen Triebe der Cultur fast ganz erstickt hatte. »Aussonderlich — heißt es in der Instruction für das General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium vom 20. December 1722, Artikel 22. §. 5. — müssen in Preußen so viel Postwagen angeleget werden, daß man bequemlich von einem Ort zum andern kommen könne, wie in der Churmark.«

Seit 1661 wurde der Postverkehr zwischen Königsberg, Pr. Eylau, Bartenstein, Rastenburg, Schippenbeil, Löben, Lyck, Angerburg, Rhein, Johannsburg und so weiter nach Masuren, in sehr beschränktem Maße durch die im Zweiten Abschnitte erwähnten sogenannten Nemter- oder Schulzenposten vermittelt. Ihr Hauptzweck war die Beförderung der amtlichen Correspondenz. Diese Fußbotenposten gingen in der Regel einmal wöchentlich. Sie wurden auf den Schulzenämtern abgefertigt.

Als dem Könige im Jahre 1720 der Etat vorgelegt wurde, den er stets genau revidirte, strich er die Löhnung für diese Boten aus und schrieb das Wort »Posten« daneben. Das General-Directorium hat, diese Nemterposten bestehen zu lassen, da sie zur Vermittelung der amtlichen Correspondenz unentbehrlich seien. »Nein«, schrieb der König an den Rand, »bleibet bei voriger Resolution die Kammer soll keine Bothen halten das Postdirect. soll in Preußen ordentliche Posten anlegen wie in der Churmark. J. W.«

Nun ließ das General-Finanz-Directorium, welches glaubte, den Luxus einer Postanstalt für Litthauen mit seinem fisciatischen Gewissen nicht vereinigen zu können, von dem General-Postamte den Nachweis führen, daß die Nemterposten im Jahre 1720 baare 686 Thlr. eingebracht und für 1739 Thlr. herrschaftliche Sachen befördert hätten, die Ausgaben hätten sich nur auf 289 Thlr. belaufen, es ergäbe sich also ein reiner Ueberschuß von 397 Thlr. Würden aber Posten, wie in der Mark, eingerichtet, so wären jährlich 1500 Thlr. erforderlich; statt des Ueberschusses von



397 Thlr. würde die Staats-Kasse alsdann einen Zuschuß von 814 Thlr. jährlich zu leisten haben. Der König decretirte: »bleibet bei voriger resolution, wirdt sich auch woll bei Posten Ueberschuß finden, Postillons nur alle 2 Jahr Rod brauchen können auch mit 48 Thlr. jährlich auskommen, ist wollfeil landt sollen anfangen. J. W.«

Das General-Finanz-Directorium stellte nochmals unterthänigst vor, daß auch dann auf keinen Ueberschuß zu rechnen, vielmehr jährlich immer noch ein Zuschuß von 500 Thlr. erforderlich sein würde. Auch die Kriegs- und Domainen-Kammer in Königsberg, deren Gutachten eingefordert worden war, rieth ab. Der König beharrte bei seiner Ansicht und schrieb an den Rand: »sollen jetzt anfangen ohne Resoniren Postwagen wie in der Churmark anlegen die Pferde Futter Knechte Alles uf die Helfte wie hier wollfeiler. J. W.« Demnach wurden die Posten angelegt und zwar zunächst von Königsberg bis Rastenburg Fahrposten, die zweimal in der Woche gingen und von Rastenburg nach Lyck, Johannisburg, Angerburg, Oletzko Reitposten mit wöchentlich einmaligem Gang. Im zweiten Jahr lieferten diese Posten bereits einen Ueberschuß von 206 Thln., wie es der König vorausgesagt hatte.

Schon 1714 war neben der reitenden eine fahrende Post von Königsberg nach Marienwerder, 1716 eine Fahrpost von Königsberg nach Tilsit, 1717 eine Reitpost und 1718 eine Fahrpost von Tilsit nach Memel, sowie 1719 eine Fahrpost von Tilsit nach Wilda angelegt worden. 1723 befahl der König, die Posten in Ostpreußen noch weiter auszudehnen, ein Postnetz über die ganze Provinz zu legen, das von Memel bis Reidenburg und Soldau hinabreiche.

Das General-Finanz-Directorium stellte vor, daß die Einrichtung von Posten in Ostpreußen mit sehr vielen Schwierigkeiten verbunden sei: in den öden, von Raubthieren durchstreiften Haiden<sup>\*)</sup> sei oft auf 10 bis 12 Meilen Weges kein Haus anzutreffen, an ordentlichen Straßen, Brücken und Dämmen gebräche es fast gänzlich, in der Nähe der Polnischen Grenzen mache Raubgesindel die Gegenden unsicher, die Posten in den pfadlosen Dickichten und Sümpfen bei Nacht gehen zu lassen, daran sei gar nicht zu denken, vollends, da es in Litthauen fast neun Monate lang Winter sei; cautionfähige Postbeamte und Postillons (Posthalter) wären in diesen armseligen Landstrichen gar nicht aufzutreiben; es würde zur Verwirklichung der hohen Intention ein sehr bedeutender Zuschuß erforderlich sein. Der König schrieb daneben: »sollen die posten anlegen von einer Statt zur andern wie hier zu Lande ein Postknecht soll tractament haben wenn er das Pferd hält jährlich 48 Thlr.; vor Futter vorm Pferd 2 Thlr. jedes Monath ration ist sehr viell wollfeiler als hier ergo die Postcasse nits

<sup>\*)</sup> In dem Artikel 34. der Instruction für das General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium, der von den Wolfs-Jagden handelt, hatte der König eigenhändig die Worte gesetzt: »In Preußen absonderlich sehn fast mehr Wölfe, als Schafe.«

zuschießen dürfte. J. W. « — Das General-Postamt wies nach, daß demungeachtet ein Zuschuß von 3000 Thlr. jährlich erforderlich wäre. Hierauf gab der König den bereits oben erwähnten Befehl: »sollen die Posten anlegen in Preußen von Ort zu Ort ich will haben ein landt das kultiviret sein soll höret Post dazu sollen Brücken bauen und Posthäusser ist da Holz genung. J. W. «

Nun ging man rüstig ans Werk, und die Schwierigkeiten wurden besiegt. Nach zwei Jahren durchschnitten Postcourse die Provinz in allen Richtungen. Wo kein Ort war, baute man, um nicht Stationen von 10 bis 12 Meilen zu haben, mitten in Feld und Wald ein Posthaus. Zu dem Posthause gesellte sich bald ein Krug, zu dem Kruge eine Schmiede; Postwärter und Postillons legten Ackerwirthschaften daneben an; ein vorüberreisender Capitalist oder Regierungsbeamter aus Königsberg, der ohne die Post nie hierher gekommen wäre, fand den Platz zur Anlegung eines Mahlwerts oder einer Ziegelhütte geeignet; und so entstanden, geweckt durch den Ruf des Posthorns, die ersten Ansiedelungen in diesen masurischen Einöden. Dann kamen die fleißigen Einwanderer aus Holland und Salzburg, und aus den Ansiedelungen wurden Dörfer und Städte, so daß nachmals Friedrich der Große in den Briefen an Voltaire sein Erstaunen darüber nicht genug bezeigen konnte, was Anbau und Verkehr unter seines Vaters Regierung aus jenen waldigen moorigen Ebenen gemacht hatten. Mitteltst Allerhöchster Kabinetsordre d. d. Potsdam, 29. April 1732 befahl der König »die Posten in Preußen noch vielfältiger und geschwinder einzurichten, wenn solches auch gleich etwas mehr kosten sollte.«

In Folge dessen ward der Hofpostmeister Bertram in Königsberg beauftragt, sämmtliche Postrouten der Provinz zu bereisen, die Mängel abzustellen und Vorschläge zur Verbesserung zu machen. Die Posten wurden, wo sie bisher nur einmal wöchentlich gegangen waren, verdoppelt, mehrere neue Fahrposten angelegt, die Bespannungen vermehrt, die Postämter in einen ordnungsmäßigeren Zustand gesetzt, an den größeren Orten Extrapost-Stationen hergestellt und die Wege gebessert.

Nur die beantragten Zulagen für die Postillone weigerte sich der König zu bewilligen: »ich zahle nit ein Pfifferling mehr« schrieb er ad marg. eines desfallsigen Berichts, und als das General-Directorium darauf anzeigte, daß mehrere Postillone abgegangen wären, weil sie bei den Postfahrten ihr Bestehen nicht mehr finden könnten, setzte der König an den Rand: »soll man invalide Reutters dazu nehmen Order an Oberst Waldau soll von sein Regiment welche alte Reutters dazu hergeben 48 Thlr. jährlich ist genung, wollfeil landt. J. W. «

Allerdings stand diese von dem Könige bereits früher normirte Pöhnung ganz in richtigem Verhältnisse zu den Pöhnungen und Lebensmittelpreisen in den anderen Provinzen, allein das General-Finanz-Directorium übersah, dem Könige vorzustellen, daß den Postillonen, welche von jedem

Passagier für die Station 6 Groschen Trinkgeld zu empfangen hatten, in Ostpreußen bei dem geringeren Reiseverkehr kein so guter Nebenverdienst zufließ, als in den anderen Provinzen, abgesehen von der schnelleren Abnutzung der Pferde auf den schlimmen Wegen, und den wenigen Extraposten.

Als später auch die von dem Obersten von Waldau hergegebenen alten Reiter die Unmöglichkeit des Auskommens darthaten, legte der König einem jeden zwanzig Thaler jährlich zu.

Die getroffenen Posteinrichtungen zeigten sich mit der Zeit sämmtlich lebensfähig. Im Jahre 1737 brachten die masurischen Posten zusammen einen reinen Ueberschuß von 2000 Thlr. ein, auf den man gar nicht gerechnet hatte.

Zahlte der König in Ostpreußen geringere Gehälter, so gewährte er auch andererseits dem dortigen Publicum die Benützung der Staatsseinrichtungen unter billigeren Bedingungen. Trefflich sagt er in der Instruction für das General-Directorium Artikel 22. §. 6.: »Und weil in Preußen die Fourage und alles übrige wohlfeiler zu haben, derowegen muß dort auch die Taxe der mit den ordinairn Postwagen oder mit Extraposten gehenden Passagiere nicht so hoch sein als hier zu Lande.« In Folge dessen ward in Ostpreußen das Personengeld bei den ordinairn Posten von 3 auf 2 Gr. pro Meile herabgesetzt und das Meilengeld bei den Extraposten um 2 Gr. ermäßigt. —

#### Postverbindung mit Rußland.

Bei der Fürsorge für Ostpreußen mußte dem Könige die Vermehrung der Postverbindungen mit Rußland besonders wünschenswerth erscheinen. So lange der Niemen den Postenlauf im Norden abschneitt, behielten die Königsberger Postcourse nur örtliche Bedeutung. Eine Fahrpostverbindung mit Rußland bestand noch gar nicht, und nur eine einzige Reitpost (die alte Schwedische) ging zwischen Memel und Riga. Sie war nach der Eroberung Lieflands an Rußland übergegangen.

Die Gründung von Petersburg, wo der Czar seine Residenz nahm, dann der Abschluß des nordischen Friedens und die Verbreitung der Cultur in Rußland unter Peter dem Großen begünstigten das Unternehmen. Der Czar hatte bei seinen wiederholten Reisen durch die Preussischen Staaten mit Freuden den regelmäßigen Lauf und den großen Nutzen der Posten bemerkt. Er ersuchte den König, ihm die Preussischen Postverordnungen nach Petersburg zu senden und ihm auf einige Zeit einen des Postwesens kundigen Beamten zu überlassen, der in Rußland die Posten auf Preussischen Fuß einrichten sollte (1722). Es geschah, und so kam im nächsten Jahre unter Mitwirkung des nach Petersburg gesandten Geheimsecretairs Bertram ein regelmäßiger Cours reitender Posten von Memel nach Riga, Reval, Narva, Petersburg und von dort bis Moskau zu Stande. Das Postamt in Memel trat mit Riga, Petersburg und Moskau in directen Kartenschluß. Diese Verbindung trug zu dem Flor der Preussischen

Post wesentlich bei. Denn vor Errichtung jener Posten und Herstellung eines Staatspostwesens in Rußland hatte die Einnahme des Postamtes in Memel aus der Russischen Correspondenz 5000 Thlr. betragen. Zu Zeiten Friedrichs des Großen belief sich dieselbe aber bereits auf 70,000 Thlr.

Im Jahre 1724 sollte mit Anlegung der fahrenden Posten vorgegangen werden. Hier zeigten sich aber größere Schwierigkeiten, sowohl wegen des Transits durch das Herzogthum Kurland, als wegen der Garantie für die Geldsendungen. Der Preussische Gesandte in Petersburg, Freiherr von Mardefeldt, war mit Führung der desfallsigen Unterhandlungen beauftragt. Er beklagte sich, daß »der Russische General-Post-Director ein so confuser und im Postwesen ganz unwissender Mensch sei, daß mit ihm nichts Kluges anzustellen wäre, und auch die andern dort noch wenig oder nichts von solcher Fahrposteinrichtung verständen. Zudem, fährt der Gesandte fort, wenn das Petersburger Postamt auch eine noch so große Versicherung wegen Indemnisation der verlorenen Sachen gäbe, so würde doch kein Mensch eines Thalers Werth auf ein solch Versprechen der Russischen Post anvertrauen. Die Großen würden auch die Postmeister unterwegs mit Schimpfen und Schlägen übel tractiren und Alles umbsonst haben wollen. Sonsten ist gewiß, daß eine solche Einrichtung hier weniger kosten würde, als in Sw. K. M. Vanden, da die Schlitten mehr schleppen können, Pferde und Futter billiger und die Wege nicht so kothig und tiefgleichig sind.«

In Folge dieses Berichts war der König entschlossen, abermals einen Preussischen Postbeamten nach Petersburg zu entsenden (1725). Da traf die Nachricht von dem Tode Peters des Großen ein. Dies Ereigniß und die Unsicherheit der Zustände in Kurland hoben die Unterhandlungen auf. Katharina I. regierte nur bis 1727 und unter ihrem Nachfolger, Peter II., wurde der Hofsis wieder nach Moskau verlegt.

Der Löwenwoldische Vertrag (13. December 1732) zwischen Preußen, Rußland und Oesterreich, durch welchen für den Fall des Erlöschens des Mannsstammes in Kurland dieses Herzogthum einem Prinzen aus dem Preussischen Hause versichert wurde, veranlaßte den König, die Unterhandlungen wegen der Postanlagen wieder aufzunehmen.

Es fand eine Conferenz von Preussischen und Russischen Postbeamten in Riga statt. Preussischer Seits war bereits eine fahrende Post von Königsberg nach Memel auf der Kurischen Nebrung entlang angelegt worden. Die Regierung hatte keine Kosten gescheut, um diese Post in recht accuraten Gang zu setzen. Alle 4 Meilen waren, da die Gegend meist ganz unbewohnt war, Posthäuser angelegt, Stallungen gebaut und Brunnen gegraben worden; zum Uebersetzen bei Pillau hatte man zwei besegelte Schaluppen besonders gut zimmern lassen; für sämtliche Wagen war eine doppelte Garnitur Räder vorhanden, damit, wo der Weg längs des Gestades führte, die Wagen auf breitfelgige unbeschlagene Räder gesetzt werden konnten. Vermehrte Besspannungen waren gewährt und die Fuhrvergütungen reichlich bemessen.

Diese Post wollte der König gern bis Vibau in Kurland fortführen lassen. Dort sollte die Russische Fahrpost nach Riga und Petersburg sich anschließen. Die Fuhrleute brauchten von Königsberg bis Riga 3 Wochen. Die Post hätte diese Tour in 6 bis 7 Tagen gemacht. Die Russische Regierung aber, der es, wie überhaupt mit der Festsetzung des Löwenwoldischen Vertrages wegen Kurland, so auch mit diesen Unterhandlungen kein rechter Ernst sein mochte, verlangte die Post ganz bis Memel hin zu haben. Es gelang dem Russischen Hofe, die Kurländische Regierung zu vermögen, den Transit und die Stationshaltung einer etwaigen Preussischen Post in Kurland nicht zu gestatten. Auch setzte der Kurländische Adel sich dem entgegen. Einer Russischen Post hingegen konnte der Transit und die Stationshaltung in Kurland nicht füglich versagt werden. Denn Schweden hatte, dem Frieden von Oliva gemäß, die Posten durch Kurland beständig gehabt und Rußland war durch den Frieden zu Nyß ä d t in die desfallsigen Rechte Schwedens eingetreten. Auch die Polnische Regierung erschwerte die Fortführung der Preussischen Posten bis Vibau geflissentlich durch die verlangte Entrichtung eines sehr hohen Solles bei Polangen.

Als darauf nach dem Absterben August II. von Polen (1733) der Krieg um die Polnische Thronfolge ausbrach, zerschlug sich zum großen Leidwesen des Königs die Unterhandlung gänzlich. Erst nach Beendigung des siebenjährigen Krieges wurde sie von Friedrich dem Großen wieder aufgenommen, obwohl ebenfalls ohne Erfolg.

Um diese Zeit bestanden schon regelmäßige Packetboote zwischen Petersburg und Danzig, und Petersburg und Lübeck. Peter der Große hatte sie angelegt, sowohl um den Handel in der von ihm am Newastrand erschaffenen Stadt zu begünstigen, als auch um manchen Bedarf für den Hof und die Hofküche aus Hamburg zu beziehen.

König Friedrich Wilhelm beauftragte 1727 seinen Gesandten in Petersburg, es möglichst dahin zu bringen, daß diese Packetboote auf Königsberg und Stettin, oder wenigstens auf Pillau und Colberg abgeschickt werden möchten. Der Gesandte stieß aber hierbei auf unüberwindliche Schwierigkeiten. »Wegen Verlegung der Packetboote, berichtet er, ist ganz und gar keine Hoffnung. Selbige sind auch mehr zum Transport der Waaren, insonderheit Austern, Seezische, Früchte u. a. als zu einigem andern Postzweck destinirt, und da solche Sachen über Lübeck und Danzig besser zu beziehen sind, auch der Handel dieser Orte wichtiger ist, so sehe ich nicht, was man den Russen für Vortheile solle versprechen können.«

Der König hat ein einsylbiges »schad« daneben geschrieben. Er fühlte, daß der Gesandte nicht so unrichtig raisonnirte.

Bezüglich der Briefpost hielt Rußland aber an der Verbindung mit Preußen beharrlich fest. Wiederholt hatten Emmissaire aus Warschau und Dresden versucht, die Russische Correspondenz auf die Polnisch-Sächsischen Posten zu ziehen, aber sonder Erfolg.

Das Postamt in Riga war 1714 dem Memelschen Postamte seit längerer Zeit 8000 Thaler Auslagen schuldig. Ungeachtet aller gütlichen Erinnerungen leistete der Russische Postmeister in Riga keine Zahlung. Als zu Ende des nächsten Jahres die Schuld auf 10,000 Thaler gestiegen war, ließ der König durch den Gesandten in Petersburg Beschwerde führen. Der Reichsvicekanzler Baron von Schapirhoff wies das Postamt in Riga zur sofortigen Auszahlung an. Der Postmeister achtete nicht darauf, und als er von dem Postamt in Memel an den Befehl des Kanzlers erinnert wurde, erwiederte er, der Kanzler möge ihm auch sagen, wo er das Geld hernehmen solle, die Postämter in Petersburg und Moskau seien bei ihm im Rückstande, oder schickten die schlechtesten Münzsorten ein, der Adel bleibe das Porto jahrelang schuldig und wenn der Postmeister den Edelleuten auf ihr Verlangen dann die Hälfte nachgelassen habe, so zahlten sie die andere Hälfte erst gar nicht.

Diese Angaben mochten wohl nicht ungegründet sein. Sie wurden der Regierung in Petersburg mitgetheilt.

Darauf berichtet der Gesandte, daß die Regierung dem Postmeister in Riga nunmehr die sofortige Abführung der schuldigen Summe befohlen habe, »widrigenfalls er mit Cassirung und moscowitischen Knuten werde angesehen werden.« Nun gingen 4000 Thaler auf Abschlag ein. Aber nach zwei Jahren war die Schuld wiederum auf 11,000 Thaler gestiegen. Die Vorstellungen in Petersburg zeigten sich unwirksam: der Postmeister in Riga hatte die dortigen Beamten in sein Interesse zu ziehen gewußt.

Der König, den nichts mehr in eine üble Laune versetzte, als wenn die Gelder bei seinen Kassen nicht pünktlich eingingen, verlangte nun innerhalb zweier Monate die gesammte Summe nebst den Zinsen und zur Sicherheit für die Zukunft eine Caution von 6000 Thlr. von der Russischen Regierung. Würden diese Bedingungen nicht erfüllt, so werde er die Postverbindung mit Riga aufheben. Bei der bald darauf erfolgten Zusammenkunft mit dem Czar im Jahre 1717 konnte der König nicht umhin, diese Angelegenheit zur Sprache zu bringen. Er merkte wohl, daß der Vicekanzler von Schapirhoff und dessen Geh. Secretair Ostermann für den Postmeister in Riga eingenommen waren. Deshalb versprach er in einer besonderen Unterredung, wenn das gesammte Geld einkäme, dem ersteren 1000, dem anderen 200 Ducaten davon abzugeben.

Nun wurde eine Commission in Riga niedergesetzt, um die Amtsführung des dortigen Postmeisters zu untersuchen. Auf Verlangen der Russischen Regierung ward der Vorsteher des Postamts in Memel ebenfalls zu dieser Commission entsendet. Man enthüllte mehrfache Veruntreuungen. Der Postmeister in Riga ward verhaftet und cassirt. Seine Güter wurden eingezogen, um die Preussische Forderung zu befriedigen. Der neue Postmeister stellte 4000 Thlr. Caution.

Die nach Beendigung des nordischen Krieges erfolgte ordnungsmäßige Einrichtung des Russischen Postwesens beugte ähnlichen Weiterungen vor. —

## Posten in Pommern.

Wie für Ostpreußen, so sorgte der König auch hinsichtlich der Ausdehnung der Postanlagen für Pommern.

Diese Provinz durchschnitt zwar der große Postzug von Berlin nach Königsberg; aber es waren außer der Verbindung nach dem Schwedischen Postamte in Stettin gar keine Seitencourse vorhanden. Der König ließ reitende und fahrende Posten von Stargard über Greiffenberg, Treptow, Colberg, und von dort nach Coblen, so wie nach Rönneberg und Dramburg anlegen.

Am 7. October 1713 rückten die Preussischen Truppen in Stettin ein, welches Preußen nach dem Berliner Tractate einstweilen und bis ein allgemeiner Friede dem nordischen Kriege ein Ende machen werde, in Sequestration nehmen sollte.

Wegen des Postwesens wurde in dem, im Lager vor Stralsund am 18. December 1715 zwischen Preußen und Dänemark errichteten Vertrage folgendes bestimmt: »Art. 10. Wegen des Postwesens ist stipulirt worden, daß beider Könige M. M. die Hände frey behalten, selbiges in Ihren Districten einzurichten, wie ein Jeder es am convenablesten findet, wobey beliebt worden, daß, da die Kosten von Grypswalde nach Stettin et v. v. gehen, die Königlich Dänische Post die Briefe von Grypswalde nach Anclam und die Königlich Preussische solche nach Grypswalde bringe. Auch sollen die General-Post-Aemter sich zusammenthun, und die Sachen dergestalt mit einander reguliren, wie es die Commodität des Publici und beider Könige Interesse\*) mit sich bringt.«

Als nach der Einnahme von Stralsund und Wismar die Schwedischen Regimenter vom Deutschen Boden waren vertrieben worden, und Stettin bereits als zu Preußen gehörig betrachtet werden konnte (1716), fragte das General-Finanz-Directorium beim Könige an, ob der »unrichtige« Schwedische Postmeister in Stettin bleiben, oder ob ein Preussischer Postmeister angestellt werden sollte. Der König befahl: »Der Stettinische Post Meister soll cassiret sein die Posten sollen sie einrichten zu meinem profitt. J. W.« Nun wurden Posten in Vorpommern angelegt, und in Stettin, Anclam und Demmin Preussische Postämter eingerichtet.

Da die förmliche Abtretung dieses Theiles von Vorpommern von Seiten Schwedens noch nicht erfolgt war, so verpachtete das General-Finanz-Directorium vorläufig diesen Cours gegen einen jährlichen Canon von 200 Thalern. Nach Ablauf eines Jahres erklärte jedoch der Pächter, daß er fernerhin nur 100 Thaler jährlich an den Staat abgeben könne. Der König, dem hierüber berichtet werden mußte, schrieb an den Rand der Vorstellung: »sollen den Kerrel wegzagen und einen treuen Kerrel von Berlin schicken, der es vor mir berechnen soll. J. W.«

\*) Dies ist die authentische Wortstellung.

In Folge dessen hörte das Pachtverhältniß auf, und der Vorpommersche Cours ward von der Verwaltung selbst in Betrieb genommen.

Der Cours nach Vorpommern gehörte in Hamburg zu dem Stadt-Postamte. Er war der Ueberrest jener großen Postroute, welche in früheren Zeiten die Städte Hamburg und Danzig längs des Ostseestrandes unterhalten hatten, und die zuerst von dem großen Kurfürsten zerstreut worden war. Wegen Combinirung des Hamburg-Stettiner Courfes über Rostock ward nun am 22. Mai 1716 zwischen dem General-Postamte in Berlin und dem Stadt-Postamte in Hamburg ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem die Preussischen Postämter in Stettin, Anclam und Demmin alle Briefe nach Hamburg, Holstein und Dänemark nicht über Prenzlau und Perleberg, sondern über Rostock spediren sollten. Der Hamburger Stadtpostmeister unterhielt den Cours bis Rostock auf seine Kosten; wegen der Beförderung von Rostock bis Demmin hatte man sich mit dem Mecklenburgischen Postmeister in Rostock geeinigt, und von Demmin bis Stettin besorgte die Preussische Regierung den Transport. Nach Maßgabe der Länge dieser drei Strecken wurde auch der Portobezug regulirt. (Noch im 19. Jahrhundert hat der Senat in Hamburg auf diesen Vertrag Entschädigungsansprüche gegründet.)

So hatte Preußen den alten Hamburg-Danziger Hansa-Postcours, an welchem es früher gar keinen Antheil gehabt, bereits zu zwei Drittheilen, nämlich von Demmin ab bis wenige Meilen vor Danzig völlig inne.

Im Frieden zu Stockholm (21. Januar 1720) trat dann auch Schweden Stadt und Festung Stettin nebst Vorpommern bis zur Peene an Preußen ab. Der Artikel 16. des Friedens-Instruments besagt: »Was die Posten in Pommern betrifft, so behalten sich beide hohe Compaciscenten in dens Territorien, sowohl dies- als jenseits der Peene das Jus postarum vor. Doch wollen J. M. der König in Preußen die vorhin (1698) mit der Krone Schweden desfalls aufgerichtete Convention, insoweit die anjehz geschene Cession die Sache nicht verändert, renoviren und darin keine Neuerung machen, auch das Postgeld, sowohl für die Passagiers als Briefe auf eine billige und in dem Röm. Reich gewöhnliche Weise reguliren, wie nicht weniger das Königlich Schwedische Postwesen so viel als möglich bestens favorisiren und befördern helfen. Wie denn in specie verabredet ist, daß denen Königlich Schwedischen Posten eine freie Station in Anclam gelassen werden soll, so daß selbige ihre von Schwedischen Orten kommende Briefe, Packete und Passagiere dort abliefern und die dahin gehende dort annehmen und sicher weiter fortbringen können. Sollte sonst in Ansehung der Posten noch Abrede zu nehmen sein, so soll solche durch Commissarien geschehen, und das Nöthige dann verfügt werden.«

Bei der erfolgenden Regulirung der gegenseitigen Posten beanspruchte Schweden in Folge dieser Vertragsbestimmung die Anstellung eines eigenen Postmeisters in Anclam.



Die Preussische Regierung erwiederte, daß hiervon im Vertrage nicht die Rede, auch ihre Absicht beim Vertragschluß gar nicht dahin gegangen sei. In dem Artikel 16. sei nur von einer Station die Rede. Die freie Ein- und Ausfahrt, so wie der Pferdewechsel in Anclam solle daher auch den Schwedischen Posten unweigerlich gewährt werden. Dieselben würden aber lediglich von dem Preussischen Postmeister in Anclam für Schwedische Rechnung abzufertigen sein. Der commandirende Offizier in Anclam wurde beauftragt, die Schwedische Post nöthigen Falls mit Gewalt vor das Preussische Posthaus führen zu lassen. Dazu kam es indessen nicht, weil Schweden sich fügte.

Die Verlegung der Provinzial- Behörden von Stargard nach Stettin machte, außer der bisherigen wöchentlich zweimaligen Reitpost, noch die Anlegung einer eben so oft coursirenden Fahrpost zwischen beiden Orten zum Anschluß an den Berlin- Danzig- Königsberger Cours erforderlich.

Diese Post wurde im Jahre 1722 eingerichtet. Sie erforderte aber Zuschuß, da sie in der Regel wenig Passagiere hatte, indem die Reisenden sich auf dieser kurzen Strecke Fuhrleute annahmen, welche nur 8 Gr. Fuhrlohn forderten, während auf der Post 12 Gr. Personengeld und 6 Gr. Postillontrinkgeld zu bezahlen waren. Dies wurde dem Könige vorgestellt, der über die Ursachen des Zuschusses Auskunft erfordert hatte. Er schrieb an den Rand des Berichts »quare soll der Postillon so viel haben es ist genug wenn der Postillon 3 und der König 9 Gr. kriegt. J. W.«

Diesem Allerhöchsten Befehl gemäß wurde das Postgeld zwischen Stettin und Stargard von 18 auf 12 Gr. ermäßigt. Und im nächsten Jahre warf die Post einen Ueberschuß von 110 Thalern ab.

Seit langer Zeit gingen zur Erhaltung der Verbindung von Schweden mit dessen Deutschen Besitzungen Postjachten zwischen Stralsund und Jstadt.

Der König hatte den Plan, derartige Preussische Postjachten von Stettin nach Schwedischen Häfen anzulegen. Er ließ durch die Stettiner Regierung genaue Erkundigungen über die Beschaffenheit der Schwedischen Postjachten einziehen. »Eine solche Jacht, heißt es in dem desfallsigen Berichte, ist gebauet mit einer Kajüte, darinnen zum wenigsten 6 Passagierer theils sitzend, theils liegend ihre commodité haben können, und ein sogenannter Sahl, worinnen wohl 12 und mehr Passagierer dieselbe Bequemlichkeit haben. Der übrige Raum um den großen Mast ist aptiret, daß 4 bis 6 Pferde können mit untergebracht werden. Der Bordenrtheil aber ist für das Schiffsvolk. Eine solche Jacht kostet über 2000 Thaler zu bauen und auszurüsten, trägt aber Ueberschuß. Auf einer solchen Jacht sind ein Schiffer, ein Steuermann, zwei Bothsleute und ein Junge. Sie haben gekriegt Monatgeld der Schiffer 8 Thaler, der Steuermann 6 Thaler, jeder Bothsmann 4 Thaler, der Jung 2 Thaler, darzu freye Kost.«

Die Schwedische Regierung widersezte sich den Absichten des Königs, Preussische Postschiffe nach Schwedischen Häfen anzulegen. Selbst als der König erklärte, die Jachten nur auf den Brieftransport einrichten und von der Personenbeförderung absehen zu wollen, ging man darauf Schwedischer Seits nicht ein. So war der Plan nicht durchzuführen. —

#### Posten in den westlichen Provinzen.

Auch die Postverbindungen in den westlichen Provinzen wurden in diesem Zeitraum in erfreulicher Weise vermehrt. Von Bielefeld nach Lingen \*) ward eine fahrende Post angelegt, die mit dem Course von Halberstadt nach Bielefeld in Verbindung gesetzt wurde. Von Lingen aus wollte man diesen Cours nach Zwolle in Holland weiterführen und gleichzeitig eine Fahrpost von Lingen nach Bremen anlegen, um auf diese Weise die Verbindungen zwischen Berlin und den Hansestädten mit Amsterdam zu vermehren. Die Unterhandlungen mit den betheiligten auswärtigen Mächten, namentlich mit Dänemark, gelangten indeß nicht zum Abschluß. Erst unter Friedrichs des Großen Regierung wurde das Project wieder aufgenommen.

Im Jahre 1713 wurde eine Post von Bielefeld über Hamm und Anna nach Schwelm, das damals Grenzpostamt war, gelegt und mit dem Reichspostamt in Cöln eine Uebereinkunft wegen Beförderung und Anschlusses der Posten zwischen Schwelm und Cöln getroffen. So war die Verbindung zwischen Cöln und Minden hergestellt. Namentlich wurden im Sauerlande und im Märkischen die Postverbindungen vermehrt und Postanstalten in Pöhnen, Anna, Schwerte, Altena, Lüdenscheid, Hagen und Wetter eingerichtet, so wie die Postämter in Hamm, Duisburg, Dortmund und Pippstadt vergrößert. Dem Fürstbischof von Münster, dessen Gebiet die

\*) Zu Zeiten König Friedrich Wilhelms I. umfaßte der Preussische Staat folgende Gebiete:

1. das Königreich Preußen (Ostpreußen) . . . . .	753 □ Meilen,
2. die Kur- und Neumark Brandenburg . . . . .	664 □ .
3. das Herzogthum Magdeburg . . . . .	104 □ .
4. das Fürstenthum Halberstadt . . . . .	32 □ .
5. Vorpommern bis zur Peene und Hinterpommern, Cassuben, die Herrschaft Lauenburg und Bütow . . . . .	507 □ .
6. das Herzogthum Cleve und die Grafschaft Mark . . . . .	96 □ .
7. die Grafschaft Ravensberg und das Fürstenthum Minden . . . . .	51 □ .
8. das Fürstenthum Meurs . . . . .	5 □ .
9. die Grafschaft Lingen . . . . .	8 □ .
10. die Grafschaft Tecklenburg . . . . .	5 □ .
11. das Herzogthum Geldern . . . . .	24 □ .
12. das Fürstenthum Neufchatel und Balangin . . . . .	15 □ .
zusammen 2265 □ Meilen mit 2,240,000 Einwohnern	

Die Brutto-Einnahme des ganzen Staates belief sich, nach Friedrichs des Großen Angabe beim Tode seines Vaters auf 7,400,000 Thlr., das ist etwa zwei Drittel der Summe, die gegenwärtig allein die Post einbringt.

Preussischen Posten nach Cleve berührten, wurde in dem Recess vom 8. December 1722 die Führung der Fahrpost, welche derselbe nach Düsseldorf und Cöln anzulegen beabsichtigte, durch das Preussische Gebiet und die Stationshaltung in Sterkrade und Duisburg gestattet, jedoch mit der Bedingung, bei 100 Thlr. Strafe keine Briefe zu befördern und seinen von Münster über Bocholt nach Wesel einfahrenden Postwagen, der den Preussischen Fahrposten Abbruch that, einzustellen.

Zwischen Minden und Snabrück wurde in Gemeinschaft mit dem Reichspostamt des letzteren Ortes 1726 eine Reitpost angelegt. Zwischen Minden und Cassel ging eine Hessische Fahrpost, die sich nordwärts an die Preussische Fahrpost nach Bremen (über Uchte und Bassum) und an die Hannöversche Fahrpost über Oese und Nienburg nach Hamburg, südwärts aber an die Post von Cassel nach Frankfurt a. M. und weiter nach Heidelberg und Straßburg anschloß. Main und Weser, Oberrhein und Niederelbe waren durch diesen Postenlauf in Verbindung gesetzt. Im Jahre 1736 wollte die Hessische Regierung die Fahrpost zwischen Cassel und Minden verdoppeln und setzte das General-Directorium in Berlin hievon mit dem Ersuchen in Kenntniß, der Post die zweimal wöchentliche Einfahrt in Minden zu gestatten. Das General-Directorium berichtete an den König, daß dieses unbedenklich sein dürfte. Der König aber schrieb an den Rand: »die Hessen plat abweisen sie tun mir kein plesir also sollen sie auch von mir kein plesir haben. F. W.« (Die Hessische Regierung hatte nämlich Preussische Werber verhaften lassen und über die Anwerbung der großen Leute auf Hessischem Boden bei dem Reichshofrath in Wien Beschwerde geführt.)

Die Folge jener kategorischen Randbemerkung war, daß der Postmeister in Cassel Minden ganz umgehen und eine Post über Göttingen und Hannover nach Hamburg legen wollte. Das General-Directorium stellte dieses dem Könige vor: — »kere mir nit dran« lautete die höchstehändige Randbemerkung. Als aber die Behörde sich nicht abschrecken ließ und in einem abermaligen Berichte die Nachtheile, welche für Preußen bei Verwirklichung des Hessischen Planes entstehen würden, eindringlich darlegte, gab der König mit einem »meinswegen« nach. —

Im Jahre 1735 wurden mit dem Magistrat in Arnheim Unterhandlungen angeknüpft, um ihn zu veranlassen, die zwischen dort und Sevenaer belegene Herrschaft Westerforth zu kaufen, eine Poststraße auf diesem Gebiet zu bauen und die Fahrt zweier Preussischen Postwagen über Cleve nach Cöln und über Emmerich nach Wesel zu gestatten. Die Packetpost-Spediteure in Amsterdam und Doësburg wurden gewonnen, die Holländischen Packetsendungen auf Arnheim zu leiten, von wo sie mit den Preussischen Posten weiter befördert werden sollten. Gleichzeitig wurden mit dem Unternehmer der regelmäßigen Haudererfahrten von Cöln nach Frankfurt a. M. Verabredungen getroffen, um seine Beförderungs-Anstalt mit den Preussischen Postwagen von Arnheim über Cleve nach Cöln

in genauen Zusammenhang zu setzen, so daß für Reisende und Fahrpostsendungen aus Amsterdam, Rotterdam und dem Haag die nächste Verbindung nach Frankfurt a. M. und weiter nach Straßburg, Heidelberg und Nürnberg hergestellt war.

Dem Magistrat in Arnheim wurden die Ergebnisse der bisherigen Unterhandlungen vorgelegt. Er erkannte die Wichtigkeit dieser Postleitungen für den Verkehr der Stadt und zögerte nun nicht länger, auf die Preussischen Vorschläge einzugehen, trotzdem dieselben für ihn eine sofortige Ausgabe von 30,000 Thlr. nothwendig machten.

Unterm 10. März 1739 kam eine Convention zu Stande: der Magistrat genehmigte die Anlegung eines Preussischen Post-Comptoirs in Arnheim und die Anstellung eines Preussischen, jedoch zur Arnheimer Bürgerschaft gehörenden Postfactor's, sowie das Ein- und Ausfahren der Preussischen Posten bei Tag und Nacht. Doch durften Briefe mit diesen Posten nicht befördert werden. Dagegen wurden die Arnheimer Fuhrleute angehalten, nicht eher, als 4 Stunden nach Abfahrt der Posten, Reisende zu befördern. Schließlich machte sich noch der Magistrat zum sichern Geleit der Posten und zur postmäßigen Instandhaltung der Wege und Brücken auf seinem Gebiete verbindlich.

Die projectirten Einrichtungen nahmen vom 1. Juli 1739 ab ihren Anfang. —

#### Preussische Posten in Mecklenburg.

Im Jahre 1717 hatte die Mecklenburgische Ritterschaft Kaiser Carl VI. um Schutz gegen ihren Landesfürsten ersucht, mit dem sie wegen des Besteuerungsrechtes in schwere Irrungen gerathen war und der seine Absichten mit Russischen Regimentern gegen seine Unterthanen durchzusetzen versucht hatte. Der Kaiser beauftragte Hannover und Braunschweig, diesem Streite ein Ende zu machen, der eine dem Reichsfrieden gefährliche Wendung zu nehmen drohete. Beide Reichsstände ließen Truppen in Mecklenburg einrücken und Hannover, dem zur Sicherheit für die Executionskosten mehrere Mecklenburgische Aemter und Ortschaften verhypothecirt worden waren, benutzte diese Gelegenheit, seine Posten von Lüneburg ab bis in das Mecklenburgische auszudehnen; indem es sich gleichzeitig vom Kaiser die Ausübung des Postregals in den Pfandämtern verschreiben ließ. Bei dieser Ausbreitung seiner Postanlagen hatte Hannover besonders im Auge, an dem Verkehr des großen Berlin-Hamburger Postcourses und demnach auch an dem Portobezuge Theil zu nehmen. Um einen desfalligen Anspruch begründen zu können, suchte Hannover eine Strecke dieses Courses an sich zu bringen und zunächst in den damals unter seiner Botmäßigkeit befindlichen Orten Boizenburg und Escheburg mit seinen Posten festen Fuß zu fassen, obgleich es diese Absicht klug zu verschleiern wußte. In Escheburg (im Rauenburgischen) unterhielt Preußen seit unvordenklicher Zeit einen eigenen Postwärter. In Boizenburg hatte der Mecklenburgische Post-

meister gegen eine bestimmte Vergütung die Abfertigung der Preussischen Posten ebenfalls seit unvordenklicher Zeit besorgt. An beiden Orten unterhielt Preußen Stationen und Postillone. Dies war der factische Besizstand. Auf einen geschriebenen Rechtstitel war derselbe nicht gegründet. Ob die Immemorialverjährung dafür geltend gemacht werden konnte, war allerdings noch fraglich. Kurz, Hannover hob die Preussische Poststation in Escheburg unter verschiedenen Vorwänden gewaltsamer Weise auf; ja, als die Preussische Regierung in Folge dessen die Posten mit in Bergedorf genommenen Vorspannpferden befördern ließ, versuchte man auch dieses durch allerhand Chicanen zu verhindern. Es kam hierüber, so wie wegen der Station in Boizenburg zu heftigen Streitigkeiten zwischen Preußen und Hannover. Sie füllten das Maß der von beiden Seiten schon lange gehegten Feindseligkeit, die der Kaiser, seiner Politik entsprechend, noch dadurch zu schüren suchte, daß er dem Könige Friedrich Wilhelm nachträglich die Mit-Commission in Mecklenburg übertrug (1728). Englisch-Hannoversche und Preussische Truppen wurden in drohenden Stellungen an den Grenzen zusammengezogen. \*)

Welch ein gereizter Ton unter den beiden benachbarten Reichsständen herrschte, zeigt das Antwortschreiben des Hannoverschen Staatsministeriums auf die Preussische Beschwerde in Betreff der Escheburger Postangelegenheiten. Es mag hier stehen, da es zugleich eine Darstellung der Sachlage enthält:

»Ew. Excellenz belieben in Dero geehrten vom 25ten dieses dasjenige, was wegen des hiesigen Unterthanen Schilhorn (dieser war der Preussische Postwärter) zu Escheburg von Uns verfügt worden, mit den unfreundlichen und mit Ew. Excellenz sonst gewohnter Höflichkeit wenig übereinkommenden terminis von Unrecht, unbefugte Neuerung, violenten proceduren, Zündthigungen und dergleichen zu belegen, ohne in diejenigen Ursachen hineinzugehen, welche wir in Unserem Schreiben v. 3. August a. c. angeführt haben und die mehr als hinlänglich sind, jenes vor Kaiser und Reich und der ganzen Welt zu legitimiren. Vermuthlich haben Ew. Excellenz nichts gefunden, wodurch der Grund derselben in factu et jure angefochten werden könnte, und in

\*) Wie nahe der Ausbruch eines Krieges bevorstand, geht aus einem damaligen Briefe Friedrich Wilhelms an den Kaiserlichen Gesandten, Grafen von Seckendorf, hervor: »Gott erhalte — schreibt der König — die gerechte Sache und lasse uns mit den Schwertern ein concert machen und schmiren wir unsere Stiffeln, denn ich fest persuadirt bin, daß es kein ander Ende nehmen wird als eine Prügellsuppe, das gebhe Gott, denn unsere Sachen seyn gerecht. Amen.« (Vergl. den bei Förster: »Friedrich Wilhelm I.« mitgetheilten Briefwechsel des Königs und des Grafen Seckendorf, Band III. Seite 272.) Unter den Bericht des General-Directoriums wegen der Verdrängung der Preussischen Poststation aus Escheburg hatte der König geschrieben: »mainteniren, mag kommen, was will. J. W.«

diesem Betracht ohne Zweifel hat es Ihnen diensahmer geduncket, sich in genere auf eine possession zu beziehen, die doch, wenn es damit gleich in facto seine Richtigkeit hätte, so beschaffen sein würde, daß sie als eine res indulgentiae nichts würden noch Sr. Kgl. Maj., U. Allergn. Herrn Territorial-Gerechtigkeit und Postregale nachtheilig sein könnte. Ew. Exc. ist bekandt, daß zu Escheburg außer den Berlinischen Posten auch eine Mecklenburgische Post durchgehe und man eine fahrende Post von Lüneburg über Artlenburg dahin anlegen wollen. Zu deren Fortbringung hat man vorgedachten Einwohner und Unterthanen Schilhorn, da er bereits die Berlinische Post gefahren und auf alle zu einer Poststation erfordernde Bequemlichkeit sich eingerichtet gehabt, bestellen und beehdigen lassen wollen, damit dasigen Orts keine zertheilte Postspedition sein mögte. Als derselbe sich zu der Eydesleistung nicht hat bequemen und die diesseitigen, obgleich seines Landes-herrn Posten nicht hat fahren wollen, so hat man sich gemüßigt gesehen, ihm wegen dieser Widerspenstigkeit die Spedition der fremden Posten bei 50 Thlr. Strafe gleichfalls zu verbieten und einen anderen Einwohner als Postwärter zu setzen, jedoch dabey solche Anstalt gemacht, daß die Berlinische Post auf den vorigen Fuß nach Hamburg fortgeschafft werden könnte. \*) Dieses factum, das auf die coërcirung eines widerspenstigen Menschen, der niemahls anders, denn als ein Unterthan und Fuhrmann angesehen worden, ankommmt und das in Sr. K. M. U. A. S. Landen geschehen ist, worin Ihre Niemand wird Gesetze vorschreiben können, ist präcise dasjenige, welches man dortseits so ungleich empfinden und releviren will.

So viel Dessen Befugniß betrifft, haben Wir Ew. Exc. bereits früher repräsentiret, daß kein Teutscher Reichsfürst Stationen in seinem Lande zu dulden schuldig sei, davon die Speditours in eines fremden Herrn Pflichten stünden, welches principium denn von Ew. Exc. um so viel weniger in Zweifel gezogen werden wird, als man es in dortigen Landen außs genaueste beobachtet.

Ew. Exc. werden, Dero Begabniß nach, aus Obigem von selbst leicht erachten, daß die Befrembdung, welche Sr. K. M. U. A. Herrn erwecket worden, größer und rechtmäßiger sein werde, als diejenige sein mag, die von Sr. K. M. von Preußen geäußert worden. Im Uebrigen sind Sr. K. M. U. A. S. Gerechtfahme wegen der Herzogthümer Lauenburg so fundiret und zugleich so notorisch, daß sie keiner Ausführung bedürffen. Wir kön-

\*) Aber durch den Hannöverschen Postwärter mit Hannöverschen Gespannen, wodurch denn Hannover auch in das Recht des Portobezuges für die betreffende Strecke getreten wäre.

nen aber Ew. Exc. nicht bergen, daß von denenselben wir uns nicht vermuthen gewesen wären, auch die Ursachen davon nicht begreifen, daß Sie dieselben ganz extra scopum auff eine solche Arth, wie in Derw Schreiben geschehen, berühret haben, gestalt Wir dann überhaupt Dererselben ganz unvermuthetes Bezeigen in dieser Sache an seinen Orth gestellt seyn und die Consequentien deren Ew. Exc. gedenken, denenjenigen zu verantworten überlassen wollen, welche durch ihre in facta et jure gang ungegründete rapports solche verursachen. «

Es folgt nun zum Beweise, daß Hannover weit mehr Ursache habe, sich über Preußen zu beklagen, eine Aufzählung mehrerer Excesse, welche Preußische Werber auf Hannoverschem Boden begangen hatten.

Endlich gelang es der Vermittelung der benachbarten Fürsten, die beiden Könige zu vermögen, sich dem Ausspruche eines Schiedsgerichts zu unterwerfen, das auf dem Schlosse Friedenstein zusammenkam. Bezüglich der Poststreitigkeiten wurde hierbei bestimmt, daß vorläufig der frühere status quo wieder hergestellt und die Sache demnächst auf einer Conferenz der betheiligten Regierungen zu Hamburg gütlich arrangirt werden sollte. Die Hamburger Conferenz kam aber in diesem Zeitraume nicht mehr zu Stande.

Die fremden Truppen verließen Mecklenburg bis auf wenige Abtheilungen. Auch der König zog seine Regimente zurück. Nur in den ihm verpfändeten Mecklenburgischen Orten Parchim, Plau und Lübthen blieb eine Preußische Besatzung. Dieser Umstand veranlaßte die Anlegung einer Preußischen Post von Lenzen über Grabow und Neustadt bis Parchim, wo dieselbe mit der Mecklenburgischen Post nach Plau in Verbindung gesetzt wurde. In Plau mündete diese Post in den großen Berlin-Güstrower Cours, der im Jahre 1713 über Fehrbellin, Ruppin und Wittstock angelegt worden war. —

#### Postunterhandlungen mit Braunschweig.

Die damals in Braunschweig vorhandenen Posten gehörten vier verschiedenen Herren. Da war zunächst die Laxische reitende Post; dann die reitende und fahrende Post des Grafen von Platen, der vordem mit dem Postregal in den gesammten Braunschweig-Lüneburgischen Landen war beliehen worden; ferner die dem Herzoge von Braunschweig-Bevern gehörende Post zwischen Hamburg, Braunschweig, Blankenburg und Leipzig, welche aus einem einfachen Küchenwagen in eine stattliche Fahrpost verwandelt worden war, deren Concurrnz die benachbarten Preußischen Posten gar bald unangenehm empfanden; und endlich das Postcomptoir der alten Hamburg-Nürnbergers Botenfuhranstalt, die den Verfall all' ihrer Genossen aus den vorigen Jahrhunderten überdauert und ihre hergebrachte Bahn trotz aller rund umher kreisenden neuen Transportanstalten beharrlich behauptet hatte.

Dem General-Erbpostmeister Grafen von Platen schien die Herzoglich Braunschweigische Fahrpost nach Hamburg, welche gemeinhin die gelbe Kutsche genannt wurde, für seine Interessen zu nachtheilig. Er ließ sie deshalb plötzlich auf Kurhannoverschem Territorium in Gifhorn anhalten, nahm die Reisenden und Sachen nach Hamburg auf seine Posten, und machte dieses Verfahren gegen die gelbe Kutsche zur Regel. In Folge dessen ließ der Herzog von Braunschweig-Bevern, der überhaupt in die Belehmung des Grafen von Platen mit dem Postregal niemals ausdrücklich eingewilligt hatte, die Einkünfte desselben in seinem Lande mit Beschlag belegen und entschloß sich, sein Postwesen selbst zu administriren, worüber es zu einem weitläufigen Proceß bei dem Reichshofrath kam, der endlich zu Gunsten des Herzogs entschieden wurde.<sup>\*)</sup> Von der Laxißchen Post befreite sich Braunschweig in dem letzten Decennium des achtzehnten Jahrhunderts.

Unterdessen machte der Herzog schon die nöthigen Vorbereitungen zur Selbstverwaltung der Posten. Er kam hierbei mit Hannover, Sachsen und Thurn und Taxis in Conflict, wußte aber mit Klugheit und Festigkeit seine Absichten durchzuführen. Hannover und Sachsen machten den Plan, den Cours zwischen Hamburg und Leipzig über Nordheim und Nordhausen zu leiten und Braunschweig davon auszuschließen. »Il me faut plaindre, schreibt der Herzog von Braunschweig 1737 an den König von Preußen, en confidence à V. M. qu'on me veut de la part de Hannover et de Saxe couper le commerce et la correspondance et m'exclure de Hambourg. Je La supplie très-instamment, qu'en cas qu'ils veuillent agir de facto et que cela puisse venir à de forts démêlés, que V. M. ne me veuille point refuser son assistance.« Gleichzeitig ersuchte der Herzog den König, ihm einen des Postwesens erfahrenen Beamten nach Wolfenbüttel zu senden, der die erforderlichen Vorbereitungen leiten solle, damit seiner Zeit das Braunschweigische Postwesen auf Preußischen Fuß eingerichtet werden könne. Dieses Commissorium erhielt der Postmeister von Quedlinburg mit dem gleichzeitigen Auftrage, der Regierung in Wolfenbüttel die Grundzüge zu einem Postvertrage vorzulegen, nach welchem die Braunschweigischen Posten mit den Preussischen auf den Coursen nach Holland, Cassel, Hamburg und Leipzig in Verbindung gesetzt werden sollten.

So weit wollte aber die Braunschweigische Regierung sich nicht einlassen; die wichtigste Verbindung für sie blieb immer diejenige nach Leipzig und Hamburg, und diese war mit Hilfe Hannovers und Sachsens damals

<sup>\*)</sup> Sachsen hatte bereits 1712 die Selbstverwaltung der Posten übernommen. Auch in Oesterreich hatte 1722 die Regierung dem Grafen von Paar das Postwesen für 90,000 fl. und eine gleiche jährliche Entschädigung abgekauft, um es in eigene Verwaltung zu nehmen. Der Graf von Paar behielt aber die General-Postmeisterstelle. (Matthias: Ueber Posten und Postregal, II. Seite 11.) Das Oesterreichische Postwesen brachte damals einen reinen Uberschuß von 121,000 fl. auf.



auf einem kürzeren Wege herzustellen als durch Preußen. Außerdem machte die Verschwiegenheit der socialen und dynastischen Verhältnisse eine Lossagung von Hannover bedenklich. Braunschweig hielt deshalb, ohne gerade die Preussischen Anträge abzulehnen, die Unterhandlungen mit Preußen hin und schlugte, wenn man es zum Abschluß drängen wollte, Familienverträge mit Hannover und die noch nicht erfolgte Entscheidung des bei dem Reichshofrath in Wien schwebenden Processes vor. Durch dieses Verfahren erreichte die Braunschweigische Regierung, daß Hannover und Sachsen, den Preussischen Einfluß fürchtend, sich Braunschweig wieder näherten.

In Berlin waren indeß die Braunschweigischen Absichten nicht unbekannt geblieben, und man fand für zweckmäßig, unter solchen Umständen die Verhandlungen mit Braunschweig vorläufig ganz abzubrechen. Nicht lange darauf kam die gemeinschaftliche Sächsisch-Braunschweig-Hannoversche Fahrpost zwischen Leipzig und Hamburg zu Stande. Zwischen Braunschweig und Blankenburg besorgte die Braunschweigische Regierung die Beförderung dieser Post. Die Braunschweigischen Postwagen mußten auf dieser Strecke das Preussische Territorium berühren. Um wegen des Transits keine Weiterungen zu haben, gab die Braunschweigische Regierung diese Wagen für Frachtwagen aus. Dieser Vorwand kam der Preussischen Regierung sehr erwünscht, denn Frachtwagen genossen nicht die Zollfreiheit wie die Posten. Der Zöllner am sogenannten Hessendamm ward demzufolge angewiesen, nicht nur von diesen Braunschweigischen Wagen jedesmal 4 Gr. Zoll zu fordern, sondern dieselben auch durch umständliche Revision der Ladung und der Legitimationspapiere der Reisenden möglichst aufzuhalten. Er führte diesen Befehl mit solcher Sorgfalt aus, daß der ganze Cours in Unordnung kam. Aber — man hätte es voraussehen sollen — die Braunschweigische Regierung übte das Vergeltungsrecht an den Preussischen Posten nach Cassel (die freilich nicht für Frachtwagen waren ausgegeben worden), forderte von denselben bei dem Braunschweigischen Orte Lanna einen gleichen Zoll und ließ, als die Zahlung verweigert wurde, von einem Commando Soldaten die Postpferde ausspannen und in Pfand nehmen. Es kam zu längeren Streitigkeiten, die erst im nächsten Jahre auf einer Conferenz in Eisleben, wo der ungehinderte Transit gegenseitig zugestanden ward, geebnet wurden. —

#### Preussisches Postwesen in Hamburg.

Der Verkehr auf den in Hamburg zusammentreffenden Postcoursen hatte sich stark vermehrt. Im Jahre 1716 wurde hier der Anfang mit Einrichtung der Beiwagen gemacht, welche den Preussischen Posten nach Berlin und Halle beigegeben wurden. In demselben Jahre wurde die Fahrpost nach Halle verdoppelt. Es gingen nun von Hamburg folgende Preussische Posten ab: viermal wöchentlich die Fahrpost nach Berlin, zweimal wöchentlich die Reitpost dahin und ebenfalls zweimal wöchentlich

die Hofküchenpost, ferner zweimal wöchentlich die Fahrpost nach Halle. Früher, da die letztere nur einmal wöchentlich ging, hatte sie 3774 Thaler Ueberschuß eingebracht; jetzt betrug derselbe, trotz der vermehrten Ausgaben, 5039 Thaler.

Im Jahre 1719 starb der Preussische Postmeister Wenghardt in Hamburg. Das General-Postamt, seit längerer Zeit von seiner Krankheit unterrichtet, hatte Sorge getragen, daß die Nachricht von Wenghardts Tode sogleich mittelst Stafette nach Berlin gemeldet werden sollte. Noch an demselben Abend, an welchem die Stafette in Berlin einging, besetzte der König die Postmeisterstelle in Hamburg mit dem Postsecretair Köhler aus Berlin, der sich sofort per Extrapost auf seinen Posten begeben mußte. In Hamburg war man der Meinung gewesen, daß bei Wenghardts Tode die früheren Weitläufigkeiten sich erneuern würden. Der Thurn- und Taxissche Postmeister Baron von Kurzrock war in dieser Aussicht bereits nach Wien gereist, um daselbst, wo nicht die Aufhebung des Preussischen Postamts, wenigstens die Uebertragung desselben an seine Person ins Werk zu richten. Wie erstaunte er, als er, mit den schönsten Versprechungen und Hoffnungen von Wien zurückkehrend, die inzwischen erledigte Stelle bereits aufs beste wieder besetzt fand. Auch der Magistrat erkannte aus dieser schnellen Besetzung den Willen des Königs, das Errungene aufrecht zu erhalten, und fügte sich stillschweigend. Dasselbe geschah, als nach dem schon vier Jahre später erfolgten Tode des Postmeisters Köhler das Preussische Postamt in Hamburg vom Könige dem Preussischen Residenten Destinon übertragen wurde.

Dänemark hatte schon nach Wenghardts Tode wieder einen eigenen Postmeister in Hamburg angestellt.

Das Preussische Postwesen in dieser Stadt erlitt während des ganzen Zeitraums keine Störung. —

#### Preussisches Postwesen in Bremen.

Bei dem Preussischen Postwesen in Bremen ging eine bemerkenswerthe Veränderung vor.

Im Jahre 1727 starb der Preussische und Freistädtische Postmeister Studtmann daselbst. Nach einem zwischen Preußen und Thurn und Taxis abgeschlossenen Vertrage mußte die Expedition der Preussischen reitenden Posten in Bremen nunmehr dem Thurn- und Taxisschen Postmeister in Bremen, Bring von Treuenfeldt, übertragen werden. Das General-Reichs-Postamt hatte auf gütlichem Wege erreicht, wonach es lange getrachtet hatte, was aber mit Hilfe der Machtsprüche des Reichshofrathes zu erreichen vergebens versucht worden war.

Auf diesen wichtigen Vertrag kommen wir unten (S. 177) zurück. Nachdem durch Rückfragen bei allen betheiligten Postanstalten festgestellt war, daß man dem Vertrage von Taxisscher Seite nicht entgegen gehandelt hatte, erfolgte am 1. April 1727 die Uebergabe der Preussischen Brief-

post-Expedition an den Thurn- und Taxisschen Postmeister in Bremen. Die Fahrpost wurde dem neuen Bremischen Stadt-Postmeister übertragen.

Der Reichs-Postmeister in Bremen stellte den vertragsmäßigen Revers aus, daß er sämtliche Briefe nach Preussischen Postanstalten nur durch die Preussische Post expediren und sämtliche von Preussischen Postanstalten ihm zugesandten Briefe pünktlich besorgen und das Porto dafür der Preussischen Kasse berechnen wolle. Er gelobte den Anordnungen des Preussischen General-Postamts pünktlich nachzukommen, und die eingenommenen Portogelder vierteljährlich gewissenhaft abzuführen.

Dies geschah auch. Indes verringerte sich die Preussische Portoeinnahme gegen früher. Das General-Postamt ließ deshalb durch den Postrath Selig eine genaue Revision des Postamts in Bremen abhalten. Nach dem Ergebnis derselben konnte dem *rc. v. Treuenfeldt* eine Zuwiderhandlung gegen den Vertrag nicht zur Last gelegt werden.

Einige Wochen später schrieb das General-Reichs-Postamt an das General-Postamt in Berlin, daß durch das Siegel, welches dem *rc. v. Treuenfeldt* übergeben war und das die Inschrift »Königl. Preuß. Postamt Bremen« führte, leicht zu Mißverständnissen Veranlassung gegeben werden könnte. Man schlug vor, die Inschrift in »Königl. Preuß. Post aus Bremen« umändern zu lassen. Das General-Postamt erwiederte, daß ein Mißverständniß, freilich im entgegengesetzten Sinne, bereits vorzuliegen scheine. Denn das Königlich Preussische Postamt in Bremen sei dadurch, daß der *rc. v. Treuenfeldt* zum Vorsteher desselben ernannt und die Expedition der Preussischen Posten seiner besseren Bequemlichkeit halber mit Genehmigung der Preussischen Regierung in sein Haus verlegt worden sei, durchaus nicht aufgehoben worden, sondern bestehe nach wie vor in seiner Integrität.

Es erfolgte keine Gegenäußerung und damit war die Sache erledigt. —

#### Fahrpost nach Lübeck.

Die erste Veranlassung einer Postverbindung zwischen Preußen und der freien und Hanse-Stadt Lübeck war der Ausbruch der Pest in Hamburg (1713), welcher die Sperrung der letzteren Stadt nöthig machte. Der Preussische Postcommissarius Wolff in Hamburg, dem die Abfertigung der Küchenpost nach Berlin oblag, wurde beauftragt, diese Post von Boizenburg ab nach Lübeck zu legen. Der Magistrat ward ersucht, dem Unternehmen nicht hinderlich zu sein. Er war bereit, die Hand dazu zu bieten, verfuhr jedoch, durch das Beispiel der Schwesterstädte gewarnt, mit weiser Vorsicht. Einen Preussischen Postmeister, schrieb er, könne die Stadt in ihren Ringmauern nicht dulden. Der Preussischen Fahrpost wolle man gern, obgleich nicht zollfrei, die Einfahrt in Lübeck gestatten, aber der Lübecker Stadt-Postmeister solle die Post von dem Stadt-Posthause auf dem Schütting abfertigen. Auch die Beförderung

der Post zwischen Lübeck und der nächsten Station solle einem Lübecker Bürger übertragen werden. Von einer Vereidigung des Stadt-Postmeisters auf das Preussische Postinteresse wollte der Magistrat ebenfalls nichts wissen. Sogar der Postillon sollte vom General-Postamt in Berlin zwar bezahlt und uniformirt, aber nicht vereidigt werden. Vielmehr wurde dem Stadt-Postmeister die Vereidigung desselben aufgetragen. Ueber diese Punkte wurde auf ausdrückliches Verlangen des Magistrats unterm 20. December 1713 ein förmlicher Vertrag abgeschlossen, in welchem sich Preußen noch verpflichtete, das Postregal der Stadt Lübeck in keiner Weise zu beeinträchtigen, insbesondere keine Briefe mit der Fahrpost nach der Stadt zu senden, indem dieselben lediglich zu der vor langer Zeit von Lübeck nach Boizenburg angelegten Reitpost gehörten.

Das General-Directorium in Berlin fand, daß für das Preussische Postwesen an der Trave keine große Zukunft zu hoffen sei, und hob die Post, welche, seitdem Hamburg dem Verkehre wieder eröffnet war, ohnehin nicht rentirte, schon nach vier Jahren auf.

Noch verdient erwähnt zu werden, daß wenige Monate nach Einrichtung der Post der Kaiser auf Betreiben des Fürsten von Thurn und Taxis ein Mandat an den Magistrat von Lübeck hatte ergehen lassen, der Preussischen Post bei 50 Mark Silber Strafe nicht ferner die Einfahrt in die Stadt zu erlauben. Der Magistrat lehnte dieses Ansinnen ehrenbietig, aber entschieden ab, und wahrte auch hierin sein Recht mit würdevoller Festigkeit. —

#### Preussisches Postwesen in Danzig.

Nach de Gratta's Tode war die Polnische General-Postmeisterstelle in Westpreußen nach vielen Intriguen dem Sohne des General-Postmeisters Sardy in Warschau übertragen worden. Der neue Chef kam 1713 nach Danzig. Er war einer jener Charaktere, welche Fähigkeit der Vorsätze mit Schmiegsamkeit der Formen vereinigen, und die Gabe besitzen, den feinsten Zusammenhang eines gegenwärtigen Vorganges mit ihren ferneren Zwecken zu erkennen und unbemerkt zu benutzen.

Gelassen nahm er es hin, daß der Postmeister Hetscher ihm nicht die gebührende Achtung bezeugte. Er verhielt sich anscheinend passiv und veranlaßte dadurch jenen zu immer stärkeren Uebergriffen im Postwesen, die weit über das Maß der Befugnisse hinausgingen, welche die Krone Polen bei Zulassung eines Preussischen Postmeisters in Danzig demselben überhaupt zugestanden hatte. Dabei behielt aber Sardy unbemerkt den Betrieb, die Correspondenzbewegung und die Einnahmeverhältnisse scharf im Auge. Eine seiner ersten Handlungen war, daß er für die Befriedigung der Gläubiger de Gratta's sorgte, wodurch er eine einflußreiche Partei in Danzig gewann. Zwei Monate nach seinem Amtsantritt sandte er der General-Postkasse in Berlin die gesammten Portogelder ein, welche de Gratta den Preussischen Postämtern schuldig geblieben war. Mit der größten Pünkt-

lichkeit führte er Quartal für Quartal die Preussischen Postgelder nach Berlin ab. Ging auf dem Polnischen Postamt eine Sendung verloren, so ward ohne Umschweife Ersatz geleistet. Auf die rasche und sichere Beförderung der Preussischen Briefe hielt er mit besonderer Sorgfalt. Durch Alles dieses erwarb er sich die Gunst des Königs von Preußen, der ihm durch den Residenten Rubach in Danzig bei Uebergabe der Quittungen für die abgeführten Postgelder wiederholt seine Huld und Gnade bezeigen ließ.

Lange hatte Sardy gewünscht, das Postpersonal zu säubern. Noch aber stimmte die Beibehaltung der bisherigen Postschreiber, die gegen Hetscher die feindseligste Stellung einnahmen und, als eingeborne Danziger, so wie durch mancherlei auf Kosten der Postkasse bewirkte Gefälligkeiten gegen die Kaufleute, eine nicht unbedeutende Partei im Publicum hatten, mit seinen Zwecken überein.

Im Frühjahr 1714 kaufte Sardy ein schönes Haus in einer der belebtesten Straßen Danzig's, nahe der Börse. In aller Stille ließ er in demselben die nöthigen Einrichtungen zur Aufnahme des Postamts treffen.

In diesem Jahre zeigte sich in der Polnischen Portoeinnahme von Danzig mit einemmal ein Minus von 3000 Thlr. gegen das vorige Jahr. Die Regierung in Warschau gerieth hierüber in Aufregung und verlangte Nachweis der Ursachen, so wie die sofortige Zahlung des Minus von Sardy einstweilen ad depositum. Sardy, dessen Plan nun gereift war, sendete die verlangte Summe unverzüglich nach Warschau. Dem General-Postamt in Berlin producirte er die desfallsige Ordre und schrieb, daß ihn dieser Vorfall außer Stande setze, das Preussische Porto in diesem Quartal abzuliefern. Er habe die Regierung in Warschau ersucht, eine Untersuchungs-Commission niederzusetzen; es würde ihm angenehm sein, wenn auch ein Preussischer Commissarius sich dazu einfände.

Dieser Commission konnte Sardy nun die überzeugendsten mit Sorgfalt gesammelten Beweise gegen Hetscher's dem Polnischen Postwesen höchst schädliches und den daraus zu ziehenden Einkünften nachtheiliges Verfahren vorlegen. Es fand sich ein von Hetscher selbst geschriebener Plan zur allmählichen Verdrängung des Polnischen Postwesens aus Danzig darunter, den dieser seit einiger Zeit vermist hatte. Allerdings war er in seinem Eifer zu weit gegangen und hatte in dem letzten Jahre in Folge von Sardy's anscheinend unthätigem Verhalten jede Vorsicht bei Seite gesetzt. Die ganze Sache traf ihn völlig unvorbereitet. Zudem war er seit einigen Wochen schwer erkrankt. Er starb noch während der Untersuchung. Sardy ließ sofort die Posten in sein neues geräumiges Haus verlegen. Die Polnische Regierung hatte das Haus zum Schein von ihm gekauft, um einen Vorwand zu haben, die Bestimmung des Warschauer Vertrages von 1710 geltend zu machen, nach welcher die Abfertigung der Posten von Hetscher's Wohnung aus so lange erfolgen sollte, bis die Polnische Regierung selbst ein Posthaus in Danzig herstellen würde. Auch übernahm Sardy jetzt die Fahrpost nach Königsberg wieder, da die Zeit, für welche Hetscher

dieselbe gepachtet hatte, abgelassen war. Die noch ausstehende Preussische Postgeldsumme sendete er nunmehr ungefäumt nach Berlin.

Dem Könige hatte diese ganze Angelegenheit viel Verdruss bereitet. Die Unannehmlichkeit der Sache selbst wurde noch durch persönliche Reibungen vermehrt. Der Präsident der Polnischen Commission hatte im Uebermuth seinen schweren Wagen auf dem langen Markt in Danzig absichtlich gegen die Chaise anprallen lassen, in welcher der Preussische Resident Rubach daher gefahren kam, der bei diesem Zusammenstoß eine Beschädigung erlitt. Der König wollte zum Schutze seines Bevollmächtigten ein Grenadierbataillon in Danzig einrücken lassen. Inzwischen wurde Polnischer Seits genügende Satisfaction gegeben.

Auf die Anstellung eines gemeinsamen Postmeisters in Danzig wollte sich der Hof von Warschau nach diesen Vorgängen nicht mehr einlassen. Ueberdies hatte August II. einem seiner Stallmeister, Judexer, einem gebornen Polen, die Anwartschaft auf die Stelle bereits ertheilt. Als sich nun noch Sardy, was dem Könige sehr erfreulich war, zur Gestellung einer Caution von 6000 Thlr. als Sicherheit für die Preussischen Postgelder erbot, fand dieser das Preussische Interesse genügend gewahrt. Des langen Kampfes um das Danziger Postamt müde, und verdrießlich über die letzten Vorfälle schrieb er an den Rand des betreffenden Berichtes: »ich will mit die Schelme Polen mein Dage nits wieder zu tun haben, Rubach soll das Haus verkauffen und das geldt davor nach Preussen schicken zu saht und Broht Korn. J. W.«

Sardy führte die Preussischen Postgelder dem Warschauer Receß von 1710 gemäß richtig und regelmäßig ab. Mochte hierzu seine in den Händen der Preussischen Regierung befindliche Caution auch Manches beitragen, so war der König doch der Ansicht, daß bei einem Manne wie Sardy, den er vornehmlich Ursache hatte, mit unter die »Schelme Polen« zu rechnen, schon zur Erfüllung der gewöhnlichsten Verpflichtungen ein gewisser Grad von Edelmoth gehöre. Und er verlieh ihm den Orden de la Générosité.\*)

Als im Polnischen Thronfolgekriege (1734) die Russische Armee unter dem Feldmarschall von Münnich Danzig belagerte, wohin sich Stanislaus Leszcynski geflüchtet hatte, ließ das General-Postamt die Preussischen Posten durch Dragoner escortiren. Dies hinderte nicht, daß eine überlegene Abtheilung Kosacken die Escorte bei Langfuhr zwang, mit dem Postwagen ins Hauptquartier zu kommen. Dort wurden alle Briefbeutel eröffnet und die Danziger Briefe herausgenommen und erbrochen. Die Correspondenz nach Preussischen Orten packte man aber unversehrt wieder in die Briefbeutel. Doch war die Post dadurch 13 Stunden aufgehalten worden. Das General-Directorium zeigte dies dem Könige an, der unter den Bericht schrieb: »Ministerium soll remonstration tun aber wann ich da com-

\*) Bei Verleihung dieses von ihm gestifteten Ordens pflegte der König lachend zu sagen: »Wieder einen Hasen gefangen.«

mandirt würde ich desgleichen tun wie der Russe. F. W.« Inzwischen erfolgte die Einnahme Danzig's durch die Russen und der Postenlauf wurde nicht ferner gehindert. —

#### Posten in den Anhaltischen Landen.

Obwohl Sachsen Alles aufbot, mit seinen Posten in den Bernburgischen Landen festen Fuß zu fassen, da insonderheit die Oberherrschafft Bernburg für den Transit der Sächsisch-Braunschweigischen Posten zwischen Hamburg und Leipzig von Wichtigkeit war, so gelang es doch den Preussischen Bemühungen, trotz des Widerspruchs des Erbprinzen von Bernburg, der auf die Sächsische Seite neigte, unterm 25. Juli 1713 einen Postvertrag zunächst auf 6 Jahre zu Stande zu bringen, indem die Fürstliche Regierung erst den Versuch machen wollte, in wie weit das Preussische Postwesen dem dortigen Lande von Nutzen sei. Die wesentlichen Bestimmungen dieses Vertrages waren folgende: In Bernburg wird die Anlegung eines Preussischen Postamts, so wie die Errichtung Preussischer reitender und fahrender Posten nach Ascherleben und Halle gestattet; das Preussische Postwappen wird auf dem Flur des Posthauses, oder, zugleich mit dem Anhaltischen Wappen an der Außenseite des Postgebäudes angebracht. Den Postmeister ernennt, vereidet und besoldet Preußen; er muß aber ein Bernburgischer Unterthan sein; *ratione officii* steht er allein unter der Jurisdiction des General-Postamts. Preußen befördert die Herrsch. Anhaltischen Briefe und Pakete bis 40 resp. 50 Pfund zwischen Bernburg, Leipzig und Halberstadt portofrei. Bernburg zahlt dafür jährlich 50 Thlr. an Preußen und läßt die Posten zoll- und brückengeldfrei passiren. Endlich sprach die Bernburgische Regierung den Wunsch aus, daß das Porto von Bernburg bis Leipzig nicht höher als auf  $1\frac{1}{2}$ , bis Ascherleben nicht höher als auf  $\frac{1}{2}$  und bis Halberstadt und Halle nicht höher als auf 1 Sgr. festgesetzt werden möchte.

Diese Posteinrichtung hatte sich gut bewährt. Dennoch besorgte man, daß, wenn der Erbprinz noch vor Ablauf des Vertrages zur Regierung gelangen würde, die Erneuerung oder Verlängerung desselben schwerlich durchzuführen sein dürfte. Aus diesem Grunde wurden schon im Jahre 1717 Unterhandlungen wegen Erneuerung des Vertrages angeknüpft. Dabei kam zu statten, daß der alte Fürst von Anhalt-Bernburg den König von Preußen zum Testaments-Executor erbeten hatte. Unter dem 13. November 1717 wurde der Vertrag bis zum Ablauf des Jahres 1734 verlängert und darin, was für Preußen besonders wichtig war, die Bestimmung aufgenommen, daß, so lange Preussische Posten in den Bernburgischen Landen beständen, keine anderen Posten dort aufgenommen werden sollten, so daß die Ausübung des Postregals in Bernburg Preußen allein gesichert blieb. Der König schrieb neben den Ratifications-Antrag: »sehr guyt, abrobattur. F. W.«

Bei der untern 24. Juni 1734 erfolgten weiteren Verlängerung des Vertrages auf 18 Jahre bedang sich die Bernburgische Regierung eine Erweiterung der Portofreiheit dahin aus, daß die herrschaftlichen Briefe, Gelder und Päckete (letztere aber nur bis 20 höchstens 30 Pfund schwer) auf den Preussischen Posten frei bis Berlin, Potsdam, Magdeburg, oder, wo sich sonst der Hof aufhalte, befördert werden sollten. Dahingegen begehrte das General-Postamt, daß den Bernburgischen Fuhrleuten, Boten und Schiffern die Beförderung der Briefe und der Päckete unter 20 Pfund untersagt werde. Die Bernburgische Regierung erließ am 4. März 1735 ein desfallsiges Patent, worin den Preussischen Postbeamten im Bernburgischen auch das Recht der Visitation der Privatbeförderungsanstalten eingeräumt wurde.

In den übrigen Anhaltischen Fürstenthümern ging während dieses Zeitraums keine Veränderung im Postwesen vor. —

#### Postverhältnisse mit Sachsen.

Da das Ober-Postamt in Leipzig fortfuhr, dem Recess von 1699 zuwiderzuhandeln, so verfügte die Preussische Regierung im Jahre 1715 als Repressalie die Aufhebung der nach dem erwähnten Recess zu unterhaltenden Quedlinburger Reitpost zwischen Harzgerode und Attenstedt. Leipzig sah sich hierdurch unvorbereitet von der Verbindung mit Braunschweig und Hamburg abgeschnitten. Der Kaiserliche Postmeister in Hamburg, Baron von Kurbrock, führte in Wien Beschwerde und der Reichshofrath ließ in seinem gewohnten Styl, der aber der feinste nicht war, ein mandatum dehortatorium an den König von Preußen ergehen, das den Erfolg hatte, den Umfang der in der Sächsischen Poststreitsache schon zusammengeschriebenen Acten zu vermehren.

Endlich entschloß sich der Sächsische Hof, in die Einberufung der wiederholt in Vorschlag gebrachten Conferenz nach Berlin zu willigen, und ließ durch seinen Geschäftsträger, Baron von Manteuffel, die Preussische Regierung davon in Kenntniß setzen. »Damit bin zufrieden — schrieb der König — in der conferentz mit Mandeuffel da sollen Kameke, Görne und Grabe conferiren. F. W.« Im Sommer 1716 kamen die Sächsischen Post-Commissarien nach Berlin.

Aber das getreue Bild des Regensburger Reichstages zeigte sich hier im Kleinen. Nach drei Wochen war man glücklich über den »modus tractandi« einig. Die Sächsischen Commissarien ließen gleich von vorne herein protocollarisch feststellen, daß der Vortheil auf beiden Seiten ungleich sei, indem die Preussischen Bevollmächtigten sich leicht mit allen Hilfsmitteln versehen könnten, welche die zur Stelle befindliche Registratur, Calculatur und Rücksprache mit practischen Postbeamten gewähre, während die Bevollmächtigten der Sächsischen Regierung dieses Succurses entbehrten, und ganz isolirt daständen.



Andererseits war die Preussische Gründlichkeit, welche ad Bartolum et Baldum zurückgehen und auf jeden einzelnen in zehn Jahren vorgekommenen Streitfall mit dem schweren Geschütz des Jus losrücken wollte, hindernd für den raschen Fortgang der Verhandlung, sie veranlaßte die Sächsischen Commissarien zu der Bemerkung, daß, wenn die Regierung in Dresden so eingehende Untersuchungen geahnt hätte, dieselbe über den Ort der Zusammenkunft länger »balancirt« haben würde. Jeder Theil hatte ein langes Verzeichniß seiner Beschwerden aufgestellt. Wir nennen die wesentlichsten, wenn wir folgende erwähnen:

**Sächsischer Seits:** Preußen halte noch immer an einigen Sächsischen Orten Stationen, wolle aber einer Sächsischen Post die Einfahrt nach Frankfurt a. O. nicht gestatten, während Preussische Posten sogar mit »klingendem Horn« durch Sächsische Städte führen; die Preussischen Posten transitirten durch das Sächsische Gebiet auf  $8\frac{1}{2}$  Meilen, während den Sächsischen Posten auch nicht ein Fuß breit Passage mehr gestattet würde, als sie nach den Verträgen im Preussischen Territorium beanspruchen könnten. Preußen habe die Anlegung einer Sächsischen Post von Wittenberg nach Halle verweigert, die Preussischen Fuhrleute bedienten sich in Sächsischen Orten der ausgedehntesten Freiheiten, wie sie einem Sächsischen Fuhrmann von der Preussischen Regierung nicht im Entferntesten gestattet würden. Die Preussischen Posten hätten sich in allen Anhaltischen Orten eingenistet. Bei der Leipzig-Berliner Post, welche Sachsen bis Wittenberg befördere, bezöge Preußen  $\frac{3}{5}$ , Sachsen aber nur  $\frac{2}{5}$  des Porto. Bei einigen Sendungen erhöbe man Preussischer Seits ein höheres Porto, als nach dem Vertrage von 1699 gerechtfertigt sei, und behalte den erhobenen Mehrbetrag, anstatt ihn wenigstens mit Sachsen zu theilen, für sich allein. Die Fahrposten von Halle nach Hamburg würden zu langsam befördert; man spedire die Wiener und Prager Briefe über Breslau und die Nürnberger und Italienischen Briefe über Duderstadt, anstatt über Leipzig, wodurch man dem Ober-Postamte viele tausend Thaler entzöge.

**Preussischer Seits:** Sachsen habe mit »harter Manier« die Preussische Station in Lieberose aufgehoben; es mache stets Schwierigkeiten beim Ersatz verlorener oder spoliirter Geldsendungen, was zum Nachtheil des Rufes der Posten gereiche; es beeinträchtige die Preussischen Posten durch vorsätzliche Ausdehnung der Extrapostfahrten nach Preussischen Orten. Das Ober-Postamt in Leipzig behalte die Hälfte des gesammten Porto für die Pakete nach Hamburg, welche von Sachsen nur auf 8, von Preußen hingegen auf 37 Meilen befördert würden; ebenso behalte das genannte Ober-Postamt bei den Paketen nach Halberstadt das halbe Porto inne, während Sachsen dieselben nur  $2\frac{1}{2}$ , Preußen aber  $13\frac{1}{2}$  Meilen weit befördere. Endlich bedrückte das Ober-Postamt in Leipzig die Correspondenzfreiheit im höchsten Grade, indem es die Leipziger Kaufleute gegen deren Willen durch allerhand Mittel zwinge, ihre Briefe nach

Holland nicht mit der Preussischen Post zu senden, obwohl die Route über Halle und Emmerich die geschwindere sei.

Dieser letztere Umstand war der Angelpunkt, um den sich die meisten Beschwerden, die heftigsten Streitigkeiten bewegt hatten, indem das Geld-Object allerdings von Bedeutung war. Sachsen hatte sich nämlich in dem Receß von 1699 verpflichtet, diese Briefe der Preussischen Post zuzuführen. Es war dies der einzige Vortheil, welcher für Preußen aus jenem, seinen finanziellen Interessen sonst nachtheiligen Vertrage hervorging. Dem Ober-Postamt in Leipzig war, trotzdem es diese Briefe nur 2 Meilen bis zur Preussischen Grenze beförderte, während Preußen die Beförderung von da ab bis Emmerich resp. Utrecht zu besorgen hatte, dennoch die Hälfte des gesammten Porto für diese Briefe, deren Anzahl sehr beträchtlich war, zugestanden worden.

Dieses bedeutende Zugeständniß war deshalb gemacht worden, damit das Ober-Postamt in Leipzig, welches die Wahl zwischen dem Wege über Halle und über Braunschweig hatte, dem ersteren den Vorzug geben möchte.

Sachsen verlangte nun aber auch die Hälfte des gesammten Porto von den aus Holland über Emmerich und Halle nach Leipzig gehenden Briefen, bei welchen es von dem guten Willen des Leipziger Ober-Postamts nicht im Mindesten abhing, daß diese Briefe von der Holländischen Post den Preussischen Posten zugeführt wurden. Dies Ansinnen war Preussischer Seits verweigert und für die Briefe aus Holland dem Ober-Postamt in Leipzig nur das Porto von dem Grenzpunkte Großkugel ab bewilligt worden, wo die Sächsische Beförderung begann. In Folge dessen hatte das Ober-Postamt in Leipzig die Briefe nach Holland über Braunschweig, Cassel oder Münster spedirt, wo Sachsen eine längere Beförderungsstrecke hatte und für die aus Holland kommenden Briefe einen größeren Antheil bezog, welcher sich noch dadurch höher stellte, daß die Briefe auf diesen Routen an sich einem höheren Porto unterlagen.

Die übrigen Differenzen waren von der Conferenz in acht Wochen so ziemlich ins Reine gebracht; über den letzten Punkt aber konnte man in diesem Jahre nicht mehr einig werden. Man trennte sich, um im Sommer 1717 wieder zusammenzukommen. Inzwischen war Preussischer Seits der Entwurf eines Vertrages ausgearbeitet und dem Könige vorgelegt worden, der daneben schrieb »ist eine Sache von großer Wichtigkeit soll im ersten geheimen Raht den ich halten werde vorgebracht werden. F. W.« Der König ließ sich, da der Wiederzusammentritt der Conferenz unterdessen stattgefunden hatte, die Acten vorlegen und wollte anfangs, als er von den Sächsischen Machinationen Kenntniß erhielt, von einem Vertrage, durch welchen Sachsen seinen hauptsächlichsten Zweck (Bezug des halben Porto für alle Correspondenz aus Holland) erreichte, nichts wissen. Als ihm aber das Ministerium vorstellte, daß Sachsen sich mit Thurn und Taxis, Hessen und dem Fürstbischof von Münster und Paderborn Behufs

der Herstellung eines eigenen Briefpostcourses nach Holland, und mit Braunschweig und Hannover zur Herstellung eines eigenen Fahrpostcourses nach Hamburg leicht vereinigen könnte, gab er nach: »sollen man abschließen ich will lieber 400 Thlr. verlieren als 4000 Thlr. und daß die Posten in keine Konfusion kommen. J. W.«

Indeß noch ehe es zur Unterzeichnung des Vertrages kam, machten die Sächsischen Commissarien, denen es kein rechter Ernst mit der Sache mehr sein mochte, da man in Dresden und Leipzig damals, wie wir später sehen werden, mit sehr umfassenden Plänen umging, allerhand Schwierigkeiten, nahmen die unbedeutendsten Detailfragen ad referendum, suchten die Unterhandlungen durch planlose Discussionen und nichts sagende Anträge hinzuhalten, kurz bedienten sich aller Mittel, durch welche man diesen Zweck so leicht erreichen kann.

Sie entfernten sich endlich mit dem festgestellten Entwurf des Recesses zum zweiten Male von Berlin, um ihn der Regierung in Dresden persönlich zu überreichen, welche dann weiter entscheiden sollte.

Der König, dem dies angezeigt wurde, und der schon früher einmal geäußert hatte, daß »bei die Schreiberei die Sache immer auf die lange Banke gerathe und schon eine ganze Karre voll Acten vorhanden sei,« schrieb an den Rand des Berichts: »spendiren sie vor die Dreßensche Rechte 60 oder 80 Ducatten an gelde oder medallien dann wirdt der recess geschmiret gehen denn sonstn werden sie noch mehre reiß Pappier vor nits verschmiren. J. W.«

Der Gesandte in Dresden wurde beauftragt, die Sache dort zu betreiben. Nachdem sie sich noch den Winter über hingezogen<sup>\*)</sup> hatte, kam endlich im Frühjahr 1718 unterm 7. März die Convention zu Stande. Sie ist als Additional-Vertrag zu dem Vertrage von 1699 und dem Nebenrecess von 1700 anzusehen. Sachsen hatte darin das von ihm mit großer Beharrlichkeit erstrebte Zugeständniß des halben Porto auch für die Briefe aus Holland, Wesel, den Clevischen und Westphälischen Landen, so wie für die Packete aus Hamburg errungen. Dafür sollte das Ober-Postamt in Leipzig die Briefe, beziehungsweise Packete nach diesen Gegenden, wenn von dem Absender ein anderer Expeditionsweg nicht ausdrücklich verlangt würde, an die Brandenburgischen Posten ausliefern, und hauptsächlich den Correspondenten völlige Freiheit lassen, den Expeditionsweg zu bestimmen. Jeder Postbeamte in Leipzig, der sich gelüsten lassen würde, diese Freiheit bei Benutzung der Posten den Correspondenten in Leipzig durch directe oder indirecte Mittel zu beschränken, sollte nachdrücklich bestraft werden. Die Preussische Station in Lieberose und andererseits die Einfahrt der Sächsischen Post aus Dresden in Cottbus sollen beiderseitig wieder geduldet werden. Die Abrechnung solle vierteljährlich pünktlich

<sup>\*)</sup> Die Carnevalsbelustigungen am hiesigen Hofe — berichtet der Gesandte aus Dresden — haben die Sache noch zu guter Letzt verzögert.

stattfinden, das Extrapostwesen solle zum Nachtheil der ordinären Posten nicht über die Gebühr begünstigt und auf die Uebergriffe der Privatsubstanzanstalten ein wachsames Auge gehalten werden.

Außerdem enthielt der Vertrag noch mehrere zweckmäßige Bestimmungen über die Vermehrung und Verbesserung der Postverbindungen. Auf einer noch in demselben Jahre stattgefundenen Zusammenkunft practischer Postbeamten in der Grenzstadt Treuenbriegen wurden dann die Fragen technischer Natur erledigt.

Nun trat eine längere, der Entwicklung und Kräftigung der internationalen Postbeziehungen förderliche Ruhe ein. Zum erstenmale finden wir mit einem wahrhaft wohlthuenden Gefühl die Acten eine Zeitlang frei von jenem gehässigen Schriftwechsel, von dem sie fast ein Vierteljahrhundert hindurch förmlich strotzen und in welchem sich Engberzigkeit, kleinliche Eifersucht und eine oft jeder Rücksicht baare Schroffheit der Form in einer Weise ausgeprägt finden, die nur von dem übertroffen ward, was in dieser Hinsicht bei den Streitigkeiten der Fürsten mit der Reichspost vor sich ging, und die nur Einen erfreulichen Gedanken einflößt: den, daß sie der Vergangenheit angehört. —

#### Postwesen in Neuchâtel.

In früheren Zeiten hatten sowohl Französische als Schweizer Privatunternehmer und hierauf auch die Französische Regierung Postfuhrn einerseits von Pontarlier und Besançon, andererseits von Bern und Biel nach Neuchâtel unterhalten.

Im Jahre 1695 gelang es dem Schweizerischen Ober-Postmeister, Fischer von Reichenbach in Bern, dessen bereits im vorhergehenden Abschnitt (S. 67) erwähnt wurde, die Französische Anstalt aus Neuchâtel zu verdrängen und mit der Regierung der Herzogin Maria von Nemours, damaligen regierenden Fürstin von Neuchâtel, wegen Ausübung des Postregals daselbst einen Vertrag auf acht Jahre abzuschließen, durch welchen dem ic. Fischer der alleinige Betrieb des Postwesens zugesichert wurde, wofür er sich zur Unterhaltung hinreichender, ordnungsmäßiger Postverbindungen und zur portofreien Beförderung der Regierungs-Correspondenz verpflichten mußte.

Dieser Vertrag erregte die Mißgunst der Französischen Verwaltung. Das General-Post-Directorium in Paris erhöhte deshalb im Jahre 1699 den Portosatz für Briefe nach Neuchâtel, der bisher nur 6 Sous betragen hatte, auf das Doppelte, so daß ein Brief nach Neuchâtel, welches fast von allen Schweizerischen Orten Paris am nächsten liegt, 12 Sous kostete, während das Porto für die Briefe aus Paris nach allen übrigen Theilen der Schweiz nur 6 Sous betrug. Durch diese feindselige Maßregel wurde der Postverkehr empfindlich betroffen.

Ohne Frage war mit der Erwerbung der Souverainetät von Neuchâtel auch die Posthoheit im Fürstenthum an die Krone Preußen überge-

gangen. Die vertragsmäßige Ueberlassung der Ausübung des Postregals an den Berner Ober-Postmeister hatte mit dem längst erfolgten Ablauf des Zeitvertrages von 1695 ihre Endschafft erreicht. Die Regierung konnte frei über das Regal verfügen.

Sie beschloß, das Regal vorläufig noch nicht selbst auszuüben, vielmehr dieserhalb mit dem *ic. Fischer* von Reichenbach in ein neues Vertragsverhältniß zu treten. Uebrigens war derselbe auch nach Ablauf des Vertrages mit der Herzogin von Nemours factisch im Besiß des Postregals geblieben.

Der Commandant von Neufchatel, Baron von Cubières, erhielt den Auftrag, mit dem Berner Ober-Postmeister über folgende Punkte zu unterhandeln: die Ausübung des Postregals in Neufchatel wird dem *ic. Fischer* von Reichenbach auf 10 Jahre, vom 1. Juli 1715 an gerechnet, übertragen. Dafür verpflichtet er sich zur portofreien Beförderung der Regierungs-Correspondenz von Schaffhausen bis Neufchatel *et v. v.*; zur Beschleunigung des Postenlaufes; zur Unterhaltung einer mindestens dreimal wöchentlichen Post von Neufchatel nach Bern; zur Entwerfung billigerer, vom Könige zu genehmigenden Taxen;\*) zur unverzüglichen Ersatzleistung für verlorene oder beschädigte Sendungen; endlich zur Zahlung eines bestimmten, der Hälfte des reinen Ueberschusses gleichkommenden jährlichen Canons an die Preussische Postkasse.

Auf diese Bedingungen glaubte der *ic. Fischer* nicht eingehen zu können. Namentlich in Bezug auf den letzten Punkt stellte er die Gegenbedingung, daß, wenn das Postwesen in Neufchatel gar keinen Ueberschuß einbringe, sondern Zuschuß erfordere, wie dieses denn in der That häufig der Fall sei, die Postkasse auch die Hälfte zu den erfordernten Mehrkosten beitragen möge. Namentlich habe seit der Französischer Seits verfügten Erhöhung des Porto für die Briefe nach Paris die Einnahme zusehends abgenommen, indem die Einwohner von Neufchatel seit der Zeit zum Theil weniger correspondirten, zum Theil aber auch ihre Briefe durch Privatboten bei dem nächsten Schweizerischen Postcomtoir aufgeben ließen, wo sie dann nur das geringere Porto von 6 Sous zu zahlen hätten. Ehe demnach dieser Uebelstand beseitigt sei, werde das Postwesen zu Neufchatel schwerlich wieder in Flor kommen.

Demzufolge ward der Königlich Preussische Gesandte in Paris beauftragt, dahin zu wirken, daß das ungerechter Weise erhöhte Briesporto nach Neufchatel wieder auf 6 Sous herabgesetzt werde. Die Französische Regierung gab vor, hierüber erst nähere Ermittlungen anstellen und das Ergebniß des Postvertrages abwarten zu müssen, den sie vor einigen Wochen mit der Schweiz abgeschlossen habe.

\*) So daß der einfache Brief von Neufchatel bis Paris (Beförderung in 4 Tagen) nicht mehr als 3½, bis Brüssel nicht mehr als 6, bis Amsterdam nicht über 7, bis Bern nicht über ½ und bis Basel nicht über 1 Gr. kosten sollte.

Hierüber waren mehrere Jahre vergangen. 1729 erbot sich der Trésorier Chambrier in Neufchatel, den Betrieb des Postwesens auf 20 Jahre gegen Entrichtung eines mäßigen jährlichen Canons zu übernehmen. Auf einen so langen Zeitraum wollte die Regierung sich nicht binden. Man wäre schließlich mit Chambrier schon auf 10 Jahre einig geworden, aber da regte sich, als die Verhandlungen ruckbar wurden, die Eifersucht des Berner Ober-Postamts. Nahm dieses gegen das Postwesen in Neufchatel eine feindliche Stellung ein, so war für dasselbe bei der geographischen Lage und geringen Ausdehnung des Fürstenthums keine gedeihliche Entwicklung zu hoffen, zumal da die Französische und die Berner Postverwaltung, zwischen denen ohnehin neuerdings eine Annäherung stattgefunden hatte, bei einer solchen Wendung der Dinge offenbar Hand in Hand gegangen wären und Neufchatel isolirt hätten, das dann zwischen seinem See und dem Jura mit seinem Postwesen in einer wenig erbaulichen Abgeschiedenheit geblieben wäre. Unterdessen hielt auch die Französische Regierung nicht länger zurück, und erklärte geradehin, daß eine Ermäßigung des im Jahre 1699 mit vollem Bedacht und aus guten Gründen auf das Doppelte erhöhten Briefporto von Paris nach Neufchatel nicht erfolgen könne.

So scheiterten diese Unterhandlungen, und es blieb der bisherige Zustand des Postwesens zu Neufchatel unverändert. —

## 2. Das Verhältniß zur Reichspost.

Auch während dieses Zeitraumes erfolgte keine Reichsgesetzliche Entscheidung der zweifelhaften Postrechtsfragen. Der Postartikel aus der Josephinischen Wahlcapitulation wurde überhaupt in alle folgenden Wahlcapitulationen im Wesentlichen unverändert übernommen.

Die Reichsstände machten sich dies zu Nutzen: die kleinen folgten dem Beispiel der großen; viele neue Territorialposten entstanden; Fürsten, Landgrafen, Bischöfe und Reichsstädte legten dergleichen an. So ganz ohne Kampf ging dieses indeß auch jetzt noch nicht von Statten. Vornehmlich lagen der Kaiser und der Fürst von Thurn und Taxis jetzt mit Baiern, Württemberg, Hannover, Braunschweig, Hessen, Münster und Nassau-Oranien in Fehde. Noch immer wurde der Weg der Gewalt betreten. Nur ein Beispiel: Die Hessen-Casselsche Regierung hatte in der Reichsstadt Wezlar ein Postamt angelegt. Der Kaiser gebot die Aufhebung desselben wiederholt, allein vergebens. Er befahl hierauf (1735) dem Magistrat in Wezlar, die Hessischen Postbeamten und Postillons in der Stadt nicht mehr zu dulden. »Kaum hatte aber ermelter Magistrat diese Kaiserlichen Befehle in Erfüllung zu bringen angefangen, so wurde schon Hessen-Casselscher Seits mit Thathandlungen gegen selben vorgegangen; die Güter der Magistrats-Consulenten, so im Hessischen gelegen,

wurden eingezogen, 100 Dragoner hatten Ordres, den Rathszgliedern aufzupassen, welchen man die Gefängnisse zu Cassel zugedacht hatte. Ja selbst die Gärten dieser Leute wurden nicht einmal verschonet, indeme selbe fast gänzlich zu Grunde gerichtet, die Obstbäume umgehauen, die Mauern eingerissen und sonst allerhand Art von Excessen ausgeübet worden. Durch ein so gewaltfames Verfahren nöthigte man den Magistrat zu Weylar, der bei längerem Widerstand der äußersten Gefahr sich ausgesetzt sahe, in die uneingeschränkte Einführung des Hessischen Postwesens einzuwilligen. Ebenso wurde in Rheinfels der Kayserliche Postcommis mit Personal-Arrest belet, indeme man zu Cassel von dem glücklichen Fortgang seiner durchgesetzten Thätlichkeiten nur immermehr erhitet und gesteifet worden, folglich sich wenig an das fehrte, was Gesetze und das Kayserl. Oberstrichterliche Amt verordneten. «<sup>9)</sup>)

Die Preussische Staatspost hatte während der kraftvollen Regierung Friedrich Wilhelm I. von Seiten des Kaisers und des Fürsten von Thurn und Taxis keine Anfechtungen zu erleiden. Dagegen wurden ihr durch die Machinationen der benachbarten Reichsstände jetzt manche Berlegenheiten bereitet. König Friedrich Wilhelm stand überhaupt mit seinen Nachbarn nicht am besten. Ihre Intriguen- und Vergrößerungssucht, ihre Sinneigung zum Auslande waren ihm ein Greuel.<sup>10)</sup>) Ihn zog ein festgewurzeltes reichsständiges Pflichtgefühl zu dem Kaiser hin. »Von Kaiser und Reich wird mir kein Mensch auf der Welt detachiren; bin mein Dage immer ein getreuer Teutscher geblieben und sage von ganzen Herzen vivat, vivat Germania!« In dieser Gesinnung hielt er dem Auslande und den abfallüchtigen Reichsfürsten gegenüber fest des Kaisers Partei und unterstützte das Ansehen der Kaiserlichen Institutionen. Nur eines war ihm von Wien zuwider: der grobe Styl des Reichshofraths, der wegen der Werbeercesse, der gewaltfamen Beitreibung der Lehnypferdegelder von den Edelleuten im Magdeburgischen und anderer Uebergriffe zuweilen Strafmandate an den König erlassen mußte. »Den schnöden Reichshofrathsstylum muß man aber bei mir nicht anwenden wollen,« schreibt er einmal dem Kaiserlichen Gesandten. Im Uebrigen war seine Treue

<sup>9)</sup>) »Anhang zu denen vorläufigen Anmerkungen über den Hessen-Casselschen sogenannten Nachtrag etc., den gegen die Anrichtung eines von Frankfurth nach Cassel gehenden Kayserlichen Reichs-Post-Wagens von der Hochfürstlichen Hessen-Casselschen Regierung neuerdings verübten Unfug betreffend.« Amtliche Druckschrift, Wien 1758 Seite 28 seq.

<sup>10)</sup>) »Was Hessen anbelangt — schrieb der König an den Oesterreichischen Gesandten Grafen von Scedendorf — die müssen Pramati Sanccio annehmen, wollen sie nit, muß man kurz ein fricassé machen, daß keine Mücke herauskommen kann, denn was will das sagen, wo die Kleine nit wollen dem Vaterlande getreu seyn. Man muß rechte mesuren nehmen und sagen dem Kurfürsten von Hannover, ob er sein Contingent stellen will, Hessen auch. Weigern sie sich oder wollen sie sich nit expliciren, so muß man die Paus und Motten nit im Pelze lassen wuchern, daß der ganze Pelz nit verdorben werde.« (sfr. Förster, Friedrich Wilhelm I., Band III. Seite 275 und 290.)

und Zuneigung gegen den Kaiser und die Reichs-Institutionen uner-  
schütterlich.

Bestimmte diese Gesinnung sein wohlwollendes Verhalten gegen das Reichspost-Institut, so bekräftigten ihn darin noch die Unannehmlichkeiten, welche die vielen Territorialposten der kleinen Reichsstände seinem eigenen Postwesen bereiteten. Er nannte es das Postunwesen des Heiligen Römischen Reichs, daß jeder Graf und Prälat, der ein paar Ellen Land besaß, eigene Posten unterhalten wollte. Bei der geographischen Lage der zur Preussischen Monarchie gehörigen Landestheile, und bei dem Umstande, daß die vertragsmäßige Regelung der internationalen Postverkehrs- und Betriebsverhältnisse noch auf zu schwankenden Principien beruhte, um für die gedeihliche Entwicklung der mehrere Gebiete berührenden Postanlagen festen Grund und Boden schaffen zu können, mußte der Preussischen Staatsregierung die Erhaltung der Stationen extra territorium damals noch von besonderer Wichtigkeit erscheinen. Mit den hierauf gerichteten Absichten trat aber das Bestreben der benachbarten Reichsstände nach unbeschränkter Selbstaussübung ihres Postregals in Widerstreit. Mehrere von ihnen, wie Sachsen und Hannover, hoben die in ihren Postgebieten befindlichen Preussischen Stationen mit List oder Gewalt auf; Andere, wie der Bischof von Münster und Paderborn, der Landgraf von Hessen und der Abt zu Fulda bereiteten ihnen große Schwierigkeiten. Drei dieser Gegner — Hannover, Hessen und Sachsen — hatten damals auswärtige Königsthronen inne, was ihren Unternehmungen Nachdruck lieh.

Wodurch aber der König vollends gegen die benachbarten Reichsständischen Postverwaltungen eingenommen wurde, war folgender Umstand.

Sachsen, Hessen und Münster hatten seit mehreren Jahren einen Plan verabredet, bei dessen Gelingen die Preussische Post empfindlich geschwächt worden wäre. Sie wollten nämlich eine Reitpostverbindung von Amsterdam über Münster, Cassel, Leipzig, Sorau, Warschau nach Danzig und Petersburg herstellen und die gesammte Holländische, Russische, Danziger und Polnische Correspondenz den Preussischen Posten entziehen, mit welchen sie bisher befördert worden war. Nach einer noch vorhandenen Berechnung würde dieß für Preußen einen jährlichen Einnahme-Ausfall von 75000 Thlr. — in Rücksicht der damaligen Verhältnisse eine bedeutende Summe — zur Folge gehabt haben, ohne daß etwa für das Publicum eine schnellere oder billigere Verbindung hergestellt worden wäre. Der Plan war von dem Sächsischen Ober-Post-Commissarius Renner ausgegangen und nicht allein mit der zu erwartenden Vermehrung der eigenen Posteinkünfte, sondern auch ausdrücklich mit der Vernichtung des Uebergewichts der Preussischen Posten im Norden motivirt worden. Renner erhielt von der Sächsischen Regierung die ausgedehnteste Vollmacht. Er führte persönlich die Unterhandlungen bei den Höfen in Cassel und Münster, bereiste dann in Holland sämtliche verkehrreiche Orte, um mit den Postmeistern oder Magistraten



derselben Abkommen wegen Leitung der Correspondenz über Münster und Cassel zu treffen. Andere Emissaire waren nach der östlichen Route gesandt, um für den Plan zu wirken. \*)

Die Preussische Regierung war aber durch einen bestochenen Beamten in Leipzig von allen Schritten der Gegner unterrichtet; sie erhielt unter andern Abschriften aller Berichte Renners. In einem derselben wundert er sich darüber, daß, wie es ihm schiene »die Preußen Wind von der Sache haben müßten.«

Allerdings wurde durch die Preussischen Geschäftsträger und besondere Commissarien dem Sächsischen Vorhaben unverzüglich und mit aller Kraft in Wien, Dresden, Amsterdam, Frankfurt a. M., Danzig, Warschau, Moscau und Petersburg entgegengewirkt und gleichzeitig alles mögliche aufgeboten, die Berlin-Amsterdamer Postverbindung zu beschleunigen, wodurch namentlich erreicht wurde, daß die Post in Amsterdam vor der Börse eintraf. Die damals im Preussischen Geheimen Staatsrath stattgefundenen Verhandlungen zeigen, daß man die ganze Tragweite des Planes genau durchschaute und vor dem Zustandekommen desselben nicht unbesorgt war, namentlich als Renner mit dem Thurn und Taxisschen Postamt in Pempelfort und mehreren bedeutenden Postämtern in Holland, wie z. B. Leyden, schon günstige Verträge abgeschlossen hatte. Der König ernannte eine eigene Commission, um zu untersuchen, ob Seitens der Postabtheilung des General-Directoriums alle Mittel erschöpft seien, den drohenden Verlust abzuwenden.

Uebrigens waren die von den Beförderern des Planes angewandten Mittel nicht immer die lautersten: in Danzig wurden auf dem Postamte die mit der Preussischen Post angekommenen Holländischen Briefe von den Postschreibern aufgerissen, um das Publicum glauben zu machen, die Sicherheit der Correspondenz sei auf den Preussischen Posten gefährdet. Inzwischen gingen in Berlin von Rußland, Danzig und Amsterdam so befriedigende Versicherungen ein, daß man das Gelingen der gegnerischen Absichten kaum mehr besorgen durfte. Zwei Umstände halfen deren Erfolglosigkeit befördern.

Sachsen hatte mit dem Fürsten von Thurn und Taxis in dieser Sache Unterhandlungen angeknüpft und der Ober-Post-Commissarius Renner hatte mit Taxisschen Postämtern bereits Verträge abgeschlossen, die aber noch nicht ratificirt waren und deren Ratification er absichtlich hinhielt, da er sich in diese Unterhandlungen nur zum Schein eingelassen, um durch sein Project die Reichspost, die von demselben ebenfalls benachtheiligt wurde, nicht zu frühe in Allarm zu setzen. Ein Brief von Renner an den bischöflich Münsterischen Post-Director Hartmannsdorf, worin er diesem jene

\*) Die Regierungen sendeten damals, wie heute große Handlungen ihre Reisenden, besondere Commissarien aus, um bei den Correspondenten in den Handelsstädten für ihre Postrouten Propaganda zu machen.

Absicht vollständig enthüllte, ward jedoch von einem Thurn und Taxisschen Postmeister aufgefangen und der Reichspostverwaltung vorgelegt.

Gleichzeitig übereilte der Bischof von Münster zum großen Verdruss Sachsens und Hessens die Ausführung des Planes, ließ die Kaiserlichen Posten in seinem Gebiet anhalten und die Ladungen auf seine Postwagen bringen. Aber gegen diesen Bischof schritt der Kaiser sofort mit Nachdruck ein und stellte die Reichsposten im Münsterischen Gebiete wieder her.

Die Preussische Post und die Reichspost, gleichmäßig bedroht, hatten inzwischen über eine gegenseitige Verbindung Verhandlungen gepflogen. Einigten sich diese beiden mächtigsten Verkehrsanstalten, dann waren die Umtriebe der übrigen wenig schädlich. Diese Idee traf mit der politischen Anschauung des Königs und der pflichtstrengen Auffassung seiner reichsständischen Stellung glücklich zusammen. Ihre Ausführung ward außerdem jetzt fast zur Nothwendigkeit. So kam unterm 9. April 1723 zu Wesel, wohin sich die beiderseitigen Commissarien begeben hatten, ein Postvertrag mit dem Fürsten Anselm Franz von Thurn und Taxis zu Stande.

In der Einleitung desselben heißt es, daß, nachdem einige Zeit her wider die Kaiserliche Reichs- und die Königlich Preussische Postcourse allerhand weitaussehende, sehr schädliche und nachtheilige Projecte geschmiedet, auch unter obbenannten Postcoursen selbst verschiedene Irrungen entstanden seien, man beschloffen habe, zur Beseitigung dieser Mißverständnisse und zur Begegnung jener Umtriebe eine Vereinbarung zu treffen.

Als Principien derselben wurden an die Spitze gestellt: Beständiges gutes Einvernehmen (»solide Harmonie«), Beförderung des Verkehrs, gemeinschaftliche Maßregeln gegen feindselige Vorgänge, wenn diese zum Schaden der beiderseitigen Posten gereichen sollten.

Die sonstigen wesentlichen Bestimmungen waren folgende:

Thurn und Taxis macht sich verbindlich, auf das Sächsisch-Hessische Project einer Route von Holland über Cassel nach Leipzig unter keinen Umständen einzugehen; ferner alle Briefe aus Brabant, Frankreich und Spanien nach Preußen, Hessen, Sachsen, Polen, Rußland und allen Ländern, wohin sie durch die Preussischen Posten am schnellsten bestellt werden können, an diese Posten auszuliefern, wogegen Preußen die Briefe aus diesen Ländern nach Frankreich, Spanien u. an das Kaiserl. Postamt in Roermonde auszuliefern sich verpflichtet. Ueberhaupt wurde die gegenseitige Zuführung sämmtlicher Correspondenz, welche nach Maßgabe der Expedition und schnelleren Beförderung den Posten des anderen Theils gebührte, als grundsätzliche Bestimmung in den Vertrag mit aufgenommen. Die Taxisschen Posten nach Amsterdam und Brabant sollten in gutem Anschluß mit den Posten des Berlin-Clever Courses gesetzt, das Porto für einen Brief aus Paris sollte Taxisscher Seits von 12 auf 10 Stüber ermäßigt werden. Thurn und Taxis wird seine Post von Münster nach Holland einziehen, wogegen Preußen die Taxisschen Briefpakete aus Mün-

sier nach Holland ohne Entgelt befördern wird. Das Taxissche Postamt in der Preussischen Stadt Herford soll nach dem Absterben des jetzigen Postmeisters aufgehoben werden. Im übrigen bleiben die von den Taxisschen Posten im Preussischen Gebiet ausgeübten Transitbefugnisse in ihrer bisherigen Ausdehnung bestehen. Preußen wird nach dem Absterben des jetzigen Postmeisters Studtmann in Bremen die Expedition seiner Bremischen Reitposten dem dortigen Thurn und Taxisschen Postmeister übertragen. Sollten die Taxisschen Posten irgendwo gewaltsam verdrängt werden und sollte ein anderer Weg durch das Preussische Territorium genommen werden können, so will Preußen diesen Posten den Transit und Pferdewechsel, selbstverständlich ohne Sammlung und Austheilung von Briefen gestatten. Auf die Privatfuhranstalten wird man gegenseitig ein wachsames Auge haben und sich jedes Eingriffes in die Postgerechtigkeit des anderen Theiles enthalten.

Der Vertrag zu Wesel erkannte die Rechte und die Autonomie der beiderseitigen Postinstitute an. Er befestigte die Stellung beider, beseitigte die bisherigen Zerwürfnisse, nützte dem Verkehr und ist gewissermaßen als der Friedensschluß der Preussischen Post mit der Reichspost anzusehen.

Er that dar, daß das Nebeneinanderbestehen der Reichs- und der Territorialposten mit der Vervollkommnung des Deutschen Postwesens nicht unverträglich sei. In seinen Motiven liegt sogar das Zugeständniß der Nothwendigkeit eines die kleineren Deutschen Staatsgebiete gemeinsam umfassenden Postinstituts, das unter einheitliche Leitung gestellt die drohende Zersplitterung des nationalen Postwesens abzuwehren vermochte.

So brach der Vertrag von Wesel einer Ansicht Bahn, welche nachmals durch den thatsächlichen Verlauf der Entwicklung des Deutschen Postwesens ihre Bestätigung erhielt, und die den Ausgangspunkt für eine festere Organisation desselben bilden mußte, während die Reichsgesetzgebung inmitten des früheren regellosen Zustandes vergebens nach einem gestaltenden Princip gerungen hatte.

Der Zustand der Ruhe, den der Vertrag von Wesel herstellte, dauerte länger als dreißig Jahre. Die durch ihn geschaffenen Verhältnisse der Preussischen und der Reichspostanstalt würden selbst bis zu der folgenschweren Umgestaltung, welcher die Deutschen Staatsrechts-, Territorial- und Verfassungszustände im Anfange des neunzehnten Jahrhunderts seit dem Güneviller Frieden unterlagen, im Gleichgewicht geblieben sein, wenn nicht inzwischen der siebenjährige Krieg zu gewaltsamen Erschütterungen derselben Veranlassung gegeben hätte.

Dennoch beginnt mit dem Vertrage von Wesel wiederum eine neue Phase in dem fortschreitenden Entwicklungsgange des Deutschen Postwesens, der in seinen Hauptzügen fest in dem Boden der Deutschen Geschichte wurzelt, von ihr, und nicht von abstracten Principien und Theorien sein Leben empfängt, und in der Verkettung seiner Bildungsmomente, wie dies im Verlauf unserer Darstellung noch schärfer hervortreten wird, un-

verkennbar das Gepräge der historischen Gestaltung der allgemeinen Deutschen Reichs- und Rechtszustände trägt, weshalb in diesem Sinne die Entstehung und Ausbildung des Postwesens in Deutschland mit Recht als einer der interessantesten Bildungsprozesse der Deutschen Reichs- und Rechtsgeschichte\*) bezeichnet zu werden verdient. —

### 3. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt.

#### Gesetzgebung.

Die das Postdepartement betreffenden gesetzgebenden Acte dieses Zeitraums tragen im Allgemeinen den Charakter von Straf- und Zwangsgesetzen.

Wenn schon dies kein Vorzug ist, so war es doch unvermeidlich. Die allzunachsichtige Handhabung der Regalrechte während der vorigen Epoche hatte die Achtung vor dem Gesetz gelockert. Ungescheut ward es übertreten; kaum kannte der Mißbrauch eine Schranke.

»Bei so vielen Eingriffen in das Postregal, heißt es in dem Edict vom 6. Juli 1719, wird die Postkasse bald außer Stande sein, die kleinen inländischen Course zu continuiren.«

Zunächst wurde die Gesetzgebung über den Postzwang ins Klare gebracht. Alle verschlossenen Briefe und die Packete bis 20 Pfd. wurden demselben in allen Theilen der Monarchie gleichmäßig unterworfen (Edict vom 20. Juli 1715). Wer einen postzwangspflichtigen Gegenstand mit einer Privatgelegenheit absandte, zahlte 10 Thlr. Strafe; im Rückfall das Doppelte. Dieser Zwang wurde selbst auf die Empfänger ausgedehnt, indem Jedermann bei gleicher Strafe verboten war, von Reisenden, Schiffen, Fuhrleuten postzwangspflichtige Sachen anzunehmen. Der Beförderer zahlte das erste Mal 20 Thlr., das zweite Mal 40 Thlr. Strafe. Beim dritten Male wurden ihm Pferde und Fahrzeug confiscirt und es erfolgte, nach Umständen, Untersagung des Gewerbes (Edict vom 6. Juli 1719). Boten, die gewerbemäßig Briefe sammelten, sollten sogar nach dem Edict vom 26. August 1715 in die nächstgelegene Festung zur Arbeit gebracht werden.

Die Hauderer mußten sich vor Beginn ihres Gewerbes bei dem nächsten Postamte melden und wurden von demselben auf die Post-Ordnung vereidet, wonächst sie in Contraventionsfällen auch criminaliter, wegen begangenen Eidbruchs belangt wurden. Wollten sie mit Personen fahren, so mußten sie jedesmal bei dem Postamte des Abfahrtsortes einen

\*) So nennt ihn Dr. Vinde (Deutsches Postrecht. Gießen 1857 Seite 11).

Paffirzettel lösen (Edict vom 9. Juli 1814), der indes noch unentgeltlich verabfolgt wurde und den Zweck hatte zu bescheinigen, daß die Post bereits besetzt gewesen sei, event. daß an dem Abfahrtstage des Fuhrwerks keine Post ginge. Reisende, die mit den Extraposten oder Posten angekommen waren, oder mit letzteren abreisen wollten (heißt es sogar in dem Edict vom 13. April 1715), durften an demselben Tage von keinem Fuhrmann befördert werden. Den Ordonnanzen der Regimenter wurde untersagt, andere, als Dienstbriefe zu befördern. Die Gerichtscolliegen und Facultäten wurden angewiesen, die Actenversendungen nicht mehr durch eigene Boten (die bei solchen Gelegenheiten mancherlei Mißbräuche trieben), sondern durch die Posten zu bewirken. In einigen Landestheilen wurden 1717 besondere Postvisitatoren angestellt, um auf die Uebertreter der Postgesetze ein wachsames Auge zu haben, und dieselben zur Bestrafung anzuzeigen. Diesen Postvisitatoren wurde der vierte Theil der Straf gelder als Denunciantenprämie bewilligt. Der König befahl, daß kein Conventionsfall unbefraft bleiben solle; denn kaum verdroß ihn Etwas so sehr, als Nichtbefolgung und Mißachtung seiner Gesetze. \*)

Zu einer Ermäßigung der Strafe in einzelnen Fällen war das General-Postamt ermächtigt (Refer. vom 11. December 1713), eine völlige Nieder-schlagung aber durfte niemals erfolgen. Auch gegen den Mißbrauch der Portofreiheit ergingen Strafedicte. War der Absender einer mißbräuchlich als portofrei bezeichneten Sendung ein Beamter, so wurde er cassirt (Edict vom 7. November 1715). Den Postämtern wurde die Befugniß ertheilt, die Eröffnung verdächtiger derartiger Sendungen von den Empfängern im Postbüroau zu verlangen. Allerdings wurde mit der Portofreiheit ein großer Mißbrauch getrieben. 1717 wurden für 20,000 Thlr. (das war  $12\frac{1}{2}\%$  der ganzen Einnahme) Freibriefe und herrschaftliche Pakete befördert.

Die erwähnten Edicte und Maßregeln stammen fast sämmtlich aus den ersten Regierungsjahren des Königs her. Ihr Erfolg entsprach den Erwartungen in Bezug auf die Herstellung und Befestigung eines gesetzmäßigen Zustandes in ausreichendem Maße; so daß der Erlaß fernerer Strafgesetze, die Anordnung schärferer Controllmaßregeln entbehrlich wurde. —

#### Verwaltung.

Umfassende Reformen führte der König in der Verwaltung durch. Hier vornehmlich zeigte sich sein staatsmännischer Geist, der, ausgerüstet mit der eingehendsten Kenntniß der gesammten Verwaltungsverhältnisse,

\*) Jener Dorfschulze der, den König nicht kennend, ihm, als er in sein Haus vor einem Regen Schutz suchend eingetreten war, auf die Frage, ob die Edicte, die dort an der Thür hingen, auch befolgt würden, pffiffig lächelnd bemerkte, daß das L. S. (locus sigilli) unter denselben ja „laat schlyken“ bedeute, büßte diese Antwort mit einem Monat in Spandau, und den Predigern droht der König mit gleicher Strafe, wenn sie sich herausnehmen würden, seine Verordnungen auf den Kanzeln „anzuzapfen.“

die regellose Verzweigung derselben lichtete, und nicht allein belebende Ideen zu erzeugen, sondern ihnen auch die angemessenste Form zu geben wußte.

Gleich nach seinem Regierungsantritte theilte er sämmtliche zur Landesregierung gehörigen Angelegenheiten in fünf bestimmte Departements: des Militair-, Finanz-, Justiz-, Kirchen- und Lehnwesens und stellte einen Chef (Wirklichen Geheimen Rath, auch schon mitunter Minister genannt) an die Spitze jedes derselben. Der Geheime Staatsrath, Generalpostmeister v. Kameke ward zum Chef des Finanzressorts ernannt, dem auch das Postwesen zugetheilt wurde. Nur bei solchen Angelegenheiten, welche in eine dieser fünf Kategorien nicht paßten, blieb das Territorialprincip für die Geschäftsvertheilung maßgebend, indem in Bezug auf diese Angelegenheiten jedem Minister ein bestimmter Landestheil zugewiesen war.

Um die Verwaltungsbehörden in Bezug auf die Verwendung der Staatsmittel unter eine einheitliche kräftige Controlle zu stellen, errichtete der König am 2. October 1714 die General-Rechenkammer, der die Revision sämmtlicher Rechnungen und die Aufstellung gleichmäßiger Normen für das gesammte Staatsrechnungswesen übertragen wurde. Die A. R. O. vom 16. Juli 1717 bestimmte, daß die General-Rechenkammer ein besonderes, nur Sr. Majestät untergeordnetes Collegium sein solle.

Allein diese Organisation betrachtete der König selbst nur als eine vorläufige, an deren Ausbildung ihn einstweilen der Vorpommersche Krieg hinderte. Noch blieben, auch bei der getroffenen Departementaleintheilung, die beiden obersten Geheimen Rath's-Collegien, die Geheime Hofkammer oder das General-Finanz-Directorium (für die Domainen und ordentlichen Abgaben) und das General-Kriegs-Commissariat bestehen. Beide Collegien hob der König im Jahre 1722 auf. Ihren Mitgliedern sagte er persönlich: »Sie hätten nichts gethan, als Kollisiones gegen einander gemacht, als wenn das General-Commissariat nicht des Königs von Preußen sowohl wäre als die Domainen. Dieses Konfusionswerk kann nicht Bestand haben; jetzt hält das Commissariat Rechtsgelehrte und Advokaten aus meinem Beutel, um zu fechten gegen die Finanzen, also gegen mich selbst; das General-Finanz-Directorium dagegen hält, auch aus meinem Beutel, Advokaten, um sich zu vertheidigen.«

In Beider Stelle setzte er eine einzige oberste Staatsbehörde ein: das General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium. Das Präsidium desselben führte der König selbst. Zu Vicepräsidenten und dirigirenden Ministern wurden die fünf vorerwähnten Departements-Chefs bestimmt. Jeder Minister besorgte die eigenen Geschäfte seines Departements in besonderen Sitzungen mit den ihm zugewiesenen Rätthen. Bei wichtigeren Angelegenheiten, oder solchen, die mehrere Departements betrafen, trat das gesammte General-Directorium aber zu allgemeinen Sitzungen zusammen. Während so durch die Errichtung einzelner Departemens gründliche Erledigung und zweckdienliche Förderung

der Geschäfte, so wie planmäßigere Ausbildung der Verwaltungsbeamten mehr gesichert wurde, fand die in bestimmte Bahnen geleitete Thätigkeit der einzelnen Ministerien den höheren Einheitspunkt in dem General-Directorium wieder, das für die fortschreitende, nach gleichmäßigen Prinzipien geleitete Entwicklung sämtlicher Organe des Staatskörpers Sorge trug und gleichzeitig das Medium war, durch welches das Staatsoberhaupt sich in unausgesetzter Verbindung mit den Lebensäußerungen dieses Körpers erhielt.

Das General-Directorium war eine Lieblingserschöpfung des Königs. Er hatte die sehr umfassende Instruction für dasselbe (vom 20. December 1722) zum Theil mit eigener Hand niedergeschrieben, zum Theil selbst dictirt. \*)

\*) Folgende für die Verwaltung und den Geschäftsbetrieb charakteristische Stellen aus dieser Instruction mögen hier Platz finden:

Art. I. §. 1. „Wir Selbst wollen das Präsidium über gedachtes General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium führen, um demselben desto mehr lustre, Autorität und Nachdruck beizulegen, zugleich auch die besondere und ganz genaue Attention zu zeigen, so Wir auf die zu ermeltes Directorii Ressort gehörende Affairen ihrer äußersten Wichtigkeit nach beständig und uner-müdet zu nehmen Uns angelegen sein lassen.“

Art. II. „Das G. O. F. R. und D. D. soll alle Montage, Mittwochen, Donnerstage und Freitage zusammenkommen und mit einander alle ihm zugehörnde Sachen collegialiter tractiren.

Jeden Tag werden die Sachen eines bestimmten Departements vorgetragen. Nur die Justizsachen haben keinen besondern Departementstag. — Des Sommers soll sich das G. O. F. R. und D. D. versammeln des Morgens um 7 Uhr und des Winters um 8 Uhr. Sie sollen nicht eher auseinander gehen, bis alle und jede Sache in dem Departement, welches du jour ist, abgethan worden, damit nicht ein Zettel davon übrig bleibe. Können sie Vormittags nicht fertig werden, so müssen sie sans interruption bis auf den Abend um 6 Uhr, oder bis alle Affairen abgethan, beisammen bleiben. Wir befehlen auch hiermit Unserem Ober-Marschall, dem v. Prinz, daß wann das G. O. F. R. und D. D. länger als bis 2 Uhr Nachmittags im Collegio versammelt bleibet, er vier gute Gerichte Essen aus Unserer Küche, nebst nöthigem Wein und Bier aus Unserm Keller oben bringen lasse, damit die Halbscheid der anwesenden Chefs und Memborum essen, die andere Halbscheid aber arbeiten könne und umgekehrt. Welcher Minister oder Rath eine Stunde zu spät auf das G. O. F. R. und D. D. kommt, der soll einhundert Ducaten zur Pönal-Casse verführen. Wer gar nicht kommt, der soll sechs Monat von seinem Tractament zur Pönal-Casse verführen. Wer zum andern Mal ausbleibet, soll cum infamia cassiret werden, denn Wir sie davor bezahlen, daß sie arbeiten sollen.

Wenn es mit Bezahlung der Quartalgelder (Abführung der Ueberschüsse) hapert, sollen die dirigirenden Minister und Rätthe von dem Departement, wo sich der Mangel zeigt, examiniren, woher derselbe rührt. Findet sich, woran es hapert, so ist ihr Devoir, auf zulängliche Remedirung sofort bedacht zu sein; wofern sie aber nicht so klar, wie die Sonne am Himmel auf den rechten und eigentlichen Grund sehen können, so muß ohne Versäumung des geringsten Moments, Jemand aus dem Directorio an den Ort sich verfügen, wo sich das Manquement und die Confusion hervorgethan, um darin behörend und zulänglich zu remediren.“ —

Art. III. „Das G. O. F. R. und D. D. wird allen ersinnlichen Fleiß an-

Die Sitzungen fanden auf dem Schlosse statt.

Das General-Postamt gehörte, wie erwähnt, zu dem Finanz-Departement. Aber es gewinnt in diesem Zeitraum den Charakter einer

wenden, um es dahin zu richten und zu befördern, daß die Commerciën in Unserem Königreiche, Provinzen und Landen je länger je mehr empor und in einen florifanten Zustand gebracht werden.“

Art. 17 ordnete die Revision sämmtlicher seit 1713 erlassenen Gesetze an.

Art. 20. Von den extraordinaircn Ausgaben. „Unsere General-Casse soll keine Flück Flack Ausgaben mehr haben. So z. B. In Preußen am Heßgarten zu bauen 60 Thlr.; vor Wolszeug 500 Thlr.; 100 Thlr. vor Bauernpferde, die auf des Königs Reise umgefallen; 40 Thlr. vor sieben Familien nach Preußen zu senden; noch vor einen Hofmeister 10 Thlr.; noch vor zwei Schäfer 80 Thlr.; Diäten vor die mindensche Kommission 800 Thlr. und so weiter. Aller dieser Ausgaben sind Wir so müde, als einer der sie mit Vöfeln gefressen hätte, zumal da Wir in Zeit von zwei Jahren große Summen ausgegeben, ohne daß Wir noch einmal wissen, was Wir davor wieder bekommen sollen.“

Art. 22 handelt vom Postwesen insbesondere. Die darüber getroffenen Bestimmungen sind bereits in obiger Darstellung betreffenden Orts erwähnt worden.

Art. 26. „Die Provinzial-Commissariate sollen gegen die Kammern keine Proceffe weiter führen, sondern es wird das G. D. bloß auf dasjenige zu sehen haben, bei welchem Wir den meisten Profit finden können, es mag ihn eine von Unseren Cassen bekommen, welche es will, wann Uns nur daran ein reeller und kein windiger Vortheil zusießt. Die Kriegscasse gehört ja Niemanden anders, als dem Könige in Preußen, und die Domainencasse imgleichen, Wir hoffen auch, daß Wir allein derselbige sind und keinen Vormund oder Coadjutorem nöthig haben. Von allen auf Wind und blauen Dunst hinauslaufenden Principiis muß man bei ermeldtem Directorio, als bei denen Provinzial-Commissariaten und Kammern gänzlich abstrahiren, auch von allem Zank und Streitigkeiten, wodurch Unserm Interesse auf's äußerste geschadet wird, ein für allemal abstecken, mit einander in guter Einigkeit leben und gesammter Hand mit unermüdetem Fleiß und Eifer dasjenige zu stiften und zu wege zu bringen suchen, was zu Unserm wahren Interesse und um Unsere sämmtliche Lande und Unterthanen in stets blühenden Zustand zu setzen, diensam erachtet werden kann, welchemfalls sie alle Hände voll zu thun und um sich zu amüsiren, nicht nöthig haben werden, mit Processen gegen einander zu Felde zu ziehen, aber die armen Juristen, die armen Teufel werden bei dieser neuen Verfassung so inutil werden, wie das fünfte Rad am Wagen.“

Art. 31. „Die General-Rechenkammer muß auch fleißiger dahin sehen, damit alle Rechnungen vier Wochen nach Trinitatis völlig abgenommen sein und von Uns die Generalquittung ertheilt werden könne.“

Art. 32. „In der Ausgabe soll kein plus angefezet werden ohne Unsern höchstenhändigen schriftlichen Befehl. Wann der General-Kammer-État und der General-Domains-État in so weit zur Richtigkeit gebracht, sollen sich die fünf dirigirende Minister acht Tage vor Pfingsten bei Uns melden und Uns solche beide General-États allerunterthänigst vorlegen; finden Wir alsdann nichts dabei zu erinnern, werden Wir dieselben confirmiren und unterschreiben, sonst aber, was Wir apropos zu sein ermesßen, darin ändern. Die fünf dirigirende Ministers sollen sich bei der Abnahme der Rechnung der General-Kriegs- und Domains-Casse betheiligen. Die Herren werden sagen: es wäre nicht möglich, aber sie sollen die Köpfe daran stecken und befehlen Wir ihnen hiermit ernstlich, es sonder Raisoniren möglich zu machen.“

Art. 35. Wir stellen dem G. D. J. R. und D. D. frei, über alles, was sie



eigenen oberen Postverwaltungsbehörde, welchen es auch bei der vom Könige 1722 durchgeführten Centralisation sämmtlicher obersten Staatsbehörden behielt. Das General-Postamt hatte seine eigene Calculatur, Registratur, Kanzlei und Kasse, welche nach und nach in das noch von Friedrich I. für den Grafen v. Wartenberg gekaufte Haus an der langen Brücke verlegt worden waren, wo sich auch das mit der Postregistratur bis dahin immer vereinigte Archiv der Oranischen Successionsangelegenheiten befand. Der König hatte 1722 ursprünglich die Absicht, das General-Postamt ganz mit dem Finanz-Departement zu verschmelzen, die Calculatur, Registratur u. s. w. wieder nach dem Schlosse zu verlegen und die selbstständige Stellung, welche diese Behörde seit Kurzem erlangt hatte, und die in seinen allgemeinen Organisationsplan nicht recht paßte, aufzuheben. Allein auf dem Schlosse fand sich kein Platz zur Unterbringung des bereits sehr umfangreichen Betriebes des General-Postamtes, und als das General-Directorium vorstellte, daß das Postwesen, weil es sich über alle Theile des Staates erstreckte, auch zu vielfachen Beziehungen mit dem Auslande Anlaß gebe, und die doppelte Natur einer Commerz- und Finanzanstalt habe, am zweckmäßigsten zunächst von einer eigenen Behörde geleitet werde, gab der König seine Absicht auf und bestimmte unterm 15. Februar 1723, daß das General-Postamt als eine eigene Behörde zu constituiren sei, welche jedoch als eine Abtheilung des Finanzdepartements angesehen und dem General-Directorium unterworfen sein sollte. \*)

Der jedesmalige Chef des Finanzdepartements war auch General-Postmeister. Bei dem General-Postamte wurden zwei Geheime Rätthe

---

nöthig finden, bei Uns anzufragen. Die Anfragen müssen aber, so viel immer möglich kurz und deutlich gefasset, die Sache worauf es ankommt, in wenig Worten nervens veranstaltet, alsdann, das Gutachten beigefüget, und die Raisons, worauf sich selbiges gründet, hinzugethan werde. Zum Exempel: Es ist ein Pferd zu verkaufen vor 100 Thlr. Wir vermeinen pflichtmäßig, daß Ew. K. M. nicht übel thun werden, selbiges zu kaufen, mehr als 80 Thlr. aber müssen Sie nicht dafür zahlen, sofern ist es Ihr Schade und zwar aus der und der Raison. — Mit einem Wort, sie sollen allemal ihr Gutachten beifügen nebst denen Raisons. Wir bleiben doch Herr und König, und thun was Wir wollen. Was in dem G. O. J. K. und D. D. an jedem Tage vorgekommen, solches muß noch an selbigem Tage aus dem Protokoll ganz kurz extrahirt und gegen Abend Uns allerunterthänigst eingesandt werden. — Wir werden schon Gelegenheit nehmen und finden, einen jeden von den Mitgliedern zu probiren, und wer alsdann kahl bestehen sollte, dürfte seine Zeit sehr übel zubringen. — Die Flatterieen wollen Wir durchaus nicht haben, sondern man soll Uns allemal die reine Wahrheit sagen und mit nichts hinter dem Berge halten, noch Uns mit Unwahrheiten unter die Augen gehen.“

\*) Eine Organisation, die mit der heutigen in einzelnen Zügen ziemlich übereinkommt.

und ein *Justitiarius* \*) angestellt, welche durch diese Anstellung gleichzeitig Mitglieder des Collegiums des Finanzdepartements wurden, und deren ältester oder fähigster außerdem zum ordentlichen Mitgliede des General-Directoriums ernannt ward. Auch ein eigenes Secretariat wurde jetzt für das General-Postamt gebildet.

Obwohl das General-Postamt noch kein Collegium für sich bildete, vielmehr die Vortragssachen im Collegium des Finanzdepartements oder, bei den wichtigsten Angelegenheiten im Collegium des General-Directoriums, welches auch allein die Berichte an den König erstattete, berathen wurden, so war doch diese Einrichtung im Vergleich zu dem früheren Zustande (Seite 121) schon ein bedeutender Fortschritt; indem jetzt eine bestimmte technische Verwaltungsbehörde bestand, in deren Schoße sich feste Principien ausbilden und deren Mitglieder ihre Thätigkeit ausschließlich der Leitung des Postwesens widmen konnten.

Eine bestimmte Dienstordnung regelte den innern Betrieb, die Grenzen der Decernate, die Geschäftsformen. Auf die letzteren begann man größeren Werth zu legen, da der Anwuchs der Geschäfte ihre Unentbehrlichkeit darthat. Die Planlosigkeit der Registraturen aus früherer Zeit, die Unübersichtlichkeit der Schriftstücke, das Fehlen der Rubra und bei den Concepten auch des Datums, der Adresse und Unterschrift, das Zusammenwürfeln der verschiedenartigsten Gegenstände in ein und demselben Rescripte oder Berichte, alle diese Mängel schwinden fast gänzlich und weichen einer äußeren Klarheit und Ordnung, die das Studium und die Benützung der Originalacten dieser Zeit merklich erleichtert. —

\*) **General-Postmeister** dieser Zeit waren:

E. B. v. Kameke bis 1719 (vergl. Seite 124).

Friedrich, Freiherr von Görne bis 1745. — 1703 Legationsrath; 1708 Vice-Präsident der Kurmärkischen Kammern; 1711 Geh. Hofkammerrath; 1719 Geh. Staatsrath, Finanz-Minister und General-Postmeister; 1723 Vice-Präsident des General-Directoriums, Ritter des schwarzen Adlerordens.

### **Posträthe:**

Jlgen und Grabe (vergl. Seite 124).

Samuel von Marschall. 1716 Geh. Hofrath beim General-Directorium; 1717 Postrath; 1721 Geh. Ober-Finanz- und Cabinets-Rath, wobei er aber im Postdepartement thätig blieb; 1734 dem General-Postmeister von Görne, dessen hohen Alters wegen, als zweiter General-Postmeister zur Unterstützung beigegeben, † 1749.

K. L. Selig. 1725 Schulrath; 1733 nach Grabe's Tode Geh. Hof- und Post-Rath; legte 1766 bei Einrichtung der Französischen Postregie durch Friedrich d. G. die Postrathsstelle nieder, in welcher er dem Staate treffliche Dienste geleistet hatte.

N. L. von Scharfen. 1726 Hausvoigteigerichts-Director, Criminalgerichtsrath; 1733 Postrath, *Justitiarius* des General-Postamtes und Director des Intelligenzwesens; 1734 Mitglied der Akademie der Wissenschaften. Starb bei Organisation des Postwesens in Schlesien 1741.

E. L. Schmalz. 1737 Kammerrath; 1737 Postrath und Geheimer Finanzrath bei dem General-Directorium, † 1744.

Die Theilnahme des Königs an den Verwaltungsgeschäften erstreckte sich, wie aus der bisherigen Darstellung hervorgeht, auch beim Postwesen oft bis in das kleinste Detail und war durchaus selbstständig und activ. Häufig wohnte er den Sitzungen der Behörden bei, schrieb nicht selten auf die eingegangenen Sachen eigenhändig den Namen des Decernenten, las alle Berichte selbst und gab die Entscheidung darauf in jenen berühmten kernigen Randbemerkungen, in welchen wir mit Bewunderung eine seltene Sachkenntniß gepaart mit Einsicht und Festigkeit finden, und deren klassischer Lakonismus, deren markige Schriftzüge auch hinsichtlich des Aeußeren eine lebendige Erinnerung an des Königs Wesen erwecken. Plagte ihn die Sicht, so schrieb er seine Marginalien mit der linken Hand und setzte wohl hinzu: »Wo meine Schrift undeutlich ist, so tuen Sie mir zu wissen, so will ich mir besser expliciren.«

Gleich nach seinem Regierungsantritt befahl er, daß ihm eine genaue Uebersicht der Arbeitspensä sämmtlicher Mitglieder der Collegien vorgelegt würde, um zu prüfen, wo etwa eine Ersparniß an Beamtenkräften thunlich sei. Die Etats und Rechnungen ließ sich der König immer, die Acten häufig vorlegen. Die Positionen in den Etats unterlagen oft seiner Abänderung. Ueber Angelegenheiten, die ihn vorzugswelse interessirten (wie die Ausdehnung der Postanlagen in Preußen, die Postverträge mit Sachsen und Thurn und Taxis), ließ er sich besondere Nachweisungen und ausführliche actenmäßige Darstellungen anfertigen. Bei dem Vortrag gewöhnlicher Angelegenheiten forderte er bündige Kürze. »Sollen mich mit solche weitläufige Berichte nicht incommodiren — schrieb er einst unter einen Bericht über die Postcoursanlagen im Sauerlande — sollen es kurz machen.« Bei der Erledigung der kaum übersehbaren Menge großer und kleiner Geschäfte kam dem Könige ein treffliches Gedächtniß zu statten. Ein Beispiel siehe hier statt vieler. Der Postcommissarius Wolf in Hamburg war seinem Ende nahe. Mehrere Bewerber für die Stelle traten auf; der alte Postcommissarius Wolf bat, das Amt seinem Sohne zu verleihen. Der König schrieb an den Rand des Berichtes: »Wulffen sein Sohn soll haben. J. W.« Nach 9 Monaten starb Wolf und sein Sohn hätte nun an seine Stelle treten sollen. Derselbe war jedoch nach London verreist und schien auf die Stelle verzichtet zu haben, was die früheren Bewerber veranlaßte, sich wieder zu melden und größere Zahlungen an die Recrutenkasse zu offeriren. Das General-Directorium berichtete über diese Bewerbungen an den König; in dem Berichte war, wahrscheinlich aus Versehen, der früheren Entscheidung wie überhaupt des jungen Wolf nicht die mindeste Erwähnung geschehen. Das General-Directorium hatte vielmehr beantragt, dem Postschreiber Eckard die vacante Anstellung zu verleihen. Und der König schrieb an den Rand: »Wulffen sein Sohn soll haben ich hab's schon vor 9 Monath expedirt was fattiguiren sie mich mit abgemachte Sachen. J. W.« —

Um die Geschäftsverzögerung, welche durch die häufigen schriftlichen Berichterstattungen an den König nothwendig herbeigeführt werden mußte,

möglichst wenig fühlbar zu machen, drang derselbe auf um so schnellere Erledigung der Sachen bei den Collegien. Die Anzeige von der gewaltsamen Aufhebung der Preussischen Poststation in Eschburg durch Hannoversche Truppen sendet er mitten in der Nacht an den General-Postmeister und verlangt sofortigen mündlichen Vortrag der Geheimen Posträthe darüber. — Doch ist nicht zu verkennen, daß die mit der collegialischen Behördenverfassung stets verbundene Verzögerung des Geschäftsganges dem Postwesen nicht vortheilhaft war, was indeß dadurch zum Theil ausgeglichen wurde, daß die Räthe des General-Postamtes nur wenig Sachen im General-Directorium oder im Finanz-Departement zum Vortrag brachten, vielmehr die meisten Angelegenheiten unter sich besprachen und, event. nach eingeholter Bestimmung des General-Postmeisters, erledigten.

Friedrich Wilhelm I. betrachtete die Postanstalt als ein Culturelement, dessen befruchtende Kraft möglichst angeregt und in Thätigkeit gesetzt werden müsse. Diese Auffassung beherrschte seine Leitung der Verwaltung des Postwesens. Das Finanz-Princip tritt in den Hintergrund. Wir legen um so mehr Gewicht darauf, diesen Umstand hervorzuheben, als die Staatsverwaltung im Allgemeinen unter und durch Friedrich Wilhelm I. von fisciälichem Geist durchdrungen war. »Geldt ist die Lohsung!« »Non habeo pecuniam;« »Wo ist jetzt Geldt;« »point d'argent;« »Narren-Possen, Narren-Possen;« »Da gehbe nit ein Kreuzer zu.« Das sind Randbemerkungen des Königs, die sich unter den Anträgen anderer Behörden häufig wiederholen. In den gesammten Acten der Postverwaltung findet sich nur ein einziger Fall, wo der König die vorgeschlagene Verdoppelung einer Reitpost zwischen Bielefeld und Lingen, welche 150 Thlr. Zuschuß jährlich erfordert haben würde, mit den Worten ablehnt: »soll nit angelegt werden, da ich keine Lust habe, was zu verlieren. F. W.«\*) Sonst scheute er, wie wir gesehen haben, keine Mittel, um den Postanlagen in allen Landestheilen seiner Monarchie die umfassendste Ausdehnung zu geben, um sie zu vervielfältigen und zu beschleunigen, »selbst wenn es mehr kosten sollte.« Auch wußte er wohl, daß die auf Vermehrung der Posteinrichtungen verwandten Kosten in den meisten Fällen reiche Früchte bringen. Diesen Geist athmen die in der Instruction für das General-Directorium bezüglich des Postwesens gegebenen Bestimmungen. Den Vorstehern der Preussischen Postämter in fremden Postgebieten befahl der König, durch »desinteressirte Verwaltung« ihr Amt dem Publicum angenehm zu machen. Bei neuen Postanlagen ließ er oft die Ansicht der Commerz-Collegien und einzelner größerer Geschäftstreibenden\*\*) einholen. Er ließ die Posttagen für Ost-

\*) Im nächsten Jahre genehmigte er die Anlage.

\*\*) Diese zeigten sich, wie man doch annehmen sollte, den Postanlagen nicht allemal günstig. So riethen die Königsberger Kaufleute von Anlegung einer Fahrpost über Memel nach Riga entschieden ab, weil ihnen alsdann die Expedition der Güter nach Rußland zum großen Theil entgehen würde.

preußen ermäßigen und decretirte wohl hin und wieder für einen einzelnen Postcourß eigenhändig eine Tagerniedrigung. Selbst als bald nach seinem Regierungsantritt während einiger Jahre der Ueberschuß der Postverwaltung wegen der Einrichtungskosten der vielen neuen Postanlagen, der Ueberhandnahme der Postdefraudationen und der Machinationen benachbarter Postadministrationen, statt zu steigen, um 3 bis 4000 Thlr. jährlich zurückging und das General-Postamt in seinem Rechenschaftsbericht anführt, daß es eine Erhöhung der Tagen für unverantwortlich halte, setzte der König ein »recht« daneben. Und es blieb bei den bisherigen Tagen, obwohl in mehreren andern Staaten Europa's schon damals wegen des gesunkenen Werthes des Geldes die Posttagen erhöht wurden.

Als der König einst auf einer Reise im Clevischen im Jahre 1718 über hohe Posttagen und andere finanzielle Bedrückungen der Postbehörden Klagen vernommen hatte, zog er bei seiner Rückkunft nach Berlin die Geheimen Posträthe im General-Directorium persönlich zur Verantwortung. Das Protocoll darüber ist noch vorhanden, in welchem die Räthe dathun, daß bisher nur Maßregeln zur Erleichterung und Ausdehnung des Postverkehrs, keinesweges aber fiskalische Anordnungen getroffen seien, und daß jene Klagen in der Pflichtverletzung einiger bereits entlassenen Postbeamten aus dem Clevischen, die ihre Portoantheile hätten erhöhen wollen, so wie in der Unzufriedenheit der Fuhrleute mit der strengen Handhabung der Postgesetze ihren Grund hätten.

Diese Auffassung des Königs von dem Zwecke der Postanstalt war für das General-Postamt eine mächtige Stütze und ein wirksames Gegengewicht gegen die aus der Unterordnung dieser Behörde unter das Finanz-Departement entspringenden fiskalischen Einflüsse.

Die Anordnung des großen Kurfürsten, daß ein Mitglied der obersten Postbehörde von Zeit zu Zeit die Postcourse und Postanstalten Behufs der Inspection bereisen sollte, ward erneuert und der jüngste Geheime Postrath mit dieser Function beauftragt. \*)

Im Jahre 1734 ward für die entfernteren westlichen Provinzen ein eigenes Post-Inspectorat errichtet und dasselbe dem Post-Commissarius Hänel übertragen. Nach der ihm ertheilten Instruction sollte er in seinem Geschäftsbezirk die Aufsicht über das Postwesen führen, die Mängel abstellen, die Bedürfnisse des Dienstes ergründen, für schnelle Beförderung und pünktlichen Betrieb, so wie für die richtige Verrechnung der

\*) Der König reiste selbst viel, was, wie Pöllnitz in seinen Memoiren bemerkt, die Beamten in steter Aufmerksamkeit hielt, die sich keine Stunde sicher vor seiner plötzlichen Ankunft wußten. Bemerkte er bei seinen Reisen auf den Stationen keine Unordnung, ging die Beförderung pünktlich und schnell, so zeigte sich der König sehr freigebig. Auf der Reise nach Prag machte er dem Postmeister jeder Station 100 Ducaten und den Postillons der Station 25 Ducaten zum Geschenk. Ebenso freigebig war er aber auch mit den fühlbaren Beweisen seines Zorns, wenn er Unordnung und Nachlässigkeit bemerkte.

Postgefälle, überhaupt für Vervollkommnung der Anstalt und Aufrechterhaltung der Postgerechtfame sorgen. Zu dem Ende sollte er die Postämter, Postkassen und Postcourse öfters revidiren, bei vorkommenden außergewöhnlichen Fällen sich sogleich an Ort und Stelle begeben, um die nöthigen Maßregeln zur Sicherstellung des Dienstes zu treffen, auch die Quartalsrechnungen der Postämter vor der Einsendung nach Berlin revidiren und sämtliche Stunden- und Personenzettel der Course seines Bezirks durchsehen, um Versäumnissen und sonstigen Unregelmäßigkeiten auf die Spur zu kommen. Ueber seine Wahrnehmungen und Maßregeln hatte er wöchentlich regelmäßige Berichte an das General-Postamt zu erstatten. Die von dem Geheimen Postrath Selig verfaßte Post-Inspector-Instruction ist sehr ausführlich und liefert einen Beweis, wie weit die Verwaltungsgorgane gegen früher bereits in der Kenntniß des technischen Postdienstes und dessen Eigenthümlichkeiten vorgeschritten waren. —

Ein Schatten jedoch verdunkelte die in vieler Beziehung rühmliche Verwaltung dieser Zeit: der Verkauf der Stellen der Provinzialbeamten und die geringe Würdigung der Aufgabe der Letzteren. Dies setzte den Provinzialbeamtenstand in Mißcredit, und wenn auch der König mit unnachsichtiger Strenge gegen pflichtvergessene Beamte verfuhr, \*) wenn er auch im Art. I. §. 16. der Instruction für das General-Directorium befahl, daß »alle Sudeleien gänzlich ausgerottet und abgeschafft werden müssen,« so gelang ihm dieses doch nur zum Theil, da an die Stelle von Verderbtheit und Schlandrian jetzt Ignoranz und Beschränktheit traten.

Mit der Auflösung der Afrikanischen Handelscompagnie hatte der König die Marinentasse abgeschafft, zu welcher jeder Beamte bei der ersten Anstellung bestimmte Gebühren zahlen mußte. Statt dessen setzte der §. 12. Art. I. der Instruction für das General-Directorium fest, daß sich die neu anzustellenden Beamten »mit der Recrutenkasse gehörig abfinden müßten, und soll alsdann derjenige den Dienst haben, welcher am habilesten ist, und am meisten giebet.« Diese beordnende Satzverbindung ließ der Anwendung weiten Spielraum, und da nun einmal nach der Ordnung der irdischen Dinge derjenige, welcher am habilesten ist, nicht immer in der angenehmen Lage sich befindet, auch am meisten geben zu können, so kam es bei der Auswahl unter den zahlreichen Bewerbern um die Postmeisterstellen zu manchen Zweifeln, welche der König schließlich in der Regel mit einem: »wer's meiste giebt, soll haben« entschied. Dies war nicht sobald bekannt geworden, als auch schon, wie bei der Vertheilung der Welt, Alles, was Hände hatte, herbeieilte: Studenten, Kammerdiener, Kaufleute, Postschreiber, Chirurgen, Feldwebel, Schul-

\*) Als der Proviantmeister Berger aus der königlichen Kasse in Memel 3,000 Thlr. veruntreut hatte und das Kriegs-Commissariat den Vorschlag machte, den Eltern seiner Frau das ihnen gehörige Haus zur Deckung des Deficits zu verkaufen, decretirte der König eigenhändig: »ich schenke die Schuld, sollen ihn aber aufhängen lassen.«

meister, Cadetten-Informatoren, Magister der Philologie und Candidaten der Gottesgelahrtheit traten als Bewerber um Postmeister- und Postwärterstellen auf. Der Recrutentasse müssen hierbei enorme Summen zugeflossen sein, denn die Verkaufspreise waren nicht unbedeutend: für das Postamt in Perleberg wurden z. B. 1000 Thlr., für das Postamt in Cüstrin 2500 Thlr., für das Postamt in Hamburg 6000 Thlr. \*) von den neu ernannten Postmeistern gezahlt. Gewöhnlich bildeten die dreijährigen Einkünfte der Stelle die Grundlage für den Kaufpreis, wobei der König noch zuweilen Abrundungen (versteht sich in plus) vornahm. So hatten sich um das Postwärteramt in Templin ein Student und ein emeritirter Bürgermeister beworben, der erstere bot 250, der andere 270 Thlr. Der König schrieb an den Rand: »der 300 Thlr. voll giebet soll haben. J. W.«

Nur wenn eine Stelle in Berlin zu besetzen war, schrieb der König an einen oder den andern Rath: »soll den Menschen examiniren, ob er Verstandt und guten Kopp hat.« Vorstellungen des General-Postamts gegen seine Entscheidung bei Besetzung von Aemtern nahm er selten an und wies sie in der Regel mit einem: »soll ohne Resonniren dabey bleiben« zurück, so begründet sie oft auch sein mochten.

Es ist leicht zu ermessen, welche Nachtheile für den Dienst hieraus entstehen mußten. Der König unterschätzte die Aufgabe und den Beruf der Provinzial-Organe. Er wollte rein mechanische Werkzeuge in ihnen haben. Nur die Centralverwaltung machte er zum Sammelpunkte der Intelligenz und Tüchtigkeit, um durch sie nach seinem alleinigen Willen jede Thätigkeit am Zügel zu lenken, jede Kraft in ihren Aeußerungen zu modeln, jeden Geist despotisch zu beherrschen. Ihm war die Provinzial-beamtenenschaft die Civil-Armee.

Für die geringeren Dienstzweige mochte dies Verfahren von gutem Erfolge sein; bei wichtigeren Aemtern schwächte es das Interesse ab, welches die Vorsteher derselben an dem Dienste nahmen. Die Postmeister der Haupt- und Grenz-Postämter hatten zu Zeiten des großen Kurfürsten manche wichtige Einrichtung in ihrem Amte und dessen Umgebung selbstständig getroffen; sie sorgten mit lohnender Schöpferfreude für deren weitere Entwicklung und nicht leicht entging ihrer Aufmerksamkeit eine Gelegenheit, günstige Verbindungen mit den Nachbarn zur Vermehrung oder Beschleunigung der Correspondenz herzustellen, oder Nachtheile abzuwenden. Zum Theil schwand dieses lebendige Interesse jetzt aus den angegebenen Ursachen, zum Theil wurden auch die nunmehrigen Postmeister durch ihre Unfähigkeit und Unwissenheit verhindert, eine ähnliche Wirksamkeit zu entfalten, — factisch ist, daß das General-Postamt in dem schon erwähnten Rechenschaftsbericht in Betreff des während einiger Jahre stattgehabten Zurück-

\*) Das Postamt in Hamburg war das einträglichste von allen; der Postmeister hatte 1500 Thlr. Portoantheile und 350 Thlr. Besoldung; außerdem gegen 400 Thlr. Zeitungs-emolumente.

gehens der Posteinmahnen laute Klagen sowohl über die Unfähigkeit der Postmeister, als über deren Mangel an Interesse für den Dienst führt, was denn den guten Erfolg hatte, daß der König die Resolution ertheilte: »bei Besetzung der Grenz- und Haupt-Postämter sollen sie mir jedes Mal auf ihre Pflicht und Eydt die reine Wahrheit und wie es das Postinteresse erfordert sagen und Alles gehörig vorstellen, wo sie das nit tun werde ich sie responsable vor machen. F. W.«

Im Jahre 1728 ließ sich der König eine Nachweisung der Besoldungen und Antheile sämmtlicher Postmeister und Postwärter vorlegen, und da er aus einer Vergleichung mit dem Jahre 1713 fand, daß die Portoantheile der meisten dieser Beamten bei der Vermehrung der Correspondenz sich beträchtlich gesteigert hatten, so ermäßigte er in dieser Nachweisung mit eigener Hand die Antheile vieler Postmeister, änderte die Zahlen ab und schrieb unter die Nachweisung: »ist im Ganzen 4989 Thlr. weniger. F. W.« Einige dieser Ermäßigungen der Portoantheile mögen hier erwähnt werden: Memel von 900 auf 600 Thlr., Lilsit von 385 auf 280, Königsberg von 988 auf 700, Stolp von 620 auf 500, Colberg von 475 auf 370, Stargard von 919 auf 600, Berlin von 1238 auf 738, Cüstrin von 677 auf 500, Potsdam von 196 auf 150, Magdeburg von 734 auf 500, Minden von 1084 auf 700, Wesel von 1090 auf 700, Eleve von 697 auf 400. Bei einigen Positionen hat das General-Postamt um Beibehaltung des bisherigen Antheils, was der König auch gewährte. Die übrigen Ermäßigungen wurden durchgeführt.

In diesem Zeitraum kam auch die Postsecretaircharge auf, mit welcher der älteste oder befähigste Postschreiber bei den größeren Postämtern betraut wurde. Der erste Postsecretair in der Preussischen Monarchie war Jeremias Kniephoff in Königsberg, dem dies Prädicat durch die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 25. April 1736 verliehen wurde.<sup>\*)</sup>

<sup>\*)</sup> Die Veranlassung dazu findet sich nicht bemerkt. Doch muß sie sachlich gewesen sein, da sonst die Erreicherung eines bloßen Ranges und Titels des Königs Sache eben nicht war. Als in Eleve zwischen dem Regierungsrath Pabst und dem Freiherrn v. Strunkrede eine Rangstreitigkeit entstanden war und darüber an den König berichtet wurde, schrieb er an den Rand: »Dies seyn Thorheit, in Berlin ist kein Rang, in Eleve muß keiner sein, wenn Pabst über mir sitzt in der Kirche, bleibe ich doch was ich bin,« und dem Kaiser schrieb er: »Aus den Reichstagen wird nichts wegen lauter Ceremoniell, ich will gern unten an sitzen, wenn nur die Sache geschieht.« Bei der Berichtsform der Behörden wollte er die entbehrlichen Anreden abgeschafft wissen, die unter der vorigen Regierung zu einer merkwürdigen Länge ausgedehnt worden waren, wie man aus folgendem Beispiel abnehmen mag:

»Zum Hochpreislichen Königlichen General-Post-Amt,  
Hochverordnete Herrn,  
Hochwohlgebohrne,  
Hochedelgebohrne, Beste, Hochgelahrte,  
Hochgebietende Herrn,  
Große Patronen und Gönner!«



Rücksichtlich der unteren Bedienungen stellte der König als Grundsatz die Besetzung derselben mit invaliden Militair's auf. Art. I. §. 15. der Instruction für das General-Ober-Finanz-Kriegs- und Domainen-Directorium bestimmt hierüber Folgendes: » Zu allen Thorschreiber-, Mühlenbereuter-, Polizeireuter-, Ausreuter und dergleichen geringeren Bedienungen wollen Wir Niemand anders als Invaliden-Unterofficier's und Soldaten employiret wissen, und zwar solche, die unter Unserer allergnädigsten Approbation, von Unserem General-Adjutanten jedesmal in Vorschlag gebracht werden.« —

#### Finanzlage. Rechnungswesen.

Alle Zweige des Staatshaushalts waren unter König Friedrich Wilhelm I. in musterhafter Ordnung. Er ließ alljährlich ordentliche Etats anlegen, gründete die Generalrechenkammer, stellte bei allen Hauptkassen neben dem Rendanten noch einen besonderen Kassirer an (A. K. D. vom 24. Mai 1727), » der von Allem, was vorgeht, die nöthige Wissenschaft haben, alle Kassensachen nächst dem Rendanten unterschreiben und, wie dieser, einen Schlüssel zum Geldkasten haben soll, so, daß einer ohne den andern nicht dazu kann,« führte die monatlichen Kasseneextracte ein, und hielt mit unnachsichtiger Strenge auf die pünktliche Abführung der Ueberschußgelder (» die Nachlässigen werde ich bei Leib und Leben strafen lassen. F. W.«) und die unverzügerte Ablegung der Rechnungen. Durch die A. D. vom 26. August 1713 befahl der König, daß die Postüberschußgelder, welche bisher Seitens der General-Postkasse an verschiedene Kassen abgeführt worden waren, fortan nur zur General-Civilkasse abgeliefert werden sollten. Die Generalbilanzen und Rechnungen sah er oft genau durch und verlangte ausführliche Motivirung des Minus oder Plus. Der Umstand, daß ohne specielle Anweisung des Staatsoberhauptes keine extraordinaire, im Etat unvorhergesehene Ausgabe geleistet werden durfte, verursachte dem Könige viele Arbeiten, was ihn indeß nicht verhinderte, sich, wenn ihm eine Ausgabe nicht gehörig begründet schien, die Specialbeläge vorlegen zu lassen. So waren während des Polnischen Reichstages in Grodno die Depeschen an den Preussischen Gesandten Cocceji von Königsberg ab per expresse Boten versandt und hierfür 53 Thlr. verausgabt worden. Als das General-Directorium den König um Anweisung dieses Betrages bat, schrieb er neben den Antrag: » will erst die Rechnung davon sehen. F. W.«

Die General-Postrechnung war damals 50 Bogen stark. Sie konnte dem Könige in dem von ihm gesetzten kurzen Termine wegen der vielen erforderlichen Abrechnungen mit fremdherrlichen, oft bis 200 Meilen weit entlegenen Postämtern in der Regel nicht überreicht werden, was ihn einmal in heftigen Zorn versetzte, so daß er den General-Postkassenrendanten Hofrath Bodecker auf der Stelle entlassen wollte. Das General-Postamt nahm sich aber dieses tüchtigen Beamten in einem unmittelbaren Bericht an

Se. Majestät auf das Wärmste und Kräftigste an und stellte ausführlich die Gründe vor, aus denen die Postrechnung, bei der die Postämter in Moskau und Amsterdam eben so gut als die in Kopenhagen und Bern theilhaftig seien, nicht in so kurzer Zeit zu Ende gebracht werden könne, so daß der König besänftigt an den Rand schrieb: »guht ich verlasse mir auf Sie F. W.«

Um die Mittel zu haben, Großes auszuführen, war der König sparsam im Kleinsten. In derselben Zeit, als er für die Vermehrung der Postanlagen in allen Theilen der Monarchie Tausende aufwenden ließ, befahl er, daß die Röcke der Postillone von gröberem Tuche gefertigt werden sollten, wodurch jährlich 250 Thaler zu sparen seien. Er kannte den Ernst der Redensart, daß sechszig Kreuzer einen Gulden geben. Darum war er besonders gegen die kleinen Ausgaben »die Glück-Flack Ausgaben« eingenommen, bei denen nur Geld verschleudert würde, ohne etwas Nützlichs zu schaffen: »ich verlabbre nit mein Geldt mit kleinen kauf,« war eine seiner gewöhnlichen Redensarten. Kosten für Ausstattung, äußeres Ansehen, Eleganz, selbst nach dem damaligen Begriff, wies der König niemals an. So sparte er namentlich bei den Bauten bedeutende Summen, verwarf nicht selten die ihm vorgelegten Bauzeichnungen mit einem »ist zu magnifk« und legte wohl einen mit eigener Hand gezeichneten einfacheren Grundriß dabei. Bei Anlegung der Posten zwischen Stettin und Anclam war die Errichtung einer Station in Falkenwalde und der Bau eines Stationsgebäudes daselbst erforderlich, zu welchem Zweck das General-Postamt um Anweisung von 90 Thlr. bat. Der König schrieb neben den Antrag: »ist guht aber vor das Geldt sollen sie noch eine Kammer davor an bauen mit Kammin das wenn ich da passir nach Anklam das ich unterkommen kann sollen aber nit kost bahr bauen sondern was mit Lehm geflehet. F. W.«

Nach dem Etat für 1714 hatte das Postwesen einen Ueberschuß von 146,000 Thlr. zu liefern. Die Einnahme betrug in diesem Jahr 243,000, die Ausgabe 97,000 Thlr., so daß sich ein Ueberschuß von 146,000 Thlr. ergab; 1716 betrug die Einnahme 251,000 Thlr., die Ausgabe 98,000 Thlr. und der Ueberschuß 153,000 Thlr.; dann ging der Ueberschuß aus den bereits oben erwähnten Gründen einige Jahre um 3 bis 4000 Thlr. zurück. Als aber auf die Besetzung der wichtigern Postämter mit fähigeren Vorstehern mehr Sorgfalt verwandt wurde, als die Umtriebe benachbarter Postverwaltungen ziemlich unschädlich gemacht worden waren, die Postgesetze strenger gehandhabt wurden und die neu-geschaffenen Postanlagen ihre volle Wirksamkeit entfalteten, stieg der Ueberschuß bald wieder und belief sich im Jahre 1725 bereits auf 180,000 Thlr., 1730 auf 200,000 und beim Tode des Königs auf 220,000 Thlr. Die Einnahme betrug in diesem Jahr 330,116, die Ausgabe 110,213 Thlr.; dabei wurden für ca. 25,000 Thlr. portofreie Sachen befördert.

An Calculaturdefecten waren in den 10 Jahren von 1713 bis 1723 im Ganzen 7025 Thlr. ermittelt worden.

Die Straf gelder beliefen sich jährlich auf ca. 4 bis 500 Thlr. Diese Einnahme war aber glücklicherweise im Abnehmen begriffen; in den letzten Jahren des Zeitraums kamen nur 220 bis 250 Thlr. Straf gelder jährlich ein. —

#### Dienstbetrieb, Beförderungswesen, technische Einrichtungen.

Bis zum Jahre 1724 hatte das General-Postamt bereits 43 neue große und kleine Postcourses, 52 neue Postämter und 126 neue Postwärterämter eingerichtet. Der Unterschied dieser beiden Klassen von Postanstalten tritt in diesem Zeitraume deutlich hervor, indem die Postwärterämter nicht selbstständig Rechnung legten, vielmehr bezüglich des Rechnungswesens in einem Abhängigkeitsverhältnisse zu dem nächsten Postamte standen. Die Postwärterstellen wurden in der Regel an Orts-Einwohner als Nebenbeschäftigung übertragen.

Sämmtliche Postanstalten fertigten im Jahre 1720 vierteljährlich 12,000 Postkarten an.

Die Anzahl der reitenden Postillone betrug 1715: 185, der fahrenden 205; außerdem gab es 24 Fußboten. Im Jahre 1724 belief sich die Anzahl sämmtlicher Postillone auf 600.

Auf den größeren Fahrpostcoursen wurden um diese Zeit die Schirremeister eingeführt, welche Einrichtung zur Vervollkommnung des Postbeförderungswesens merklich beitrug. Auch die Wagen wurden besser gebaut, mit festeren Verdecken und einer Hinterlade zur Verwahrung der kleineren Pakete versehen, so wie mit ordentlichen Utensilien ausgerüstet. Ein Wagen, der früher 20—30 Thlr. zu bauen gekostet hatte, kostete jetzt 60—70 Thaler, wobei indeß der gesunkene Werth des Geldes zum Theil mit in Betracht kam. Eine nützliche Verbesserung war die Einführung der Wagenlaternen. Bisher hatten Postillone und Passagiere bei den Nachtposten gleich den Kimmern in beständiger Finsterniß gesehen, auf den redlichen Willen der Pferde und die nachgiebigen Bestandtheile des Wegeferrians vertrauend, auf welchem sie etwa umgeworfen werden könnten. Jetzt, bei Einführung der Laternen, wurden die Schirremeister angewiesen, an gar schlimmen Wegstellen vom Wagen zu steigen und den Postillonen mit der Laterne in der Hand vorzuleuchten. Den Postillonen ward die Mitnahme von Futtersäcken auf den Postwagen verboten, um für die Passagiere mehr Raum zum Sitzen zu schaffen.

Auch auf den kleineren Stationen wurden Passagierstuben angelegt, damit »die Passagierer während der Abfertigung und Ausladung der Post ihre Zeit nicht übel passiren mögen.« Dem General-Postamt empfahl der König in der Instruction für das G. D. F. K. u. D. D. besonders die Sorge für die schnelle Beförderung und das pünktliche Ineinandergreifen der Posten. Zur Unterhaltung besserer Dienstpferde wurden seit 1730 den Postillonen auf den weniger einträglichen Coursen jährlich bei theueren Fouragepreisen extraordinaire Unterstützungen bewilligt.

Auf einigen größeren Coursen wurde durch Gestellung von Nebenwagen und Reichaisen einem längst gefühlten Bedürfnisse abgeholfen und namentlich in Bezug auf die Personenbeförderung ein wichtiger Fortschritt angebahnt.

Machte die Post Anstrengungen; die Passagiere heranzuziehen, so trugen die FISCAL und die Werber dazu bei, sie zu vertreiben. In Königsberg in der Neumark wurde ein Advocat vom FISCAL belangt, weil er ohne die amtliche Halskrause auf der Post gefahren war, und große Leute vom Auslande wagten gar nicht mit den Preussischen Posten zu reisen, als Furcht vor unfreiwilliger Einrangirung in die Potsdamer Leibgarde.

Auf die pünktliche und schnelle Fortschaffung der Extraposten wurde, »um den Ruhm des königlichen Postwesens zu erhöhen«, fortgesetzte Aufmerksamkeit gerichtet. Als während des Polnischen Thronfolgekrieges im Jahre 1734 von Dresden aus zum Belagerungsheer nach Danzig vier Sächsische Mörser und einige hundert Bomben durch die Preussischen Staaten per Extrapost befördert wurden, befahl der König, daß diese Beförderungsweise fortan nur für Personen in Anspruch genommen werden dürfe.

Das Estafettenwesen kam während des Vorpommerschen Krieges in Gang. Doch wurden Estafetten meist nur in Regierungsangelegenheiten abgesandt. Die Postmeister erhielten von jeder Estafette 4 Gr. Recreationsgebühren.

In dem Vorpommerschen Kriege wurde auch ein förmliches Feldpostamt eingerichtet, das sich mit der Armee fortbewegte und durch reisende Postillone eine regelmäßige Verbindung mit dem nächsten Postcourse herzustellen hatte. Die Briefe an die Soldaten der Armee mußten bis Stettin frankirt werden, von da ab erhob das Feldpostamt ein Porto von 6 Pf. für den Brief. Die angekommenen Briefe wurden von den Ordonanzen der Truppentheile abgeholt und durften nur diesen ausgehändigt werden, dagegen konnte jeder Soldat seine Briefe unmittelbar bei dem Feldpostamte aufgeben. Für getrennte Corps wurden eigene Feldpostexpeditionen eingerichtet.

Je mehr die Postordnung von 1712 sich befestigte, und je mehr die Verwaltung auf pünktliche Befolgung der darin enthaltenen, den technischen Betrieb betreffenden Vorschriften drang, desto merklicher gewann das Expeditionswesen an Gleichmäßigkeit und Sicherheit. Wesentlich trug die im Jahre 1732 bewirkte allgemeine Einführung des Berliner Gewichts hierzu bei. Sie beseitigte die Ungleichheiten in der Lagirung, und machte eine genaue Nachwiegung der Geld- und Werthsendungen möglich, welche damals von den größeren Postämtern unterwegs und am Ankunftsorte vorgenommen werden mußte. Das Publicum wurde allmählig an ordnungsmäßige Signatur und sichere Verpackung der Sendungen gewöhnt. Bestimmte Vorschriften regelten das Verfahren der Postämter bei Verlusten oder Beschädigungen an Poststücken und es findet sich schon eine gewisse,

obgleich noch nicht hinlänglich scharfe Abgrenzung der Verantwortlichkeit der einzelnen Beamten.

In Verlust- oder Beschädigungs-Fällen wurde pünktlich Ersatz geleistet. » Der Posten ganze Wohlfahrt beruhet darauf — schreibt das General-Postamt an das General-Finanz-Directorium — wenn dasjenige, was wegkommt und nicht ausgeforschet werden kann, prompte wieder bezahlt wird. «

Im Jahre 1719 wurde für Berlin bereits ein besonderes » Packkammer-Reglement « erlassen und seinen Grundbestimmungen nach später auch bei den größeren Postämtern eingeführt. Es heißt darin u. a.: der Packkammerbote muß von 5 und im Winter von 7 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends in der Packkammer sein, die Pakete von den ankommenden Posten in Empfang nehmen, sie nachwiegen und für die sichere Niederlegung derselben sorgen. Länger wie eine Stunde sollen aber die Pakete zur Abholung in der Packkammer nicht verbleiben, » weil es wegen der Menge der ankommenden Posten und des schlechten Raumes nicht angehet. Nach einer Stunden sollen sie von den beiden Knechten des Packkammerboten, von dem einen diesseits von dem andern jenseits der Spree bestellt werden, und sollen die Knechte dafür folgendes zu nehmen haben und bey Strafe des spanischen Mantels ein mehreres nicht fordern: nämlich vor ein klein Packet bis 25 Pfd. in Berlin oder Cölln 6 Pf., auf dem Friedrichswerder, in der Friedrichs- und Dorotheenstadt aber, wie in den Vorstädten 1 Gr.; vor ein Packet von 25 bis 50 Pfd. 1 Gr. und 2 Gr., vor ein noch größeres Packet 2 Gr. und 3 Gr. Es muß auch der Packkammerbote von allen eingekommenen Packeten ein richtiges Tagebuch halten, dergestalt, daß er solches auf Erfordern jederzeit beschwören kann, und monatlich dem Hof-Post-Amt eine eymäßige Specification der unbestellt gebliebenen Pakete zum öffentlichen Aushang behändigen. «

Pakete, die nicht zu bestellen waren und auch dem Absender nicht zurückgegeben werden konnten, wurden zum Besten der Postkasse verkauft.

Die Retourbriefe wurden, jedoch nur alle Vierteljahre, dem General-Postamt eingesandt, wo sie Behufs Ermittlung der Absender geöffnet und denselben zugestellt wurden. \*)

Uebrigens befahl der König, daß der Adressat die Annahme eines Briefes wegen unzulänglicher Titulatur auf der Adresse nicht mehr verweigern dürfe. Dies war früher nicht selten vorgekommen.

Im Jahre 1720 kam bei Errichtung der Feuerversicherungen in den Städten die Frage in Anregung, ob auch die königlichen Posthäuser (deren Anzahl damals nur 12 betrug) gegen Feuergefahr versichert werden sollten. Das General-Directorium fragte deshalb bei dem Könige an. Auf seine Mand-

\*) In Neapel sollen noch vor einigen Jahren, nach der Angabe Stahr's in seinem Buch: » Ein Jahr in Italien «, die Retourbriefe öffentlich meistbietend an Neugierige verkauft worden sein.

bemerkung: »Was rathen Sie mir?« sprach sich die gedachte Behörde für die Versicherung aus. Der König schrieb jedoch an den Rand: »ich habe keine Lust dazu. F. W.« und die Versicherung unterblieb.

Bezüglich der äußeren Ordnung in den Posthäusern wurde die Bestimmung getroffen, daß Niemand aus dem Publicum fernere in die Poststube gelassen, vielmehr Jedermann, weß Standes er auch sein möge, gehalten sein solle, seine Postangelegenheiten an dem Schalterfenster zu besorgen, »indem Se. Majestät mißfällig vernommen, daß den Bestimmungen der Postordnung wegen Abgebung der Briefe und Schonung der Poststuben nicht nachgelebet, sondern von Verschiedenen frevelhaft dawider gehandelt werde, welche sich unterstehen, nicht nur die Briefe allermeist auf die Post zu bringen, wann selbige bereits vor dem Posthause angefahren, sondern auch in die Poststube einzulauffen, ihre Briefe hin zu werffen, die angekommenen sich selbst wegzunehmen und solchergestalt allerhand Unrichtigkeit, Verzögerung und Verlust zu veranlassen.«

Im Jahre 1727 wurde das Intelligenzblattwesen eingerichtet, und das Berliner Intelligenzblatt erschien zum erstenmale am 3. Februar dieses Jahres. »Se. Majestät von Preußen haben zum Behuf Ihrer Lande und Unterthanen, damit der gemeine Mann in seiner Werkstatt auch was nützlichés wöchentlich zu lesen haben möchte, gewisse sogenannte Intelligenzzettel oder Wochenzettel auszugeben anbefohlen. Die in selbigen Anzeigezetteln befindlichen Nachrichten bestehen überhaupt in solchen Dingen, an deren zeitigen Kundschaft vielen Leuten, absonderlich im Handel und Wandel, in ihren Verrichtungen inner- und außerhalb Landes gelegen. Diese von Königlicher Majestät gemachte Veranstellungen haben in großen Handelsstädten leicht und mit vielem Nutzen ihren Endzweck erreicht und es haben sich häufig die Abnehmer eingefunden.« (v. Beust Postregal u. Bd. III. S. 605.) Der Debit geschah durch die Postämter, und die Einnahme war für das neu errichtete Militärwaisenhaus in Potsdam bestimmt. —

#### Rückblick.

Als Ergebnis der thatkräftigen Leitung der Postanstalt durch König Friedrich Wilhelm I. und der Anstrengung und Einsicht derjenigen Männer, welchen er die Verwaltung des Postwesens anvertraute, haben wir zunächst die Kräftigung und Befestigung dieser Staatseinrichtung hervorzuheben. Was der schaffende Geist des großen Kurfürsten ins Leben gerufen, das empfing durch die ordnende Hand Friedrich Wilhelms I. inneren Halt und feste Form. Was in dem zweiten Zeitraume unter den äußeren Anregungen eines sich schwungvoll entfaltenden Verkehrs planlos und unvorbereitet entstanden war, dem gab die gediegene Verwaltung der letzten Epoche Einheit und Zusammenhang. Schärfer, wie bei zunehmendem Lichte die Umrisse der Gestalten, treten die territorialen und socialen Grenzen des Wirkungskreises der Preussischen Post hervor, fester wird ihre

gesetzliche, selbstständiger ihre administrative Stellung, enger die Kluft zwischen dem wirklichen und dem in den Verwaltungsgrundsätzen und Bestimmungen als mustergültig vorgezeichneten Zustände. Es war Klarheit und Ordnung in die Verwaltung gekommen, wenn ihr auch noch Geist und Leben fehlten.

Der Fortschritt an innerer Tüchtigkeit, der finanzielle Flor der Anstalt erleichterte die weitere Ausbreitung ihrer Anlagen; die vermehrte Sicherheit des Betriebes, die pünktliche Erfüllung der Garantieverheißung, erhöhte das Vertrauen des Publicums.

Auch das Post-Transportwesen hatte in dem letzten Zeitraume Verbesserungen erfahren, doch war noch ein fühlbarer Uebelstand die Wechselung der Wagen auf jeder Station, so wie der Mangel besonderer, tüchtiger Posthalter, indem an den meisten Orten die Postillone (zuweilen auch die Postmeister) zugleich die Postpferde unterhielten.

Den internationalen Postbeziehungen, obwohl sie der festeren Gestaltung sich schon nähern, fehlt noch eine allseitige gleichmäßige Ausbildung, eine von der Anerkennung gegenseitiger Gleichberechtigung getragene harmonische Gemeinschaft. Der Grund davon lag zum Theil in dem Mangel reichsverfassungsmäßiger Normen hinsichtlich des Postwesens, zum Theil aber auch in den besonderen politischen Verhältnissen oder den allgemeinen staatswirthschaftlichen Anschauungen dieser Zeit, welche in dem friedlichen freien Verkehr der Völker noch kein Lebenselement der Staaten erkannte. Auch die schwankenden Verhältnisse der Post-Institute einiger fremden Staaten, sowohl rücksichtlich ihrer Stellung zur Reichspost und zum Reichsoberhaupt, als rücksichtlich ihrer eigenen Verwaltung, welche nicht selten, sei es lehn-, sei es pachtweise, in die Hände von Privatpersonen übergegangen war, mußten auf die naturgemäße zwanglose Entwicklung der internationalen Postbeziehungen einen ungünstigen Rückschlag ausüben. Daher die Feindseligkeiten benachbarter, Reichsständischer und Taxisscher Posten unter einander durch Verweigerung des Transits und Pferdewechsels, durch Entziehung und Umführung der Correspondenz, \*) durch Agitationen beim Publicum und bei anderen Postverwaltungen, durch geflüsterte Aufhaltung der Posten an den Thoren, Zoll- und Fahrstellen, oder durch »unvermerkte Veranlassung eines tardements« wie der Kunstausdruck lautete; daher selbst noch zuweilen die Anwendung solda-

\*) In England kam sogar im Innern mitunter die Umführung der Briefe vor, wozu wir in der Anlage A. zum ersten Jahresbericht des Großbritannischen General-Postmeisters von 1855 einen merkwürdigen Beleg finden. Es hatten nämlich zu Anfang des 18. Jahrhunderts mehrere Einwohner von Warwick gebeten, daß die Londoner Briefe mit der Post direct nach Warwick, anstatt auf dem Wege über Coventry spedirt werden möchten, zu welcher Petition der damalige General-Postmeister bemerkte, daß die Entfernung von London über Coventry nach Warwick über 80 Meilen betrüge, folglich für den einfachen Brief ein Porto von 3d. entfiel, während man nur 2d. würde erheben können, wenn die Briefe direct nach Warwick gesandt würden.

tischer Gewalt, um die Anlagen des Nachbarn zu stören, der dann durch Abbrechung der Verbindungen zu Repressalien griff, deren empfindlichste Folgen in der Regel das Publicum trafen.

Die vertragsmäßige Herstellung geordneterer Postverhältnisse zwischen Preußen und Sachsen, namentlich aber zwischen der Preussischen und der Reichspost brach zuerst einem friedlicheren Zustande Bahn, obwohl der eigentliche Schwerpunkt der bisherigen Zerwürfnisse dabei noch unverrückt blieb. —

Wir stehen am Ende des ersten Jahrhunderts der Preussischen Post. Von allen ähnlichen Anstalten Europa's war sie fast die einzige, welche ununterbrochen durch den Staat betrieben und verwaltet wurde. Im Jahre 1740 besaß die Preussische Postverwaltung ein Postareal von 2500 Quadratmeilen; die Anzahl der Postanstalten überstieg 300; alle Provinzen umspannte eine festgegliederte Verbindung zahlreicher Postcourse, die jenseits der Grenzen des Preussischen Territoriums mit Sächsischen, Braunschweigischen, Mecklenburgischen, Hessischen, Thurn und Taxischen, Oesterreichischen, Polnischen, Russischen, Schwedischen und Niederländischen Postlinien in Zusammenhang traten, und, im Verein mit diesen die mitteleuropäische Verkehrszone bildend, die geistigen und commerziellen Beziehungen zwischen den Emporien des Nord- und Ostsee-Gebietes und der diese Gebiete durchschneidenden großen Land- und Wasserstraßen vermittelten.

Wie beträchtlich die durch die Preussischen Posten beförderte fremdländische Correspondenz war, läßt sich nach einer im Jahre 1735 angestellten Ermittlung bemessen, nach welcher das Preussische Porto für diese Correspondenz (incl. der ausländischen Jahrpostsendungen) sich auf 96,000 Thaler, d. i. fast den dritten Theil der Gesamt-Bruttoeinnahme, belief.

Bei ihrer Gründung hatte die Staatspostanstalt 6000 Thlr. Zuschuß erfordert. Beim Tode Friedrich Wilhelms I. erreichte der Ueberschuß aus dem Preussischen Postwesen den Betrag von 220,000 Thlr. jährlich, ohne daß die Postanstalt der Finanz-Verwaltung Frohdienste hätte leisten müssen.

Keinem Staate Europa's, England und Frankreich ausgenommen, lieferten die Posten eine so reiche Beisteuer zu seinen Einnahmen.

Die Preussische Post erfreute sich auch im Auslande eines vortheilhaften Rufes. Preussische Postbeamte richteten auf den Wunsch fremder Souveraine in deren Staaten die Posten nach Preussischem Muster ein, und Ernst v. Bußt, Geheimer Regierungsrath in Franken, und gründlicher Kenner der Posteinrichtungen seiner Zeit (1740), sagt: »In dem Königreich Preußen hingegen sind die Posten in Ansehung ihrer Geschwindigkeit und Accurateße so wohl eingerichtet, daß sie andern billig zum Exempel dienen könnten.« \*)

\*) v. Bußt: Postregal Bd. II. Seite 38.



Erinnern wir noch an die getreue Bewahrung des Briefgeheimnisses, an die Gleichberechtigung aller Klassen und Stände des Volkes zur freien Benützung sämtlicher ordinären und extraordinären Posttransportgelegenheiten, so können wir — wenigstens für den internen Postverkehr — in Anbetracht der Bedürfnisse und der Mittel der damaligen Zeit die Aufgabe wohl als erfüllt betrachten, die Klüber in wenigen trefflichen Worten den Postverwaltungen vorzeichnet, wenn er sagt: »Ueberhaupt sollte eine für Staats- und Privatverkehr, für Cultur und Handel so höchst wichtige Anstalt von den Staaten stets nach gerechten und liberalen Grundsätzen behandelt, auch überall und immerhin zu etwas Besserem benutzt werden, als für unmittelbaren Finanzgewinn, geheime Polizei und unbefugte Neugier.« \*) —

In unserer Zeit freilich ist die Entwicklung des Postwesens durch die Freiheit des Völkerverkehrs, die Segnungen des Friedens, die geläuterten Principien der Staatswissenschaften und die Vervollkommnung der Staatsverwaltungspraxis, so wie durch die mächtige Entfaltung der Industrie, verbunden mit den großartigsten Erfindungen und den fruchtbarsten Resultaten naturwissenschaftlicher Forschung in einem Jahrzehend mächtiger gefördert worden, als ehemals in zwei Jahrhunderten.

Blicken wir aber einmal zurück in ältere Zeiten. Drei Jahrtausende geschichtlicher Entwicklung des Menschengeschlechts hatten diese Verkehrsanstalt nicht über die Stufe der Ausbildung hinauszuführen vermocht, auf welcher wir sie um die Zeit der Reformation antreffen. Bei den halbcultivirten Völkern des Alterthums geschah die Mittheilung von Nachrichten in die Ferne durch Feuerzeichen oder Zurufe. \*\*) Von den Galliern z. B.

\*) Klüber: Oeffentliches Recht des Deutschen Bundes Seite 674.

\*\*) Was wir über die Nachrichtenbeförderung und die Versendungsweise bei den Alten wissen, ist sehr unbedeutend und findet sich in einigen gelegentlichen Notizen in den geschichtlichen Werken des Herodot, Xenophon, Diodor, Caesar, Livius, Sueton u. a., so wie in den Bestimmungen des Römischen Gesetzbuches über den Cursus publicus zerstreut. Das erste geschichtliche Werk über die Posten schrieb zu Anfang des 18. Jahrhunderts Le Quien de Meusville: Origine des Postes chez les anciens et les modernes; dann folgte 1748 Joachim Ernst von Beust, der in seinem umfassenden und gediegenen Werke über das Postregal mehrere ausführliche Abschnitte der allgemeinen und speciell der Deutschen Postgeschichte gewidmet hat. In Beziehung auf die letztere hatte J. J. Moser in dem fünften Bande seines Deutschen Staatsrechtes schon gründliche Vorarbeiten geliefert. Am lebhaftesten war die Bewegung in der Postliteratur vornehmlich in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts in Folge der durch die Controversen bezüglich der Reichs- und Territorialposten gegebenen Anregung. Hier sind zu nennen die Werke über das Postwesen und Abhandlungen über das Postrecht von Turrrian, Hoernigk, Ahold, Joh. Peter Ludwig, Fesch, Lünig, Witt, Sam. Cocceji, Caspar, Strauch, Meybusch, Baumgarten, Wildvogel, Bchmann, Hecht, Lübbecke, Harprecht, vor allen J. St. Pütter; ferner die Württemberger Deduction von 1710 und die halbofficiellen Schriften, welche aus Anlaß des Streites der Reichspost mit Braunschweig-Lüneburg, Hessen und Nürnberg im Druck erschienen. Trugen diese Werke auch wesentlich das Gepräge juristischer Deductionen und

erzählt Cäsar (libr. VII. 3), daß, »so oft etwas Wichtiges und Außerordentliches vorkomme, sie sich davon mit Geschrei ein Zeichen geben; der Reihe nach theilen es die Nächsten den Nächsten mit; denn was zu Genä-

ließ ihr vorherrschend polemischer Charakter eine ruhige, objektive Haltung selten zur Geltung kommen, so bieten sie gleichwohl auch für die Postgeschichte manches brauchbare Material, indem bei den Untersuchungen über die Natur der Postanstalt, als Rechtsinstitut angesehen, doch die Entstehung und geschichtliche Entwicklung derselben mit in den Bereich der Forschung gezogen werden mußten. Im Anfange des 19. Jahrhunderts schrieb über das Deutsche Postwesen insbesondere Klüber (das Postwesen in Deutschland, wie es war, ist und sein könnte, Erlangen 1811, Patriotische Wünsche), sodann Matthias, dessen fleißig gearbeitetes Werk über Posten und Postregal (Berlin 1832) einen reichen Schatz historischer Notizen über das Postwesen in den Europäischen und Auser-europäischen Staaten darbietet. Douin schrieb 1824 einen Essai historique sur l'établissement des Postes en France, und zwei Jahr später Charles Bernède: des Postes en général et particulièrement en France; ferner Jahn 1840 »die Gründung der Kurbrandenburg-Preussischen Staatspost.«

Die Entstehung der Eisenbahnen und die Durchführung der Postreform Rowland Hill's in England, so wie später die Idee der Gründung eines Deutschen Postvereins brachten in die Postliteratur, die bis dahin hinter der des 18. Jahrhunderts zurückgeblieben war, wiederum einiges Leben. Zu nennen sind aus dem vorigen Jahrzehend die Werke von Stängel (Deutsches Postwesen und Gerechtfame des Hauses Paris), Müller (Beleuchtung der Stängelschen Schrift), Herfeldt (Postreform), Hüttner (Centralisation der Deutschen Posten), Herz (Postreform), Gammius (die Postreformfrage) und die der Franzosen Jouhaud, Dubost und Piron; doch setzte die Frage über das rechtliche Verhältniß der Posten (namentlich der Parisischen) zu den Eisenbahnen hierbei leider wieder die polemischen Elemente in Gährung. Ueber die Staats- und Privatrechtlichen Grundlagen und Beziehungen der Postanstalt, unter mehr oder weniger eingehender Berücksichtigung des historischen Stoffes, enthalten Näheres die Staats- und Privatrechtsschriften von Klüber, Häberlin, Gönner, Schmalz, Eichhorn, Runde, Weiß, Roth, Zacharia, Jöpyl, Mohl, Maurenbrecher, Ostermann, Linde (Deutsches Postrecht. Gießen 1857) u. a. Die volkswirtschaftliche Seite des Instituts fand Berücksichtigung in den nationalöconomischen und statistischen Werken von List, Rau, Mathus, Schulze, v. Keden, Scheerer (Geschichte des Welthandels); sfr. auch »über Postanstalten nach ihrem Finanzprincip« (Halle 1817). Die technische: in der Zeitschrift für das Postwesen von Emmerich (1820), dem Archiv für Postwissenschaft von Herfeldt, dem Deutschen Postalmanach von Görgeß, den Nachrichten über das Transportwesen von Vogtherr, hauptsächlich aber in den reichhaltigen gediegenen Beiträgen zur Kenntniß des Postwesens von Hüttner in Leipzig seit 1854 unter dem Titel: Das Postwesen unserer Zeit, ferner in Scholl's lichtvoller Darstellung des Württembergischen Postwesens (Stuttgart 1838), Dessary's »Oesterreichische Postverfassung«, Ritters Skizzen über das Postwesen (Wien 1850), Hilperts »Messagiste« (Paris 1840) u. a. Größere Aufsätze und Abhandlungen über Postwesen von encyclopädischer oder journalistischer Haltung finden sich in der Deutschen Cotta'schen Vierteljahrschrift, in der Mohlschen Zeitschrift für die Staatswissenschaften, in den Constitutionellen Jahrbüchern von Weil, den Grenzboten, der Austria, Germania, dem Handelsarchiv, der Krünich'schen Encyclopädie, dem Staats-Lexicon, dem Conversations-Lexicon der Gegenwart; dem Piererschen encyclopädischen Wörterbuch, der österreichischen Postzeitung, dem Dictionnaire du Commerce u. a. Allein die darin enthaltenen Angaben sind vielfach höchst unzuverlässig.

bum am frühen Morgen vorging, hörten die Avernier schon mit Anfang der Nacht, obgleich ihre Entfernung 160 Millien (circa 30 Deutsche Meilen) beträgt. « Bei den alten Medern waren für diese Ausposten förmliche Stationen auf Anhöhen oder Warten errichtet, — ein wahres Ideal von Staatspost für die Anhänger des öffentlichen Verfahrens. Später wurden bei den Völkern Asiens die Schnellläufer zur Ueberbringung der Nachrichten benugt, und unter andern in China an bestimmten Orten der Hauptstraßen stationirt. So traf diese Einrichtung noch Marco Polo im 13. Jahrhundert bei seiner Reise durch das himmlische Reich an. Eine ähnliche Anstalt fanden die Spanier noch im 16. Jahrhundert in Peru; für die Läufer, die übrigens an Schnelligkeit nicht merklich hinter den Spanischen Pferden zurückblieben, hatten die Inka's längs der Landstraßen in bestimmter Entfernung eigene Hütten errichten lassen. Im Alterthum machte nächst dem Cyrus hinsichtlich des Beförderungswesens eine »sehr nützliche Erfindung,« wie Xenophon in der vielgenannten Stelle der Kyrop. sagt. Dieser König von Persien führte die reitenden Boten ein, und ließ unterwegs Stationen anlegen, wo die Wechselung der Pferde stattfinden konnte. In ähnlicher Weise richteten später die Römer ihren *cursus publicus* und Carl der Große seine Staatsbotenanstalt ein; nur daß die stationirten Pferde auch von den Staatsbeamten auf deren Reisen benugt wurden. Alle diese Anstalten dienten lediglich den Zwecken des Herrschers und der Regierung. Die Beförderung der Privatcorrespondenz geschah gelegentlich durch Reisende, Schiffer u. s. w., oder durch expresse Boten. Wie unvollkommen aber diese Beförderungsart war, ersehen wir unter andern aus den Briefen Cicero's an Atticus: Monate lang erhielt er keinen der ihm vom Freunde geschriebenen Briefe, dann häufig drei oder vier auf einmal; nicht selten sind einige unterwegs abhänden gekommen; andere werden ihm eröffnet überbracht; später geschriebene erhält er eher, als solche von früherem Datum; öfters ist er genöthigt, mehrere Briefe des Atticus, die ihm während vier bis fünf Monaten zugegangen waren, auf einmal zu beantworten, weil er keinen zuverlässigen Ueberbringer hat finden können. Alle diese Umstände führt Cicero in seinen Briefen immer nur nebenher und in dem Tone an, in welchem man von Dingen spricht, die sich ganz von selbst verstehen und alle Tage passiren.

Das war in Kürze die Beschaffenheit der Correspondenzbeförderung im Alterthum!

Das romantische Mittelalter bediente sich zu diesem Zwecke der Tauben, \*) deren eine ja schon zu Zeiten der Sündfluth Noah das grüne

\*) Wahrscheinlich lernten die Europäer den Gebrauch der Brieftauben bei den Kreuzzügen im Orient kennen. — Während der Occupation Ungarns durch die Türken hatte Sultan Solimann zwischen Constantinopel und der von ihm 1541 eroberten Ungarischen Hauptstadt Ofen eine Taubenpost anlegen lassen; noch heute zeigt man auf dem Festungsberge von Budapesth den alten Thurm, dessen Zinnen die geflügelten Staatscouriere des Beglerbeg umflatterten. Die besten unter ihnen legten den Weg von Constantinopel bis Ofen

Hoffungszeichen überbracht hatte, der umherziehenden Mönche, Ritter und Lautenspieler. Dann entstanden im 14. und 15. Jahrhundert die Botenanstalten der Landesherren, der ritterschaftlichen, kaufmännischen und wissenschaftlichen Verbände, wie sie oben in der Einleitung geschildert worden sind. Die Beförderungsanstalten, welche Ludwig XI. in Frankreich und fast gleichzeitig Eduard IV. in England anlegten, gehören mit in diese Kategorie.

Weiter war man mit dieser Einrichtung in drei Jahrtausenden nicht gekommen. Was das 17. Jahrhundert geleistet hatte, war im Vergleich hiermit außerordentlich. Sehr treffend bemerkt Macaulay (Gesch. Englands Th. II. Kap. 3) bei seiner Schilderung des Zustandes von England im Jahre 1685: »Die Art und Weise wie damals die Correspondenz befördert wurde, mag den Spott der gegenwärtigen Generation erregen, aber sie war so, daß sie die Bewunderung und den Neid der gebildeten Nationen des Alterthums, oder der Zeitgenossen Raleigh's und Cecil's erregt haben würde.«

Gedenken wir in dieser Rücksicht der Fortschritte, welche die Entwicklung unserer Verkehrsanstalt in dem einen Jahrhundert, das seit der Gründung derselben durch den großen Kurfürsten verlossen war, nach allen Richtungen hin gemacht hatte, ohne daß eine hervorragende Erfindung im Gebiete der Mechanik dem Triebwerk der Anstalt zu Hilfe gekommen, noch in die Leitung derselben durch eine tiefgreifende Reform der Staatswissenschaften oder eine Umgestaltung der politischen Verhältnisse ein neues Ferment gebracht worden wäre, — so werden wir auf die bis dahin erreichten Resultate nicht ohne Befriedigung zurückblicken können. —

---

(170 Meilen) in 24 Stunden zurück, was eine Geschwindigkeit von 7 Meilen pro Stunde ergibt. Die Brieftauben, deren sich die Kaufleute zur Mittheilung von Börsennachrichten zwischen Antwerpen und London bedienten, machten diesen Weg (43 Meilen) in  $5\frac{1}{2}$  Stunden, was eine Geschwindigkeit von  $7\frac{1}{2}$  Meilen pro Stunde ergibt.

# Zweiter Theil.

---

Das zweite Jahrhundert der Preussischen Post.

(Von der Thronbesteigung Friedrichs des Großen  
bis auf die Gegenwart.)

## Vierter Abschnitt.

Das Preussische Postwesen unter Friedrich dem Großen  
(1740 — 1786).

---

### I. Die Postanlagen.

#### Postwesen in Schlesien.

Am 16. December 1740 rückte Friedrich der Große mit der Armee in Schlesien ein. Am 3. Januar 1741 hielt er seinen Einzug in Breslau; 14 Tage später war ganz Schlesien von den Preußen besetzt. Die Oesterreichische Armee ward bei Molwitz geschlagen, die festen Plätze fielen, und schon im Juli desselben Jahres konnte Friedrich Schlesien als vollständig erobert ansehen.

Aus dem berühmten Lager von Strehlen, wo sich die Gesandten fast aller europäischen Nationen um den König versammelten und um Preußens Freundschaft warben, erfolgten die Befehle Friedrichs zur Organisation der Civilverwaltung in Schlesien. Darunter auch am 20. Juli die A. Ordre an das General-Postamt wegen der Einrichtung eines geordneten Postwesens in Schlesien. Darin waren folgende Grundsätze vorgezeichnet: »Das Postwesen soll dem Interesse des Königs und des Volkes, als welche Interessen dieselben sind, entsprechend und zum Besten des Commercii, worauf allemal ein besonderes Augenmerk zu haben, organisirt werden. Es sollen keine Mittel gespart werden, die Posten in Schlesien ganz auf den Fuß der andern Preussischen Posten und zwar so bald als möglich einzurichten. Die Verpachtung der Postämter, die bisher in Schlesien üblich gewesen, soll ganz aufhören. Die Oesterreichischen Postmeister sollen, wenigstens an den größeren Orten abgesetzt und Preussische, im Postdienste erfahrene Beamte als Postmeister angestellt werden. Ein Mitglied des Collegiums des General-Postamts soll sich zur Durchführung dieser Einrichtungen sogleich nach Schlesien begeben.«

Als Friedrich Schlesien eroberte, war das Postwesen daselbst in ziemlich verwahrlostem Zustande. Nur auf den größten Coursen bestanden Reitposten, die zweimal wöchentlich gingen, Fahrposten gab es in ganz Schlesien nur zwei; dahingegen waren die Privatboten und Fuhranstalten ziemlich weit ausgebreitet und die von ihnen verübten Postdefraudationen

jeder Art hatten die Folge, daß die Posteinnahmen kaum die Ausgaben deckten und daher an Verbesserung und Vermehrung der Postanlagen, die bis 1720 von einem Privatmann, dem Grafen von Paar abhingen, nicht zu denken war. Diese Privatfuhranstalten beförderten fast uneingeschränkt Briefe, Pakete und Personen. Aber ihre Einrichtungen waren in jeder Hinsicht sehr mangelhaft. Ueber die ihnen anvertrauten Gegenstände führten sie keinen Nachweis; nie war auf deren rechtzeitige Ueberkunft mit Sicherheit zu rechnen; die Versäumniß aber ließ sich ziemlich zutreffend nach der Anzahl der Wirthshäuser bemessen, bei denen diese Fuhrwerke vorbei kamen. Waren sie am Abgangsorte endlich mehrere Stunden nach der festgesetzten Zeit abgefahren, je nachdem der Fuhrmann früher oder später die Hoffnung schwinden ließ, noch einen Passagier mehr zu der schon vorhandenen Ueberzahl zu erlangen; war das herkömmliche Gezänke unter den Reisenden bezüglich der Plätze durch den Richterspruch eines unparteiischen Stadtsergeanten zur Zufriedenheit einer glücklich situirten Minorität entschieden worden, und hatte man sich incl. Tabackspfeifen und Mundvorrath in dem Stroh des Wagens gehörig eingenistet, so bewegte sich derselbe auf den tiefgleisigen Thalwegen und den holperigen Gebirgspfaden mit einer Gemächlichkeit voran, die zwar den Freunden ästhetischer Naturbetrachtung, aber nicht den Geschäftsreisenden erwünscht sein konnte. Des Nachts lagen diese Fuhrwerke still, und so brauchte man von Glatz bis Breslau zwei Tage zur Ueberkunft, das heißt wenn ein günstiges Geschick das Fahrzeug vor allen Unfällen und Gefahren eines so weiten Weges bewahrte. Die Fuhr- und Frachtpreise waren meist ganz willkürlich und wurden bei dem geringsten Aufschlag der Pferde- und Fouragepreise erhöht.

Bezüglich seiner auswärtigen Correspondenz war Schlesien zum großen Theil von Sachsen abhängig. Von Bautzen aus erstreckten sich die Sächsischen Postanstalten und Postcourse bis jenseits des Gebirges in das Schlesische Gebiet hinein, und in Hinsicht der für Sachsen damals so wichtigen Transitrouten nach Polen hatte sich die Sächsische Postverwaltung die ausgedehntesten Begünstigungen gesichert. Ein großer Theil der Correspondenz aus den nördlichen und westlichen Quartieren Deutschlands, ferner aus England, Holland, Brabant und Frankreich nach Schlesien war durch die unablässigen Bemühungen des Ober-Postamtes in Leipzig auf die Sächsischen Linien geleitet. Kurz die Schlesischen Postanstalten waren die Hinterrassen der Ober-Postämter von Leipzig und Bautzen.

Vier und zwanzig Stunden nach Empfang der Königl. Ordre befand sich der Geh. Kriegs- und Postrath Schar den (Ihl. I. S. 184) auf dem Wege nach Breslau. Die für ihn entworfene kurze Instruction ward dem Könige vorgelegt, der sie genehmigte und darin nur die Worte strich: »daß die zu wählenden Postbeamten und Postillone evangelischer Religion sein müssen.«

Der Geheimerath Schar den organisirte zunächst die Hauptreitpostcourse nach Wien, Berlin, Leipzig, Warschau, Thorn, Krakau, Böhmen und

Mähren, arbeitete die Posttagen aus, bereiste die Provinz nach allen Richtungen, um sich von der Beschaffenheit der Wege, der industriellen und commerciellen Zustände, der bisherigen Verkehrsbeziehungen und Transportanstalten zu unterrichten und hatte bereits die Grundzüge zur Regulirung einer großen Anzahl Seitencourse und zu einem Postvertrage mit Sachsen, so wie zur Errichtung der Fahrposten und Herstellung eines geordneten Systems bezüglich der Privatfuhranstalten ausgearbeitet, als ihn mitten in den Bestrebungen zur Erfüllung seiner Aufgabe der Tod ereilte. An seine Stelle trat der Post-Inspector Hänel, der die Organisation des Schlesienschen Postwesens im Geiste des Verstorbenen fortsetzte. Bis zum Sommer 1742 hatte die Einrichtung der Posten in Schlesien 28579 Thlr. gekostet.

Inzwischen hatte der König den Entschluß gefaßt, für Schlesien eine selbstständige, von den Ministerien in Berlin ganz unabhängige, lediglich dem Staatsoberhaupte unterworfenen Verwaltung einzuführen. Demzufolge bestimmte die A. K. O. vom 31. Juli 1743: »Anlangend das schlesische Postwesen, so habe Ich bewegender Ursachen halber resolviret, solches auch von der bisherigen Aufsicht und Direction des General-Postamtes dergestalt zu eximiren, daß von Trinitatis dieses Jahres an solches unter der Direction und Aufsicht des Etats-Ministers und Präsidenten Grafen von Münchow in Breslau und der dortigen Kriegs- und Domainenkammer lediglich dependiren soll. Gleichergestalt sollen die von Schlesien aufkommenden Postrevenues nicht mehr zur General-Postkasse fließen, sondern nach Breslau zu der daselbst zu errichtenden schlesischen Postkasse abgeliefert werden. Uebrigens muß diese besondere Einrichtung nicht von der Wirkung sein, daß das schlesische Postwesen als eine ausländische oder unter einer auswärtigen Puissance stehende Sache angesehen werde, vielmehr habe Ich das allergnädigste Vertrauen, daß das General-Postamt den Schlesienschen Postfachen in allen Stücken die Hand bieten und Alles so einrichten werde, daß die Post-Course mit den hiesigen in immer bessere connexion kommen und Alles zur Beförderung Meines Interesses und der damit verknüpften Aufnahme des Commerciis gereichen möge.«

Ausführlicher zeichnete der König in der zwei Tage später erlassenen ziemlich langen A. K. O. vom 2. August die Grundzüge vor, nach welchen die Verwaltung des Schlesienschen Postwesens geführt werden sollte. Durch diese Ordre wird dem zum Hof- und Postrath in Breslau ernannten Postinspector Hänel die specielle Wahrnehmung des administrativen Theils der Postgeschäfte bei der Breslauerischen Kriegs- und Domainen-Kammer, in welcher er Sitz und Stimme erhielt, übertragen. Er soll nach Umständen die Postcourse bereisen, die Post-Anstalten und Kassen revidiren und darauf sehen, daß die Postverbindungen dem Interesse des Publicums entsprechen und der Dienstbetrieb pünktlich gehandhabt werde, auch daß die neuen Postmeister die Unterthanen nicht brutalisiren, sondern alles



mögliche anwenden, die Posten den Schlesiern angenehm zu machen. » So viel es nur immer angeht muß bei Anlegung der Postcourse dahin gesehen werden, daß die Correspondenz von Auswärtigen durch Meine Lande gehe und alle Posten mit einander in ununterbrochenen Zusammenhang gesetzt, auch die Verhältnisse mit den auswärtigen Puissancen vor Mein Interesse und den Vortheil des Commercii reguliret und dabey darauf gesehen werde, daß Ich das, was Ich an einem Orte gewinne nicht etwa an einem andern doppelt wieder verliere, wie denn überhaupt dergleichen Postsachen stets mit vieler Umsicht und Ueberlegung geführt sein wollen. Auch soll ein ordentliches Post-Reglement für Schlesien entworfen und nach Meiner vorgängigen Approbation publicirt werden. Alle Postsachen müssen nicht im geringsten verzögert, sondern von einer sehr prompten Expedition sehn.«

Schon unterm 27. Mai 1743 wurde ein Post-Reglement für Schlesien und ein »Reglement wegen der Schlesischen Landkutscher, Fuhrleute und Boten« und unterm 27. Juni desselben Jahres ein Extrapostreglement für Schlesien erlassen, welche später nach beendigtem zweiten Schlesischen Kriege, als die Organisation des Postwesens in Schlesien durchgeführt war, in der »Post-, Fuhr- und Boten-Ordnung für Nieder- und Ober-Schlesien d. d. Potsdam 3. October 1746« zusammengefaßt wurden. Es ward dadurch die Postgesetzgebung und Dienstbetriebsweise der alten Landestheile dem Wesen nach in Schlesien eingeführt, nur daß man, wie es die Rücksicht auf die abweichenden Verhältnisse einer dem Staatskörper erst unlängst hinzugefügten Provinz erheischte, den Privatsubranstalten einseitigen größeren Spielraum gestattete. Einzelne Orte erfreuten sich noch besonderer Begünstigungen, so z. B. Hirschberg, dessen Landkutsche durch eine Cabinets-Ordre Friedrichs geschützt, neben der Post bestehen blieb, ein Privilegium, das die Hirschberger Kaufmannschaft noch nach 20 Jahren mannhafte behauptete.

Die Unterhandlungen mit Sachsen behufs Regulirung der beiderseitigen Postbeziehungen führten am 24. August 1743 in Breslau zum Abschlusse des sogenannten Schlesischen Postrecesses. Bei diesen Unterhandlungen, so wie überhaupt bei Organisation des Postwesens in Schlesien, verfolgte die Preussische Verwaltung den Zweck, die auswärtigen Schlesischen Postverbindungen, welche, wie schon erwähnt, fast ganz unter der Botmäßigkeit Sachsens standen, von diesem Einflusse zu befreien und sie vornehmlich mit den Postlinien der älteren Theile der Monarchie zu verknüpfen, um die ausländische Correspondenz von und nach Schlesien durch diese Kanäle zu leiten. Dieser Zweck wurde durch den Breslauer Postvertrag erreicht. Dabei war freilich die Losreißung mancher im Laufe der Zeit festverwachsenen Verbindungen nicht zu vermeiden.

Für die Forderungen, welche einige Schlesische Postanstalten noch an Sächsische Postämter hatten und zur Ablösung sonstiger Ansprüche zahlte

Sachsen an Preußen die Summe von 2800 Thlr. Die Lage zwischen Schlesien und Sachsen wurde dergestalt regulirt, daß Schlesien in 3 Rayons mit Portosägen von 1,  $1\frac{1}{2}$  und 2 Sgr., Sachsen in 2 Rayons mit Portosägen von 1 und 2 Sgr. eingetheilt ward. Für den Transit der Sächsischen Post-Pakete nach Warschau und Cracau (die aber posttäglich nicht über 1 Pfund schwer sein durften, widrigenfalls Einzelauslieferung eintreten sollte) zahlte Sachsen an Preußen eine Aversionalvergütung von 1500 Thlr. jährlich. Diese Transitpakete durften jedoch nur Hof- und Regierungscorrespondenz enthalten; die »Particulier- und Kaufmannsbriefe« mußten einzeln ausgeliefert und auf Breslau encartirt werden. Für diese Briefe ermäßigte Preußen das Transitporto von  $2\frac{1}{2}$  auf 2 Sgr. Bisher waren dieselben durch Couvertirung, Einschließung in das Packet mit der Regierungscorrespondenz u. den Schlesienschen Posten fast ganz entzogen worden. —

Durch den zweiten Schlesienschen Krieg ward die Organisation des Schlesienschen Postwesens etwas verzögert. Ein Jahr nach dem Dresdener Frieden (25. Decbr. 1745) war dieselbe indes vollendet. Dreißig Postämter und zwei und vierzig Postwärterämter waren eingerichtet, die Gesammtlänge der angelegten Postlinien betrug 247 Meilen. Die Brutto-Einnahme bei sämtlichen Postanstalten Schlesiens belief sich im ersten Jahre nach der Organisation auf 55532 Thlr., darunter das Ober-Postamt Breslau mit 13421 Thlr. Die Einnahme stieg aber, trotz der Verheerungen des siebenjährigen Krieges bald so bedeutend, daß im Jahre 1767 der reine Ueberschuß sich schon auf 75451 Thlr. belief. Nach der Schlesienschen Haupt-Postrechnung für dieses Jahr hatten folgende Ausgaben stattgefunden:

a. Für Besoldungen der Postbeamten . . . . .	4564 Thlr.
b. An Portoantheilen der Postmeister . . . . .	15633 »
c. Zur Unterhaltung sämtlicher Posten . . . . .	15771 »
d. Zu Postillon-Montirungen . . . . .	479 »
e. Für Postwagen . . . . .	1024 »
f. Für Felleisen, Postladen u. . . . .	100 »
g. Zu Schreibmaterialien für Kanzlei, Kasse und Calculatur . . . . .	32 »
h. An Douceur für die Thorschreiber wegen haben- der Aufsicht . . . . .	150 »
i. Für Reparatur des Breslauer Posthauses . . . . .	88 »
k. An Cameral-Gefällen, auch Servis und Later- nengeld . . . . .	87 »
l. An extraord. Ausgaben, als Couriere, Estafetten, Nebenwagen bei ord. Posten u. dergleichen . . . . .	5026 »

Zusammen 42954 Thlr.

Die Einnahme betrug 118405 Thlr., darunter Breslau allein mit 43215 Thlr. Der Ueberschuß gestaltete sich bis zum Jahre 1800 fol-

gendermaßen. Er betrug 1772: 80730 Thlr.; fiel 1774 (wahrscheinlich in Folge der Hungerjahre) auf 76643 Thlr.; stieg sodann bis 1778 auf 90136 Thlr., worauf derselbe, wahrscheinlich in Folge des Erbfolgekrieges, wiederum sank, denn 1780 betrug der Ueberschuß nur 79804 Thlr. Von nun an aber ist ein fortwährendes Steigen bemerkbar. Beim Tode Friedrichs des Großen (1786) belief sich der Ueberschuß auf 92946 Thlr.; 1793 auf 111232 Thlr.; bei der Thronbesteigung Friedrich Wilhelms III. (1797) auf 118436 Thlr. und im Jahre 1800 auf 137607 Thlr. Eine besondere Postrechnung für Schlesien wurde von der General-Post-Kasse noch bis zum Jahre 1810 geführt.

Daß Porto betrug: z. B.	Für einen Brief bis 1 Loth. aGr.	Für 100 Thlr. Silber aGr.	Für 100 Thlr. Gold aGr.	Für 1 Pfd. bei Paketen. Pf.
Von Breslau bis Brieg . . . . .	1	3	2	3
„ „ „ Bunzlau . . . . .	1 $\frac{1}{2}$	6	4	6
„ „ „ Glas . . . . .	1 $\frac{1}{2}$	6	4	6
„ „ „ Hirschberg . . . . .	1	3	2	3
„ „ „ Oppeln . . . . .	1 $\frac{1}{2}$	6	4	6
„ „ „ Ratibor . . . . .	2	8	6	8
„ „ „ Tarnowig . . . . .	2	8	6	8

Der Schlesiſchen Provinzial-Postadministration muß das Zeugniß gegeben werden, daß ſie den damaligen Umſtänden nach gut verwaltet hatte. Es entſpann ſich daher, als die Franzöſiſche Poſtregie es durch ihren Einfluß beim Könige im Jahre 1766 dahin brachte, daß das Schleiſſiſche Poſtwefen der oberſten Poſtverwaltungsbehörde in Berlin wieder untergeordnet werden und ſeine ſelbſtſtändige Administration verlieren ſollte, eine intereſſante Controverſe über die Centraliſations-Frage. Namentlich machte die Schleiſſiſche Poſtverwaltung, an deren Spitze jezt der Graf v. Schlabrendorff ſtand, mit vielem Nachdruck geltend, daß die Centralſtelle in Berlin, wenn ſie auch Courſe wie diejenigen nach Wien, Cracau oder Leipzig überblicken und reguliren könne, doch die localen Bedürfniſſe der einzelnen Orte auf den Seitenrouten in ihrer Eigenthümlichkeit und ihrem nothwendigen Zusammenhange mit beſondern örtlichen Erſcheinungen kaum gründlich zu erkennen und genügend zu würdigen im Stande ſein werde; die ſocialen und induſtriellen Verhältniſſe in den Gebirgsdiſtricten ſeien von denen in der Ebene ſehr verſchieden und könnten nicht nach demſelben System behandelt werden. Zudem habe Se. Majeſtät ſelbſt befohlen, daß alle Poſtangelegenheiten ſchnell erledigt werden ſollten. Wie würde dieſes aber möglich ſein, da in der Regel 14 Tage vergingen, ehe ſelbſt in ſchleunigen Sachen eine Antwort vom Miniſterium aus Berlin in Breslau einträte. Bei dem Aus-

treten der Ströme, so wie wenn die Straßen unsicher oder die Gebirgspässe verschneit sind, müsse oft augenblicklich wegen Verlegung der Postcourse eine Resolution erlassen werden, zu geschweigen der Maßregeln bei einem feindlichen Einfall und wenn die Verbindung mit Berlin gesperrt sei. Sollen die Postämter — heißt es weiter in der desfallsigen Denkschrift — in solchen Fällen erst von Berlin Verhaltungs-Ordre einholen, so haben sich vor deren Einlangung die Umstände wieder geändert. Auch kann solches bei Untersuchungssachen sehr schädlich werden, wo es öfters auf eine Stunde ankommt, und wo durch verspätetes Einschreiten und langsame Maßregeln die Bedienten in ihrer Pflichtvergessenheit und Nachlässigkeit nur noch mehr bestärkt werden und auch die Besseren in Schlendrian verfallen, wenn sie nicht visitirt werden.

Diese Gründe waren nicht ohne Gewicht und sie veranlaßten den König, dem General-Postamte zur Erwägung zu geben, » ob nicht ein Mittel ausfindig zu machen sei, die Vortheile der bisherigen Schlesiſchen Provinzial-Postadministration aufrecht zu halten, nachdem ihr Nachtheil durch die Stellung des Schlesiſchen Postwesens unter die Aufsicht und Oberleitung des General-Postamtes beseitigt sein wird.« Allein die Französischen Postregisseure, denen die ultracentralisirte Verwaltung ihres Vaterlandes als untadeliges Muster vorschwebte, waren jeder Provinzialadministration abhold, und da die bisherige völlige Isolirung des Schlesiſchen Postwesens, wie die Stellung der Schlesiſchen Postbehörde als einer Abtheilung der Breslauer Provinzialkammer allerdings ein Mißstand gewesen war, welcher Ungleichheit in den Verwaltungs-Principien, Schwankung in den Postverhältnissen zum Auslande und mancherlei Reibungen zur Folge gehabt hatte, so setzten sie es bei dem Könige durch, daß, wie es für die damaligen Verhältnisse auch am besten war, die Schlesiſche Postverwaltung aufgelöst und das Postwesen in dieser Provinz wieder unter die Administration des General-Postamtes gestellt wurde.

Allerdings war hiermit die von dem Könige gestellte Aufgabe nicht gelöst, und fast ein Jahrhundert verstrich noch, bevor die Lösung wirklich erfolgte. —

#### Postwesen in Ostfriesland.

Als nach dem Tode des Fürsten Karl Ezard von Ostfriesland dieses Fürstenthum an Preußen fiel (1744), ward in Aurich die Ostfriesische Regierung eingesetzt und einer Commission derselben die Einrichtung eines ordentlichen Postwesens in Ostfriesland nach näherer Anweisung des General-Postamtes übertragen.

Am 19. October 1746 ward in Aurich, Veer, Norden, Wittmund, Esenz, Weenern und Friedeburg von den Kanzeln verkündet, daß am nächsten Tage die Eröffnung der königlich Preussischen Postämter stattfinden werde. Die Einrichtung dieser vom Volke mit Freuden begrüßten Anstalten

war mit Schwierigkeiten nicht verknüpft gewesen. In diesem Agriculturstaate war die Entwicklung der Privat-Verkehrsanstalten nicht so weit vorgeschritten, daß die Einführung des Postregals für einige bürgerliche Gewerksarten ein Druck gewesen wäre. Nur in Aurich befand sich ein Oldenburgischer Privatbotenmeister, der sein Gewerbe einstellen mußte.

Anders war es in Emden. Diese wichtige Handelsstadt übte seit zwei Jahrhunderten eigene Postgerechtsame aus, indem sie über Vingen und Zwolle auf ihre Kosten und zu ihrem Nutzen eine Briefpost nach Amsterdam unterhielt. In Amsterdam befand sich noch von den Zeiten der Hansa her ein eigenes »Emdener Postcomptoir«. Der letzte Fürst von Ostfriesland, welcher kurze Zeit vor seinem Tode den Plan faßte, in seinem Lande Staatsposten anzulegen, hatte den Versuch gemacht, der Stadt Emden die Holländische Post zu entwinden. Als die Stadt sich nicht fügte, ließ er ihre reitenden Boten unterwegs festnehmen. Der Magistrat verklagte hierauf den Fürsten bei dem Reichskammergericht in Wehlar. Die Entscheidung dieses Gerichtes erfolgte zu Gunsten der Bürger von Emden am 25. Oct. 1743 dahin, »daß dem Herrn Beklagten nicht gebühre noch zieme, die Kläger in uralt hergebrachter Bestellung ihrer Privat-Commerciens-Boten durch Hemm- oder Aufhaltung derselben oder andere verübte facta zu turbiren, dahero der Herr Karl Ezard Fürst zu Ostfriesland hiervon abzustehen, auch Alles, was in denen abgenommenen Brieftaschen befindlich gewesen an die Kläger unverweilt zu restituiren und daß solches geschehen, innerhalb Monathskfrist bei diesem Kayserl. Kammergericht glaublich anzuzeigen schuldig und gehalten sey.«

Jetzt, bei Einführung der Preussischen Posten, war die Stadt ihrer Briefpost wegen sehr besorgt. Im Vertrauen auf die Worte, welche Friedrich bei der Besitzergreifung den Ostfriesischen Städten und Ständen hatte verkündigen lassen, daß er sie bei ihren hergebrachten Gerechtsamen schützen und dieselben aufrecht erhalten wolle, wandte sich der Magistrat an den König mit der Bitte »die uralte Postgerechtigkeit der Stadt Emden nicht zerfladern oder durchlöchern zu wollen.«

Der König, der die alte Ostfriesische Verfassung überhaupt möglichst unverfehrt ließ, schenkte dieser Bitte Gehör, und es sollte demnach in Emden nur eine Preussische Fahrpostexpedition eingerichtet werden.

Diese Schonung der alten Freiheit verbreitete viele Freude in der Stadt, und an dem Morgen, als die betreffende Kabinettsordre Friedrichs dem Magistrate zugegangen war, sah man den Postillon der Emden-Holländischen Post im besten Anzuge, einen Blumenstrauß auf dem Hut und ein Jubellied blasend, auf der Oldsumer Straße abreiten. —

Die obenerwähnten Postämter waren zunächst durch Reitposten unter einander verbunden. Mit den alten Preussischen Provinzen wurde die Reitpostverbindung von Aurich über Oldenburg, Bremen und Minden, und von Aurich über Leer, Vingen, Tecklenburg und Bielefeld hergestellt. Zwischen Vingen und Bielefeld war schon unter Friedrich I. eine Preussische

Reitpost eingerichtet worden. Zwischen Leer und Neuschanz wurde ein Postschiff angelegt, das sich in letzterem Orte an die auf der Westerwalder Aa über Winschoten nach Gröningen gehende Treckschuite anschloß.

Größeren Schwierigkeiten begegnete die Einführung der Fahrposten. Die schweren Fahrpostwagen waren auf den Harlinger Marschen und den Ostfriesischen Leegmooren selbst mit doppelter Bespannung kaum fortzubringen und die Bauart der Brücken über die zahlreichen Syltiefe war auf solche Lasten nicht berechnet. Die von Minden nach Aurich geschafften Wagen mußten deshalb wieder zurückgesandt werden. Es wurden zweisitzige und für eine geringere Packetladung berechnete Wagen eingeführt. Dennoch waren in Herbst- und Frühjahrszeiten große Unregelmäßigkeiten unabwendbar.

Mit den alten Provinzen konnte vorläufig nur eine Fahrpostverbindung und zwar auf der Straße von Emden über Aurich nach Oldenburg, Bremen und Minden hergestellt werden. Dem General-Postamte war sehr daran gelegen, auch den zweiten Hauptfahrpostcours von Bielefeld über Lingen und Leer nach Emden zu Stande zu bringen. Aber die Fürstbischöflich Münsterische Regierung, durch deren Gebiet die Anlage zwischen Lingen und Leer bei Haselünne und Aschendorff geführt werden mußte, leistete beharrlichen Widerstand. Sollte man es für möglich halten, daß, trotzdem die desfallsigen Unterhandlungen in Münster 1750 begonnen und 1765 nach dem Kriege wieder aufgenommen wurden, es doch bis zum Ausgang dieses Zeitraums (1786) nicht gelang, sie zu Ende zu führen und jene Post zu Stande zu bringen. Zweimal waren Preussische Commissarien deshalb in Münster. Die Bischöfliche Regierung hatte stets Ausflüchte: da waren noch Grenzirrunge, Zoll- und Kanalsreitigkeiten mit Preußen, die man erst erledigt sehen wollte; ein andermal hatten Preussische Bauern Münsterisches Vieh gepfändet, oder einem Bischöflichen Rath den Weg zu seinem Landgute verpfählt, wofür man erst Satisfaction haben müsse. Im Kriegsjahre 1757 ließ die Bischöfliche Regierung sogar die alten Preussischen Posten an drei verschiedenen Orten anhalten und Zoll von ihnen fordern. Nach dem Kriege waren es wiederum Klagen über die Preussischen Münzverhältnisse, die die Unterhandlungen über die Postangelegenheit verzögerten; alsdann war auch das Bischöfliche Postwesen selbst während des Krieges in solche Zerrüttung gerathen, daß die Regierung es dem Münsterischen Postcommissarius Doesberg auf 20 Jahre hatte verpachten müssen, um keinen Schaden zu leiden; und zu allem Unglück muß endlich noch, gerade als der Preussische Regierungspräsident von Lenz aus Aurich Behufs der Grenz- und Postunterhandlungen sich in Münster befand, der Böse eine Zigeunerbande plagen, daß sie aus dem Preussischen Gebiet in das Münsterische übertritt, und unsern Ibbenbühren ihre heidnischen Hände an einen Fürstbischöflichen Postwagen legt, um ihn zu berauben! —

Dieses Widerstreben der Münsterischen Regierung war derselben, wie man in Berlin nicht mit Unrecht vermuthete, von dem Kurfürsten Magi-

milian Friedrich zu Cöln, der außer diesem Erzstift damals auch das Hochstift Münster regierte, und dem Preussischen Hofe stets feindlich gesinnt, so wie bezüglich dieser Postangelegenheit höchst wahrscheinlich noch von Jagdsicherer Seite aufgereizt war, vorgeschrieben worden.<sup>\*)</sup> Da der Kurfürst gerade um diese Zeit nach Arnsherg kam, so wurde der Regierungspräsident von Venz veranlaßt, sich von Münster nach Arnsherg zu verfügen und die Unterhandlungen dort weiter zu führen, oder sich wenigstens die Ueberzeugung zu verschaffen, ob Aussicht vorhanden sei, sie erfolgreich zu Ende zu bringen oder nicht. Auch der Geheime Postrath Buchholz aus Berlin sollte sich dorthin begeben, starb aber den Tag vor seiner Abreise. Der Kurfürst vermied absichtlich, über die bewußte Angelegenheit sich auszulassen, verwies vielmehr den Preussischen Commissarius, mit dem er sich hauptsächlich von Jagdangelegenheiten, vom Wetter, vom Renaissancestyl und von Schweizer Kühen unterhalten hatte,<sup>\*\*)</sup> an seine Rätthe, welche erklärten, daß die Münsterische Regierung die Fahrpost zwischen Bingen und Emden auf dem Münsterischen Gebiet selbst unterhalten wolle. Auf den Einwurf des Preussischen Commissarius: daß diese Post sich voraussichtlich nicht rentiren würde, erwiederte man, daß in diesem Falle die Wiedereinziehung erfolgen müßte, da man nicht Lust habe, etwas zu verlieren. Da sonach die Nichtigkeit dieses Auskunftsmitteis am Tage lag, so sagte man endlich den Transit und die Stationsanlegung zu, forderte aber dafür

\*) Der Stadt Emden war für ihre Briefpost nach Holland der Transit und die Stationshaltung im Münsterischen Gebiet durch den Vertrag von 1669 gesichert worden, in welchem die Stadt Emden als Aequivalent den Münsterischen Unterthanen in ihren Ringmauern gewisse städtische Freiheiten eingeräumt hatte.

\*\*\*) Bericht des Regierungs-Präsidenten von Venz: „Ich merkte gleich, daß alle Rätthe wider mich präveniret waren. Als ich gerade mit dem Oberstallmeister redete, kamen Se. Churfürstliche Durchlaucht aus dem Schlosse gegangen, erkannten mich gleich und frugen, wie es ginge? wie ich in dem starken Regen hätte reisen können? und dergleichen; von der Absicht meiner Reise war gar nichts gedacht; so auch den nächsten Tag, wo es auf die Jagd ging. Am Abend, als der Churfürst meiner im Saal gewahr ward, trat Er näher und frug wie mir der Saal gefiele. Resp. er wäre schön, nachdem ich aber gesehen hätte, was Ihro Churfürstl. Durchl. in Bonn, Poppelsdorff und Brühl selbst angegeben und gebauet hätten, so könnte ich diesen Saal eben nicht sehr admiriren. Auf die Frage, was mir denn dort am besten gefallen hätte, rühmte ich das Vornehmste, die Speise- und Ballsäle, das Treppenhaus des Brühler Schloßes und den Park, kam auch auf seine Schweizeren, da ich weiß, daß der Churfürst dafür sehr portiret ist, auf die weißen und die blauen Kühe, specialissime auf den berühmten großen Bullen, dessen Höhe, Länge und Dicke ich gemessen hätte. Diesen Discours continuirte der Churfürst lange mit mir, und verhinderte mich immer auf den Hauptzweck meiner Reise zu kommen. Nach der Tafel fuhr er mit dem Französischen Minister nach einem Vorwerk nahe bey der Stadt, wo eine starke Milcherey ist. Der Ober-Hof-Marschal und ich mußten folgen, daselbst passirten alle Kühe, specialiter die Stiere die Revus und ich schüttete meinen ganzen economischen Kram dabei aus. Von affären wurde nichts erwähnt, bis ich endlich am Abend Gelegenheit fand, und Se. Churfürstl. Durchl. sagten, da müßte ich mich an den Großkanzler wenden.“

einen so bedeutenden Canon, daß der Regierungspräsident sich veranlaßt sah, die Unterhandlungen, bei denen Preußen wirklich das Maß der Geduld erschöpft hatte, abzubrechen und seine Rückreise anzutreten.

Inzwischen trat der Bayerische Erbfolgestreit, so wie der Conflict mit Oesterreich und Kurcöln wegen der Wahl des jüngsten Sohnes Maria Theresia's, des Erzherzogs Maximilian, zum Koadjutor von Cöln und Münster ein, und das Project blieb bis zu gelegenerer Zeit ruhen, zumal es nicht rathsam war, mit ernstlicheren Maßregeln vorzugehen, da man wegen des Transits nach Cleve der Münsterischen Lande bedurfte.

Die Verwaltung des Ostfriesischen Postwesens war anfangs von der Regierung in Aurich bewirkt worden. Im Jahre 1756 wurde die Verwaltung jedoch der unmittelbaren Leitung des General-Postamts anvertraut. Der ganze Ueberschuß der Ostfriesischen Postämter belief sich damals kaum auf 3000 Thlr., erhöhte sich aber später auf 12000 Thlr.

Nach der bewirkten Abtretung und Uebertragung der Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst (1773) an Friedrich August, Herzog von Holstein-Gottorp, wurden Seitens des General-Postamts Unterhandlungen mit der Holsteinischen Regierung zu dem Zwecke eröffnet, das Postregal in Oldenburg käuflich an die Krone Preußen zu bringen, indem diese beiden Grafschaften für sich und nach ihrer Lostrennung von dem Dänischen Staatskörper, wie es in den der Holsteinischen Regierung vorgelegten Motiven heißt, ein zur erfolgreichen Unterhaltung eigener Posten nicht hinlänglich großes Gebiet bildeten. Für Preußen wäre die Erwerbung des Postregals in Oldenburg sowohl wegen des Transits nach Ostfriesland, als wegen der durch die Grafschaft Delmenhorst führenden großen Hansestädtischen Course von Bremen und Hamburg nach Holland, auf welchen man alsdann von Lingen bis Delmenhorst leicht festen Fuß hätte fassen können, sehr wünschenswerth gewesen. Die Preussische Postverwaltung würde alsdann das ganze Gebiet zwischen Ems und Weser inne gehabt haben.

In der Stadt Oldenburg bestand ein Dänisches Reit- und Fahrpost-Comptoir und es gingen von dort Posten nach Barel, Neuenburg, Jever, Delmenhorst und Bremen. Zusammen brachten diese Posten, die dem Postmeister in Oldenburg auf Lebenszeit verpachtet worden waren, einen Ueberschuß von 2700 Thlr. auf. In finanzieller Beziehung war daher das Postwesen in Oldenburg ganz unbedeutend, wenn sich auch erwarten ließ, daß durch Vermehrung der Postanlagen und bessere Verwaltung die Einkünfte sich bald steigern würden. Preussischer Seits wurde hierfür volle Entschädigung versprochen, allein die Holsteinische Regierung zeigte sich nicht geneigt, darauf einzugehen, und auch diese Unterhandlungen mit einem kleinen Nachbarstaate scheiterten an dessen Widerstreben. —



## Postwesen in Westpreußen. Danzig.

Am 27. September 1772 fand in dem großen Kempter des Ordensschlosses von Marienburg die Huldigung der Stände von Polnisch-Preußen — seit der Einverleibung in die Preussische Monarchie Westpreußen genannt — statt.

Drei Tage später, am 1. October 1772, welcher Tag vom General-Postamte zur Eröffnung der vorbereiteten Postanlagen bestimmt worden war, rollten die Preussischen Postwagen auf allen größeren Straßen durch das Land, öffneten sich an allen bedeutenderen Orten die Schalterfenster der neu eingerichteten Postämter.

Am 20. Juni 1772 hatte der König die erste Ordre zur Anlegung der Posten in Westpreußen ertheilt und zunächst drei Hauptzwecke dieser Anlagen selbst bezeichnet: die beste Verbindung zwischen Ostpreußen, Pommern und der Mark, die Belebung der Correspondenz und des Verkehrs im Innern von Westpreußen und die Isolirung des Polnischen Postamtes in Danzig. Schon drei Monate nachher waren die zu diesen Zwecken nöthigen Postanlagen ins Leben gerufen. Der Hauptcourß von Berlin nach Königsberg ging über Cüstrin, Landsberg, Friedeberg, Driesen, Schneidemühl, Rackel, Bromberg, Culm, Graudenz, Marienwerder, Dirschau, Marienburg, Elbing, Frauenburg, Braunsberg, Heiligenbeil und Brandenburg, und verfolgte demnach die Richtung, die heute die große Ostbahn einnimmt. In Dirschau vereinigte sich mit diesem Course der zweite große Postzug, der Pommersche, welcher von Stolp über Lupow und Wuskow die Höhen entlang geleitet wurde, die Danzig umgeben, in dessen an Preußen gefallener Vorstadt Stolzenberg das Ober-Postamt der Provinz Westpreußen auf Kanonenschußweite von den Thoren Danzigs eingerichtet wurde. Noch im letzten Regierungsjahre Friedrichs des Großen (1786) ward dieser Course von Stolp über Rauenburg, Ankerholz, Neustadt und Rag geleitet, wo er noch heutigen Tages geht. Von Stolzenberg aus erstreckte sich über Mewe, Neuenburg, Graudenz und Culmsee der Preussische Postcourse nach Thorn und Warschau, während von Marienwerder ab noch eine Postlinie nach Königsberg über Riesenburg, Preuß. Mark und Preuß. Holland angelegt und mit einem zweiten Pommerschen Course über König, Neustettin, Dramburg, Stargard und Stettin in Verbindung gesetzt war. In Stolzenberg, Bromberg, Thorn, Culm, Culmsee, Graudenz, Ostromezko, Garnsee, Schönlanke, Fordon, Neuenburg, Tuchel, Mewe, König, Hammerstein, Jastrow, Lobsens, Flatow, Krojanke, Schlochau, Behrendt, Schöneck, Filehne, Schneidemühl, Rackel, Driesen, Dirschau, Marienburg, Elbing und Frauenburg waren Postanstalten eingerichtet und wosern sie nicht von den Hauptcoursen berührt wurden, durch Nebenposten mit einander verbunden worden. Auf allen größeren Coursen gingen neben den reitenden auch zweimal in der Woche fahrende Posten.

Mit Ausnahme der Routen von Danzig nach Elbing (längs der Küste) und von Danzig nach Thorn hatten in dieser ganzen Provinz, so lange sie unter Polnischer Herrschaft sich befand, gar keine Posten bestanden. Diese Einrichtung war daher den Einwohnern völlig neu. Die schlechten Wege, die Entlegenheit der Ortschaften in vielen öden Landstrichen, die Unsicherheit der Straßen, die Schwierigkeit, geeignete Postamts- und Posthalterei-Lokalien, so wie bemittelte, betriebsame Posthalter und ordentliche Postillone und Unterbeamten zu bekommen, das Mißtrauen des Polnischen Volkes, die noch mangelnde Anerkennung der neuen Preussischen Erwerbungen durch die Polnische Republik, die geringe Bekanntschaft mit der Sprache, Alles das war nicht geeignet, die Organisation des Preussischen Postwesens zu erleichtern. Doch die Postverwaltung sorgte weder mit Thätigkeit noch mit Mitteln. 70000 Thaler wurden zunächst auf die General-Postkasse zur Einrichtung der Posten in Westpreußen angewiesen. Der General-Postmeister, Staatsminister von Derschau, bereiste in Begleitung des Postmeisters Uhl aus Fehrbellin selbst die neu erworbene Provinz, um die Grundzüge der Einrichtung zu entwerfen.

Fünf der fähigsten Postmeister wurden nach Berlin einberufen, um sich von dort, mit umfassenden Instructionen versehen, nach Westpreußen und dem Ermelande zu begeben, und unter Leitung des zum Ober-Postdirector für Westpreußen und Vorsteher des Ober-Postamts in Stolzenberg ernannten früheren Postmeisters Uhl aus Fehrbellin die verschiedenen Course zu organisiren. Zu Vorstehern der wichtigeren neuen Postämter wurden tüchtige Postmeister aus den älteren Landestheilen erwählt und den zu Postmeistern an weniger bedeutenden Orten ernannten Offizieren geübte Postsecrétaires beigegeben. Die Werkstätten und Druckereien in Berlin und Königsberg wurden in die eifrigste Thätigkeit gesetzt, um die nöthigen Postwagen, Montirungen, Bureau- und Cours-Inventarien, Druckfachen zc. zu liefern. Sechshundert Postpferde waren zu den neuen Einrichtungen erforderlich, und wo es vor der Hand nicht gelang, Postfuhrunternehmer zu engagiren, übernahm der Staat die Posthaltereien, zu welchem Behufe an einigen Orten noch Stallungen aufgeführt werden mußten. Auch Dienstlocale wurden, wo sie augenblicklich nicht zu bekommen waren, provisorisch hergestellt. Das Königlich Preussische Postwärteramt in Schlochau bestand in den ersten Monaten seiner Wirksamkeit aus einer mit getheerter Leinwand überzogenen und mit Moos ausgestopften Bretterbude, deren Front kaum Platz bot, das Postwappen mit dem riesigen Adler daran zu befestigen.

Schon nach 10 Wochen wurde eine Probefahrt auf den Hauptcoursen angestellt; sämmtliche Postfuhrcontracte waren abgeschlossen, die Entfernungen festgesetzt, die Posttagen für jeden Ort entworfen, die nöthigen Vorkehrungen wegen des Ueberganges über die Weichsel und Mogat getroffen, die Etats und Cautionen regulirt, die Bestellungen zc. expedirt, das Personal vollständig beisammen, verpflichtet, instruirte und in die

Nemter eingeführt, und vierzehn Tage später waren die Posten im Gange, sowohl in den Brüchen der Neze und dem für unwegsam gehaltenen Marienburger Werder, als in der Tuchelschen Heide und den Sandsteppen von Behrendt.

Der König war über diese schnelle Verwirklichung seiner Absichten höchst erfreut. An den Rand der betreffenden Anzeige des General-Postmeisters setzte er ein eigenhändiges »recht guht« und wies den Beamten des General-Postamts und der Provinz, welche sich bei der neuen Einrichtung durch Geschick und Eifer hervorgethan hatten, freigebig Geldbelohnungen an, was sonst seine Sache nicht war.

Am 3. October 1772 ward durch eine Publication die geschehene Einrichtung der Posten in Westpreußen den Einwohnern verkündet, und die Versicherung gegeben, daß alle zur Post gelieferten Briefe, Packete und Gelder schnell und pünktlich besorgt und für Sachen von Werth alle mögliche Sicherheit geleistet, auch für die rasche Beförderung und Bequemlichkeit der Reisenden besondere Sorgfalt geübt werden solle. Gleichzeitig ward der Postzwang für Briefe, Packete bis vierzig Pfund, Geld, Gold, Silber und Juwelen eingeführt, und den Lohnfuhrleuten geboten, sich, sobald sie mit Personen zu fahren beabsichtigten, Lohnfuhrzettel zu lösen.

Wie das General-Postamt die Posteinrichtungen in dieser neu erworbenen Provinz ohne Mitwirkung anderer Regierungsorgane durchgeführt hatte, so verblieb demselben auch gleich von Anfang an die Verwaltung der Westpreussischen Posten ausschließlich.

Zur besseren Beaufsichtigung der neuen Einrichtungen an Ort und Stelle und zur Verbesserung der Anlagen nach etwa vorwaltenden örtlichen Umständen und Bedürfnissen erschien es dem General-Postamte zweckmäßig, einen eigenen Ober-Postdirector für Westpreußen einzusetzen. Der König bestätigte die Wahl des Vorstehers des Ober-Postamtes zu Stolzenberg zu dieser Stelle. Sämmtliche Postanstalten der Provinz wurden dem Ober-Postdirector untergeordnet. Er sollte den Dienstbetrieb und das Personal bei denselben sowie das Postfuhrwesen unablässig überwachen, und zu diesem Behuf, so oft er es für erforderlich hielt, den Bezirk bereisen und Revisionen vornehmen; ferner sein Augenmerk darauf richten, ob die Postanlagen dem Interesse des Publicums und der Staatskasse entsprächen, oder welche Verbesserungen zu machen seien. Er sollte sich von den Postämtern fleißig Bericht erstatten lassen und dahin sehen, daß die Postbeamten gegen die Einwohner sich auf alle Weise zuvorkommend und gefällig zeigten. Auch in Bezug auf die Rechnungslegung wurden sämmtliche Postanstalten der Provinz dem Ober-Postamt in Stolzenberg untergeordnet, mit dem sie Abrechnung zu halten hatten, während allein das Ober-Postamt mit der General-Postkasse in rechnungsmäßige Beziehung trat. Das Gehalt des Ober-Postdirectors wurde auf 2400 Thlr. (incl. Emolumente) normirt.

Nach der noch vorhandenen sehr unvollständigen Instruction für

den Ober-Postdirector von Westpreußen scheint diese Stelle doch mehr den Charakter eines Inspektions-, als den eines selbstständigen Administrationsorgans gehabt zu haben. Uebrigens bewährte sie sich gut, so daß das General-Postamt, als unter Friedrichs d. Gr. Nachfolger das Stolzenberger Ober-Postamt in die Stadt Danzig verlegt ward, den Fortbestand der Ober-Postdirector-Stelle ausdrücklich verfügte.

Durch die Errichtung der Preussischen großen Postcourse in Westpreußen war das Polnische Postamt in Danzig völlig isolirt. Die Transitabgabe, welcher bisher jeder Preussische Brief, der von Königsberg nach Berlin ging, in Danzig unterworfen war, hörte zwar vorläufig noch nicht auf, aber sie floß jetzt zur Preussischen Staatskasse. Die Correspondenz nach Danzig selbst wurde dem Ober-Postamt in Stolzenberg zugeführt, das die Haupt-Einnahmen des Danziger Postamtes bald an sich zog. »Ew. Majestät — berichtet der General-Postmeister von Derschau an den König — sind also jetzt im Besiß der Danziger Postrevenü's und es bleibet jenem nur noch ein Ritt auf seinem Territorio über die Neherung bis Polsky übrig, welcher jetzt ganz unbeträchtlich geworden, und sobald es Ew. Majestät befehlen, bei Pillau coupirt werden kann.« Dem Könige war dies um so erfreulicher, als er früher einmal dem Polnischen General-Postamte von Polnisch-Preußen das Anerbieten hatte machen lassen, das Danziger Postamt an Preußen zu verkaufen oder zu verpachten, was aber abgelehnt worden war.

Man hatte bei Errichtung des Ober-Postamtes auf dem Stolzenberge ernstlichen Widerstand Seitens der Stadt Danzig erwartet. Der Preussische Resident daselbst und der Ober-Postdirector Uhl waren angewiesen, auf der Hut zu sein, um jeder etwaigen Unternehmung mit energischen Maßregeln zu begegnen, zu welchem Ende der Gouverneur von Marienburg, Generallieutenant von Stutterheim, Befehl erhalten hatte, ein Truppen-detachement in der Nähe des Stolzenberges zu postiren. Indes die Errichtung des Ober-Postamtes ging ungestört von Statten, obgleich die Danziger, ohnedies von Friedrichs Zoll- und Handelsmaßregeln erschreckt, dadurch in nicht geringe Unruhe versetzt wurden und nahe daran waren, in Petersburg Hilfe zu suchen. Diese fremde Postanlage, die sich so nahe an die Stadt erstreckte, daß man vor dem hohen Thor das Schmettern der Preussischen Posthörner vernehmen konnte, war für die Danziger Hannibal ante portas, und sie hätten lieber drüben auf dem Bischofsberge die russische, als dort über dem Giebel des Stolzenberger Posthauses an den Gedenktagen der Siege Friedrichs des Großen die schwarz und weiße Fahne flattern gesehen.

Doch der Ober-Postdirector Uhl, dessen umsichtiger Thätigkeit überhaupt ein großer Antheil an dem Erfolge der Westpreussischen Posteinrichtungen gebührt, wußte die ihm gestellte Aufgabe, das Preussische Postwesen durch Zuverlässigkeit, durch sichern und pünktlichen Betrieb dem Danziger Handelsstande angenehm zu machen, mit solchem Geschick durch

amtliches und außeramtliches Wirken zu lösen, daß jenes Vorurtheil bald merklich zu schwinden anfing. Allmählig sendeten die bedeutenderen Correspondenten die von ihnen geschriebenen Briefe aus der Stadt durch eigene Boten direct dem Ober-Postamt in Stolzenberg zu; es drängte sich ihnen der sehr natürliche Schluß auf, daß wenn das Stolzenberger Ober-Postamt sich in Danzig selbst befände, sie es nicht allein viel bequemer haben würden, sondern daß sie alsdann auch an das Polnische Ober-Postamt nicht mehr den Aufgabegroschen zu zahlen brauchten. Um für die angekommenen Briefe das Polnische Porto zu ersparen, ließen sie dieselben ohnehin schon meist von dem Ober-Postamte in Stolzenberg abholen. Polnische Postbeamte aus Danzig kamen zu dem Ober-Postdirector Uhl und baten ihn, sie in den Preussischen Postdienst aufzunehmen. Das General-Postamt nahm die fähigen und unverdächtigen unter ihnen mit ihrem bisherigen Range in den Preussischen Postdienst, was auch bezüglich einiger Polnischen Postbeamten aus Marienwerder und Elbing geschah.

Friedrichs Maßregeln hatten Kraft und Wohlstand der Stadt Danzig fühlbar gebrochen.<sup>\*)</sup> Auch nach seinem Tode vermochte sie sich nicht wieder zu erholen, und am 2. April 1793 erließ der Bürgermeister und Rath der Stadt Danzig an die Einwohner die Proclamation, welche mit den Worten beginnt: »Wasmaassen gesammte Ordnungen, die ganze Kaufmannschaft, alle Haupt- und incorporirte Gewerke, nach genauer Erwägung aller sie dazu verbindenden Umstände in gewisser Ueberzeugung des göttlichen Wohlgefallens, den einmüthigen Entschluß gefaßt haben, diese gute Stadt, als welche seit langer Zeit in ihrem Wohlstande dermaassen herabgesunken ist, daß dessen Wiederherstellung auf keine andere Weise sich hoffen und erwarten lassen mögen, Sr. Königlichen Majestät von Preußen Oberherrschaft zu unterwerfen.« . . .

Die Truppen des Generallieutenant von Raumer besetzten die Festungswerke und das Ober-Postamt zu Stolzenberg ward am 9. April 1793 nach der Stadt in das Local des aufgelösten Polnischen Postamtes verlegt. So war das Preussische Postamt in Danzig, welches der große Kurfürst daselbst zuerst nach der Schlacht von Warschau ordentlich constituirt hatte, jetzt wiederum hergestellt, nachdem es über 130 Jahre aus der Stadt entfernt gewesen war. —

An die Errichtung des Postwesens in Westpreußen reihte sich die Einführung Preussischer Posten im Ermelande.

---

<sup>\*)</sup> Gleich bei der Besiznahme Westpreußens nahm Friedrich Neufahrwasser, den einzigen noch schiffbaren Hafen Danzigs, der aber nicht im Gebiet der Stadt, sondern auf einem dem Kloster Oliva zugehörigen Territorium gelegen war, für sich in Anspruch, belästigte die Danziger »um sie zu hicaniren« mit Zoll- und Hafengefällen, Schiffsdurchsuchung u. s. w., ja er hatte sogar die Absicht, die Radaune, das einzige Süßwasser Danzigs, von der Stadt abzuleiten, so wie die Schifffahrt von der Oberweichsel durch die Nogat nach Elbing zu führen, oder wenigstens die Verbindung mit Danzig auch von dieser Seite her zu erschweren und zu stören.

Die hier bestehenden von dem letzten Bischof von Ermeland angelegten Reit- und Fußposten hatten einen etwas socialistischen Anstrich: sie wurden vermöge einer Steuerumlage auf Kosten der Gesamtheit der Einwohner erhalten; dafür stand Jedermann die Benutzung der Posten ohne Entrichtung irgend eines Porto oder sonstiger Gebühren völlig frei. Diese eigenthümliche Einrichtung, die die Freude eines Courier gewesen wäre, verdankte ihren Ursprung dem Umstande, daß die Fortschaffung der Bischöflichen Correspondenz und sonstigen Sendungen früher zu den Frohndiensten der Unterthanen gehört hatte. An einigen Orten war sie eine Reallast der Schulzengüter. Der gegenwärtige Bischof hatte nebst ähnlichen auch diese Last abgelöst, und dafür zur ferneren Unterhaltung seines Postwesens zunächst von den Schulzen einen Geldzins erhoben, welcher bald darauf, als die Benutzung der Posten Seitens der Einwohner zuzunehmen anfing, in eine allgemeine Steuer verwandelt wurde.

Das General-Postamt hob die Bischöflichen Reit- und Fußposten auf, errichtete, nachdem die Postämter in Braunsberg und Frauenburg schon Behufs des großen Königsberger Courses etablirt worden waren, noch Postanstalten in Mehlsack, Wormditt, Gutstadt, Seeburg, Bischofsstein, Wartenburg, Köffel und Allenstein und organisirte drei größere Fahrpostcourse von Elbing über Pr. Holland und Heilsberg (der Bischöflichen Residenz) nach Raftenburg; von Heilsberg über Gutstadt, Mohrunen und Pr. Mark nach Marienwerder, und von Heilsberg über Gutstadt und Hohenstein nach Neidenburg. Die übrigen Orte wurden durch Reit- und Botenposten mit diesen Courses und, so weit als nöthig, untereinander in Verbindung gesetzt.

Diese Einrichtungen waren im Jahre 1773 beendigt. —

Nach der Besignahme des Rege districts und der Regulirung der Preussisch-Polnischen Grenzen durch die Convention vom 2. August 1776 wurden die Preussischen Posten auch in diesem Landestheile eingeführt. Das General-Postamt ließ durch den Ober-Postdirector Uhl namentlich zwei größere Course herstellen, die sich an die Berlin-Königsberger Postlinie angeschlossen, nämlich den Cours von Rackel über Schubin, Labischin, Pakosz nach Inowraclaw, und denjenigen von Schneidemühl über Chodziesen, Margonin und Exin nach Schubin, wo er in den Rackel-Inowraclawer Cours einmündete. Inowraclaw ward Grenz-Postamt. Durch die Verschiebung der Preussischen Posten nach Cujavien bis Inowraclaw und Gniowcowo war eine Position auf dem großen Polnischen Postcourse von Posen nach Thorn gewonnen. Wie Polen vermöge des Danziger Postamtes lange Zeit die Preussische Postroute nach Ostpreußen unterbrochen und Transitporto erhoben hatte, so befand sich nun Preußen durch das Postamt Inowraclaw in einer ähnlichen vortheilhaften Stellung Polen gegenüber. In der Postconvention von Posen vom 8. December 1777 ward denn auch der Polnischen Postklasse für die auf dem Posen-Thorner Course über Inowraclaw in verschlossenen Packeten gehende Polnische Correspondenz

die Zahlung eines Transitporto von sechs guten Pfennigen pro Loth netto auferlegt, — eines sehr hohen Betrages für eine Transitstrecke von kaum 5 Meilen, der indeß nicht außer Verhältniß zu dem ehemaligen Polnischen Transitporto über Danzig stand, welches zuletzt 1 gGr. pro Loth auf das Doppelte jener Entfernung betragen hatte. —

#### Posten in der Grafschaft Mansfeld.

Nach dem Tode des letzten Fürsten von Jöndi (1780) gelangte die Grafschaft Mansfeld durch das Heimfallsrecht völlig in den Besiz Preußens.

Der Kriegs- und Postrath Seegebarth, welcher sich gerade auf einer Dienstreise in Halle befand, erhielt Auftrag und Vollmacht, im Mansfeldischen ordentliche Posten einzurichten, indem bisher nur ein Bote von Calbe nach Mansfeld gegangen war.

Es wurde ein Postcours von Magdeburg über Staßfurth und Sandersleben, woselbst der Fürst von Anhalt-Dessau die Einrichtung eines Preussischen Postwärteramts gestattete, nach Mansfeld, und ein zweiter Cours von Halle auf der Route über Eisleben nach Mansfeld angelegt. Gern hätte man diesen Cours durch Eisleben selbst geführt, aber auf die Einwilligung Sachsens war bei der Stellung beider Regierungen und Postverwaltungen zu einander gar nicht zu rechnen und einer abschläglichen Antwort wollte man sich nicht aussetzen. Der Cours wurde deshalb nahe bei Eisleben vorbei geleitet und in dem unsern dieser Stadt belegenden Preussischen Orte Helfsta ein Postwärteramt angelegt, um die Correspondenz aus Eisleben dennoch möglichst an sich zu ziehen, wozu sich nach damaligen Ansichten das Mittel durch Boten und Couvertirungen darbot. —

#### Postverhältnisse mit Sachsen.

Bei den Poststreitigkeiten mit Sachsen, von denen wir auch leider in diesem Abschnitte zu berichten haben werden, darf man einen wichtigen Umstand nicht übersehen. Diese Streitigkeiten wurzeln nämlich, wenigstens zum größten Theil, nicht in der Natur der internationalen Postbeziehungen oder in der specifischen Gestaltung der Deutschen Postrechts- und Besitzverhältnisse im 17. und 18. Jahrhundert, sondern sie sind hauptsächlich die secundären Folgen tiefer liegender Zerwürfnisse, die durch politische Eifersucht und irrthümliche volkswirtschaftliche Maximen, sodann durch Grenz-, Werbe-, Zoll- und Handelsstreitigkeiten zwischen den beiden Nachbarn entstanden waren.

Je mehr die Macht des Brandenburgischen Hauses wuchs und Sachsen überragte, das einst in Religions- und politischen Angelegenheiten der Bannerträger von ganz Norddeutschland gewesen war, desto schroffer wurde die Spannung, bis sie endlich, als Preußen unter Friedrich dem Großen die höchste Stufe seines Ansehens erreichte, in offenen Bruch ausartete.

Am 13. September 1743 ging Sachsen das Bündniß mit Oesterreich ein und trat dem Wormser Vertrage bei, der die Wiederlosfreisung des eben von Friedrich eroberten Schlesiens von Preußen bezweckte. Im zweiten Schlesienschen Kriege machte dann der Sächsisch-Minister und erklärte Feind Friedrichs, Graf v. Brühl, den Plan einer Diverſion nach Berlin, um bei dieser Gelegenheit Magdeburg, Halle, Halberstadt und deren Gebiete für Sachsen zu erobern.<sup>\*)</sup> Von nun an lodert die Abneigung zwischen Preußen und Sachsen, von Oesterreich geschürt, in hellen Flammen auf. Bei Striegau und Hohenfriedberg fochten die Preußischen Regimenter mit besonderer Erbitterung gegen die Sächsischen Truppen, und als 1745 die Preußische Armee in Sachsen eindringt, ward nicht die beste Mannszucht gehalten. Am 29. November nahm der alte Dessauer Leipzig, den Heerd vieler Zwietracht, schlug die Sachsen vierzehn Tage später bei Kesselsdorf und bahnte seinem Könige den Weg nach Dresden, wo dieser am ersten Weihnachtstage den Oesterreichern und Sachsen im zweiten Schlesienschen Frieden seine Bedingungen dictirte.

Um diese Zeit waren auch die Streitigkeiten wegen des Gütertransits und Straßenzwanges,<sup>\*\*)</sup> so wie wegen des Zolles zu Fürstenberg a. O. und der Ueberfahrt zu Schiblo von Neuem zum Ausbruch gekommen. Es wurde hierüber im 7. Artikel des zweiten Schlesienschen Friedens eine Festsetzung getroffen, die aber, weil Sachsen allerhand Schwierigkeiten machte, nicht zur Ausführung kam und im Hubertsburger Frieden wiederholt werden mußte.

\*) Friedrich der Große: „Histoire de mon temps“ II. p. 271—275.

\*\*) Im Jahre 1728 wurde zwischen Preußen und Sachsen ein Handelsrecess geschlossen, in welchem sich Sachsen die Landaccise von den ins Preußische gehenden Waaren vorbehielt. Demzufolge wurde im Brandenburgischen und Magdeburgischen auch eine solche Landaccise bezüglich der ins Sächsisch gehenden Waaren eingeführt. Ein Jahr nachher erklärte Sachsen, daß die Landaccise im Allgemeinen abgeschafft und solche nur noch in Leipzig, wegen der besonderen Gerechtigkeit dieser Stadt, erhoben werde. Dem Anscheine nach war dies eine Gefälligkeit vor Sachsen, und es wurde deshalb auch in Preußen die Landaccise aufgehoben. Bald aber zeigte sich, daß der Sächsisch Hof nur im Schilde geführt hatte, den Straßenzwang der Stadt Leipzig, welchen diese aus einem alten Privilegium vom Kaiser Maximilian I. vom Jahre 1507 herleitete, geltend zu machen, nach welchem Leipzig eine Stadtniederlage und Stapel und das Vorrecht haben sollte, daß kein Jahrmarkt, keine Messe oder Niederlage innerhalb 15 Meilen um Leipzig aufgerichtet werden mußte, wo die Mesabgaben zu zahlen waren. Die Frachten, die bei Leipzig vorbeigingen, ließ die Sächsisch Regierung anhalten und die Gebühren davon erheben. Da dieser Straßenzwang dem Preußischen Handel und namentlich der Stadt Magdeburg sehr lästig war, so befahl Friedrich d. G. unterm 24. April 1743, daß als Repressalie für alle nach Leipzig gehenden Frachten auf der Magdeburger Straße eine Transitabgabe von 15 Gr. pro Pferd erhoben werden solle; wenn die Sächsischen Frachtführer gar die Nebenroute benutzten, so sollten sie 24 Gr. pro Pferd Durchfuhrabgabe zahlen. („Kurzgefaßte Nachricht von dem Finanzwesen in Preußen, entworfen auf Befehl Sr. Königl. Hoheit des Prinzen von Preußen vom Geh. Oberfinanzrath und Präsidenten der Oberrechnungskammer J. R. Roden“ 1775.)



Um dieselbe Zeit des zweiten Schlesiſchen Krieges begannen die Poſtſtreitigkeiten ebenfalls von Neuem.

Die Sächſiſche Poſtverwaltung konnte den ihr aus der Einrichtung Preußiſcher Poſten in Schleſien erwachſenen Verluſt nicht verſchmerzen und ſuchte ſich auf alle mögliche Weiſe auf Koſten Preußens ſchadlos zu halten.

Die uns ſchon bekannte Frachtpoſt (gelbe Kutfche) zwiſchen Leipzig, Braunſchweig und Hamburg wurde in eine Geſchwindpoſt verwandelt, und ſtatt einmal wöchentlich, jetzt zweimal wöchentlich in Gang geſetzt. Sie that dem Preußiſchen Hamburg-Halle-Leipziger Poſtcourſe großen Schaden, da das Ober-Poſtamt in Leipzig, deſſen Vorſteher, Ober-Poſtmeiſter Hofrath Welck, ſich bei allen Gelegenheiten auf das Feindſeligſte bezeugte, ſo viel es nur irgend anging, die Pakete und Perſonen mit dieſer Poſt beförderte. Eben ſo großen Schaden fügte das Ober-Poſtamt in Leipzig der Preußiſchen Reitpoſt über Großkugel, Halberſtadt und Cleve nach Holland dadurch zu, daß es gegen den Receß von 1718 den Abſendern nicht die volle Freiheit ließ, den Expeditionsweg für ihre Briefe ſelbſt zu beſtimmen. Auch wurden Fälle feſtgeſtellt, in denen das erwähnte Ober-Poſtamt mitunter das Porto von den durch Preußen gegangenen Briefen erhöht hatte, um die Correſpondenten der Preußiſchen Poſt abgeneigt zu machen. Die Pakete und Gelder nach Glogau und der dortigen Gegend ſpedirte das Ober-Poſtamt in Bautzen nach Sorau, wo ein Sächſiſches Poſtamt ſich befand, und bis wohin Sachſen daher auch das Porto bezog. Da nun zwiſchen Glogau und Sorau eine Fahrpoſt nicht beſtand, ſo mußten die Glogauer Empfänger ihre Pakete und Gelder bei dem 10 Meilen entfernten Poſtamente Sorau abholen, während auf der Route über Görlitz und Liegnitz eine Fahrpoſtverbindung bis Glogau beſtand. Endlich dirimirte das Ober-Poſtamt in Leipzig die Extrapoſten nicht auf der vereinbarten ordinairen Poſtſtraße, ſondern auf Nebenwegen, wo ſie das Preußiſche Gebiet nur auf einer oder höchſtens zwei Stationen zu berühren brauchten. Auf dieſen Stationen ließ nun die Preußiſche Poſtverwaltung für jedes Extrapoſtpferd 10 Thaler fordern und erreichte dadurch, daß die Extrapoſtreiſenden in Leipzig ſelbſt darauf drangen, auf der gewöhnlichen Straße befördert zu werden.

Sachſen ſeiner Seits beſchwerte ſich über die Ausführung Sächſiſcher Briefe nach Schleſien, ſo wie der Briefe aus Frankfurt a. O. nach Leipzig, welche, dem Poſtanzluß entſprechend, über Berlin geleitet wurden, während Sachſen die Expedition über Cottbus verlangte, auf welcher Route es ein höheres Porto bezog. Preußen, hieß es ferner, verweigere der von Barby nach Cöthen angelegten Sächſiſchen Poſt den Transit und die Paſſage über die Saale, gewähre der Sächſiſchen Sorauer Poſt in Lieberoſe keinen günſtigen Anſchluß nach Frankfurt a. O. und ſpedire die Briefe nach Nürnberg und Italien über Duderſtadt anſtatt über Leipzig. Dieß war begründet, eben ſo wie die Beſchwerde, daß die Hamburger Muſterfäſſer und andere größere Pakete nach Leipzig mit der Preußiſchen Poſt nur auf Halle

spedirt und von dort auf die Landkutsche nach Leipzig geladen würden, um die Bestimmung des Recesses von 1718, wonach Sachsen für diese Sendungen die Halbscheid des Porto erhalten sollte, zu umgehen. Letzteres war eine Repressalie für die Spedition der Leipzig-Hamburger Pakete über Braunschweig mit der gelben Kutsche. Denn der König hatte, da alle Versuche einer gütlichen Beilegung scheiterten, befohlen, »daß man denen Sachsen durch repressailles begegnen und ihnen wiederum allerhand Beschwerlichkeiten in den Weg legen solle, damit sie traitabler gemacht und auf raisonnablere Gedanken gebracht werden.«

Schon währten die desfallsigen Streitigkeiten, deren Festigkeit die allgemeine Spannung noch vermehrte, zehn Jahre lang, ohne daß es gelungen wäre, eine Annäherung herbeizuführen. Und doch stand fest, und die Sächsischen Postcommissarien haben es später selbst eingeräumt, daß die Verbindung mit Preußen, wie dies, abgesehen von sonstigen Bedingungen, schon die geographische Lage mit sich brachte, für das Sächsische Postwesen bezüglich der hier in Frage kommenden Course vortheilhafter gewesen wäre, als die mit den Kur-Braunschweigischen und Längischen Posten.

Verschweigen dürfen wir nicht, daß diese Annäherung zum Theil durch die unangemessene Haltung der Preussischen Beamten fast aller Branchen, hier insbesondere einiger Grenz-Postmeister, den Sächsischen Beamten und Einrichtungen gegenüber, erschwert wurde. Die Siege Friedrichs des Großen hatten in seinem Volke ein Selbstgefühl erzeugt, welches, so sehr es der Nation als solcher zur Ehre und zum Antrieb fernerer Thaten gereichte, doch andererseits zur Folge hatte, daß mancher Einzelne durch das bloße Factum der errungenen nationalen Größe nun auch seine Persönlichkeit ohne das Erforderniß eigenen Werthes geadelt wähnte. »Unsere Leute — schreibt der Geh. Postrath Buchholz, der zu den Conferenzen mit den Sächsischen Commissarien in Halle abgesandt war, an den General-Postmeister — sehen en général die Sachsen mit einer gewissen Supériorité an, die diese verletzt und aigrivet und sie ganz von uns ableitet. Namentlich hat das brüste Wesen des Hallischen Postmeisters Kriegsraths Soden und des Großkugelschen Postmeisters Marcus sehr geschadet: peccatur intra iliacos muros et extra.« Und ein anderes Mal: »die Herrn Sachsen sind so abalienirt, daß, wenn sie auch den unschuldigsten Antrag Preussischer Seits hören, sie gleich vermeinen, der Teufel sei dahinter; es kann auch sein, daß dies zum Theil daher kommt, daß sie selbst bei ihren Vorschlägen häufig versteckte Zwecke haben.«

Letzteres war in der That nicht selten der Fall und veranlaßte das General-Postamt einmal, als die Sächsische Finanzkammer sich auf einen Satz aus dem Völkerrecht des Hugo Grotius berief, zu der in dem Erwiderungsschreiben vorkommenden Aeußerung, »daß Grotius, wenn er mit der Sächsischen Finanzkammer und dem Ober-Postamte in Leipzig zu thun gehabt hätte, wohl mehr Cautelen gelehrt haben würde.«

Auf den Handels-Conferenzen zwischen Preußen und Sachsen, welche endlich zu Halle im Anfange des Jahres 1756 eröffnet wurden, sollten auch die Poststreitigkeiten ausgeglichen werden. Der König beauftragte den Gesandten in Dresden, Grafen v. Malzahn, die dortige Regierung zur Absendung von Postcommissariaten nach Halle zu beordern. In der desfallsigen Allerhöchsten Ordre heißt es u. a.: »Wie sehr der dortige Hof den abseiten seiner Postämter gegen die Unsrigen eine Zeit her den Postrecessen widrigen Verfahren nachgesehen und wie wenig derselbe auf die von Unfertwegen dieserhalb zum öfteren geführten Beschwerden reflectiret, solches haben wir zur Genüge und nicht ohne großes Mißvergnügen bisher wahrgenommen. Da Wir inzwischen unmöglich fernerhin dergleichen Beeinträchtigungen mit gleichgiltigen Augen ansehen können, sondern die gerechteste Ursach haben, darauf zu dringen, daß solche gänzlich abgestellt und der Billigkeit nach abgethan werden, so befehlen Wir Euch hierdurch in Gnaden, darauf als eine Uns gar sehr angelegene Sache eine ganz besondere Attention zu nehmen.« Das General-Postamt und das Departement der auswärtigen Angelegenheiten wurden angewiesen, allen möglichen Eifer in dieser Sache zu bezeigen, »damit — dies hatte der König eigenhändig unter die betreffende Kabinettsordre gesetzt — dergleichen Mißr so interessirende sachen nicht so unausgemachet bleiben und auf die lange Banck geschoben werden.«

Der Sächsische Hof zögerte anfangs, auf den Antrag einzugehen. Da aber der Gesandte darauf beharrlich bestand, so wurden endlich der Geheimerath Voigt und der Ober-Postmeister Hofrath Welf von Leipzig — der gerade in der Sache Partei war, und von dem sich bei seinen bekannten preußenfeindlichen Gesinnungen schwerlich Unbefangenheit erwarten ließ — nach Halle gesandt. Am 1. Februar 1756 trafen die königlich Polnischen Kurfürstlich Sächsischen Commissarien in Halle ein, woselbst der Geheime Postrath Buchholz von Berlin schon angekommen war. Am nächsten Tage wurden auf dem Hallenser Rathhause die Postconferenzen eröffnet.

Gleich von Anbeginn aber zeigte sich, daß es dem Sächsischen Hofe, der damals mit Oesterreich, Rußland und Frankreich an erneuten Plänen zum Umsturz der Preußischen Monarchie arbeitete, mit diesen Verhandlungen keinesweges Ernst sei, sondern daß man die Preußische Regierung bis zu dem wie man glaubte nun bald zu führenden Vernichtungsschlage nur hinhalten wollte. Die Sächsischen Anerbietungen waren der Art, daß, wie der General-Postmeister Graf v. Sotter dem Könige sagte, wenn solche Propositionen dem Fürsten von Zerbst gemacht worden wären, auch dieser sie für déshonorant würde gehalten haben.

Friedrich, durch den Verrath des Oesterreichischen Gesandtschafts-Secretairs Baron Weingarten in Berlin und des Sächsischen Kabinetts-Kanzellisten Menzel in Dresden, von den verderblichen Plänen seiner Feinde unterrichtet, durchschaute Alles und sah längst voraus, daß die Handels-

und Postconferenzen in Halle nutzlos seien; aber er brach sie nicht ab und ließ vielmehr, um die Feinde sicher zu machen, die Verhandlungen mit dem größten Ernst und der eingehendsten Sorgfalt bis kurz vor dem Einmarsch der Preußen in Sachsen betreiben.

Da naht der verhängnißvolle Augenblick heran. Oesterreich und Sachsen verweigern Auskunft über den Gegenstand ihrer Rüstungen. Herzberg entwirft am 20. August 1756 den »Abriß der Ursachen, welche Se. Königliche Majestät von Preußen bewegen, sich wider die Absichten des Oesterreichischen Hofes zu setzen.« Alle diplomatischen und sonstigen Verhandlungen werden abgebrochen, die Commissarien aus Halle zurückberufen. Am 29. August rücken 60000 Preußen mit überraschender Schnelligkeit in drei Colonnen nach Sachsen ein, und am 16. October streckt, nachdem auch die Oesterreicher bei Pwositz geschlagen worden, die ganze Sächsische Armee im Lager bei Pirna die Waffen.

Die Archive von Dresden und Leipzig fielen in die Hände der Preußen. Aus dem ersteren arbeitete Herzberg das berühmte: „Mémoire raisonné sur la conduite des Cours de Vienne et de Saxe“ aus. Die Acten des anderen erwiesen die schädlichen Absichten und Intriguen der Sächsischen Regierung zur Verletzung der Preussischen Handels-, Zoll-, Verkehrs- und Postverhältnisse. In letzterer Hinsicht entnahm das General-Post-Amt besonders einigen Acten des Leipziger Ober-Post-Amtes wichtige Enthüllungen über dessen Anschläge zur Beeinträchtigung des Preussischen Postwesens und insbesondere zur Zerrüttung und Hinderung der großen Preussischen Postcourse von Berlin nach Cleve, von Hamburg nach Breslau, von Hamburg nach Leipzig und von Magdeburg über Duderstadt mit den Verbindungen nach Frankfurt am Main und Nürnberg. Es ging daraus auch hervor, daß die Regierung in Dresden diesen meist von dem Hofrathе Welck entworfenen Plänen, die zum Theil auf Targische Mitwirkung berechnet waren, beigestimmt hatte.

Friedrich ließ in dem eroberten und »in Depot genommenen« Sachsen die Postämter ganz in ihrer bisherigen Verfassung bestehen und sie, nach wie vor durch die Sächsischen Postbeamten, natürlich für Preussische Rechnung verwalten. Er befahl, daß die Administration und der Lauf der Posten in keiner Weise behindert oder gestört werden solle. Er sorgte für die Sicherheit derselben, um das Vertrauen des Publicums aufrecht zu erhalten und daher desto sicherer auf eine bestimmte jährliche Einnahme aus dem Postwesen rechnen zu können. Ueberhaupt bildete sich in diesem Kriege der Grundsatz aus, die Posten als eine dem Eroberer selbst sehr nützliche Einrichtung überall zu schonen und möglichst in ihrer bisherigen Verfassung zu belassen. \*) Als Ausnahme hiervon steht nur die Targische Usurpation der

\*) Martens sagt in seinem Völkerrecht darüber: »Cependant comme il se peut que l'interdiction de toute communication tourne au désavantage des deux parties il y a des cas où, en entrant en guerre, on laisse subsister le cours des postes, soit en général, soit sur des routes déterminées.«

Preussischen Postämter im Clevischen und Westphälischen da, von welcher weiter unten die Rede sein wird. Sonst blieb dieser Grundsatz bei allen folgenden Kriegen in Geltung, und auch Napoleon ließ in den von ihm eroberten Landen Sorgfalt darauf verwenden, daß der gewohnte Postenlauf keine Unterbrechungen erleide, zum Theil allerdings in der Absicht, in welcher einst Cromwell die Verbreitung der Postanlagen veranlaßt hatte: um die Correspondenz desto besser überwachen und controlliren zu können.

Für den Dienst des Heeres wurde in Dresden, dem wichtigsten strategischen Subjecte der Armee, ein Feld-Postamt und in Leipzig so wie in Baugen eine Feld-Postexpedition eingerichtet. —

Nach Beendigung des siebenjährigen Krieges trat ein etwas besseres Einvernehmen unter den beiden Nachbarstaaten ein. Das Ober-Postamt in Leipzig fertigte, dem Preussischen Verlangen entsprechend, die Reitpost nach Großflugel und Halle zeitiger ab, so daß die Berlin-Cleber Post in Halberstadt nicht mehr so lange auf den Anschluß der Post von Leipzig zu warten brauchte, was Sächsischer Seits früher geflissentlich verursacht worden war, um die Ankunft der Berliner Post in Cleve, Emmerich und Amsterdam zu verzögern. Preußen gestattete dagegen die Anlegung einer Sächsischen Post von Barby nach Cöthen. Bezüglich des Postamtes in dem letzteren Orte blieb das Condominat Preußens und Sachsens bestehen.

Die später erfolgte Erhöhung der Preussischen Portotaxe gab der Sächsischen Postverwaltung zu gerechter Unzufriedenheit Veranlassung.

Im Jahre 1767 wurden der Postregisseur Guiard und der Geheimsecretair Pape aus Berlin nach Dresden zum Behuf einer zwischen beiden Staaten bei den Hubertsburger Friedensunterhandlungen verabredeten General-Postconferenz gesendet. Anfangs schöpfte die Regierung in Dresden über die ziemlich schnell erfolgte Ankunft dieser Commissarien Mißtrauen: sie wähte, dieselben hätten eine politische Mission, weil das Gerücht ging, daß die Kaiserin von Rußland 100000 Mann an die Polnische Grenze sende und daß Friedrich ebenfalls zur Bedrohung Polens mit einer Armee von 60000 Mann in Schlesien stände. Dieses Mißtrauen wurde indeß bald beseitigt und die Unterhandlung wegen der Postangelegenheiten mit Eifer und gutem Willen begonnen. Als indessen im Verlauf derselben der Ober-Postmeister Hofrath Welck aus Leipzig zu der Conferenz zugezogen wurde, legten die Preussischen Commissarien dagegen Protest ein. „Le cabinet, berichtet Guiard, est composé de gens d'esprit, mais ils conviennent qu'ils n'ont point de connaissances locales sur l'objet à discuter. Mr. Welck leur est donc malheureusement nécessaire. Ce palefrenier (!) est arrivé depuis quelques jours, il travaille avec les commissaires et leur suggère ses anciennes

(Martens, Précis du droit de gens moderne de l'Europe [prem. édition 1788], dritte Aufl. Göttingen 1821, §. 269. S. 459); cfr. auch Klüber, Europäisches Völkerrecht, Stuttgart 1821, §. 275. S. 444, und Heffter, das Europäische Völkerrecht der Gegenwart, Berlin 1844, §. 141. S. 239. —

flèches qui, comme nous nous en sommes expliqués ouvertement ne méritent pas d'être repoussées par une main Prussienne." In Folge des Einspruches der Preussischen Commissarien wurde Welf von den Conferenzen wieder ausgeschlossen. Er blieb jedoch in Dresden.

Die meisten Schwierigkeiten zeigten sich in Bezug auf den von Sachsen in Verbindung mit Braunschweig angelegten Parallelcours zwischen Leipzig und Hamburg. Preußen verlangte die Abschaffung der dort errichteten Geschwind-Fuhrpost (gelbe Kutsche) oder wenigstens die Zurückführung derselben auf ihre früheren Verhältnisse, unter denen sie mehr die Natur eines Frachtwagens als einer Post hatte. Dies verweigerte die Sächsische Regierung beharrlich. Die Preussische Verwaltung gründete ihr Verlangen auf eine Festsetzung der Convention von 1718, nach welcher sich Sachsen verbindlich gemacht hatte, »die Ausnahme des Preussischen Leipzig-Hamburger Courses auf alle mögliche Weise zu befördern.« Die Preussischen Commissarien folgerten hieraus, daß Sachsen gar nicht befugt gewesen wäre, sich mit Braunschweig in diese dem Preussischen Course zwischen Leipzig und Hamburg nachtheilige Verbindung einzulassen. Diese Folgerung war wohl kaum zulässig. Denn wenn Sachsen, wie es danach doch hätte der Fall sein müssen, in dem Vertrage von 1718 einen Verzicht auf so bedeutende Gerechtfame eingegangen wäre, so hätte dies in dem Vertrage nach bekannten Rechtsregeln in ausdrücklichen Worten geschehen müssen, aus denen eine solche Verzichtleistung unzweideutig zu entnehmen war; die Herleitung durch die extensive Interpretation genügte dafür nicht. Nach langen Discussionen einigte man sich über diesen Punkt dahin, daß die mehrerwähnte Geschwind-Fuhrpost in ihrer gegenwärtigen Verfassung bestehen bleiben, Sachsen aber die Hälfte des reinen Ueberschusses an Preußen zahlen sollte.

Die anderen Punkte machten weniger Schwierigkeiten; insonderheit deshalb, weil die Preussischen Commissarien sich durch die den Leipziger Acten entnommenen Materialien gegen alle Verdrehungen und Ausflüchte, die in früheren Conferenzen eine so große Rolle gespielt hatten, gewappnet sahen. „L'embarras du Ministre, berichtet Guiard, vient de ce qu'il sait, que nous avons tous les Actes de Leipzig qui constatent la mauvaise foi et les intrigues de ce bureau et l'espèce d'acquiescement du Ministre à toutes ces menées contraires au traité." Die Sächsischen Commissarien räumten jetzt selbst ein, daß »man in Leipzig nicht wie man sollte verfahren habe.«

Unterm 22. April 1767 kam ein neuer Postvertrag zu Stande, dessen wesentlichste Bestimmungen folgende waren: Die Reccessen von 1699, 1700 und 1718 bleiben, so weit sie nicht durch den gegenwärtigen Vertrag abgeändert werden, bestehen; Preußen bezieht die Hälfte des reinen Ueberschusses der sogenannten gelben Leipzig-Braunschweig-Hamburger Kutsche; um den Correspondenten in Leipzig die Freiheit zu sichern, ihre Briefe und Pakete mit den ihnen beliebigen Posten abzusenden, soll eine

zwischen beiden Postverwaltungen vereinbarte Bekanntmachung im Posthause zu Leipzig ausgehängt, in den Leipziger Zeitungen veröffentlicht und den Leipziger Postberichten beigelegt werden; die Postbeamten in Leipzig, welche dawider handeln würden, sollen exemplarisch bestraft und im Wiederholungsfalle cassirt werden; das Ober-Postamt in Leipzig wird künftig keine Briefe, Gelder und Packete nach dem Westphälischen, Clevischen und allen sonstigen westlich der Elbe gelegenen Landestheilen mehr über Braunschweig oder Cassel senden, sondern dieselben ausschließlich über Großkugel und Halle leiten, und außer dem Preussischen Gesandtschafts-Depeschen-Packet nach Regensburg künftig noch ein Packet mit Preussischer Hof- und Regierungscorrespondenz von Berlin nach Bayreuth portofrei durch Sachsen befördern; die 1710 eingerichtete Fahrpost von Halle über Merseburg und Weissenfels nach Zeitz, welche im Laufe der Zeit in einen Botengang verwandelt worden war, soll wiederhergestellt und von Halle bis Merseburg auf Preussische, von Merseburg bis Zeitz auf Sächsische Kosten befördert werden; das Porto von dieser Post soll jeder Theil zur Hälfte beziehen, alle Umführungen von Briefen, namentlich auch diejenigen über Crossen, Berlin und Halle sollen aufhören, und für die Expedition immer die kürzesten d. i. die schnellste Verbindung gewährenden Wege gewählt werden; die Packete, die von Magdeburg und Hamburg in Halle mit der Post ankommen, sollen auch mit der Post und nicht mit Landkutschen nach Leipzig weiter befördert werden; die Sächsischen Postämter werden die Packete, Briefe, Gelder und Passagiere nach den Mecklenburgischen Landen nicht ferner über Braunschweig und Hamburg, sondern über Magdeburg oder Berlin dirigiren; die Posten zwischen Frankfurt und Lieberose sollen so eingerichtet werden, daß sie in Lieberose auf die Cottbus-Dresdener und auf die Lübben-Leipziger Post einfallen; endlich wird man den Extrapost-Reisenden nach Braunschweig und Hamburg in Leipzig volle Freiheit lassen, ob sie über Merseburg und Harzgerode oder über Großkugel und Halberstadt ihren Weg nehmen wollen.

Dieser Vertrag war zunächst nur auf drei Jahre geschlossen mit der Bedingung stillschweigender Verlängerung, wenn ein halbes Jahr vor Ablauf dieser Frist keine Kündigung erfolgen sollte. Letzteres geschah nicht und so blieb der Vertrag bestehen. —

Die Poststreitigkeiten zwischen Preußen und Sachsen währten nun fast hundert Jahre. Waren auch die internationalen Postbeziehungen in dieser Zeit im Interesse des Verkehrs um Vieles verbessert worden, so läßt sich doch nicht verkennen, daß der höhere Zweck der Combination mit Sachsen, welcher dahin ging, ein starkes möglichst einheitliches Postwesen im ganzen niedersächsischen Reichskreise zu schaffen und durch demnächstige Verbindung mit Hannover und Braunschweig, die, wenn Preußen und Sachsen einig waren, ihren Beitritt nicht verweigert haben würden, eine Nord-deutsche Postallianz zu gründen, — daß diese Idee, die von den Zeiten des großen Kurfürsten an in der Preussischen Postverwaltung tra-

ditionell geworden war, sich während dieses ganzen Jahrhunderts der Erreichung noch um keinen Schritt näher gerückt sah. Das Bewußtsein des solidarischen Interesse kam nicht zum Durchbruch; der staatsmännische Horizont erstreckte sich nur bis an die Marken des eigenen Landes. Dem Nachbar möglichst viel zu entziehen, selbst auf die Gefahr, den Verkehr in unnatürliche Bahnen zu leiten, war noch immer eine Hauptaufgabe des auswärtigen Departements der Postverwaltung: Mißtrauen herrschte überall, und statt Wege anzubahnen, warf man Schanzen auf.

Ueberblickt man nach dieser Richtung hin das Ergebniß jener Streitigkeiten, so ist nicht zu leugnen, daß die Sächsische Postverwaltung mit dem meisten Erfolge gekämpft hatte. Denn zu den Zeiten des großen Kurfürsten hatte Preußen in Sachsen drei Postexpeditionen gehabt, darunter eine in Leipzig. Noch 1708 fand ein Preussischer Courier-Postritt durch Sachsen bis Baireuth statt und die Preussischen Fahrposten erstreckten sich weit in Thüringen bis Jena. Die Preussische Postverwaltung vermittelte damals die Beförderung Englischer, Hamburgischer, Mecklenburgischer, Holländischer, Brabantischer, Französischer, Spanischer u. s. w. Correspondenz nach Sachsen zum größten Theil ausschließlich. Die Preussischen Posten fuhren in Leipzig ein, und bis dahin bezog Preußen das Porto. Auf dem Landtage zu Dresden im Jahre 1687 hatten die Sächsischen Stände geklagt: »daß von Seiten des Kurfürsten zu Brandenburg je länger je mehr die Posten von Halle aus zu erheben getrachtet würde, und solches bloß darum, daß selbiger um so viel eher die Handlung in seine Lande ziehen und Churfachsen dadurch Abbruch thun möchte.« \*) — Sachsen hatte beharrlich das Ziel verfolgt, von diesem Monopole Preußens sich frei zu machen. Und es hatte seine Absicht, hauptsächlich in dem ersten Jahrzehend des achtzehnten Jahrhunderts, erreicht. Dies würde nicht geschehen sein, wenn es der Preussischen Verwaltung damals gelungen wäre, sich zum Meister des Hamburg-Nürnbergers Courses zu machen (Th. I. Seite 68 und 69). Daß Sachsen, durch Verbindung mit dem Fürsten von Thurn und Taxis, mit Hannover und Braunschweig und durch Einwirkung bei den kleineren thüringischen Höfen es verhinderte, daß diese Haupt-Postroute, die eine wichtige Operationsbasis für weitere Ausdehnung der Postanlagen bildete, unter die Botmäßigkeit Preußens kam, war ein Meisterstreich seiner Post-Politik. —

#### Postverhältnisse mit Braunschweig.

Die Postverbindungen zwischen Preußen und dem benachbarten Braunschweig waren bisher noch nicht im Vertragswege geordnet worden. Alle desfallsigen früheren Versuche waren erfolglos gewesen. Braunschweig hatte sich vielmehr in Bezug auf das Postwesen mit Hannover,

\*) Cfr. Geschichte des Sächsischen Postwesens bis zum Jahre 1713 in den verdienstvollen Beiträgen zur Kenntniß des Postwesens von G. F. Hüttner in Leipzig (II. Jahrgang 1848 S. 434).



Sachsen und der in den Braunschweigischen Gebieten ehemals vorherrschenden Reichspost in Verbindung gesetzt. Nach den Preussischen Landen hin bestanden nur zwei Posten, eine von Braunschweig über Helmstedt nach Magdeburg, und die andere von Braunschweig über Roßlum nach Halberstadt; beide auf den nothdürftigsten Wechselverkehr beschränkt. Die daraus hervorgehenden gegenseitigen Beziehungen waren lediglich durch das Herkommen bestimmt: mitunter sehr eigenthümlich, denn während z. B. das Porto zwischen Braunschweig und Magdeburg halbscheidlich getheilt wurde, erhielt Preußen von dem Porto zwischen Helmstedt und Magdeburg, nach einem alten, aus den Zeiten der Helmstedter Landkutschen des 17. Jahrhunderts herrührenden Gebrauche nur den vierten Theil des Porto, was die Folge hatte, daß das Braunschweiger Postamt seine Sendungen nach Magdeburg größtentheils auf Helmstedt spedirte, damit sie dort erst umspedirt und, nach gehörigem Stilllager, dem Bestimmungsorte, gleich als seien sie Helmstädter Ursprungs, zugefandt würden. Waren die Briefe übrigens frankirt, so bezog das absendende Postamt das ganze franco ungetheilt, und wandte demzufolge alle ersinnlichen Mittel an, einen förmlichen Frankirungszwang einzuführen.

Ebenso regellos waren die übrigen Postverhältnisse. Die Postsachen von Halberstadt nach dem nahen Helmstedt mußten über Braunschweig oder Magdeburg spedirt werden; in Halle langte die Correspondenz aus Braunschweig sehr häufig über Merseburg und Leipzig an; die Braunschweiger Briefe nach Westphalen und der Grafschaft Mark wurden eine Zeitlang über Cassel und Elberfeld geleitet, und an letzterem Orte, wahrscheinlich um sich von der langen Reise auszuruhen, noch 24 Stunden aufgehalten, und Vessing's Briefe an Nicolai mußten alle den Umweg über Braunschweig machen, weil zwischen Wolfenbüttel und dem 2 Meilen entfernten Hornburg, durch welchen Ort der große Berliner Postcour's passirte, eine Postverbindung nicht bestand. Er beklagt sich über die schlechte Postverbindung in den Briefen, mit welchen er die Correcturbogen des Nathan an seinen Bruder Karl G. Vessing nach Berlin sandte. Die Briefe nach Schlesien zu wurden von Braunschweig aus, sowohl Seitens des Targitschen als des Braunschweigischen Postamtes, nicht selten über Merseburg und Leipzig spedirt, wo sie dem Sächsischen Transitporto unterlagen, während die Correspondenz aus Schlesien nach Braunschweig über Berlin spedirt wurde, so daß für denselben Brief das Porto auf dem Hinwege ein anderes war, als das auf dem Rückwege.

Die im Jahre 1754 zwischen beiden Postverwaltungen schwebenden Unterhandlungen zur Beseitigung dieser Uebelstände wurden durch den Krieg unterbrochen. Nach Beendigung desselben ergriff zuerst das Herzoglich Braunschweigische Postdirectorium, das eine rege Thätigkeit zur Förderung der Entwicklung des dortigen Post-Institutes entfaltete, eine erfolgreiche Initiative.

Der Herzoglich Braunschweigische Postrath *G r a e f e* kam nach Berlin,

und hier wurde unterm 26. October 1771 zwischen Preußen und Braunschweig der erste Postvertrag abgeschlossen, der die gegenseitigen internationalen Postbeziehungen ordnete, jene Uebelstände beseitigte und eine Vermehrung der Postverbindungen bewirkte, unter denen namentlich die auf Braunschweigische Kosten neu angelegte Post von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Hornburg, wo sie mit dem großen Berlin-Clever Cours sich vereinigte und die Braunschweigische Correspondenz nach Osten und Westen demselben zuführen konnte, bedeutend war, indem sie dem Publicum großen Vortheil und der Preussischen Postkasse eine nicht unbeträchtliche Einnahmeerhöhung gewährte. Durch diesen Vertrag erreichte die Preussische Verwaltung außerdem, daß ein großer Theil der bisher mit der sogenannten Braunschweig-Leipziger gelben Kutsche auf Leipzig gesandten Waaren jetzt über Halberstadt und Halle geschickt wurde.

Dieser Vertrag gelangte schon vom 1. Decbr. desselben Jahres ab zur Ausführung. —

#### Posten in den westlichen Provinzen.

Für die Ausbreitung der Postanlagen in den westlichen Provinzen geschah in diesem Zeitraum weniger, als in den östlichen Theilen der Monarchie.

Der Grund davon lag zunächst in dem Umsturz des Preussischen Postwesens in den Clevischen und Westphälischen Landen während der Französischen Invasion im siebenjährigen Kriege durch den Kaiserlichen Reichshofrath in Wien und den Fürsten von Thurn und Taxis. Hiervon wird weiter unten die Rede sein.

Nach dem Kriege hatte das General-Postamt mit Wiederherstellung der früheren Ordnung vollauf zu thun. Dann erfolgte die Veränderung in der Verwaltung durch Einsetzung der Französischen Postregie, welche unter andern die begonnenen Unterhandlungen wegen Anlegung einer Fahrpost von Hamm über Elberfeld und Düsseldorf nach Cöln gänzlich ruhen ließ. Die große Getreidetheuerung der Jahre 1771 und 1772, so wie die Errichtung der Posten in Westpreußen erwiesen sich als neue Hemmnisse.

Was aber, außer diesen vorübergehenden Verhältnissen, die Ausbreitung der Preussischen Posten in Westphalen und am Rhein hauptsächlich und dauernd behinderte, das war die Gestaltung der dortigen Territorialverhältnisse. Wenn ein Postcours von 20 Meilen Länge nicht durch drei oder vier verschiedene Gebiete ging, so war das gewiß eine merkwürdige Ausnahme. In diesen Gegenden bestanden Kurcölnische, Stadtcölnische, Kurpfälzische, Fürstlich Thurn und Taxis'sche, Fürstbischöflich Münsterische und Paderbornische, so wie Königlich Preussische Posten, zu geschweigen der vielen concessionirten Landkutschen, welche unter dem Schirm irgend eines Grafen oder Bischofs, an denen sie einen bestimmten jährlichen Canon zahlten, die Landstraßen, sehr eifersüchtig auf ihr Privilegium, inne hatten.

Unter diesen Umständen war an die Organisation eines großen ein-

heitlichen Preussischen Postcourssystemes in diesen Gegenden noch nicht zu denken. Doch kam man nach vielen Streitigkeiten mit Kurcöln, Kurpfalz und Thurn und Taxis im Jahre 1782 endlich dahin, daß in der Grafschaft Mark, die der Fahrposten noch entbehrte, zur Verbindung mit den Bergischen Handelsplätzen eine Fahrpost von Hamm über Camen, Königsborn, Unna, Schwerte, Iserlohn, Limburg, Hagen durch die Enneper Straße auf Schwelm, Langerfeld und Elberfeld angelegt wurde. Dieselbe ward zu Hamm in genauen Anschluß mit den Posten des Berlin-Clever Courses und zu Elberfeld in genauen Anschluß mit den Taxisschen Posten aus Düsseldorf, Cöln und Aachen gesetzt.

Neben der Preussischen Fahrpost von Cleve nach Cöln ward noch eine solche von Crefeld nach Cöln über Neuß und Dormagen gelegt, welche man später bis Aachen fortzusetzen die Absicht hatte, was indeß noch nicht gelang. Die Fahrpost zwischen Cleve und Cöln blieb auch während des ganzen Krieges fast ununterbrochen im Gange. Nur die Cölnischen Schiffer thaten ihr Abbruch, »indem dieselben — wie der Postcommissarius Schopplenberg berichtet — sich eine Zeit her darauf geleeget, die zu Wasser und mit denen Frankfurter Postwagens zu Cölle eintreffenden Passagiers an sich zu ziehen und zu persuadiren suchen, daß sie sich ihrer Achens den Rhein herunter weiter bedienen; und fremden und unkündigen Passagiers dabey sogar die Versicherung geben, daß selbige zu Wasser geschwinder als mit die holprige Postwagens in Rymwegen und Arnheim eintreffen würden; und wenn endlich die Reisenden ihr Wort gegeben, sie dann noch dahin zu bereden suchen, daß sie sich Cölle ein paar Tage besehen möchten, bis dann noch mehr Passagiers zusammen kommen.« In Folge dessen ward das Zollamt in Ruhrort von dem General-Finanz-Directorium angewiesen, die Schiffer wegen der Beförderung der Reisenden genau zu revidiren und von jedem Passagier, der mit einem Cölnischen Schiffe auf dem freien Deutschen Rhein daher gefahren kam, einen beträchtlichen Zoll zu fordern, welche Maßregel denn auch, wie wir aus einem späteren Berichte erschen, von »merklich gutem Effect« gewesen ist. —

#### Postverbindung mit Holland.

Mit dem Holländischen Postwesen ging im Jahre 1752 eine wichtige Veränderung vor.

Bis zu dieser Zeit bestand nämlich in Holland keine eigentliche Staatspost. Vielmehr hatte jede bedeutendere Stadt ihr eigenes Postwesen, das lediglich von Bürgermeister und Rath abhängig war, lediglich den Charakter einer Communal-Anstalt hatte. Das alte Botenwesen der Städte hatte sich sonach in dem Gebiete der Nachkommen der wenig neuerungsfüchtigen Bataver hinsichtlich seiner Verfassung bis um die Mitte des vorigen Jahrhunderts unverändert erhalten; nur seine äußere Einrichtung war durch die Verwandlung der Boten in Posten vervollkommenet worden. Wurde ein Postamt in einer Stadt vacant, so hatte der in dem Quartal

präsidirende Bürgermeister das Recht, solches ad dies vitae zu übertragen, wem er wollte, ohne den Souverain, die Staaten von Holland, darum zu befragen.

Die Nachtheile dieser Einrichtung liegen auf der Hand. Eine anschauliche Schilderung davon findet sich in den Depeschen der Preussischen Gesandtschaft im Haag aus dieser Zeit: »Auf die Capacität der Person, die das Postamt verwalten soll, kommt es gar nicht an. Bisweilen behält es der Herr Bürgermeister vor sich selbst, bisweilen conferirt er es seinem noch in der Wiege sehenden Sohn, bisweilen als ein douaire seiner Frau, bisweilen bekommt es eine auszubeyrathende Tochter als einen Brautshaß mit, bisweilen kriegt solches ein anderer Verwandter oder guter Freund. Es geschieht auch wohl oft, daß wenn der Herr Bürgermeister keine Descendenten oder andere nahe Anverwandte hat, er das Postamt einem Frembden mit der Bedingung giebt, daß ihm selbst eine erkleckliche Leibrente daraus durch einen particulier Contract gesichert werde. Auf solche Art konnte zuweilen ein Bürgermeister von Amsterdam, der das Glück hatte, daß bey seinem praesidio ein importantes Post-Comptoir in seiner Stadt durch einen Sterbefall offen kam, sich selbst oder einem seiner Kinder ein jährliches Einkommen von 10, 20 und wohl gar 40 Tausend Gulden auf Lebenszeit verschaffen, welches gewiß etwas sehr Angenehmes ist. Allein auf diese Weise wurden die Posten auch sehr schlecht administrirt, indem der Postmeister selbst wenig Inspection darauf nahm, mit einem particulier Fuhrmann wegen Transportirung des Fellsens contrahirte, seine Laquayen zu Spedition-Commis machte, in Summa Alles so einrichtete, daß er nur sein Privat-Interesse dabey beherzigte. Es ist bei dieser Einrichtung noch diese Inconvenienz, daß in einem jeden größeren Orte vier, fünf und mehrere Posthäuser sich befinden, und dieser particulier Postmeister z. B. die Englischen, ein anderer die Französischen und Spanischen, ein Dritter die Deutschen, Hamburger und inländischen Postbriefe annimmt und ausgiebet, so daß ein Frembder oft erst aus langer Erfahrung lernen kann, auf welchem Posthause er seine Briefe abgeben und holen lassen müsse, auch die Correspondenten nicht selten, und insonderheit von ausländischen Briefen, nach Belieben des Postmeisters die Briestage erlegen müssen.«

Diesen Uebelständen — und namentlich dem letzterwähnten — ist es wohl zuzuschreiben, daß selbst den Holländern der Republikanismus einer solchen Postverfassung im Laufe der Zeit doch etwas zu ausschweifend geworden war. Man brachte daher, als beim Herannahen der Französischen Heere die Statthalterschaft wiederhergestellt und dem Prinzen Wilhelm IV. von Nassau-Oranien übertragen worden war (4. Mai 1747), in Vorschlag, daß der Staat gegen Entschädigung der jetzigen Inhaber (der Postmeister) die Postämter in eigene Verwaltung nehmen, nach dem Muster der anderen Europäischen Staaten das Postregal selbst ausüben und das Postwesen im gemeinsamen Interesse aller Staatsangehörigen einheitlich leiten solle.

Es verdient gewiß als ein Beweis des Holländischen Patriotismus hervorgehoben zu werden, daß die meisten Städte ihre bisher ausgeübten Postgerechtfame im Interesse der Gesamtheit freiwillig und ohne Entschädigung dem Staate opferten. Haag war hierin mit dem Beispiel vorangegangen. Nur wenige leisteten Widerstand: unter ihnen Amsterdam, das seit der Union von Utrecht immer an der Spitze der dem Landesgouvernement feindlichen Partei gestanden hatte und dessen Bürgermeister und Rath auch jetzt erklärten, daß sie zu ihrem „grooten leetwesen sig genoodsaakt vinden, te verklaaren, dat, dewyl het inkoomen van de Stad aan de eene zyde soo seer is verminderd, en de lasten darentwegen weeder soodanig vermeerderd, de Financien in de uiterste verwarring wierden geraaken, en niet toelaaten, dat de Posteryen soudon worden gecedeert aan het gemeene Land, maar dat daarvan sal worden gebruik gemaakt tot soutien van de soo seer beswaarde Stad en voor ten nutte van de goede Burgeren en Ingezeetenen van de Stad.“ Erst nach fünfjährigen Unterhandlungen gelang es, diesen Widerstand zu brechen. Am 1. Juli 1752 übernahm der Staat das ganze Postwesen, das unter die Leitung einer aus fünf Mitgliedern bestehenden General-Administration gestellt wurde, von denen vorläufig die beiden ersten im Haag, die zwei andern in Amsterdam und der fünfte in Rotterdam ihren Sitz erhielten. Am Schlusse jedes Vierteljahres versammelten sich diese »General-Commissarien der Postverwaltung« im Haag behufs gemeinschaftlicher Berathung. Auch in die Postbeziehungen zum Auslande hatte sich die Zersplitterung des Holländischen Postwesens vor dieser Organisation übertragen. Amsterdam war mit der Preussischen, der Hamburgischen und der Reichspost, Leyden mit der Sächsischen, Haag wiederum mit der Preussischen Post durch Reesse verbunden.

Die neue Holländische General-Post-Administration ergriff eine kräftige Initiative, dieser Verwirrung ein Ende zu machen. Das General-Postamt in Berlin hatte durch den Postmeister Evermann aus Emmerich, welcher die Holländischen Postrouten incognito bereisen mußte, so wie durch den Gesandten im Haag seit längerer Zeit von den desfallsigen Maßregeln Kenntniß und hielt es für geeignet, die Vorschläge der Holländischen Postverwaltung wegen einer General-Post-Combination mit Preußen abzuwarten. Diese Postverwaltung zögerte auch nicht damit, und schon im Jahre 1754 eröffnete der General-Post-Commissair Le Jeune dem Preussischen Gesandten im Haag die Bereitwilligkeit der Holländischen Postverwaltung, eine dem Post- und Verkehrsinteresse beider Staaten zusagende allgemeine Postconvention mit Preußen zu schließen, in Folge dessen Unterhandlungen eröffnet wurden.

Die Besetzung der Clevischen und Westphälischen Lande durch die Französischen Truppen im siebenjährigen Kriege und die Besitzergreifung der dortigen Preussischen Postämter durch den Fürsten von Thurn und

Lazis unterbrachen diese Unterhandlungen, und in den ersten Jahren nach geschlossenem Frieden hatte das General-Postamt seine Sorgfalt zunächst auf die Herstellung des sehr zerrütteten Berlin-Clever Courses und seiner Zweigrouten zu verwenden. Die von Friedrich dem Großen eingeführte Französische Post-Regie in Berlin versäumte 1766 einen sehr günstigen Zeitpunkt zur Wiederaufnahme der Unterhandlungen mit Holland, indem die General-Postadministration im Haag sich damals gerade mit der Reichs-post auf sehr gespanntem Fuße befand. Erst nach Abschaffung der Französischen Postregie in Preußen wurden die Unterhandlungen mit Holland wieder ernstlich begonnen. Man zeigte beiderseits Eifer und guten Willen. Besondere Schwierigkeiten bereitete nur das Holländische Postcomptoir, welches sich nunmehr schon über hundert Jahre in der seit Friedrich I. Preussischen Stadt Vingen befand, so wie die 1766 stattgehabte Erhöhung der Preussischen Portotaxe. Jenes Holländische Postcomptoir in Vingen bildete eines der Hauptglieder in der großen Amsterdam-Hamburger Postkette. Es war, wie der zu den Postunterhandlungen im Haag befindliche Bevollmächtigte der Preussischen Postverwaltung, Kriegs- und Postrath Seegebarth sagte, der Schlupswinkel, durch welchen die Hamburger, Leipziger und Braunschweiger Briefe nach und aus Holland den Preussischen Posten entwischten. Alle Versuche Preußens, die Aufhebung dieser Station selbst gegen volle Entschädigung auf gutlichem Wege zu erlangen, scheiterten an dem Starrsinn der Holländer. Bei der Besitznahme Vingens unter Friedrich I. wäre es ein Leichtes gewesen, diesen Zweck zu erreichen. Man hatte aber damals auf das Holländische Postcomptoir, als auf eine zu geringe Sache, nicht geachtet. Jetzt war man genöthigt, Tausende zu bieten und sich dennoch eine Abweisung gefallen zu lassen. Um es nicht zu einem Bruch mit Holland kommen zu lassen, gab man den Plan auf. Was die Erhöhung der Preussischen Portotaxe betrifft, so führte man in Holland darüber ziemlich allgemeine Beschwerde. »Republikaner, wie die Holländer sind — berichtet der Postrath Seegebarth — revoltirt nichts mehr, als neue Erhöhungen.« Trotz dieser Schwierigkeiten kam unterm 3. Juni 1775 ein für beide Theile recht vortheilhafter Postvertrag zu Stande. Derselbe zeichnet sich vor den bisherigen Postverträgen durch eine mehr systematische Anordnung aus. Auch rühmt der Preussische Gesandte in einem Berichte an das auswärtige Ministerium die »besondere Geschicklichkeit,« welche der Postrath Seegebarth bei dieser Gelegenheit gezeigt habe.

Nach Inhalt des Vertrages sollten bei Regulirung der Postverbindungen zwischen beiden Staaten stets die Interessen des Verkehrs und der beiderseitigen Unterthanen und Postverwaltungen maßgebend sein. In directen Kartenschluß sollten vorläufig treten: Dordrecht, Leyden, Amsterdam, Rotterdam, Haag, Arnheim, Nymwegen und Cleve, Wesel, Emmerich und Duisburg. Die Correspondenz, welche man sich gegenseitig ausliefern wollte, war genau bestimmt. Für Preußen war es sehr wichtig,

daß Holland versprach, die gesammte Correspondenz aus England nach Preußen und denjenigen Staaten, welche mit den Preussischen Posten die schnellste Verbindung hatten, so wie die gesammte Holländische und Englische Correspondenz nach Schlesien, welche bisher vielfach über Leipzig gesandt worden war, ausschließlich den Preussischen Posten auszuliefern. Durch Artikel 6. dieses Vertrages wurde Preußen auch von dem sehr lästigen Contract mit den Schuylenburgischen Erben wegen des Posttritts zwischen Arnheim und Utrecht (Zbl. I. Seite 73) befreit. Die Holländische Regierung übernahm die Entschädigung der Schuylenburgischen Erben und verpflichtete sich, den obbesagten Posttritt für 900 Fl. jährlich besorgen zu lassen. An die Schuylenburgischen Erben hatte die Preussische Verwaltung zuletzt jährlich 2500 Fl. zahlen müssen, so daß durch diese Vertragsbestimmung eine Ersparniß von 1600 Fl. jährlich erzielt und eine pünktlichere Beförderung auf diesem wichtigen Course gesichert wurde. Den Holländern ward der Fortbestand ihres Postcomptoirs in Lingen zugesichert, jedoch sollte dasselbe angewiesen werden, sich aller Colligirung und Distribuirung von Briefen zu enthalten und nur als Transitcomptoir fungiren. Dagegen machte sich Holland verbindlich, sämmtliche Briefe aus Lingen und den ostfriesischen Orten nach Holland und Hamburg durch die Holländische über Lingen passirende Post unentgeltlich zu befördern, das Porto von denselben aber mit Preußen halbscheidlich zu theilen. Nach angestellten statistischen Ermittlungen war dies ein Object von circa 1000 Thlr. jährlich. Schließlich war noch festgesetzt, daß das bisher stattgefundene Couvertiren von Briefen aus Amsterdam und Haag nach Emmerich künftig aufhören sollte. Troßdem diese Couvertirung ein Mißbrauch gewesen war, ließen sich die Holländer doch bereit finden, für den in Folge der Abschaffung der Couverte entstehenden Einnahme-Ausfall beim Postamte in Emmerich der Preussischen Verwaltung eine Entschädigung von 1000 Gulden jährlich zu zahlen.

In einem geheimen Artikel des Vertrages war noch auf Preussischen Vorschlag verabredet, daß man Einleitungen treffen wolle, um eine »Post-Allianz« zwischen Preußen, Holland, Dänemark, Hamburg, Bremen und Kur-Braunschweig zu gründen, die den Zweck haben sollte, das Postwesen in den Gebieten der Nord- und Ostsee einheitlich zu reguliren, das gegenseitige Interesse zu befördern und sich »wider alle der Postsachen halber geschehende An- und Eingriffe mit vereinten Kräften zu setzen.«

Ein ähnliches Ziel hatte die Preussische Postverwaltung schon bei den Postunterhandlungen mit Sachsen im Auge gehabt. Indessen blieb die, an sich überhaupt unbestimmte Idee, wenn man sie auch unter dem frischen Eindruck vorübergehender Ereignisse immer von Neuem erfaßte, doch unausgeführt. Auch stellte der Zeitgeist ihrer Verwirklichung unübersteigliche Hindernisse in den Weg. Schon das uns hier gerade vorliegende Beispiel zeigt, daß 21 Jahre verstrichen, ehe ein Postvertrag zwischen Preußen und Holland allein zu Stande kam, — eine lange Zeit, selbst wenn man in Ansehung des Krieges 10 Jahre abrechnen will. —

## Preussisches Postwesen in Hamburg.

Der Preussische Postbesitz in Hamburg wurde durch die Kriegs- unruhen nicht gestört. Der Magistrat widerstand der Versuchung, das Preussische Postamt im siebenjährigen Kriege zu eximiren, wozu derselbe von Wien und Regensburg aus angeregt worden war.

Ein geringer Conflict entstand im Jahre 1773.

Die Fahrpost zwischen Berlin und Hamburg hatte nämlich in der Häringszeit eine nicht unbeträchtliche Einnahme aus der Versendung der frischen Häringe. Die sogenannten Häringsposten von Hamburg kamen in Berlin oft mit 1500 — 2000 Pfund Ladung an. Nun waren in den letzten Jahren die Jachten der Emdenschen Häringscompagnie mit ihrem Fange in Hamburg eher angelangt, als die Holländer. Der Magistrat hatte deshalb den Verkauf der Emdener Häringe in Hamburg untersagt, welche in Folge dessen Behufs des Absatzes in die königlichen Lande so gleich zu Wasser weiter geschafft werden mußten. Hierdurch ging der Post jene Einnahme verloren. Das General-Postamt stellte dies dem Könige vor, welcher den Ostfriesischen Kammer-Präsidenten zum Bericht aufforderte, ob die Emdener Jachten nicht zu späterer Ausfahrt auf den Häringsfang zu veranlassen sein möchten. Als dies verneint wurde, indem das Interesse der Emdener Häringscompagnie der Concurrnz der Holländer gegenüber gerade die frühere Ausfahrt der Friesischen Fischer erheischte, beauftragte der König seinen Residenten in Hamburg, bei dem dortigen Magistrat darauf zu dringen, daß der Verkauf der Emdener Häringe in Hamburg nicht ferner gehindert werde. Der Magistrat machte Schwierigkeiten und schloß einen Vertrag mit der Holländischen Häringscompagnie vor. Gerade um diese Zeit ward eine Preussische Post am Steinthor in Hamburg von zwei städtischen Accisevisitatoren angehalten und durchsucht. Der König nahm auf den Bericht des General-Postamtes diesen Vorfall absichtlich sehr strenge und ließ durch seinen Residenten von dem Magistrat »für die der königlichen Post angethane große Beschimpfung eine eclatante Genugthuung« fordern. Bei diesem Anlaß wurde gleichzeitig der Unwillfährigkeit des Magistrats in der erwähnten Härings-Verkaufs-Angelegenheit, so wie in einigen schon seit längerer Zeit schwebenden Werbesachen in einer Weise gedacht, die nicht unzweideutig erkennen ließ, daß man entschlossen sei, seinen Vorstellungen erforderlichen Falls mehr Nachdruck zu geben.

Hierauf gab der Magistrat nach. Der Post blieb die Einnahme von den Häringsversendungen erhalten und die beiden Accisevisitatoren erhielten eine achttägige Gefängnißstrafe.

Damit war das gute Einvernehmen wieder hergestellt. —

## Preussisches Postwesen in Bremen.

In diesem Zeitraume machte die Preussische Postverwaltung wiederholte Versuche, die Preussische Postmeisterstelle in Bremen, welche nach



§. 13. des Weseler Vertrages von 1723 dem Thurn und Taxisschen Postmeister in Bremen hatte übertragen werden müssen (Eb. I. S. 177), von dessen Verwaltung wieder loszutrennen. Der Fürst von Thurn und Taxis zeigte sich jedoch nicht geneigt, diesen mit Opfern errungenen Vortheil wieder aufzugeben. In dem §. 17. des neuen Postvertrages mit Thurn und Taxis vom Jahre 1755, auf welchen wir im nächsten Kapitel zurückkommen, wurde nur festgesetzt: »daß es vor der Hand und bis etwa darüber zwischen Sr. Königlichen Majestät in Preußen und des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Gnaden, wie man sich vorgenommen und expresse vorbehalten, künftig ein anderes durch besondere Negotiation regulirt werden möchte, bei der in dem Recej vom Jahre 1723 §. 13. getroffenen Einrichtung der Königlich Preussischen Post-Expedition in Bremen sein Bewenden haben und selbige dem Kaiserlichen Reichspostamt verbleiben solle.«

Der 1780 erfolgte Tod des Thurn und Taxisschen Postmeisters Bring von Treuenfeldt in Bremen gab dem General-Postamte Gelegenheit, solche Unterhandlungen anzuknüpfen. Der Fürst von Thurn und Taxis legte indeß zu großen Werth auf die Fortdauer der Verbindung der beiden Poststellen in Bremen, und das General-Postamt nahm von seinem Verlangen Abstand, als Taxisscher Seits die Einfahrt einer Preussischen Fahrpost nach Elberfeld, in welcher Beziehung bereits seit längerer Zeit Verhandlungen schwebten, gestattet wurde.

In Bremen blieb das bisherige Verhältniß bestehen. —

## 2. Das Verhältniß zur Reichspost und der Angriff des Fürsten von Thurn und Taxis auf das Preussische Postregal im siebenjährigen Kriege.

Bei Gelegenheit der Verhandlungen über die Wahlcapitulation Kaiser Karls VII. (1742) wurden einige unwesentliche Aenderungen in dem Artikel über das Postwesen bewirkt, und in den Wahlcapitulationen der Kaiser Franz I. und Joseph II. (1745 und 1764) beibehalten. Zu diesen, die Oesterreichischen (Paarischen) Posten betreffenden Aenderungen gab lediglich der Umstand Veranlassung, daß jene Kaiser (der Letztere wenigstens bis zum Tode Maria Theresia's) nicht gleichzeitig regierende Herren der Oesterreichischen Erbstaaten waren, wie dies bis dahin der Fall gewesen war.

In dem Sage der Wahlcapitulation: »..... das Reichsoberpostamt in seinem Esse allenthalben zu erhalten, und sowohl im Beyseyn der Kaiserlichen Person und Hofstaat als sonst im Reiche jederzeit bei Bestellung der Briefe zu lassen« — waren außerdem die Worte »allenthalben« und »als sonst im Reiche« hinzugefügt worden. Bei dem Mißtrauen, welches der Mangel einer festbestimmten Reichsgesetzgebung

bezüglich des Postwesens unter den Reichsmitgliedern dem Kaiser und dem Fürsten von Thurn und Taxis gegenüber erzeugt hatte, und das, wie sich während des siebenjährigen Krieges wiederum offenbarte, nicht ungegründet war, mußten diese Zusätze bei einigen Reichsständen Bedenken erregen.

Die Preussischen Gesandten monirten daher bei dem Wahlconvent von 1742, daß sie »sich zwar auch das Project gefallen lassen könnten, wenn nur die generalitas verborum: « als sonst im Reiche « auf dasjenige, so das Reichs-General-Postamt im Reiche hergebracht, restringirt würde. «

Kur-Sachsen gab eine ähnliche Erklärung zu Protocoll, indem es sich ratione des von den Ständen des Reichs hergebrachten Postwesens ausdrücklich reservirte. Auch Kur-Braunschweig machte einen solchen Vorbehalt.

Durch die geistlichen und die kleineren, vom Kaiser mehr abhängigen Reichsstände, welche die Majorität bildeten, wurden jedoch die vorgeschlagenen Zusätze aufrecht erhalten, was die Preussischen Gesandten zu folgender Erklärung veranlaßte: »Wann es die Meynung haben sollte, denen Ständen des Reichs ihr wohlhergebrachtes Jus postarum, ohnbeschadet demjenigen, was in dem ersten Paragraphen wegen der Kayserlichen Postämter ist disponiret worden, disputirlich zu machen, so wird dawider, weilen durch majora keinem Reichsstande sein hergebrachtes Recht genommen und restringirt werden kann, feyerlichst protestirt. « Die übrigen Kurfürsten gaben hierauf zu erkennen: »daß es die Meynung nicht habe, Jemandem etwas, so in dieser Materie hergebracht, zu entziehen, zumahlen ja auch der beybehaltene Text des §. 1. solches andeute, sodann auch die Sache ad comitia lediglich ausgestellt sei. «

Bei dem Wahlconvente von 1764 wurden die erwähnten Verwahrungen von Preußen, Sachsen und Braunschweig von Neuem zu Protocoll gegeben. Dabei verblieb die Sache. —

Das durch den Vertrag von Wesel (1723) begründete gute Einvernehmen zwischen der Preussischen und der Reichs-Post dauerte auch unter Friedrich dem Großen bis zu dem siebenjährigen Kriege fort, und trug zur Erstarkung der beiderseitigen Post-Institute wesentlich bei. Diese glückliche Harmonie der beiden größten Deutschen Postanstalten sollte durch einen im Jahre 1755 zu Berlin abgeschlossenen neuen Vertrag noch mehr befestigt werden.

Der Fürst von Thurn und Taxis hatte im Jahre 1751 durch seinen Geheimenrath und Ober-Post-Director Baron v. Lilien, einen sehr thätigen und gewandten Mann, dem Preussischen Gesandten am Wiener Hofe, Geheimenrath v. Klinggräff, eröffnen lassen, »wie er gern Alles beitragen wolle, um zum Vortheil der Preussischen und Reichs-Posten ein noch genaueres Concert zu treffen, und zu diesem Zwecke den Baron v. Lilien nach Berlin zu entsenden. « Gleichzeitig war dem Gesandten von diesem

ein bezügliches Mémoire überreicht worden. Dasselbe führt die Ueberschrift: *Réflexions sur l'intérêt commun qu'ont les Postes de l'Empire et celles de S. M. le Roy de Prusse*, und enthält eine bündige Darstellung der Ursachen, aus denen sowohl im beiderseitigen eigenen Interesse, als zu Gunsten des Verkehrs und der Einheit im Postwesen eine festere Verbindung der Preussischen und der Reichs-Post Bedürfniß sei. Namentlich hat der Verfasser des Mémoire hierbei das nachtheilige Umsichgreifen der Territorialposten kleinerer Reichsstände im Auge. Die wichtigeren einzelnen Vorschläge betreffen dann die Ableitung der Englischen Correspondenz von Amsterdam und deren Führung (wenigstens einmal wöchentlich) über Ostende und Brüssel, die Herstellung einer für Preußen günstigeren Verbindung mit Frankreich und die Zerstörung des alten Amsterdam-Bremen-Hamburger Stadtpostcourses durch Errichtung eines gemeinschaftlichen Preussisch-Laxibischen Postzuges von der Schelde und dem Rhein bis zur Weser und Elbe.

Die mit lebhaften Farben geschilderten Vorzüge dieses Projectes sollten dadurch noch annehmbarer erscheinen, daß die Reichs-Postverwaltung vor einiger Zeit mit Sachsen in Streit gerathen war, woraus man in Berlin die Hoffnung schöpfen konnte, durch directe Verbindung mit dem Kaiserlichen Postamt in Braunschweig, den dem Preussischen Post-Interesse so schädlichen Hamburg-Braunschweig-Leipziger Postcourrs zu unterbrechen und ihn von Braunschweig über Halberstadt, Quedlinburg und Halle zu leiten.

Doch das General-Postamt war jenen Vorschlägen gegenüber sehr vorsichtig. Nach genauer Prüfung derselben im Collegium und an Ort und Stelle durch Bereisung der Holländischen und Brabantischen Postcourse Seitens eines höheren Preussischen Postbeamten ergab sich, daß jene Pläne, so vortheilhaft sie auch für die Reichspost sein mochten, doch für das Preussische Postwesen die Nachtheile nicht aufwogen, die der alsdann unvermeidliche Bruch mit Holland, Münster und den Hansestädten herbeiführen mußte. Hätten sich die westlichen Besitzungen Preußens wie heute, schon bis an die Belgische und Französische Grenze erstreckt, so wären die Laxibischen Vorschläge bei der damaligen Ausdehnung des Laxibischen Postareals ohne Frage annehmbarer gewesen. Zu jener Zeit aber war wegen Cleve, Geldern und Ostfriesland, Holland der nächste und wichtigste Nachbar im Westen, dem man sich um so weniger entfremden durfte, als Amsterdam durch seine Welthandelsstellung und seine Postverbindungen mit Emden, Bremen, Lingen, Emmerich, Hamburg und England für den Preussischen Postverkehr von der einflußreichsten Bedeutung war.

Auch gab man sich in Berlin über die Tragweite des Thurn und Laxibischen Zerwürfnisses mit Sachsen sehr besonnene Rechenschaft. Denn die Reichspost konnte, wegen des Transits ihrer Postpakete aus den Niedersächsischen Quartieren nach Wien durch Sachsen, mit diesem Reichsstande es nicht zum völligen Bruche kommen lassen. Schwerlich würde man

für diese Sendungen die Expedition über Breslau gewählt haben; denn bei der Expedition durch Sachsen bezog Thurn und Taxis das Porto vom Abgangsorte (z. B. Hamburg) bis Auffig, von wo ab Oesterreich in den Portobezug eintrat, während an Sachsen nur die sehr geringe Transitvergütung von 200 Ducaten jährlich Seitens der Reichspost gezahlt wurde.

Hätte das General-Postamt nun auch, dem Grundsätze gemäß, einer fremden Postverwaltung verschlossene Transitpakete da nicht zu versagen, wo Concurrenzrouten bestehen, der Reichspost dieses Zugeständniß gemacht, so wäre die Transitvergütung durch das Preussische Gebiet, insbesondere seit der Eroberung Schlesiens, doch bedeutend höher zu normiren gewesen.

Aus diesen Gründen lehnte man die oben angeführten Taxis'schen Vorschläge Preussischer Seits im Jahre 1752 unter Dankbezeugung ab, erbot sich aber in Anerkennung der in der Taxis'schen Denkschrift aufgestellten, die festere Verbindung der beiderseitigen Posten erheischenden allgemeinen Principien, so wie auch zur Beseitigung einiger inzwischen vorgefallenen Differenzen einen neuen Postvertrag abzuschließen und ersuchte zu dem Ende den Fürsten von Thurn und Taxis um Absendung eines Bevollmächtigten nach Berlin.

Bald darauf entstanden indeß Streitigkeiten wegen der Correspondenz aus Frankreich und Brabant. Nach dem Vertrage von Wesel war diese Correspondenz, so weit sie nach Preußen, Rußland, Polen und Sachsen bestimmt war, auf Masseyk zu spediren und von dem dortigen Thurn und Taxis'schen Ober-Postamte ausschließlich dem Preussischen Postamte in Wesel zuzuführen. Dieser Vertragsbestimmung entgegen wurde ein großer Theil dieser Correspondenz über Frankfurt a. M. geleitet und von der dortigen Postanstalt dem Ober-Postamte in Leipzig unmittelbar zugeführt, wobei zu erwähnen ist, daß die Correspondenz auf diesem Wege nicht allein mehr kostete (via Frankfurt  $12\frac{1}{2}$  Gr. und via Wesel  $11\frac{1}{2}$  Gr. der einfache Brief), sondern auch wegen der langsameren Beförderung und der unregelmäßigen Anschlüsse zum Theil länger unterwegs war, als auf der vertragsmäßigen Route. Auch wegen der Uebergriffe des Reichspostamtes in Bremen sah man sich Preussischer Seits zu Beschwerden veranlaßt.

Inzwischen trat ein Ereigniß ein, bei welchem der Fürst von Thurn und Taxis in einer persönlichen Angelegenheit des Einflusses und Ansehens Preußens im Deutschen Reiche bedurfte. Die meisten Reichsstände widersprachen nämlich auf das Heftigste der von dem Fürsten von Thurn und Taxis nachgesuchten Introduction in das Reichscollegium. Friedrich der Große nahm sich aber des Fürsten auf das wärmste und uneigennützigste an, und ließ demselben ohne irgend eine Bedingung seine mächtige Fürsprache, vermöge deren es dann auch gelang, des Fürsten Wunsch in Erfüllung zu bringen.

Gerade um diese Zeit begingen mehrere Reichspostämter ungescheut fortwährende Zuwiderhandlungen gegen den Postvertrag von Wesel. Das

General-Postamt sah sich veranlaßt, dem Könige hiervon Anzeige zu erstatten, da der den Preussischen Posten durch Entziehung und Umleitung von Briefen zugefügte Schaden sich bereits auf mehrere Tausend Thaler jährlich belief, worüber das General-Postamt durch geheime Agenten in Leipzig, Frankfurt a. M., Bremen, Hamburg und Amsterdam Beweise hatte sammeln lassen.

Friedrich schrieb hierauf unterm 23. April 1754 an den Fürsten von Thurn und Taxis Folgendes: »Euer Liebden vermögen Wir mittelst abschriftlich angeschlossenen Pro-Memoria Freund-Oheimlich nicht verhalten, was vor Beschwerden Unser General-Postamt wider das Kayserliche General-Postamt und einige Reichs-Postämter bei Uns zu führen sich gemüßiget gesehen. Wir haben selbige überall vor recht und der Billigkeit gemäß gefunden, und können darauf Unsere Befremdung nicht bergen, daß Wir zu einer Zeit, da Wir so viel empressement bezeuget Ew. Liebden nicht nur Unsere Stimme zur introduction in das Reichs Collegium ganz desinteressirt zu geben, sondern auch annoch alles mögliche bey Unserm übrigen Reichs-Mitständen anwenden, umb Ew. L. Absichten darunter geltend zu machen, vernehmen müssen, daß Unseren Postämtern ein so considerabler Eintrag geschehe. Uns würde es sehr leid thun, wenn Wir in Ermangelung prompter Abstellung sothaner Beschwerden Uns in die unangenehme Nothwendigkeit gesetzt sehen solten, Unser vor Ew. L. bisher gehegtes Sentiment zu ändern. Wir wollen aber hoffen, Dieselben werden eine dem billigen Verlangen Unseres General-Postamts gemäße remedur zu veranlassen bemühet seyn. Wie Wir Uns dann selbige von Ew. L. vor uns habenden Freundschaft ganz zuversichtlich versprechen. Friedrich.«

Das Schreiben wurde durch den Preuß. Gesandten in Regensburg dem Fürsten von Thurn und Taxis überreicht, der darauf umgehend erwiederte: »Noch vor Einlangung Ew. M. gnädigster Zuschrift vom 23. jüngstverfloffenen Monaths, welches Höchstdero dahiesiger Legationsrath Herr v. Bierck mir gestern zugestellt hat, wurde mir zu äußerster meiner Bestürzung angezeigt, wasmaßen Ew. M. General-Postamt gegen einige derer mir untergebenen Kayserl. Reichs-Postämter verschiedenen beträchtliche Beschwerden vorzubringen hätten.

»Wie ich nun theils aus devotester Dankverehrung für Ew. M. höchsten Schutz und den in meiner Introductionsangelegenheit großmüthigst bethätigten ganz außerordentlichen Beystand, theils durch rechtmäßige Obliegenheit schuldig und verbunden bin, denen Beschwerden und Irrungen zu Ew. M. vollkommenster Zufriedenheit ohnverweilt abzuhelfen, und das Königl. General-Postamt zu Berlin meiner Zusag und des wirklichen Erfolgs um so mehr gesichert sein kann, als dasselbe wegen der mit meinen Postämtern quartaliter pflegenden Abrechnung die bereitesten Mittel zu jeder Schadloshaltung in Händen hat; — Also lebe auch der getrösteten Zuversicht Ew. M. werden an dieser meiner devotesten Erklärung und Unter-

würffigkeit gnädigstes Wohlgefallen tragen und meiner reinsten Dienstbegierd die Justiz widerfahren lassen, daß ich es für das größte Laster der Undankbarkeit rechnen würde, wenn nicht alles was nur immer thunlich und möglich zu Ew. M. vollständiger Zufriedenheit zu thun und zu leisten mich bestreben thäte. Alexander, Fürst von Thurn und Taxis. «

Bei Einsendung dieses Schreibens berichtete der Preussische Gesandte noch, daß der Fürst sich in eben der Weise mündlich geäußert »und daß Sie eine so empfindliche Dankbarkeit für Ew. Königliche Majestät so großmüthigst erwiesene Gnade temoigniren, daß sie selbige bei allen Gelegenheiten öffentlich zu rühmen kein Bedenken tragen und Ew. Königliche Majestät fast allein als den Stifter dieses Ihrem Hause bevorstehenden Lustres ansehen.«

Unter dem 2. Mai 1754 gab der Fürst von Thurn und Taxis noch folgende schriftliche Erklärung ab: »Nachdem Ihre Königliche Majestät in Preußen und Churfürstliche Durchlaucht zu Brandenburg das Admissionsgesuch meines fürstlichen Hauses zu Sitz und Stimme im Reichsfürstenrath vermittelt Höchstdero Zufag und großmüthigster Verwendung gnädigst und dergestalte unterstützet haben, daß eben durch diesen mächtigsten Schutz und Hülfe, die wirkliche Introduction, mithin die Sitz- und Stimmbefugniß meines fürstlichen Hauses ehestens zum Stand kommen dürfte: Also werde nicht allein ich, sondern auch meine ganze Nachkommenschaft für sothane ausnehmende Königliche Huld und Gnade die ewig tiefschuldigste und gehorsamste Dankverehrung bey allen Vorfalligkeiten devotest an Tag legen, mich anbey dahin insbesondere verbindlich machend, allen jenen Irrungen und Beschwerden, welche von Seiten des Königlich Preussischen Postdepartements gegen die mir untergebene Kayserliche Reichs-Post-Ämter theils in vorgebender Contravenirung des Weseler Reccesses, theils in sonstigen Mängeln und Unzulässigkeiten bereits erinnert worden, und amoch erinnert werden möchten, nach der Sachen ohnverweilt gründlichen Untersuchung für alle künftige Zeiten abzuheffen u. S. K. M. in Preußen so viel es nur immer thunlich und möglich, ja nach Höchstdero eigenen gerechtesten Beurtheilung die werththätige Genugthuung zu verschaffen. Welches zu Sr. K. M. höchster Ehren durch meine eigenhändige Unterschrift bekräftigen wollen und sollen. Regensburg den 2. Mai 1754. Alexander, Fürst von Thurn Taxis. «

Am 12. Juli traf ein Thurn und Taxischer Commissarius, der Ober-Postmeister Hofrath von Heusdorff aus Bamberg, in Berlin ein. Der General-Postmeister, Graf v. Gotter, stattet hiervon dem Könige Bericht ab mit dem Hinzufügen, daß man bei den Verhandlungen hauptsächlich drei Gesichtspunkte festhalten wolle: a) alle Reccesswidrigkeiten abzuschaffen; b) Alles, was fremden Postverwaltungen abgenommen werden könnte, Preußen zuzuwenden; c) von beiden Seiten Vorschläge zur Verbesserung und Vermehrung der internationalen Postbeziehungen abzugeben. Friedrich, der mitten in den Vorbereitungen zu einem Kriege, in

welchem halb Europa gegen ihn in die Schranken trat, die Civilverwaltung nie aus den Augen ließ, schrieb an den Rand des Berichtes: »Das ist ganz gut, aber es ist noch nicht ad rem. J.«

Die Unterhandlungen wurden nun beiderseits mit Eifer und gutem Willen betrieben. Schon nach 10 Tagen waren alle Differenzen ausgeglichen und gegenseitige Zusicherungen zweckmäßiger Verbesserungen erlangt. Der König, dem hierüber, seinem Befehle gemäß, Bericht erstattet wurde, bezeugte in der A. K. O. d. d. Potsdam 26. Juli 1754 seine Zufriedenheit in folgenden Ausdrücken: »Mein lieber Geheimer Etats-Minister Graf von Gotter. Dasjenige, so Ihr Mir in Euerem Berichte vom 24. d. von dem glücklichen Success derer mit dem Taxis'schen Deputato gehaltenen Conferenzen melden wollen, habe Ich daraus zu Meiner besonderen Zufriedenheit ersehen, und werde Ich nach erfolgter ratification von dem Fürsten von Taxis Eueren weitem Bericht deshalb gewärtigen, nicht zweifelnd, daß Ihr diese Mir dergestalt ganz *avantageux* sehende Sache zu ihrer völligen endschafft und rüstigkeit führen werdet. Dahergegen Ihr Euch Meiner gnädigen erkenntlichkeit versichert halten könnet. Wenn gedachter Deputatus kommenden Sonntag anhero nach Potsdam und Sanssouci kommen will, um sich alhier zu besehen; So wird ihm solches frey stehen und ihm alles, was er zu sehen verlanget, ganz gerne gewiesen werden, zu welchem Ende Ihr solchen an den General-Major und General-Adjutanten von Buddenbrock adressiren könnet. Uebrigens *agreire* Ich, daß Ihr, aber nach der Erndte, also Ende kommenden Monaths, Eure vorhabende Reise zu untersuchung des Clevischen Post-Courses vornehmen möget, weshalb Ihr bekommenden Vorspann-Paß empfanget. Ich bin Euer wohlaffectionirter König.«

Auf dieser Clevischen Reise traf der Graf von Gotter mit dem Thurn und Taxis'schen Bevollmächtigten in Masch wieder zusammen und hier wurde der unterm 6. Mai 1755 ratificirte neue Postrecess vollzogen, der als *Additional-Convention* zu dem Vertrage von Wesel gelten sollte, die Grundbestimmungen desselben bestehen ließ, eine festere Verbindung der Preussischen und Reichspost durch Vermehrung der directen Postbeziehungen und Kartenschlüsse sicherte, die Beschwerden wegen Expedition der Französischen und Brabantischen Briefe, so wie wegen unrichtiger Taxirung der Briefe durch das Reichs-Postamt in Duderstadt, und wegen der Distribuirung von Briefen Seitens der durch Preussisches Gebiet reitenden Taxis'schen Postillone beseitigte, die Herstellung einer Verbindung zwischen den Preussischen und Brabantischen Fahrposten in Aussicht stellte, die gegenseitige Zuführung und Beförderung der Briefe auf den kürzesten Wegen als Princip aussprach und die Versicherung enthielt, in Conventionen mit anderen Staaten nichts festzusetzen, was dem Interesse der beiderseitigen Post-Institute nachtheilig sein könnte, überhaupt das gegenseitige gute Einvernehmen auf alle Weise zu befördern.

So waren die vollgültigsten Verheißungen gegenseitiger Unterstützungen, die feierlichsten Versicherungen freundschaftlicher Gesinnung ertheilt und durch den Vertrag vom 6. Mai 1755, wie durch die oben angeführte Erklärung vom 2. Mai 1754 des Fürsten von Thurn und Taxis, besiegelt. Recht und Moral stützten diese Vereinigung, und dennoch ging sie einer raschen und schmähhlichen Zernichtung entgegen, einen neuen Beweis liefernd für die Wahrheit, daß wenn auch das Gesammtergebniß der Entwicklung der menschlichen Verhältnisse, das allgemeine Product der Geschichte, unbestreitbar den siegenden Fortschritt jener beiden sittlichen Mächte offenbart, sich immer, wie dies in der Endlichkeit der Dinge liegt, in jedem historischen Verlaufe einzelne Momente und Epochen zeigen, in denen menschliche Leidenschaft und particuläres Interesse gewaltsam die Herrschaft an sich reißen und vorübergehender Erfolge theilhaftig werden. —

Im Frühjahr 1757 bewegte sich die Französische Armee unter dem Marschall d'Estrees und dem Prinzen von Soubise gegen die Preussischen Grenzen. Die Clevischen Lande waren zunächst dem feindlichen Anfall ausgesetzt. Schon am 23. März nimmt ein Streifcorps der Hirscherschen Husaren die Postkasse in Geldern fort. Die Regierung und die Kriegs- und Domainen-Kammer von Cleve ziehen sich mit den Archiven zunächst auf Wesel zurück. In Cleve bleibt nur eine aus einigen Mitgliedern dieser Collegien und der Stände gebildete Landesdeputation zurück, um das Interesse des Staats und der Unterthanen bei einem feindlichen Einfall möglichst sicher zu stellen. Ein Mitglied dieser Deputation, der Kriegs Rath Rappard, wird beauftragt, für die Erhaltung der Integrität des Postwesens in den von der feindlichen Armee bedroheten westlichen Provinzen Sorge zu tragen. Die Postämter werden angewiesen, das in den Kassen vorhandene baare Geld posttäglich an die General-Postkasse nach Berlin abzuführen, die in den Registraturen befindlichen wichtigen Aktenstücke zu verbergen oder an das Clevische Archiv einzusenden, damit sie gleichzeitig mit diesem in Sicherheit gebracht werden können. Die Postbeamten sollten einstweilen ruhig und bis zur Anwendung von Gewalt auf ihrem Posten verharren, sich aber in keines fremden Landesherren Pflicht nehmen zu lassen. Das Gehalt ward ihnen auf 3 Monate im Voraus gezahlt.

In früheren Kriegen waren die Postbeamten angewiesen worden, über die Bewegung der feindlichen Truppen möglichst sorgfältige Erkundigungen einzuziehen, auch wohl Briefe anzuhalten und zu eröffnen. Hiervon nahm man diesmal wohlweislich Abstand; denn sollte der Feind den Posten die Freiheit lassen, so mußten sie nicht als Werkzeuge wider ihn gebraucht werden.

Wegen Verlegung der wichtigen Postämter Cleve und Emmerich nach Arnheim und Deventer in Holland und wegen Leitung des großen Berlin-Cleves Coursets über diese Orte und Ostfriesland wurden sogleich mit den Holländern Unterhandlungen angeknüpft. Dem Publicum ward bekannt



gemacht, daß die Postverwaltung für die ihr anvertrauten Sendungen in den vom Feinde occupirten Landestheilen nicht mehr haften könne.

Am 1. April 1757 begab sich die Landesdeputation zu dem Prinzen von Soubise, der bereits in Roermonde eingetroffen war. In der so gleich erteilten Audienz eröffnete dieser Heerführer der Deputation, daß die Provinz auf das Mildeste behandelt werden würde: den Posten, dem Handel und Wandel solle freier Lauf gelassen und Alles möglichst auf dem bisherigen Fuße fortgesetzt werden. In der That schonten die Franzosen die Posten und Postämter überall; nur ein paar Mal wurden von untergeordneten Truppenchefs die Postfelleisen geöffnet und einige Briefe herausgenommen.

Am 17. April ward eine Verordnung der Kaiserin Maria Theresia publicirt, daß alle Staatskassen, unter denen auch die Postkassen speciell aufgeführt waren, in den Landestheilen Cleve, Geldern, Meurs und Ravensberg die Gefälle einstweilen und bis auf weitere Verfügung inne behalten und nicht ferner nach Berlin abführen sollten. Sechs Tage später erging das Patent, \*) durch welches Maria Theresia diese Lande für erobert erklärte und eine eigene Oesterreichische Administration in denselben einsetzte. Gegen diese Maßregeln war nicht viel einzuwenden: Friedrich hatte mit Sachsen ähnlich verfahren, wenn schon er dieses Land in richtiger Befolgung des Grundsatzes, daß die bloße militairische Besetzung ohne vertragmäßige Abtretung die Eroberung nicht perfect mache, nicht so voreilig für erobert erklärt hatte. Was aber nun folgte, dessen hatte man sich nicht versehen.

Auf eifriges Betreiben des Fürsten von Thurn und Taxis — wie denn der König nachmals die gewisse Nachricht davon bekam — wird am 6. Mai, demselben Tage, an welchem Friedrich die Oesterreicher bei Prag aufs Haupt schlug, folgender Erlaß der Oesterreichischen Landes-Administration dem Postamt in Wesel zugestellt: »Nachdem Ihre K. K. Majestät allergnädigst befohlen haben, daß die sämmtlichen Posten des Herzogthums Cleve und der zugehörigen Lande abgeändert und künftighin durch den Kaiserlichen und Reichs-Ober-Postmeister zu

\*) »Wir Maria Theresia etc. etc. etc. Urkunden und bekennen hiermit jedermannlich: demnach die mit uns in Freundschafts- und Defensivbündniß stehende Cron Frankreich zu Unserer billigen Danknehmigkeit den wercthätigen Entschluß gefasset, Unsere gerechte Waffen wider Unseren öffentlichen Feind und Störer des allgemeinen Landfriedens in Teutschland den König in Preußen, Churfürsten von Brandenburg mit einem zahlreichen Kriegsheer nachdrücklich zu unterstützen und in solcher Absicht einen Theil dieser Ihrer mit Unseren Trouppen vereinigten Arméen in die vorgedachte Unserem Feind entzogene Clevische Landen bereits eintreffen und solche damit in Unserem Namen in Besiz nehmen lassen. Es erheischet nicht nur Unserer Höchster Dienst, sondern auch die selbst eigene Aufrechthaltung dieser eroberten Landen, daß eine hinlängliche von Uns bevollmächtigte Administration darinnen aufgestellt, von derselben Alles, was sowohl in das Politicum als Militare und Camerale einschläget, besorget werde u. s. w. Geben in Unserer Stadt Wien den 23. Aprilis 1757.

Cöln, Herrn v. Beckers, administrirt werden sollen, als wird solches von obhabender Kaiserl. Königl. Commission dem bisherigen Preussischen Postdirector des Herzogthums Cleve Herrn von Weiler zu Wesel des Endes hiermit bekannt gemacht, damit derselbe solche seine Direction mit allda zugehörigen Brieffschaften und Geldern Ihme, Herrn von Beckers unverweilt übergebe, gestalten dann auch alle desselben Subaltern und Postbeamten hierdurch an Ihme, Herrn v. Beckers, verwiesen werden. Wesel, 29. April 1757. Ex commissione Sacrae Caes. et Reg. Majestatis. gez. Augustus v. Winkel. «

Der Ober-Postmeister v. Beckers begab sich an der Spitze einiger anderen Thurn und Taxischer Postbeamten in das Postamt zu Wesel Behufs der Besitzergreifung, und da ihm von den Preussischen Postbeamten Widerstand geleistet ward, so producirte er, auf alle Fälle gerüstet, die folgende Ordre des Französischen Marschalls d'Estrées: Louis César, Comte d'Estrées, Maréchal de France, Gouverneur du Pays d'Aulnis, Chevalier des Ordres du Roi etc. Général de Ses Armées auxiliaires de S. M. l'Impératrice, Reine de Hongrie et de Bohême, et Commandant en Chef de l'Armée combinée: Il est ordonné à tout MM. les Officiers Généraux et autres de prêter main forte sur la première réquisition de Mr. de Becker, Directeur Général des Postes de l'Empire et de lui donner tous les secours dont il aura besoin pour déposséder les anciens maîtres des postes du Roi de Prusse et établir à leurs places les Postes Impériales. Fait à Wésel le 29 avril 1757. gez. L. C. C. d'Estrées.»

Dem Postdirector in Wesel werden die Schlüssel, die Kassen, Acten und Bücher abgenommen, das Reichs-Postwappen wird über der Thür angebracht, Taxische Postbeamte übernehmen die Expedition, da die Preussischen trotz glänzender Versprechungen sich weigern, \*) in kaiserliche Pflicht zu treten; den sämtlichen reitenden und fahrenden Postillons händigt man die Taxische Postlivree ein und reißt die Preussischen Adler von den Postwagen herunter.

Allen Preussischen Postämtern im Clevischen stand ein ähnliches Schicksal bevor.

Der König, hiervon durch Estafetten benachrichtigt, gerieth in Zorn über dieses Verfahren, das so vertragswidrig als reichsgesetzwidrig (denn mit Kaiser und Reich führte Friedrich keinen Krieg, sondern mit der Königin von Ungarn und Böhmen, Erzherzogin von Oesterreich) und nach dem Vorangegangenen wohl geeignet war, Entrüstung zu erregen. Auch

\*) »Bey dieser Gelegenheit — berichtet der Postdirector v. Weiler aus Wesel — hat man sich alle nur erdenkliche Mühe gegeben, meine Leute und die Briefträger unter den vortheilhaftesten Conditionen für die Reichspost zu engagiren, bis man zuletzt gesehen, daß dieses Alles nicht helfen wollen und man damit keinen Schritt weiter gekommen.«

war eine solche Usurpation bisher noch nicht erhört gewesen. Man hatte in occupirten feindlichen Ländern die Postämter vielmehr auf dem alten Fuße in ruhiger Wirksamkeit gelassen,\*) dieselben nur überwacht, so weit die Kriegszwecke es erforderten und höchstens die einkommenden Gefälle mit Beschlagnahme belegt. So hatte es auch Friedrich in Sachsen gemacht. Aber eine förmliche Besignahme der Postämter, eine Absetzung der Beamten durch eine fremde Postverwaltung, von fremden Kriegsvölkern unterstützt, deren Einbruch in das Deutsche Reich gegen einen Reichsstand an sich schon verfassungswidrig war, in einem Lande, welches an Oesterreich nicht abgetreten, sondern das lediglich einstweilen von feindlichen Truppen besetzt war, die bei der ersten Annäherung Friedrichs nach der Schlacht von Rossbach davon liefen, — ein solches Verfahren war bisher ohne Beispiel gewesen.\*\*)

Der König erließ ein Abmahnungsschreiben an den Fürsten von Thurn und Taxis, worin es am Schlusse heißt: »Widrigensfalls Wir Uns nicht entbrechen können, diesen unleydentlichen und Reichsflagungswidrigen Eingriff in Unser Postregal und unfreundliches Betragen, dessen Wir Uns am wenigsten von Ew. Liebden hätten versehen können, nicht allein in Ansehung der unter Ew. Liebden Direction stehenden Reichsposten, sondern auch bei andern vorfallenden Gelegenheiten gegen Derselben aufs nachdrücklichste zu ressentiren«. Gleichzeitig ward dem Preussischen Gesandten in Regensburg eine im General-Postamte verfaßte gedruckte Denkschrift zur Präsentation beim Reichstage und Vertheilung an die übrigen reichsständischen Gesandten zugefertigt. In derselben heißt es unter andern: »Es ist dieses ein Verfahren, welches mit denen Reichsflagungen und der beschworenen Kaiserlichen Wahlcapitulation, auch dem Westphälischen Frieden unmöglich zu vereinbaren ist und bei allen Höchsten und Hohen Ständen des Reiches billig die größte Attention und tiefere Nachdenken erwecken muß.

\*) »Partout les postes sont sous la protection spéciale du droit des gens« (Martens, Précis du droit des gens, §. 111. p. 204).

\*\*\*) Eine vollkommene Subrogation des in ein Land eingedrungenen Feindes in die Staatsgewalt des bisherigen Souverains ist völkerrechtlich unbegründet (Heffter, das Europäische Völkerrecht, §. 131. S. 221). »Die ganze Staatsgewalt an sich zu nehmen, sich an die Stelle des früheren Souverains zu setzen mit der Absicht, denselben vom Wiedereintritt in jene für die Zukunft ganz auszuschließen, ohne einen andern Titel als den der Eroberung, ist eine Usurpation« (ibid. §. 185. S. 368). Ferner Klüber (Europäisches Völkerrecht, §. 255. S. 411). »Doch giebt nicht schon die bloße Thatfache der Eroberung dem Feinde ein Recht, das Eigenthum der eroberten Sachen oder die Souverainetät über das Land sich zuzueignen,« und im §. 256: »der durch das Schicksal der Waffen entstandene Verlust des Besizes kann die Eigenthumsrechte nicht vernichten. Daher kann der Eroberer, wenn er auch die Staatshoheitsrechte seines Feindes ausübt und den Genuß der feindlichen Besitzungen hat, weder dieselben sich eigenthümlich zueignen, noch darüber zum Vortheil eines Dritten verfügen, wosfern er nicht durch einen Friedensschluß hierzu ermächtigt worden ist.«

Es stehet demnach auf keine Art und Weise zu begreifen, wie die Kaiserin Königin Maj., unter dem Vorschub Ihrer Allürten, als ein Reichsmitglied Sich solcher Unternehmungen theilhaftig machen können, worzu das Reich soberhaupt selbst nicht einmal autorisiret ist und wodurch die Jura statuum communia zur allgemeinen Beschwerde auf das äußerste bekränket werden. Noch weit befremdlicher ist es aber, wie sogar Ihre Hochfürstl. Gnaden von Thurn und Taxis, als Reichs-General-Postmeister, auf bloßes Ansinnen der Kaiserin Königin von Ungarn Maj., mit Vorbeygehung des Kaisers und gesammten Reichs, ohne deren Reichsgesetzmäßige Verfügung nichts geschehen kann noch soll, hierzu die Hände biethen und eine ganz unerlaubte Extension Ihres Postdirectorii zur Ungebühr verfügen und zugleich gänzlich außer Augen setzen mögen, wie dieselbe in dem neuerlich mit Sr. Königl. Maj. in Preußen geschlossenen Recess feyerlich versprochen, das Königl. Post-Interesse Ihrerseits mit befördern zu helfen. Bei dieser Beschaffenheit werden demnach alle Höchsten und Hohen Stände des Reiches, zumalen in Betrachtung derer Selbst in particulari habenden vielfältigen Beschwerden gegen die Eingriffe des Reichs-General-Postamts von Selbst einzusehen wissen, wohin es endlich mit Ihnen kommen werde, wenn man auf Unkosten eines der mächtigsten und ansehnlichsten Reichs-Stände die Verbreitung des noch ohnberichtigten Postwesens impune vornehmen, über die Gebühr erstrecken und Andere solcher Regalien berauben könne u. « Daran war der Antrag geknüpft, das Reich möge ein für allemal energische Maßregeln gegen die Uebergrieffe der Taxisischen Postverwaltung ergreifen.

Unterdessen verlor Friedrich nach den Siegen von P o w o s i z und P r a g die blutige Schlacht von K o l l i n und der Uebermuth der Gegner wuchs. Von Französischen Bajonetten unterstüzt, machte die Taxisische Usurpation des Preussischen Postwesens in den westlichen Provinzen schnelle Fortschritte. Der Fürst Alexander von Thurn und Taxis versichert dabei in seinem Antwortschreiben an den König, daß alles dieses bloß aus »dankbarer Verehrung für Sr. Majestät geschehe und daß man von den Postämtern nur deshalb Besitz ergriffen habe, um durch sorgfältige Verwaltung derselben Sr. Majestät Postwesen in den Clevischen Landen desto besser aufrecht zu erhalten und nicht in Zerrüttung kommen zu lassen. Er, der Fürst, habe kein geeigneteres Mittel gewußt, um seiner vertragsmäßigen Verbindlichkeit, das Preussische Postwesen zu befördern, nachzukommen, als indem er durch Verwaltung der Clevischen Postämter die Ordnung bei denselben so lange aufrecht erhalte, bis nach hergestelltem Frieden Sr. Majestät sie wieder übernehmen würden. Uebrigens bezöge nicht das Reichs-Erb-Post-Generalat, sondern die Oesterreichische Administration die Post-einnahmen. Er, der Fürst, habe nur Lasten davon und müsse den Aufwand für die Verwaltung tragen. «

Gerade dieser Umstand wirft indeß Licht auf die wahren Beweg-

gründe des Taxis'schen Vorhabens. Abgesehen davon, daß der Aufwand für die Verwaltung wohl aus den Einnahmen wird bestritten worden sein, so würde dennoch der Fürst von Thurn und Taxis gewiß nicht ein so gewagtes Unternehmen, dessen pecuniärer Gewinn überdies zunächst den Oesterreichern zufallen sollte, ausgeführt haben, wenn er, wie alle Gegner des großen Friedrich, nicht der festen Meinung gewesen wäre, daß die Mächte ihren Plan durchsetzen und den König von Preußen zum Marquis von Brandenburg machen würden. Jedenfalls wären dann die westlichen Preussischen Gebietstheile unter die anhänglichen Reichsfürsten vertheilt und es wäre die interimistische Reichspostverwaltung daselbst in ein Definitivum verwandelt worden: der Reichs-General-Postmeister hätte seinen Antheil an der Beute gehabt.

Es wird sich bald zeigen, daß seine Absichten hierbei noch nicht stehen blieben.

Im October 1757 wurden die Preussischen Posten aus der Grafschaft Rittberg, wo sie seit 100 Jahren bestanden, verjagt und Thurn und Taxis'sche Posten daselbst eingesetzt. Das desfallige Kaiserliche Mandat beginnt mit folgenden Worten:

»Franz, von Gottes Gnaden, Erwählter Römischer Kayser u. Bey Uns hat des Fürsten von Thurn und Taxis Liebden als Unser Reichs-General-Erb-Obrist-Postmeister in Unterthänigkeit klagend fürgebracht, was gestalten der Koenig in Preussen, als Churfürst zu Brandenburg sein verbotenes Postwerk denen Kayserlichen in das Reich publicirten Post-Patenten schnurstracks zuwider bis in die Grafschaft Rittberg extendiret hat u.«

Inzwischen rückt die Französische Armee nach Hannover und Thüringen vor und sogleich wirkt der Fürst von Thurn und Taxis zur nöthigen Zerspaltung des großen Berlin-Clever Courses und Behinderung des Transits der Preussischen Posten durch das Hildesheimische und Münstersche mehrere Reichshofrätliche Beschlüsse in Wien aus.

Sie lauteten:

1. Rescrib. an Churf. Durchl. zu Coeln (als Bischof zu Hildesheim): Es habe bei Jhro Kayf. M. der Fürst von Thurn und Taxis klagend zu vernehmen gegeben, was gestalt der Koenig in Preussen als Churfürst zu Brandenburg, sein verbotenes Postwerk den Kayserlichen in das Reich publicirten Post-Patenten schnurstracks zuwider bis in die dasige Erzstiftische Lande extendiret und einen neuen (!) ordentlichen Cursum publicum aufgerichtet habe, für welchen in dem dasigen Erzstiftischen Ort Hornburg eine eigene Poststation angestellt worden sey, mit der allergehorsamsten Bitte, daß Kayf. Maj. hierunter Dero Kayserl. Allerhöchst. Amt gemäß nachdrücklich einzuwenden geruhen mögten. Wann nun dieses Churbranden-

burgische Unternehmen zu merklichen Abbruch des Kayserl. hohen Postregals, ja zu dessen fast gänglicher Niederwerffung angesehen seye, Kayf. Maj. aber solches keinesweges nachgeben könnten, vielmehr gemeinet wären nach Maßgebung Dero Kayf. Wahl-Capitulation Dero Allerh. Kayf. Post-Regal in seinem esse und sichern Lauf aufrecht zu erhalten, sofort alle dagegen unternommene Beeinträchtigungen gemessen abzustellen; So gesinneten Kayf. Maj. an Se. Churfürstl. Durchlaucht zu Coeln allergnädigst und gäben Ihnen anmit allgeredest auf, daß Sie die Churbrandenburgische, zu Hornburg anmaßlich errichtete Poststation (sie war mit Genehmigung des Landesherren vor hundert Jahren errichtet worden) daselbst nicht weiter dulden, sondern solche alsbald ausschaffen und den Brandenburgischen Postillonen die Passirung durch Ihre Churlande nicht mehr gestatten, hingegen den an deren Statt und sonst aufzustellenden Kayserl. Posten alle Beyhülffe leisten und den gebührenden Vorschub geben, und wie dieses geschehen, innerhalb zwei Monathe anzeigen möchten;

2. In simili resc. ad eundem, als Bischöffen zu Hildesheim wegen derer in diesem Hochstift zu Beinum, Rettlingen, Steuerwald und Mosten angelegten Churbrandenburgischen Poststationen (dies war die Preussische große Postverbindungsroute zwischen den östlichen und westlichen Theilen der Monarchie);
3. In simili rescrb. quoque ad eundem, als Bischöffen zu Münster, wegen der Churbrandenburgischen Poststation zu Marlen;
4. In simili rescrb. porro an den Koenig von Großbritannien, als Churfürsten zu Braunschweig, wegen der Churbrandenburgischen Poststation in dem Fürstenthum Grubenhagen zu Oldendorff.

Auch gegen Hannover, Braunschweig und Hessencassel ergingen Mandate, denn der Fürst von Thurn und Taxis hatte die Absicht, das Reichspostwesen in allen diesen Landen völlig wiederherzustellen und die Landesherrlichen Posten daselbst für immer zu vernichten. Die Verträge, welche er mit diesen Fürsten geschlossen hatte und in denen der Bestand ihrer Landesherrlichen Posten gesichert war, wurden jetzt, trotzdem sie zum Theil unter Kaiserlicher Vermittelung abgeschlossen waren, unter dem nichtigen Vorwande für ungültig erklärt, daß dieselben von dem Kaiser nicht förmlich ratificirt worden seien, der doch als Lehnherr des Fürsten von Thurn und Taxis seine Genehmigung dazu ausdrücklich hätte ertheilen müssen. Dagegen ging man auf die in früheren Jahrhunderten erlassenen Kaiserlichen Post-Patente, Mandate und Reichshofrathserkenntnisse zurück.\*) Gegen Kur-

\*) Pütter sagt in den Erörterungen des Teutschen Staats- und Fürstenrechts (I. Seite 114) hierüber: „Desto bedenklicher war es hingegen, als im Anfange des lei-

Braunschweig wurde sogar des Postwesens wegen eine förmliche Execution's-Kommission aus Fürsten, die mit der Krone Frankreich in genauester Verbindung standen, nämlich den Kurfürsten von Cöln und der Pfalz, unter Beiordnung des Herzogs von Mecklenburg-Schwerin, gebildet und denselben aufgetragen, den Fürsten von Thurn und Taxis in die Possession der Postämter in den Braunschweig-Lüneburgischen Landen wieder einzusetzen. \*) Den Städten Bremen und Hamburg wurde befohlen, die daselbst befindlichen Braunschweigischen Postämter zu exmittiren.

digen siebenjährigen Krieges das Fürstliche Haus Taxis sich reizen ließ, die damaligen Zeitumstände dazu benutzen zu wollen, daß es solche noch so bündig geschlossenen Verträge von seiner Seite für unverbindlich erklären wollte und in Beziehung auf ehemalige Reichshofrathserkenntnisse, die auf jene verwerflichen Grundsätze gebauet waren, eine Erneuerung derselben sogar in Begleitung gleich hinzugefügter Executionsaufträge auswirkte. Diese Reichshofrathserkenntnisse aber hatten nichts Gringeres zur Absicht, als daß alle Territorialposten abgestellt werden müßten, weil es Eingriffe in das Kaiserliche alleinige Postregal wären. Wie wenig das alles als Folgerung aus einem ohne Grund angenommenen Kaiserlichen Reservatrechte mit der wahren Deutschen Reichsverfassung bestehen könne, brauche ich hier nicht erst zu wiederholen. Aber was hat im Grunde selbst das Fürstliche Haus Taxis mit diesen Schritten gewonnen, als daß es nothwendig allgemeines Aufsehen und Nachdenken über den wahren Grund der Sache erregen müssen! So gewiß ist es, daß selbst dem Fürstlichen Hause Taxis und allen denen, die unter dessen Protection an den beträchtlichen Vortheilen des Reichspostwesens Theil nehmen mit Aufstellung übertriebener Grundsätze und Veranlassung gegründeter Beschwerden in der That kein wahrer Dienst geleistet wird. \*

\*) Das Kaiserliche Rescript an die zur Execution's-Commission gehörigen Fürsten lautete dahin: „Sie würden aus denen Anschlüssen ersehen, was in dieser Sache vorher allschon sei erkannt und ausgesprochen, und dem Grafen von Platen, als deren Herren Herzoge von Braunschweig-Lüneburg anmaßlich bestellten General-Postmeister, wie auch dem Herrn Churfürsten zu Braunschweig-Lüneburg und dem Herrn Herzoge zu Braunschweig-Celle selbst zu ihrer allerunterthänigsten Gelebung aufgegeben worden. Nachdem nun diese paritori-Urtheile ihre Rechtskraft erreicht, gleichwohl wegen beharrlicher Renitenz zum Vollzug nicht hätte gebracht werden können, vermahlen aber Ihre Kayserliche Majestät damit länger anzustehen, um so weniger vermögten, als Sie Sich durch Ihre Wahlcapitulation dazu verbunden erkannten, auch der Herr Fürst von Thurn und Taxis, als des Reichs Erb-General-Postmeister darum allergehorsamst nachgesuchet: Als geböten Ihre Kayserliche Majestät ihnen, als des nächstangelegenen Crayses ausschreibenden Fürsten, Autoritate Caesarea, dem impetratischen Herrn Churfürsten einen nochmaligen Termin von 2 Monathen ad parendum Paritorii de 17 Febr. et 24 Julii 1684 ut et mandatis Caesareis de 4 Febr. 1696 (solche alten Erkenntnisse suchte man hervor) anzusetzen, nach dessen fruchtloser Verstreichung aber sogleich die Execution zu vollziehen, sich daran durch die dagegen machende Einwendung keinesweges ire machen oder aufhalten lassen, sondern dem Herrn Fürsten von Thurn und Taxis in denjenigen Stand der Possession der zu Göttingen, Münden, Echten, Hannover, Sameln, Celle, Lüneburg und sonst in denen dortigen Landen gewesenen Kayserlichen Postämtern, Mahlstätten und was mehr ad cursum publicum gehörig ist, wiederum einsetzen und denselben dabei, wie auch bei dem ungehinderten Lauf derer Posten, die dazu gehörige Bediente aber, den diesfalls in das Reich publicirten Kayserlichen Patenten gemäß, schützen und manutenniren, sofort wie alles dieses geschehen hiernächst allerunterthänigst anzeigen sollen.“

Raum zu übersehen ist die Menge der Reichshofrätlichen Conclusa, die überhaupt in den Jahren 1757 und 1758 auf Betreiben des Fürsten von Thurn und Taxis gegen Reichsfürsten und Reichsstädte wegen der Landesherrlichen Postanlagen jeder Art gefaßt wurden. Es ist wohl keine dem Erb-Reichs-Post-Generalat, wie die Reichs-Postverwaltung sich damals nannte, irgend mißliebige Anlage dieser Art im ganzen Deutschen Reich gewesen, die damals nicht in Bann und Acht erklärt worden wäre. Wie im dreißigjährigen Kriege, dem Höhepunkt des Taxis'schen Postwesens im 17. Jahrhundert, so setzte der Reichs-General-Postmeister auch im siebenjährigen Kriege an vielen Orten seine mit Beharrlichkeit verfolgten Zwecke durch. Sein Postareal vergrößerte sich, seine Posten hatten im Laufe der Zeit durch eine eifrige sorgfältige Verwaltung an innerer Thätigkeit gewonnen. Jetzt, im Sommerfeldzuge von 1757, geleitete der Sieg die Kaiserlichen Fahnen: die Posten der Gegner lagen darnieder; die Reichspost feierte ihre Saturnalien.

Man trug sich Taxis'scher Seits ernstlich mit dem Gedanken, das Postwesen in ganz Deutschland jetzt unter seine Botmäßigkeit zu bringen. Der Preussische Gesandte beim Reichstage in Regensburg berichtet, daß es verlautete, der in Wien sich aufhaltende Fürstlich Thurn und Taxis'sche Geheimerath Baron v. Lilien werde eine Reise nach Holland und England vornehmen, um dort begreiflich zu machen, wie nöthig es wegen

(sfr. Gründliche Vertheidigung der Churfürstlich Braunschweig-Lüneburgischen Postgerechtigkeit, worin die Nichtigkeit der Einwürfe, mit welchen man sie Fürstl. Taxis'scher Seits angefochten, und das den Reichsgesetzen zuwiderlaufende Verfahren des Kayserlichen Reichshofrathes vor Augen gelegt wird, Hannover Anno 1758: eine officiële Druckschrift, deren in dieser Zeit von beiden Partheien mehrere herausgegeben wurden, von welchen uns eine Sammlung vorliegt, die für die Geschichte manches schätzenswerthe Material liefert, in staatsrechtlicher Beziehung aber keine Sätze und Argumente enthält, die sich nicht schon in der reichhaltigen Postliteratur des 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ausgeführt und erörtert fänden.) Der letzte Paragraph dieser „Gründlichen Vertheidigung“ ist speciell gegen das Verfahren des Reichshofrathes gerichtet: „Was bisher gesagt worden — heißt es dort — muß die Welt überzeugen, daß weder die klarsten Reichsgesetze noch die bündigsten Verträge einem Reichsstande Schutz verschaffen können, wenn er mit dem Wienerischen Hofe in Zwistigkeiten geräth, weil der Kayserliche Reichshofrath sodann über alles hingehet und sich durch keine Einwendungen irre machen oder aufhalten läßt. Dieses, nicht nur eine unumschränkte Gewalt, sondern den wahren despotismum mit sich führende Verfahren hat dem Erz-Haus Oesterreich zu Kayser Ferdinands II. Zeiten so großen Nachtheil gebracht, daß man glauben sollte, es würde bedenklich finden, sich jetzt die Vorwürfe zuzuziehen, welche damals so böse Wirkungen gehabt. Die Erfahrung lehret aber das Gegentheil, und läßt Niemand zweifeln, daß der Entschluß gefasset ist, vielmehr die durch das Bündniß mit Frankreich erlangte Macht, als constantem et perpetuum voluntatem jus suum cuique tribuendi die Teutsche Reichsstände empfinden zu lassen, mithin sie werthbätig zu belehren, wie gefährlich es ist, dem Kayserlichen Hofe zu mißfallen. Was nun solcher Mißbrauch der gottgeheiligten Justiz für Folgen haben wird, wenn ihn Französische Kriegsheere unterstützen, fällt so klar in die Augen daß es überflüssig ist, solches bemerklich zu machen.“



des Verkehrs sei, und wie sehr allen Ausländern daran gelegen sein müsse, daß das Postwesen im Deutschen Reiche alleinig von dem Kaiser abhänge. Der Russische, Französische, Schwedische und Dänische Hof sollten zur Unterstützung dieses Projekts sogar schon gewonnen sein. Zu deren Information hatte der Fürst von Thurn und Taxis eine Abhandlung über das Reichspostwesen in Französischer Sprache drucken lassen.

Gegen die Preussische Regierung zeigte sich die Reichs-Postverwaltung noch in anderer Beziehung feindselig. Sie verbot nämlich ihren Postämtern den Debit aller Zeitungen, in denen etwas zum Lobe Friedrichs des Großen und seiner Armee gesagt sei. Zwar erwies sich, daß dieses Verbot durch ein Schreiben des Reichsvicekanzlers, in welchem der König durchweg ein Empörer genannt wird, veranlaßt war, dahingegen aber machte man in Berlin die Bemerkung, daß auf den Reichsposten nicht allein Preussische Briefe und Depeschen öfters verloren gingen, sondern auch in einem Zustande ankamen, der die Spuren stattgehabter Eröffnung deutlich erkennen ließ. Man hatte das Reichs-Post-Generalat stark in Verdacht, daß es einigen seiner Postämter deshalb auf mündlichem Wege sogar bestimmte Weisungen habe zugehen lassen. Wir finden jedoch keine Thatsachen, die einen solchen Verdacht genügend rechtfertigen könnten. Die Nachforschungen der Preussischen Postverwaltung ergaben nur, daß eine Person aus Regensburg, von Braunschweig kommend, bei dem Taxis'schen Postamte in Duderstadt sich längere Zeit aufgehalten, Tages und Nachts bei Ankunft und Abgang der Duderstadt passirenden sehr wichtigen Posten ins Bureau gekommen sei, und vorgegeben habe, daß sie von dem Fürsten von Thurn und Taxis beordert sei, hier und da zur Erlernung des Postdienstes hinzureisen. Dieser Mensch hatte bei dem Taxis'schen Postmeister v. Berberich in Duderstadt, der sich den Preussischen Posten stets feindlich zeigt, gewohnt und sich dort nirgends weiter sehen lassen. Später erfuhr man, daß derselbe der Schwager des Geheimsecretair Kirchmeyer des Fürsten von Thurn und Taxis gewesen sei. Von Duderstadt reiste er zu anderen Postämtern des Niedersächsischen Kreises und wenige Wochen nach seiner Abreise traf der Rath und Postmeister v. Freudenthal aus Passau in Duderstadt ein, woselbst er sich 14 Tage aufhielt und dann zu dem Kaiserl. Postamte in Braunschweig sich begab, ohne daß man den Zweck seiner Mission erfuhr.

Der König, von den Verletzungen der Briefsiegel in Kenntniß gesetzt, schrieb dem Fürsten von Thurn und Taxis, daß er »diese Treulosigkeit mit den rigourosesten Repressalien vergelten werde,« worauf der Fürst die Versicherung gab, daß er von diesen angeblichen Brief-Eröffnungen nichts wisse, und daß die desfallsigen Nachrichten von »solchen böswilligen Leuten ausgestreut sein müßten, die mich wegen der von Ew. Maj. zeithero reichskundig genossenen ausnehmenden Königl. Huld und Gnade beneiden, mithin der dermaligen betrübten Zeiten sich bedienen wollen, um bey Ew. M. mich zu verschwärzen und in einem solchen Punkte anzuzapfen, welcher

meine Ehre auf das empfindlichste angreift, das Kayserliche Erb-Reichs-Post-Generalat seines in der Sicherheit der Correspondenz und allgemeinem Zutrauen bestehenden, vorzüglichsten, edelsten Kleinodes beraubt und meine ganze Nachkommenschaft völlig stürzen und zernichten kann; so gebe Ew. Maj. großmüthigster Gedankenart und gerechtestem Ermessen lediglich anheim, wie schwer und herzbrechend dieses grundfalsche Angeben meinem ehrliebenden Gemüth, welche Eigenschaft meine größte Zierde ist, fallen müsse und wie es mit den Gefühlen der submissesten Dankverehrung streitet, die gegen Ew. M. wegen Höchstdero in verschiedenen Vorfällen mir erwiesenen mächtigsten Schutz, Huld und Gnade weder in mir noch in meinen Nachkommen erlöschen werden.« Dieses Schreiben ist vom 21. November 1756 datirt; also bald nach dem Siege Friedrichs bei Lowositz und der Gefangennehmung der ganzen Sächsischen Armee bei Pirna, so wie wenige Wochen vor dem Anmarsch der Französischen Armee und den Ereignissen in Cleve. —

Nach der Schlacht bei Rossbach und dem glorreichen Siege bei Leuthen ziehen sich die Feinde Friedrichs überall zurück. Die Franzosen fliehen unaufhaltsam von der Elbe bis über den Rhein, wo Ferdinand von Braunschweig sie noch am 23. Juni 1758 bei Crefeld schlägt. Nach allen Seiten, in Schlesien, Thüringen und Westphalen rücken die Preussischen Heere vor.

Jetzt nahte die Zeit der Vergeltung. Unterm 24. März 1758 erläßt Friedrich aus dem Feldlager von Grybau folgende Ordre an den General-Postmeister Grafen von Gotter: »Mein lieber Geheimer Etats-Minister Graf von Gotter. Den Gedanken, welchen Ihr Mir vermittelst Eueres Berichtes vom 17. d. wegen der nach allem Recht und Billigkeit zu gebrauchenden Repressalien gegen den Fürsten von Thurn- und Taxis, wegen seines bey Gelegenheit des jezigen Krieges sich überall gegen Mein Postwesen bezeugten gehässigen, unvernünftigen und übermüthigen Betragens, communiciren wollen, habe Ich sehr gut gefunden und approbire sehr, daß an allen Orthen, so Meine Truppen occupiret haben und noch occupiren möchten, wenn Taxis'sche Reichsposten daselbst etabliret seyn, die Taxis'sche Postmeister sogleich weg und fortgeschaffet, mit denen Reichsposten aber allda ebenso verfahren werden soll, als wie mehrgedachter Fürst von Thurn und Taxis mit Meinen Posten im Clevischen und Westphälischen umgegangen, folglich sothane Postämter von Meinen Postbedienten administriret und die Revenus Mir berechnet werden sollen. Ich werde auch hiernach das nöthige an Meinen Bruder des Prinzen Heinrich Liebden gelangen lassen. Ich bin Euer wohlaffectionirter König. F.«

Sofort ergingen die betreffenden Befehle an die einzelnen Truppenchefs und die nöthigen Instructionen an die Feld-Postämter der Armeen des Königs, des Prinzen Heinrich und des Herzogs von Braunschweig, wegen Besizergreifung und Verwaltung der Thurn und Taxis'schen Post-

ämter. Das dazu erforderliche Personal wurde den Feld-Postämtern von Berlin zugesandt und bestand zum größten Theil aus den im Clevischen und Westphälischen vertriebenen Preussischen Postbeamten.

Der Anfang wurde mit dem wichtigen Reichs-Postamte in Erfurt gemacht, wo der Preussische General von Oldenburg nicht ohne Widerstand der Reichspostbeamten die Kasse, welche 692 Thaler enthielt, fortnehmen ließ und einen Preussischen Postbeamten einsetzte; dann unterlagen, als die Preussische Armee nach Bayern vorrückte, die Sächsischen Postämter in Hof, Bamberg und Baireuth demselben Schicksal. Auch in Thüringen und den Stiftern Münster und Paderborn wurden die Reichspostämter in Preussische Verwaltung genommen. Es wurden ihrer bald so viele, daß das Feldpostamt die Direction darüber nicht mehr führen konnte, um so mehr, als es sich mit der Armee fortbewegte. Das General-Postamt setzte deshalb zu dem erwähnten Behuf eine eigene Commission ein, an deren Spitze der Postcommissarius Querner stand.

Der Fürst von Thurn und Taxis trug bei dem Kaiser auf sofortige energische Maßregeln gegen dieses Verfahren der Preussischen Regierung an. Er nannte dasselbe »eine auf das unverantwortlichste und frevelhafteste unternommene Störung und Violirung der Reichsposten.«

Der Reichshofrath erließ in Folge dieser Angelegenheit ein Mandat an den König von Großbritannien, als Kurfürsten von Braunschweig-Lüneburg, er möge bei Strafe der Reichsacht den unter den Befehlen des Herzogs Ferdinand von Braunschweig stehenden Kriegsvölkern, welche an der Kur-Brandenburgischen Empörung und den übrigen Landfriedensbrüchigen Vergewaltigungen namentlich auch gegen das Kaiserl. Postwesen Theil genommen hätten, dieses Alles auf das Nachdrücklichste untersagen, auch gebührende Caution dafür leisten.

Dies Mandat blieb natürlich ohne Erfolg. —

Im Herbst 1762, als die letzte Schlacht des siebenjährigen Krieges vom Prinzen Heinrich bei Freiberg gewonnen war und die Feinde Friedrichs, besiegt und erschöpft, Friedensanträge machten, begann man auch von Sächsischer Seite mit Entschuldigungen und Versöhnungsvorschlägen, und versuchte, wie es in einer dem Minister von Herzberg Behufs der Hubertsburger Friedensunterhandlungen zugestellten Denkschrift des General-Postamtes heißt, zu erproben, ob »man die Sächsischer Seite während des Krieges zu voreilig geäußerte mit so vielen Unanständigkeiten begleitete gehässige Gesinnung und verwerfliche Absicht, das ganze Preussische Postwesen zu vernichten, etwan hieortz vergessen haben und den Beschönigungen, die man jetzt vorbringet, und die fast wie ein Hohn sich ausnehmen, Glauben schenken werde.« Der König selbst äußerte, als ihm diese Sache vorgetragen wurde: »Ich werde so einfältig nicht sein und mich überreden lassen, daß der Fürst von Thurn und Taxis Alles, was er wider mich machiniret aus bloßem Gehorsam gegen den Kaiser gethan habe.« Der Sächsische Ge-

sandte in Wien, Geheimerath v. Sillen, dem der Fürst von Thurn und Taxis die General-Intendanz der Kaiserlichen Reichs- und Niederländischen Posten übertragen hatte, suchte in einem Schreiben an das General-Postamt in Berlin die Verantwortlichkeit für das Verfahren in Cleve, wie schon früher, lediglich auf den Wiener Hof und die Oesterreichische Administration zu wälzen. »Nachdem die Französische Armee des Herzogthums Cleve sich bemächtiget hatte — heißt es u. a. in diesem Schreiben — ist abseiten Jhro Kaiserl. Maj. dem Herrn Fürsten von Thurn und Taxis, Allerhöchster Vehnträger, der Auftrag zugekommen, durch eine hinlängliche Anzahl in Postfachen erfahrener Leute die Posten in denen von den Franzosen eingenommenen Landen verwalten zu lassen. Diesen Allerhöchsten Befehl hat zweifelsohne eine derer Reichs-Constitutionen veranlassen, zufolge welcher Jhro Kaiserl. Maj. dahin vorzuwachen obliegt, damit die Reichsposten in auswärtige Hände nicht fallen mögen. (!) Kann folglich nach dem eben beschriebenen Vorgang etwas unschuldiger und zugleich für meines gnädigsten Fürsten und Herrn Durchlaucht und einen Vehnsträger verbindlicher seyn, als den Allerhöchsten Befehl seines Allerdurchlauchtigsten Domini Directi ohne Widerrede und blinderdings befolgt zu haben? Kann wohl übrigens auch nur ein einziges Beispiel einer Entgegenhandlung der in dem letzten Vertrage festgesetzten Verbindlichkeit, daß des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Durchlaucht gegen die Königlich Preussischen Provinzialposten (!) und deren Exercitium gehandelt habe angeführt werden? Es liegt hieraus offenbar am Tage, daß der Herr Fürst von seiner ohnwendbaren Gedankens Art in Anbetracht der zwischen dem Kaiserlichen Reichs-Post-Generalat und dem Hochlöbl. Königl. Preussischen General-Post-Directorio feyerlichst eingegangenen Verbindlichkeit nicht im mindesten jemahlen abgewichen seye, und entnehme ich folgsam den gegründeten Anlaß zu hoffen, daß, wann Jhro Königl. Maj. die wahre der Sachen Beschaffenheit vorgetragen werden sollte, Allerhöchst dieselben seiner Zeit die Wiedererstattung derer denen Kaiserl. Reichsposten entzogenen Revenüen und die gegenseitige Correspondenz mit der früheren conventionmäßigen Regularität wieder zu befördern Allergnädigst anzubefehlen geruhen werden.« In einem andern an den Preussischen General-Postmeister gerichteten Schreiben des Barons von Sillen, in welchem gleichwohl das landesherrliche Preussische Postregal mit dem Namen: »die Preussische Provinzialpostbefugniß« bezeichnet ist, heißt es am Schluß: »Ehender werde ich nicht beruhiget seyn, bis ich weiß, daß Euer Excellenz von denen unrichtigen, Denenselben mit Hintansetzung der Wahrheit beygebrachten Begriffen und Vorurtheilen zurückgekommen und von der aufrichtigen Willensmeynung überzeugt seyn werden, mit welcher man diesseits die in berührter Convention stipulirte Verbindlichkeit genauest zu erfüllen sich bestrebet. Vermöge dieser protestation lebe ich der Hoffnung, daß durch sothane aufrichtige Versicherung Euer Excellenz uns Dero vorhinige Freundschaft und gütige Gedankensarth hinwiederum zuwenden werden.«

Es erfolgte hierauf von Seiten des General-Postamtes in Berlin unterm 9. Decbr. 1762 eine Antwort, von welcher der Minister der auswärtigen Angelegenheiten Graf von Finkenstein, dem sie vor dem Abgange zur Durchsicht zugesendet wurde, sagte, daß sie so solide und kräftig abgefaßt sei, daß das General-Reichs-Postamt dadurch wohl überführt werden würde, wie sehr man seine schädlichen Intentionen noch in unvergessenem Andenken habe.

Der Fürst von Thurn und Taxis beeilte sich, den Ober-Postmeister von Bamberg, Hofrath v. Heusdorff, der den Vertrag von 1755 abgeschlossen hatte und damals in Berlin sehr freundlich aufgenommen worden war, als Commissarius dorthin zu senden, um durch mündliche Vorstellungen das Vergangene vergessen zu machen und das gute Einvernehmen wieder herzustellen.

Es wurde ihm jedoch eine »Resolution des Königlich Preussischen General-Postamts vor den Fürstlich Thurn und Taxis'schen Deputatum Herrn Ober-Postmeister v. Heusdorff« zugestellt, die ein treffliches Seitenstück zu dem nachdrücklichen Antwortschreiben bildet, durch welches einst vor hundert Jahren der große Kurfürst dem Kaiser die richtige Ansicht über das Preussische Postwesen beigebracht hatte (vergl. Th. I. S. 43); wie jenes ist sie von bleibendem geschichtlichen Werth und mag daher, da sie zu umfassend ist, um ganz mitgetheilt zu werden, wenigstens ihren Haupttheilen nach hier folgen.\*)

»Das Königl. General-Post-Amt hat von Anfang des Krieges her seinerseits keinen Schritt gethan, welcher dem guten Vernehmen, worin die Königl. Preussischen Posten mit denen Fürstlich Taxis'schen gestanden, und welches man durch den letzteren nicht lange vor Ausbruch des jezigen Krieges geschlossenen Recess auß's neue befestiget zu haben glaubte, nur einigermaßen zuwider seyn können. Man würde auch nie etwas Widriges gegen ein Fürstlich Taxis'sches Postamt im Reiche gethan haben, wenn nicht von Seiten des Fürstlich Taxis'schen Reichs-Post-Generalats solche Zünctigung gegen Sr. K. M. von Preußen hohes Postregal in Dero Provinzen sich veroffenbaret hätte, welche nicht nur auf eine vorübergehende Turbirung des Exercitii solches Regalis sondern auf die ganze Ver-nichtung desselben, mithin auf die Entsetzung eines Vorrechts, daß jeder Landesherr im Deutschen Reiche vi superioritatis territorialis von undendlichen Zeiten her gehabt und dessen freye Ausübung nach dem Westphälischen Frieden Ihm ungekränkt zustehen muß, ganz ohngezweifelt abzielten. Das General-Postamt kann nicht zugeben, daß die Besignahme der Preussischen Postämter in den Clevischen Landen ob nexum feudalem, so zwischen Kais. Maj. und dem Herrn Fürsten von Thurn und Taxis subsistire, habe geschehen müssen, weil wohl von Keinem des Deutschen

\*) Der Verfasser derselben war der Geheime Postrath Buchholz, Justitiar des General-Postamtes.

Reichs Rechtsfachen Erfahrenen behauptet werden kann, daß Sr. Kayf. M. einen Tertium mit einem Regale, welches der Landeshoheit anklebet, zu belehnen jemals weder Macht noch Gewalt gehabt, noch selbst es jemals Kayf. Maj. Intention gewesen, den Churfürsten und Ständen in ihren Rechten einen Eingriff zu thun; dahero dann auch, als man sahe, daß der damalige Graf von Taxis weiter um sich greiffen wollte, als ihm solches nach den Verfassungen des Teutschen Reiches zukam, von Churfürsten und Ständen bey mehr als einer Gelegenheit auf Creyß- und Reichstagen declariret worden » » daß dasjenige, was 1615 mit der Belehnung des Grafen von Taxis der Posten halber fürgegangen, Churfürsten und Ständen, als ungehöret nicht präjudiciren könne. Wollte man annehmen, daß Kayserl. Majest. einen Dritten mit einem Regale, so dem Landesfürsten ex super. territ. allein zustehet, belehnen könnten so würde es bald um die freye Ausübung sämmtlicher Regalien der Landesfürsten gethan sehn, welches aber mit keinen gesunden principiis des Teutschen Staatsrechtes so wenig bestehen kann, als wenig es einen rechtlichen Grund hat, daß das jus postarum ein reservatum Caesaris sey. «

» Gesezt aber auch, man wollte es zugeben, daß des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Gnaden bei Uebernehmung der Clevischen Postadministration aus einer Ihnen gefälligen Illusion und schmeichelndem Irrthum, daß Er als Lehnsträger dieselbe auf Kayf. Befehl hätte übernehmen müssen, gehandelt habe; so bleibt doch immer der Vorgang, daß des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Gnaden den Kayserlichen Reichshofrath imploriret haben, daß er Sr. Königl. Maj. Post-Cours von Berlin nach Cleve im Hildesheimischen, Rittbergischen und Münsterschen hemen und diesen doch über 100 Jahre bestehenden Postcours als eine neuerliche Extension eines verbotenen Postwerks aufheben möchte, ein so gehässiger als unerwarteter Schritt, daß, man mag dieses Betragen ansehen von welcher Seite man wolle, es allezeit nicht zu entschuldigen bleibt und wohl bis in die spätesten Zeiten also angesehen und als ein Zeugniß, was sich die Reichsstände zu des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Absichten zu versehen haben, und welch' ein nachtheiliger Plan mit dem Reichshofrath wegen ihres Juris postarum entworfen sehn mag, in der Geschichte unserer Tage aufbehalten werden wird.

»... Diese Sache ist von so in die Augen fallenden widrigen Umständen begleitet gewesen, welche gewiß alle Reichsstände zu besonderem Nachdenken und Abndung bringen müssen. Denn so wie die Geschichte des Taxischen Postwesens erweist, daß es während des dreißigjährigen Krieges in Teutschland seinen vornehmsten Anwachs genommen und die Taxischen Posten erst während dieser Unruhen im Niedersächsischen Posto gefasset, so hat man zweifelsohne die jegigen, den damaligen betrübten Zeiten ähnlichen Umstände, vor die bequemsten gehalten,

denen Ständen das von Alters her ihnen zukommende und nie in Zweifel gezogene Recht der Postbestellung in ihren Landen unter dem nichtigen und sophistischen Vorwand der Lehnstragung vom Kayser aus den Händen zu winden.

»... Insonderheit aber hielt man Fürstl. Taxischer Seits den Zeitpunkt, nämlich den Sommer 1757 (nach der Schlacht von Kollin), das vielleicht schon lange vorher praemeditirte Project, das Preußische Postregal zu attaquiren, auszuführen am geeignetsten, weil man damals zu Wien und Regensburg den Baum schon so weit gefällt zu seyn glaubte, daß ein jeder nun schon Holz davon nehmen dürfte. Es hat zwar der Herr Deputatus diesen Vorwurf von seinem Fürstlichen Herrn Principal abzuwenden sich alle Mühe gegeben und u. a. des Endes angeführt: »daß zu jener Zeit fast alle Stände von dem Reichshofrath dringend aufgefordert worden, alle alte wider das Haus Brandenburg habende — vermeintliche — Ansprüche wiederum rege zu machen, und vielleicht auch insbesondere dem Fürstlich Taxischen Agenten verschiedentlich intimiret worden, seines Principals wider des Königs von Preußen Maj., als Churfürsten von Brandenburg ehemals rechtshängig gewesene Sache wiederum aufs Neue rege zu machen etc.« Allein wenn man auch außer Acht lassen wollte, wie leicht es Denenselben gewesen sein würde, diese ungerechteste und einem zur Justiz verpflichtet seyn wollenden hohen Reichsgericht in Wien zur ewigen Schande gereichende Aufforderung, wegen der besonderen Verbindlichkeiten, worin des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Gnaden gegen Se. Königl. Majestät v. Preußen sich befunden, von sich abzulehnen, und wie triffliche Gründe dieselben hatten, dieses Unsinnen als just zu jener Zeit am allerunschicklichsten zu verbitten, so veroffenbahret sich doch der Ungrund auch dieses Vorgebens.

»... Am allerwenigsten hat überhaupt jemals ein Churfürst von Brandenburg den Reichshofrath in Wien als ein competentes Gericht über die Ausübung derer Denenselben kraft der Landeshoheit zustehenden Regalien anerkannt und sich dieser hohen Vorrechte wegen mit Jemand, wer der auch sei, zur Parthey machen lassen. (Es folgt nun eine geschichtliche Darstellung des Conflictes des Großen Kurfürsten mit dem Kaiser und dem Grafen von Taxis.) Der Gottselige Churfürst Friedrich Wilhelm, gloriwürdigsten Gedächtnisses, empfand also das Begehren des Grafen von Taxis so übel, daß Sie erklärten, Sich mit demselben daher gar nicht einzulassen, und Kayserl. Maj. zu Gemüthe führten, wie es des Kayserl. Amtes seyn würde, den Grafen von Taxis ernstlich anzuweisen, sich in seinen Schranken zu halten.

» hernach hat der Graf von Taxis gar weißlich vermieden, das Brandenburgische Post-Regal zu attaquiren, vielmehr hat er sich mit demselben klüglich in Verbindung und Reccessen eingelassen. Der Herr Deputatus

wird nun selbst beurtheilen können, wie übel sein Fürstlicher Herr berathen gewesen, daß er Sr. Königl. Maj. Postwesen auf eine so unerhörte Weise angegriffen und solches der Decision des Reichshofrathes ganz unbefugter Weise unterwerfen wollen, da Dieselben doch leicht hätten einsehen können, daß, da seit der Zeit, als dasjenige, was oben angeführet, zwischen Kayserl. Majest. und dem Gottf. Churfürsten Friedrich Wilhelm der Posten wegen vorgefallen, das Haus Brandenburg bis jetzt durch Gottes Beystand in seiner Macht und Ansehen im Teutschen Reiche nicht abgenommen, es Sr. Königlichen Majestät, welchem Gott eine so große Macht zum Schutze der Teutschen Freyheit und Aufrechthaltung Dero und Dero Mitstände hoher Gerechtsame anvertrauet, und welchen alle Mächte Europa's vor einen großen König erkennen, empfindlich fallen müsse, daß der Herr Fürst von Thurn und Taxis den Zeitpunkt, da Se. Königl. Maj. eben das erste Mal ein widriges Schicksal im Kriege erfuhren und von so viel mächtigen Feinden von allen Seiten gedränget wurden, sich mit Vergessung aller Verbindlichkeiten, mit Verlegung aller Verträge zu Ruhe machen wollen, Se. Majest. vor einem in dieser Sache ganz incompetenten Gericht zur Parthey zu machen gesucht und Dero hohes Postregal injuriöser Weise ein verbotenes Postwerk zu nennen sich unternommen.

»Den mit dem Herrn Fürsten von Thurn und Taxis geschlossenen Recessen kann fürderhin der Werth nicht beigelegt werden, den man ihnen vormahls gegeben, da des Herrn Fürsten Gnaden in öffentlicher Druckschrift sich, um nur von den Zeitständen zu profitiren, nicht gescheuet, zu Ihrer eigenen Verkleinerung öffentlich vorzugeben, »daß Dero Reccesse, weil sie absque consensu et autoritate Caesarea eingegangen wären, keine Gültigkeit hätten, weil sich ein Lehnsträger in Sachen das Lehn betreffend ohne autoritaet des Domini Directi überall nicht vergleichen könne;« da doch dieser Satz, so wie er allgemein vorgebracht worden, auch in Thesi juris falsch ist, immahen bekant, daß dergleichen Vergleiche circa dominium utile allerdings gültig sind, und wenn er auch wahr wäre, doch hier in casu nicht anwendbar seyn würde, da wohl kein Reichsstand dem Herrn Fürsten von Thurn und Taxis einräumen wird, daß er von Kayserl. Maj. so unumschränkt mit einem Regal beliehen werden könne, welches der superioritati territoriali und höchsten Landeshoheit anlebet, die des Reiches Churfürsten schon viele Jahrhunderte vorher, und ehe noch an die Taxischen Posten gedacht worden, vom Heil. Röm. Reiche zu Lehn getragen haben; daß also, wenn wirklich in einzelnen Fällen zwischen den Reichsständen und dem Herrn Fürsten von Thurn und Taxis über das NB. exercitium Postarum Vergleiche existiren, solche dem Postrecht selbst (der Posthoheit cf. Thl. I.



S. 107) unpräjudicirlich seyn müssen und ihrer Natur nach nichts weiter in sich fassen können, als daß dieser oder jener Reichsstand dem Herrn Fürsten erlaubet, ein Ersterem von Alters her zustehendes Regal auf gewisse Weise zu nugen, dahingegen diese Reichsstände Ihres vom Heil. Röm. Reich zu Lehn tragende hohen Regalis Postarum selbst dadurch sich keinesweges begeben noch solches abandonnirret haben.

»Von dem Churhause Brandenburg ist ein derartiger Vertrag überhaupt gar nie mit dem Hause Taxis geschlossen worden.

»Wie nun dem Herrn Deputato aus hiesigen Acten des Königl. General-Postamts originaliter vorgewiesen und er daraus ersehen haben wird, wie ernstlich Se. Königl. Maj. die Sache aufgenommen und daß Sie Sich deren Ahndung bey Zeit und Gelegenheit reserviret; — so wird derselbe auch leicht merken, daß man in demjenigen, was dieserwegen wegen Besignahme der Taxis'schen Postämter durch die Königl. Truppen verordnet, noch zur Zeit keine Veränderung vornehmen könne, um so weniger, da der ganze oberzählte Vorgang gar deutlich ausweist, daß alle die Versicherungen von denen unveränderten ehrerbietigsten Gesinnungen des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis gegen Se. Königl. Maj. für nichts anderes, als durch die Thatsachen widerlegte Versicherungen angesehen werden können.

»Uebrigens wird der Herr Deputatus aus den Erfahrungen bereits ersehen haben, daß in denen Fällen, wenn bei Einrückung Sr. K. M. Truppen ins Reich und an Orten, wo Fürstlich Taxis'sche Postämter sind, diese von denen Feld-Post-Expeditionen in Administration genommen werden, denen Postbedienten weder vor ihre Person, noch Hab und Gütern der mindeste Schaden zugefügt worden, wie denn derselbe sowohl, als alle Fürstlich Taxis'sche Postbediente auch ins Zukünftige sich aller freundschaftlichen Begegnung und ruhigen Besizes des Ihrigen zu versprechen haben.«

Berlin, den 28. Decbr. 1762.

Königlich Preussisches General-Post-Amt.

gez. v. Reuß.

Am 15. Februar 1763 erfolgte die Unterzeichnung des Friedens von Hubertsburg. Allen Feindseligkeiten war ein Ende gemacht; der Besitzstand von 1755 wiederhergestellt; die Größe des Preussischen Staates gegründet. Friedrich konnte von seinen Feinden, wie Cäsar von den Galliern sagen: Sie hatten Alles versucht, und Nichts war ihnen gelungen. Auch die weitaussehenden Pläne des Fürsten von Thurn und Taxis waren gescheitert. Wenn auch Friedrich d. Gr. in Folge des Hubertsburger Friedens von einer weiteren Vergeltung für die feindselige Haltung dieses Fürsten im siebenjährigen Kriege Abstand nahm, so vergaß er doch erst spät den erfahrenen Undank. Zwischen beiden Theilen blieb eine merkliche Spannung bestehen.

Das Benehmen des Kaisers und des Reichshofrathes, wie des Fürsten von Thurn und Taxis im siebenjährigen Kriege bezüglich der Postgerechtfame, hatten den König von Preußen in seiner bereits im zweiten Schlesiſchen Kriege gefaßten Idee eines Deutschen Fürstenbundes nur noch beſtärkt. Mit Hannover, Heſſen, Braunschweig und andern Ständen des Niedersächſiſchen Kreiſes, welche ebenfalls bezüglich des Postweſens die Angriffe des Fürsten von Thurn und Taxis und die Willkür des zum Theil in deſſen Solde ſtehenden \*) Reichshofrathes erfahren hatten, fanden noch während des Krieges Unterhandlungen ſtatt, um »sobald es nur Zeit und Umstände erlauben würden, ſolche Vorkehrungen zu treffen, daß man dergleichen der Landeshoheit nachtheiligen und gefährlichen Abſichten auf das künftige vorbeuge.« Es war der Verſuch einer ähnlichen Coalition gegen die Taxisſchen Uebergriffe, wie ſie der große Kurfürst 1663 auf dem Niedersächſiſchen Kreiſtage eingeleitet hatte. \*\*) Der Traktat des Deutschen Fürstenbundes vom 23. Juli 1784 enthielt die auch auf die vorliegenden Verhältnisse anwendbare Beſtimmung: »Vorzüglich wollen ſie (die verbündeten Fürsten) mit allem Nachdruck darauf halten, daß ſämmtliche Stände des Reichs bei ihren Landen und Gerechtfamen unbeschwert und ungekränkt beſaſſen und dabei auf keine Weiſe beunruhigt werden. Sollten die ſich verbindenden Kurfürsten bemerken, daß in dem einen oder andern Stücke der Reichsverfaſſung und den reichsſtändiſchen Gerechtfamen entgegen gehandelt oder etwas dagegen beabſichtigt würde; ſo wollen ſie ſich ſofort in ihren Maßregeln vereinigen und durch alle conſtitutionsmäßige Mittel ein ſolches zu hintertreiben ſuchen und über die etwa weiter erforderlichen kräftigen und wirkſamen Maßregeln ſich unter einander verſtehen und ſelbige, mit allem Nachdruck und möglichſter Thätigkeit zur Ausführung bringen.«

Stoff zu neuen Zwiſtigkeiten gaben ſpäter die im Kriege verſchlechterten Preußiſchen Münzen und die nach Beendigung des Krieges erfolgte Erhöhung der Preußiſchen Portotage. Das Reichs-Erb-Post-Generalat ſprach der Preußiſchen Regierung die Befugniß ab, das Preußiſche Porto für die Correſpondenz mit fremden Ländern erhöhen zu dürfen, und entnahm den Beweis dazu aus der Kaiſerlichen Wahlcapitulation. Zwar waren die Taxisſchen Portosätze ſelbſt längſt erhöht worden, aber der General-Intendant der Reichs-poſt, Baron von Silien, fand hierin keine Analogie für den gegenwärtigen Vorgang: »Wenn — ſo ſchreibt er — das Kaiſerliche Post-Generalat ſeit ſeiner Entſtehung und ſeit der in der Wahlcapitulation enthaltenen Beſtimmung das Poſtgeld erhöht hat, ſo iſt dieſes geſchehen mit Einwilligung derer resp. Reichsſtände, oder aber iſt die Erhöhung nicht eine wahre Erhöhung des Porto geweſen, ſondern

\*) Cfr. Th. I. p. 109.

\*\*) Cfr. Th. I. p. 48.

nur eine Ausdehnung oder sich weiter erstreckende Franquatur. « Man verweigerte zuletzt Seitens der Reichspost, die erhöhten Sätze an die Preussische Postverwaltung zu vergüten. Die Hindeutung auf den Vertrag von 1755, in welchem bestimmt war, daß das Porto an Preußen nach der jedesmaligen Preussischen Lage vergütet werden sollte, wies man Taxisscher Seits mit dem Vorwande zurück, daß mit dem Worte »jedemalig« nicht die zu verschiedenen Zeiten in Preußen bestehenden Lagen, sondern nur diejenigen gemeint seien, die damals zur Zeit des Abschlusses des Vertrages an den verschiedenen Preussischen Orten bestanden hätten, so daß z. B. für einen Brief nach Berlin das Porto nach der Lage der Berliner, für einen Brief nach Magdeburg das Porto nach der Lage des Magdeburger Postamts, überhaupt also nach der Lage des jedesmaligen Bestimmungsortes zu vergüten sei.

Im Jahre 1770 machte die Thurn und Taxissche Verwaltung abermalige Anerbietungen zu einer neuen Convention. Aber erst nach dem Tode des Fürsten Alexander wurde darauf eingegangen. Der neue Fürst von Thurn und Taxis zeigte sich freundlicher gesinnt und hatte bei verschiedenen Anlässen seine Bewunderung für den großen Preußenkönig offen kund gegeben. Er ließ die Anerbietungen unter günstigeren Bedingungen wiederholen. Friedrich schrieb ein hien! daneben und genehmigte die Eröffnung der Unterhandlungen in Berlin. Am 20. März 1777 wurde von den beiderseitigen Abgeordneten, Postrath Seegerbarth und Baron von Eilien, eine neue Postconvention geschlossen: Beide Theile leisteten Verzicht auf die Wiedererstattung der einander während des siebenjährigen Krieges entzogenen Posteinnahmen. Eine Nachforderung des Fürsten von Thurn und Taxis von 2000 Thalern jährlich an Wechsel-Agio aus den Zeiten des Krieges wurde nicht anerkannt. Preußen erlangte, daß die Briefe aus dem Reich, der Schweiz, Italien nach den Westphälischen Provinzen und Ostfriesland sämmtlich über Pippstadt spedirt und die Portobeträge dafür schon von Cassel ab der Preussischen Postverwaltung vergütet würden, daß ferner die gesammte Correspondenz von den Reichs-Postämtern in Osnabrück und Paderborn nach Holland und von Hildesheim und Braunschweig nach Schlesien, ins Mansfeldische und Anhaltische künftig lediglich den Preussischen Posten zugeführt, sodann die für den Crefelder Handel so wichtige Anlegung einer Fahrpost von Aachen nach Brabant zu Stande gebracht, und zwischen dem königlichen Postamt zu Bingen und dem Reichs-Postamt in Münster eine Postverbindung hergestellt werden sollte, um die Ostfriesischen und Westphälischen Lande in bessere Beziehung zu setzen. Außerdem machte der Fürst von Thurn und Taxis sich verbindlich, den lästigen Frankirungszwang für die nach Frankreich, der Schweiz und ins Reich gehenden Briefe abzustellen, und im Falle er den Hamburger Stadtpostboten-Cours nach Holland vorhabendermaßen an sich bringen möchte, die Hälfte des reinen auf mehrere Tausend Thaler veranschlagten Ueberschusses davon der Preussischen Postverwaltung zu überlassen, wo-

gegen dieselbe ihm dabei keine Hindernisse in den Weg zu legen sich verpflichtet. —

### 3. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt.

#### Gesetzgebung.

Die aus dem Postregal sich herleitenden gesetzlichen Bestimmungen über das Postwesen wurden während dieses Zeitraumes in einer Weise geschärft, die, wenn sie auch dem unmittelbaren Post-Interesse zuträglich sein mochte, doch für den allgemeinen Verkehr nachtheilig und für die bürgerliche Freiheit drückend war.

Diese neuen Bestimmungen sind in der Allgemeinen Verordnung über das Postwesen vom 11. April 1766,<sup>\*)</sup> in dem Extrapost-Edict von demselben Tage und in dem Reglement für Landkutscher und Fuhrleute vom 10. August 1766 enthalten, so wie in der erneuerten und erweiterten Allgemeinen Post-Ordnung für sämtliche Königliche Provinzen vom 26. November 1782 wiederholt.

Sie alle rühren von der Französischen Postregie her, welche Friedrich II. im Jahre 1766 in seinen Staaten einsetzte.

Der Postzwang für Pakete, welcher bisher nur auf die Sendungen unter 20 Pfund sich erstreckte, ward auf alle Paket-Sendungen bis einschließlich 40 Pfund schwer ausgedehnt. Diese Sendungen mußten den Posten zur Beförderung übergeben werden. Im Uebertretungsfalle zahlten der Absender und der Fuhrmann je 50 Thlr. Strafe (im ersten Rückfalle 100 Thlr., im zweiten fand außer der Geldbuße noch Leibesstrafe statt). Den Fuhrleuten, Schiffern u. wurden außerdem beim zweiten Rückfalle Pferde und Fahrzeug confiscirt.

Jedermann ward verboten, sich mit Miethspferden stationsweise auf einer Postroute fortzuschaffen zu lassen (bei 200 Thlr. Strafe, welche zur Hälfte von dem Reisenden, zur Hälfte von dem Fuhrmann zu erlegen war).

Der §. 1. des Reglements vom 10. August 1766 bestimmte, daß kein Fuhrmann sich unterstehen solle, eine verdungene Fuhr wegzuschaffen, wenn er nicht zuvor bei dem Postamte des Abgangsortes einen Postzettel (Bohnfuhrzettel) gelöst habe. Auf Uebertretung dieses Verbotes waren 50 Thlr., im ersten Rückfalle 100 Thlr., im zweiten Verlust von Pferden und Wagen und nach Umständen Concessionsentziehung gesetzt. An den Tagen, wo Posten abgehen, sollten die Postämter gar keine Bohnfuhrzettel ausgeben, außer wenn die Post genügend besetzt war (auf klei-

<sup>\*)</sup> Cfr. Novum Corpus Const. March. Bd. IV. p. 284 sq.

neren Coursen mit 4, auf größeren mit 6 Personen). Auf den Lohnfuhrzetteln war die Anzahl der Personen, der Ort wohin der Fuhrmann fährt, die Meilenzahl, die Zeit welche zur Zurücklegung derselben gebraucht wird und der Betrag der für den Lohnfuhrschein gezahlten Gebühr anzugeben. Diese Gebühr wurde auf 2 Gr. pro Person und Meile festgesetzt. Wohlverstanden durften diese Fuhrleute nur mit einerlei Gespann fahren und sie mußten demzufolge auch ihre Fahrten so einrichten, daß keine Anschlüsse mit benachbarten Fuhranstalten entstanden. Endlich waren sie verpflichtet, stets die Post- und Landstraße einzuhalten.

Die bloße Aufführung der obigen Bestimmungen mag genügen, um ein Bild von dem Geiste jener Gesetzgebung zu geben, der freilich in dem ganzen System der Staats- und Finanzwirthschaft des damaligen Zeitalters waltete und den man bezüglich der Postverwaltung schwerlich damit beschönigen kann, daß eine strengere Handhabung des Postregals zur Wiederherstellung des im siebenjährigen Kriege zerrütteten Postwesens erforderlich gewesen sei.

Ein drückendes Gesetz schadet doppelt; es ruinirt die Betheiligten durch die Verletzung ihrer Interessen, und es erregt den Mißmuth der Unbetheiligten durch die Controllen, welchen auch sie sich unterwerfen müssen, und die allemal bei einem unnatürlichen Gesetz die lästigsten sind.

Die Postregie organisirte ein förmliches Spionir- und Denuncianten-Corps: Postvisitateurs, Postfiscäle, Post-Landreuter wurden in Menge angestellt und alle Mühlenreuter, Thorschreiber, Accise-, Zoll- und Postbediente zur Controllirung der Fuhrleute und des reisenden und correspondirenden Publicums angewiesen: die Passagiere sollten genau befragt werden, ob etwa die Postillons unterwegs Postdefraudationen begangen hätten, die Postillons und Schirrmeister ihrerseits sollten wiederum darauf Acht geben, ob die Postmeister, ihre Vorgesetzten, nicht wider die Postgesetze handelten, und event. dieselben denunciren, wofür ihnen denn außer dem vierten Theil der Strafe (der damaligen allgemeinen Denunciantenprämie) noch eine »besondere Belohnung gewährt werden solle.« Ein Postamt sollte dem anderen aufpassen. Auf den Dörfern sollten unter der Hand Leute bestellt werden, die auf die Postillons und Schirrmeister, wie auch auf die Passagiers heimlich Acht geben und von verdächtigen Handlungen dem nächsten Postamte Anzeige machen sollten.

Auch in der Postordnung von 1782 waltet noch derselbe fiscalische Geist, wie in jenen Gesetzen, deren Bestimmungen unverändert beibehalten wurden. Nur den einen Vorzug hatten sie, daß dadurch größere Einheit in der Postgesetzgebung für alle, auch die neu erworbenen Landes-theile der Monarchie hergestellt wurde.

Die von dem damaligen Postrath Seegebarth ausgearbeitete »Erneuerte und erweiterte allgemeine Post-Ordnung für sämtliche Königliche Provinzen, d. d. Berlin den 26. November 1782« wurde, wie es in dem Publications-Patent heißt, aus Anlaß der

vorgegangenen Veränderungen und Verbesserungen beim Postwesen, der Mannichfaltigkeit der bestehenden einzelnen Postvorschriften und um vornehmlich dem Publicum den ihm durch die Posten zu gewährenden allgemeinen Nutzen in seinem ganzen Umfange zu Theil werden zu lassen, entworfen. Sie wurde auf den Grundlagen der Post-Ordnung von 1712 errichtet und enthält in 19 Abschnitten eine, weniger durch logische Anordnung, als durch Vollständigkeit, Gründlichkeit und eine vortreffliche populäre Schreibart sich auszeichnende Zusammenstellung sämmtlicher bis dahin ergangenen gesetzlichen, reglementarischen und diensttechnischen Bestimmungen über das Postwesen. Es war ein Fehler der meisten damaligen, organische Staats-einrichtungen betreffenden, allgemeinen Verordnungen, daß sie gleichzeitig die staats- und privatrechtlichen Beziehungen, die Constitution und den Mechanismus der Verwaltung, wie die specielle Diensttechnik dieser Institute festsetzten, so daß die ersteren nicht in der bündigen Form eines allgemeinen Gesetzes ihren Ausdruck fanden.

Wer aber kann im Ernste von dem Publicum verlangen, daß es, um die postgesetzlichen Bestimmungen kennen zu lernen, 96 Seiten in Großfolio durchlese und sich dort unter Vorschriften über Verlagsportorechnungen und durchlöchernte Briefbeutel seine Rechte und Pflichten herausuche?

Für das Bedürfniß des practischen Postdienstes hingegen, für die Ausbildung der Beamten, die Befestigung der Sicherheit und Gleichförmigkeit des Betriebes war die Post-Ordnung von großem Werthe, und noch viele Decennien später war ihre Autorität in dieser Sphäre herrschend, bis auch sie der nothwendigen, das Institut in allen seinen Beziehungen mächtig ergreifenden Reformbewegung der neueren Zeit erlag.

Was die Garantie betrifft, so wurde in den früheren gesetzlichen Bestimmungen im Wesentlichen hierunter nichts geändert.\*) Nur drang

\*) Aus dem noch unter Friedrichs II. Regierung ausgearbeiteten Allgemeinen Preussischen Landrechte sind in Bezug auf die Ersatzpflicht der Postanstalt die Bestimmungen in Th. II. Tit. XV. Abschn. IV. §. 185—206 (vom Postregal) in Verbindung mit den Bestimmungen des Th. II. Tit. VIII. Abschn. XI. §. 1732 seq. (von Schiffen), des Th. I. Tit. VI. (vom Schadenersatz) und des Th. I. Tit. XIV. (vom Verwahrungsvertrage) zu bemerken. Der §. 185 Th. II. Tit. XV. bestimmt: „Die Postämter sind für die zur Post vorschriftsmäßig eingelieferten Briefe und Sachen gleich den Schiffen zu haften schuldig.“ §. 186: „Alle dabei begangenen Versehen der Postbedienten und Postillone müssen die Postämter vertreten.“ §. 187: „Sie sind aber von der Vertretung frei, wenn ausgemittelt werden kann, daß der Schade oder Verlust durch bloßen Zufall, oder ungewöhnliche Begebenheit entstanden sei, welche vorherzusehen und zu verhüten den Postbedienten nicht möglich gewesen.“ §. 190: „Auch fällt die Vertretung der königlichen Postämter weg, wenn sich der Schade oder Verlust auf einem auswärtigen Postamte, über welches die Post passiren müssen, erweislich zugezogen hat.“ §. 192: „Wenn ein Brief oder Pack dem Empfänger wohl verwahrt und versiegelt überliefert und das Gewicht übereinstimmend befunden wird, so darf dasjenige, was bei Eröffnung an der auf dem Umschlage bemerkten Summa oder Zahl der Stücke fehlt, von den Postämtern nicht vertreten werden.“

Hienach steht die Post für den bloßen Zufall (casus fortuitus) und für die

der König bei seinem in privatrechtlichen Angelegenheiten sehr lebhaften Rechtsbewußtsein selbst wiederholt darauf, daß der Ersatz für beschädigte oder verlorene Gegenstände möglichst rasch und ohne Weitläufigkeiten erfolge. »Was sonst die Umstände wegen einer auf der Post verlorenen Summe Geldes von 163 Thlr. anbetrißt — heißt es unter andern in einer Allerhöchsten Kabinettsordre vom 3. März 1755 — da sehe Ich nicht gerne, daß in dergleichen Sachen bey dem General-Post-Amte so viele Weitläufigkeiten und Subtilitäten gemacht werden, damit der Credit des Postwesens darunter nicht leide. Die Erstattung des Verlustes muß ohne Hinhaltung aus der Post-Casse geschehen und kann dann nachhero der Schuldige noch immer davor angesehen werden. Denen Correspondenten müssen keinerley Weitläufigkeiten und Chicanen dabey gemacht werden;« und als im Sommer 1767 ein Blißstrahl den Postwagen zwischen Bielefeld und Minden traf, wodurch ein Schaden von 3050 Thlr. entstand, bestimmte die Allerhöchste Kabinettsordre vom 26. Juli ejusd. an den General-Post-Intendanten Bernard, daß die Postverwaltung selbst diesen Schaden zu ersetzen habe: »Je suis du sentiment que vu le défaut de confiance de la

außerordentliche Begebenheit (vis major) nicht ein, wie dies aus allgemeinen Regeln des Privatrechts folgt. Wenn gleichwohl Friedrich II. sich bewogen fand, ausnahmsweise der Postverwaltung den Ersatz des Blißschadens an Postgegenständen aufzugeben, so leitete ihn dabei die Rücksicht, das Vertrauen zu der Postanstalt, welches damals noch nicht so fest gegründet war, im Publicum zu kräftigen.

Uebrigens waren jene gesetzlichen Bestimmungen über die Ersatzpflicht der Postanstalt noch lückenhaft, wie die Praxis gelehrt hat, und wie bei einem Vergleiche mit den betreffenden präcisen und erschöpfenden Bestimmungen der neueren Postgesetzgebung (1852) erhellt, welche z. B. nicht nur die streitige Rechtsfrage, ob der Diebstahl unter die casus zu rechnen sei, zum Vortheil des Publicums verneint, sondern auch genaue Festsetzungen darüber enthält, ob neben dem positiven unmittelbaren Schaden (damnum emergens) auch der mittelbare Schaden, so wie (namentlich auch beim Verzuge in der Beförderung) der entgangene Gewinn (lucrum cessans) von der Post zu ersetzen sei, oder nicht; imgleichen ob bei der Feststellung des Werthes nur der absolute Werth (Kaufpreis, Marktpreis, verum pretium), oder auch der relative Werth (id quod interest) in Anschlag zu bringen sei; ferner führte hierbei das praktische Bedürfniß auf die Festsetzung bestimmter Grenzen bezüglich der Ersatzsummen für solche Gegenstände (gewöhnliche Packete, recommandirte Briefe u. a.), deren Werth von dem Absender nicht besonders angegeben ist.

Wegen der erlöschenden Ersatzpflicht im Falle feindlicher Invasion, cfr. »Erläuterungen des Preussischen Rechts aus den Senats- und Plenarbeschlüssen des Geh. Ober-Tribunals.« (Leipzig 1848 S. 381.)

In Betreff der Ersatzverbindlichkeit der Postanstalt im Allgemeinen vergl. Runde, Deutsches Privatrecht (Göttingen 1829, S. 135. und die daselbst angeführte Literatur); die Transportwissenschaft (Frankfurt a. M. 1837 S. 163—170); Eichhorn, Deutsches Privatrecht (5. Aufl. Göttingen 1845, S. 394. und die daselbst angeführte Literatur); v. Beust, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals und was dem anhängig (Jena 1748 II. Th. Abschn. 7.). Ueber die Anwendbarkeit der de recepto actio auf die Ersatzverbindlichkeit der Postanstalt schrieben insbesondere: Harprecht (Tübingen 1707); Ehr. Fr. Müller (Leipzig 1835) und D. E. Funckhanel (Glauchau 1836).

part du public qui en pourrait résulter au préjudice de la Poste, l'Administration ne pourra refuser aux dits Négociants le remboursement qu'ils prétendent. F.«

Die Bewahrung des Briefgeheimnisses wurde den darauf stets vereideten Postbeamten auch in der neuen Post-Ordnung, so wie in ihren Bestellungen auf das allerstrengste eingeschärft.

Indeß kann man nicht behaupten, daß die allgemeine Achtung vor dem Siegel in diesem Zeitraume Fortschritte gemacht hätte. Es ist eine der demoralisirendsten Folgen der Kriege, daß man sich daran gewöhnt, in solchen Zeiten die Menschenwürde und die Freiheit des Individuums in dieser Hinsicht weniger zu achten. Wir haben schon oben berührt, was während des siebenjährigen Krieges auf den Reichsposten (und auch auf den Oesterreichischen Posten) geschah. In ärgerem Maße wurden die Briefunterschlagungen und Eröffnungen durch den Sächsischen Minister Grafen v. Brühl und seinen Helfershelfer Hofrath Siepmann in Dresden ausgeführt, der später seine »Wirksamkeit beim Postwesen« selbst beschrieb. Bei der Invasion der Russischen Armee in Preußen 1758 befahl der General Fermor, daß bei Strafe der Knute nur offene Briefe mit den Posten befördert werden sollten. Das war Russisch, aber es war ehrlich, denn so wußte wenigstens Jedermann, woran er war. Aber jenen Feinden gegenüber konnte sich selbst Friedrich nicht ganz frei von dergleichen zumeist jedoch nur während des Krieges angewandten Maßregeln halten. \*) Wenigstens geht aus einem Promemoria des Schlesienschen Ministers hervor, daß »die Stellung der Postanstalten in Schlesien unter seine Verwaltung auch deshalb nothwendig sei, weil der König ihm insonderheit im Lauf der Feldzüge zuweilen gewisse Aufträge ertheile, die nicht auszuführen seien, wosfern die Postanstalten nicht unter seinen, des Ministers, Befehlen stünden.« Zur Zeit der Verfolgung des Illuminatenordens wurde in Oesterreich und Bayern von der Beschlagnahme und auch der heimlichen Eröffnung der Briefe vielfach Gebrauch gemacht.

So wenig die meisten dieser Maßregeln zu rechtfertigen waren, so erscheinen sie doch dadurch, daß sich bei ihnen in der Regel militairische, diplomatische oder criminalistische Zwecke nachweisen lassen, minder gehässig, und in keiner Beziehung sind sie mit den nachmaligen Maßregeln Napoleon's und Fouché's auf diesem Gebiete zu vergleichen, deren wir im nächsten Abschnitte zu gedenken haben werden. —

\*) Näheres hierüber findet man in Klübers Kryptographik (S. 36—48) und in den Oeuvres posthumes de Frédéric II., Roi de Prusse (Berlin 1788 Th. III. S. 75 u.), so wie bei Mirus, »das Europäische Gesandtschaftsrecht« (Leipzig 1847) Th. I. S. 169, Abschn. VII., Ga. »vom Briefgeheimnisse«, und in dem »Entwurf einer allgemeinen Instruction für die Preussischen Gesandten« von v. Kefueß (Stuttgart 1845 S. 86).



## Verwaltung.

In den von König Friedrich Wilhelm I. geschaffenen Formen der Staatsverwaltung bewirkte Friedrich II. keine wesentliche Veränderung. Die Verfassung der meisten Central- und Provinzialbehörden blieb nominell bestehen, weil der König die damaligen Verwaltungsorgane den Verhältnissen und Bedürfnissen der Zeit angemessen fand.

Durch die Gebietsausdehnung und das von dem Geiste und der Thatkraft eines großen Herrschers beflügelte materielle, geistige und politische Wachsthum der Nation kam indeß unmittelbar ein thätigeres Leben in die gesammte Staatsverwaltung. Die Behörden hatten eine regere Wirksamkeit zu entfalten. Dabei schloß die zunehmende Größe ihrer Aufgabe ihre Thätigkeit enger in specielle Verwaltungssphären ein und so wird in diesem Zeitraum ein vortheilhaftes Abgrenzen bestimmter Ressorts bemerkbar, das sich, ohne ein positives Eingreifen der Staatsorganisationsgewalt, durch einen historischen Proceß von selbst vollzieht. Einem natürlichen Gesetze folgend, streben diese einzelnen Ressorts nach möglichster Selbstständigkeit und Geltendmachung ihres individuellen Lebens. Sie trennen sich von dem Centralkörper, dem General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium, allmählig los, der dadurch an Ansehen und Bedeutung verliert, wie sich dies in der Geschichte der Preussischen Staatsverwaltung unter Friedrich dem Großen deutlich verfolgen läßt. Als nothwendiges Gegengewicht der centrifugalen Kraft der einzelnen Ressorts tritt von nun an das Cabinet des Königs auf. Friedrich II. regierte nicht, wie sein Vater, durch das General-Directorium, dessen Sitzungen er niemals beigewohnt hat, sondern sein Geist führte das Steuer durch die Hand seiner Cabineträthe. Diesen, so wie auch öfters den einzelnen Ministern, eröffnete er persönlich seine Ansichten, seine Befehle, und forderte ihre Gutachten ein. An dem General-Directorium ließ er in der Regel nur seinen Jorn aus.

Die vorstehend in wenigen Umrissen markirte Gestaltung der Preussischen Staats-Administrationsverhältnisse unter Friedrich dem Großen tritt auch in der Postverwaltung sehr deutlich hervor. Zunächst schuf der König schon im ersten Jahre seiner Regierung eine sechste Abtheilung des General-Directoriums, nämlich ein besonderes Fabriken- und Handelsdepartement, dem auch die Postverwaltung zugetheilt wurde.

Bei der Anhäufung der Verwaltungsobjecte wurde eine schnelle Erledigung immer dringender. Die gemeinsamen Sitzungen des gesammten General-Directoriums waren diesem Zwecke nicht förderlich. Daher wurden immer weniger Sachen im General-Directorium zum Vortrag gebracht, seine Sitzungen wurden immer kürzer und seltener. Was außerdem der Selbstständigkeit des General-Postamtes sehr zu Statte kam, war der Umstand, daß hinsichtlich der Verwaltung des Postwesens nicht, wie hinsichtlich der meisten anderen Verwaltungszweige, das Provinzial-, sondern das Real-

system bestand, welches durch die im Jahre 1766 vollführte Unterordnung des Schlesiſchen Poſtwefens unter das General-Postamt noch einen stärkeren Halt erhielt. \*) Daher sehen wir das General-Postamt in diesem Zeitraume sehr bald zu einem eigenen vollständigen Collegium constituirt, dessen zahlreicher gewordene Mitglieder (4—6 Rätthe und 2 Assessoren) unter dem Vorsize des General-Postmeisters, der gleichzeitig Geheimer Staatsminister und Chef des Fabriken-, Handels- und Salz-Departements war, ihre besonderen Sitzungen halten, das mit Umgehung des General-Directoriums unmittelbar an den König berichtet, die Post-Unterhandlungen mit auswärtigen Staaten durch seine eigenen Commissarien und nicht mehr durch diplomatische Agenten führen läßt, alle Acte der Post-Anordnungs- und Gesetzgebungsgewalt ohne Mitwirkung einer anderen berathenden oder superarbitrirenden Instanz in seinem Schooße bis zur Königlichen Genehmigung vorbereitet, und, wie die damalige Verschmelzung von Justiz und Verwaltung es mit sich brachte, eine ziemlich ausgedehnte Gerichtsbarkeit (über Alles, was das Postwesen angehet, z. B. auch Postdiebstahlsangelegenheiten u. a.) ausübt, zu welchem Ende zwei Gerichts-Rätthe, ein Gerichts-Assessor und ein Referendarius bei dem General-Postamte angestellt waren. Die Verfassung war collegialisch.

Diese für die Vervollkommnung des Postwesens von dem weittragendsten Nutzen begleitete organische Ausbildung der obersten Postverwaltungsbehörde erhielt ihren Abschluß durch die im Jahre 1782 auf Vorschlag des Staatsministers und General-Postmeisters v. Werder von Friedrich dem Großen genehmigte Ernennung des Geheimen Kammergerichts- und Postrathes v. Goldbeck zum Director des General-Postamts, als Stellvertreter des General-Postmeisters, \*\*) mit der Aufgabe, den Dienst-

\*) Auch die Ober-Rechenkammer löste sich nach der ihr vom Könige 1768 ertheilten neuen Dienstanzweisung von dem Abhängigkeitsverhältniß zum General-Directorium los und gewann eine selbstständigere Stellung.

\*\*) **General-Postmeister** dieser Zeit waren:

Friedrich von Görne (bis 1745), cfr. Th. I. S. 184.

Samuel von Marschall (bis 1749), Postrath seit 1717 (cfr. Th. I. *ibid.*); 1745 Ehrenmitglied der Akademie der Wissenschaften; 1746 General-Postmeister; † 1749, 59 Jahr alt.

George Dettlof von Arnim (bis 1753); 1711 Landvogt der Uckermark; 1712 Geh. Justizrath; 1738 Staatsminister, Präsident des Geh. Justizrathes und Tribunals; 1745 Curator der Akademie der Wissenschaften; 1750 General-Postmeister, Ritter des schwarzen Adlerordens; † 1754, 75 Jahr alt.

Gustav Adolph, Reichsgraf von Gotter (bis 1762); 1717 Geheimerrath und Gesandter des Herzogs von Sachsen-Gotha in Wien; rettete auf der Fahrt dahin bei einem Schiffbruch im Donaustrudel unfern Grein die Richte des Prinzen Eugen von Savoyen, in dessen Hause er stets die liebenswürdigste Aufnahme fand. Tritt 1725 in Preussische Staatsdienste; 1728 Geh. Staatsrath; 1740 Oberhofmarschall und Reichsgraf; 1744 Mitglied der Akademie; 1753 Staatsminister und General-Postmeister, Ritter des schwarzen Adler- und Alexander-Newsky-Ordens; 1757 Curator der Akademie; † 1762.

betrieb bei dem General-Postamte kräftig und einheitlich zu leiten, namentlich auf die schnelle und dem Geiste der bestehenden Verwaltungsgrundsätze ge-

Bahnte wichtige Verbesserungen sowohl in den inneren als äußeren Beziehungen des Post-Institutes an, deren weitere Ausbildung der siebenjährige Krieg leider unterbrach. Graf von Gotter, der zu früh für die Postverwaltung starb, war gleich ausgezeichnet an Kenntnissen, Geist und einem alle Herzen gewinnenden Charakter; ein erfahrener Staatsmann, ein Kenner der neueren und Bewunderer der alten Literatur, von dessen Seite sein »Freund Horaz« wie er ihn nannte, niemals wich, und der, wenn er mit einem: nunc vino pellite curas! seine gastlichen Tafeln eröffnete, so geistig anregend und belebend auf seine Umgebung zu wirken wußte, als ihm in der geschäftlichen Sphäre der animus rerumque prudens dubiisque rectus eigen war.

Heinrich IX. Graf von Neuß (bis 1769); 1740 Kammergerichtsrath; 1748 Vice-Präsident des Obergerichtsraths; 1752 Justizminister, Ober-Hofmarschall, Ritter des schwarzen Adlerordens; 1762 General-Postmeister; 1769 entlassen; † 1780, 70 Jahr alt. Unter ihm die französische Postregie.

Friedrich Wilhelm von Derschau (bis 1779); Clevischer Kammer-Präsident; 1. April 1769 Geh. Staatsminister; vierzehn Tage später General-Postmeister; † 1779, 56 Jahr alt. Hervorragendes Verwaltungstalent, Rührigkeit, Energie und Menschenkenntniß, welche ihn die zur Ausführung seiner Zwecke tüchtigen Geister bald wahrnehmen und heranziehen ließ, zeichneten ihn aus. Unter seiner gediegenen Verwaltung wurden die Nachwehen des siebenjährigen Krieges gänzlich und die der französischen Postregie so weit als möglich beseitigt, die Posten in Westpreußen eingeführt, die Beziehungen mit auswärtigen Postverwaltungen geregelt, die Vorarbeiten zur Postordnung ausgeführt, der technische Betrieb vervollkommenet und eine wirksamere Controlle und Inspection der Postanstalten hergestellt.

Friedrich Gottlieb Michaelis (bis 1781); Kammerrath in Breslau; 1767 Director der Kurmärkischen Kammer; 1776 Geh. Ober-Finanzrath; 1779 Geh. Staatsminister und General-Postmeister; † 1781, 55 Jahr alt.

Hans Ernst Dietrich Freiherr von Werder (bis 1800); 1780 Landrath; dann Geh. Ober-Finanzrath; 1781 Geh. Staatsminister und General-Postmeister; † 1800, 59 Jahr alt.

#### Director des General-Postamtes war:

Heinrich Julius von Goldbeck; 1762 Kammergerichtsrath; 1766 Geh. Post- und Justitiarius des General-Postamtes; 1774 Geh. Ober-Tribunals- und Post- und Justitiarius des General-Postamtes; 1786 Director der Wittwen-Berpflegungsanstalt; 1789 Geh. Staatsminister (behielt dabei die Stelle als Director des General-Postamtes); 1794 Großkanzler, Ritter des schwarzen Adlerordens; legt 1795 die Stelle als Director des General-Postamtes nieder.

#### Geh. Posträthe dieses Zeitraums waren:

Karl Ludwig Selig (sfr. Th. I. S. 184); legte 1766 beim Anfange der französischen Postregie seine Stelle nieder, und lehnte den ihm später angetragenen Wiedereintritt ab. † 1775.

Johann Georg Buchholz; 1742 Tribunalsrath; 1746 Geh. Post- und Tribunalsrath. Entschied während der französischen Regie (1766—69) den Postgeschäften, wurde im September 1769 aber auf die ehrenvollste Weise zurückberufen; † 1771. Erwarb sich in seiner Stellung als Justitiarius des General-Postamtes und als Decernent für die auswärtigen Postangelegenheiten große Verdienste.

Johann Heinrich Vieder; 1734 Kriegsrath; 1742 Post- und Justitiarius des General-Postamtes; 1763 wegen flüchtigen Arbeitens vom Könige zur Verantwortung gezogen; 1766 verabschiedet.

mäße Erledigung der Dienstgeschäfte, so wie auf die Vervollkommnung des Postwesens bedacht zu sein.

Christian Jordan, Hofpostmeister in Berlin; 1746 vortragender Rath im General-Postamt; † 1766 (nach 54jähriger Postdienstzeit).

Gottlieb Bertram; 1748 Postschreiber; 1751 Hofpostsecretair in Berlin; 1754 Geh. expedirender Secretair im General-Postamt; 1763 Geh. Postrath und General-Postkassenendant. Gründlicher Kenner des Postdienstes, dessen Abgang (1766) sehr zu beklagen war. Er starb 1804 als General-Lotteriedirector (nach 56jähriger Staatsdienstzeit).

Christoph Mieg; 1750 Kanzlei-Secretair im General-Postamt; 1763 Registrator; 1769 Postrath; † 1774.

Karl Benjamin Scheele; 1741 Postsecretair in Bunzlau; 1745 Ober-Calculator bei der Postcalculatur in Breslau; 1756 Feldpostmeister; 1766 Ober-Postmeister in Breslau; 1777 Hofpostmeister in Berlin und vortragender Rath im General-Postamt. Seine Gewandtheit, Geschäftserfahrung und Thatkraft leisteten der Verwaltung vortreffliche Dienste. Am 9. Februar 1791 feierte er sein Dienst-Jubiläum und † in demselben Jahre den 5. November.

Christoph David Siebenhaar, Postsecretair in Lünen, 1767 Postmeister dajelbst; 1769 Postmeister in Minden; 1773 Hofpostmeister in Berlin und vortragender Rath im General-Postamt; 1777 pensionirt; † 1814.

Christian Wilhelm Pape; 1743 Secretair bei der General-Adjutantur; 1758 Postmeister in Magdeburg; 1770 Postrath; † 1773.

Friedrich Wilhelm Pape; 1771 Secretair bei der Kurmärkischen Kammer; 1773 Hilfsarbeiter im General-Postamt; 1775 Geh. expedirender Secretair; 1781 Assessor im General-Postamt; 1782 Geh. Postrath; † 1789, 39 Jahr alt.

Friedrich Wilhelm Müller; 1776 Geh. expedirender Secretair im General-Postamt; 1782 Assessor; 1785 Geh. Postrath. Legte 1809 die Postrathsstelle nieder.

Wilhelm von Steck, Dr. juris bei der Universität in Leipzig; 1755 Professor in Halle, 1758 in Frankfurt a. O.; 1763 Kammergerichtsrath; 1767 Geh. Ober-Tribunalsrath; 1773 Vortragender Rath im General-Postamt; 1776 in den Adelstand erhoben; 1777 Geh. Legationsrath; † 1797.

Karl Christian Wöllner; 1772 Referendarius beim General-Postamte; 1773 Assessor; 1774 Postrath; † 1791.

Johann Friedrich von Seegebarth, geboren am 3. August 1747 von bürgerlichen Eltern in Berlin, erlernte anfänglich die Handlung bei seinem Stiefvater und trat, als dieser fallirte, ganz unbemittelt 1767 als Kanzlist in die Geh. Staatskanzlei. 1770 bewarb er sich um eine Stelle beim Postwesen und ward, da ihm ein vortheilhaftes Zeugniß zur Seite stand, am 6. August desselben Jahres als überzähliger expedirender Secretair im General-Postamte, vorläufig ohne Gehalt, angenommen. Hier zeichnete er sich durch Fleiß, Eifer und Geschick so vortheilhaft aus, daß das General-Postamt ihm 6 Wochen später bei Gelegenheit der Bewilligung einer Gratification von 200 Thlr., schrieb: „Gleichwie es nun dem General-Postamte ungemein angenehm ist, an dem Herrn Seegebarth eine so gute Acquisition gemacht zu haben, so wird dasselbe auch unablässig darauf bedacht sein, ihm sein séjour beim Postwesen immer angenehmer zu machen, auch ihn mit nächstem wegen seiner bei der Geh. Staatskanzlei quittirten Beneficien hinlänglich zu entschädigen.“ Am 28. März 1771 ward er zum Geh. expedirenden Secretair im General-Postamt mit 300 Thlr. Gehalt ernannt und 1773 zum Ober-Postdirector und Postinspector mit 650 Thlr. Gehalt. In dieser Eigenschaft durchreiste er fast die ganze Monarchie, ward auch vielfach zu Unterhandlungen im Auslande verwendet, und erwarb sich eine Sachkenntniß und einen Ueberblick über den Zusammenhang und das ganze Getriebe des Postwesens, wie sie damals außer ihm Niemand im General-Postamte

Diese Verhältnisse, so wie der Umstand, daß bei dem Postdepartement fortan nur eigene Rätbe ausschließlich für die Zwecke dieser Verwaltung angestellt wurden, und daß, wie unter Friedrich dem Großen zum ersten Mal geschieht, auch technische Postbeamte oder solche, die die cameralistische Subaltern-Carrière bei der Postverwaltung begonnen und ununterbrochen fortgesetzt hatten, zu Rathsstellen gelangten, \*) während diese

befah, so daß er bald die Seele der Verwaltung wurde. 1774 beantragte der General-Postmeister v. Derschau beim Könige seine Ernennung zum Geh. Postrath und erwähnt in dem Berichte, „daß der Ober-Postdirector Seegebarth sich mit einer unermüdeten Application eine vollkommene Kenntniß des ganzen managements und der Verfassung des Postwesens erworben, und sich der ihm gegebenen Aufträge im In- und Auslande, wie den vorbereitenden Ausarbeitungen zur Postordnung mit ungemeiner Assiduität und Geschicklichkeit acquittirt habe.“ Die Ernennung zum Geh. Postrath erfolgte am 7. September 1774 (800 Thlr. Gehalt; 200 Thlr. Nebeneinnahme); 1791 ward ihm auf seinen Antrag noch die (wichtige und einträgliche) Hofpostmeisterstelle in Berlin übertragen. 1797 erhob ihn Friedrich Wilhelm III. in den Adelsstand und ertheilte ihm 1799 noch den Charakter als Geh. Ober-Finanzrath. Am 6. October 1803 ward er „wegen seiner allgemeinen Verdienstlichkeit sowohl als wegen seiner besonderen Verdienste um das Postwesen“ zum Director, und am 24. Januar 1806 zum Präsidenten des General-Postamtes ernannt, da der General-Postmeister, General von der Schulenburg, anderer Dienstgeschäfte halber, häufig von Berlin abwesend war. Im Gefolge der Kriegereignisse des Jahres 1806 wurde er berufen, seinem königlichen Herrn nach Königsberg und Memel zu folgen, von wo aus er nach dem Tilsiter Frieden die Administration des Postwesens leitete. Am 23. December 1808 ward er zum General-Postmeister und Chef des Postwesens ernannt; erhielt 1811 „wegen seiner treuen Dienstführung und patriotischen Hingebungs“ 2800 Thlr. jährliche Zulage und 1814 das Prädicat Excellenz, so wie 1816 den rothen Adlerorden I. Klasse. 1817 feierte er sein Dienstjubiläum. 1821 verstattete ihm der König bei zunehmender Altersschwäche einen ehrenvollen Rücktritt in den Ruhestand. Es heißt in der desfallsigen R. K. O. vom 9. Juni 1821: „Ich bezeige Ihnen bei dieser Gelegenheit Mein besonderes Wohlgefallen mit der ausgezeichneten Treue und dem seltenen Diensteyfer, welche Sie Mir und Meinen Vorfahren in Ihrer langjährigen Dienstführung bewiesen haben, und will Ihnen als ein Anerkenntniß Ihrer Verdienste nicht nur Ihr bisheriges ganzes Gehalt von 4300 Thlr. als Pension auf Lebenszeit, sondern auch bis zum Ende des laufenden Jahres den Genuß der Zeitungs-Emolumente überlassen.“ Gleichzeitig empfing Herr von Seegebarth ein sehr gnädiges Handschreiben des Prinzen August von Preußen K. S. folgenden Inhaltes: „Hochwohlgeborner Herr, besonders hochzu-ehrender Herr General-Postmeister! Mit dem größten Bedauern habe ich erfahren, daß Seine Majestät der König geruhet haben, Eurer Excellenz die nachgesuchte Entlassung von Ihrem Posten in Gnaden zu bewilligen. Ich bezeige Ihnen deshalb Meine innigste Theilnahme um so aufrichtiger, als Sie dem Staate während einer langen Reihe von Jahren mit der größten Auszeichnung gedient, und Meinen in Gott ruhenden Eltern und Mir stets viele Anhänglichkeit bewiesen haben. Ich ersuche Sie um die Fortdauer Ihrer freundschaftlichen Gesinnungen und verbleibe mit vorzüglicher Hochachtung und aufrichtiger Anhänglichkeit Eurer Excellenz sehr ergebener Freund August, Prinz von Preußen.“ — Seegebarth starb am 15. December 1823 „ruhig — sagt der Necrolog der Vossischen Zeitung — wie er es in den bewegtesten Zeiten seines Lebens gewesen war.“

\*) Wie der Postsecretair Scheele, der Postsecretair Siebenhaar, der Hofpostmeister und Geh. Secretair Berkram aus Berlin und der Postinspector Seegebarth, die sämmtlich aus der Postsubaltern-carrière hervorgegangen waren.

Stellen in früheren Zeiten höheren häufig wechselnden Beamten aus dem Regierungs- und Justizfache übertragen worden waren, trugen dazu bei, daß man, wenn auch noch nicht zu einem vollständigen, von dem Geiste der Wissenschaft durchdrungenen System, so doch zu einer empirischen Aufstellung bestimmter Postverwaltungsgrundsätze gelangte, und eine Reihe wichtiger Verbesserungen der inneren wie der äußeren Beziehungen dieses Staats-Institutes ins Leben treten ließ, deren Grundzüge sich bis zu der Reformbewegung der neuesten Zeit erhalten haben.

Die Früchte dieses Fortschrittes traten in ihrer ganzen Fülle jedoch erst während der letzten funfzehn Jahre der Regierung Friedrichs II. hervor. Bis dahin waren manche Stürme zu bestehen gewesen.

Der siebenjährige Krieg hatte die ruhige sichere Fortbildung jener Verhältnisse in der Verwaltung gewaltsam unterbrochen. Auch der Postbetrieb, namentlich das Fuhrwesen, war zerrüttet, die Finanzkraft des Instituts vollständig gelähmt. Der König forderte nach Beendigung des Krieges von den Ministern die Aufbringung einer jährlichen Mehreinnahme von 2 Millionen Thalern zum Behufe seiner landesväterlichen Zwecke. Die Minister erklärten dies bei den erschöpften Kräften des Landes für eine Unmöglichkeit. Der König erwiederte, er werde Finanzpächter aus Frankreich kommen lassen, die ohne eine Erhöhung der Abgaben, nur durch eine einsichtigere Verwaltung der Steuern jenen Mehrbetrag schon aufbringen würden. Auf diese Idee war der König durch den sich 1765 in Berlin aufhaltenden Französischen Philosophen und General-Finanzpächter Helvetius, einen höchst ehrenhaften und einsichtsvollen Mann, dem aber die Deutschen Verhältnisse nicht genugsam bekannt waren, gebracht worden.

Funfzehnhundert Französische Finanzbeamte kamen über den Rhein, und diese Rote, wie Biedermann sagt, ließ nun der König auf sein armes Land los. So entstand die dem Volke so verhaßte Französische Regie.

Auch die Postverwaltung erhielt einen General-Post-Intendanten (Bernard), einen Sur-Intendanten (de la Hogue) und einen Regisseur (Moret), so wie drei General-Inspectoren (Boutmy, de St.-Chr und Nicolai) zugetheilt. Uebrigens blieb das General-Postamt in seiner bisherigen Verfassung bestehen. Doch wurden einige Rätthe, die den Maßregeln der Franzosen Widerspruch leisteten, verabschiedet; freilich schon nach drei Jahren, als das eingetroffen war, was sie vorausgesagt hatten, ehrenvoll wieder zurückberufen. Der General-Intendant besorgte unter Aufsicht des General-Postmeisters die Leitung des Postwesens, die Regisseure nahmen Rathsstellen ein. Sie bedienten sich mündlich und schriftlich lediglich ihrer Sprache, in der sie alle Decrete und Expeditionen entwarfen; die wichtigeren der eingegangenen Schriftstücke mußten für sie erst ins Französische übersetzt werden, bis sie es dahin brachten, daß die dieser Sprache kundigen Postmeister ihre Berichte in Französischer Abfassung einsandten. Im Besitze der von

dem Könige ihnen eingeräumten Machtbefugnisse übten diese Fremdlinge eine fast unumschränkte Gewalt mit unverständigem aus der Verachtung deutschen Wesens hervorgegangenen Hochmuth aus.

Der König ließ aus einigen Geheimen Posträthen und technischen Postbeamten (den Hofpostmeistern aus Berlin und Königsberg, den Postmeistern aus Magdeburg, Minden, Wesel und Breslau) eine Commission bilden, welche wegen Einführung von Verbesserungen im Postwesen mit der Postregie zu Berlin im Frühjahr 1766 in Berathung trat. Es bleibt zweifelhaft, ob die Vorschläge zu den alsbald durchgeführten Reformen zum größten Theil von der Französischen Postregie oder von jener Deutschen Postcommission herrühren, indem die Franzosen, die ohnehin eine sehr mangelhafte Registratur geführt hatten, bei ihrer nachmaligen Flucht aus Berlin die meisten der ihre Verwaltung betreffenden Schriftstücke vernichteten,\*) worunter sich auch die Verhandlungen jener Commission befanden.

Wie dem nun auch sei, gewiß ist, daß ohne die Einsetzung der Französischen Postregie jene Reformen nicht so umfassend und schnell durchgeführt worden wären, als es jetzt geschah, und daß der Regie demnach ein großer Antheil an dem Verdienst derselben gebührt. Die bedeutendsten darunter waren: Die Anstellung besonderer Posthalter auf allen Stationen, die Abkürzung der letzteren, die Aufhebung der Reihefahrten und Verbesserung des Extrapostwesens, die Beseitigung der stationsweisen Wechselung der Postwagen, die Einführung eines rationellen Modus der Postfuhrvergütungen, eines einheitlichen Portotarxsystems und beweglicherer Formen bei dem Rechnungswesen der Centralstelle, die Beschränkung des Mißbrauchs der Portofreiheiten (eine Zeitlang mußten alle portofreien Briefe unversiegelt versendet werden, was indeß bald wieder abgeschafft wurde), so wie die Einverleibung des Schlessischen Postwesens in den Verwaltungs-Resort des General-Postamtes. Die allgemeine Verordnung über das Postwesen vom 11. April 1766 und das Extrapost-Reglement von demselben Tage\*\*) enthielten die meisten darüber sprechenden Bestimmungen.

Nachdem diese Verbesserungen angeordnet waren, trachtete die Französische Administration lediglich danach, die Einnahmen zu erhöhen. Sie sah wohl, daß die von ihr getroffenen Maßregeln, z. B. auch die Abschaffung der Trinkgeldzahlung, die Unterhaltung einer großen Anzahl von Extrapostpferden selbst auf den Nebencoursen, die anderweite Normirung der Postfuhrvergütung u. a. m. ziemlich bedeutende Mehrausgaben erheischen würden, erwiederte aber der Schlessischen Kriegs- und Domainenkammer

\*) Den Regisseur Guiard trafen die Commissarien, die am 1. Februar 1768 in seine Wohnung abgeschickt waren, um das Siegel, die Inventarien und Papiere in Empfang zu nehmen, gerade in dem Augenblicke an, als er das letzte Schriftstück verbrannte.

\*\*) Cfr. Novum Corpus Const. March. vol. pro 1766.

auf eine deßfallige, übrigens nicht durchweg begründete Vorstellung, daß man mehrere kleinere Einnahmen abgeschafft und die Ausgaben anders regulirt habe, um eine Menge von Berechnungen und Beamten zu ersparen, daß man aber diesen Verlust der Einnahmen »en gros et d'un coup« wieder ausgleichen werde.

Dieser coup war die bedeutende allgemeine Erhöhung der Brief-, Packet- und Geldtage, wie des Personengeldes, welche 1766 von der Französischen Postregie in Preußen eingeführt wurde, und sodann die bereits erwähnte ganz von fisciäischem Geiste durchdrungene Postgesetzgebung.

Wie schädliche Folgen diese Maßregel für das Land, die Postverwaltung und schließlich für die Finanzen selbst herbeiführte, werden wir weiter unten darthun. Hier sei nur noch erwähnt, daß die Postregie, wie bei der obigen Darstellung der Postanlagen unter Friedrich II. bereits mehrfach berührt ist, sich einer theils aus Unkenntniß der Deutschen internationalen Post- und Verkehrsverhältnisse, theils aus Mangel an Ausdauer und wahren Dienstes- und patriotischen Eifer hervorgehenden auffallenden Vernachlässigung fast aller Postbeziehungen Preußens zum Auslande, die ohnedies durch die Erhöhung der Portotagen einen empfindlichen Stoß erlitten hatten, schuldig machte. Während so die Französischen Postregisseure wichtige Interessen der Verwaltung leichtfertig preisgaben, war es für sie ein Gegenstand eifriger Nachforschung, ob die Postanstalten zu der Emballage der Briespäckete nach Ostpreussischen Orten auch kein schweres Zuckerhutpapier verwendeten, wodurch das an das Polnische Postamt in Danzig zu zahlende Transitporto von 1 gGr. pro Loth vermehrt worden wäre.

Die Regie erhielt sich bei dem Steuerwesen noch bis zum Regierungsantritte Friedrich Wilhelms II.; dagegen nahm die Französische Postregie kaum 3 Jahre nach ihrer Einsetzung schon ein Ende, da dem Könige über ihre gewissenlose Verwaltung die Augen geöffnet wurden.

Der Regisseur Moret hatte bereits im Herbst 1766 begangener Schändlichkeiten halber Berlin binnen 24 Stunden verlassen müssen. An seine Stelle trat Guiard, der indes schon 1768 wieder entlassen wurde. Der General-Postintendant Bernard entzog sich einer wegen Unterschleiß und grober Vernachlässigung der Verwaltung wider ihn eingeleiteten Criminal-Untersuchung durch die Flucht. Auch gegen de la Hogue, der sich vor seinen Collegen durch Ehrenhaftigkeit auszeichnete und sich ungetheilter Achtung erfreute, ließ der erzürnte König den Proceß einleiten. Ihm konnte kein Vergehen nachgewiesen werden; der König ertheilte ihm, so wie allen andern Französischen Postbeamten, einfach den Abschied. Auch der General-Postmeister, Graf von Neuß, erhielt seine Entlassung, weil er dem Unwesen der Franzosen nicht eher und energischer Einhalt gethan. Die bei Einsetzung der Regie verabschiedeten Geh. Posträthe wurden zurückberufen, und die General-Postmeisterstelle 1769 dem Staatsminister v. Derchau



übertragen, unter dessen fester und einsichtsvoller Leitung die bösen Nachwehen der Französischen Verwaltung allmählig verschwanden.

Die Französischen Beamten und ihre Verwaltungsweise hatten durch diese Vorgänge bei dem Könige sehr an Credit verloren. Unter ein Gesuch eines derselben um Wiederanstellung im Preußischen Staatsdienst schrieb er eigenhändig: »ich Will keine Franzosen Mehr sie seynd gar zu liderlich und machen lauter liderliche Sachen. Fr.«, und in der A. K. O. an den Staatsminister v. Werder vom 1. December 1784, betreffend die Untersuchung wider den General-Accise-Inspecteur Pagan, heißt es u. a.: . . . »so habe Ich Euch darauf zu erkennen geben wollen, daß es lauter solch Schurken Zeug ist die Franzosen, das kann man wegjagen, wenn man will, und wenn man das thut, so verliert man nichts an sie. Ich denke überhaupt darauf, Mir nach und nach alle Franzosen vom Halse zu schaffen und sie los zu werden.«<sup>\*)</sup>

Die nützlichen Einrichtungen, welche die Französische Verwaltung geschaffen hatte, blieben bestehen, die schädlichen wurden beseitigt. In einzelnen Bezirken und auf einigen Coursen wurde auch die alte Lage wiederhergestellt. Doch zur vollständigen Abschaffung der Französischen hohen Portotaxe war die Genehmigung des Königs nicht zu erlangen, und sie ist als Denkmal der Postregie noch bis in das 19te Jahrhundert hinein bestehen geblieben.

Friedrich II. ließ die Postanstalt überhaupt vorwiegend nach dem Finanzprinzip verwalten. Die großen Verbesserungen, welche während seiner Regierung im Postwesen durchgeführt wurden, würden noch reichere Früchte getragen haben, wenn weniger auf augenblicklichen und unmittelbaren Finanzgewinn gesehen worden wäre.

Zwar sagt der König in der Instruction für das General-Directorium von 1748 Art. 22: »Die Verbesserung des Postwesens wollen Wir dem Minister dieses Departements auf das Nachdrücklichste empfohlen haben, wobei aber Unsere Meinung nicht ist, daß es mit Belästigung des Publicums geschehen solle.« Allein diese Worte sind nur halb zur Wahrheit geworden. Abgesehen von den Erhöhungen der Taxen und von den Beschränkungen durch die Postgesetzgebung, hat auch der König außer für Anlegung der Posten in den neuerworbenen Landestheilen niemals die Kosten zur Einrichtung von neuen Postanlagen bewilligt, wenn ihm nicht jedesmal so genau als möglich nachgewiesen wurde, daß die Post sich auch rentiren würde, »denn Ich — lautete die gewöhnliche Antwort — bei dieser Post allenfalls nichts gewinnen, aber auch nichts verlieren will.« Von der Anlegung eines vierten Reitpost-Courses aus Hamburg nach Schlesien, die der König selbst angeregt hatte, nahm er z. B. Abstand, als ihm ein wahrscheinlich zu erwartender Ausfall dargethan wurde.

Einen ferneren Beleg für das eben Gesagte liefert auch der Umstand,

daß man, nachdem Westpreußen erworben und an das Polnische Postamt in Danzig für die nach Ostpreußen gehenden oder daher kommenden Briefe aus der Postkasse kein Transitporto mehr zu zahlen war, doch diese lästige Abgabe, deren Ertrag jährlich 15,000 Thaler ausmachte, nach wie vor von den Correspondenten forterhob, obwohl sie jest jedes Titels entbehrte.

Es hatte die größten Schwierigkeiten, den König zur Bewilligung der allernöthigsten Zulagen zu vermögen. »Es seindt nicht so viel Zulagen in der Welt als man hier allerweg haben will« pflegte er unter dergleichen Anträge zu schreiben; auch, wie Friedrich Wilhelm I., »non habeo pecuniam« (oder noch öfter non habeo pecunia), »ich höre schlecht«; unter die Reisekosten-Liquidation der nach Schlesien 1741 versetzten Postmeister bemerkte er: »Jedem vor sein particulier macht es wenig aus, in der Summe aber wirdt es Mihr incommodiren. Fr.« Als das General-Postamt vorschlug, das erledigte Lehn über den Fahrpostwagen von Eisenach nach Frankfurt a. M. zu kaufen, wodurch sich wichtige indirecte Vortheile für das Preußische Postwesen erzielen ließen, schrieb der König, augenscheinlich wegen der großen Kaufsumme (40,000 Thaler), an den Rand: »ich mach Mihr damit nichts zu thun machen, Fr.«; und auf ein Immediatgesuch des Postmeisters in Stargard, welcher seine Entlassung nehmen zu müssen erklärte, wofern er keine Zulage erhielt, erfolgte das höchst eigenhändige Marginale: »Sol er sich fort paquen, Consilium abigundi.«

Die handelspolitischen und staatswirthschaftlichen Grundsätze des Königs waren dem Flor der Posten nicht immer günstig, so sehr auch der Aufschwung der industriellen Thätigkeit des Volkes das Postwesen sonst an Bedeutung gewinnen ließ. Kur-Cöln und Kur-Pfalz verweigerten über 10 Jahre lang hartnäckig zur Herstellung von Fahrpost-Verbindungen aus dem Märkischen nach Elberfeld und Düsseldorf die Hand zu bieten, weil solche Posten ihren Unterthanen nicht zum Nutzen, sondern nur zum Schaden gereichen würden, indem im Preußischen der Eingang ihrer Fabrikate untersagt sei, während in den Bergischen Landen für die Importirung der Preußischen Fabrikationsgegenstände kein Verbot bestände. Das Verbot, Gold aus dem Lande zu senden, führt das General-Postamt selbst öfters als Ursache der Portoausfälle an, und erwähnt dabei, daß »dieses Verbot doch alle Augenblicke übertreten werde, da der erste beste Kaufdiener 6 — 8000 Thlr. in Golde in die Tasche steckt und damit über die Grenze geht oder reitet und die Sendung dem nächsten fremden Postamt anvertrauet, wobei auch immer mehr Postdefraudationen geschehen.« Die Französische Regie erwähnt 1768 unter den Motiven des Minus beim Postwesen auch: le droit de transit de 30 % que le Bureau des accises de Tarnowitz exige pour les objets venant de l'étranger, ce qui fait éviter le passage de la Silésie. Eine ähnliche Bewandniß hatte es mit den meisten Fahrpostsendungen aus Hannover, Braunschweig, dem Thurn und Taxis'schen Postbezirk u. nach Rußland, die wegen des in Magdeburg er-

hohenen Transit-Imposts auf Lübeck dirigirt wurden, um, so lange die Schifffahrt ging, zur See nach ihrer Bestimmung gebracht zu werden. 1766 berichtet der Postcommissarius Schopplenberg aus Cleve; der zur Angabe der Gründe aufgefordert war, aus denen die Cleve-Cölnner Fahrpost seit einiger Zeit so wenig Passagiere habe, daß die Holländer durch die erhöhten Taxen, die Tabaksregie und andere Maßregeln\*) abgeschreckt seien, die Routen durch Preußen zu benutzen. So suchte man auch — aus staatswirthschaftlichen Gründen (!) — die Extrapoststraßen möglichst lange im eigenen Lande hinzuziehen, ehe der Uebertritt in fremdes Gebiet erfolgte. Eine Fahrpost von Anna nach Iserlohn und weiterhin über Fröndenberg konnte erst nach Verlauf von 16 Jahren zu Stande gebracht werden, weil die Regierung, wenn der dazu nöthige Bau einer Ruhrbrücke bei Fröndenberg ausgeführt würde, befürchtete, daß der Debit des Anna'schen Salzes darunter leiden möchte, indem die mehrsten fremden Salzabholer sich alsdann durch das Limburgische Gebiet nach Werl wenden könnten. — Mit der finanziellen Verwaltung des Postwesens hing die Ausdehnung des Systems der Tantiemen zusammen. Bezüglich der Einkünfte der Postmeister hatte dies System zwar bereits früher bestanden, aber diese Beamten bezogen neben dem Antheil am Porto doch eine feste Besoldung. Im Jahre 1755 gab der König dem General-Postmeister Grafen v. Götter zur Erwägung, ob man nicht bei den Postämtern die feste Besoldung ganz

---

\*) „Andererseits aber sind den Passagiers, insonderheit den Holländern durch die in der hiesigen Provinz vorgenommenen Werbe-Excessen, die gewaltsame Aufhebung der märkischen Enrollirten so sich während dem Krieg hier die Menge vermietet, nach Holland aber größtentheils entwischt sind, so wie namentlich durch die neuen Accisen und Imposts, das verhöbete Personengeld und den introducirten Tobaks-Pacht solche üble Eindrücke in ihre Gemüther gegeben, daß selbige diese Provinz evitiret und theils von Hertogenbosch über Maastricht, theils aber über Nymwegen und Venlo nach Coeln ihren Cours genommen und der Geheimrath v. Motzfeld aus dem Haag, so in Familien Affairen hierher reisen müssen, gar keinen holländischen Domestiquen bewegen können, mit hierher zu reisen. Wie ich auch selbstem zum öfteren angemercket, daß die wenigen Holländer, so Ihrer nothwendigsten Affären halber in den hiesigen Landen noch reisen müssen, dergestalt furchtsam sind, daß in der vorigen Woche ein holländischer Kauffmann so 1 Pfund Toback zu seinem eigenen Gebrauch im Koffer bey sich hatte und vor Emrich einen sogenannten Toback-Dracouer ansichtig wurde, selbiges auf dem Rheine eröffnete und den Toback im Rheine warf, so vor einen Holländer, so guten Toback zu rauchen gewohnt ist, hier zu Lande aber nichts gutes haben kann, eine sehr große poenitens ist. Auch mit den Extraposten geht es wegen ausbleibender Holländer, die sonst im Sommer die Menge hierher kommen, um von der hiesigen schönen Gegend und Gesunden Luft zu profitiren jetzt sehr schlecht und werde ich genöthigt sein, ein paar Gespann Pferde zu abandonniren.“ — Auch die Münzverhältnisse bereiteten Schwierigkeiten. Die Postbeamten waren angewiesen, auf den Eingang oder Transit verurthener Münzsorten zu achten. Tässer mit solchen Münzen von Hamburg nach Danzig wurden bei Preussischen Postämtern angehalten, was die Kaufmannschaften in beiden Orten sehr beunruhigte, weil sie die Sicherheit auf den Preussischen Posten gefährdet glaubten und auf Mittel dachten, ihre Gelder zu Wasser zu befördern.

aufheben und die Postmeister ausschließlich auf Lantième stellen könne, »weil sie alsdann mehr auf die Verbesserung der Einnahme raffiniren.« Der General-Postmeister widerrieth, indem er darthat, wie es gerade ein Fehler beim Postwesen sei, daß überhaupt Lantièmen beständen, weil »jedes Postamt dann nur für sein Interesse spricht und handelt, und um einen Groschen beim eigenen Postamt zu gewinnen, nicht selten zu einem hundertfach größeren Verlust im Ganzen Anlaß giebt.« Zwar schrieb der König neben den desfallsigen Bericht: »at deliberandi zu nehmen. F.«, allein er änderte später seine Ansicht nicht, und bei vielen Postämtern wurden in der That die Postmeister ausschließlich auf Lantième gestellt.<sup>\*)</sup> Auch den Calculatoren beim General-Postamt wurden jetzt von den aufgefundenen Defecten bestimmte Antheile bewilligt. Es gereicht der Französischen Regie zur Ehre, daß sie diesem Uebelstande, vermöge des Vertrauens, welches sie anfänglich bei dem Könige genöß, Abhilfe verschaffte und den vorigen Zustand, wenn auch nicht ganz, so doch zum größten Theile wieder herstellte. Den General-Postmeistern verlieh der König nach Maßgabe der Ueberschüsse Geldbelohnungen: dem Minister von Derschau einmal 4000, ein anderes Mal 6000 Thlr.; dem Freiherrn v. Werder eine Gehaltszulage von 2000 Thlr. jährlich; dem Grafen Gotter die Hälfte des Ueberschusses aller von diesem neu angelegten Posten. Es kann dem Grafen v. Gotter deshalb kaum ein ehrenhafteres Zeugniß ausgestellt werden, als der nachfolgende in einer Cabinets-Ordre vom Jahre 1755 vom Könige gegen ihn ausgesprochene Tadel bezüglich der beantragten Zulagebewilligungen für Postmeister und Posthalter enthält: » . . . So gebe ich Euch darauf in Antwort, daß wann die Revenus derer Posten abnehmen, die Ausgaben aber anwachsen, es am ende mit denen Postüberschüssen schlecht ablaufen wird und beim künftigen Schluß der Rechnung die partie'n unter uns beyde gar klein ausfallen werden.« —

Alle Jahre hielt der König die sogenannte Ministerrevue ab, d. h. er ließ die Minister kommen und ging mit ihnen die Rechnungen, so wie die Etats- und Verwaltungsberichte durch, um sich einen summarischen Ueberblick über die diesjährigen Ergebnisse der gesammten innern Staatsverwaltung zu verschaffen. Dabei stellte er oft sehr ins Detail gehende Fragen über verschiedene Gegenstände aus den einzelnen Verwaltungszweigen, bezeichnete den Ministern die Uebelstände, die er auf seinen Reisen bemerkt

\*) Bei der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika hat sich das System der Einnahme-Antheile noch bis auf die neueste Zeit erhalten. Aber welche Nachtheile dasselbe im Gefolge hat, mag man unter andern daraus abnehmen, daß nach der Publication der Acte vom 3. März 1845, durch welche das Porto so bedeutend ermäßigt wurde, daß in der ersten Zeit eine beträchtliche Verringerung der Einnahme-Antheile der Postmeister eintrat, 970 derselben im ersten Quartal nach der Publication der Acte ihren Dienst niederlegten, und daß weitere zahlreiche Dienstiniederlegungen stattgefunden haben würden, wenn den Postmeistern durch ein alsbald erlassenes Gesetz nicht die frühere Einnahme fixirt worden wäre.

hatte, und gab ihnen über wichtige Gegenstände die Ideen kund, welche er bei Behandlung derselben befolgt wissen wollte. Mit halben Antworten und phrasengeschwängerten Berichten ohne positiven Inhalt, dem »Oesterreicher stylus« wie er zu sagen pflegte, begnügte sich der König nie. Er wollte klar sehen in das ganze Getriebe des Staatswesens. Zwei, dreimal schickte er die Rechnungen, Etats und Berichte zurück, wenn sie nicht deutlich oder ausführlich genug waren. »Der Inhalt Eures Berichts vom 30. v. Mts. — lautet eine Ordre vom 7. Juni 1754 an den General-Postmeister — giebt Mir gar nicht diejenige Satisfaction noch die Nachricht, welche Ich wegen des anzulegenden zweyten Arnheim'schen Postwagens zu haben verlanget, dabero Ihr Mir noch einmal ausführlicher und mit bestimmten Ausgaben berichten sollet, auf was Art dieser Postwagen dem Commercio und denen Correspondenten von Nutzen sein wird. Was die Kosten dazu betrifft, so muß Ich nothwendig vorher wissen, welchergestalt sich solche verinteressiren werden. Hierunter kann Ich Mich mit keiner vaguen Versicherung und Vermuthungen, daß solcher Postwagen sich beträchtlich rendiren werde, ganz und gar nicht begnügen, sondern Ihr und das General-Postamt müßet nothwendig etwas Gewisses darüber angeben und mit Gründen darthun, andrergestalt Ich Mich zu nichts entschließen kann.«

Wie bei allen Departements, so drang der König vorzugsweise bei dem Postwesen auf raschen Geschäftsbetrieb, dem allerdings die collegialische Verfassung der obersten Verwaltungsbehörde nicht immer förderlich war: »Postsachen müssen von prompter Execution sein und können nicht auf die lange Bank geschoben werden«. Auf Verzögerung der Berichte Seitens der Postmeister wurde eine Strafe von 16 gGr. für jeden Tag festgesetzt (Post-Ordnung Abschn. I. §. 7.). Ueber die Sitzungen der obersten Collegien in Berlin im Allgemeinen sprach er dem General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium gegenüber seine Meinung dahin aus, daß »die Sitzungen in 3 Stunden abgemacht sein können; wenn Sie sich aber Historien erzählen oder Zeitungen lesen, ist der ganze Tag nicht lang genug.« Nach Beendigung des siebenjährigen Krieges hatte der König einen Generalbericht über den Zustand des Postwesens verlangt. Das General-Postamt bat um Verlängerung des ihm gestellten sehr kurzen Termins. Der König lehnte den Antrag mit der Bemerkung ab, daß bei einer umsichtigen Vertheilung der Materien und geschickter Trennung des Wesentlichen von dem Unwesentlichen auch ein ausgedehnter Geschäftsumfang kein Hinderniß der schnellen Erledigung sein werde. Man müsse nicht auf morgen verschieben was sich heute thun lasse.<sup>\*)</sup>

Die um diese Zeit in der Staatsverwaltung allmählig einreisende Vielschreiberei suchte der König so viel als möglich zu beschränken. Unter eine Liquidation des Geheimenraths v. Brandt über 113 Thlr. Porto-

\*) Aus dem umgekehrten Sage hat Talleyrand bekanntlich eine diplomatische Regel gemacht.

kosten schrieb er: »ich werde ihm kein Geld zu Schreiben Schicken den er schreibt Sich die Finger ab er Sol Schreiben was Nöthig ist und nicht So vihl unnützes Zeug dar er mir mit behelliget.« Unterm 12. Juni 1764 erging das Circular und Formular, nach welchem der Kanzleistyl eingerichtet werden sollte und am 15. Januar 1785 \*) das Circular wegen Abfassung der Immediatberichte: sie sollen kurz, deutlich, allgemein verständlich geschrieben sein, ohne pedantische Allegationen, in natürlichem ungezwungenem Erzählungs Ausdruck mit kurzen, einfachen, runden Perioden, ohne Einschiebungen und ohne steife kanzleistylmäßige Verbindungs-partikeln; z. B. alldieweilen, sintemalen, mithin u. s. w. Auch sollen keine affectirten Wendungen und ebensowenig neugemachte, wie veraltete Worte und Redensarten, noch technische Ausdrücke, wenn sie nicht von allgemeiner Verständlichkeit sind, gebraucht werden. —

Bei der Provinzial-Postverwaltung tritt in Folge des Gebietszuwachs der Preussischen Monarchie der Mangel einer bestimmten Organisation fühlbar hervor. So wird für Schlesien eine eigene Post-administration, unter dem Schlesiſchen Ministerium stehend, eingesetzt (bis 1766); das Ostfriesische Postwesen wird viele Jahre von der Regierung in Aurich verwaltet; für Westpreußen wird eine besondere Ober-Post-director-Stelle gegründet; die Postwärtereien hängen mit den Postämtern nur durch das lose Band des Rechnungswesens zusammen, und stehen im übrigen unmittelbar unter dem General-Postamte. Der General-Postmeister Graf v. Gotter schlug vor, die Postwärtereien in ein größeres Abhängigkeitsverhältniß zu den Postämtern zu stellen und jedem Postamte auf diese Weise einen bestimmten District, einzelnen bewährten Postmeistern aber ganze Course zur Controlle und Aufsicht zuzutheilen. Der König genehmigte 1755 diesen Vorschlag. Im Clevischen und Westphälischen wurde der Anfang mit dieser Einrichtung gemacht; da unterbrach sie der 7jährige Krieg; der Graf v. Gotter starb, und die Französische Regie erwies sich als entschiedene Vertreterin der Centralisation. Dafür sorgte sie aber durch die Einsetzung dreier General-Post-Inspectoren, die in Berlin ihren Sitz hatten, und Mitglieder der obersten Postverwaltungsstelle waren, jedoch häufige Reisen in die Provinzen unternehmen sollten, für eine bessere Controlle der Postanstalten und Beaufsichtigung des Postbetriebes \*\*); welche nützliche Maßregel nur deshalb nicht von der gewünschten Wirkung war, weil ihre Ausführung in nachlässige, unfundige Hände gelegt wurde \*\*\*).

\*) Novum Corpus C. M. VII. p. 3005.

\*\*\*) Das unter Friedrich Wilhelm I. gegründete Postinspectorat für die Westlichen Landestheile war seit der Ernennung des Postinspectors Hänel zum Postrathe in Breslau vacant geblieben.

\*\*\*\*) Ein kleines aber charakteristisches Beispiel finde hier Platz. In einem an dem Berlin-Clevischen Course belegenen Dorfe Westphalens, durch welches der Generalinspector

Der General-Postmeister v. Derschau ließ es sich sehr angelegen sein, das Post-Inspectionswesen zu verbessern. Er stellte (1773) zwei Post-Inspectoren (Seegebarth und Müller) für die östlich resp. westlich von Berlin belegenen Course an, mit der Aufgabe, beständig unterwegs zu sein, den gesammten Postbetrieb, das Personal, das Kassen-, Fuhr- und Courswesen zu beaufsichtigen, auf Anlegung ordentlicher Registraturen bei den Postämtern zu halten, die Befolgung der Postgesetze zu überwachen, die Postfrequenz zu beobachten, Verbesserungsvorschläge zu machen und bei allen Geschäften gewissenhafte Sorgfalt, Treue und Unparteilichkeit zu beweisen. Ihr Domicil konnten sie in ihrem Bezirke nach Belieben wählen »wenn sie nur fleißig reisen.« In der Post-Ordnung (Abschn. II. §. 5.) wurden dann die Postmeister angewiesen, die unter ihnen stehenden Postwärtereien alle Jahre zweimal zu bereisen und zu revidiren.

Der Postbeamtenstand war, wie wir bereits gesehen haben, in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts verwahrloset. Er theilte dies Geschick mit den Provinzial-Beamtenklassen der meisten übrigen Verwaltungszweige. Friedrichs d. G. Bestrebungen waren seine ganze Regierung hindurch auf geistige und moralische Hebung des Beamtenstandes gerichtet. Alle unparteiischen Schriftsteller damaliger und späterer Zeit stimmen in dem Urtheil überein, daß »es Friedrich d. G. gelang, sich einen Beamtenstand zu schaffen, welcher vor dem der übrigen Deutschen Länder durch strenge Berufsthätigkeit, Raschheit und Genauigkeit in Vollziehung der ertheilten Befehle, Unbestechlichkeit und Intelligenz sich vortheilhaft auszeichnete.« Zunächst schaffte der König den so verderblich gewesenen Stellenkauf ab. Gleich nach seinem Regierungsantritt ward durch die A. R. O. vom 21. Juni 1740<sup>9)</sup> die Rekrutenkasse ganz aufgehoben. In deren Stelle ward die sogenannte Chargenkasse errichtet, zu welcher jeder neu angestellte Beamte nach erfolgter Anstellung einen gesetzlich bestimmten Abtrag zu zahlen hatte. Nach dem Chargenkassen-Reglement vom 30. August 1765<sup>10)</sup> Tit. III. §. 3. f. war dieser Abtrag z. B. für die Postmeister ein für allemal auf den 4ten Theil der ersten Jahresbesoldung und den

---

Boutmy mehr als einmal gereist war, fuhr die Post niemals bei der Postwärterei, sondern bei einem außerhalb des Ortes belegenen Krüge vor. Der Postwärter, ein Schul- und ehemaliger Wachtmeister, der wahrscheinlich seine Studien nicht veräumen wollte, blieb, wenn die Reitpost angekommen war, ruhig in seiner Wohnung, nach jenem Krüge abesandte er, mit umgehängtem Briefbeutel, ein Probestück seiner pädagogischen Kunst — seinen Pudel, der auch den mit der Post angekommenen Briefbeutel wieder mit zurückbrachte. Der General-Inspector, der stets mit Extrapost durch diesen Ort gefahren war, ohne sich lange aufzuhalten noch sich um die gewöhnlichen Posten zu bekümmern, hatte hiervon nichts erfahren. Erst der Postinspector Seegebarth stellte 1773 dieses eigenthümliche Uebergabeverfahren ab und ließ die Posten bei der Postwärterei vorsehren.

<sup>9)</sup> Bei Mylius: Corp. C. M. const. IV. p. 55.

<sup>10)</sup> Nov. Corp. C. M. III. p. 842.

6ten Theil des ersten Jahresbetrages der Emolumente festgesetzt. Für den Titel »Postmeister« waren außerdem 20 Thlr., für den Titel: »Postrath« 80 Thlr. zu zahlen. Wenn auch höhere Angebote in einzelnen Fällen gerade nicht abgelehnt wurden, so war doch nicht das Geldgebot, sondern zunächst die Fähigkeit und die sittliche Haltung der Bewerber maßgebend, so daß die Einrichtung den gehässigen Charakter, den sie unter Friedrich Wilhelm I. gehabt, ganz verlor. Auch ward die Ertheilung von Adjunctionen und Expectanzen, die in früheren Zeiten zu manchen Mißbräuchen Veranlassung gegeben hatte, gänzlich abgeschafft. Die A. O. vom 12. Juni 1764 (Nov. Corp. III. 433) bestimmte, daß die Beamten in den Verfügungen nicht mehr mit Du sondern mit Ihr angeredet werden sollten.

Es ist wahr, daß der König den Adel begünstigt hat, aber doch vorzugsweise nur in der Armee und dem diplomatischen Fache, oder wo es sich um Stellen handelte, die mehr Sinecuren waren. Bei Besetzung wichtiger Stellen der Civilverwaltung ließ er lediglich das Verdienst ohne Rücksicht auf Geburt entscheiden. Seine Kabinetsträthe z. B., denen er die wichtigsten Staatsaffären anvertraute, waren sämmtlich bürgerlicher Herkunft. Ebenso fast alle Geheime Posträthe. Bei der Ernennung eines Hofpostmeisters von Berlin bemerkte der König am Rande des betreffenden Antrages eigenhändig: »Der Rahmen des Menschen thuet mir nichts, wann es nur ein zuverlesiger Mann von gutem verstandt ist, und der mir versteht und Meine orders ohne viel raissoniren nach lebet. Fr.«

Auch das Dienstalder an sich hielt Friedrich der Große für keinen Grund zur Beförderung, und als einst ein älterer Beamte sich wegen Bevorzugung eines jüngeren, aber fähigeren Collegen, beim Könige beklagte, schrieb dieser unter die Vorstellung: »ich habe einen hauffen alte Maulesels im Stal, die lange den Dienst machen, aber nicht daß sie Stalmeisters werden. Fr.«

Durch die Besetzung der neuen Postmeisterstellen in Schlesien, Ostfriesland, Westpreußen und Ermeland entstanden bedeutende und rasche Avancements unter den Provinzial-Postbeamten. Auch wurden während Friedrichs des Großen Regierung mehrere unter ihnen in höhere Verwaltungsstellen befördert und zu Postinspectoren, Ober-Postdirectoren und Geheimen Posträthen ernannt. Geschah letzteres auch zunächst nur ausnahmsweise, und war der große Grundsatz der Gleichberechtigung auch noch nicht verfassungsmäßig anerkannt, so brach sich doch das Bewußtsein Bahn, daß Talent, Eifer und Verdienst den Weg zu Ansehen und größerem selbstständigen Wirken öffnen konnten; der Einzelne fühlte sich mit dem Ganzen inniger verbunden, und in den letzten Jahrzehnten des Zeitraums beginnt ein erfreulicher Geist wetteiferigen Strebens und würdigerer Auffassung des Berufs allmählig an die Stelle unbekümmerter Ignoranz und scharwerksmäßiger Dienstbesorgung zu treten.

Für die Herstellung eines tüchtigen Beamtenstandes war es von be-



sonderer Wichtigkeit, daß man auf die Auswahl der Aspiranten sowohl für die niederen, als für die höheren Stellen größere Sorgfalt verwandte. Bei Beförderungen im höheren Staatsdienste sah der König zuweilen die Prüfungsarbeiten der Bewerber selbst durch und sein strenges Urtheil kannte keine Nachsicht, wie er denn unter eine desfallsige, die industriellen Verhältnisse in den Schlesiſchen Gebirgsdistricten betreffende Arbeit eines Kammerrathes schrieb: »hätte ich gewußt daß so dumme Deufels in Schlesien sind wie Er, so würde ich es Mihr nicht haben so sauer werden laſen.« Ueber den Eintritt in den Staatsdienst bestimmte die A. K. O. an das General-Directorium vom 26. Decbr. 1746 »daß nicht mehr allerhand Subjecta, so weder Conduite noch Sentiments haben und sogar als Laquaien eine Zeitlang gedienet, in den Staatsdienst aufgenommen und dieser schändliche Mißbrauch ganz abgeschafft, vielmehr nur Leute von guter Education, Ehre und Rechtschaffenheit angenommen werden sollen.« Diese Kabinetts-Ordre bestimmte ferner, daß die Söhne der Rätthe, Secretarien, Registratoren und Canzelisten, wenn sie den obigen Anforderungen entsprächen, nach Abgange oder Tode ihrer Väter, bei Wiederbesetzung der Stellen vorzugsweise berücksichtigt werden sollen. Wenn auch im weiteren Verlauf erklärt wird, daß deshalb andere fähigere Beamten nicht ausgeschlossen werden sollen, so war doch jene Bestimmung aus social-politischen Gründen insofern nicht unbedenklich, als sie die Entstehung einer förmlichen Beamtenkaſte beförderte, welche, wie es unter der folgenden Regierung auch wirklich geschah, dem Volksleben sich leicht entfremden, und indem sie die Verwaltung in den überlieferten abgestorbenen Formen weiter führte, die Offenbarungen des Fortschritts nicht mehr würdigen noch verstehen konnte.

Dahingegen war es eine treffliche Bestimmung jener Verordnung des großen Königs, daß die Beamten in den Fächern angestellt werden sollten, bei welchen sie ihre Carrière begonnen und fortgesetzt hatten, und daß sie für ihr Fach ordentlich heranzubilden und »gleichsam zu erziehen« seien, damit sie gründliche Kenntniß darin haben, wenn sie zum Wirken berufen werden. Hierdurch wurden allmählig die Nachtheile beseitigt, welche aus dem planlosen Hin- und Herschwanke von einem Verwaltungszweige zu dem andern Seitens der Subalternen sowohl als namentlich Seitens der höheren Beamten für den Staatsdienst entstanden waren (cf. Thl. I. S. 121).

In einer A. O. vom 23. August 1741 aus dem Lager von Reichenbach an den General-Postmeister wird demselben bereits zur Pflicht gemacht, nachdem die jezigen tüchtigen Post-Secretaire und Postschreiber als Postmeister nach Schlesiens abgegangen seien, »jezt wiederum dafür zu sorgen, daß in Berlin, wie auch bei einigen anderen großen Postämtern, eine beständige Pepinière tüchtiger Postbedienten bleibe und gute Leute zum Dienste wieder zugezogen werden.« Bezüglich der Heranbildung für die Administration bestimmt die A. O. vom 3. März 1756, »daß zur An-

ziehung künftiger tüchtiger Männer zu Sr. Königl. Majestät Dienst beim Postwesen ein und anderes habiles Subjectum, so wie bei anderen Collegiis geschieht, als Referendarius beim General-Postamte admittirt werde.« Diese Ordre war auf Antrag des Grafen v. Sotter erlassen, der, so trefflich auch sein Geist mit Kenntnissen ausgerüstet und so vielseitig sein Talent war, doch oft genug den Mangel an Geschäftserfahrung und Spezialkunde des Postwesens mit liebenswürdigem Freimuth beklagte. »Aber da ich nicht bei den Postfachen hergekommen bin — schreibt er u. A. 1756 dem bei der Postconferenz in Halle befindlichen Postrath Buchholz vertraulich — so kann ich wohl en gros die Maschine dirigiren und stellen, ohne daß ich eigentlich weiß, wie das innere Uhrwerk beschaffen und wie die Reforts und Räder, wenn sie ins Stocken gerathen, wiederum in Gang gebracht werden können. Denn zu solchem détail und genauer Kenntniß der eigentlichen inneren Verhältnisse gehöret absolutement ein Mann, der dabei von Jugend auf hergekommen; wie ich denn von den zu Halle zeithero verhandelten Punkten einem jeglichen Red' und Antwort geben will, aber ohne die Information und Beyhülfe des Geh. Secr. Bertram wäre ich nicht im Stande gewesen, auf Euer Wohlgeboren Anfragen Ihnen allemal den gehörigen Bescheid zu ertheilen. Ich will nun noch auf einen Andern zu meiner Unterstützung bedacht sein, der sich ganz und gar dem Postwesen, welches keine so einfache Sache ist, als ein Unkundiger auf den ersten Blick denken möchte, und dessen gründlicher Kenntniß unter meiner Führung und nach der Bertram'schen Instruction widmen soll.«

Den Postämtern ward aufgegeben, bei Auswahl und Anlernung der Postschreiber größere Sorgfalt an den Tag zu legen, ohne Wissen und Genehmigung des General-Postamtes keinen Postschreiber in den Dienst aufzunehmen, und über die Fähigkeiten, die Kenntnisse, den sittlichen Wandel und die Familienverhältnisse der Anzunehmenden dem General-Postamte zuverlässige Berichte zu erstatten.

Allerdings war bei der Heranbildung der Postbeamten noch eine sichere Methode zu vermissen, indefs war es schon ein großer Gewinn, daß man diesen Gegenstand überhaupt ins Auge faßte. In anderen Zweigen, z. B. im Justiz-, Finanz- und Regierungsfache wurde hierin unter Friedrich dem Großen durch Einführung bestimmter Examina und durch Errichtung der Ober-Examinations-Commission (cf. das Patent vom 12. Februar 1770 im Nov. Corp.-C. M.) schon ein weiterer Fortschritt gemacht.

Vom Postmeister an aufwärts wurden die Beamten der Postverwaltung durch vom Könige vollzogene Patente angestellt. Die anzustellenden Rätthe, den General-Postkassen-Rendanten und den Hofpostmeister von Berlin,<sup>\*)</sup> so wie die zu ernennenden Postmeister aus den in der Nähe

\*) Die beiden Letzteren hatten Rath's-Rang und Sitz und Stimme im Collegium des General-Postamtes.

von Berlin gelegenen Orten, ließ der König sich, bevor er die Bestallung unterzeichnete, persönlich vorstellen.

An mehreren Orten wurde den Postmeistern gleichzeitig die Verwaltung von Steuerstellen und Bankcomptoirs mit übertragen.

Nach Beendigung des zweiten Schlessischen Krieges befahl der König, daß »mittelmäßige und nicht an der Grenze belegene Postämter mit invaliden Officieren« besetzt werden sollten. Diesen Befehl schärft er den Chefs der Postverwaltung wiederholt ein, da dieselben im Interesse des Postdienstes die Anstellung der invaliden Officiere möglichst beschränkten. Der König ließ sich bei eintretender Vacanz öfters die Versorgungslisten vorlegen und wählte dann selbst denjenigen Officier aus, der die Stelle erhalten sollte. In einer K. O. vom 7. Juli 1748 bestimmte er auch, daß »dem Rittmeister Feuerbach gestattet werden solle, die ihm übertragene Postmeisterstelle in Bernau von einem Postbeamten für sich verwalten zu lassen.« Dieser Fall blieb indeß vereinzelt und erst unter der folgenden Regierung ward er zur Regel. In der A. K. O. vom 8. September 1772, in welcher der König seine Zufriedenheit mit den in Westpreußen gemachten Posteinrichtungen ausspricht, heißt es am Schlusse: »Nur finde Ich, daß Ihr bey Besetzung der Postämter zu wenig von Meinen invaliden Officiers angebracht habt, welches Ihr also noch abändern und Mir einen anderweiten Vorschlag dieserhalb einschicken müset.« Das General-Postamt that die Gründe dar, aus denen im Interesse des Postdienstes bei diesen neu gegründeten Postämtern von Anstellung der Officiere Abstand genommen worden sei, bemerkte indeß beiläufig, daß, wenn Se. Majestät solche Anstellungen noch bewirkt sehen wollten, man aus mehreren größeren Postwärtereien kleine Postämter machen könne, zu welchem Ende aber 1500 Thaler mehr im Etat angesetzt werden müßten. Der König schrieb an den Rand: »Die Officiers fallen weg aber Sie müssen beim Salz angebracht werden. J.« —

Unter Friedrich dem Großen wurde auch für die Postbeamten eine bestimmte Uniform eingeführt. Zwar hatte eine Art Uniform schon früher bestanden; das Tragen derselben war aber im Laufe der Zeit in Abnahme gerathen. Der General-Postmeister v. Werder stellte deshalb 1785 den Antrag auf Einführung einer vollständigen Post-Uniform, weil er auf Reisen bemerkt hatte, »daß theils die Postbeamten für ihre Kleidung zu viel Aufwand machen, theils in einer dem Allerhöchsten Dienst unanständigen Kleidung einhergehen, auch von dem Publicum nicht zu erkennen seien.« Der König schrieb an den Rand des Berichts: »gang recht. Jr.« und unterm 28. November 1785 erschien das erste Uniformsreglement (blauer Rock mit orangefarbenem Kragen und Aufschlägen, weiße oder schwarze Hose und dreieckiger Hut; für die Postmeister 1 goldene Epaulette auf der linken Schulter mit Frangen und 12 Glanzcantillen, für die Postsecretaire dergleichen ohne Glanzcantillen; die Röcke der Unterbeamten und Postillons wurden statt mit blauem, von nun an mit orangefarbenem Kragen und

Ausschlägen versehen). Die Uniform mußte in und außer dem Dienst getragen werden. —

Am 10. December 1775 genehmigte der König den von dem Kriegsrath Segner entworfenen Plan zu einer Allgemeinen Wittwenverpflegungsanstalt,\*) für welche die Landschaft und die Bank die Gewähr übernahmen und welche mit dem 1. April 1776 in Wirksamkeit trat, übrigens nicht allein auf die Beamten beschränkt war. Durch die Gesetze vom 1. Juli 1782 und 1. Juli 1783 wurden die früheren zu geringen Beiträge erhöht und die Aufnahme kränklicher Personen untersagt. —

#### Portolaxe.

Seit fünfzig Jahren war der durchschnittliche Getreidepreis, der Hauptregulator der Werthverhältnisse, gestiegen. Diese stetige aber allmähliche Steigerung, die sich aus den Fortschritten der Cultur mit Nothwendigkeit ergibt, gestaltete sich aus Anlaß des siebenjährigen Krieges zu einem plötzlichen sehr bedeutenden Ausschlagen der Preise aller Feldfrüchte. Nicht genug indeß, daß der Preis des Geldes sank, sondern auch sein Werth wurde durch die Münzdevaluation verringert.

So kam es, daß der Scheffel Roggen, dessen Durchschnittspreis von 1740 bis 1756 circa 23 Gr. bis 1 Thlr. (à 24 Gr.) gewesen war, im Jahre 1761 in Berlin nicht unter 4 Thaler verkauft wurde.

Sämmtliche benachbarte Postverwaltungen hatten ihre Taxen erhöht: die der Briefe in der Regel um 25 bis 50, die der Fahrpostfachen um 100 Procent. Der Frachtlohn in Preußen war so beträchtlich gestiegen, daß die Post mit ihren alten Taxen von 1712 damals das billigste Fuhrwerk war. In Folge dessen vermehrte sich die Anzahl der Fahrpostsendungen in einer der Postverwaltung selbst nicht erwünschten Weise,\*\*) da die nothwendigen Mehrausgaben für Beförderung, Betrieb und Verwaltung von der Einnahme nicht gedeckt wurden, auch die Beweglichkeit der Posten darunter litt.

Die General-Postkasse war erschöpft und nicht mehr im Stande, die nöthigen Mittel zu der bei den hohen Fouragepreisen immer schwieriger werdenden Aufrechthaltung des Postfuhrwesens herzugeben. Aber noch immer zögerte man, eine Erhöhung der Taxe nach dem Beispiel der Nachbarn eintreten zu lassen. Man bat den König um Bewilligung von Zuschüssen. Er erwiederte aus Breslau unterm 3. Januar 1762: »Jetzt ist es Mir

\*) In früheren Zeiten war den Wittwen der Beamten nur das sogenannte Sterbequartal zugestanden. Sie oder ihre Söhne hatten aber häufig eine Anwartschaft auf die Stelle des Verstorbenen.

\*\*\*) Schon 1710 war man einmal mit dem Plan umgegangen, das Fahrpostporto zu erhöhen, da die Anzahl der Fahrpostsendungen in einem dem Postinteresse nicht mehr zuzugendem Maße gestiegen war.

rein unmöglich, der General-Post-Casse zur Behülfe derer Postillons (Posthalter) etwas anzuweisen und müßet Ihr allenfalls auf andere Mittel dazu bedacht sein. «

Jetzt drängte die Noth und so erfolgte, da auch bereits in anderen Staatsverwaltungszweigen Gebühren-Erhöhungen bewirkt worden waren, am 27. Januar 1762 die Erhöhung der Taxe für Pakete und Geldsendungen um 100 Procent, die Erhöhung des Personengeldes (von 3 — 4 Gr.) um 1 Gr. pro Meile und des Postillon-Trinkgeldes (von 6 Gr. pro Station) um 2 Gr. pro Station. Bezüglich der Goldsendungen, so wie der Fahrpostsendungen in Ostfriesland trat nur eine Erhöhung von 50 Procent ein. \*)

Das Briefporto blieb jedoch unverändert. Das Edict vom 27. Januar 1762, welches die Erhöhung der Fahrposttaxe anordnet, bezeichnet eine Erhöhung des Briefporto selbst als eine »dem Publicum schädliche und dem Credit der Post-Anstalt nachtheilige« Maßregel, und in den Protocollen der über diesen Gegenstand damals gehaltenen Sitzungen des General-Postamts-Collegiums ist ausgesprochen, daß »man trotz der hohen Getreidepreise und des schlechten Geldes an eine Erhöhung der Brieftaxe gar nicht denke und daß die Nachbarstaaten diese Maßregel, wie sich bald genug herausstellen würde, zu ihrem Schaden ergriffen haben.«

Uebrigens wurde in Aussicht gestellt, daß bei Herstellung des Friedens, bei eintretender Verminderung der Preise und Verbesserung der Werthverhältnisse die Wiedereinführung der alten Taxe erfolgen sollte, und im Frühjahr 1766 war man bereits beschäftigt, die alten Sätze wiederherzustellen, als die Französische Regie ihre neuen Taxen einführte.

Bei den obwaltenden Umständen wird die Fahrposttax-Erhöhung von 1762 nicht ungerechtfertigt, die Aufrechthaltung der bisherigen mäßigen Briefportofaxe aber als ein Zeichen weiser Einsicht erscheinen. Denn eine Erhöhung dieser Portofaxe übt auf Handel und Cultur einen bei Weitem ungünstigeren Rückschlag aus, da sie auf den materiellen, wie auf den geistigen Verkehr der Nation von lähmender Wirkung ist.

Erst der Französischen Postregie war es vorbehalten, diese von der Preussischen Postverwaltung für »undenkbar« gehaltene Maßregel auszuführen und den Ruhm jener Postverwaltung in dieser Hinsicht zu Grunde zu richten.

Am 1. Juni 1766 führte die Regie trotz des Widerspruches der meisten Mitglieder des General-Postamtes neue Taxen ein, die gegen die bisherigen auch für die Briefe durchgängig erhöht waren.

\*) Sachsen erhöhte (1761) das Briefporto um 25 — 50 Procent, das Paket- und Geld-Porto anfangs um 50, später um 100 Procent, das Personengeld pro Meile von 6 auf 8 gGr.

Es kostete der einfache, bis 1 Loth schwere Brief:

	Nach der bisherigen Taxe von 1712.	Nach der von der Französischen Regie eingeführten Taxe von 1766.
Von Berlin		
nach Jeehböllin und Kyris . . . . .	1 Gr.	1½ Gr.
» Havelberg, Perleberg . . . . .	1½ »	2 »
» Hamburg . . . . .	2½ »	3 »
(item Dänemark, Schweden, Norwegen, Holstein, fr. Ham- burg)		
» Frankfurt a. d. O. . . . .	1 »	1½ »
» Crossen . . . . .	1½ »	2 »
» Stettin, Halle . . . . .	2 »	2½ »
» Dessau . . . . .	1½ »	2 »
» Müncheberg . . . . .	1 »	1½ »
» Magdeburg . . . . .	1½ »	2½ »
» Halberstadt . . . . .	2 »	2½ »
» Quedlinburg . . . . .	2 »	3 »
» Italien (fr. Augsburg) . . . . .	6½ »	8 »
» Frankreich, Brabant (fr. Wesel)	3 »	4 »
» Holland (fr. Emmerich) . . . . .	3 »	4 »
» England (fr. Amsterdam) . . . . .	4½ »	6 »
» Herford, Bielefeld . . . . .	2½ »	3½ »
» Bremen . . . . .	3 »	4 »
» Minden . . . . .	2 »	3½ »
» Naugard . . . . .	2 »	2½ »
» Colberg, Cöslin . . . . .	2⅔ »	3½ »
» Schlawa, Stolp . . . . .	3 »	4 »
» Pillau . . . . .	4 »	5 »
» Königsberg . . . . .	4½ »	5½ »
» Memel . . . . .	7 »	8 »
Von Grüneberg nach Brieg . . . . .	2 »	2½ »
» » » Breslau . . . . .	1½ »	2 »
» » » Glogau . . . . .	1 »	1½ »
» » » Ratibor . . . . .	3 »	3½ »

Das Minimum des Briefporto, welches bisher zwischen mehreren nahe gelegenen Orten nur 6 Pf. betragen hatte, wurde überall auf 1 Gr. festgesetzt.

	Das Porto für		Das Porto für	
	1 Pfund Sachen betrug:	100 Thaler Silbergeld:		
Von Berlin	Nach der Lage von 1712.	Nach der Lage von 1766.	Nach der Lage von 1712.	Nach der Lage von 1766.
nach Hamburg	1 Gr.	1½ Gr.	12 Gr.	20 Gr.
» Magdeburg	7 Pf.	10 Pf.	7 Gr.	10 Gr.
» Minden	1½ Gr.	1½ Gr.	16 Gr.	25 Gr.
» Wesel	2 Gr.	2½ Gr.	1 Thlr.	1 Thlr. 11 Gr.
» Königsberg	2½ Gr.	3½ Gr.	1 Thlr. 16 Gr.	1 Thlr. 20 Gr.
» Halle	9 Pf.	10 Pf.	9 Gr.	10 Gr.

u. f. w.

Das Personengeld, welches früher pro Meile 3 Gr. (auf manchen Coursen im Winter 4 Gr.) nebst 6 Gr. Trinkgeld pro Station, durchschnittlich also 5 Gr. pro Meile betragen hatte, ward allgemein auf 6 Gr. pro Meile festgesetzt. Dabei waren 30 Pfund und in Meßzeiten 60 Pfund Bagage frei.

Wohl wurden im Publicum heftige Klagen laut, wohl erhoben die ausländischen Postverwaltungen Einsprache, oder weigerten sich wenigstens, das Porto für Preussische Briefe nach den höheren Sätzen zu vergüten, die Maßregel wurde dennoch ausgeführt: ein Beweis des durch die Centralisation erstarkten Absolutismus der Verwaltung: zu Zeiten des großen Kurfürsten wäre eine allgemeine Erhöhung des Briefporto das Signal zum Ruin des Post-Instituts und zur Wiederauferstehung einer Menge von Privat-Postanstalten gewesen.

Die Minister führten in dem von dem Könige befohlenen Berichte vom 1. October 1766 »über die Ursachen des Verfalles des Handels« auch die Portoerhöhung an und erwähnten darüber sub No. 10: »Man höret auch allgemeine Klagen, daß die Erhöhung der Sätze bei dem Postwesen das Commercium geniret.« Auf diesen denkwürdigen Bericht, in welchem die Uebertreibung des Mercantilsystems zum Nachtheil der Landwirthschaft, die Ertheilung der Monopole an Handelscompagnien, die Transito-Imposten, die General-Tabackverpachtung, die neuen Accise-einrichtungen u. a. m. einer freimüthigen Kritik in einer Weise unterzogen waren, die den Einfluß der Lehren der Physiocraten und mancher sich damals allmählig Bahn brechenden aufgeklärteren Ansichten über die Staatswirthschaft nicht verkennen ließ, erfolgte indeß schon am nächsten Tage die Allerhöchste Cabinetsordre, in welcher es heißt: »Das General-Directorium hätte besser gethan gänzlich zu schweigen, als Sr. K. M. dergleichen überzeugende Proben von desselben Unwissenheit zu geben;« dabei folgende eigenhändige Nachschrift des Königs: »ich erstaune über der impertinenten Relation so sie mir schicken, ich entschuldige die Ministers mit ihre Ignorance, aber die Malice und die corruption des Concipienten muß exemplarisch bestraffet werden sonst bringe ich die Canaillen niemahls in der Subordination. Fr.«

Die Portoerhöhung gab zu einer großen Anzahl von Portodefraudationen, zur Verschleichung der auswärtigen Correspondenz von den Preussischen Postcoursen und zur Unzufriedenheit des Publicums Veranlassung. Zwar stieg, wie wir weiter unten sehen werden, die Einnahme im ersten Jahre nicht unbedeutend, im zweiten und dritten Jahre der Postregie aber nahm sie merklich ab, anstatt, wie dies bei natürlichem Zustande sonst der Fall gewesen war, von Jahr zu Jahr zu steigen.

In einem 1770 nach der Endschaft der Französischen Postregie an den König erstatteten Bericht des General-Postamtes über das Ergebniß dieser Maßregel heißt es u. a.: »Und was hat jene Erhöhung für Folgen gehabt? Den Haß von Auswärtigen und Einheimischen, die Detournirung der Correspondenz auf fremde Course; die Zerstörung der mühsam errichteten rezeßmäßigen Verbindungen und die Ueberhandnehmung aller Arten von Defraudationen. Daß diese Portoerhöhung überhaupt das General-Postamt in große Verlegenheit gesetzt und besonders demselben sowohl hinsichtlich der inländischen als ausländischen Correspondenz großen Schaden gethan hat, solches ist ex actis überall bekannt und wird man daher, wo die neue Lage am meisten schädlich, mit größter Circumspection auf die Wiederherstellung der alten Lage hinarbeiten.«

In einer Circularverfügung an die neu errichteten Postanstalten in der Grafschaft Mansfeld vom Jahre 1782 ist dem entsprechend gesagt: »Gleichwie nun das General-Post-Amt sich überzeugt hält, daß eine moderate Lage das alleinige und wirksamste Mittel ist, die Posten in Aufnahme zu bringen und fremden Posten den Vorzug abzugewinnen, so muß dieser Grundsatz allerdings auch auf die dortigen Briefe und Sachen seine Anwendung finden, und ist mithin das General-Post-Amt sehr weit davon entfernt, den Vorschlägen der dortigen Postämter gemäß, das Porto bei den neuen Posten zu steigern.«

Zunächst wurde noch im Jahre 1770 für die schwereren Briefe, die Acten, Schriften und Documente das Porto wieder auf die alten Sätze von 1712 reducirt. In dem desfallsigen Edict lautet der Eingang dahin, »daß im Jahre 1766 für diese Gegenstände das Porto unbeschaidentlich und zu unproportionirlich erhöht worden sei, wodurch die Postrevenüs selbst viel gelitten haben.« Dann wurde, da der König zu einer völligen Wiederherstellung der alten Lage nicht zu bewegen war, dieselbe wenigstens für einige Course namentlich bei Einrichtung neuer Posten, z. B. in Westpreußen und im Ermelande, in den Rheinischen und Westphälischen Landen eingeführt, so wie auch beim Abschluß neuer Conventionen, z. B. mit Braunschweig, Hessen, Holland, die alte Lage festgesetzt wurde. Durch diese heilsamen Maßregeln ging allerdings ein großer Vortheil ziemlich wieder verloren, den die von der Französischen Regie eingeführten Portosätze gehabt hatten. Dieser Vortheil war die Einheit der Lage.

Bei Regulirung der Portosätze hatte man früher, wie das im Geiste



der älteren Deutschen Verwaltungen lag, häufig provinzielle und locale Umstände berücksichtigt: die Begünstigung eines besonderen Handels- oder Fabricationszweiges in einer bestimmten Gegend, die kräftigere Begegnung der Concurrnz eines nabeliegenden fremden Courses, die Schonung bestehender Verhältnisse in neu erworbenen Gebieten, die Verschiedenheit der Getreidepreise in den einzelnen Provinzen und früher selbst der Münzen, Gewichte und Meilenlängen, wie beim Personengelde die Jahreszeit, alle diese Umstände waren bei Festsetzung der Vortotaxen nicht selten von Einfluß gewesen. Diese Verschiedenheit beseitigte die Regie und schuf ein festes einheitliches Taxsystem: die Briestaxen wurden im ganzen Staate gleichmäßig nur nach Maßgabe der directen Entfernung festgesetzt und die früher von dem Briefportosätze abhängig gewesenen Fahrposttaxen nach einem selbstständigen bezüglich des Packetporto in seinen Grundlagen zum Theil noch heute bestehenden Modus regulirt, indem für jedes Pfund der Packetsendungen auf je 4 Meilen 2 Pfennige, für 100 Thaler Silber auf je 10 Meilen 5 gGr. und für 100 Thaler Gold auf je 10 Meilen  $3\frac{1}{2}$  gGr. erhoben ward.<sup>\*)</sup> Dabei blieb aber der zu vielen Streitigkeiten und Mißbräuchen Anlaß gebende Uebelstand noch bestehen, daß Victualien, geringe wollene Zeuge, grobe Leinwaaren »und andere schlechte Sachen,« so wie im Interesse der Literatur und des Buchhandels auch Bücher einem verschiedenen Portosätze, nämlich pro Pfund nur  $1\frac{1}{2}$  Pfennig auf 4 Meilen unterlagen, während Treppen, Spitzen, Blondes nach der Goldtaxe bezahlt werden sollten. Auch das so mangelhafte System der sogenannten Binnenportosätze (ein Seitenstück der alten Binnenzölle) wurde noch aufrecht erhalten. Directe Taxen bestanden nämlich nicht zwischen sämtlichen Postanstalten, sondern nur zwischen den Immediat-Postämtern, ja auch da nicht einmal zwischen allen. Die Taxe des Hof-Postamtes in Berlin enthielt z. B. nur die directen Entfernungen und Briefportosätze für 270 Orte, d. i. für die meisten Immediat-Postämter. Briefe nach Postwärtereien, die zu diesen Immediat-Postämtern gehörten, konnten nur bis zu dem betreffenden Postamt frankirt werden. Von dem Orte dieses Postamtes bis zu dem Orte der Postwärtereie, wohin der Brief bestimmt war, kam dann noch eine besondere Zuschlagstaxe, das Binnenporto, in Anwendung. Natürlich entstand daher öfter die Ungleichheit, daß Briefe nach näher gelegenen Orten theurer wurden, als solche nach weiter von einander entfernten Orten, wie es denn in der damaligen Taxordnung heißt: »Wo an einigen Orten das Porto zu hoch herauskommen und ohne genugsame Proportion scheinen sollte, rühret solches von denen zur Bestellung der Briefe eingerichteten besonderen Neben- und kleinen Courses her.« Dennoch

<sup>\*)</sup> Nur für Sendungen von 1—20 Thalern (früher 1—10 Thaler: 1½fach; 11 bis 30 Thaler: 2fach) wurde noch das doppelte, von 20—35 Thalern das 3fache, von 35 bis 50 Thalern das 4fache Briefporto erhoben. Als Minimum des Packetporto galt doppeltes Briefporto.

war die Einführung der Regie-Laxe in formeller Beziehung ein großer Gewinn.

Wo es nur irgend anging, fuhr das General-Postamt mit der Ermäßigung der Laxen von 1766 fort. Nur in den Hungerjahren 1771 und 1772 ward wegen der hohen Fouragepreise das Extrapostgeld um 2 gGr., das Personengeld um 1 gGr. pro Meile erhöht, aber schon 1773 wieder auf die früheren Sätze ermäßigt. —

#### Finanzlage. Rechnungswesen.

Wie sehr die Postanstalt unter Friedrich dem Großen in finanzieller Beziehung an Bedeutung gewann, erhellet aus der nachfolgenden Uebersicht:

Jahr	Einnahme	Ausgabe	Ueberschuß	Bemerkungen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1740	—	—	227000	
1741	459673	125106	234567	Die Kosten für Stafetten und Couriere im ersten Schlessischen Kriege beliefen sich allein auf 18000 Thaler. Ferner 28000 Thaler für Anlegung der Postcourse in Schlesien, deren Einnahme bis zum Jahre 1767 getrennt berechnet wurde und in den nebenstehenden Ausgaben nicht mit enthalten ist.
1742	—	—	231130	
1743	—	—	232843	
1744	—	—	235543	
1745	365310	130636	234674	Zweiter Schlessischer Krieg. Kosten der Post-einrichtungen in Ostfriesland.
1746	371212	132730	238382	
1747	381124	138613	242511	1747—1749 Anlegung mehrerer neuen Post-course in den alten Provinzen.
1748	385177	142442	242735	
1749	389470	139653	249817	
1750	404325	125550	278775	
1751	420381	118762	301619	
1752	423192	119379	303813	
1753	432810	128781	304029	
1754	441465	134892	306573	
1755	425525	144755	280770	10220 Thaler Ausfall in der Einnahme wegen unterbliebener Silberlieferung nach den Städten, wo die Münze im Gange gewesen (Stettin, Königsberg, Magdeburg). Ferner erwiesen sich die Handelswirren und Chicanen mit Sachsen, namentlich das Verbot der Einfuhr Sächsischer Waaren und die Durchsuchung der Geldsendungen auf den Preussischen Posten wegen verbotener Münzen, dem Postverkehr nachtheilig. Gleichzeitig war die Ausgabe durch Anlegung neuer Posten und Zulagen an die Posthalter gewachsen.

Jahr	Einnahme Thlr.	Ausgabe Thlr.	Ueberschuß Thlr.	Bemerkungen.
1756	438108	135001	303107	Ausbruch des 7jährigen Krieges. 17000 Thaler Stafettenkosten. 32000 Thaler Ausfall wegen der von dem Fürsten von Thurn und Taxis in Besitz genommenen Preussischen Postämter in den westlichen Provinzen.
1757	407311	152528	254783	
1758	—	—	194697	60000 Thaler weiterer Ausfall durch die feindliche Besetzung Preussischer Postämter. In Ostpreußen zogen die Russen die Einnahme der Preussischen Postämter an sich.
1759	—	—	180211	14000 Thaler weiterer Ausfall aus denselben Gründen.
1760	—	—	—	Die Einnahme hat in diesem Jahre die Ausgabe nicht gedeckt; vielmehr sind 15000 Thaler Zuschuß erforderlich gewesen, in Folge des Verfalles des Handels, der Zerrüttung der Posten durch den Krieg und die Thurn und Taxissche Störung der Preussischen Course, sowie wegen der bedeutenden Ausgaben für Couriere und Stafetten (von 1759 bis 1760 allein 88137 Thaler).
1761	—	—	70000	Ende des 7jährigen Krieges. Erhöhung des Porto bei der Fahrpost und des Personengeldes.
1762	—	—	59000	
1763	—	—	216113	
1764	—	—	494501	Es war dies meist schlechtes Geld. Beim Porto wurde wegen der Werthverringerung der Münzen im 7jährigen Kriege ein Aufschlag von 50 Prozent erhoben.
1765	596200	202323	393877	Gutes Geld. Wiederaufblühen des Handels. Herstellung der alten Postcourse. 17726 Thaler zur Anlegung neuer Posten verausgabt.
1766	584705	210663	374042	Beginn der Französischen Postregie. Erhöhung des Briefporto durch dieselbe.
1767	982609	459098	523511	
Ohne Schlesien:	(864555)	(416153)	(446060)	Außerdem erscheinen in diesem Jahre zum ersten Mal die Schlessischen Posteinnahmen und Ausgaben unter nebenstehenden Summen. Diese Einnahmen betragen 118405 Thaler, die Ausgaben 42954 Thaler, der Ueberschuß 75451 Thaler. Der von der Postregie durch Erhöhung des Briefporto erzielte Ueberschuß betrug gegen das Jahr 1765 nur circa 50000 Thaler, während die Ausgaben unter dieser Administration sehr bedeutend gestiegen waren.

Jahr	Einnahme Thlr.	Ausgabe Thlr.	Ueberschuß Thlr.	Bemerkungen.
1768	873115	382703	490412	Verringerung der Einnahme um 109000 Thaler; des Ueberschusses um 33000 Thaler in Folge der bewirkten Portoerhöhung, durch welche namentlich auch viele ausländische Correspondenz von den Preussischen Posten abgezogen wurde.
1769	848517	385678	462839	Weitere Abnahme des Ueberschusses um 28000 Thaler, der Einnahme um 25000 Thaler aus denselben Gründen.
1770	875880	389021	486859	Abschaffung der Französischen Postregie im Juni 1770.
1771	874458	390208	484250	Pest- und Hungerjahr. Unruhen in Polen. Wegen des Darniederliegens des Handels in Danzig wurden nach dieser Stadt 952057 Thaler weniger aus Amsterdam, Leipzig und anderen Orten gesendet, was für die Post einen Portoausfall von 6684 Thalern zur Folge hatte.
1772	910922	417666	493256	Anlegung der Posten in Westpreußen. Ausgaben um 27000 Thaler, Einnahme um 36000 Thaler gewachsen. Durch die Errichtung des Ober-Postamts in Stolzenberg ward die Danziger Transit-Portoeinnahme von 15000 Thaler in die Preussische Postkasse gezogen.
1773	931927	426887	505040	
1774	952894	425353	527541	
1775	977705	439006	538699	
1776	—	—	541913	
1777	—	—	543994	
1778	—	—	544953	
1779	—	—	545164	
1780	—	—	548229	
1781	—	—	559430	
1782	—	—	568892	
1783	995646	409710	585936	
1784	1060521	467448	593073	
1785	1079861	477199	602662	
1786	1098265	485084	613181	

Rechnet man hierzu noch die Schlessischen Poststeinkünfte von 1742 bis 1767, so hat das Postinstitut während der 46jährigen Regierung des großen Königs dem Staate gegen zwanzig Millionen Thaler an reinem Ueberschuß eingebracht. \*) Hiervon sind 12 Millionen in die General-

\*) In unserer Zeit hat die Post von der Thronbesteigung König Friedrich Wilhelms IV. an bis 1856 also in 16 Jahren bereits einen gleichen Ueberschuß von 20 Millionen ergeben,

Staats-Kasse geflossen und 8 Millionen zur unmittelbaren Disposition des Königs an die Hofstaatskasse abgeführt, und von derselben Behufs der Bauten verausgabt oder in den Staatsschatz geschüttet. Außerdem hat das Porto für die unentgeltlich beförderten Staatsdienst- und sonstigen portofreien Sachen von 1740 bis 1786 sechs eine halbe Million Thaler betragen. Durch den siebenjährigen Krieg erlitt die Postkasse im Ganzen einen Verlust von 953,600 Thlr., darunter 410,000 Thlr. durch feindliche Besignahme Preussischer Postanstalten. \*)

Während der Regierung Friedrich Wilhelms I. war der Postüberschuß jährlich durchschnittlich um  $2\frac{1}{2}$  pCt. gestiegen; während der Regierung Friedrichs II., wenn man Schlesien, Westpreußen und Ostfriesland ganz außer Rechnung läßt und nur die alten Landestheile in Betracht zieht, dagegen auch in Hinsicht auf den siebenjährigen Krieg 10 Jahre abrechnet, steigerte sich der Ueberschuß durchschnittlich jährlich um 3 pCt., die Ausgabe betrug während des erstgedachten Zeitraums jährlich durchschnittlich  $33\frac{1}{2}$  pCt. der Einnahme; während der Regierung Friedrichs II. dagegen 44 pCt. der Einnahme. Im letzten Regierungsjahr Friedrich Wilhelms I. belief sich der reine Ueberschuß auf 220,000 Thaler; im letzten Regierungsjahr Friedrichs II. auf 613,181 Thlr.

Das von der General-Postkasse an die General-Staatskasse abzuführende Etatsquantum war anfangs auf 200,000, später auf 300,000 Thlr. festgesetzt. Ueber den Mehrbetrag des Ueberschusses, das sogenannte surplus verfügte der König persönlich, z. B. »20,000 Thlr. vor das Potsdamsche Waisenhaus. J.«; »10,000 Thlr. an Knobelsdorffen vor einen gewissen Zweck J.« (v. Knobelsdorff war Ober-Bau- und Musikdirektor); oder: »schicken Sie das geldt an Mihr auf dem Schloß J.« Es ist bekannt, daß der König die Rendanten der Generalkassen öfter zu sich bescheiden ließ und sie über die Kassenlage und den vorhandenen Bestand befragte. Im Jahre 1756 ließ er einmal des Morgens um 4 Uhr früh den General-Postkassen-Rendanten rufen und fragte ihn, ob er nicht schleunig 10,000 Thlr. auf das in diesem Jahr zu erwartende surplus abliefern könne. Als der Rendant, nachdem er diesen Betrag abgeführt hatte, am nächsten Tage anzeigte, daß noch 10,000 Thlr. bereit lägen, schrieb der König eigenhändig an den Rand »Sehr obligiret vor die angenehme

und wird nach den Resultaten des letzten Jahres zu schließen schon in den nächsten 10 Jahren abermals diese Summe einbringen. Dabei haben wir seit 1844 fünf große Portoermäßigungen gehabt, während unter Friedrich d. G. zweimal bedeutende Portorerhöhungen stattfanden.

\*) Aus den vorstehenden Darstellungen erhellt die Unrichtigkeit folgender Angabe Biedermanns (Deutschland im 18. Jahrhundert I. S. 331): »Friedrich d. G. setzte in seinem Budget eine bestimmte Summe als Ertrag der Posten an, 1,300,000 Thlr. sagt man (!), und verordnete, daß, sobald in einem Monat nicht der entsprechende Theilbetrag dieser Summe eingieng, die Portosätze erhöht werden sollten (??).

Nachricht. J. « Unter die Jahresrechnungs-Uebersicht der Postverwaltung von 1775 schrieb er: »ist Mir sehr lieb zu sehen, daß es mit den Postrevenue immerfort so guht gehet. J. «, und unter diejenige des Jahres 1784, wo zum ersten Mal die Posteinnahmen die Höhe einer Million erreichten: »das ist admirabel J. « Häufig findet sich neben den Berichten von der Bereitschaft der Ueberschußgelder auch die Bemerkung: »ist Sehr guht und kommt Sehr zu pass J. « Als im Jahre 1785 außer dem Etatsquantum und dem vorjährigen surplus noch 7000 Thlr. extra an den Rendanten der Hofstaatskasse Kriegs-rath Buchholz abgeführt worden waren, bemerkte der König am Rande der desfalligen Anzeige: »Das ist immer guht mitzunehmen die 7000 Thlr. am Buchholz denn das üble Jahr wirdt mir bey den vielen Unglück und Wasser Schaden gewiß große außgaben kosten. J. «

Am beträchtlichsten war die Brutto-Einnahme auf dem Berlin-Königsberger Course: sie betrug 186,000 Thlr.; die des Berlin-Cleber Courses 71,000 Thlr.; die des Berlin-Hamburger 26,000 Thlr., des Berlin-Stettin-Anklamer 20,000 Thlr., des Halle-Hamburger 17,000 Thlr., des Berlin-Hallischen 12,000, des Cleve-Cölner 10,419; die des Berlin-Dresdener Courses aber z. B. nur 648 Thlr. Die Vermiethung der »Boutiquen am Posthause« trug jährlich 60 Thlr. ein; die Calculaturdefecte betrugten jährlich durchschnittlich 800 Thlr. An Ausgaben finden sich in der Rechnung von 1772 u. a. folgende vermerkt: Besoldungen beim General-Postamt 10,608 Thlr.; Postfuhrvergütungen und Besoldungen der Provinzialbeamten 206,009 Thlr.; für Postwagen und Felleisen 14,800 Thlr.; für Postillon, Montirungen 4000 Thlr.; für Schreibmaterialien und an Drucksachen 3000 Thlr.; für Nebenwagen und Beispferde 28,000 Thlr.

Der König ließ sich, wie Friedrich Wilhelm I., alljährlich die Etats und Rechnungen, und vierteljährlich Uebersichten über den Kassenzustand vorlegen, sah dieselben, und zwar meist sehr genau, durch und prüfte die angegebenen Ursachen der etwaigen Verringerung einzelner Einnahme- oder Vergrößerung einzelner Ausgabepositionen mit Sorgfalt\*), oft in Gegenwart und unter Zuziehung der Departementschefs. Hierbei kam ihm die Kenntniß des Rechnungswesens, die er sich als Kronprinz bei seinen Arbeiten auf der Kriegs- und Domainenkammer in Küstrin erworben hatte,

\*) »Der König von Preußen hat in den Rechnungen des Fürstenthums Neuchatel einen Fehler von 3 sous bemerkt« schreibt Johannes v. Müller den 14. Januar 1778 an Bonstetten. Es ist bekannt, daß Friedrich selbst die Küchenrechnungen mitunter speciell revidirte, und unter eine von ihm geprüfte Rechnung des Bereiters Wolny für in England angekaufte Pferde schrieb der König, da Wolny zu seiner Belohnung die Ernennung zum Stallmeister nachgesucht hatte, eigenhändig: »er hat kraf bey Seinen Einkaufe gestollen, er Sol zufrieden Seindt das ich dabzu Stille Sweige, aber ihm davohr zum Stalmeister Machen So Nerisch bin ich nicht J.« sfr. Urkunden zu Band I. II. und III. von Preuß Lebensgeschichte Friedrichs des Großen. S. 231.

sehr zu Statten. Er wollte sich klare Einsicht in alle Kassen- und Rechnungsverhältnisse verschaffen und ließ sich dabei, wie er es nannte, »keinen Wint vormachen«. So war u. a. im Jahre 1763 bei der Zerrüttung des Postwesens durch den siebenjährigen Krieg dem Könige wohl kein genügend klarer und übersichtlicher Kasseneextract vorgelegt worden, weshalb er dem General-Postmeister am 29. Juni 1763 schrieb: »Ich will einen ordentlichen, recht umständlichen Extract haben von dem was die General-Post-Casse eingenommen und ausgegeben hat, aus dem Ich Alles gang klar und deutlich, wie es sonst gewesen, erschen kann. Sobald solcher ausführlicher Extract fertig sein wird, so sollet Ihr Mir einen vernünftigen und solcher Sachen verständigen Menschen hierher schicken, damit Ich Alles nachsehen, auch solcher Mir alle davon verlangte Nachweisung geben kann.« In der A. K. O. vom 12. October 1770 heißt es: »Auch bin Ich von Eurem diesmaligen General-Post-Cassen-Abschluß gar nicht zufrieden, weilen derselbe gang superficial und nicht wie dergleichen Abschlüsse gegen den Etat balancirt ist, und wie ich solche auch sonst von der Postcasse erhalten habe. Mir ist wohl bekannt, daß die Postcasse so frühe nicht abschließen kann, wie die anderen Cassen und will Ich dahero lieber noch etwas in Geduld stehen; alsdann aber müßet Ihr Mir einen ordentlichen cassenmäßig formirten Abschluß einschicken.« Der anderweite Abschluß wurde vorgelegt, genügte aber dem Könige noch nicht: »Ich bin — heißt es in der A. K. O. vom 24. October 1769 — mit dem anderweiten General-Post-Cassen-Abschluß noch nicht zufrieden, sondern will solchen auf den Fuß der ehemaligen Regie und zwar noch in französischer Sprache eingerichtet wissen, Auch sollt Ihr Mir eben dergleichen kleines Buch von dem General-Post-Etat einsenden, wie ich von der französischen Regie erhalten habe.« Dieses kleine Buch enthielt den ganzen Post-Etat ziemlich ausführlich; unter andern war darin jede Postmeisterstelle mit der Besoldung speciell aufgeführt. Es wurde von nun an jährlich für den König besonders angefertigt und ihm überreicht, worauf in der Regel die Antwort erfolgte: »Ich habe Euch vor die Einsendung des kleinen Buches vom General-Post-Etat und vor die Mir hierbey bewiesene attention hiermit zu danken nicht unterlassen wollen. Friedrich.«

Da der König bemerkte, daß einige Postämter mit Einsendung der Gelder und Rechnungen im Rückstande blieben, befahl er dem General-Post-Amte, hierauf besondere Acht zu haben und gegen die Säumigen mit Strenge zu verfahren. Als später die Oberrechnungskammer anzeigte, daß die Rechnungssachen bei einigen Postämtern mit zu großer Eile angefertigt würden, weil das General-Postamt darauf zu sehr pressire, schrieb der König an den Rand: »Wenn das General-Post-Amt darauf pressiret hat So ist Solches nicht dessen sondern Meine sache — weilen ich Selbst auf das General-Post-Amt wiederum pressire J.«

Wie hohen Werth der König auf ein geordnetes Kassen- und Rechnungswesen legte, davon zeigt das unterm 30. Mai 1769 erlassene allge-

meine Kassen-Edict und namentlich die vom Könige selbst vollzogene allgemeine Instruction zu einer bessern Einrichtung des Kassen- und Rechnungswesens d. d. Potsdam, 27. Febr. 1769. In der Einleitung der letzteren heißt es: »Se. Majestät w. betrachten das Cassen- und Rechnungswesen von der äußersten Wichtigkeit und als den wesentlichsten Theil des Finanzwesens.« Dann werden die Unordnungen bei dem Kassenwesen aufgeführt: späte Einsendung der Gelder und Rechnungen, nachlässige Anfertigung der letzteren, Verheimlichung von Defecten, Unterschlagungen, Verwendung der Königl. Gelder zu Privatspeculationen, Umtausch der eingenommenen guten Münzen gegen schlechte, Laubheit und Unkenntniß der Kassen-Curatoren und Revisoren u. a. Die Instruction bestimmte, daß die Kassen-Curatoren künftig alle Kassensachen allein und zwar zuerst vortragen und daß diese Sachen nicht mit andern Landesfachen vermischt werden sollten. Zur Expedition der Kassensachen sollen bestimmte Secretaire angestellt werden, die bei Strafe der Dienstentlassung jede Sache drei Tage nach dem Vortrage abgemacht haben müssen. Außerdem enthielt die Instruction die Grundzüge für das Verfahren bei Kassenrevisionen, die Bestimmungen bezüglich der Anfertigung der Kassenordres und der Beschaffenheit der Beläge, über die ungesäumte Abführung der Gefälle und die rechtzeitige Anfertigung der Rechnungen. Wer die Instruction heute liest wird sie für lückenhaft halten; für die damaligen Verhältnisse war sie ausreichend und von großem Nutzen, indem sie wesentliche Rechnungsformen, bei denen bisher die Observanz nachtheilige Verschiedenheiten bewirkt hatte, einheitlich ordnete.

Das Kassen-Edict betraf das Verfahren bei Untersuchung und Bestrafung der bei den Kassen vorgehenden Betrügereien, Unterschleife und Nachlässigkeiten, und setzte die desfalligen Strafen fest, war also gleichzeitig peinliches Gesetz und Kassen-Criminalordnung. Es bildete lange Zeit die Grundlage der Kassen-Strafgesetzgebung und manche seiner von ächt juristischem Geiste zeugenden Bestimmungen leben noch in unsern heutigen den Gegenstand betreffenden Gesetzen und Verordnungen fort. So stellte das Edict zuerst die principielle Unterscheidung zwischen Kassenverbrechen und Kassenvergehen auf, sprach den Grundsatz aus, daß die, auch freiwillige, Erstattung des Schadens niemals zur Minderung der Strafe gereichen solle, wie dies bisher so oft der Fall gewesen war, bestimmte, daß die Strafe, je nachdem ein Falsum dabei stattgefunden habe und nach Maßgabe der bewiesenen Arglist und Bosheit, also nach dem gradus moralitatis geschärft werden soll und setzte die subsidiarische Verantwortlichkeit der Kassen-Curatoren und Revisoren fest. Die Strafmaße sind selbstverständlich bedeutender als die heutigen (3jährige bis lebenslängliche Festungs-, selbst Leib- und Lebensstrafe). Betrug die unterschlagene oder erpreßte Summe unter 50 Thlr., und concurrirte dabei kein anderes Delictum, so ließ das Edict die Milde walten und es erfolgte nur Dienstentlassung der Schuldigen ohne peinliche Strafe.



In der Postverwaltung sind während der Regierung Friedrichs d. G. nur wenige Fälle von Veruntreuungen oder großen Nachlässigkeiten im Kassenwesen zur Sprache gekommen. Doch dürfte dies eher zu einem Schluß auf den Mangel genügender Control-Organen, als auf die besondere Zuverlässigkeit der damaligen Provinzial-Postkassenführung berechtigen, denn in einem Circulare des General-Postamtes vom Jahre 1780 heißt es u. a.: »Da endlich das General-Postamt zu vermuthen Ursache hat, daß von verschiedenen Postämtern bisher sowohl in Ansehung derer in den monatlichen Extracten angegebenen extraordinären Ausgabe-Summen, als auch wegen des Betrages vom creditirten Porto sehr willkürlich verfahren und beiderley Gegenstände ungleich höher, als sie wirklich sich belaufen, vorgespiegelt werden, um dadurch so viel geringere Bestandssummen zu erkünsteln und etwaige Defecte zu verdecken etc.« und auch aus mehreren Stellen der Postordnung vom 26. November 1782 geht hervor, daß in dem Kassenbetriebe nicht durchgehends Sicherheit und Zuverlässigkeit herrschten. Die Wurzel des Uebels lag hier weniger in der Pflichtvergeßlichkeit der Provinzial-Beamten, als in den schwerfälligen verwickelten Formen des damaligen Kassen- und Rechnungswesens bei den Postämtern, namentlich rücksichtlich der Abrechnung unter sich und mit ausländischen Postanstalten, wodurch dem Kassenführer selbst die Uebersicht entging und eine bis auf den Grund gehende Controlle, die, wie König Friedrich Wilhelm I. sich auszudrücken pflegte, »so klar, wie die Sonne am Himmel sehen muß,« zur Unmöglichkeit wurde. Das Kassen-Edict ordnete zwar in §. 19. die genaue Prüfung und sorgfältige Auswahl fähiger Kassenführer an; wo aber sollte man sie bezüglich der zahlreichen Provinzial-Postkassen hernehmen? Die bei den Generalkassen in Berlin anzustellenden Rendanten prüfte der König fast immer selbst. Unterm 29. Juni 1763 rescribte er an den General-Postmeister in dieser Hinsicht u. a.: »Betreffend sonst die von Euch vorgeschlagenen drei Subjecta zu Wiederbesetzung der vacanten Rendanten-Stelle bey der General-Post-Casse, da ist Meine Intention, daß wenn Ich nächstens zu Charlottenburg seyn werde, Ihr Mir alsdann gedachte drei Subjecta und wann Ihr deren auch sonst noch mehrere habet, dorthin senden sollet, die Ich dann selbst sprechen und unter ihnen einen Mir anständigen Mann und der Mir begreifen kann, wann Ich etwas disponire, aussuchen werde.« —

Im Jahre 1774 wurde der Post-Armen-Kassen-Abtrag für sämtliche Postbeamte und Unterbeamte auf 1 Procent, für die Posthalter und Postillone auf  $\frac{1}{2}$  Procent des Einkommens festgesetzt. —

#### Dienstbetrieb. Beförderungswesen. Technische Einrichtungen.

Das Postfuhrwesen war während des siebenjährigen Krieges hauptsächlich in Folge der außerordentlich hoch gestiegenen Getreidepreise und der Besiznehmung Preussischer Postcourse durch feindliche Gewalt sehr

in Verfall gerathen. Es nützte nichts, daß im Jahre 1761 das General-Postamt »von äußerster Noth gedrungen« das Extrapostgeld im Interesse der Posthalter auf 1 Thlr. pro Pferd und Meile erhöhte. Die General-Postkasse selbst war so erschöpft, daß sie durch unmittelbare Unterstützungen nur Wenigen helfen konnte. Auch in dem Jahre des Hubertsburger Friedens waren die öffentlichen Fonds für diesen Zweck noch so wenig verfügbar, daß Friedrich der Große einen Antrag des General-Postamtes um extraordinäre Bewilligung von 50,000 Thlr. zur Aufhülfe des Postfuhrwesens mit den Worten ablehnte: »ich bin jetzt arm wie Hiob,« und unter eine Eingabe der Berliner Fuhrleute und Postillone wegen Erstattung der von den Russen ihnen fortgenommenen Pferde eigenhändig bemerkte: »ob man ihnen nicht auch den Schaden von der Sündfluth vergühtigen Sol?«

Indeß erholte sich nach hergestelltem Frieden die General-Postkasse so bald, daß zur Wiederherstellung des Postfuhrwesens kräftige Mittel angewendet werden konnten.

Ein Uebelstand war es noch, daß auf den meisten Stationen keine ordentlichen Posthalter sich befanden. In der Regel waren die Postmeister oder die Postillone gleichzeitig Postfuhrunternehmer. Wo mehrere Postillone auf einer Station waren, bestanden nicht selten ebensoviel Contracte wegen der dortigen Postfahrten. Die Verdingung der letzteren geschah weniger nach allgemeinen Principien, als nach Maßgabe besonderer örtlicher Umstände. Bald wurde die Anzahl der Pferde fest bestimmt, bald nicht; bezüglich der Hauptwagen geschah die Bezahlung in der Regel nach einem Jahreszins pro Pferd; bezüglich der Nebenwagen und Beispferde erfolgte die Vergütung nach Maßgabe der Meilen; zuweilen gab der Unternehmer, meist aber die Postverwaltung den Wagen her. Im Durchschnitt wurde für 1 Pferd bei 12—16 Meilen wöchentlicher Leistung 75—120 Thlr. jährlich bewilligt; die Verwaltung lieferte die Montirung für die Postillone, welche auch das Trinkgeld von den Fahrposten bezogen. Mit den Unternehmern wurden Contracte geschlossen. \*) An mehreren Orten, namentlich

\*) Beispiel eines Postfuhrcontractes aus Friedrichs d. G. Zeit: »Kund und zu wissen sei hiemit daß zwischen dem Königlich Preussischen General-Postamte an einem und dem Herrn Kriegsrath und Postdirector Madeweis zu Halle am anderen Theil nachstehender Contract verabredet und geschlossen worden. §. 1. Es übernimmt und verspricht gedachter Herr Kriegsrath Madeweis die neue Mansfelder Post und zwar auf der Station von Halle nach Schraplau zweimal wöchentlich tour et retour fahren zu lassen, auch des Endes jederzeit tüchtige Pferde, auch nüchterne und wegekundige Knechte zu unterhalten; wie er denn für allen etwaigen durch Nachlässigkeit oder Untreue der letzteren bei der Post vorkommenden Schaden oder Verwahrlosung selbst einzustehen hiermit angelobet. §. 2. Die gewöhnliche Ladung dieser zweispännig fahrenden Post wird auf 800 Pfund posttäglich angenommen. Wenn aber 850 Pfund und darüber an Fracht vorhanden, so wird dem Herrn Kriegsrath Madeweis ein Beispferd mit 6 Gr. pro Meile vergütet, welches letztere auch bei vorhandener noch mehrerer Ladung allezeit von 400 zu 400 Pfund Statt findet. §. 3. Das Königlich General-Postamt verspricht dagegen, demselben an ordinairer Postfuhrbesoldung Einhundert und Fünfzig Thaler jährlich, ferner

in Westpreußen, ließ die Verwaltung die Postfahrten unmittelbar auf ihre Rechnung besorgen.

Die Französische Regie brachte mehr Einheit in diese Verhältnisse. Es war eine ihrer besten Maßregeln, daß sie die sofortige Annahme ordentlicher besonderer Posthalter, wie sie in Frankreich schon bestanden, auf allen Stationen durchsetzte.

Die allgemeine Verordnung über das Postwesen vom 11. April 1766 bestimmte, daß diese Posthalter zu jeder Fahrpost ein Gespann von 3 Pferden bereit halten sollten. Die Vergütung erfolgte sowohl für die Pferde des Haupt- als für die des Nebenwagens nach dem einheitlichen Satze von 5 gGr. pro Pferd und Meile.<sup>\*)</sup> Nur in Hinterpommern, West- und Ostpreußen wurden 4 gGr. bezahlt. War der Postwagen über 13—16 Ctr. schwer, so wurde ein viertes und bei 16—20 Ctr. ein fünftes Pferd oder ein Nebenwagen mit 2 Pferden, bei 20—25 Ctr. Ladung ein solcher mit 3 Pferden bewilligt.

Einige Monate später (15. Juni 1766) wurde die Postfuhrvergütung nach Maßgabe der verschiedenen Getreidepreise in den einzelnen Landestheilen näher regulirt: nämlich in den westlichen Provinzen auf 6 gGr.; in der Mark, Magdeburg und Halberstadt auf 5 gGr.; in Schlesien und in Pommern bis Cörlin 4 gGr.; von Cörlin bis Königsberg 3 gGr.; in dem übrigen Ostpreußen 2 gGr. pro Pferd und Meile. Außerdem erhielt der Postillon 3 gGr. Trinkgeld pro Meile aus der Postkasse. Alle Trinkgeldzahlung Seitens der Passagiere wurde abgeschafft. Die Wagen lieferte die Verwaltung. Bezüglich der reitenden Posten blieb

---

für Anschaffung und Unterhaltung der Postcalische, welche blau angestrichen, auch mit einem haltbaren Wagenkorb und den nöthigen Sitzbänken versehen sein muß, Bier und Zwanzig Thaler jährlich, imgleichen alljährlich eine neue Postlibree und alle vier Jahr ein neues Posthorn verabreichen zu lassen. §. 4. Der Kriegsrath Madeweis macht sich anheischig, von der vorbestimmten Postfuhrbesoldung jährlich  $\frac{1}{2}$  Procent an milder Besteuer zur Postillon-Armenkasse zu entrichten. §. 5. Gegenwärtiger Contract soll mit dem 1. April d. J. seinen Anfang nehmen und auf 6 Jahr fort dauern. Urkundlich etc.<sup>6</sup>

<sup>\*)</sup> In Berlin war der Mittelpreis des Hafers von 1742—54 durchschnittlich 13 gGr. 3 Pf.; des Roggens 23 gGr. 5 Pf. der Berliner Scheffel. Später stieg aber der Getreidepreis bedeutend. Friedrich d. G. wollte es durch Beherrschung des Getreidemarktes dahin bringen, daß der Roggen in Berlin nicht unter 16 gGr. und nicht über 1 Thlr. 8 gGr. zu stehen käme. 1762 kostete der Scheffel Roggen 4 Thlr. schlechtes Geld; in den Hungerjahren 1771—72: 2 Thlr. 4 gGr. bis 2 Thlr. 18 gGr. Sonst ist während der Regierung Friedrichs d. G. der Getreidepreis nicht mehr auf 2 Thlr. für den Scheffel Roggen gestiegen. Der Centner Heu kostete 10 gGr., das Schock Stroh 4 Thlr. Für eine Posthalterei von 8 Pferden findet sich folgende Rechnung vom Jahre 1754: Pro Pferd 3 Meßen Roggen täglich, den Scheffel zu 22 gGr. macht jährlich 501 Thlr. 21 gGr.; Heu, Stroh und Heckerling pro Pferd täglich 2 gGr., also für 8 Pferde jährlich 243 Thlr. 8 gGr. Geschirr jährlich 8 Thlr.; Beschlagnahme 20 Thlr.; 2 Postillone 120 Thlr.; 25 Thlr. Zinsen von 500 Thlr. dem Anschaffungscapital für 8 Pferde und Geschirre; 20 Thlr. Stallung in Summa 938 Thlr. 5 gGr.

der bisherige Vergütungsmodus (fester Satz pro Pferd und Jahr) noch bestehen.

Theuerungszuschuß wurde contractlich nicht zugesagt. In theueren Zeiten erhielten die Postillone Anweisungen auf die Königlichen Magazine, wo sie das Getreide zu den von der Regierung festgesetzten Preisen erhielten.

Gleichzeitig wurde für sorgfältige Ueberwachung und Revision der Posthaltereien, so wie für Anfertigung deutlicher Betriebs- und Einnahme- Uebersichten derselben Sorge getragen.

Die erwähnten Meilenvergütungssätze waren für die Posthalter in den meisten Fällen günstiger als der oben angegebene jährliche Vergütungssatz pro Pferd. Diese rationellere und vortheilhaftere Bezahlung gereichte wesentlich zur Verbesserung des Postfuhrwesens. Dem Staate wurde dadurch eine nicht unbedeutende Mehrausgabe verursacht, die aber gewiß nicht schlecht angewendet war, wenn man sich daran erinnert, daß früher manche Posthalter wegen der Unmöglichkeit des Bestehens die Stationen verlassen hatten, und daß in diesen Fällen die Postmeister und Postwärter von der Verwaltung gezwungen worden waren, die Postfahrten auf ihre Rechnung zu übernehmen, ohne berechtigt zu sein, einen höheren Vergütungssatz zu fordern, oder irgendwie Einwendungen zu machen, wie denn selbst die Postordnung von 1782 noch im §. 4. des VIII. Abschnittes diesem tyrannischen Verfahren ein Denkmal gesetzt hat, obwohl es schon seit 1763 nicht mehr zur Anwendung gekommen ist.

Es zeugt daher von gänzlicher Verkennung der Verhältnisse, wenn die Kriegs- und Domainenkammer in Breslau daraus, daß die Postfuhrbesoldungen in Schlessien sich um 13,000 Thlr. erhöhten, Veranlassung nahm, die Französische Postregie beim Könige dieserhalb zu verklagen.

Eine zweite namhafte Verbesserung, welche unter der Französischen Postregie eingeführt wurde, war die Einstellung durchlaufender Wagen bei den Fahrposten.

Früher waren die Wagen auf jeder Station gewechselt worden, was zu Versäumnissen, Verlusten und Beschädigungen der Postsendungen Veranlassung gab, viel unnöthige Arbeitskraft erforderte und den Passagieren beschwerlich fiel. Nunmehr wurde angeordnet, daß auf den kleineren Coursen die Wagen ganz durchlaufen, auf den längeren nur an wenigen größeren Orten wechseln sollten.

Schon früher war von dem General-Postamt die Gestellung von Nebenwagen auf allen Posttrouten angeordnet worden, so daß die vorhandenen Passagiere und Sendungen stets ohne Aufenthalt befördert werden konnten.

Im Wagenbau wurden neue, obgleich noch immer sehr bescheidene Fortschritte gemacht. Die meist in Ketten oder Riemen hängenden Wagen wurden aus besserem Material gefertigt und man begann auf das äußere Ansehen mehr Werth zu legen. Ein viersitziger Fahrpostwagen damaliger Zeit kostete circa 135 — 150 Thlr. Die Einführung der eisernen Wagen-

tritte und doppelter, nach vorn gerichteter, genügend breiter Sitzbänke, die mit Rück- und Seitenlehnen versehen wurden, waren wichtige Verbesserungen.<sup>\*)</sup> Was es mit diesen Rück- und Armlehnen jedoch für eine

\*) Die ersten Fuhrwerke, deren die Menschen sich bedienten, waren Schleifen. Um die Reibung zu vermindern, legte man später der Schleife Walzen unter, die dann Anlaß zur Erfindung der Räder gaben. Auch nach Anwendung der Räderfuhrwerke bediente man sich, wenn sehr große Lasten, insbesondere auf weichen Wegen, fortzuschaffen waren, noch zuweilen der Walzen. Ktesiphon benutzte sie nach der Erzählung des Vitruv zum Transport der Marmorblöcke aus dem Steinbruch nach dem Dianentempel in Ephesus, und noch in neuerer Zeit ward der Finländische Granitblock, auf welchem das Denkmal Peters des Großen steht, auf Walzen nach Petersburg geschafft. Aber schon in sehr frühen Zeiten müssen Räderfuhrwerke bekannt gewesen sein. Das 14. Capitel des II. Buchs Moses erwähnt der zweiräderigen Streitwagen der Egypter, und eine ausführlichere Schilderung der griechischen Wagen giebt Homer im fünften Gesang V. 720 u. der Ilias. Diese Räder hatten schon Felgen, Speichen, Naben und „außen umher auch eberne festumschließende Schienen.“ Die Wagen waren bekanntlich von hinten zu besteigen; der in der Regel halbrunde Kasten war fest auf der Achse. Die Griechen lernten schon eine Art Verdeck und zwar von Veder anwenden. Orilus, König von Elis, erfand die Kutschersitze. Die Alten verschwendeten an ihren Staatswagen einen außerordentlichen Luxus; es gab deren die von Elfenbein, ja selbst von Silber und Gold gearbeitet und mit reicher Sculptur versehen waren. Aus den zweiräderigen Wagen, von denen uns die alten Malereien, Gemmen und Monumente getreue Abbilder liefern, entstanden allmählig, gleichsam durch Verdoppelung, die vierräderigen. Erst im 15. Jahrhundert unserer Zeitrechnung wurde im Wagenbau ein merkwürdiger Fortschritt gemacht, indem in Ungarn die Kunst erfunden ward, einen Wagen in Riemen zu hängen. Diese Wagen erhielten von dem Orte Kots (spr. Gotsch) im Komorner Bezirk, wo sie zuerst gemacht wurden, den Namen Kutsche (In früherer Zeit schrieb man Gutsche, da die Ungarische Aussprache des K fast wie unser G klingt). Die Gemahlin Karls VI. hielt ihren Einzug in Paris in einem solchen Wagen, der dort großes Aufsehen erregte. Bis zum 16. Jahrhundert waren die Kutschen noch zweiräderig. Ihr Gebrauch war den Männern anfangs durch Beordnungen der Fürsten untersagt. Als aber Raimund von Caval, Hofcavalier Franz I., sich eines solchen Wagens bediente, indem ihn seiner Wohlbeleibtheit wegen kein Pferd mehr tragen konnte, wurde der Gebrauch bald allgemeiner. Unter der Regierung der Königin Elisabeth gelangten die Kutschen von Deutschland nach England. Die Kurfürsten von Brandenburg hatten schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts 12 bis 15 Kutschen, die sehr reich mit Gold und Seide ausgestaffirt waren. Zu Anfang des 18. Jahrhunderts machten die Berliner Chaisen in Wien ein gleiches Aufsehen, wie später die berühmten Wiener Wagen in Berlin. Wie aber selbst die Fürstlichen Wagen damals noch beschaffen waren, erhellt u. a. daraus, daß der mächtigste reichste Fürst damaliger Zeit, Ludwig XIV. eine Badereise nicht antreten konnte, weil der Zustand der Wagen es nicht erlaubte. Von eisernen Achsen und Federn wußte man nichts. Das Vordergestell war mit dem hinteren durch Schwaughäume (Brancards) verbunden, zwischen denen der Kasten auf den darunter hinlaufenden Riemen hing; welche an ihren beiden Enden mit einer Schraubenvorrichtung befestigt waren. Die Räder waren schwerfällig und niedrig; die mechanischen Vortheile hoher und niedriger Räder waren wenig bekannt. Zur Aufstellung ordentlicher wissenschaftlich begründeter Theorien über die Fuhrwerke und den Wagenbau gaben demnächst die Preisaufgaben der Akademien der Wissenschaften in Paris (1717), in Stockholm (1763) und in Kopenhagen (1797) Anregung. Inzwischen war die Praxis nicht zurückgeblieben. In England wurden die Federn erfunden und damit eine der wichtigsten Verbesserungen des Wagenbaues angebahnt. Die eisernen Achsen

Beschaffenheit hatte, ersehen wir aus einer Bestimmung der Postordnung von 1782, wo im Abschnitt X. §. 6. die Postbeamten angewiesen werden, auf jeder Station nachzusehen, ob die Rück- und Armlehnen auch noch vorhanden sind. Bei den Nebenwagen wurden die Plandecken eingeführt, und überall die ordentliche Ausfütterung der Schößstellen mit dauerhaftem Korbgeflecht vorgeschrieben. Ein fühlbarer Uebelstand blieb immer noch das Fehlen eines geräumigen verschließbaren Magazins, so wie ordentlicher Wagenthüren und Fenster. Bei Regenwetter wurden die Seitenöffnungen des Wagens durch Leinwandrouleaus geschlossen, so daß im Innern des Wagens Dunkelheit herrschte. Geldfässer und größere Geldpakete konnten in der Lade und im Sitzkasten des Postillons nicht untergebracht, sondern mußten im Wagen neben den Passagieren verladen werden, in welcher Beziehung die Postordnung im III. Abschnitt §. 34. den Postillonens vorschreibt: »Die auf dem Wagen bloß gehende Geldfässer mit einem Futtersack, oder wie es sonst schicklich sein will, zu bedecken, und dadurch alle etwaige Anreizungen zu Beraubungen und Diebereien möglichst zu vermeiden.«

Daß man alle Ursache hatte, in dieser Hinsicht besorgt zu sein, zeigt ein drei Monate vor Erlass der Postordnung erschienenenes Circulare, in welchem es u. A. heißt: »Es hat sich noch erst neulich der schlimme Casus zugetragen, daß auf dem Postwagen nach Zehdenick unterwegs ein Geldbeutel mit 1000 Thalern weggekommen, davon aber der Dieb nachhero noch zum Glück erwischt worden.«

Für die Expeditionsfrist der Reitposten gewährte die Postordnung an kleineren Orten nur 5 Minuten, an größeren bis  $\frac{1}{4}$  Stunde; bezüglich der Fahrposten  $\frac{1}{2}$  bis 1 Stunde. Die Schlußzeit aber wurde bei beiden Postgattungen auf 2 Stunden festgesetzt, wobei den Postbeamten indeß billige Rücksichtnahme auf das Publicum empfohlen ward.

Versäumnisse wurden streng bestraft und die pünktliche Beförderung der Posten auch durch ausgedehntere Anstellung von Schirrmestern gesichert.

Leider geschah für eine durchgreifende Verbesserung der Wege, für Einführung eines neuen Straßenbausystems auch in diesem Zeitraume Seitens der Regierung fast gar nichts. Nur einmal setzte es das General-Postamt unter der energischen Leitung des General-Postmeisters v. Derchau gegen das General-Directorium und die Kammern in Cleve und Magdeburg durch, daß die Postwege auf der Berlin-Clever Route nachhaltig verbessert

kamen in Anwendung; Simons in Brüssel und Günzroth in Straßburg gründeten ihre berühmt gewordenen Wagenbau-Anstalten, und Schlass in Rastadt verfertigte bald Federn; die es den Englischen an Güte zuvorthaten (Ende vorigen Jahrhunderts). (Vgl. Camus: Sur les forces mouvantes, Paris 1717. J. N. Müller: Versuch einer systematischen Abhandlung vom Fuhrwesen 1787; Krönke: Theorie des Fuhrwerks, Gießen 1802, Bickes: Darstellung der Kunst der Kutschenfabrication in ihrem ganzen Umfange, Freiburg 1829; Partington: The Coach-Makers and Wheelwrights complete guide, London 1825 u. a.)

wurden. In der Regel scheute sonst der König die Ausgaben für Verbesserung. Die Gemeinden waren zu arm, oder ihr socialer Verband war in Folge der Vereinzelnung der Wohnplätze (wie z. B. in Westphalen) nicht eng genug geknüpft, um einem gemeinsamen und gemeinnützigen Unternehmen Nachdruck und Ausdauer zu leihen. Auch fehlte es in dem Alluvialboden der norddeutschen Ebenen an dem trefflichen Baumaterial der südlicheren Gegenden, und die modernen Generale bauten bei ihrer Kriegsführung keine Heerstraßen, wie die Römer auf ihren Rhein- und Donauzügen. \*) Während daher England, Frankreich und Süddeutschland damals schon treffliche Steinstraßen hatten, war in ganz Preußen noch nicht eine Meile Chaussée zu finden, woraus erhellt, welche Anstrengungen die Postverwaltung machen mußte, um hinsichtlich der Schnelligkeit der Beförderung nicht zurückzubleiben. Im Marienburger Werder z. B. wurde die Fahrpost mit nicht mehr als 600 Pfd. beladen, auf diese Ladung wurden 6 Pferde, und ebensoviel vor jeden mit 6—800 Pfd. beladenen Nebenwagen gespannt, und dennoch war auf der 2½ Meilen langen Strecke zwischen Dirschau und Marienburg unterwegs noch ein Relais gelegt. Der Ober-Post-Director Uhl, dem die Organisation der Posten in Westpreußen übertragen worden war, und der von den Einwohnern hörte, daß im Herbst und Frühjahr der Werder für die Posten ganz unpassierbar sein würde, schlug aus diesem Anlaß vor: »hier die erste Chaussée in denen sämtlichen Königlich Preussischen Landen zu bauen, so daß dieser bisher so böse Weg die beste Straße der Monarchie werden könnte, welches dann dem General-Postamte zu einer nicht geringen Ehre und zum ewigen Andenken gereichen würde.« Das General-Finanz-Directorium war aber nicht zu bewegen, darauf einzugehen. In Westpreußen besonders waren, als dort die Posten eingeführt wurden, die Wege, wo es deren überhaupt gab, sehr vernachlässigt: die Abzugsgräben waren ganz verlandet oder mit Strauchwerk überwachsen, der Fahrbahnaufwurf war längst von dem Regenwasser heruntergespült, der Straßenkörper in Folge der verschiedenen Spurbreiten der Wagen von zahllosen tief einschneidenden Geleisen ganz zersezt, und an der Oberfläche concav statt convex, so daß sich in der Mitte des Weges ein Grabenbett gebildet hatte, die Randwehren waren abgefaut, die niedrigen Prellsteine kaum zu bemerken, so daß man im Winter leicht die Richtung verlieren konnte; wo aber Bäume standen, schlugen deren Zweige den Reisenden ins Gesicht und streckten sich die knotigen Wurzeln weit in die Fahrbahn, wo sie sich mit den losgerissenen Dammknäppeln und Steinen zu entschieden subversiven Tendenzen in Beziehung auf die Postwagen vereinigten, so daß es sehr erklärlich erscheint, wenn Johann Nepomuck Hecht in seinem »Reise-

\*) Im Gegentheil, die Wege kamen gerade in Folge des siebenjährigen Krieges in einen sehr unbrauchbaren Stand, wie die Allgemeine Verordnung vom 28. März 1763 selbst einräumt (cfr. Novum Corpus Const. March. vol. III. p. 204).

handbüchlein, worinnen denen Reisenden fürgestellt, was ihnen zu haben, thun und wissen nöthig ist« unter den Erfordernissen eines »ordentlichen« Passagiers auch christliche Geduld und eine gute Leibesconstitution aufführt. Auf diesen Straßen hielt ein Postwagen kaum 2 Jahre aus, das heißt wenn nicht ein Umsturz seiner Laufbahn eher ein Ziel setzte.

Der König erwiederte auf eine desfallsige Vorstellung des General-Postamtes in der A. K. O. vom 12. October 1772: »Uebrigens sind die Wege in diesen Gegenden so schlecht nicht, wie Euch die Postmeisterß wollen glauben machen. Ich bin diese Wege größtentheils selber passiret und weiß daher zuverlässig, daß solche eben so wenig reparatur nöthig haben, als die Strafe von Berlin nach Charlottenburg.«

Die Wege wurden nun nicht gebessert, aber den Postillonnen in Westpreußen wurden in einer 14 Tage später ergangenen Verordnung 50 Stockprügel für jeden Wagenwurf angedroht.

Es ist bekannt, daß damalige Schriftsteller dem Könige die Aeußerung zuschreiben: je schlechter die Wege, desto länger müssen die Leute im Lande bleiben und ihr Geld darin verzehren. Friedrich verwendete viel auf den Kanalbau, um die Schiffahrt zu begünstigen. Der Aufwand für Kunststraßen (durchschnittlich 40000 Thlr. auf die Meile) war ihm zu beträchtlich, so lange man sich zur Noth mit den bisherigen Wegen behelfen konnte. So blieben selbst die vier kleinen Meilen zwischen Berlin und Potsdam ein ewiger Wechsel von Berg und Thal in erschöpfender Sandfülle.\*)

Im Jahre 1754 wurden die ersten Journalièren zwischen Berlin und Potsdam von dem General-Postmeister Grafen von Gotter eingerichtet. Der bekannte Probst Süßmich, dem der Gasthof in Zehlendorf gehörte, übernahm die Postfuhren bei diesen Journalièren. Zunächst ging täglich eine Journalière, die Morgens um 8 Uhr aus Berlin abfuhr, um 12 Uhr in Potsdam eintraf, und dort um 4 Uhr Nachmittags wieder abging, so daß sie Abends um 8 Uhr »zu ordentlicher Zeit«, wie es in dem dem Könige vorgelegten Plan heißt, in Berlin wieder eintraf. Diese Einrichtung der Journalièren war ein Unternehmen, das damals so viel Aufsehen erregte, als heute die Eröffnung einer Eisenbahn. Auch gab es viele Kämpfe mit den Berliner Fuhrherren und erst nach 4 Monaten waren alle Vorbereitungen so weit gediehen, daß der Wagen in Gang gesetzt werden konnte. Die dem Könige vorgelegten Anschläge ergaben, daß wenn täglich 4 Personen von Berlin nach Potsdam reisen würden, kein Schaden für die Kasse zu befürchten sei; würden aber gar 6 Personen täglich zwischen den beiden Orten fahren, so sei noch auf einen erklecklichen Vortheil zu hoffen.

Schon drei Monate später wurde eine zweite Journalière zwischen Berlin und Potsdam eingerichtet und beide brachten im ersten Jahr

\*) Preuß a. a. O. Bd. III. S. 68.



1418 Thlr. reinen Ueberschuß auf; in Folge wessen der König an den General-Postmeister unterm 22. April 1755 rescribirte: »Mein lieber General-Postmeister, Graf von Gotter. Es ist Mir besonders angenehm gewesen aus Eurem Bericht vom 19. dieses zu ersehen, wie sich die Potsdammische Journalièren so sehr gut rentiret haben. Stehet übrigens nur noch etwas in Geduld, bis Ich von Meinem jetzigen Zufall völlig retabliret seyn werde, alsdann wir beide mit einander gang ordentlich theilen wollen.« (Eigenhändige Nachschrift: »Wann kriege ich den rest vom surplus vor dies jahr Fr.«). Der Hofpostsecretair Eichweder in Berlin und der Postmeister Edelmann in Potsdam, welche diese Journalière expedirt hatten, erhielten eine Gratification von 25 Thlr. »zu ihrem Encouragement«.

Das Personengeld von Berlin nach Potsdam betrug 12 gGr., wobei 20 Pfd. Gepäck frei waren. Die Französische Postregie erhöhte diesen Satz auf 16 gGr.

Das Extrapostwesen wurde in Folge der Anstellung eigener Posthalter auf allen Stationen, die auch die nöthige Anzahl Pferde Behufs der Extrapost zu unterhalten hatten, merklich verbessert. Unterm 11. April 1766 erschien ein besonderes Extrapostreglement, welches das Extrapostgeld pro Pferd und Meile auf 8 gGr. (bei Courier- und Stafetten-Pferden auf 12 gGr.)\* und das Postillon-Trinkgeld auf 3 gGr. pro Meile festsetzte, die langen Extrapoststrouten durch Errichtung neuer Extrapoststationen abkürzte und genaue Bestimmungen hinsichtlich der Bespannung der Extraposten traf. Ueber diesen Punkt waren früher nicht selten zwischen den Postmeistern und Extrapostreisenden Streitigkeiten entstanden, deren Entscheidung den Bürgermeistern in den einzelnen Städten oblag, wobei manch ein abderitischer Rechtshandel vorkam. Das Reisen mit Extrapost war wegen der erforderlichen hohen Bespannung bedeutend kostspieliger als heute, auch wenn man von dem veränderten Geldwerth ganz absehen will. Mindestens mußten 3 Pferde genommen werden, bei 3 Personen 4 Pferde, bei 4 Personen 5 Pferde, bei 5 Personen 6 Pferde mit 2 Postillonon u. s. w. Eine eigenthümliche Einrichtung war die sogenannte »poste royale« d. h. der Extrapostgeldebtrag für 1 Meile, der von den in Berlin und Breslau ankommenden oder von dort abfahrenden Extrapostreisenden deshalb erhoben wurde, weil sie sich von ihrer Wohnung abholen, beziehungsweise dahin fahren lassen konnten. Aus den Erträgen der poste royale wurde ein Fonds zur Unterstützung der Posthalter gebildet.

Auf den kleineren Poststrouten, wo weniger Extrapostverkehr war, erwies sich jedoch dies System damals noch als unhaltbar, und es wurden deshalb am 5. August 1767 dort wieder die Reihesfahrten unter den Bür-

\*) Die Cabinetscouriere des Königs und der Minister zahlten nur 6 gGr. pro Pferd für die Meile; dahingegen sollten die den Deserteurs nachsehenden Officiere den vollen Satz bezahlen.

gern eingeführt, dagegen die Posthalter von der Verpflichtung zur Unterhaltung der nöthigen Anzahl Extrapostpferde entbunden.

Der Feldpostdienst, dessen wir zuletzt bei dem Vorpommerschen Kriege (1716) gedachten, wurde in diesem Zeitraum namentlich in Folge des siebenjährigen Krieges weiter ausgebildet. In diesem Kriege war jedem Armeecorps ein Feldpostamt (im Hauptquartier) zugetheilt, von welchem verschiedene (2—4) Feldpost-Expeditionen sich abzweigten und unter dessen Verwaltung damals auch eine Zeitlang die in Besitz genommenen Kaiserlichen Reichs-Postämter in den occupirten fremden Landen gestellt wurden. Beim Ausbruch des Baierschen Erbfolgekrieges (1778) wurde ein zahlreiches Feldpostdienstcorps (Postmeister, Postsecretaire, Postschreiber, Briefträger, Boten und Postillone) organisirt und eine umfassende Instruction für den Feldpostdienst ausgearbeitet, da zu erwarten stand, daß die Preussischen Heere sich von den heimathlichen Grenzen weiter entfernen und tiefer in das südliche Deutschland vordringen würden.

Bei der feierlichen Publication des Teschener Friedens (13. Mai 1779) in Berlin, der diesem Kriege ein Ende machte, ritten 20 Postillons an der Spitze von 4 Hofpostsecretairen im Gala-Anzuge dem festlich gekleideten Herolde vorauf durch die Straßen Berlins. Dann folgten Trompeter, Pauker und eine Militair-Eskorte. Während der Zug in Bewegung war, wurde der Festmarsch von den Postillonen geblasen, an den Plätzen, Straßenecken u. angekommen, ließen die Trompeter und Pauker eine Runde erschallen und es las hierauf der Herold den Frieden mit lauter Stimme ab. Solche Umzüge fanden in jenen bewegten Zeiten öfters statt. Der Marquis von Descouville, welcher vom Könige als Courier abgeschickt worden war, um nach Berlin die Siegesbotschaft von Kesselsdorf (15. Decbr. 1745) zu überbringen, hatte nicht eher, als 8 Uhr Abends vor den Thoren Berlins anlangen können. Da es bereits finster war, so requirirte derselbe 40 reitende Postillone mit weißen Wachsfackeln. Das Hofpostamt sandte sogleich, was verlangt war, und nun zog diese festlich geschmückte Cavalcade mit den brennenden Leuchten durch die Straßen der Stadt zum Königl. Schlosse, von dort zum Palais des Markgrafen Heinrich u. s. w., während an den Häuserreihen Tausende von Illuminationskerzen aufstammten. 1757 am 6. November Abends 5 Uhr langte unter Vorreitung von 24 blasenden Postillons der Lieutenant von der Schulenburg in Magdeburg an und brachte Ihro Maj. der Königin die Nachricht von dem Siege bei Rossbach. Acht Wochen später am 8. Decbr. Abends 7 Uhr kam der Lieutenant von Puttlitz mit einer Cavalcade von 48 blasenden Postillons und brachte der Königin die Nachricht von dem Siege bei Leuthen.

Wegen der Posthäuser findet sich in diesem Zeitraum weiter nichts anzumerken, als daß der König bei Gelegenheit einer Liquidation von 1623 Thlr. Kosten für Reparaturen an den Dächern, Wänden und Fenstern des Posthauses in Berlin (1745) durch eine eigenhändige Rand-

bemerkung bestimmte: »diejenige welche darin wohnen müssen Alles im stande halten ich habe kein geldt dazu F.«

Im Jahre 1766 wurde der erste Briefkasten »zur Gemächlichkeit der Correspondenten und Facilitirung deren Correspondence« eingeführt und auf dem Flure des Berliner Posthauses aufgestellt.

Um diese Zeit wurde die Anwendung des Postvorschußverfahrens allgemeiner. Dasselbe hatte seinen Ursprung in der Anrechnung der Stempelgebühren, Sporteln zc. durch die Gerichtsbehörden, Regierungen und Anwälte gehabt und wurde jetzt auch auf den Verkehr unter Privaten ausgedehnt. Die Gebühr (bis zu  $\frac{1}{2}$  Thlr. 1 gGr.; von 1 — 5 Thlr. 2 gGr. und für jeden Thaler mehr 1 gGr.) für die Auszahlung und Einziehung der Postvorschüsse bezogen die Postbeamten; und zwar der colligirende Beamte  $\frac{3}{4}$ , der distribuirende  $\frac{1}{4}$ .

Die Bestellung der Briefe zc. wurde durch Vermehrung der Anzahl der Briefträger und durch schärfere Controlle derselben beschleunigt. In Berlin waren die Briefträger bisher nur einmal täglich, nämlich zwischen 11 und 12 Uhr Mittags Behufs Bestellung der Briefe abgefertigt worden. Das Reglement für die Briefträger in Berlin vom 31. März 1770 setzte daher fest, daß die Briefträger sich von nun an, »mit Hintansetzung der sich bisher angewöhnten Gemächlichkeit ohne Fehl täglich zweymal im Hof-Postamt, nemlich Mittages um 11 Uhr und Nachmittages um 6 Uhr einfinden sollen, da dann diejenigen Briefe, so mit den Posten des Nachts oder Vormittages angekommen, noch Nachmittags zu bestellen sind, und diejenigen so Nachmittages angekommen, wo nicht sofort des Abends, wie an den langen Tagen füglich geschehen kann, dennoch des folgenden Morgens bestellet werden, wohl zu verstehen, wenn die Correspondenten nach der ihnen zustehenden Freyheit die Briefe bis resp. 11 Uhr Mittages und 6 Uhr Abends nach denen aushängenden Carten nicht selbst abgefordert haben.« Das Bestellgeld betrug für einen Schein 6 Pf. für einen Brief 3 Pf., »ausgenommen von denen Briefen in die äußersten Vorstädte, als jenseits der Rossstraßenbrücke und auf dem Schiffbauerdamm, in der Cöpenicker Vorstadt, vor dem Strahlauer Thor, dem Königs- und Spandauer Thor und am Oberbaum, als für welche das Besteller-Vohn von je her 6 Pf. gewesen.« Auch wurde den Briefträgern streng verboten, sich »Bursche oder Beiläufer« zu halten<sup>\*)</sup>.

\*) Wegen der Briefträger in Halle, welche mit Gelddarlehen an die dortigen Studenten Wucher getrieben und denselben die an sie eingegangenen Geldbriefe zur Hintergehung anderer Gläubiger heimlich zugesteckt hatten, um zunächst die vorgeschossenen »starken Summen von 50—100 Thlr.« zurückzuerhalten, verordnete der König unterm 29. October 1756, »daß, weiln durch dergleichen unzulässigen Geldwucher derer Briefträger die Studiosi in das äußerste Verderben gesetzt und zu allerhand Ausschweifungen verleitet werden, die Briefträger sich von nun an alles negotiiren creditiren und sonstiger solcher unanständigen und unerlaubten Durchstecherey mit Studenten schlechterdings enthalten sollen.«

Um sich von dem damaligen Expeditionsmodus einen deutlichen Begriff zu machen, denke man sich jedes Postamt mit den in rechnungsmäßiger Beziehung ihm zugewiesenen Postwärtereien einen eigenen Bezirk bildend, und alle diese verschiedenen Bezirke wie ebenso viele fremde Staaten sich einander gegenübergestellt, so daß das in jedem Bezirk befindliche Postamt den Grenz- und Auswechslungspunkt bildete. Die Karten, welche ein solches Immediat-Postamt mit seinen eigenen Postwärtereien, oder die letzteren unter einander wechselten, nannte man mit einem, das eben erwähnte Verhältniß sehr treffend bezeichnenden Ausdruck: Binnenkarten, wie das Porto von dem Orte des Postamtes nach den Orten seiner Postwärtereien: Binnenporto. Nur diese Immediat-Postämter traten mit einander in Kartenschluß und Berechnung, nur sie hatten directe Taxen; sie sandten sich die Briefe, welche für ihre Postwärtereien bestimmt waren, zu, für die sie als Vermittler nach »außerhalb« auftraten. Während auf diese Weise oft ganz nah gelegene, aber zu verschiedenen Bezirken gehörige Postwärtereien mit einander ohne Zuthun der beiden Immediat-Postämter nicht in directe Verbindung treten konnten, übernahm andererseits selten ein Postamt die Umspeidition der für einen weiterhin gelegenen Bezirk bestimmten Briefe, so daß fast der größte Theil sämmtlicher bedeutenden Immediat-Postämter der Monarchie directe Kartenschlüsse unterhalten mußte, wodurch das Rechnungswesen, das Uebergabegeschäft und die Expedition am Abgangsorte sehr erschwert wurden. Um die vielen Binnenkarten der Postwärtereien unter einander zu vermeiden, fertigte das Immediat-Postamt auf alle ihm zugewiesenen an einer Postroute belegenen Postwärtereien Karten an. Die bei der ersten auf dem Wege belegenen Postwärtereie befindlichen Sendungen nach der zweiten und dritten Postwärtereie wurden dann von jener während des Anhaltens der Post in die offen mitgekommenen Karten des Immediat-Postamtes nach der Postwärtereie II. resp. III. nachgetragen, die Briefe und Adressen in ein Bündel formirt und in den sogenannten Generalbriefbeutel (Coursbeutel) gesteckt. Die Postämter, zwischen denen häufig frankirte Correspondenz vorkam, standen wegen der Francobeträge mit einander in monatlicher Abrechnung. Wo dies nicht der Fall war, wurde das Francogeld für die Briefe dem Briefbunde jedesmal baar beigepackt, indem nur das distribuirende Postamt Rechnung legte. Deshalb suchte man damals auch das Frankiren so zu verhindern, wie man es gegenwärtig zu befördern strebt. Geldbriefe, Packet-Adressen, gewöhnliche Briefe (die letzteren ebenfalls unter namentlicher Eintragung) wurden durch einander in die Karten vermerkt; nur zeichnete man die Eintragungen der ersteren durch ein NB. aus. Außer der Eintragung in die Karte wurden übrigens auch die Briefe gleich bei der Aufgabe sämmtlich in ein besonderes »Postbuch« eingetragen; am Ankunftsorte erstreckte sich diese Eintragung in ein besonderes Buch nur auf die recommandirten Briefe, die Packet- und Geldadressen.

Jene schwerfälligen Formen gewährten indeß die Mittel einer speciellen Controlle.

Die Encartirung sollten jedesmal die Postmeister selbst bewirken oder an größeren Orten wenigstens die Karten genau prüfen und zum Zeichen der geschehenen Revision mit ihrer Unterschrift versehen.

In die Personenzettel und Personenmanuale mußten Name und Stand der Reisenden umständlich vermerkt werden. Das Personengeld konnte noch nicht auf längere Strecken vorausbezahlt, sondern mußte noch von Postamt zu Postamt erlegt werden. Auch blieb die Bestimmung in Kraft, notorisch arme Personen, event. gegen Vorzeigung des Armenattestes für die Hälfte des Personengeldsages zu befördern.

Auf verdächtige Reisende sollten die Postämter sorgfältig Acht haben und ihre desfallsigen Bemerkungen durch den Stundenzettel dem nächstgelegenen Postamte mittheilen. (Postordnung Abschn. XII. §. 1.) Eben so waren sie angewiesen, darauf zu achten, daß für die durchgehenden Waaren die Transitoabgabe oder für accisepflichtige Gegenstände die Accise richtig gezahlt würde, und daß die mit den Posten reisenden Juden nicht etwa Leibzolldefraudationen verübten, zu welchen Functionen der Sicherheits- und Wohlfahrtspolizei noch die Vigilanz auf die verrufenen Münzsorten, auf die im Zolltarif bei der Ein- oder Ausfuhr prohibirten Waaren, besonders bezüglich der Silberausfuhr und des damit in Verbindung stehenden Deklarationszwanges, so wie auf die verbotenen Bücher, Zeitungen und Flugblätter \*) kam. —

#### Rückblick.

Das Preußische Postwesen ist in Schlesien, Ostfriesland, Westpreußen, dem Ermelande, dem Negebidistrict und der Grafschaft Mansfeld neu eingeführt, das Preußische Postareal auf fast 4000 Quadratmeilen \*\*) angewachsen.

Auch in den alten Landestheilen sind die Postanlagen vermehrt, der Postenlauf ist vervielfältigt: auf einigen großen Coursen findet sogar schon eine wöchentlich sechsmalige Postverbindung statt.

Es bestehen 4 Ober-Postämter (in Berlin, Breslau, Königsberg, Stolzenberg), 246 Postämter und 510 Postwärtereien: zusammen 760 Postanstalten.

\*) Die A. O. vom 3. November 1778 setzt 50 Ducaten Strafe für jeden Fall der Debitirung einer verbotenen Zeitung, namentlich damals der Französischen in Cöln und Brüssel herauskommenden Zeitungen und der Frankfurter Reichs-Oberpostamtszeitung.

\*\*) Nach Herzbergs Angabe enthielt: Ostpreußen 753, Westpreußen 631, Schlesien 640, Kurmark Brandenburg 444, Neumark Brandenburg 220, Pommern 507, Magdeburg 104, Halberstadt 32, Hohnstein 8, Quedlinburg 2, Minden und Ravensberg 51, Tecklenburg 5, Lingen 8, Meurs 6, Geldern 24, Cleve und Mark 96, Ostfriesland 54, Neuschätel und Rallengin 15 Quadratmeilen; zusammen 3600 Quadratmeilen, wozu das unter fremdherlicher Staatshoheit stehende Preußische Postgebiet mit circa 400 Quadratmeilen kam.

Die jährliche Einnahme beträgt über 1 Million, der Ueberschuß mehr als 600,000 Thaler.

Der Erwerb von Schlesien hat eine schnelle Verbindung mit Wien und den größeren Oesterreichischen Handelsplätzen sichergestellt und der Preussischen Postverwaltung das Monopol auf Beförderung der Polnischen und fast aller Russischen Correspondenz mit Deutschen Staaten und dem westlichen Auslande verschafft.

Durch die Führung des größten Preussischen Postzuges bis unter die Wälle von Danzig, und von dort in ununterbrochener Linie weiter nach Königsberg und Memel, ist das Polnische Postwesen aus seiner letzten an den Küsten der Ostsee inne gehaltenen vortheilhaften Position gedrängt und das Preussische Postsystem durch günstige Verbindungen im Norden von Deutschland und Europa noch mehr befestigt.

Die Stürme des siebenjährigen Krieges, welche das Preussische Post-Institut nicht nur in seinen materiellen, sondern selbst in seinen staats- und völkerrechtlichen Grundlagen zu erschüttern drohten, sind siegreich überstanden, und von dem segenbringenden Hauch des Friedens neu belebt, entfaltet der alte wackere Stamm die frischeste Triebkraft.

Unter den sorglichen Augen des Königs werden Verbesserungen durchgeführt, die sich auf die wichtigsten Theile der Verwaltung erstrecken und deren heilsamen Einfluß nur eines an unbeschränkter Verbreitung hindert: das Uebergewicht des Finanzprincips bei Verwaltung der Postanstalt. Der König war der Ansicht, die Post könne erhöhte Auflagen aushalten. Er wandte den Mehrertrag für das Beste seiner Unterthanen an. Dies mag man dabei nicht übersehen und der Allmacht des Zeitgeistes ihre Rechte auch selbst über einen Friedrich einzuräumen nicht vergessen. Es ist eine Thorheit, mit Adam Smiths Inquiry in der Hand die in ganz concreten Verhältnissen wurzelnden national-ökonomischen Maßregeln Friedrichs d. G. beurtheilen zu wollen. Der König war über seine Handels- und Finanzpolitik mit sich vollständig im Klaren, und sehr richtig sagt Preuß bei Besprechung dieses Gegenstandes (a. a. O. III. S. 65): »Was der König that, muß aus seiner Zeit und seinen Verhältnissen, dann aber auch als Grundlegung für die Zukunft angesehen werden.«

Blicken wir dagegen auf die bedeutende Vergrößerung der Staats-Postanstalt unter Friedrichs Regierung, auf die Verbesserung des Postfuhr-, Cours- und Extrapostwesens, auf die Herstellung größerer Einheit in der Postgesetzgebung, der Taxe und dem Betriebe, die weitere Ausbildung der Postverhältnisse zu fremden Staaten, die Hebung des Beamtenstandes, die gesteigerte Bedeutung eines Verkehrsinstitutes in einer Zeit des Erwachens industrieller Regsamkeit und geistiger Größe der Nation, so wie auf die lebensvollere, von immer bestimmter sich ausprägenden Principien getragene Thätigkeit, welche die ganze Verwaltung durchdrang und das Scepter der Ordnung in einer Weise führte, der ein Mirabeau seine volle Bewunderung zollte, so werden wir auch hier die edlen Spuren

eines großen Geistes und jener landesväterlichen Sorgfalt und nimmermüden Regierungsthätigkeit finden, in deren Bewußtsein noch der sterbende große König in seinem Testamente sagte: »Seitdem ich zur Handhabung der öffentlichen Geschäfte gelangt bin, habe ich mich mit allen Kräften, welche die Natur mir verliehen hat und nach Maßgabe meiner geringen Einsichten bestrebt, den Staat, welchen ich die Ehre gehabt habe zu regieren, glücklich und blühend zu machen. Ich habe Geseze und Gerechtigkeit herrschend sein lassen; ich habe Ordnung und Pünktlichkeit in die Finanzen gebracht; ich habe in die Armee jene Mannszucht eingeführt, wodurch sie vor allen übrigen Truppen Europa's den Vorrang behauptet hat. Meine letzten Wünsche in dem Augenblicke, wo ich den letzten Hauch von mir geben werde, werden für die Glückseligkeit meines Reiches sein. Möchte es doch stets mit Gerechtigkeit, Weisheit und Nachdruck regiert werden, möchte es durch die Milde seiner Geseze der glücklichste, möchte es in Rücksicht auf die Finanzen der am besten verwaltete, möchte es durch ein Heer, das nur nach Ehre und edlem Ruhme strebt, der am tapfersten vertheidigte Staat sein. O, möchte es doch in höchster Blüthe bis an das Ende der Tage fort dauern!« —

## Fünfter Abschnitt.

Das Preussische Postwesen vom Tode Friedrichs des Großen  
bis zum Wiener Congreß (1786 — 1815).

---

Umgestaltungen durch den Frieden zu Luneville und die Auflösung des Deutschen Reiches. Zerrüttung der Preussischen Postanstalt durch die Französische Herrschaft.

Die erhabenen Wünsche, mit denen die Seele des großen Friedrich die Erde verließ, sollten der Erfüllung erst näher geführt werden, nachdem die Geschichte unter welterschütternden Zuckungen ein neues Zeitalter geboren hatte. Der Kampf der durch eine fürchterliche Explosion in Frankreich aus ihren bisherigen Verbindungen geschleuderten Elemente des staatlichen und gesellschaftlichen Lebens erhielt die öffentlichen Verhältnisse in Europa ein Vierteljahrhundert hindurch in den regellosesten, nicht selten ihre tiefsten Gründe erschütternden Schwankungen, bis die ewige Weisheit eine neue staatliche Ordnung schuf, in welcher dem menschlichen Geiste die passendste politische Form für das eingetretene weitere Stadium seiner offenbarungsmäßigen Entwicklung gegeben war.

Die in Folge des Friedens von Luneville (9. Februar 1801) eingetretene große Territorialveränderung in Deutschland, die, in Folge des angenommenen Entschädigungsprincips bewirkten Säkularisationen waren für die Reichsverfassung, so wie für mehrere Reichseinrichtungen, unter ihnen namentlich das Kaiserliche Postwesen von großer Bedeutung, bis wenige Jahre später das Deutsche Reich nach tausendjährigem Bestehen in Trümmer sank; mit ihm die Staats- und Rechts-Institute, die seiner Autorität ihr Dasein verdankten.

Dann folgten länderverwüstende Kriege; Staaten wurden umgestürzt und ihre Einrichtungen zerrüttet; neue Reiche gegründet und wieder vernichtet; nichts schien dauernd als der Umsturz.



Eine kriegsbewegte Zeit ist schon an sich der Entwicklung einer in vielfältigem Zusammenhange über alle Culturländer sich erstreckenden Verkehrsanstalt nicht förderlich. Einen Beleg dazu hat uns bereits die Zeit des siebenjährigen Krieges geliefert. Der Schauplatz jenes Krieges war hauptsächlich nur Mitteldeutschland gewesen: die jezigen Kriege aber loderten fast ein Vierteljahrhundert hindurch in allen Welttheilen und verheerten Europa von Madrid bis Moskau. Der siebenjährige Krieg ließ den Territorialbesitzstand, die völkerrechtlichen und staatsrechtlichen Verhältnisse fast ganz unverändert: die jezigen Kriege riefen in allen diesen Beziehungen Aenderungen von großer Tragweite hervor. Selbst nach hergestelltem Frieden wurde der innere Organismus der Verwaltung in mehreren Staaten gehemmt und zerrüttet durch die im Lande bleibenden übermüthigen Sieger, deren Verträge, wie der Ausruf König Friedrich Wilhelms III. »an Mein Volk« vom 3. Februar 1813 sagt, noch verderblicher waren, als ihre Kriege.

Ehe wir zur Darstellung des zerrütteten Zustandes des Preussischen Postwesens unter der Französischen Herrschaft schreiten, haben wir noch einiger neuen Gebiets-Erwerbungen und der damit verbundenen Ausbreitung des Preussischen Postregals zu gedenken.

#### Süd-Preußen und Neu-Ost-Preußen.

Bei der zweiten Theilung Polens im Jahre 1793 fiel an Preußen der ganze Regierungsbezirk Posen, ein weiteres Stück von Westpreußen und derjenige große Theil des jetzt zu Rußland gehörigen Polens, den eine von Soldau bis zur Pillica gezogene senkrechte Linie abgrenzt. Der ganze Antheil (1061 Quadratmeilen mit 1,136500 Einwohnern) erhielt den Namen »Südpreußen«.

Schon am 12. März 1793 wurden unter dem Namen von Feldpost-Commissarien der Postdirector Bericke aus Schneidemühl nach Kłodowa, der Ober-Postsecretair Hahn aus Breslau nach Petrikau und der Postmeister Nitsche aus Culm nach Thorn gesandt, um von dort aus die neue Provinz zu bereisen und die ihnen zugestellten Pläne zur Organisation des dortigen Postwesens an Ort und Stelle zu prüfen.

In folgenden Orten wurden Preussische Postämter errichtet: Posen, Thorn, Rawicz, Karge, Słupce, Brzesce, Sochazew, Rawa, Ploetz, Meseritz, Lissa, Frauastadt, Kalisch, Czenstochau, Kempen, Petrikau, Kłodowa, Gnesen und Lowitz. An einigen Orten waren bereits Polnische Postämter \*) gewesen. Der König bestimmte durch U. O. vom 2. April

\*) Die Polnischen Postanlagen waren aber sehr beschränkt. Ein großer Theil des Publicums correspondirte nicht aus Unkenntniß des Schreibens. Auch in den gebildeteren Klassen war der Briefwechsel selten. Die Handelscorrespondenz machten die hausfrenden Juden durch mündliche Bestellungen zum Theil entbehrlich. Der Adel zahlte kein Porto. Sicherheit bestand nirgend. Das ganze Postwesen brachte circa 50,000 Thlr. jährlichen Ueberschuß ein. Die Postanstalten waren in der traurigsten Verfassung. In dem größten Theile des Landes fehlten sie ganz.

1793, daß die Polnischen Postmeister nicht beibehalten werden, aber bis zu anderweiter passender Versorgung ein zu ihrem Unterhalte genügendes Wartegeld erhalten sollten.

Es wurden fahrende und reitende Posten angelegt. Auch richtete man ein geregeltes Extrapostwesen ein. Durch das Patent vom 1. Juni 1793 ward die Preussische Postgesetzgebung in dem neuen Landestheile eingeführt.

Als im nächsten Jahre der blutige Polnische Aufstand ausbrach, zu welchem die Brigade *Madaliński* von Krakau aus das Zeichen gegeben hatte, ward ein Preussischer Feldpostmeister nach Krakau gesandt, um das dortige Postwesen zu »revisiren«. Derselbe ist anzuweisen — heißt es in der desfallsigen Cabinets-Ordre vom 16. Juni 1794 — alle ankommenden und abgehenden Briefe unter Aufsicht eines dazu bestimmten Officiers zu eröffnen. König Friedrich Wilhelm II. hat unter die Ordre gesetzt: »es muß ein man geschickt werden der die Briefe auf einer adretten art auf zu machen weiß die hiesige Postleute benehmen sich höchst ungeschickt dabei.«

Die Schlacht bei *Macziewice* und die Erstürmung von Praga durch *Suwarow* machten dem Freiheitskampfe der Polen ein Ende. Die dritte Theilung erfolgte und das prophetische *finis Poloniae!* *Kosciusco's* war in Erfüllung gegangen.

Preußen erhielt *Warschau* und das ganze vom *Narew* durchströmte Land bis zum *Bug* und *Niemen* (997 Quadratmeilen mit 940000 Einwohnern). Dem Postcommissarius *Goldbeck* und dem Postdirector *Gericke* aus Posen ward die Einrichtung der Posten in dieser »*Neu-Ostpreußen*« genannten Provinz nach den vom General-Postamte entworfenen Plänen übertragen.

In *Warschau* ward ein Preussisches Ober-Postamt etablirt und der Postcommissarius *Goldbeck* mit dem Titel Ober-Post-Director zu dessen Vorsteher (1500 Thaler Gehalt) ernannt. Postämter wurden eingerichtet in *Pultusk*, *Bialystock*, *Kusnica*, *Ostrolenka*, *Lidkoczyn*, *Sokolka*, *Lomza*, *Bielsk* und *Lyck* (jedes mit 600 Thalern Gehalt für der Vorsteher). Die Anzahl aller in Süd- und Neu-Ostpreußen angelegten Postämter und Postwärtereien betrug im Jahre 1796: 179; Fahrposten bestanden auf einer Gesamtsirecke von  $503\frac{1}{2}$ , Reitposten auf  $269\frac{1}{2}$ , Botenposten auf  $55\frac{1}{2}$  Meilen. Die Haupt-Postrouten waren: *Warschau-Posen-Berlin*, *Warschau-Breslau*, *Warschau-Krakau*, *Warschau-Königsberg*, *Warschau-Danzig*, *Lhorn-Posen*, *Posen-Stettin*, *Posen-Breslau*, *Königsberg-(Tilsit)-Gumbinnen-Kauen*, wo das Russische Territorium begann. Diese Routen durchzogen das ganze Gebiet zwischen *Weichsel* und *Oder*, zwischen *Niemen* und *Narew*: die große Ellipse, in deren Peripherie *Tilsit*, *Gumbinnen*, *Lyck*, *Ostrolenka*, *Warschau*, *Petrkau*, *Ratibor*, *Breslau*, *Posen*, *Danzig* und *Königsberg* liegen. Die dadurch hergestellte Abrundung des Preussischen Postgebiets war um so vortheilhafter für die Regulirung der Postverhältnisse, als der große ausspringende Winkel des Polnischen Territoriums (den der Wiener Congress wieder herstellte) dadurch beseitigt

war. Der Errichtung eines Preussischen Ober-Postamtes in Danzig haben wir schon im vorhergehenden Abschnitte gedacht.

Die Postanlagen in Südpreußen lieferten im ersten Jahre 35300 Thaler reinen Ueberschuß. Im Jahre 1794 war aber, weil der Postenlauf durch den Krieg gänzlich gestört wurde, ein Zuschuß von 12000 Thalern erforderlich. 1799 betrug der Ueberschuß für Süd- und Neu-Ostpreußen zusammen 73220 Thaler. —

#### Anspach. Baireuth. Nürnberg.

Im Jahre 1792 erwarb Preußen durch freiwillige Regierungsniederlegung des kinderlosen Markgrafen Christian Friedrich Karl Alexander von Brandenburg die beiden Fürstenthümer Anspach und Baireuth.

Zu Zeiten der engeren Beziehungen der beiden Brandenburgischen Linien war vor fast 300 Jahren schon ein Botencours aus der Mark nach Anspach (Onolzbach) gelegt worden. Zwischen Baireuth und Halle war wegen der Verbindung mit dem Reichstage in Regensburg noch im Anfange des achtzehnten Jahrhunderts ein regelmäßiger Preussischer Couriercours im Gange gewesen. Jetzt traf man Einleitungen eine ordentliche Postverbindung mit dem Mutterlande herzustellen. Dieselbe würde eine vortreffliche Grundlage gehabt haben, wenn Hardenbergs, des nachmaligen Staatskanzlers, Plan bezüglich der Stadt Nürnberg zur Ausführung gekommen wäre.

Diese, bei Regelung der an die Territorialverhältnisse der Brandenburgischen Fürstenthümer in Franken sich knüpfenden Fragen vielfach geängstigte, von ihrer einstigen Macht und Handelsgröße seit Entdeckung des Seeweges nach Ostindien, wie so viele andere Süddeutsche Handelsplätze, gefallene Stadt hatte sich, bei dem bedrohlichen Herannahen der Heere der Französischen Republik unter Moreau und Jourdan, Preußen ganz in die Arme geworfen, um die Früchte des Baseler Friedens mit zu genießen. Hardenberg hatte am 1. September 1796 einen Vertrag mit der Stadt abgeschlossen, wonach sie auf ihre Reichsunmittelbarkeit verzichtete und sich unter die Oberhoheit Preußens begab. Am 2. September rückten Preussische Truppen in die ehrwürdigen Mauern Nürnbergs und besetzten die Feste, auf welcher die Ahnen der Hohenzollern das Burggrafentum verwaltet hatten.

Unter allen Stürmen, die im Laufe der Zeiten über die Stadt ergingen und manche ihrer Einrichtungen vernichteten oder umgestalteten, hatte sie doch ihr uraltes Postwesen, um dessentwillen die Zeitgenossen und Nachkommen Behaim's und Virkheimer's einst manchen harten Strauß mit dem Kaiser bestanden hatten, fest behauptet, und namentlich ihren bereits wiederholt erwähnten großen Jahrbotencours nach Hamburg aufrecht erhalten.

Nach Inhalt des Hardenbergischen Vertrages wäre die Ausübung des Postregals von Nürnberg an die Krone Preußen übergegangen. In

Berlin schwebten damals schon die Unterhandlungen wegen Abtretung des linken Rheinufers an Frankreich und wegen Entschädigung Preußens durch Säkularisation geistlicher Staaten, wobei man unter andern die Ueberlassung des Kurmainzischen Erfurt an Preußen in Aussicht nahm. Dann wäre es für Letzteres ein Leichtes gewesen, den oft gehegten wichtigen Plan eines Preussischen Hauptpostzuges von Hamburg über Magdeburg und Erfurt nach Nürnberg zu Stande zu bringen (Th. I. S. 68).

Aber der Hardenbergische Vertrag ward von Friedrich Wilhelm II., zum Theil in Folge der Intriguen der Feinde Hardenbergs, zum Theil auch aus Besorgniß vor Oesterreich, so wie, weil man die Nürnberger Schulden auf den erschöpften Preussischen Staatsschatz nicht übernehmen zu können vermeinte, nicht ratificirt. Die Preussische Besatzung mußte auf Befehl aus Berlin am 1. October Nürnberg wieder verlassen. Jene Entwürfe zerschlugen sich in den folgenden Kriegsstürmen gänzlich.

**Frieden zu Basel und Campo Formio. Abtretung des linken Rheinufers an Frankreich.**

Preußen hatte an dem ersten Coalitionskriege gegen Frankreich Theil genommen, war aber in Folge des unglücklichen Champagne-Feldzuges und anderer Ursachen aus der Coalition getreten, indem es am 5. April 1795 mit der Französischen Republik den Frieden zu Basel geschlossen hatte.

In diesem Frieden willigte Preußen darein, daß Frankreich die über-rheinischen Preussischen Länder bis zum Reichsfrieden in Händen behielt. Frankreich versprach, falls es seine Grenze bis an den Rhein ausdehnen sollte, Preußen für den Verlust der oberrheinischen Länder zu vollkommener Entschädigung zu verhelfen. Zum Schutze Norddeutschlands setzte Preußen eine Demarcationslinie fest, über welche hinaus die Republik im gegenwärtigen Kriege ihre Waffen nicht tragen sollte. So blieben ein Theil des oberrheinischen Reichskreises, der ober- und niedersächsische und der westphälische Kreis unter Preußens Schutze neutral und vor einer Französischen Invasion bewahrt, wie der Kurfürst von Cöln auf dem Reichstage in Regensburg mit Dank anerkannte. Hierdurch ward der Einfluß der Preussischen Macht in diesen Gegenden sehr erhöht. Das General-Post-Amt ließ diesen günstigen Zeitpunkt nicht unbenutzt, und es gelang, die unter Friedrich dem Großen wegen des hartnäckigen Widerstandes der Bischöflich Münsterischen Regierung stets gescheiterte Anlegung eines Fahrpost-courses von Bielefeld nach Lingen, Leer und Emden zu Stande zu bringen und die Ostfriesischen Fahrposten mit denen der übrigen Preussischen Lande in einen näheren und bessern Zusammenhang zu bringen, als ihn die bisherige einzige Fahrpostverbindung von Aurich über Oldenburg, Bremen und Minden gewähren konnte.

Ein weiterer Vortheil wurde in Folge dieser günstigen Umstände in Hildesheim erreicht. Durch dieses Bisthum ging der große Berlin-Elevische Haupt-Postcourse mit Bewilligung des Landesherrn. Die Führung

dieses Courſes durch die Stadt Hildesheim ſelbſt war aber auf Betreiben des dortigen Reichspostamtes, und aus Besorgniß, eine Preußische Postanstalt in den Mauern dieser Stadt aufzunehmen, nie geſtattet worden. Viele Verhandlungen hatten deſhalb ſtattgefunden, aber ohne Erfolg. Der Preußische Postcourſ ging dicht bei Hildesheim vorbei über einen ganz unbedeutenden Ort, Steuerwald, wo die Preußische Poſtexpedition ſich befand.

Jetzt, da die Biſchöfliche Regierung ſich um Beiſtand nach Berlin wendete für den Fall, daß im Hildesheimſchen republikaniſche Unruhen ausbrechen ſollten, gelang es dem General-Postamte, die Verlegung der Preußiſchen Poſtexpedition von Steuerwald nach Hildesheim ſelbſt durchzuſetzen. Regierung und Magiſtrat waren damit einverſtanden. Der Einſpruch der Fürſtlich Thurn und Tarziſchen General-Post-Direction blieb wirkungslos. Der Tranſit durch Hildesheim ward unentgeltlich geſtattet. Dagegen mußte die Preußiſche Poſtaniſtalt ſich der Sammlung und Vertheilung von Briefen daſelbſt enthalten.

Die Verhältniſſe auf dieſer wichtigen Poſt-Transitrouten zwiſchen den Oſtlichen und Weſtlichen Theilen der Preußiſchen Monarchie haben ſich im Lauf der Zeiten eigenthümlich geſtaltet. Bei Gründung des Poſtcourſes aus den Marken nach dem Rhein unter dem großen Kurfürſten ging die Preußiſche Poſtroute über Braunſchweig und Hannover. An beiden Orten waren Preußiſche Poſtaniſtalten. Der Tranſit war nicht allein unentgeltlich, ſondern es war auch das Sammeln und Austheilen der Briefe an beiden Orten den Preußiſchen Poſtfactoren geſtattet. Unter Friedrich I. werden dieſe Poſtaniſtalten verdrängt. Der Verbindungs-courſ wird nun durch das Hildesheimſche gelegt. Stationshaltung wird geſtattet, freilich nur an unbedeutenden Orten. Doch war der Tranſit unentgeltlich. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts gelingt es, in Hildesheim eine Preußiſche Poſtaniſtalt zu etabliren. Im Jahre 1803 fällt das ganze ſäculariſirte Biſthum Hildesheim an Preußen; die Tarziſchen Poſten werden aufgehoben und überall Preußiſche Poſten eingerichtet: das Terrain der Haupttransitrouten ſtand jetzt faſt ganz unter Preußiſcher Landeshoheit. Auf dem Wiener Congreß wird Hildesheim an Hannover abgetreten; man unterläßt, gleichzeitig eine ausdrückliche Stipulation wegen des Poſttranſits zu treffen, wozu volle Veranlaſſung war, um ſo mehr, als das General-Postamt die Preußiſchen Diplomaten ſpeciell auf die Nothwendigkeit aufmerkſam gemacht hatte, außer der Militair- auch eine freie Poſtſtraße nach dem Rhein zu ſichern, — und dieſe wichtige Tranſitrouten kommt ganz unter die Botmäßigkeit Hannovers und Braunſchweigs, denen die Preußiſche Poſtverwaltung tributpflichtig, ja was ſchlimmer iſt, als der Finanzpunkt, von denen ſie zum Theil abhängig wird in Bezug auf die Regelung der Poſtbeziehungen beider Gebietstheile der Monarchie unter einander und zu dem weſtlichen Auslande ſo wie der vielen daran ſich knüpfenden Einzelverhältniſſe, deren Schwierigkeit nur der Poſtman ganz zu würdigen weiß.

Es bedurfte einer sehr umsichtigen Postpolitik, um diesen Fehler der Diplomatie — wenigstens bezüglich des Verkehrs, wenn es auch rücksichtlich des Finanzpunktes nicht mehr ganz thunlich war — möglichst wenig fühlbar zu machen. Wir kommen hierauf in dem folgenden Abschnitt zurück.

Nach dem Frieden zu Basel setzte noch Oesterreich den Kampf gegen Frankreich fort, dem aber der junge General Bonaparte durch den glorreichen Feldzug in Italien (1797) ein Ende machte. Unterm 19. October ward der Friede von Campo Formio geschlossen, dessen geheime Artikel besagten, daß der Kaiser seine guten Dienste anwenden wolle, damit das deutsche Reich das ganze linke Rheinufer an die französische Republik abtrete. Die Entschädigungen der deutschen Fürsten, welche hierdurch Länder verlören, sollten im Einverständnisse mit Frankreich geregelt werden. Schon ein Jahr früher war unterm 5. August 1796 in Berlin zwischen dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten v. Haugwitz und dem französischen Gesandten Caillard eine Geheime Convention im Gefolge des Baseler Friedens abgeschlossen worden, und in derselben als Princip aufgestellt, daß Preußen für die auf dem linken Rheinufer an Frankreich abgetretenen Landestheile durch Säkularisation geistlicher Staaten in Deutschland, die es mit der vollen Souverainetät erhalten sollte, entschädigt werden würde. Diese Umstände sind für die im Jahre 1803 stattgehabten Vorgänge mit dem Postwesen in den säcularisirten Entschädigungsländern von Wichtigkeit. —

Inzwischen hatten die Franzosen mit Einführung ihrer Gesetzgebung und Verwaltung in den links des Rheines belegenen Ländern begonnen. Dies geschah auch in den von Preußen ihnen überlassenen Gebieten: Geldern, Cleve und Meurs (1798). Das Postamt in Cleve erhielt das erste Zeichen ihrer Aufmerksamkeit durch folgendes Schreiben des Commissairs des Directoriums der Republik, Mr. Wasseind, an den Postmeister Hagenberg:

» Freiheit! Gleichheit!

Cleve, 20. Germinal, Jahr VI der Republik.

Bürger!

Die Preussischen Postillone aus Emmerich, die hierher kommen, tragen noch nicht die dreifarbigte Kokarde. Keiner darf den Fuß auf das Gebiet der Republik setzen, ohne ihre Farben zu tragen. Ich fordre Euch auf, die Postillone dazu zu zwingen, und werde jeden, der sich weigert, acht Tage in Arrest setzen lassen. Auch der Postwagen von Emmerich darf mit dem Preussischen Adler nicht hier hereinkommen. Der Adler muß bedeckt werden, oder der ganze Postwagen bleibt vor'm Thor.

Gruß und Brüderlichkeit!

gez.: Wasseind. «

Der Postmeister in Cleve war der Meinung, daß bei den Bürgern der großen Republik das Remonstriren nicht viel helfen werde. Er sandte also dem eben auf dem Wege nach Cleve befindlichen Emmericher Postwagen

in aller Eile einen — Anstreicher entgegen; der Preussische Adler mußte sich einen kräftigen blauen Ueberzug gefallen lassen und so war denn diese wichtige Maßregel der Ehrenrettung der großen Republik mit Hilfe eines Pinsels glücklich ausgeführt. Die Emmericher Postillone steckten, wenn sie nach Cleve einfuhren, die dreifarbige Kokarde auf. Die Preussische Regierung ließ es geschehen.

Wenige Wochen später übernahmen die Franzosen die förmliche Verwaltung des Postwesens in den Ländern links des Rheines. Sie führten ihre Postverfassung ein, behielten nur die Briefposten in unmittelbarer Administration, während sie die Fahrposten verpachteten und später diesen Zweig des Postwesens ganz der Privat-Industrie gegen eine bestimmte Abgabe überließen. Die Preussischen Postmeister, von denen die meisten sich weigerten der Französischen Regierung den Eid zu leisten, wurden ihrer Aemter entsetzt. Sie flüchteten in die Staaten ihres bisherigen Landesherren, woselbst sie angemessene Versorgungen erhielten.

Auch der alte Preussische Fahrpostcours von Cleve nach Cöln hörte auf. Der Postcommissarius für diesen Cours, Martin Schopplenberg in Cleve, dessen Urgroßvater schon dies Amt bekleidet hatte, nahm den Cours in Pacht. Da er aber in Folge der unregelmäßigen Concurrenz der Privatfuhranstalten unter der Französischen Verwaltung und der Kriegszeitläufe binnen wenigen Jahren sein Vermögen dabei einbüßte, so gab er das Unternehmen auf und wurde Zeitungredacteur. —

Frieden von Künneville. Reichsdeputationshauptschluß von 1803. Reichspostwesen.  
Vertrag mit dem Fürsten von Thurn und Taxis vom 1. November 1803.

Schon ein Jahr nach dem Frieden von Campo Formio begann (1798) der zweite Coalitionskrieg (Oesterreich, England und Rußland gegen Frankreich), der nach den Schlachten von Marengo und Hohenlinden (14. Juni und 3. December 1800) mit dem Frieden von Künneville (9. Februar 1801) endete.

Dieser Friedensschluß ist für die Territorialverhältnisse, das Staatsrecht und die Verfassung Deutschlands von den tiefgreifendsten Folgen gewesen.

Er setzte den Rhein als Grenze zwischen Frankreich und Deutschland fest, und bestimmte, daß die erblichen Deutschen Reichsfürsten, welche hierdurch am linken Rheinufer Länder verloren, ausreichend entschädigt werden sollten. Die Entschädigungen sollten aus dem Schooße des Reiches genommen werden.

Schon nach dem Frieden von Campo Formio waren die Französischen Gesandten auf dem Rastatter Congreß am 15. März 1798 mit der Erklärung hervorgetreten, daß die Entschädigungsmasse in den Säkularisationen (und der Einziehung freier Reichstädte und Reichsdörfer) zu suchen sei, d. h. daß die geistlichen Staaten, wie der Fürstbischhof von

Würzburg und Bamberg sagte, wiederum das Tuch sein sollten, aus welchem Aequivalentien zu schneiden seien.

Die Aufregung in Deutschland war groß und allgemein. »Das Signal zur Plünderung war gegeben — schreibt Ritter Lang in den Memoiren nach seiner kernigen anschaulichen Weise — jeder größere Stand machte sich einen Plan, irgend ein Bisthum oder Fiskus davon, jeder kleinere irgend eine Abtei, der geringste Edelmännchen irgend einen Schaffhof davon zu reißen.«

Der Kaiser ernannte die Reichsdeputation, einen Ausschuss des Reichstages, aus 4 Kurfürstlichen (darunter Brandenburg) und 4 Fürstlichen Mitgliedern bestehend, und beauftragte sie mit der Ausführung des Entschädigungswerkes. Er zögerte aber, die Deputation einzuberufen, denn er war mit der gänzlichen Abschaffung der geistlichen Kurfürsten und Staaten, welche von jeher kräftige Stützen seines Einflusses im Reiche gewesen waren, nicht einverstanden. Er sah recht wohl voraus, daß hierdurch die damals so bezeichnete protestantische Partei, an deren Spitze Preußen stand, ein großes Uebergewicht am Reichstage erhalten werde.

So war bereits ein Jahr verflossen, ehe man einen Anfang zur Ausführung jener wichtigsten Bestimmung des Cüneviller Friedens gemacht hatte. Talleyrand berichtete an den ersten Consul, daß die Unruhe und Aufregung in Deutschland sich zu einer Höhe steigere, die für den Friedenszustand Europa's gefährlich erscheine.

Preußen, das bereits seit 1796 mit Frankreich in Unterhandlung stand und dessen Länder links des Rheins seit 1798 von den Franzosen verwaltet wurden, so daß der Preussischen Monarchie ein Theil ihrer Einnahmen und Kräfte bereits seit mehreren Jahren verloren gegangen war, wollte diesen Zustand nicht ins Ungewisse verzögert sehen und schloß daher am 23. Mai 1802 zu Paris einen Vertrag mit Frankreich, nach welchem dem Preussischen Staate für die abgetretenen linksrheinischen Lande Gelberi, Cleve und Meurs (42 Quadratmeilen mit 172,000 Einwohnern) aus der angewiesenen Entschädigungsmasse die Hochstifter Hildesheim, Münster (zum Theil) und Paderborn, das Eichsfeld, das Kurmainzische Erfurt, die Städte Goslar, Mühlhausen und Nordhausen und die Reichsabteien Quedlinburg, Elten, Essen und Werden, Herford und Rappenberg (zusammen 241 Quadratmeilen mit 600,000 Einwohnern) zufallen sollten.

Frankreich garantierte Preußen den Besitz dieser Länder mit der vollen Souveränität ganz so, wie es Geldern, Cleve und Meurs besessen hatte. Auch war man beiderseits darüber einig, daß, um allen Hindernissen und Weitläufigkeiten zu begegnen, welche der Deutsche Reichstag erfahrungsmäßig machen werde und deren Ende nicht abzusehen sei, man die Genehmigung desselben nicht erst abzuwarten hätte.

Im Juli 1802 ertheilte die Preussische Regierung den Befehl zur Besitznehmung jener Länder, durch welche das Preussische Gebiet sich vor-



theilhaft abrundete. Preussische Truppen rückten daselbst ein. Der an die Spitze der Commission zur Organisirung der Verwaltung gestellte Minister und General-Postmeister v. Schulenburg-Neuhert nahm seinen Sitz in Hildesheim.

In allen diesen Entschädigungsländern bestanden Reichsposten. Ihre Verhältnisse haben auch in der mit dem Vöncviller Frieden beginnenden neuen Aera des Deutschen Reichslebens zu den bewegtesten Controversen Veranlassung gegeben. So erben die schädlichen Folgen der Unsicherheit eines Rechtszustandes sich unausrottbar fort.

Die Preussische Regierung war nach ihrer Auffassung der staatsrechtlichen Grundlagen des Reichspostinstituts, welches dort nur precario modo bestand, nicht im Zweifel, daß die Reichsposten in den von Preußen mit allen Staatshoheitsrechten neu erworbenen Ländern aufhören mußten. Sie ließ die Ermittlung dieser Posten vorbereiten.

Inzwischen war endlich am 2. August 1802 die Reichsdeputation vom Kaiser zusammenberufen worden zum Beginn des Werkes, bei welchem es sich, wie die Kaiserliche Proposition sagte, um des Deutschen Reichs Interesse, Eigenthum, Verfassung, Wohl und Wehe vorzüglich handle. Die Reichsvollmacht vom 4. August enthielt den Passus, daß die Entschädigungen einvernehmlich mit der Französischen Regierung\*) zu bewirken seien. Schon der Friedensschluß von Campo Formio hatte diese Bestimmung enthalten. Daß sie hier wiederholt wurde, war für Preußen sehr wichtig. Denn Frankreich, durch den Vertrag von 23. Mai 1802 an Preußen gebunden, hätte einer diesem Vertrage zuwiderlaufenden Festsetzung der Reichsdeputation seine Zustimmung nicht ertheilen können. Preußen war somit seiner Entschädigungsländer und der an den Besitz der Staatsgewalt über dieselben sich knüpfenden Rechte vollends versichert. Da aber in einer allgemeinen reichsgesetzlichen Norm, wie die Reichsdeputation sie aufzustellen hatte, Festsetzungen nicht zu vermeiden waren, die den besondern Verhältnissen der Preussischen Entschädigungsländer Eintrag thaten, so machte die Preussische Gesandtschaft in Regensburg bei der Abstimmung in der 14. Sitzung diese Verhältnisse noch ausdrücklich geltend und knüpfte die Annahme des Entschädigungsplanes Seitens Preußens an den Vorbehalt der unterm 23. Mai 1802 mit Frankreich abgeschlossenen Convention, gegen welche Kaiser und Reich keine Einsprache erhoben, und an den Vorbehalt der dem Könige darin zugetheilten vollen Landesherlichkeit in den Indemnitätslanden.\*\*)

Es war dieser Vorbehalt im Hinblick auf die Verhältnisse der Mediatistener, namentlich aber des Reichspostwesens geschehen. Ueber das

\*) Cämmerer: „Hauptschluß der ordentlichen Reichsdeputation von 25. Februar 1803 nebst dem Reichsgutachten vom 24. März und dem Kaiserlichen Ratificationsdecrete vom 28. April des nämlichen Jahres. Nach den Originalacten (Frankfurt a. N. 1814 S. 3).

\*\*) Protocolle der Reichsdeputation Bd. I. S. 41 und 237.

lestere erließ die Preussische Gesandtschaft noch außerdem eine besondere Erklärung an die Russischen und Französischen Minister und an den anwesenden Bevollmächtigten des Fürsten von Thurn und Taxis, General-Post-Director Freiherrn v. Brink-Berberich, in welcher sie feierlich dagegen Verwahrung einlegte, daß die Ausübung des Postregals in den Entschädigungsländern irgend einer anderen Autorität als der Krone Preußen zustehen sollte.

Der am 25. Februar 1803 zu Stande gekommene Reichsdeputationshauptschluß, welcher sämtliche Entschädigungen regelte, theilte nämlich im §. 13. dem Fürsten von Thurn und Taxis zur Schadloshaltung für die Einkünfte der Reichsposten in den an Frankreich abgetretenen Provinzen mehrere Ländereien zu und setzte dann fest:

Uebrigens wird die Erhaltung der Posten des Fürsten von Thurn und Taxis, so wie sie constituirt sind, garantirt. Demzufolge sollen die gedachten Posten in dem Zustande erhalten werden, in welchem sie sich, ihrer Ausdehnung und Ausübung nach, zur Zeit des Luneviller Friedens befanden. Um diese Anstalt in ihrer ganzen Vollständigkeit, so wie sie sich in besagtem Zeitpunkt befand, desto mehr zu sichern, wird sie dem besonderen Schutze des Kaisers und des Kurfürstlichen Collegiums übergeben.

La conservation des postes du prince de la tour et Taxis, telles qu'elles sont constituées, lui est d'ailleurs garantie. En conséquence les dites postes seront maintenues in statu quo, pour l'étendue et l'exercice, qu'elles conservaient lors du traité de Luneville, et pour en assurer d'autant plus l'établissement dans toute son intégrité, tel qu'il se trouvait à la dite époque, elles sont mises sous la protection spéciale de l'empereur et du collège électoral.

Ueber diese Festsetzung des Reichsdeputationshauptschlusses ist viel geschrieben und gestritten worden, und die doctrinelle Interpretation hat alles Mögliche daraus hergeleitet.\*) Man hat sich gefragt, ob das Reichspost-Institut als solches oder das Recht und der Besitzstand des Fürstlichen Hauses von Thurn und Taxis dadurch hat reichsgrundgesetzlich garantirt werden sollen, ob diese Angelegenheit überhaupt in die Entschädigungsfestsetzungen für an Frankreich abgetretene Länder gehört habe,\*\*)

\*) Namentlich von Klüber (öffentliches Recht des Deutschen Bundes; das Postwesen in Teutschland; Patriotische Wünsche); Stängel (das Deutsche Postwesen und die Postgerechtsamen des Hauses Taxis, Stuttgart 1844); Müller (Beleuchtung des Stängelschen Werkes: Das Deutsche Postwesen, Leipzig 1847); Linde (das Deutsche Postrecht, Gießen 1857) und Gaspari (der Deputationsrecess Bd. II.).

\*\*) So macht Stängel dem §. 13. eine quaestio status und fragt, wie derselbe überhaupt in den Reichsdeputationshauptschluß gekommen sei? — Frankreich hatte ihn auf Betreiben des Fürsten von Thurn und Taxis hineingesetzt, dem man wahrlich nicht ver-

was es für einen Sinn habe, wenn im ersten Satze von der Constitution (d. i. dem rechtlichen Zustande), im zweiten aber von dem factischen Zustande der Taxirischen Posten die Rede sei, und dennoch beide Sätze in der Weise, wie es hier geschehen, durch ein Bindewort der Folgerung verbunden sind, endlich ob der Französische oder Deutsche Text der Auslegung zum Grunde zu legen sei, zumal sie beide nicht genau übereinstimmen, indem das im Französischen Text enthaltene Wörtchen »lui« im Deutschen Text durch das entsprechende »ihm« nicht wiedergegeben, vielmehr ganz ausgelassen sei. Stängel meint, es sei mit gutem Grunde geschehen, und bezüchtigt dadurch, wie sein Gegner Dr. Müller, der Verfechter der Taxirischen Postgerechtigkeit, ihm verdienstlicher Weise bemerkt, die Deutschen Staatsmänner in Regensburg einer Fälschung und einer Täuschung der Französischen, der Kenntniß der Deutschen Sprache nicht mächtigen Gesandten, die allerdings noch ärger wäre als das berühmte *jusqu'à la mer* und *jusque dans la mer* der Holländer.

Thatsächlich ist, daß die Aufnahme dieser Bestimmung in den Reichsdeputationsbeschluß sehr übereilt wurde. Frankreich und Rußland, die vermittelnden Mächte, hatten den Entschädigungsplan vorgelegt, und für die Annahme desselben zwei Monate Zeit bewilligt, eine außerordentlich kurze Frist, wenn man sich die Größe des in all die hundertfältigen verwickelten Standes-, Besitz-, Rechts- und Verfassungsverhältnisse des Deutschen Reichs tief eingreifenden Entschädigungswerkes, das schon während der Verhandlungen zu einer unübersehbaren Menge von Reclamationen Veranlassung gab, vor Augen führt. Das Postwesen trat vor den vielen wichtigeren Gegenständen zurück und wurde nachher, als das Drängen Rußlands und Frankreichs immer ungestümer wurde, unleugbar übereilt behandelt.

Schwerlich waren unter diesen Umständen die Mitglieder der Deputation des Grundes und Zweckes der erwähnten Bestimmung sich ganz klar bewußt. Denn warum sollten sie es sonst nicht deutlicher ausgesprochen haben, ob die Reichspost oder die Taxirischen Rechte gesichert werden sollten, oder was man sonst wollte. Es fehlt doch wahrlich unserer Sprache nicht an scharfem Ausdruck. Aber gerade die gewählten Worte »Ausdehnung und Ausübung« erweisen sich bei der praktischen Anwendung jener Bestimmung des Reichsdeputationshauptschlusses so unbestimmt und elastisch, daß das Haus Thurn und Taxis alle möglichen Ansprüche daraus folgern, die Reichsstände alle diese Ansprüche bestreiten konnten. Beides mit Grund. Denn die Ver-

denken konnte, daß er zu retten suchte, was zu retten war, und daß er, wie so viele andere Deutsche Fürsten, die Französischen Diplomaten und Beamten in Regensburg und Paris gewann, welche, wie Thiers in der Geschichte des Consulats und Kaiserreichs (Band IV., Buch 15) bei Schilderung der Deputationsverhandlungen erzählt, damals für Deutsches Geld große Empfänglichkeit bezeigten. Stängel, sonst so klar, verliert sich bei diesem Theil seiner Deductionen mehrmals in sophistische Gewirre, die dem Schatzkamm seiner Gegner, namentlich Müller und Linde, manche Angriffspunkte bloßgestellt haben.

heißung der Erhaltung der Taxisschen Posten in ihrer Ausdehnung und Ausübung konnte z. B. nur von den Taxisschen Postcoursen und dem Taxisschen Postareal oder aber auch von den Correspondenzzweigen und Kartenschlüssen verstanden werden, wodurch sich sehr verschiedene Resultate ergaben. Uns leitet hier kein Hang zu müßiger Kritik. Vielmehr haben derartige Auslegungen wirklich in der Praxis dieses und besonders des folgenden Zeitraumes eine wichtige Rolle gespielt, und viele Wirren — wir erinnern an die Thurn und Taxisschen Postanstalten in den Hansestädten — hervorgerufen. Die Reichsdeputation hätte um so mehr Veranlassung gehabt, bei jenem Artikel klar und bestimmt zu sein, als gerade wegen der Postrechtsverhältnisse schon so viele Streitigkeiten im Reiche entstanden waren. Von der Preussischen Regierung, die an der Spitze der gekräftigten protestantischen Partei stand und durch ihre Verbindung mit Frankreich und Rußland großen Einfluß bei diesem Werke hatte und ohne Zweifel eine ihr Postrecht in den Entschädigungslanden unbedingt feststellende Bestimmung ausgewirkt haben würde, wenn sie wollte, \*) wurde die Deputation sogar ausdrücklich hierauf aufmerksam gemacht; aber die Antwort war, »die Zeit sei zu kurz und es würde viel Geschrei geben.« Also zurück in die Unklarheit der Rechtsbegriffe, zurück in das Zwielficht halbdeutlicher Bestimmungen, das kein Object in seinen reinen Umrissen erscheinen läßt, zurück in das Irrsal der juristischen Hermeneutik, mit ihrer grammatischen und logischen Auslegung, ihrer Identität und Parität der ratio, vor Allem aber ihrer berücktigten interpretatio politica!

Die Preussische Regierung hielt ihr Postrecht in den Entschädigungsländern durch den Vertrag vom 23. Mai 1802 und die Erklärungen ihrer Gesandtschaft auf dem Reichstage am 12. October 1802 hinlänglich gewahrt. Sie hatte in den an Frankreich abgetretenen Landestheilen Gelnern, Cleve und Meurs das Postregal selbstständig ausgeübt. Die Preu-

---

\*) Wegen der verwandtschaftlichen Verhältnisse zwischen dem Preussischen Königshause und dem Fürstlichen Hause von Thurn und Taxis war mit der Französischen Gesandtschaft die freundschaftliche Verabredung getroffen, daß man zwar auf möglichste Klarheit der Bestimmungen über das Postwesen halten, aber doch »durch eine öffentliche Erklärung der Reichspostverhältnisse in den Preussischen Entschädigungslanden nicht gern Veranlassung zu Contestationen über diesen Punkt geben wollte, die dem Fürstlich Thurn und Taxisschem Hause nicht anders als unangenehm und nachtheilig sein könnten.« Und hier vermuthet Stängel sehr richtig, daß, »wer im Jahre 1803 die Erhaltung der Reichspost zu wünschen Veranlassung hatte, der wird es für einen günstigen Umstand gehalten haben, daß die Preussische Staatsregierung in Folge ihres Vertrages vom 23. Mai 1802 auch in ihren neuen Landen von dem Kaiserlichen Postreservatrechte befreit geblieben ist: denn wäre dies nicht der Fall gewesen, so hätte leicht geschehen können, daß unter dem mächtigen Einflusse Preußens in dem Reichspostwesen jenes Andere von Reichswesen beliebt worden wäre, was die Kaiserlichen Wahlcapitulationen dem Reichstage (noch immer) vorbehalten hatten, daß nämlich die Reichspost nach dem Austritte der geistlichen Stände noch zur Zeit des Deutschen Reiches gänzlich aus diesem verschwunden wäre« (Stängel, a. a. O. Seite 191).

fischen Entschädigungen stützten sich auf den natürlichen Grundsatz, daß diese Macht die Indemnitätslande mit denselben Rechten, also auch mit dem Postrecht zum Besiz erhielt, mit welchen sie ihre abgetretenen Länder besessen hatte. Beanspruchte das Fürstliche Haus Thurn und Taxis eine Entschädigung für das in den Preussischen Indemnitätslanden ihm verloren gehende Postregal, so mußte es diese Schadloshaltung vom Reiche fordern, da sein desfallsiger Verlust eine Folge des Entschädigungswerkes, eine Folge des vom Reiche bestätigten Luneviller Friedens war.

Friedrich Wilhelm III. befahl am 5. August 1802, daß die Exmittirung der Taxischen Posten aus den Preussischen Entschädigungslanden, mit Festigkeit, jedoch mit möglichster Schonung bewirkt werden sollte.

Der Fürst von Thurn und Taxis sendete nunmehr einen Bevollmächtigten, den Ober-Postmeister, Geh. Rath Brinck von Treuenfeldt behufs der Unterhandlung nach Berlin.

Die Frage, ob das Taxische Postwesen in den Preussischen Entschädigungsländern dem Hoheitsrechte des Souverains werde weichen müssen, konnte selbstverständlich nicht erst einen Gegenstand dieser Unterhandlung abgeben. Es konnte sich bei der letzteren vielmehr nur um Termin und Modus der Exmittirung, um die anderweite Gestaltung der internationalen technischen Postverhältnisse, das Abrechnungswesen u. A. handeln.

Man zog aber von Taxischer Seite diese Unterhandlungen absichtlich in die Länge, augenscheinlich, um erst den Erfolg der Arbeiten der Reichsdeputation abzuwarten. Indes zeigte man sich geneigt, den Preussischen Posten gutwillig zu weichen, wenn gewisse Transitrouen (namentlich die nach den Hansestädten) für die Reichspost unentgeltlich offen gelassen würden, und wenn derselben die Beibehaltung von Brief-Postämtern in Hildesheim, Duderstadt, Paderborn, Münster und Erfurt gesichert würde. Auf den ersten Punkt wollte Preußen aus Billigkeitsgründen eingehen; der zweite aber betraf gerade die wichtigsten Post-Anstalten: er war unerfüllbar.

Schon mehrere Monate schwebten die Unterhandlungen und es war der Geschicklichkeit des Taxischen Bevollmächtigten gelungen, sie immer wieder auf ihren Ausgangspunkt zurückzuführen. Da wurde der Reichsdeputationshauptschluß am 25. Februar 1803 beendet. Der §. 13. war, wie er in dem letzten Entwurfe stand, bei der definitiven Redaction unverändert geblieben: die Bestimmung über die Taxischen Posten war öffentlich in der Versammlung nicht angefochten worden. Freilich hatte Preußen hiervon nur aus Rücksicht auf das Fürstlich Thurn und Taxische Haus Umgang genommen: doch das galt gleich; der Reichsdeputationsrecess war vollzogen.

Wenige Tage nach der Bekanntwerdung dieses Vorgangs übergab der Taxische Bevollmächtigte, gestützt auf den §. 13., dem Preussischen Commissarius, Geh. Postrath v. Seegebarth, eine Note, in welcher das Taxischer Seits behauptete Recht auf ungeschmälerte Beibehaltung der Posten in den Preussischen Entschädigungsländern dargethan, die Preussische

Ermittlung der Taxisschen Posten in nachdrücklicher Sprache als ein Act der Gewalt charakterisirt und ziemlich unverhüllt mit Kaiser und Reich und der Französischen Republik, fast möchten wir sagen gedroht war.

Das war gerade das beste Mittel, die Absichten des Preussischen General-Postamts zu befördern. Denn nun war dasselbe gewiß, daß der König in alle von der Postverwaltung vorgeschlagenen Maßregeln willigen werde. Noch denselben Abend schrieb der Geh. Cabinetrath Beyme, welchem der Geh. Postrath von Seegebarth die Note sofort zugestellt hatte, an den Vesteren: »Dies setzt Allem die Krone auf. Doch ich bin dessen froh. Hätte man sich Taxisscher Seits bei des Königs Majestät auf's Bitten gelegt und an sein unerschöpfliches Wohlwollen appellirt, so hätten wir manches zu fürchten gehabt. So aber hat man jenseitig alle wirkenden Mittel selbst aus den Händen gegeben.«

Am nächsten Morgen schon trug Beyme im Verein mit dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten v. Haugwitz die Angelegenheit dem Könige vor und es erging unterm 8. März 1803 folgende U. K. O. an den Minister der auswärtigen Angelegenheiten: »Die gegen das Reichspost-Generalat bisher bewiesene Nachsicht wegen der Posten in Meinen Entschädigungsländern wird von demselben dergestalt gemißbraucht, daß die Unterhandlungen, welche mit dem seit drei Monaten hier anwesenden Geheimen Rath von Brink gepflogen werden, nicht um einen Schritt vorwärts gekommen sind, ungeachtet alles Mögliche, sowohl Nachgiebigkeit, als ernste Sprache versucht worden. Diese Verschleppung, die von Taxisscher Seits in Paris geschehenen Schritte, um die Französische Republik in die Sache zu mischen, und die Euch bekannte neuerlich von dem diesseitigen Commissario von Seegebarth übergebene Note des von Brink lassen keine Zweifel übrig, daß das Generalat der Reichsposten sich mit der zugestandenem Vergünstigung des Durchtritts, die es mit Dank zu erkennen gehabt hätte, nicht begnügen, sondern in Meinen Landen das Postregal selbst exerciren, Briefe colligiren und distribuiren und eigene Postämter, die dem Kaiser und dem Fürsten von Thurn und Taxis geschworen haben, unterhalten will. Dies sind Dinge, die weder Sachsen noch Hessen, weder Braunschweig noch Mecklenburg dulden und die geradezu in die Souverainetätsrechte eingreifen. Wollte man bei solchen Zumuthungen noch fernere Nachgiebigkeit zeigen, so würde man in Schwäche verfallen. Ich habe daher beschlossen, den Umzügen des Reichspost-Generalats ein Ende und die Mir gebührenden Rechte geltend zu machen. Zu dem Ende habe Ich dem General-Postmeister Grafen v. d. Schulenburg heute befohlen, den ersten Mai mit der Exmission der Reichsposten ohne ferneren Anstand vorzugehen, Euch aber trage ich auf, dem Geheimen Rath v. Brink dieses zu eröffnen und demselben dabei bemerklich zu machen, daß das Reichspost-Generalat, wenn es sich vor diesem Termine nicht zum Ziele legen und Mich der Nothwendigkeit der

Exmissionsvollstreckung überheben würde, es sich selbst zuzuschreiben habe, daß die Vergünstigung des Transits dann ebenfalls nicht stattfinden werde. Friedrich Wilhelm.«

Der gereizte Ton, in dem diese Ordre verfaßt ist, erklärte sich, abgesehen von der vorhin erwähnten Thurn und Taxisschen Note, auch noch daraus, daß das Reichspost-Generalat um diese Zeit eine Postconvention mit Frankreich abgeschlossen und darin Festsetzungen getroffen hatte, die seinen Postverträgen mit Preußen geradezu entgegen waren und die Reichspost gewisser vertragsmäßiger Verpflichtungen gegen Preußen überhoben, ohne daß diesem Staate irgend eine Nachricht darüber gegeben worden wäre; vielmehr war man Seitens des Reichspost-Generalates sofort *via facti* vorgegangen.

Namentlich handelte es sich dabei um die Expedition der Correspondenz aus Frankreich, Brabant und Spanien. Wie wir oben gesehen haben, hatte die Reichspost in ihren Verträgen mit Preußen die Verpflichtung übernommen, die sämtliche Französische, Spanische zc. Correspondenz nach Preußen, Sachsen, Polen, Rußland u. s. w. dem Postamte in Wesel zuzuführen, von wo ab Preußen das Porto für diese Correspondenz bezog.

Durch die Ausdehnung der Französischen Grenzen bis an den Rhein hatte die Reichspost allerdings ihren dortigen Wirkungskreis, und mit diesem das Grenz-Postamt Maschke verloren: die Verhältnisse waren wesentlich verändert. Doch durfte es die alten Verträge mit Preußen nicht in der Weise ignoriren, wie es geschah.

Das Reichspost-Generalat schloß nämlich schleunig eine für sein Interesse sehr vortheilhafte Convention mit Frankreich\*), nach welcher die sämtliche Französische und Spanische Correspondenz der Taxisschen Post in Frankfurt a. M. zugeführt werden sollte, von wo aus die Expedition der Briefe nach Preußen und Rußland auf Erfurt erfolgte. Statt von Wesel ab, bezog die Preußische Postkasse das Porto daher nur von Erfurt ab. Dies war indeß die geringere Beeinträchtigung. Größer war der

---

\*) Es war für das Preussische Postwesen sehr nachtheilig, daß das General-Postamt beim Abschlusse einer Postconvention mit Frankreich sich von dem Reichspost-Generalat hatte zuvorkommen lassen. Preußen und Frankreich waren am Niederrhein Nachbarn geworden und man hätte sofort nach Abtretung von Geldern, Cleve und Meurs einen Postvertrag mit der Französischen Republik schließen müssen. Dies war verabsäumt worden, zum Theil wohl aus einer unrichtigen Anwendung des damals sehr hervortretenden politischen Grundsatzes, unmittelbare Verührungen zwischen großen Staaten möglichst zu vermeiden. Später, als man die Folgen jener Verabsäumung fühlte, hätte man sehr gern eine Postconvention mit Frankreich geschlossen. Talleyrand zeigte sich auch geneigt dazu und die Preussische Verwaltung sandte 1803 den Postdirector Eversmann aus Emmerich nach Paris, der aber, nachdem er 1½ Jahre daselbst mit Unterhandlungen zugebracht und bei 80 Jr. täglicher Diäten und sonstigen extraordinären Ausgaben in dieser Zeit 12,700 Thlr. aus Staatsmitteln verbraucht hatte, unverrichteter Sache nach Emmerich zurückkehrte, indem es den Franzosen mit der Unterhandlung kein rechter Ernst, auch ihre schon abgeschlossene Convention mit Thurn und Taxis ein großes Hinderniß gewesen war.

Nachtheil, der aus der Vertheuerung des Porto und der Versäumniß aller aus dem Norden Frankreichs herrührenden Briefe nach Preußen entstand. Cleve z. B. gehörte jetzt zu Frankreich. Die Briefe von Cleve nach dem Preussischen Hildesheim wurden daher gemäß dieser Convention über Cöln und Frankfurt a. M. geleitet und kamen nach 9 Tagen glücklich in Hildesheim an, wohin sie über Wesel in 3 Tagen gelangt wären. Das Porto betrug 12 gGr. statt sonst 4.

Auch hatte das Reichspost-Generalat in Paris Schritte gethan, um die Exmittirung seiner Posten aus den Preussischen Entschädigungsländern abzuwenden. Herr von Haugwitz schrieb aber mit Bezug hierauf an den Grafen v. d. Schulenburg, daß sowohl »aus der Aeußerung des hiesigen Französischen Gesandten als auch aus denjenigen, welche in Paris gegen den Marquis von Lucchesini (den Preussischen Gesandten) geschehen sind, hervorgehe, daß der erste Consul eben keinen ausgezeichneten Antheil an den Wünschen und Anliegen des Fürsten von Thurn und Taxis nehme«, und in Regensburg machte die Französische Gesandtschaft dem Bevollmächtigten des Wiener Hofes, als dieser wegen des dem Hause Toscana zugebachten Vooses die unbedingte Ratification des Reichs-Conclusi verweigerte und sich dabei auf die von Preußen angeordnete Exmittirung der Reichsposten berief, bemerklich, wie hier der Unterschied obwalte, »daß Preußen seine Ausnahmen in Absicht der Reichsposten in Conformität eines früher mit der Republik geschlossenen Vertrages rechtfertige, hingegen Oesterreich durch besondere Verträge gerade zum Gegentheil verpflichtet sei.«

Oesterreich beruhigte sich nicht hierbei. Es that vielmehr einen Schritt, der das seit Vollziehung des Deputations-Hauptschlusses stattgefundene aggressive Verhalten des Reichspost-Generalats gegen die Preussische Regierung bei der Exmittirungsangelegenheit zum großen Theil erklärt und rechtfertigt. Der Kaiserliche Commissarius Baron v. Hügel zu Regensburg ließ nämlich die dortigen Thurn und Taxisschen Commissarien zu sich kommen, und verlangte von denselben, daß sie am Reichstage gegen das Preussische Vorgehen, als ein reichs-schlusßwidriges, förmlich reclamiren sollten. Die Thurn und Taxisschen Abgeordneten übernahmen es, mit den Gesandten der vermittelnden Mächte darüber Rücksprache zu nehmen. Von den letzteren machte der Französische Gesandte La Forêt dem Preussischen Gesandten, Grafen v. Görz hierüber Eröffnungen. Dieser hatte indeß keine große Mühe, La Forêt von dem Rechtsgrunde der Preussischen Maßregeln zu überzeugen. Der Französische Gesandte mahnte darauf die Thurn und Taxisschen Abgeordneten von jenem Schritte ab und zwar mit dem besten Erfolge, was ihnen jedoch von dem Kaiserlichen Commissarius die heftigsten Vorwürfe und Drohungen zuzog.

In Berlin hatte inzwischen der Geheime Rath von Brink, als ihm des Königs bestimmter Wille, zum 1. Mai die Exmittirung bewirken zu lassen, eröffnet wurde, sich, da die Zeit drängte, zum Ziele gelegt, und unterm



14. April 1803 eine Präliminar-Convention unterzeichnet, nach welcher das Reichspost-Generalat die Reichspost in den Preussischen Entschädigungslanden zurückziehen wollte, wogegen demselben auf mehreren großen Routen freier Transit gestattet war. Es wurde jedoch dem Fürstlich Thurn und Taxischen Abgeordneten bei seiner Abreise aus Berlin bemerklich gemacht, daß wenn bis zum 1. Mai die Ratification der Präliminar-Convention Seitens Sr. Durchlaucht nicht geschehen sei, die Ermittlung an diesem Tage unabweislich erfolgen werde.

Die Ratification ward verweigert.

Die Ermittlung ward bewirkt.

Sie ging ohne Widerstand an dem festgesetzten Tage von Statten. Ueberall traten an Stelle der Reichsposten die Preussischen Posten. Ihre Organisation war nach einem wohlbedachten Plane von dem in Hildesheim bei dem General-Postmeister Grafen von der Schulenburg anwesenden Post-Inspector Pistor, der noch in demselben Jahre zum Geh. Postrath ernannt wurde, so vollständig vorbereitet, daß der alte Postenlauf nicht allein nicht gestört ward, sondern auch mehrere neue größere Postcourse sofort in geordnete Wirksamkeit traten. Man schloß zu diesem Behufe Post-Recesses ab mit Braunschweig-Lüneburg, Sachsen-Weimar (wegen der Postverbindung mit Erfurt), der Gräfl. Lippe-Schaumburgischen Regierung (wegen des Transits und Postamtes in Bückeburg), der Gräfl. Bentheimischen Regierung (item wegen Burgsteinfurt), den Fürstlich Salmischen Häusern (wegen Horstmar, Ahaus und Bocholt), dem Herzoge von Arenberg (wegen Dorsten und Meppen), dem Herzoge von Croÿ (wegen Dülmen), der Fürstlich Oranien-Nassau-Corveyschen Regierung (wegen Höxter) und der Fürstlich Essenschen Regierung (wegen Steele, Essen und Borbeck).

Nach der Allerhöchsten Ordre vom 8. März hätte nun auch der Transit geschlossener Reichspostfelleisen durch die Preussischen Entschädigungslande aufhören müssen. Als man jedoch in Berlin erfuhr, welchen Zuthaltungen des Wiener Hofes das Reichspost-Generalat ausgesetzt gewesen war, ließ man die Billigkeit walten und setzte für die Regelung der Transitverhältnisse einen weiteren Termin auf den 1. August, bis zu welchem Tage in dieser Hinsicht noch der status quo aufrecht erhalten werden sollte.

Der Fürst von Thurn und Taxis, überzeugt, daß er weder bei der Französischen Republik noch bei Kaiser und Reich auf thatkräftige Unterstützung zu rechnen habe, nahm von weiterm Widerstande Umgang und sandte abermals einen Bevollmächtigten den General-Postdirector Freiherrn v. Brinß-Berberich nach Berlin, diesmal mit dem Auftrage erster Unterhandlung.

Am 1. November 1803 kam der Vertrag zu Stande. Der Reichspost wurde auf den Routen Düsseldorf-Münster-Bremen-Hamburg, Frankfurt-Eisenach-Mühlhausen-Hildesheim-Hamburg-Bremen, Hamburg-Bremen-Halberstadt-Leipzig, Frankfurt-Erfurt-Leipzig, Frankfurt-Pa-

derborn · Bückeburg · Bremen und Düsseldorf · Duisburg · Wesel · Holland der unbeschränkte Transit verschlossener Felleisen gestattet, und zwar wurde das Transitrecht ganz unentgeltlich (ohne Recognition) an Thurn und Taxis überlassen. Die Preussische Postverwaltung übernahm es, mit ihren Beförderungsmitteln diese transitirenden Reichspostfelleisen in besonderen Transporten durch das Preussische Gebiet zu führen, für welche Leistung das Reichspost-Generallat an das Preussische Aerar 75 Thlr. jährlich pro Meile bei einem wöchentlich zweimal tour und retour zu verrichtenden Ritt zu zahlen hatte, was zusammen die Summe von 4748 Thlr. jährlich ausmachte. War das Felleisen über 120 Pfund schwer, so mußten 2 Felleisen formirt werden; das zweite wurde dann durch einen Nebenritt fortgeschafft gegen eine Vergütung von 12 gGr. pro Meile.

In dieser Convention erscheint hiernach bezüglich der Transitvergütungen schon ganz bestimmt der Unterschied zwischen derjenigen Vergütung, welche für das Transitrecht gezahlt wird und in welcher eigentlich eine Anerkennung des Posthoheitsrechtes des transitgewährenden Staates liegt (daher sie auch die passende Bezeichnung Recognition führt), und derjenigen anderweiten Vergütung, welche an die transitleistende Verwaltung für den Transport des Transitobjectes gezahlt wird. Die erstere Vergütung beruht auf einem staatsrechtlichen, die letztere auf einem privatrechtlichen Titel. Die erstere wurde in dem vorliegenden Falle ausnahmsweise erlassen, die letztere auf 4748 Thlr. festgesetzt.

Außerdem enthielt der erwähnte Vertrag mehrere Bestimmungen über die gegenseitigen Postverbindungen, die Zuführung, Lage und Expedition der Correspondenz, das Expeditions- und Abrechnungswesen, und besagte dann im §. 12.:

»Da des Königs Majestät die Besignahme Allerhöchst Dero Entschädigungsländer mit der vollen Souverainetät auf dem nämlichen Fuße wie Allerhöchst Dero übrige Staaten angetreten haben, und wie Allerhöchstdieselben Dero vormalige jenseits Rheins belegene Provinzen besessen, und da hiervon das ausschließliche Exercitium des Postregals in benannten Entschädigungsländern eine unmittelbare und natürliche Folge gewesen ist, so ergiebt sich von selbst, daß ähnliche Folgerungen von andern Reichsständen, da selbige in diesem Fall sich nicht befinden können, keinesweges gezogen werden, und daß dasjenige, was hierunter in Sr. Königl. Majestät vorgedachten Provinzen Statt findet, dem ungetheilten und constitutionellen Besigstande des Reichspostwesens in den Landen anderer Reichsstände, dem 13. Artikel des Reichsdeputations-Recesses zuwider, keinen Abbruch thun könne. Allerhöchstdieselben wollen vielmehr Ihre mächtige Assistenz und Fürsprache dem Reichspostwesen, in Fällen wo solches von Seiten anderer Reichsstände verdrängt oder beeinträchtigt werden sollte, und Se. K. M. dasselbe darum anruft, werththätig angeheißen lassen, wie solches zudem der allegirte §. 13. des Reichsdeputationschlusses für Allerhöchst Dero Qualität als Kurfürst an die Hand giebet.«

Durch einen Nebenrecess von demselben Tage hatte der Fürst von Thurn und Taxis das Schicksal seiner Beamten in den Preussischen Entschädigungslanden sicher gestellt. Mehrere unter ihnen behielt er selbst in seinen Diensten, andere übernahm die Preussische Verwaltung, und diejenigen, welche hiernach noch außer Dienstbeschäftigung blieben, sollten nach Inhalt dieses Nebenrecesses den ganzen Betrag ihrer Dienst Einkünfte, incl. der Emolumente, als Pension auf Lebenszeit jährlich aus der Preussischen Staatskasse erhalten. Die Gesamtsumme dieser Pensionen belief sich auf 10,000 Thlr. jährlich.

Während so der Fürst von Thurn und Taxis selbst einen Verlust erlitt, hatte er sich der Zukunft seiner Beamten in dem verlorenen Postareal mit einer Sorgfalt angenommen, die manchem Souverain bei den vielen Gebiets-Auswechselungen und Abtretungen jener Zeit, wobei das Schicksal der Staatsdiener oft der größten Willkür preisgegeben wurde, zum Vorbilde hätte dienen können.

Dagegen war die Politik des Fürstlich Thurn und Taxis'schen Hauses bei dieser Angelegenheit nicht frei von Mißgriffen. Anfangs wandte man sich an den Kaiser, von dem das Fürstliche Haus zwar seit Jahrhunderten durch unzählige Patente, Erlasse, Mandate, aber kaum jemals, selbst gegen kleinere Reichsstände, mit Erfolg und Nachdruck unterstützt worden war. Sodann warf man sich Taxis'scher Seits vollständig Frankreich in die Arme und erbat dessen Unterstützung gegen Preußen, indem man die Verhandlungen mit Letzterem abbrach. In Folge dessen zeigte sich die Preussische Regierung gereizt, mehr gereizt, als es der Würde einer großen Macht gezieme; und von einer Entschädigung für den Fürsten von Thurn und Taxis, welche man Anfangs in Berlin allerdings aus Billigkeitsrücksichten in Aussicht genommen und für deren Bewilligung der König selbst sich sehr geneigt gezeigt hatte, war fortan nicht mehr die Rede. Napoleon aber gewährte dem Fürstlichen Hause Thurn und Taxis nicht allein keine wirksame Unterstützung, sondern er zeigte sich demselben auf seinen nachmaligen Zügen in Deutschland entschieden ungünstig gestimmt. Unter seiner Autorität hoben die Rheinbundfürsten die Taxis'schen Posten auf. \*) Sein Schwager Murat, Großherzog von Berg, schaffte

\*) Während Württemberg die Aufhebung ohne alle Entschädigung bewirkte, zeigte Bayern hierbei Schonung und Mäßigung. Es verlieh durch das Patent vom 14. Februar 1806 dem Hause Taxis das Erblandpostmeisteramt als Thron-Mannlehn. Das Postlehnverhältniß, welches aus bekannten Gründen für einen größeren Staat sich nicht empfiehlt, ward nun zwar von Bayern in richtiger Erkenntniß der wahren Staatsvortheile am 1. März 1808 wieder aufgehoben und eine eigene Staatspostanstalt errichtet, jedoch erhielt das Haus Taxis eine Geldentschädigung von 25,000 Fl. jährlich. Baden folgte diesem Beispiel (1811). Nassau übertrug durch den Postlehnvertrag vom 19. December 1806 dem Fürsten von Thurn und Taxis das Erblandpostmeisteramt und verlieh demselben das dominium utile des Postregales zu Lehen. Der Canon betrug früher 6000 Fl. und wurde nachmals auf 12000 Fl. erhöht.

die Taxisschen Posten in seinen Landen ohne Weiteres ab. Sein Bruder Hieronymus that dasselbe im Königreich Westphalen. Napoleon selbst ließ 1807 die Taxisschen Posten im Baireuthischen, Fuldaischen und Hannauischen aufheben. Auf seinen speciellen Befehl wurden sie aus den Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck und aus allen jenen Theilen des nordwestlichen Deutschlands verdrängt, welche Napoleon im December 1810 unter dem Namen des Lippe-Departements und des Hanseatischen Departements mit Frankreich vereinigte. Und nach diesen Vorgängen läßt sich nicht zweifeln, daß wenn der Fürst Primas gestorben, und sein in der Botschaft Napoleons an den Französischen Senat vom 2. März 1810 bezeichneter Nachfolger Eugen Beauharnais zur Regierung des Großherzogthums Frankfurt gelangt wäre, die Taxisschen Posten auch aus ihrer letzten festen Position am Main verdrängt worden wären.

In dieser Zeit wurde das Haus Taxis vielfach ungerecht bedrückt und vermochte sich nur mit den außerordentlichsten Anstrengungen aufrecht zu erhalten. —

#### Auflösung des Deutschen Reiches.

In Folge des Rheinbundes (12. Juli 1806) löste sich das Deutsche Reich auf (6. Aug. 1806). Damit fiel auch die Reichspostverfassung, das Amt eines Reichs-General-Postmeisters und die Reichspost, dieses lebendige Symbol des schwankenden unklaren öffentlichen Rechtszustandes in Deutschland, wie Wohl sie nennt. \*) Bezüglich der Postgerechtfame des Taxisschen Hauses war (wie dies bezüglich mancher anderen Reichslehnverhältnisse stattfand) mit dem Fall der Reichsverbinding aber wohl nur die Reichslehnbarkeit als erloschen zu betrachten und die Lehnsherrlichkeit war nunmehr auf denjenigen Staat übergegangen, unter dessen Hoheit der Gegenstand der Lehnsverbinding sich jetzt befand. \*\*) Die Posthoheit erlangten die Fürsten des Rheinbundes allerdings durch diesen Bund und durch den Fall des Deutschen Reiches, indem sie die volle Souverainetät überkamen, deren Inbegriff auch die Posthoheit umfaßt. Die Ausübung des Postregals aber, dieses dingliche Recht des Hauses Taxis, schien demselben durch die Rheinbundsacte selbst versichert zu sein, indem der Art. 27. dieser Acte festsetzt: »Les princes ou comtes actuellement régnans conserveront chacun, comme propriété patrimoniale et privée, tous les domaines sans exception, qu'ils possèdent maintenant, ainsi que tous les droits seigneuriaux et féodaux non essentiellement inhé-

\*) In der Lübinger Zeitschrift für die Staatswissenschaft pro 1845 Bd. I. S. 7.

\*\*) Klüber: öffentliches Recht des Deutschen Bundes §§. 437 und 538; Zachariä: Deutsches Staats- und Bundesrecht II. S. 360: „daß einige Rheinbundfürsten nach Auflösung des Deutschen Reiches die Taxisschen Postgerechtfame für ganz erloschen erklärten, war gewiß ohne Rechtsgrund.“

rens à la souveraineté. Das Postregal gehört nun eben zu den außerwesentlichen Staatsregierungsrechten, während die Posthoheit ein wesentliches unveräußerliches Staatsregierungsrecht ist (cfr. *Uhl. I. S. 107*).

#### Vertrag von Schönbrunn. Besiznahme Hannovers.

Napoleon, am 2. December 1804 zum Kaiser der Franzosen gekrönt, hatte gerade ein Jahr später durch den großen Sieg bei Austerlitz den dritten Krieg gegen Oesterreich und dessen Bundesgenossen Rußland beendigt. Vierzehn Tage nachher, am 15. Decbr. 1805, schloß Preußen mit Frankreich jenen Allianztractat von Schönbrunn, der das Truggewebe der Napoleonischen Politik dieser Macht gegenüber vollendete. Preußen trat an Frankreich ab: Neuchâtel, Anspach und das Clevische Gebiet diesseits des Rheins mit der Festung Wesel. Aus dem letzteren und dem von Pfalzbayern abgetretenen Berg bildete Napoleon am 30. März 1806 das Großherzogthum Berg, welches er seinem Schwager Murat verlieh, während Berthier Fürst von Neuchâtel wurde.

Zur Entschädigung dafür erhielt Preußen von Napoleon Hannover, welches dem Könige von England gehörte, und das von den Franzosen besetzt worden war. Preussische Truppen rückten in Hannover ein. Eine Commission zur Organisation der Administration ward ernannt und derselben der Postdirector, Kriegsrath Madeweis aus Halle Behufs Einführung der Preussischen Postverfassung in dem neuen Landestheile beigeordnet. Diese Besiznahme von Hannover durch die Preussische Regierung war, wie Fox im Englischen Parlamente nachdrücklich geltend machte, eine Rechtsverletzung und wurde demnach auch von der Englischen Regierung als ein Kriegsfall angesehen. Die Französische Armee hatte die Hannöverschen Lande allerdings eingenommen, aber dieselben waren noch durch keinen Staatsvertrag von England an Frankreich abgetreten, mithin ein Besizrecht des letzteren auch noch nicht begründet.

#### Preußen unter Französischem Druck. Zerrüttung des Postwesens in Preußen und Deutschland.

Zehn Monate nach dem Versprechen unveränderlicher Freundschaft und ewigen Friedens waren Preußen und Frankreich im Kriege. Am 14. October 1806 ward die verhängnißvolle Schlacht von Jena und Auerstädt geschlagen. Zwei Tage später marschirten die Corps der Marschälle Augereau, Lannes und Davoust auf die Preussische Hauptstadt zu. Hof, Armee, Regierung, Alles floh.

Am 16. October 1806 erhielt der General-Postamts-Präsident v. Seegebarth den Allerhöchsten Befehl, mit der General- und Hofpostamts-Kasse, den Documenten, Etats, Cassenbüchern, Rechnungen und demjenigen Theile des Postarchivs, dessen Geheimhaltung unter den ob-

waltenden Umständen am nothwendigsten schien, dem Könige nach der Festung Cüstrin zu folgen. Es gelang, trotz der unbeschreiblichen Verwirrung in Berlin, alle diese Gegenstände zu retten. Die Flucht war aber so eifertig, daß Seegebarth von Cüstrin aus an das General-Postamt schrieb, er habe die auf seinem Tisch gelegenen Reinschriften nicht mehr vollziehen können; man möge nachsehen, ob nicht Piecen darunter seien, deren Verbergung oder Vernichtung noch erforderlich sei. Der aus 4 Wagen und 20 Pferden bestehende Transport langte glücklich in Cüstrin an. Aber die Flucht mußte ungesäumt bis Königsberg und später im Anfange des Jahres 1807 bis Memel fortgesetzt werden.

Die Rätthe des General-Postamts mußten wie die meisten Mitglieder der übrigen Behörden in Berlin zurückbleiben. Zum Gouverneur von Berlin war der Graf v. d. Schulenburg-Kehnert (General der Kavallerie, Staatsminister und General-Postmeister) ernannt worden. Uebrigens war man ganz rathlos. Am 19. October wurde »im Interesse der Stadt Berlin« auf Anordnung des Gouvernements die Maßregel getroffen, daß alle Fahrposten nach Ost- und Westpreußen, Schlesien, Pommern und Hamburg sofort eingestellt werden sollten, um »die Fortschaffung des baaren Geldes und der im Fall einer feindlichen Besetzung erforderlichen Waaren und Lebensmittel zu verhüten.« Drei Tage später ward das Unsinnige dieser Maßregel, durch welche die Verbindungen mit den noch vom Feinde freien Landestheilen abgebrochen gewesen wären, und durch die man dem Feinde einen großen Dienst geleistet hätte, erkannt und dieselbe wieder aufgehoben.

Am 25. October 1806 rückte der Marschall Davoust auf Napoleons Wunsch, der ihn dadurch für den Sieg von Auerstädt belohnen wollte, zuerst in Berlin ein. Am Cottbuser Thor empfangen ihn die in der Hauptstadt noch anwesenden Chefs und Mitglieder der Collegien in Staatsuniform.

Am 27. October folgte Napoleon selbst, der inzwischen in Sanssouci verweilt und das Grab des großen Friedrich besucht hatte. —

Napoleon schützte die Posten: aber nicht, damit sie dem Nutzen des Landes, sondern damit sie seinen militairischen und politischen Zwecken dienen sollten; diese gingen aller öffentlichen Wohlfahrt voran. Der Tagesbefehl über die Posten aus dem Kaiserlichen Hauptquartier zu Bamberg vom 7. October 1806 besagte: »Alle Postmeister in ganz Deutschland, welche für den Dienst der Armee sehr wichtig sind, nimmt der Kaiser besonders in Schutz. Sobald die Französischen Truppen einen Platz besetzen, wo eine Post etablirt ist, wird der Platzcommandant dem Postmeister sogleich einen Unterofficier zu Fuß oder zu Pferd als Sauve-Garde schicken. Sein Haus, sein Eigenthum, wie auch seine Pferde sollen beschützt werden, und man darf ihm keine Einquartierung geben. Wenn die Postpferde für den Dienst nicht ausreichen, so werden die Behörden die Anzahl so weit ergänzen, daß immer 25 Pferde für die Couriere Sr. Majestät des Kaisers und die mit Aufträgen abge-

schiedten Generalstabs-Officiere bereit sind. Sobald die Marschälle und die commandirenden Generale in Postorten sich befinden, dürfen die Postmeister ohne ihre besonderen Befehle keine Pferde abgeben. In allen Städten, wo das Kaiserliche Hauptquartier sein wird, dürfen keine Pferde ohne besonderen Befehl des General-Majors oder des Oberst-Stallmeisters verabfolgt werden«.

Vom 26. October ab wurde auf Französischen Befehl der Lauf sämtlicher Posten von und nach Berlin gänzlich gehemmt. Das Publicum gerieth in die größte Verlegenheit und Angst, Handel und Wandel lagen ganz danieder; es fehlte an Zufuhr von Lebensmitteln.

Das General-Postamt, an dessen Spitze jetzt das älteste Mitglied des Collegiums, Geh. Postrath Müller stand, stellte bei Caulaincourt, dem Oberst-Stallmeister, die Nothwendigkeit der Wiedereröffnung des Postenlaufes dringend vor, und wirkte unterm 2. November die Erlaubniß aus, daß die Reitposten wieder so weit gehen könnten, als die Französische Armee vorgerückt sei. Demnach wurden die Briefposten zwischen dem Rhein und der Oder wieder in Gang gesetzt.

Die von den Franzosen besetzten Preussischen Länder wurden sofort unter Französische Verwaltung gestellt, alle Kassen mit Beschlag belegt und die Gefälle für den Kaiser berechnet (Decret vom 3. November 1806). Allen Staatsbehörden wurden Französische Chefs vorgesetzt, Inspecteurs, Controleurs, Vérificateurs, Auditeurs und Visitateurs beigeordnet. Auch das General-Postamt in Berlin hatte dieses Schicksal. Der Geheime Postrath Müller ward zum Kaiser auf das Schloß beschieden. Napoleon richtete selbst folgende Fragen an ihn: Wie viel beträgt die Posteinnahme brutto? Wie viel bleibt reiner Ueberschuß? Ist in Westphalen auch ein Preussisches Postwesen? Als diese Fragen beantwortet waren, entließ ihn der Kaiser mit der Aeußerung, daß über das Postwesen noch weiter verfügt werden sollte. Dem General-Postamte wurde nun der Auditeur im Staatsrath Campan vorgesetzt und der Controleur Barbeguiere wie der General-Secretair Hilpert beigeordnet.

Am 9. November 1806 mußten die Rätthe in großer Uniform auf dem Schlosse erscheinen, um den Eid zu leisten »nichts gegen die Interessen des Kaisers und der Armee, wie der Französischen Verwaltung zu thun und Alles pünktlich auszuführen, was ihnen dieserhalb und zur Erhaltung der Ordnung und öffentlichen Ruhe aufgetragen würde.« Man befand sich in feindlicher Gewalt, an Flucht war nicht mehr zu denken, auch würde, wenn die Preussischen Behörden nicht anwesend geblieben wären, die ganze Verwaltung in die grenzenloseste Verwirrung gerathen sein. So ward der Eid von den Rätthen und Subalternen aller in Berlin anwesenden Behörden geleistet. Die Französischen Machthaber drangen besonders darauf, daß auch die Postmeister in den von der Französischen Armee besetzten Provinzen diesen Eid leisteten; wir werden gleich sehen zu welchem Zweck.

Sobald nämlich die Posten wieder im Gange waren, wurde in Berlin, in Hamburg, Stettin, Cüstrin, Halle, Magdeburg und allen größeren Orten, die sich in der Gewalt der Franzosen befanden, der Befehl an die Postämter ertheilt, daß kein Brief auszugeben oder abzuschicken sei, bevor ihn nicht die zu diesem Zwecke in die Posthäuser gelegten Französischen Commissarien eröffnet und gelesen hatten.

Wie genau dieselben hierbei verfahren, mag u. a. daraus entnommen werden, daß an einem Tage von 2000 nach dem Clevischen Course bestimmten Briefen in Berlin nur 50 visirt waren und abgehen konnten. Die andern blieben bis zu den nächsten Tagen liegen. Als der Postenlauf wieder eröffnet war, kamen mit der ersten Post aus Hamburg 4000 Briefe in Berlin an. Erst nach acht Tagen konnten die letzten derselben ausgegeben werden.

Der General-Intendant Bignon, dem die Postpolizei anvertraut war, verstärkte das Personal, indem er aus Fouchés cabinet noir in Paris \*) mehrere Französische Beamte nach Berlin kommen ließ. Hier-

---

\*) Die Franzosen haben sich von jeher durch Benutzung der Postanstalt für polizeiliche Zwecke ausgezeichnet. Die erste Anregung dazu gab der Cardinal Richelieu im Jahre 1628, indem er durch mäßige Gebühren und durch unerhörte Strafen auf den Briefschmuggel sämtliche Briefe in Paris auf die Post zog, deren Chef für die geheime Durchsicht derselben sorgen mußte, welchem Geschäfte sich der Cardinal in bedrängten Zeiten nicht selten persönlich unterzog. Als er auf diese Weise die Verschwörung des Marquis von Cinq-Mars, welcher der allmächtige Minister selbst zum Opfer fallen sollte, entdeckt hatte, war seine Erfindung des cabinet noir ganz vorzüglich bei ihm accreditirt und bis an sein Lebensende ist er mit ihrer ferneren Ausbildung beschäftigt gewesen, weshalb er es bei seinem Talente weit darin gebracht haben muß. Ganz in seinem Geiste, nur noch mit verstärkteren Kräften und vervollkommeneten mechanischen Hilfsmitteln wirkte Fouché, der Polizeiminister Napoleons, zu dessen Zeit das cabinet noir in Paris 128 Beamte zählte. Germain, Avocat an der Cour Royale zu Paris, sagt in seiner 1828 erschienenen Brochüre: „Du secret des lettres“, daß die vielen Verletzungen des Briefgeheimnisses Schrecken in den Familien und Bestürzung im Handel verbreiten. Je viens dénoncer — fährt er fort — à la France la partie fangeuse de cette administration, je viens demander justice de ces dilapidations condamnables, appeler le grand jour sur des opérations de mystère et de ténèbres, une prompte et sévère investigation sur ce foyer de corruption et d'immoralité!..... — En France le secret des lettres a été violé dans tous les temps: on semblait avoir érigé en doctrine ce mot affreux du terrible ministre des vengeances, du cardinal de Richelieu: „Qu'on me donne six lignes d'une écriture et je promets d'envoyer l'écrivain à l'échafaud.“ ... Lors de l'exil des parlements les lettres furent décachetées d'une manière tellement scandaleuse, que les négociants de Rouen prirent la résolution de ne plus fermer leurs lettres qu'avec une épingle. Sous la république ces moyens ne furent pas négligés..... En 1821 à l'occasion de la discussion du budget du ministère des finances on faisait remarquer que les produits des postes étaient considérablement diminués; un citoyen remarquable, M. de Girardin, en recherchant la cause, crut la trouver dans le prix élevé des taxes, dans le peu de respect des autorités pour le sceau des correspondances, et dans cette opinion



durch und mittelst einer verbesserten Methode gelangte man dahin, daß in Berlin täglich gegen 2000 Briefe eröffnet und revidirt werden konnten. Das Personal war in bestimmte Sectionen getheilt, deren eine das Ausschneiden der Briefe, die zweite das Lesen und das Uebersetzen verdächtiger Stellen, die dritte das Zusiegeln besorgte.\*)

Viele Personen wurden in Folge der in ihren Briefen enthaltenen Aeußerungen verhaftet und einige sogar nach Frankreich abgeführt. Gen-

commune que cette administration était une honteuse succursale de la police... Loin qu'aucune amélioration ait été introduite, le scandale des menées de police, des opérations occultes et illégales dans cette branche de l'administration s'est au contraire accru, a détruit toutes garanties pour la société, enlevé tout repos à la morale. (Das war im Jahre 1828, und es folgte die Julirevolution) ..... L'origine du cabinet noir est attribué au cardinal de Richelieu. Ce bureau fut supprimé en 1789. Sous la république on décachetait brutalement les lettres, mais il n'y avait point d'organisation permanente et systématique d'un atelier particulier. Rétabli sous le consulat, le cabinet noir n'a pas cessé depuis lors d'être en exercice. Bonaparte abusa scandaleusement de cette création de la tyrannie. Cinq cents lettres lui étaient envoyées tous les matins dans un portefeuille dont lui seul avait la clef et le directeur général des postes une autre. Il prit alors le nom de bureau de l'empereur. En 1814 mille lettres environ étaient décachetées tous les matins et adressées à M de Blacas. On croit communément qu'en 1816 des succursales de ce bureau étaient établies dans quelques grandes villes, telles que Lyon, Strasbourg, Lille.... La police prélève chaque année pour cet objet sur ces fonds secrets 5000 Fr.... L'entrée du cabinet noir est rue Coq-Héron. De la cour on aperçoit une petite porte qui conduit au laboratoire et dont chaque employé a la clef. On craint tant qu'il transpire quelque chose de cet obscur manoir, que les employés vaquent eux-mêmes au service de propreté et de chauffage de l'endroit qu'ils habitent. Ils sont au nombre de 10, 20 ou 30 suivant les circonstances. Ils sont divisés en experts décacheteurs, en graveurs habiles. Il en est de spécialement préposés à la traduction, à l'intelligence, à l'interprétation de toutes les formes dont peut s'envelopper la pensée. On ouvre, on referme la lettre sans qu'il soit possible d'apercevoir la moindre lésion. On détache le pain à cacheter par le moyen de la vapeur. Des fourneaux étincelants, des chaudières déau bouillante sont toujours en activité.

\*) Charles Sever in seinen Bildern aus der Napoleonischen Zeit sagt hierüber: „Alle Staatsämter in Berlin wurden der Controle von Personen unterworfen, die der Kaiser ernannte. Das Postamt war darunter das wichtigste. Es ward ein cabinet noir wie in Paris errichtet, dessen Geschäft es war, die Briefe zu öffnen, zu revidiren und von den sehr verdächtigen Abschriften zu machen. Diese letzteren wurden täuschend nachgemacht und weiterbefördert (wahrscheinlich um den Adressaten in Versuchung zu führen), während man die Originale als Beweise gegen den Absender aufbewahrte. Und hier will ich erwähnen, daß die Kunst, Metalle durch galvanischen Proceß in Formen zu bringen, bekannt und zum Nachahmen und Verfertigen vieler Siegel benutzt wurde, viele Jahre bevor diese Entdeckung in Europa allgemein verbreitet war. Der Eingriff in Privatrechte, den dieser Treubruch enthielt, gab im ganzen Königreich das größte Aergerniß.“

darmen wurden von Berlin aus in die benachbarten Dörter, in denen kein Militair stand, gesendet, um die Personen zu verhaften, von denen Briefe mit verdächtigen Aeußerungen in Berlin angekommen waren. So wurde der Post-Director Madeweis in Halle nebst mehreren seiner Mitbürger in der Nacht um 2 Uhr verhaftet, von seiner Familie getrennt und unverzüglich nach Frankreich in die Gefangenschaft geführt, von wo er erst im Jahre 1810 zurückkehrte. Am meisten Aufsehen erregte der Prozeß des Fürsten Hatzfeld, dessen durchaus nichts Verrätherisches gegen Frankreich, vielmehr lediglich gute Rathschläge zum Besten des Landes enthaltender Brief an den König in dem schwarzen Cabinet des Berliner Hof-Postamtes erbrochen und dem Kaiser Napoleon mitgetheilt worden war, worauf dieser befahl, den Fürsten unverzüglich und noch vor Sonnenuntergang hinzurichten. Nur den warmen Bewerbungen Duroc's und Rapp's gelang es, den Fürsten vom Tode zu retten.

In den Provinzialstädten ward in ähnlicher Weise mit Eröffnung der Briefe, Verhaftung der Absender zc. verfahren. Rüdte eine Französische Truppenabtheilung in einen Ort ein, wo sich eine Postanstalt befand, so begab sich der commandirende Officier in Begleitung einiger Soldaten sogleich in das Posthaus, wo alle aufgegebenen und angekommenen Briefe aufgerissen und durchstöbert wurden. In den von Französischen Truppen auf längere Zeit besetzten größeren Orten und festen Plätzen war das Briesspionirwesen nach dem Berliner System förmlich organisirt. In Stettin z. B. zählte das schwarze Bureau acht Mitglieder aus der Pariser Schule. »Sie fallen — schreibt der Postdirector aus Stettin in einem an den General-Postamts-Präsidenten v. Seegebarth in Memel gerichteten, zur See beförderten Briefe — wie die Heuschrecken über die Briefe her, schleppen selbige in eine besondere Stube, die ich ihnen habe einräumen müssen, reißen sie auf und während die Dolmetscher die verdächtigen Stellen dem präsidirenden Colonel oder Capitaine übersetzen, werden die freigelassenen Briefe wieder zugesiegelt. In dieser Art geht es immer schnell weg. Oft bleibt diese Commission von 8 Uhr Morgens bis Abends spät beisammen und bittet sich dann zu meiner Tröstung und Aufmunterung regelmäßig bei mir zu Gaste.«

Durch diese beispiellose Verletzung des Briefgeheimnisses wurde in allen Klassen des Volkes große Erbitterung hervorgerufen, und der Haß gegen die Bedrücker noch heftiger entflammt. Die rücksichtslose Anwendung dieser gehässigen, demoralisirenden, jeder Staatsregierung unwürdigen Maßregel in und außerhalb Frankreichs hat für den Kaiser selbst die traurigsten Folgen gehabt, ihm die Gemüther vieler, die sein Genie bewunderten, entfremdet und zu seinem Sturze mitgewirkt. Aber auch nach ihm erbten sich ihre Folgen zum Theil auf das nächste Decennium fort und zur Zeit des Carlsbader Congresses wurde das von Napoleon gegebene böse Beispiel von großen und kleinen Regierungen mehrfach nachgeahmt.

Als die Französische Armee bis zur Weichsel vorgerückt war, wurde der Gang der Posten bis an diesen Strom gestattet. Dieselben durften aber mit den jenseits der Weichsel coursirenden Posten nicht in Verbindung gesetzt werden. Uebrigens war der Lauf der Posten der ruinirten Wege und abgebrochenen Brücken halber sehr unregelmäßig. Auch wurde dem Tagesbefehle des Kaisers vom 7. October 1806, betreffend den Schutz der Posten, von den Französischen Heerführern nicht immer mit gebührendem Nachdruck Geltung verschafft. Abgesehen davon, daß die Posten von Marodeurs überfallen und geplündert wurden, ließen auch mehrere Truppen-Commandanten den Postmeistern und Posthaltern Futtervorräthe, Pferde und Wagen wegnehmen, um dieselben für Kriegszwecke zu verwenden. Andere leisteten, trotz des Kaiserlichen Befehls, keine Bezahlung für die ihnen von den Postämtern gestellten Extrapost- und Courierpferde, ja sie behielten dieselben häufig nach zurückgelegter Fahrt für sich und Wagen und Pferde sah der Posthalter nie wieder. Auf die desfallsige Vorstellung des General-Postamts in Berlin an die Französische Behörde erfolgte die Antwort, daß solche Unfälle allerdings zu beklagen seien, aber wohl hauptsächlich daher rühren möchten, daß die Postpferde und Postwagen nicht auf kenntliche Weise als zur Post gehörig gezeichnet seien; man möge sie daher mit einem eingebraunten P. bezeichnen. Dies geschah, aber ohne sonderlichen Erfolg.

Die Postverbindungen mit den von den Preussischen Truppen noch besetzten Landestheilen, mit Polen und Rußland, waren gänzlich abgebrochen. In Königsberg war aus diesen Gegenden eine ungeheure Menge von Briefen nach den zwischen Weichsel und Rhein gelegenen Orten, namentlich nach Berlin und Hamburg zusammengeströmt. Um sie an ihre Bestimmung zu bringen, faßte Seegerarth im November 1806 den Plan, von Pillau aus eine See-postverbindung nach Lübeck anzulegen. Zum ersten Versuch wurde ein Schiff gemiethet. Die Feldpostsecretaire Reinicke und Gustke sollten dasselbe begleiten und die Correspondenz von dem Landungshafen nach Hamburg zu bringen suchen. Dies Unternehmen war gewagt, da die Ostseeküste bereits an vielen Punkten von den Franzosen besetzt war. Das Schiff stach in See und langte glücklich in Travemünde an. Aber inzwischen hatte Blücher seine tapfere Vertheidigung Lübeck's aufgeben müssen und die Franzosen hielten den Ort bereits besetzt. Man lichtete also in aller Eile den Anker und nahm den Cours auf den Holsteinischen Hafen Neustadt. Derselbe war vom Feinde frei. Die Boatsen theilten aber gleichzeitig mit, daß Hamburg sich in der Gewalt der Franzosen befinde. Dennoch brachten die beiden Preussischen Beamten die Correspondenz auf einem mit Stroh bedeckten Bauernwagen glücklich nach Altona. Von hier gingen sie, während die Correspondenz bei dem Preussischen Consul in Altona verborgen gehalten wurde, mit Anbruch der Dunkelheit nach Hamburg. Dort angekommen, entdeckten sie sich dem Vorsteher des Preussischen Postamtes, Postdirector Kriegsrath Scheele

und übergaben demselben eine an ihn adressirte Verfügung des General-Postamts-Präsidenten. Aber Kriegsrath Scheele zeigte sich sehr besorgt über das gefährliche Unternehmen, und statt der von den beiden Preussischen Beamten erwarteten Unterstützung verbrannte er in größter Eile die Verfügung aus Königsberg und lehnte jede Betheiligung an ihrem Vorhaben ab: er habe der Französischen Verwaltung bereits den Eid geleistet und setze, wenn er dawider handle, Freiheit und Leben auf's Spiel; er könne ihnen nur rathen, durch eine schleunige Flucht sich zu retten, denn ihre Ankunft sei hier schon ruckbar, indem ein Jude aus Lübeck die Nachricht gebracht, daß ein Preussisches Brieffschiff in Sicht sei. Die beiden Feldpostbeamten waren sich nun völlig selbst überlassen. Die erregte Besorgniß, daß die Französische Regierung ihr Unternehmen als ein verrätherisches ansehen und sie nach dem Kriegsrecht bestrafen könnte, machte sie einen Augenblick wankend. Doch bald beschloßen sie, die Correspondenz, so weit als möglich, jetzt selbst zu bestellen. Nachdem sie aus den Brieffsäcken in Altona so viel Briefe entnommen, als sie bei sich verbergen konnten, begannen sie die Bestellung der Briefe. Bei dieser Gelegenheit entdeckten sie sich dem Chef eines der großen Handlungshäuser Hamburgs. Derselbe veranstaltete sofort eine Versammlung der angesehensten Kaufleute, und dieser, so wie der wirksamen Betheiligung des Stadt-Postdirector Hencke in Hamburg gelang es, die Französische Behörde, nachdem dieselbe die Briefe gemustert und die etwa verdächtigen an sich genommen hatte, zu bewegen, die Austheilung der Correspondenz für diesen Fall ausnahmsweise in der Rücksicht zu gestatten, daß durch das Ausbleiben der Correspondenz der Handel schon sehr ins Stocken gerathen und der Wohlstand der Stadt gefährdet wäre. Der König, von dem guten Erfolg unterrichtet, wünschte in einem Cabinetsschreiben aus Königsberg vom 10. November dem General-Postamts-Präsidenten Seegebarth Glück dazu, daß er »durch die glückliche Ueberschaffung der Correspondenz zur See so vielen Tausenden genügt habe« und befahl ihm, die beiden Feldpostsecretaire für ihr umsichtiges furchtloses Benehmen zu belohnen »aber auch das schlechte Benehmen des Kriegsrathes Scheele in gutem Andenken zu behalten.«

Die See-Post-Verbindung wurde nun weiter ausgedehnt. Die Postverwaltung kaufte drei Schiffe: die Galeasse Adolph, die Dänische Yacht Anna Sophia und die Brigg Venus of Danzig. Zwei andere Schiffe wurden für den Postdienst gemiethet. Mit der Briefbeförderung ward auch die Packet- und Personenbeförderung verbunden. In Kiel und Neustadt wurden mit Genehmigung der Dänischen Regierung Preussische See-Post-Expeditionen eingerichtet und von dort aus die Briefe an das unter Französischer Gewalt inzwischen in Hamburg eingerichtete Großherzoglich Bergische Postamt gesandt, welches eine sehr bedeutende Einnahme davon hatte und deshalb die Bestellung ordnungsmäßig bewirkte.

Mehrere Monate waren die See-Posten in ungestörtem Gange. Da erfuhr jedoch die Französische Regierung durch einen ihrer Spione, daß die

Preussischen Postschiffe zuweilen ganze Packete mit Briefen nach England anbrächten, welche dem Englischen Consul in Kiel zugestellt würden. Dies war ein Verstoß gegen die berücktigten December-Decrete Napoleons, welche die Continentsperre betrafen. In dem Decret vom 3. Decbr. 1806 war nämlich angeordnet, daß alle in englischer Sprache geschriebenen Briefe, so wie alle nach England gehenden oder daher kommenden, oder alle an Engländer auf dem Continente gerichteten Briefe und Packete ohne Weiteres weggenommen und daß diejenigen Personen, welche sie befördert oder bei sich gehabt haben, als Feinde Frankreichs angesehen werden sollten.

Napoleon ließ Maßregeln treffen, die Landung der Preussischen Postschiffe zu verhindern und er würde unfehlbar das Fortbestehen der Seepostverbindungen gefährdet haben, wenn nicht inzwischen der Friede von Tilsit abgeschlossen gewesen wäre (9. Juli 1807).

In diesem Frieden verlor Preußen alle seine Besitzungen links der Elbe und große Theile der Preussisch-Polnischen Provinzen, zusammen 2500 Quadratmeilen mit 5 Millionen Einwohner. Das war die Hälfte der Preussischen Staaten. Aus den Polnischen Landestheilen bildete Napoleon das Herzogthum Warschau, welches er dem Könige von Sachsen gab. Der District Bialystok (100 Quadratmeilen) mußte an Rußland abgetreten werden. Aus den Preussischen Ländern links der Elbe, aus Hessen, Braunschweig und Hannover bildete Napoleon das Königreich Westphalen für seinen Bruder Hieronymus. Der Großherzog von Berg erhielt Theile des Münsterlandes, die Grafschaften Mark, Tecklenburg, Bingen und die Abteien Elten, Essen und Werden. Im August 1808 übertrug Napoleon dieses Großherzogthum dem Kronprinzen Ludwig von Holland, während Murat König von Neapel ward. Danzig wurde wiederum ein Freistaat und zwar unter Preussischem und Sächsischem Schutze.

Bevor wir der Umgestaltung erwähnen, die diese Gebietsveränderungen in dem Preussischen Postwesen hervorriefen, ist es nöthig, einen Blick auf die Französische Verwaltung dieser Staatsanstalt während der Occupation zu werfen.

Bekanntlich hatte Napoleon den Plan gefaßt, Preußen, gegen welches er ahnungsvoll einen unversöhnlichen Haß hegte, ganz aus der Reihe der Staaten zu tilgen, indem er nach dem Tilsiter Frieden ein System der Bedrückung, Ausfaugung und Demoralisation zur Anwendung brachte, durch welches er alle Hilfsquellen des Staates zu zerrütten und die innere Volkskraft zu vernichten gedachte.

Nach der im Gefolge des Tilsiter Friedens abgeschlossenen Convention von Königsberg sollte die Räumung der Preussischen Staaten bis zum 1. October 1807 bewirkt sein. Aber nur die Räumung bis zur Weichsel ward vollzogen. Zwischen Weichsel und Elbe blieben die Französischen Heerhaufen unter dem Vorwande stehen, daß bis zum 1. October 1807 nicht allein die Kriegscontribution von 150 Mill. Fr. zu zahlen sei, son-

bern auch, daß von Preußen die Ausfälle aller Landeseinkünfte zu decken seien, welche während der Französischen Verwaltung, d. i. vom November 1806 bis zum Juli 1807 zum Schaden der Französischen Kassen, denen diese Einkünfte gehörten (!), stattgefunden hätten, weil der Vertrag besage, daß der König von Preußen die Staatseinkünfte vom Tage der Auswechselung der Ratificationen beziehen solle, folglich anerkenne, daß die Einnahmen bis dahin dem Kaiser der Franzosen zuständig seien. Diese Ausfälle wurden von Daru auf 154 $\frac{1}{2}$  Mill. Fr. angegeben, während die Preussischen Commissarien sie zu 19 Millionen berechnet hatten. Natürlich nahm der Kaiser die Daru'sche Berechnung an. Es wird einiges Licht auf deren Genauigkeit werfen, wenn wir anführen, daß Daru sie aus den Nachweisungen der Centralbehörden in Berlin und aus den Aufzeichnungen der für jede Provinz von Napoleon ernannten Intendanten nach einem Schema zusammenstellte, welches auf die Preussischen Rechtsverhältnisse gar nicht paßte. Denn was z. B. die Posteinnahme betraf, so hatte jeder Intendant von den Postämtern seiner Provinz Ausweis darüber verlangt. Da nun für das Postwesen Provinzialrechnungsstellen gar nicht existirten, so erschienen die Posteinkünfte in Daru's Rechnung doppelt: einmal aus den Uebersichten der Intendanten und das andere Mal aus der eingeforderten Nachweisung der Centralbehörde, des General-Postamts, das von jenen Uebersichten der Intendanten gar nichts erfuhr.

Die Hauptstadt, das ganze Land zwischen Weichsel und Elbe mit den drei Oderfestungen Stettin, Cüstrin und Glogau blieben von den Franzosen besetzt und wurden von ihnen auch nach dem Frieden vollständig als erobertes Gebiet angesehen.

Das General-Postamt erhielt die Weisung, nach wie vor sämmtliche Post-Einnahmen aus dem Gebiete bis zur Weichsel zur Französischen Kasse zu berechnen. Die Postverbindung mit den Preussischen Staaten rechts der Weichsel ward zwar wieder hergestellt, aber diese Staaten mußten als Ausland angesehen werden, weshalb in Dirschau und Marienwerder, dem eigenen Lande gegenüber, Grenz-Postämter eingerichtet werden mußten, um die völlige Abtrennung des Postwesens dies- und jenseits der Weichsel durchzuführen.

Von einer Französischen Verwaltung kann eigentlich nicht die Rede sein: vielmehr nur von einer systematischen Erpressung. Alle Postcourse, welche keinen Ueberschuß lieferten, mußten aufgehoben werden. Keine Ausgabe ward angewiesen, ohne daß der Nachweis geführt war, wie viel Einnahme dadurch erzielt werden würde. Alle Theuerungszuschüsse wurden gestrichen. In einem Jahre hatten die Franzosen 72650 Thlr. höchst nöthige Ausgaben nicht geleistet und den Postanstalten entzogen, wodurch dieselben immer mehr in Verfall geriethen. Die Ausfuhr von baarem Gelde in Beträgen über 150 Thlr. wurde verboten und mit einer Strenge gehandhabt, die dem Handel zur höchsten Bedrückung gereichte. Um die Uebertretungen zu entdecken (in welchem Falle Confiscation des Geldes er-

folgte), wurden die Postämter von der Französischen Administration zu den lästigsten Controlmaßregeln gezwungen, die das Vertrauen des Publicums zur Postanstalt noch mehr erschütterten. Einen Theil des Vermögens der Wittwenverpflegungsanstalt und der Bank hatte Napoleon bereits geraubt und in der Bayonner Convention dem Könige von Sachsen überwiesen. Nun stellten seine Chergen auch die Zahlung sämtlicher Pensionen an die Beamten ein. Die für die Vertheilung des Intelligenzblattes aufkommenden Gelder, welche den Postbeamten gehörten, mußten zur Französischen Kasse berechnet werden. Ueberall Eingriffe in das Privat-Eigenthum? Die Posthalterei in Berlin mußte vier Pferde ausschließlich zum Privatgebrauch des Herrn Campagn und später seines noch ärgeren Nachfolgers, des bisherigen Controleurs Barbeguiere unentgeltlich hergeben und unterhalten. Noch während des Krieges war im April 1807 der Hofpostmeister Richter in Berlin gestorben. Ohne Weiteres ward von den Französischen Gewalthabern der Generalsecretair Hilpert zum Vorsteher des Hofpostamtes in Berlin ernannt, in welcher Stellung er selbst nach dem Tilsiter Frieden verblieb. Unterm 13. August 1808 ernannte Herr Barbeguiere sogar einen Französischen Post-Inspector Mr. Schirmer für die Preussischen Länder zwischen Elbe und Weichsel, und verlangte von dem General-Postamte die Uebersendung eines Exemplars der Post-Inspector-Instruction. Die Rätthe legten ihre Bedenken gegen die Ernennung eines Französischen Unterthanen zum Inspector der Königl. Preuss. Posten an den Tag, worauf Herr Barbeguiere antwortete: »Herr Schirmer ist zum Post-Inspector ernannt, und anstatt Ihrer Bemerkungen hätten Sie mir die verlangte Instruction schicken sollen. Befolgen Sie auf der Stelle (sur le champ) meine Befehle und gewöhnen Sie sich überhaupt (en général) daran, denselben mit Genauigkeit und unverzüglich zu entsprechen.« In der General-Post-Kasse war beständig ein Französischer Controleur anwesend, der alles eingehende Geld nachzählte und darüber Notizen führte, welche der Contributionskasse zugestellt wurden. Die Postämter waren auf das Strengste angewiesen, nur baares vollwichtiges Geld einzusenden. Während die Französische Administration die Einnahmen alle 4 bis 5 Tage an sich raffte, wurden die Beamtengehälter und Postfuhrvergütungen niemals zur rechten Zeit, oft 6 bis 8 Wochen später und alsdann stets in schlechtem Gelde\*) oder in Scheinen ausgezahlt. Im November des Jahres 1807 schrieben die Rätthe des General-Postamts an den Commissar Barbeguiere »daß sie es nicht ohne Scham und Erbitterung sagen könnten, wie sie um ihr Gehalt und das der andern Beamten und Posthalter förmlich betteln müßten und wie bei dem bisherigen Verfahren das ganze Postwesen noch mehr in Verfall gerathen würde, so daß die Einnahmen selbst

\*) Vom 1. December 1806 bis 1. November 1807 hatten die Franzosen in Berlin für 2,779,959 Thlr. Scheidemünze von so geringem Gehalte prägen lassen, daß sie 58 pCt. verlor.

bald ganz aufhören würden. Leib und Seele werde ermüdet und verwirrt durch die fortwährend verlangten bordereaux, états, renseignements, tableaux u. s. w. Man wisse, daß man unter der Gewalt sei, werde sich aber dennoch nicht scheuen, sich klagend an den General-Commissair Bignon oder den Grafen Daru zu wenden.« Barbequierre versprach in den nächsten Tagen alle im Rückstande befindlichen Ausgaben anzuweisen. Statt dessen erhielt die General-Post-Kasse vier Tage später von ihm den Befehl, schleunigst 10,000 Thlr. abzuliefern.

Anfangs Januar 1808 beschwerte sich das General-Postamt abermals, »daß die Verzögerung in Bezahlung der Zuschüsse an die Postämter alle Grenzen übersteige (est traînée en longueur à toute outrance), während man sich die Ueberschüsse alle fünf Tage abliefern lasse. Es sei eine schreiende Ungerechtigkeit, den Unterthanen ihr wohlverdienenes Verdienst vorzuenthalten. Das Postfuhrwesen sei fast gänzlich ruiniert und binnen kurzer Zeit werde der Lauf der Posten ganz aufhören.« Diese Beschwerde war an den General-Commissair Bignon gerichtet und bewirkte, daß endlich ein Theil der rückständigen Ausgaben angewiesen wurde.

Die Verwirrung in der Verwaltung wurde noch dadurch vermehrt, daß die Intendanten der Provinzen sich die Jurisdiction über die in ihrem Bezirke belegenen Postämter zuschrieben und sich eine Zeitlang deren Ueberschüsse abführen ließen. 1808 erschien ein Decret, welches dem General-Commissair Bignon die Aufsicht auf das gesammte Postwesen übertrug. Hierdurch entstand ein heftiger Competenzstreit zwischen diesem und Barbequierre, zu welchem die dunkle Fassung jenes Decretes Anlaß gegeben hatte. Bignon sollte nämlich, wie sich nun herausstellte, nur zu sicherheitspolizeilichen Zwecken die Aufsicht über das Postwesen haben. Denn es waren, seit der berühmte Brief Stein's an den Fürsten von Wittgenstein in Napoleon's Hände gefallen war\*) (in Folge dessen Steins Entlassung vom Ministeramte nothwendig wurde und Napoleon ihn in die Acht erklärte) wiederum allgemeine Brief-Eröffnungen in Berlin, Stettin und anderen Orten veranlaßt worden, in Folge deren viele Personen verhaftet wurden. Man bedenke, daß Alles dieses in den Staaten eines Monarchen geschah, mit welchem Frankreich bereits vor einem Jahre Frieden geschlossen hatte!

In dem schwarzen Cabinet des Hofpostamts in Berlin wurden auch zwei aus Königsberg eingegangene Schreiben des General-Postamts-Präsidenten v. Seegebarth an die Geh. Posträthe Müller und Nistor eröffnet. Seit Abschluß des Tilsiter Friedens waren nämlich die Räthe mit ihrem Präsidenten wieder in Correspondenz getreten, hatten Berichte an ihn er-

\*) Stein hatte dem Ueberbringer des Briefes, Assessor Koppé, empfohlen, den Brief in die Wagenpolster oder in eine hohle Leiste des Wagens zu verbergen, was dieser aber verabsäumt hatte, so daß er den Französischen Spionen in die Hände fiel.



stattet und Entscheidungen und Rathschläge von ihm eingeholt. In einem jener eröffneten Briefe protestirte Seegebarth hauptsächlich gegen die geschehene Besetzung des Hofpostamts durch einen Französischen Beamten und gegen andere von der Französischen Administration ergriffene Maßregeln. Aus dieser Veranlassung erhielten die Rätthe von dem General-Commissair Bignon den Befehl, »die Correspondenz, welche sie mit einem gewissen Seegebarth \*) bisher geführt, auszuliefern und sich nicht zu unterstehen, fernhin ähnliche Correspondenzverbindungen zu unterhalten.« Man erinnerte sie, daß sie lediglich von der Gnade des Kaisers abhingen. Glücklicherweise war bei jener Correspondenz hinreichende Vorsicht beobachtet worden, um durch ihren Inhalt Niemand persönlich zu compromittiren.

Wie schon erwähnt, war die Verwaltung derjenigen Staatsanstalten, an deren Spitze sie gestellt waren, den Französischen Beamten höchst gleichgültig, wenn sie nur genügende Geldsummen erpressen konnten. Campan und Barbeguierre haben während ihres ganzen Aufenthalts in Berlin in ihrem dienstlichen Verhältniß fast weiter nichts gethan, als alle drei bis vier Tage an den General-Postkassirer Detring geschrieben: »Monsieur, vous voudrez bien verser . . . mille thalers à la caisse du receveur général des Contributions.« Für alle übrigen Angelegenheiten hatten sie drei feststehende Decretformeln: *refuser!* *accorder!* und *accorder s'il y a lieu!* Die erstere (*refuser*) kam allemal zur Anwendung, wenn Ausgaben für den Dienst beantragt wurden; die letztere war für die schwierigeren Angelegenheiten in Bereitschaft. Wiederholte das General-Postamt ja einmal einen solchen Antrag bei wichtigen Dingen (z. B. beim Abschluß der Postconvention mit Westphalen) und bat dasselbe, um sich nachher keiner Verantwortlichkeit auszusetzen, um Entscheidung der Zweifel, so erfolgte eine Erläuterung jenes Decrets mit den Worten: *Il y a là, à la vérité, de grandes considérations à peser. Je les livre à votre sagesse et à votre expérience.* Barbeguierre. Das war indeß recht gut, denn so konnte das General-Postamt noch Manches retten aus der Zerrüttung, welcher das Postwesen mit schnellen Schritten entgegen ging, und die so augenscheinlich war, daß Hardenberg darüber an Seegebarth schrieb: »Bei der allgemeinen Störung unserer inneren Staatsverwaltung gehört wohl das Postwesen mit zu den Theilen, die am meisten gelitten haben. Man wird Alles anwenden müssen, diese wichtige Anstalt wieder herzustellen.«

Aber nicht allein die Störung der innern Staatsverwaltung, sondern auch die Gestaltung der äußeren Staats- und Territorialverhältnisse nach dem Frieden von Tilsit war für das Preussische Post-

\*) Dies war der damalige gewöhnliche Styl der Franzosen den Deutschen gegenüber. Das Decret im *Moniteur*, welches die Aechtserklärung gegen den Preussischen Staatsminister Freiherrn von Stein enthielt, begann bekanntlich in ähnlicher Weise mit den Worten: »Le nommé Stein« . . .

wesen von sehr nachtheiligen Folgen. Zunächst büßte es ein Areal von circa 3000 Quadratmeilen ein: denn außer in den abgetretenen Preussischen Provinzen hörte auch das Preussische Postwesen in mehreren anderen Gegenden auf, z. B. in den Hessischen und Hanseatischen Districten, so wie in den Anhaltischen Landen. Die regierenden Fürsten der letzteren übertrugen ihr Postwesen gezwungener Weise an den König von Westphalen. Durch die Gründung des Herzogthums Warschau, des Königreichs Westphalen und des Großherzogthums Berg, so wie durch die Bildung des Lippe- und Hanseatischen Departements (aus Oldenburg, den Fürstenthümern Salm-Salm und Salm-Kyrburg, der Grafschaft Meppen des Herzogs von Ahremberg, der standesherrlichen Bezirke der Herzöge von Loos-Corswarem und Eroy und den Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg), welche Departements im December 1810 von Napoleon dem Französischen Reiche einverleibt wurden, hatte die Preussische Postanstalt ihre größten und einträglichsten Verbindungen mit dem Auslande eingebüßt. Alle mühsam errichteten Courscombinationen waren aus dem Zusammenhange gerissen. Die größte Verwirrung herrschte in der Expedition, Beförderung und Taxirung der Correspondenz, so wie im Rechnungswesen. Denn unter Französischem Einflusse waren, namentlich in den Gebieten des Rheinbundes, eine große Menge neuer Post-Institute entstanden, so daß man deren im Jahr 1810 gegen dreißig in Deutschland zählte\*).

So verweigerte die Königlich Westphälische Postverwaltung der Großherzoglich Bergischen den Transit verschlossener Briepackete nach Preußen, und verlangte die Einzelauslieferung. Die Großherzoglich Bergische Postverwaltung leitete deshalb alle Briefe über Hamburg, wo sich anfangs ein Bergisches, später ein Französisches Ober-Postamt befand. Und so gingen die Briefe von Düsseldorf, Paris, Bordeaux und Marseille nach Berlin und Breslau über Hamburg. Der Postchef Barbeguiere, ein ächter Franzose auch in Betreff der Geographie, sah nicht einmal ein, daß dies ein Umweg sei, und das General-Postamt mußte ihm erst besondere Erörterungen darüber geben. Um den Transit durch Westphalen zu vermeiden, ward in ähnlicher Weise von den Großherzoglich Bergischen Ober-Postämtern in Hamburg und Bremen die Correspondenz aus diesen beiden Orten nach Leipzig über Berlin geleitet.

Die Post-Administration des Königreichs Westphalen,

\*) Klübers Aufzählung, der in seinem Werke: Patriotische Wünsche das Postwesen betreffend, drei und vierzig Postanstalten aufführt, und Linder's Angabe (Deutsches Postrecht S. 136) der, während er Klüber in mehreren Punkten berichtigt, doch noch sieben neue Postanstalten hinzusetzt, sind nicht zutreffend, da man eine einzelne Postagentur an einem bestimmten Orte, wie z. B. die Amerikanische Brief-Expedition in Hamburg bei einer Aufzählung der Territorial-Postinstitute in Deutschland schwerlich mitrechnen kann. Wir würden sonst gegenwärtig noch mehrere Postanstalten herauszählen können, als damals. Doch, ob dreißig, drei und vierzig oder fünfzig, — es waren zu viele.

an deren Spitze der General-Director Staatsrath Pothau stand, hatte sich in ihrem eigenen Lande so berüchtigt gemacht, daß Westphälische Unterthanen an ihre auswärtigen Correspondenten in den Zeitungen öffentliche Aufforderungen ergehen ließen, nicht an sie zu schreiben, da das Porto unerschwinglich sei, und daß der Westphälische Finanzminister Freiherr von Bülow in einem 1809 an König Hieronymus erstatteten Berichte sagte: »Die Post-Administration ist der Gegenstand allgemeiner Klage in Ew. R. M. Staaten. Die Post-Administratoren vermögen sich in die Post-Grenz-Verbindungs- und Transitverhältnisse, welche bei einem von allen Seiten von fremden Gebieten umschlossenen Staate sehr complicirt sind und ein gründliches Studium erheischen, nicht zu finden. Man hat Abbrechung der Verbindungen und Verminderung der Correspondenz veranlaßt. Die Posten gehen langsamer als die der Nachbarn. Die Mißbräuche nehmen zu, die Einnahmen ab, trotzdem daß das Porto verdoppelt und verdreifacht ist. Die Schreiberei geht ins Unglaubliche: die 256 Postbüreaux fertigen jährlich gegen 40,000 Berichte, Stats, Bördereaux u. s. w. Unsere Posttagen übersteigen um Vieles alle Posttagen von Europa. Wir haben für jene geringe Anzahl Postanstalten 6 General-Post-Inspectoren und 27 Post-Controleure, ohne daß man von ihrem Wirken Erfolge sähe . . .«

Dieser Zustand war durch die Decrete vom 11. und 26. Februar, wie vom 31. October 1808 geschaffen.

Unterm 30. September 1810 wurde er, den Vorschlägen des Ministers v. Bülow gemäß, reformirt, aber ohne sonderlichen Erfolg.

Su erwähnen ist, daß man besondere Kreis-Post-Directoren anstellte und ihnen in bestimmten, nach dem Laufe der Poststraßen abgetheilten Bezirken die Inspection, so wie einige, obwohl sehr beschränkte administrative Befugnisse übertrug. Die General-Post-Direction ward dem Finanzministerium untergeordnet. Die Zahl der General-Post-Inspectoren wurde auf drei reducirt.\*) Die Controleurs schaffte man gänzlich ab. Das summarische Eintragen der Briefe in die Postkarten wurde aufgehoben und das namentliche Eintragen eingeführt. Die Taxsätze wurden ermäßigt. Aber selbst jetzt betragen sie noch für den einfachen Brief: bis 1 Meile 10 C., bis 2 Meilen 15 C., bis 6 Meilen 20 C., bis 10 Meilen 30 C., bis 15 Meilen 40 C., bis 20 Meilen 50 C., bis 30 Meilen 60 C. u. s. w. bis 100 Meilen 1 Fr. 20 C., wobei die Entfernungen längs der Poststraßen gemessen waren. Das Empfindlichste aber war die Progression, welche von 6 zu 6 Grammes stieg, also noch drückender war, als die heutige Französische, und vollends in jener Zeit, wo man zum Brieffschreiben noch schwererer Papiersorten sich bedienen mußte.

\*) Die Gehälter betragen: für den General-Postdirector 10,000 Fr., den General-Postinspector 8000 Fr., den Kreis-Postdirector 2500—4000 Fr., den Postcommis als Maximum 1800 Fr., den Post-Expeditur 600 Fr., den Briefträger 200 Fr.

Das Personengeld betrug pro Meile 1 Fr. ohne Bagage; mit Gepäck bis 50 Pfd. aber 1 Fr. 30 C. Diese Taxen waren also trotz der Ermäßigung noch höher als die der übrigen Länder Europa's. Die Briefe aus Preußen nach Frankreich wurden durch das hohe Westphälische Transitporto sehr vertheuert. Für einen Brief von Memel bis zur Französischen Grenze, der heute 3 Sgr. kostet, wurden 21 Sgr. bezahlt.

Unterm 9. April 1809 war zwischen Preußen und Westphalen eine Postconvention geschlossen worden. Das General-Postamt hatte dabei vergeblich versucht, in Magdeburg, das nunmehr Westphälisch war, die Errichtung eines Preussischen Postamtes zu erlangen. Magdeburg, Langermünde, Arendsee und Coswig wurden vielmehr zu Westphälischen, Burg, Rathenow, Lenzen, Ziesar und Treuenbriegen zu Preussischen Grenzpostämtern bestimmt.

Lenzen wurde auch Grenzpostamt gegen das Großherzoglich Bergische Postwesen, mit dessen Verwaltung unterm 14. März 1809 zu Berlin eine Postconvention geschlossen worden war.

Das Hauptprincip dieser Conventionen war: Bildung des Porto aus der Zusammensetzung der beiderseitigen Tarife. Jeder Theil bezieht sein Porto und trägt die Beförderungskosten bis zur Grenze. Hiernach konnte, wo die Tarife sowohl in den Sägen als in der Progression so verschieden waren, wie der Preussische und der Westphälische, von einer Reciprocität nicht die Rede sein. —

Ein großer Verlust für die Preussische Postverwaltung war die Vertreibung ihrer Postämter aus Hamburg und Bremen.

In beiden Orten wurden im Jahre 1807 auf Französischen Nachspruch sämmtliche fremde Postanstalten aufgehoben und Großherzoglich Bergische Postämter eingerichtet, die man im December 1810, als die Hansestädte Frankreich einverleibt wurden, in Kaiserlich Französische Postämter verwandelte. Die Preussische Regierung protestirte hiergegen, aber ohne Erfolg.

Die amtlichen Verfügungen, welche an das Preussische Postamt in Hamburg abgesandt wurden, schickte die durch Gewalt dort eingefetzte Bergische Behörde, ohne sie an den Kriegsrath Scheele abzugeben, sofort mit der Bemerkung zurück, daß in Hamburg nur ein Großherzoglich Bergisches Ober-Postamt befindlich sei.

In Bremen wie in Hamburg bemächtigten sich die Französischen Befehlshaber ohne Weiteres der zum größten Theil den Postmeistern als Privateigenthum gehörenden Post-Inventarien der Preussischen Postämter und nahmen dieselben in Gebrauch, nachdem der über manchen Drucksachen, z. B. den damaligen Stundenzetteln, befindliche Preussische Adler so sorgsam mit Tinte verwischt war, daß keine Spur von ihm übrig blieb. Noch 1811 kamen derartige Stundenzettel mit den Hamburger Posten in Berlin an.

Napoleon hatte die Idee, Hamburg zum Centralpunkt der Correspondenz zu machen, um dieselbe besser überwachen zu können. Während des Krieges mußten z. B. Briefe aus Marienwerder nach Königsberg erst auf Hamburg gesandt werden. Der Kaiser hatte Murat speciell mit der Ueberwachung der Anstalten zur Controlle des Briefverkehrs beauftragt. Eben aus diesem Grunde war auf Napoleons Machtpruch die Einrichtung des Großherzoglich Bergischen Postamtes in Hamburg erfolgt. In einem betreffenden Decret an Murat spricht der Kaiser davon, daß er, so gute Anstalten auch in Berlin getroffen seien, dem dortigen Postamte doch nicht traue. Man müsse daher Hamburg zum Sammelpunkt der Correspondenz zu machen suchen. Dies werde, wenn sich die Unmöglichkeit herausstellen sollte, alle Briefe zu öffnen und genau zu lesen, wenigstens den guten Erfolg haben, daß Briefe, welche schädliche Nachrichten enthielten, um mehrere Tage verzögert werden würden. —

In Danzig dagegen, welches durch den Tilsiter Frieden ein Freistaat geworden war, gelang es, trotz der Umtriebe der Französischen Gewalthaber, das Preussische Ober-Postamt aufrecht zu halten. Die Stadt trat die ausschließliche Ausübung des Postregals, welches sie mit der Souverainetät überkommen hatte, mittelst Staatsvertrages vom 3. September 1810 zunächst auf zwanzig Jahre an die Krone Preußen ab, welche dafür und für die Benützung des der Stadt gehörigen Posthauses jährlich 3000 Thlr. zahlte.

Durch die Abtretung des Districts von Bialystock an Rußland verlor die Preussische Postverwaltung die Postämter Bialystock, Bielsk und Sokolka nebst funfzehn Post-Expeditionen. Am 1. October 1807 erfolgte die Uebergabe dieser Postanstalten. Während bei den sonstigen derartigen Uebergaben immer sehr viele Weitläufigkeiten und Schreibereien entstanden waren, machten die Russischen Commissarien kurzen Proceß. Sie wollten von keinem Uebergabe-Protocoll wissen, nahmen den Kassenbestand, die Briefe und Packete, wie sie sie vorfanden, an sich, bezahlten die Inventarien, warfen alle Acten und Manuale ins Feuer, geleiteten den Postmeister zum Bureau hinaus, und die Besignahme war geschehen. —

In dem Herzogthum Warschau wurden von der neuen Regierung alle Preussischen Posten aufgehoben. Die Postmeister, eben so wie die übrigen Preussischen Beamten in diesen Landestheilen, wurden von dem Könige von Sachsen ohne Weiteres entlassen. \*)

In Warschau wurde eine Herzogliche General-Post-Administration eingesetzt, welche damit begann, die Fahrposten auf die Hälfte zu reduciren und den Lauf der übrigen Posten zu ändern, ohne vorher irgend eine Nachricht davon an die Preussische Postverwaltung gelangen zu lassen, so

\*) Diese Beamten, gegen 7000, geriethen mit ihren Familien in die bitterste Noth, bis Friedrich Wilhelm III. befahl, daß sie durch bestimmte Beiträge aus den Gehältern der übrigen Preussischen Staatsbeamten Unterhalt erhielten.

daß nun die gegenseitigen Verbindungen nicht auf einander paßten und Verwirrung entstand. Die großen Preussischen Postcourse von Berlin nach dem Osten erlitten bedeutende Störungen und Unterbrechungen durch die Abtrennung der Herzoglich Warschauischen Posten.

Empfindlicher aber war der Preussischen Regierung die hinterlistige Auslegung, welche man dem Artikel 16. des Tilsiter Friedens gab. In diesem Artikel hatte Preußen zur ungehemmten Verbindung des Herzogthums Warschau mit Sachsen dem letzteren Staate eine freie Militairstraße durch Preussisches Gebiet eingeräumt. Marschall Soult, welcher mit dem General York und dem Grafen Dönhoff die desfallsige Etappenconvention abzuschließen hatte, bestand indeß auch auf eine freie Ackerbau- und Handelsstraße und zwar, wie ihm von Sächsischer Seite ausdrücklich an die Hand gegeben worden war, mit Poststationen darauf. Er nahm diese Bedingungen in Artikel 10. und 11. der Etappenconvention vom 13. October 1807 auf und war nicht zu bewegen, dieselben aufzugeben. Man fügte sich endlich Preussischer Seits, obwohl die Bewilligung des freien Posttransits an Sachsen ein erneuetes Opfer war. Zu Stationen für die Sächsisch-Warschauischen Posten wurden Züllichau und Crossen bestimmt, wo der Pferdewechsel geschehen sollte.

Raum aber war der Vertrag unterzeichnet, als Sachsen mit der Präntension auftrat, förmliche Postämter in Züllichau und Crossen einzurichten, dort Briefe zu distribuiren und zu colligiren, und selbst Extraposten anzunehmen und zu befördern, ein Vorrecht, das die kleinsten Staaten, wie z. B. die Anhaltischen, bei Abtretung ihres Postregals an fremde Souveraine sich doch immer selbst vorbehalten hatten. Diese Präntension wurde auf die oben erwähnten Festsetzungen der Etappenconvention gegründet. König Friedrich Wilhelm III. wies die Friedens-Vollziehungs-Commission an, sich aufs Nachdrücklichste gegen die Sächsischen Zumuthungen zu setzen. »Man weiß nicht — heißt es in der desfallsigen A. D. — ob diese Ansprüche empörender sind, oder die Art, wie sie begründet werden.«

Doch Napoleon, der Allem beistimmte, was Preußen verlegen konnte, beauftragte seine Bevollmächtigten, das Verlangen Sachsens zu unterstützen. Preußen mußte sich auch dieser Willkühr fügen, auch zu diesem *vae victis!* des Uebermuthes schweigen.

In Züllichau und Crossen traten Sächsische Postämter ins Leben, und kein Brief aus diesen Orten nach Polen oder Sachsen ward an der Grenze weiter befördert, wenn derselbe nicht bei diesen Postämtern abgegeben worden war. —

Diese Zustände blieben bis zu den Befreiungskriegen unverändert.

Es liegt auf der Hand, daß die innere Entwicklung der Postanstalt bei dieser anhaltenden Störung ihres Organismus keine Fortschritte machen konnte. Was für die weitere Ausbildung des Institutes in administrativer und technischer Beziehung geschah, fällt zum größten

Theil noch in die Zeit vor dem Kriege von 1806, und erstreckt sich meist nur auf Einzelheiten. In den Haupttheilen blieb der Bau völlig unverändert, so wie er bei dem Tode des großen Friedrich gewesen war.

Bezüglich der Postgesetzgebung ist zu bemerken, daß das 1794 in Kraft getretene, noch unter Friedrich II. Regierung ausgearbeitete Allgemeine Landrecht in seinem II. Theil, Titel 15., Abschnitt 4. von dem Postregal handelt. Die darüber gegebenen Bestimmungen sind fast ganz der Post-Ordnung von 1782 entnommen und enthalten nur wenige neue Festsetzungen (vgl. S. 269). Einige Abweichungen, welche das A. L. R. enthielt, wurden später nach Maßgabe der Post-Ordnung berichtigt.

Uebrigens hat sich die in der Post-Ordnung enthaltene unzweckmäßige Vermischung gesetzlicher Bestimmungen staatsrechtlicher und privatrechtlicher Natur mit Festsetzungen von reglementarischem und selbst dienstinstructivem Charakter auf das Allgemeine Landrecht fortgeerbt. Dagegen zeichnet sich der postalische Abschnitt des letzteren, wenn auch nicht durch streng logische, so doch durch praktisch übersichtlichere Stoffanordnung und durch die brevitas imperatoria der legislatorischen Sprache vortheilhaft aus. In letzterer Hinsicht ist namentlich ein Vorzug das Fortlassen der Motive, welche sich bei mehreren gesetzlichen Bestimmungen der Post-Ordnung weitläufig angegeben finden, eine fast allgemeine Manier bei älteren Gesetzen, die aber der absoluten Geltung des Gesetzes Eintrag thut, indem sein Schwerpunkt nicht in das Gebot, als Ausdruck des Gesamtwillens, sondern in das Motiv gelegt und so statt eines gesetzlichen Ausspruches ein Raisonnement gegeben wird.

Von den nach der Publication des Allgemeinen Landrechtes in diesem Zeitraume erschienenen allgemeinen Verordnungen über das Postwesen\*) ist hier noch zu erwähnen die »Verordnung vom 12. Juni 1804, mittelst welcher die Vorschriften des A. L. R. II. Tit. 15. Abschn. 4. vom Postregal berichtigt und erläutert werden.« Namentlich wurden durch diese Verordnung einige Abweichungen des A. L. R. von den seit der Post-Ordnung erlassenen Postbestimmungen beseitigt. Der §. 3. untersagte bei 10 Thlr. Strafe die Verpackung von Briefen und Sachen, die einer geringeren Taxe unterliegen, unter solche Gegenstände, die einer höheren Taxe unterworfen sind. Die §§. 152. und 154. des A. L. R. fielen fort und es bestimmte dagegen der §. 6. der Verordnung vom 12. Juni: »Niemand darf sich auf einer Postroute mit Miethspferden stationsweise befördern lassen, oder dazu Pferde hergeben, auch darf auf einer Reise nicht anders als mit Postpferden gewechselt werden, wenn vom Angespann für Bezahlung die Rede ist. Dagegen steht einem Jeden frei, sich mit eigenen Pferden, oder auch mit Pferden guter

\*) Cfr. v. Strombeck: Ergänzungen des Allg. L. R. Th. III. S. 289 seq. und die Rabe'sche Sammlung Preussischer Verordnungen.

Freunde, insofern sie unentgeltlich gestellt werden, Relais legen zu lassen. Reisende, welche mit Extrapost oder eigenen Pferden angekommen sind, können sich in der Regel mit Lohnpferden weiter befördern lassen, wenn sie sich am Orte der Ankunft drei Tage, das ist 72 Stunden lang, aufgehalten haben.« Der §. 9. setzte die Anwendbarkeit der Vorschriften Th. 2. Tit. 20. §. 293., Tit. 8. §§. 515. und 2455. des A. O. R., betr. die Verhaftung der Contravenienten und der Defraudanten anderer Königl. Gefälle auch für die Postcontraventionen fest. Der §. 13. sprach den schon in der Post-Ordnung enthaltenen Grundsatz aus, daß die Postverwaltung kein Passagiergut vertere; ebenso wiederholte der §. 12. ausdrücklich, daß, wenn die Post die Sendungen unverfehrt abliefern und das Gewicht mit dem am Aufgabcorte ermittelten übereinstimmt, dieselbe für den Inhalt nicht weiter haftbar ist.

Die Post-Ordnung vom 26. November 1782, der Tit. 15. Abschn. 4. des A. O. R. und die Verordnung vom 12. Juni 1804 bildeten den Bestand der Postgesetzgebung dieses Zeitraums, in welcher, bei großer Sorgfalt für die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Postanstalt, der Geist monopolistischen Zwanges und die fiskalische Tendenz herrschend blieben. Erst im Jahre 1808 geschah hierin ein Fortschritt, indem auf Antrag der Versammlung des Ostpreussischen General-Landtages unterm 19. März er. das dem Publicum so lästige Lohnfuhrzettelnwesen abgeschafft wurde, das nicht allein den Verkehr bedrückte, sondern auch zu so vielen Defraudationen Veranlassung gegeben hatte, daß man im General-Postamte aus dem processualischen Verfahren gar nicht mehr herauskam. Die Lohnfuhrzettellabgabe hatte früher 80,000 Thlr., und nach der Gebietsverringcrung durch den Tilsiter Frieden noch 37,000 Thlr. jährlich eingetragen. Um diese Summe, welche die Finanzen des Staates in jener bedrängten Zeit nicht entbehren konnten, wieder aufzubringen, ward die Geldschcinabgabe verdoppelt, indem dieselbe die geringere Volksklasse weniger traf. Diese Abgabe war unterm 28. Februar 1799, um welche Zeit sie schon in mehreren anderen Ländern bestand, aus finanziellen Rücksichten eingeführt worden. Sie betrug bei Geldsendungen über 50 Thlr. für den Aufgabcschein 1 gGr. und für den Abgabcschein 1 gGr. Geldsendungen unter 50 Thlr. waren von dem Scheingelde befreit. In der A. O. vom 28. Februar 1799 an den General-Postmeister Staatsminister v. Werder kommt an Schluffe die charakteristische Stelle vor: »Es bedarf übrigens keiner besonderen Bekanntmachung dieser Maßregel durch die öffentlichen Blätter, da auf den Fall etwaiger Nachfrage sich jedes Postamt den Unterthanen gegenüber durch Eure Ordre legitimiren kann. Ueberhaupt müßt Ihr bei diesem Gegenstande alles Aufsehen möglichst vermeiden und die Berechnungsart zu simplificiren suchen.« In der That gelang es, diese Maßregel, die dem Fiscus 75,000 Thlr. einbrachte, im Jahre 1799 ohne das geringste Aufsehen zur Ausführung zu bringen, ein



Beweis, wie sehr das Publicum an die Bevormundung durch die Behörden gewöhnt, wie sehr sein Sinn für öffentliche Angelegenheiten eingeschläfert war.

Das Scheingeld wurde, wie schon erwähnt, im Jahre 1808 verdoppelt, so daß nun von jedem Geldbrieife eine Extra-Abgabe von 4 gGr. zu zahlen war. Nach dem Frieden wurde sie im Jahre 1815 für Geldsendungen bis 100 Thlr. ganz abgeschafft und für Sendungen von 100 bis 300 Thlr. auf 2 gGr. ermäßigt. Für Sendungen über 300 Thlr. blieb der Satz von 4 gGr. bestehen.

Eine anderweite neue Abgabe dieses Zeitraumes, bei deren Erhebung die Postanstalten concurrirten, war die durch A. R. O. vom 1. December 1798 eingeführte Stempelsteuer von 2 Pf. für ausländische und von 1 Pf. für einheimische Zeitungen. Sie brachte im Jahre 1800 45,000 Thlr. ein.

Mehrere Getreidetheuerungen gaben zu vorübergehender Erhöhung des Personengeldes (um 1 gGr.) und des Extrapostgeldes (um 2 gGr.) Veranlassung. Im Jahre 1805 ward aus gleichem Grunde das Packetporto um 25 Procent erhöht. Diese Erhöhung blieb bis zum Jahre 1811 bestehen.

Eine zweckmäßige Maßregel war die im Jahre 1801 auf Veranlassung des General-Postmeisters Staatsministers v. d. Schulenburg-Kehnert\*) vorgenommene geometrische Vermessung vieler Post-

\*) **General-Postmeister** dieser Zeit waren:

v. Werder (siehe Seite 274) bis 1800.

Friedrich Wilhelm Graf v. d. Schulenburg-Kehnert von 1800 — 1806, geb. 1742; 1757 Adjutant beim Salzwedelschen Kürassierregiment; 1767 Landrath; 1769 Kammerpräsident in Magdeburg; 1771 Geh. Staatsrath und Minister des Forst-, Berg- und Bank-Departements; 1775 Chef der Wittwen-Verpflegungsanstalt; 1782 Chef der Seehandlung; 1784 erhielt er den schwarzen Adlerorden und wurde 1786 von Friedrich Wilhelm II. in den Grafenstand erhoben. 1790 Generallieutenant und Präsident des Ober-Kriegscollegii; 1791 Cabinets-Minister; 1798 General-Controleur der Finanzen, Chef der Oberrechnungskammer, General der Cavallerie. 1800 unter sehr gnädiger Bezeigung der Allerhöchsten Zufriedenheit zum General-Postmeister ernannt; 1802 in Hildesheim zur Organisirung der Entschädigungs-Provinzen; 1806 Gouverneur von Berlin, wo er nach der Schlacht von Jena die berühmte Proclamation erließ: „der König hat eine Bataille verloren, jezt ist Ruhe die erste Bürgerpflicht.“ Nach dem Tilsiter Frieden legte Schulenburg alle seine Würden nieder, verließ den Preussischen Staatsdienst, zog sich auf seine Güter zurück und ward dadurch ein Unterthan des Königs Hieronymus von Westphalen. Ueber ihn sind die verschiedensten Urtheile gefällt worden. Im Jahre 1800 ward auf ihn eine Ehrenmedaille geprägt mit der Inschrift: „unermüdet für Preußens Wohl.“ Klaproth (Geschichte des Staatsraths S. 460) schildert ihn als einen ausgezeichneten Staatsmann und großen Geist; freilich schrieb Klaproth sein Werk vor 1806. Nach dieser Zeit lautete das Urtheil anders, und die Allgemeine Preussische Personal-Chronik sagt nicht mit Unrecht: „Unstreitig gehört der Obgenannte in der Geschichte zu denjenigen Männern, mit welchen man nicht eher ins Reine kommt, als bis das Schicksal sie auf eine ganz eigene Probe gestellt hat. Gleich Sternen erster Größe glänzen sie, so lange Alles im gewöhnlichen Geleise fortgeht. Aber außerordentliche Umstände hüllen sie bald

straßen und Bezeichnung der Entfernungen durch Meilenpfeiler. Bisher waren die Entfernungen ortsüblich angenommen worden, wobei wegen der

in einen Nebel ein, so daß nach und nach der Glanz völlig verschwindet.“ Schulenburg war fast in allen Staatsverwaltungszweigen mit Erfolg thätig gewesen und hatte sich hierdurch eine nicht gewöhnliche Erfahrung erworben, deren großer Werth bei ihm nur dadurch verlor, daß er, in seiner Abneigung gegen durchgreifende Neuerungen, jeder Reform-Idee seine in des Königs und zum Theil auch in des Volkes Augen zur Autorität gewordene Erfahrung entgegensetzte. Verbesserungen hingegen, welche nicht an den Grundprincipien der bisherigen Staatsverwaltungen rüttelten, beförderte er selbst mit dem regsten Eifer. Aus diesem Gesichtspunkte ist auch seine Wirksamkeit beim Postwesen zu betrachten, woselbst unter seiner Anregung und Leitung manche nützliche Verbesserung eingeführt wurde, ohne daß das bisherige System irgendwie geändert ward. Uebrigens rühren mehrere der ihm zugeschriebenen Postverbesserungen von dem Geh. Postrath Seegebarth her, welcher 1803, als der Graf v. Schulenburg Behufs der Organisation der Entschädigungs-Provinzen seinen Sitz in Hildesheim nahm und sich wenig mehr beim Postwesen betheiligte, zum Director des General-Postamts und Vertreter des General-Postmeisters ernannt worden war. Schulenburgs äußere Erscheinung flößte natürliche Achtung ein; sein Auftreten war sicher und seine Rede bündig; sein offenes Wesen strahlte die lebenverbreitende Wärme echter Humanität aus. Aber sein Geist gehörte dem vorigen Jahrhundert an, und als dessen Schöpfungen zusammenbrachen, als die Ideen, in denen er wurzelte, unter dem Feuerhauche der neuen Zeit abstarben, da verlor er den inneren Halt und zog sich verzagend in den Stürmen der Gegenwart, verzweifelnd an der Zukunft von aller öffentlichen Thätigkeit zurück.

Johann Friedrich von Seegebarth (1808—1821) (siehe Seite 275).

**Geheime Posträthe** (außer den Seite 275 bereits erwähnten).

Friedrich Ehr. Berends; 1768 Kammergerichts-Advokat; 1782 Assessor, 1787 Geh. Kriegs- und Domainen-Rath; 1789 Justiz-Assessor des General-Postamts; 1791 Geh. Postrath und Justitiarius des General-Postamts; 1804 Geh. Ober-Finanzrath.

K. J. v. Goldbeck (Sohn des Großkanzlers); 1789 Expedirender Secretair und Referendar beim General-Postamt; 1791 Assessor daselbst; 1796 Geh. Postrath; nahm 1797 seine Entlassung.

K. J. Wöllner (Bruder des Geh. Postraths Wöllner Seite 275); 1791 General-Postamts-Assessor; 1796 Geh. Postrath. Legte 1809 die Postrathsstelle nieder.

K. J. W. Kummer, Kriegs- und Domainen-Rath bei der Cüstriner Kammer; 1791 Rath bei der Ober-Rechenkammer; 1795 Assessor des General-Postamtes; 1796 Geh. Postrath; 1798 ausschließlich der Ober-Rechenkammer als Mitglied überwiesen.

Ehr. W. Emmich; 1772 Postsecretair in Colberg, später in Potsdam; 1792 Postcommissarius; 1793 Postmeister in Lingen; 1796 Geh. Postrath, † 1823. Zeichnete sich besonders in der Zeit der Französischen Bedrückung durch Standhaftigkeit, Treue und kluge Mäßigung aus.

Ehr. G. Weck; 1778 Postsecretair in Rauberg; 1788 Postcommissarius; 1796 Postdirector in Bialystock; 1800 General-Postamts-Assessor; 1801 Geh. Postrath, † 1817. Durch seine gründliche Sachkenntniß und seinen unermüdlchen Fleiß leistete er der Verwaltung vortreffliche Dienste.

K. Ld. Amelang; 1779 Kammergerichts-Advokat; 1794 Geh. Kriegsrath; 1795 zweiter Stadtgerichtsdirector; 1800 Justiz-Assessor des General-Postamts; 1801 Geh. Postrath und zweiter Justitiarius des General-Postamts. Nahm wie mehrere seiner Collegen seine Entlassung im Juni 1809. —

Dr. K. Ph. S. Pistor; 1793 Postschreiber in Berlin; 1795 Postsecretair daselbst und später in Hirschberg und Halle; 1800 Geh. expedirender Secretair im General-Postamt;

Ungenauigkeit der Angaben und der verschiedenen Meilenlängen große Unrichtigkeiten unterliefen. Nach den solchergestalt angenommenen Entfernungen regelten sich die Beförderungszeiten, die Postfuhrvergütungen, die Personengeld- und Extrapostsätze und das Packet- und Geld-Porto. (Das Briefporto war nach den durch Messung auf der Karte ermittelten Entfernungen in gerader Linie schon 1766 festgesetzt. Es wurde von Berlin bis Memel z. B. das Briefporto für 94, das Fahrpostporto aber nach Maßgabe des Laufes der Poststraße für 110, nach geschעהener Vermessung sogar für 122 $\frac{1}{4}$  Meilen berechnet.) Die Vermessung der Postrouuten war für die Präcision und Gleichförmigkeit des Postbetriebes und der Zahlungssätze von außerordentlichem Nutzen, aber sie führte, da die Meilen nach dem Ortsgebrauche früher in der Regel länger angenommen worden waren, eine Erhöhung der Fahrposttaxsätze herbei. Die Briefportotaxe blieb unverändert. Doch traten ausnahmsweise in einzelnen Fällen Erhöhungen des Briefporto ein. Man konnte sich von dem Princip nicht trennen, daß, wenn behufs besserer Beförderung der Correspondenz besondere Postanlagen nöthig wurden, auch auf der betreffenden Route besondere Portozuschläge einzuführen seien. Diesem Grundsatz verdankte schon die nachtheilige Binnenportotaxe ihren Ursprung. Als 1803 eine neue reitende Post zwischen Magdeburg und Hamburg angelegt worden war, wurde das Porto für die mit dieser Post zu befördernden Briefe um 1gGr. erhöht. Als der Handelsstand dagegen reclamirte, erfolgte von dem General-Postamte der Bescheid: »es falle in die Sinne, daß die Supplicanten bei diesem mäßigen Zuschlage noch sehr profitiren, da sie die Briefe nicht mehr wie früher per Estafette zu senden brauchten; sei ihnen aber an der kleinlichen Ersparniß gelegen, so könnten sie die Briefe ja mit den alten Posten absenden und bis zu deren Abgang warten.« Als um dieselbe Zeit auf Antrag des Stettiner Handelsstandes neue Reitposten von Stettin nach Berlin, Prenzlau und Perleberg angelegt wurden, rescribirte die oberste Postbehörde: »Wie man nun hofft, daß die löbliche Kaufmannschaft durch diese neuen Anlagen völlig zufrieden gestellt sein wird, so verstehet sich auch wegen der von der General-Post-Casse

1801 Post-Inspector; 1803 Geh. Postrath; 1840 Geh. Ober-Postrath, † 1847. Reich an Geist und Wissen, von regem Fortschrittskeiser beseelt, hat er sich namentlich auch um den wissenschaftlichen Theil der Posttechnik große Verdienste erworben und war nach dem Berichte des General-Postmeisters von Seegebarth an den König vom Jahre 1809, betreffend die Einrichtung des General-Postamtes, damals an Geist und Kenntnissen das ausgezeichnetste Mitglied des Collegiums. Auch in der Mechanik und Optik hat er sich einen berühmten Namen erworben.

K. F. Ballhorn; 1790 Referendar; 1792 Assessor; 1794 Rath beim Kammergericht; 1812 Justiz-Assessor beim General-Postamt und zweiter Justitiarius; 1815 Geh. Postrath.

J. L. Schwarz; 1786 Postschreiber; 1790 Postsecretair; 1801 Postcommissarius; 1803 Postinspector; 1814 Hilfsarbeiter im General-Postamt; 1816 Geh. Postrath und nachmals Ober-Postdirector zu Münster.

gebrachten Opfer von selbst, daß von dieser neuen Einrichtung an für jeden dort ankommenden und abgehenden Brief eine Erhöhung des bisherigen tagmäßigen Porto von 6 Pf. eingeführet und an das dortige Postamt bezahlet werden muß. « —

König Friedrich Wilhelm III. versuchte bald nach seinem Regierungs-Antritt das General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium in der Verfassung und Autorität wieder herzustellen (1799), die es unter Friedrich Wilhelm I. gehabt, um es mit den oberen Verwaltungsbehörden wieder in innigere Beziehung zu setzen. Zu dem Ende wurden auch zwei Geh. Posträthe — Seegebarth und Müller — zu Geh. Ober-Finanzrätthen ernannt und mit dem Vortrag wichtigerer Postfachen im General-Directorium beauftragt. Es blieb aber diese Einrichtung lediglich eine Form ohne alle materielle Bedeutung und das General-Postamt wurde dadurch im geringsten nicht aus seiner selbstständigen Stellung gerückt. Bei der Reorganisation der Staatsverwaltung nach dem Tilsiter Frieden wurde das Postwesen dem Ministerium des Innern unterstellt, bei welchem es einen Theil der Section der allgemeinen Polizei (dieses Wort in dem weiteren Sinne der Fürsorge für die Staatswohlfahrt genommen) ausmachte. Die A. V. d. d. Paris 3. Juni 1814 über die Aufhebung der Militair-Gouvernements zwischen Weichsel und Elbe und der Wiederbeginn der Civil-Verwaltung wies dem Polizeiminister auch nur die »polizeiliche Concurrnz« beim Postwesen zu, und bestimmte dann: »Das Postwesen selbst bleibt dem General-Postmeister nach den Vorschriften der Verordnung vom 27. October 1810 allein untergeordnet.« Die Organisationsversuche der Stein-Hardenbergischen Epoche in Beziehung auf die Postverwaltung werden weiter unten näher beleuchtet werden, um hier die Erzählung der Ereignisse nicht zu lange zu unterbrechen.

Im Jahre 1803 wurden die Antheile der Postmeister an dem Porto und Personengelde endlich abgeschafft und die Besoldungen fixirt. Dieselben betragen nun z. B. für Anklam 830 Thlr., für Bielefeld 1520, für Brieg 850, für Cöslin 880, für Cottbus 1000, für Cüstrin 1100, für Dessau 750, für Quisburg 1200, für Emmerich 1000, für Glas 1000, für Glogau 1600, für Gumbinnen 1400, für Königsberg 2600, für Halberstadt 1850, für Halle 1650, für Hamm 1200, für Hirschberg 1400, für Landsberg a. W. 750, für Liegnitz 670, für Magdeburg 2250, für Stettin 1800 Thlr. Außerdem bezogen die Postmeister Rassen-Emolumente, unter denen z. B. die Emolumente von dem Zeitungsdebit bisweilen auf 2000 Thlr. jährlich stiegen. Dafür mußten sie die Büreaufkosten tragen. Auch bewilligte der Staat nur an den größeren Orten Adjuta auf Unterhaltung von Postschreibern.

Ungern hatte man sich zu der Maßregel der Aufhebung der Antheile entschlossen. Allein die dringende Nothwendigkeit hatte sie herbeigeführt: denn durch die Vermehrung der Postcourse und Gebietsveränderungen waren die Beträge der Antheile zu ungleichförmig geworden und standen

an den meisten Orten ganz außer Verhältniß zu der größeren oder geringeren Bedeutung der Aemter. Wie aber überall, so suchte man auch hier die alten Principien im Grunde festzuhalten. Der Gedanke, den Beamtenstand auf eine moralische Höhe zu führen, die es gestatte, die gewissenhafte Ausführung der Verwaltungsmaßregeln hauptsächlich dem Pflichtgefühl desselben anheimzugeben, war nach den damaligen Ansichten der leitenden Kreise nicht zu verwirklichen. Der Eigennuß war der bewährte Verbündete der Administration und auf seine Unterstützung ging man auch in unserem Falle wieder zurück, indem man nach Einführung der fixirten Besoldungen doch den Postbeamten gewisse Procente von demjenigen Betrage verhielt, der über die etatsmäßige Brutto-Einnahme einkommen würde. Die Procente fielen zur Hälfte dem Postmeister, zur anderen Hälfte den Postsecrétaires anheim. —

Von 1806 ab wirkten die Zerstückelung der Preussischen Monarchie und der noch mehrere Jahre nach dem Frieden fortdauernde Druck der Fremdherrschaft, so wie die späteren Kriege so lähmend auf die Staats-Postanstalt, daß ihre Führer nur auf Rettung dessen Bedacht nahmen, was sich dem allgemeinen Schiffbruch noch entziehen ließ.

#### Die Jahre 1812—1815. Die Deutsche Bundesacte, Artikel XVII.

Nachdem die Franzosen endlich die Preussischen Staaten bis auf die von ihnen besetzten Festungen geräumt hatten, wurden diese Länder, denen keine Ruhe beschieden war, wiederum von den Durchmärschen der zum Vernichtungskampfe gegen Rußland (1812) bestimmten großen Armee heimgesucht.

Der Kaiser erließ zwar zum Schutze der Postanstalt wiederum einen Tagesbefehl vom 15. Mai 1812 des Inhalts: »Da der Postdienst einer der wichtigsten in der Armee ist, so sollen diejenigen, die sich's erlauben, die Postpferde und die Fourage wegzunehmen, oder die sich in die Posthäuser militairisch einquartieren, vor ein Kriegsgericht gestellt werden. Der Kaiser empfiehlt den Herren Marschällen und Generalen, die genaueste Aufsicht auf diesen wichtigen Dienst zu haben, und Sorge zu tragen, für alle Postmeister eine Schutzwache zu stellen, damit dieselben respectirt werden.« Dieser Befehl wurde indeß nicht besser befolgt, als derjenige, welcher bei dem Feldzuge von 1806 ertheilt worden war.

Uebrigens hatte die große Armee ihre eigenen Feld-Postämter bei sich, bei denen aber nicht förmliche Feld-Postillone, sondern, so weit die Armee aus Französischen Corps bestand, reitende Chasseurs den Beförderungsdienst versahen.

Das Armeecorps des Generals v. York, welches Preußen zu dem Kriege gegen Rußland stellen mußte, erhielt ein eigenes Preussisches Feld-Postamt nach der bisherigen Einrichtung.

Auf dem Rückzuge der großen Armee nach dem Brande von Moskau wurden die Postämter in Preußen von fliehenden Truppen aller

Grade und Waffengattungen, namentlich aber von Offizieren förmlich be-  
 stürzt. Man riß und schlug sich um die Postpferde und Schlitten, um  
 nur schneller fortzukommen. Und doch war es nicht möglich, alle diese in  
 unbeschreiblicher Angst und Verwirrung fliehenden Herzöge, Fürsten, Mar-  
 schälle, Generale und sonstigen Stabsofficiere fortzuschaffen. Mehrere  
 Wochen hindurch mußten die Posten auf dem großen Königsberger Course  
 alle zwei oder drei Tage ganz still liegen. Einigen Posten wurden unter-  
 wegs die Pferde ausgespannt, und während die Officiere sich derselben be-  
 mächtigten, rissen sich die Gemeinen um die Fegen der Decken. Das Gene-  
 ral-Postamt mußte die Escortirung der Posten durch Gendarmen oder  
 Militair anordnen. In den Postämtern war ein solches Gewühl und  
 Getümmel, daß die Postbeamten ihren Dienst nicht verrichten konnten.  
 Bei vielen ankommenden Extraposten und Fuhren wankten die in dem  
 Schlitten sitzenden erstarrten Officiere mit letzter Kraft in die Poststuben  
 und brachen dort zusammen; manche, um nie wieder aufzustehen. Die  
 Berichte der Postämter der östlichen und nördlichen Course aus dieser Zeit  
 enthalten höchst lebendige und anschauliche Schilderungen des Zustandes  
 der Trümmer der großen Armee, die manchen interessanten Beitrag zur  
 Geschichte dieses Rückzuges liefern würden. In Marienburg entstand zu-  
 letzt, namentlich als Murat, der König von Neapel, mit seinen Umge-  
 bungen angekommen war, ein wirrer Knäuel. Alle Pferde der Poststation  
 und der Einwohner des Ortes waren unterweges. Die Posten lagen  
 schon seit mehreren Tagen still: jede Nachricht fehlte. Da ertönte die  
 Kunde, die Russen seien in Elbing; und schneller als man ahnen konnte,  
 war der Knäuel entwirrt. Alles ergriff die Flucht, auf die letzte Kraft  
 der Füße sich verlassend. Mancher Postmeister besreite damals sich und  
 seine Mitbürger schneller, als es diese hoffen konnten, von den Franzosen,  
 indem er einen Postillon durch die Straßen reiten und blasen ließ, als sei  
 derselbe mit der Reitpost oder einer Stafette angekommen. Vor dem Post-  
 häuse angelangt, machte der Postillon in Gegenwart der dort fast stets  
 befindlichen Französischen Soldaten oder Officiere, welche die Landkarten  
 des Postamtes studirten, unbefangen dem Postmeister den gewöhnlichen  
 Mitt-Rapport, worin natürlich vorkam, daß sich in der Nähe Kosacken  
 hätten blicken lassen. Kaum vernahmen die Franzosen das Wort Kosacken,  
 so steckten sie die Köpfe zusammen, beriethen sich und binnen einer Viertel-  
 stunde ging es dann gewöhnlich auf und davon. Der Fürst von Eck-  
 mühl (Davoust) schrieb von Filehne aus an das Postamt in Landsberg,  
 man möge ihm nach Driesen eine Stafette mit der Nachricht über den  
 Stand der Russischen Truppen entgegen senden. Die Russen waren nicht  
 mehr weit von Landsberg, und dies bewog den Post-Director Nürn-  
 berger, dem Marschall Davoust die verlangte Stafette nicht entgegenzu-  
 senden, um seine etwaige Gefangennehmung nicht zu vereiteln. Davoust  
 langte aber noch vor den Russen in Landsberg an und stieg in einem Gast-  
 hofe ab. Seine erste Frage war nach den Russen. Als er hörte, sie

wären in der Nähe, befahl er, den Post-Director herbeizuholen. Dieser, der sein Amt nicht verlassen wollte, sandte den Postsecretair Schmidt nach des Marschalls Quartier. Kaum erblickte ihn derselbe, als er ihn in einem Tone, wie ihn nur der Jähzorn Davoust's hervorbringen konnte, anschrif: »Höll' und Teufel, warum haben Sie mir die befohlene Stafette nicht geschickt!« Der Beamte erschrak so sehr, daß er sich entfärbte. Davoust stürzte auf ihn los, packte ihn bei den Haaren, stieß ihn zur Thür hinaus und schrie dem wachhabenden Offizier vor dem Hause ein: fusiller! entgegen. Schmidt wurde auf einen Wagen gelegt, um ihn vor's Thor zu führen. Das Detaschement machte sich schussfertig. Da erschallten aus den dichten Haufen der Bürger, die sich zahlreich versammelt hatten, die lauten Rufe: »Mord! Schließt die Thore! Laßt sie nicht hinaus! Die Russen sind da!« Der Gendarmerie-Major v. Hiller eilte zu dem Fürsten von Eckmühl in's Zimmer und überzeugte ihn von der großen Gefahr die ihm drohe, wenn er das Volk erbittere, zumal da die Russen jeden Augenblick eintreffen müßten. Davoust wurde bestürzt, dachte einen Augenblick nach, sprang, da draußen das Toben immer lauter wurde, die Treppe hinter, warf sich in seinen Schlitten und gab das Commando zum schleunigen Weitermarsch. Die Franzosen ließen ihr Opfer los und eilten davon. Es war die höchste Zeit. Denn wenig fehlte, so wäre Davoust beim Uebergange über das Warthe-Eis den Kosacken in die Hände gefallen. Dieser Vorfall, zu dem wir, wenn es hier nicht überflüssig wäre, noch viele Seitenstücke anführen könnten, so wie der Umstand, daß mehrere Postmeister dem General York, der inzwischen durch die mit Diebitsch in der Poschunischen Mühle am 30 December 1812 abgeschlossene welthistorische Convention mit seinem Corps von der großen Armee abgefallen war, sich mit den Russen vereinigt und das Signal zum Freiheitskampfe gegeben hatte, so wie den Commandanten der nächsten Russischen Truppenabtheilungen Berichte über den Rückzug und die Stellungen der Franzosen, wie den Zustand ihrer Truppen eingesandt hatten, gab den Anlaß zu einem bei der Französischen Armee publicirten Tagesbefehl vom 12. Januar 1813, in welchem den Truppenchefs zur Pflicht gemacht wird, ein wachsames Auge auf die Preussischen Postmeister zu haben und mit jedem derselben, der die ihm ertheilten Befehle absichtlich nicht erfülle, oder dem Feinde Nachrichten gebe, kriegsgerichtlich zu verfahren.

In Berlin wurden die Thore gesperrt und keine Posten ein- oder ausgelassen. In den Oberfestungen ließen die Französischen Gewalthaber wiederum alle Briefe öffnen und alle angekommenen Zeitungen vor der Austheilung sich vorlegen, worauf sie dieselben in der Regel fast sämmtlich vernichteten. General Rapp ließ in Danzig das Preussische Posthaus militairisch besetzen, und nach der erfolgten Kriegserklärung Preußens an Frankreich die Kasse mit Beschlagnahme belegen, die Briefe genau revidiren, das Postarchiv versiegeln und den Ober-Post-Director Wernich in dem Posthause streng bewachen.

Um dieselbe Zeit befahl der General-Feldmarschall der Russischen, in Preußen einrückenden Armee, Fürst Kutusow von Smolensk: »die Posthäuser sind von aller Kriegs-Einquartierung befreit. Die Postmeister und Posthalter sind keinen Kriegslasten unterworfen. Niemand darf sich ihrer Wagen, Pferde und Fourage anmaßen. Jeder hat die vorgeschriebene Posttage zu bezahlen. Die ganze Einrichtung und Unterhaltung der Posten in Preußen bleibt in allen ihren Theilen bei den Grundsätzen, auf die sie vor Einrückung der Kaiserlich Russischen Truppen gebaut war.«

Inzwischen war am 28. Februar 1813 zwischen Preußen und Rußland das Bündniß von Kalisch geschlossen, und am 16. März 1813 erließ der König von Breslau aus, wohin er sich zu größerer Sicherung seiner in Berlin von den Franzosen bedrohten Person begeben hatte, die Kriegserklärung gegen Frankreich, welcher der Aufruf an das Preussische Volk zum Freiheitskampfe folgte.

Am 17. März erschienen die ersten Kosacken vor Hamburg. Am folgenden Tage rückte der General v. Lettenborn mit seinem Corps unter dem Jubel der Bevölkerung in die alte Hansestadt ein. Noch an demselben Tage Abends ward das Französische Postamt versiegelt. Am 19. März ward unter Mitwirkung des Preussischen Gesandten Grafen v. Grote das Preussische Postamt in Hamburg von dem Ober-Postsecretair Kemmler wiederhergestellt, der zwar zur Zeit der Französischen Herrschaft bei dem Französischen Postamte in Hamburg aus Rücksicht auf die Erhaltung seiner Familie einen Dienst genommen, in dieser Stellung aber, wie der Graf v. Grote rühmt, den Preussischen Patrioten nicht verleugnet und der guten Sache manchen wichtigen Dienst erwiesen hatte, und dessen ältester Sohn sich unter den freiwilligen Jägern befand. »Als wir uns — schreibt Kemmler an den General-Postmeister — zum ersten Male wieder dem Publicum in der Preussischen Uniform zeigten, wurden ich und meine Collegen überall mit Jubel und Freude empfangen, von Vorübergehenden umarmt, und ich konnte es meinen wackeren Briefträgern Probst und Breede, die während der feindlichen Herrschaft ihr Brod sich kümmerlich als Tagelöhner verschafft hatten, nicht verübeln, daß sie etwas lange bei Bestellung der Briefe verweilten und trotz der kalten Witterung etwas erhitzt davon zurückkamen.«

Diese Freude ward noch vermehrt, als die Preussischen Tagen wiederhergestellt wurden: die Französischen waren mehr als doppelt so hoch gewesen.

Auch das Stadt-Postamt trat sofort wieder in Thätigkeit, da die unverzügliche Wiedereröffnung der durch die Continentsperre so lange gehemmt gewesenen Postverbindung mit England befohlen worden war.

Als nach der Schlacht von Groß-Görschen (2. Mai 1813) die Franzosen wieder vorrückten, zog Davoust in Hamburg ein, um ein furchtbares Schicksal über die schon so schwer geprüfte Stadt zu verhängen. Am 30. Mai, Morgens um 3 Uhr, waren die Russen abgezogen. Kemmler



erhielt hiervon, da Alles unerwartet kam und in der größten Eile ging, erst im letzten Augenblicke durch den Grafen v. Grote Kunde und konnte nur noch eben die Postkasse und die Bücher nach Boizenburg retten. Seine Kinder und all seine Habe mußte er in Hamburg zurücklassen. Davoust ließ sein Haus plündern, weil er die erste Veranlassung zur Aufhebung der Französischen Post gegeben.

Nachdem Davoust Hamburg wieder an Benningsen hatte übergeben müssen, wurde am 31. Mai 1814 das Preussische Postamt daselbst definitiv wieder hergestellt. Der Senat erhob keine Einwendungen dagegen, wie er es bei der späteren Wiedereinrichtung der meisten übrigen fremden Postämter in Hamburg allerdings that.

In Bremen war schon am 10. December 1813 das Preussische Postamt in Verbindung mit dem Thurn und Taxisschen wieder hergestellt worden, wiewohl Hannover versucht hatte, des gesammten Postwesens in dieser Stadt sich ausschließlich zu bemächtigen. —

Seit mehreren Jahren war nach einem von Gneisenau und Seegebart entworfenen Plane die Mobilmachung der Preussischen Feld-Postämter für jedes Corps von dem General-Postamte in Berlin, woselbst sich auch seit 1810 der General-Postmeister wieder befand, vorbereitet worden und zur rechten Zeit erschienen sie vollständig ausgerüstet im Felde.

Am 19. März wurden beim Beginne der Feindseligkeiten in Folge eines Decretes des Staatskanzlers Hardenberg sämtliche Postverbindungen nach Sachsen und Westphalen eingestellt. Auch Extrapost- und Courrierpferde sollten nur an die von dem Staatskanzler oder dem Fürsten Wittgenstein mit besonderen desfallsigen Pässen versehenen Personen verabfolgt werden. In Steins Plänen zum Freiheitskampfe von 1813 heißt es: »Während man die Aufregung der Gemüther unterhalten wird, kann man sich sogleich damit beschäftigen, die Unternehmungen des Feindes zu erschweren. Eins der wirksamsten Mittel hierzu wird die Aufhebung der Couriere sein, welche nach Frankreich gehen, oder welche die Verbindung der Heere unterhalten.« Sämmtliche Postmeister und Postwärter waren in Folge des Landsturm-Edictes angewiesen, bei Annäherung des Feindes mit den Postsachen, Geldern und Postpferden sofort ihren Wohnort zu verlassen. Dennoch geriethen bei dem raschen Anrücken der Franzosen einige derjenigen Feld-Postbeamten, welche mit der Wiedereinrichtung des Preussischen Postwesens in den Anhaltischen Landen beschäftigt waren, in die Hände des Feindes und wurden wie Kriegsgefangene behandelt.

Nach der Schlacht bei Groß-Görschen fürchtete man bekanntlich, daß ein Französisches Corps auf Berlin marschiren würde. Um den Rückzug der Behörden, Kassen und Archive aus der Residenz dieses Mal mit mehr Ruhe und Ordnung bewerkstelligen zu können, als im Jahre 1806, waren bis an die Oder in angemessenen Entfernungen rechtzeitig starke Vorspannparks errichtet worden. Am 10. Mai ward die General-

Postkasse mit den Dokumenten und Werthpapieren nach Frankfurt a. D. gerettet. Nach der Schlacht bei Bauzen (20. und 21. Mai), wo die Beforgniß einer feindlichen Diversion nach Berlin noch mehr zunahm, ging am 26. Mai auf Befehl des Königs der General-Postmeister nach Breslau, und als auch dieses von den Franzosen besetzt wurde, mit der Regierung nach der Festung Meise. Die Rätthe des General-Postamts begaben sich unter Führung des Geh. Postrathes Emmich mit der Kasse, Registratur und Kanzlei nach Landsberg a. W. Die Verwaltungsgeschäfte lagen ganz darnieder. Es fehlte an allen Nachrichten aus Schlesien, da die desfallsigen Depeschen von den Franzosen aufgefangen worden waren. Auch in Landsberg glaubte man Kasse und Archiv nicht mehr sicher und setzte nebst den übrigen Behörden den Rückzug bis Königsberg i. d. N. fort.

Am 12. Juni 1813 ward Breslau von den Franzosen geräumt und das nach Meise geflüchtete Ober-Postamt wieder in Thätigkeit gesetzt. Am 16. Juni kehrten, nach Abschluß des Waffenstillstandes zwischen den kriegführenden Mächten, die Behörden und unter ihnen das General-Postamt wieder nach Berlin zurück. Die General-Postkasse und das Archiv wurden aber, da der Kampf nach einigen Wochen wieder beginnen sollte, einstweilen in Königsberg i. d. N. zurückgelassen.

Nach Inhalt der von Kleist, Schuwaloff und Coulaincourt abgeschlossenen Waffenstillstandconvention war für jede der beiden sich feindlich gegenüberstehenden Armeen eine Demarcationslinie gezogen, und das zwischen den beiden Demarcationslinien gelegene Gebiet, in welches auch Breslau fiel, für neutral erklärt worden. Sämmtliche Postämter in Schlesien, so weit es unter Preussischer Gewalt war, wurden angewiesen, die Postverbindungen mit den hinter der feindlichen Demarcationslinie liegenden Gegenden gänzlich aufzuheben. Nur in den Orten der Vorpostenchaine wurden auf Gneisenaus Veranlassung zuverlässige Feldpostofficianten postirt, um die aus den neutralen Districten ankommenden Correspondenzen und Stafetten weiter zu befördern. Als beim Wiederausbruch der Feindseligkeiten und nach der Schlacht an der Katzbach die Preussische Armee nach Sachsen vorrückte, wurden daselbst alle Postkassen mit Beschlagnahme belegt und einige Sächsische Postmeister, welche dem Feinde Nachrichten über die Bewegungen der verbündeten Truppen gegeben hatten, verhaftet und nach Berlin in Gefangenschaft geführt.

In Berlin war durch die plötzliche Annäherung des Dudinotschen Corps Alles in die größte Aufregung versetzt. Viele flohen, und am 22. August Abends schickten sich auch die Behörden zum Rückzug an, der größtentheils zu Fuß bewerkstelligt werden sollte, da General Bülow fast alle Fuhrwerke für die Armee requirirt hatte. Am nächsten Tage rettete die Schlacht von Großbeeren und am 6. September die Schlacht von Dennewitz die Preussische Hauptstadt. Nach der Blikereschlacht bei Leipzig wurden die Deutschen Länder bis zum Rhein im Fluge zurückerobert, die ganzen Staatsschöpfungen Napoleons in Deutsch-

land binnen vier Wochen zertrümmert, und in der Neujahrnacht 1814 ging Blücher über den Rhein, um dessen linkes Ufer von den Feinden zu befreien, die dort ihre Herrschaft für alle Zeiten begründet zu haben glaubten.

Nach einer abermaligen Reihe ruhmvoller Siege hielten die Verbündeten am 31. März ihren Einzug in Paris, woselbst am 30. Mai 1814 der erste Pariser Frieden zu Stande kam, in dessen Gefolge im November 1814 der Wiener Congreß eröffnet wurde. Die Nachricht von der Rückkehr Napoleons aus Elba (1. März 1815) bewirkte eine schnelle Vereinigung der Fürsten über die vielen noch streitigen Punkte wegen der Ländervertheilung. Die Schlacht von Belle-Alliance entschied den letzten Kampf und nach abermaligem Einzug der Verbündeten in Paris ward am 20. November 1815 der Zweite Pariser Frieden geschlossen.

Während des Vorrückens der verbündeten Armeen jenseits des Rheins war durch einen gemeinschaftlichen Beschluß der allirten Mächte dem Fürsten von Thurn und Taxis provisorisch die Verwaltung der Posten auf dem linken Rheinufer übertragen worden. Zwei Drittel der Reineinnahmen hatte derselbe an die allgemeine Verwaltungskasse der Verbündeten nach Frankfurt a. M. abzuliefern; das letzte Drittel blieb ihm überlassen. —

In Wien ward durch die Bundesacte vom 8. Juni 1815 der Deutsche Bund errichtet und ein neuer Staatsrechts- und Verfassungszustand in Deutschland begründet.

Der Artikel 17. der Bundesacte bestimmte:

»Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in dem durch den Reichsdeputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 oder spätere Verträge bestätigten Besitz und Genuß der Posten in den verschiedenen Bundesstaaten, so lange als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten. In jedem Falle werden demselben in Folge des Artikels 13. des erwähnten Reichsdeputations-Hauptschlusses seine auf Belassung der Posten oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche versichert. Dieses soll auch da stattfinden, wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Reichsdeputations-Hauptschlusses bereits geschehen wäre, insofern diese Entschädigung durch Verträge nicht schon definitiv festgesetzt ist.«

Wir erwähnten schon, daß das Fürstliche Haus Thurn und Taxis diese günstige Wendung seiner Verhältnisse zum großen Theil dem Einflusse Preußens verdankte. \*)

\*) Schon unterm 15. Mai 1815 war folgendes Königl. Kabinettschreiben an die Frau Fürstin von Thurn und Taxis gerichtet worden:

»Durchlauchtige Fürstin, Freundlich liebe Muhme und Schwägerin!

Ew. Durchlaucht und Liebden werden ohne Meine Versicherung überzeugt sein, daß Ich nach den freundschaftlichen Gesinnungen, die Ich Ihnen widme, sehr geneigt bin, für Sie und Ihr Haus Alles zu thun, was möglich ist und Recht und Billigkeit fordern.

Mehrere Bundesglieder, namentlich die freien Städte wollten anfangs den Artikel über das Postwesen bis zur Berathung der organischen Bundesgesetze in Frankfurt a. M. ausgesetzt sehen. Bestimmt hatte demselben nur Württemberg widersprochen, dessen Interesse allerdings bei der nachträglich an das Thurn und Taxissche Haus zu leistenden Entschädigung für die Aufhebung der Posten während der Rheinbundszeit speciell in Betracht kam.

Hauptsächlich war es eine Frage des Rechts, welche diesen für Taxis günstigen Artikel in die Deutsche Bundesacte brachte, und Stängel (Deutsches Postwesen S. 164) bemerkt sehr treffend: »Indem die Deutschen Regenten den Ansprüchen eines Privatmannes das weichen ließen, was bisher für ihr Recht erkannt worden war, zeichneten sie auf die erhabenste Weise in ihre Bundesacte die Worte Kluits, daß Gerechtigkeit die Quelle und die Grundlage aller Staatsgewalt sei. Der Artikel 17. erhebt sich so durch die Motive, welche ihn hervorgerufen, zu einem Glanzpunkte in der Deutschen Bundesacte.«

Indessen scheint es doch auch an practischen Motiven nicht gefehlt zu haben, wiewohl wir denselben durchgreifende Geltung kaum zuzuerkennen vermögen. Daß durch die Auflösung des Deutschen Reiches und die Stiftung des Rheinbundes vollendete Territorial-Isolirungssystem hatte in dem Deutschen Postwesen allerdings eine zu schädliche Zersplitterung erzeugt, als daß man nicht bei erster Gelegenheit auf deren Beseitigung hätte Bedacht nehmen sollen. In der, dem Staatskanzler Hardenberg auf dessen Verlangen überreichten Denkschrift des Preussischen General-Postmeisters über die auf dem Wiener Congreß zu regulirenden Postangelegenheiten heißt es daher: »So sehr man in früheren Zeiten gegen das Taxis'sche Postwesen wegen dessen Anmaßungen, statum in statu zu bilden, geeifert hat und so sehr jeder mächtige Reichsfürst es sich selbst schuldig bleibt, das Postregal in seinem ganzen Umfange auszuüben, so ist doch das Taxis'sche Postwesen für die kleineren zersplitterten Länder sehr heilsam. Es wird daher darauf zu dringen sein, das Taxis'sche Postwesen in denselben wieder ganz herzustellen, weil es nach seinen Verhältnissen und seiner Erfahrung am geeignetsten dazu ist.« Dieser begründende Schlußsatz scheint dafür zu sprechen, daß der Preussische General-Postmeister von Seegebarth, von dem jene Denkschrift ausging, eine Organisation des Deutschen Postwesens in der Weise, daß die kleineren Länder bezüglich des

---

Ich werde daher in den Mir angefallenen Ländern in Absicht auf die Posten, welche dem Hause Taxis nach dem Reichsdeputationschlusse von 1803 versichert sind, keine Veränderung vornehmen, ohne demselben eine Entschädigung deshalb zuzuerkennen. Was die dem gedachten Hause während der provisorischen Verwaltung überlassenen Posten am linken Rheinufer betrifft, so werde Ich die dabei obwaltenden Umstände einer genauen Prüfung unterziehen und bis dahin dasselbe im Besiz jener Posten lassen.

Wien 15. Mai 1815. Ich verbleibe u. Friedrich Wilhelm.«

Postwesens den größeren Staaten zugetheilt und auf diese Weise bestimmte Postkreise (wie in alten Zeiten die Reichskreise) gebildet würden, in welchen nur eine Staatspostverwaltung thätig gewesen wäre, nicht für zweckmäßig gehalten hat. Andere Staatsmänner theilten diese Meinung nicht, und selbst in einem früheren Preussischen Entwurf der Bundesacte, der vom 1. Mai 1815 datirt ist, heißt es im §. 12.: »daß, wenn zur Zeit der wegen Abfassung der organischen Bundesgesetze vorzunehmenden Berathungen nicht für gut befunden werden sollte, das Taxische Postwesen bestehen zu lassen, dasselbe dennoch in keinem Staate ohne Leistung des Ersatzes des daraus dem Hause Taxis erweislich zugehenden Schadens abgeschafft werden könne.« Leider ward dieser Entwurf beseitigt, auf dessen Grundlage das Deutsche Postwesen — bei voller Entschädigung des Fürstlich Taxischen Hauses — in einer den Interessen Deutschlands noch mehr zusagenden Weise hätte organisirt werden können, als dies auf Grund des Artikels 17. der Bundesacte damals möglich war. Dieser Artikel konnte den Anforderungen nicht genügen, insofern dieselben hauptsächlich auf Einheit der Postanstalt, Gleichförmigkeit des Betriebes, der Einrichtungen, der Taxen und Postvorschriften gerichtet waren.<sup>\*)</sup> Erst der staatsmännischen Intelligenz der Jetztzeit, unterstützt von der völkerverbindenden Macht des Verkehrs, gelang es, durch Gründung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins einen ähnlichen Zustand zu schaffen, der damals als ein Luftgebild der Ideologen angesehen zu sein scheint, obgleich wahrlich in der Aufgabe des Wiener Congresses mächtige Anregungen zu seiner Begründung lagen und dieselbe zu jener Zeit in mancher Beziehung nicht so schwierig gewesen wäre, als später, wenn man sich entschlossen gehabt hätte, die Gestaltung des Deutschen Territorial-Postwesens nach dem eben skizzirten Systeme durchzuführen. Eine solche Postorganisation wäre ganz im Geiste des bekannten Stein'schen Entwurfs zu einer Verfassung für Deutschland gewesen, den der große Staatsmann am 1. November 1812 dem Lord Walpole übergab. Allein die meisten kleineren Staaten Deutschlands, in Souveränitätsbesorgnissen befangen, zogen es vor, die Ausübung ihres Postregals lieber an eine Privatperson zu übertragen als die Wirksamkeit einer fremden Staatsverwaltung dabei eintreten zu lassen.

Ein wichtiger Gegenstand der Denkschrift des Preussischen General-Postamtes war noch speciell für Preußen der Posttransit zwischen dessen östlichen und westlichen Gebietstheilen. Das Fürstenthum Hildesheim war an Hannover abgetreten worden. Dieser Staat gestattete zwar vorläufig den Durchzug der Preussischen Posten, aber nur als ein Precarium. Das General-Postamt machte darauf aufmerksam, wie nothwendig es sei, die Stationshaltung (ohne Colligirung und

<sup>\*)</sup> Klüber: Uebersicht der diplomatischen Verhandlungen des Wiener Congresses. Frankfurt a. M. 1816 S. 268.

Distribuirung) und den unbedingt freien Transit der Preussischen Posten durch Hannover, Hessen, Braunschweig und Lippe vermöge einer in die Wiener Verträge aufzunehmenden Bestimmung auszubedingen, oder so viel Land von diesen Staaten zu erwerben, daß die wichtige Postverbindung mit Westphalen und den Rheinlanden ununterbrochen auf Preussischem Gebiete geleitet werden könnte. Wollte man die Transitfreiheit bezüglich der zwischen getrennten Gebietstheilen eines und desselben Bundesstaates sich bewegenden Postverkehrsobjecte nicht in der Allgemeinheit eines staatsrechtlichen Grundsatzes festsetzen, so hätte man sie, bezüglich dieses speciellen Falles, in Form einer passiven Staatsservitut der zwischenliegenden Länder ausbedingen sollen, um so mehr, als Preußen dort bis 1806 im Besiz der Transitfreiheit gewesen und der Besizstand von 1806 für die Entschädigung Preußens auf dem Wiener Congreß als normal angenommen worden war, Preußen auch in die Besiznahme jener von seinem Hauptkörper getrennt gelegenen Theile am Rhein nur ungerne gewilligt und dadurch bereits dem Ganzen ein bedeutendes Opfer gebracht hatte. Allein, wie schon oben (S. 324) erwähnt wurde, diese Frage hat auf dem Wiener Congreß nicht gebührende Beachtung gefunden, und ist schließlich, als Napoleons Rückkehr zum eiligen Abschluß der Congreßgeschäfte antrieb, ganz bei Seite geblieben. —

Bei der Störung der inneren und der Umwälzung der äußeren Staatsverhältnisse in der Napoleonischen Zeit hatte, wie Hardenberg schreibt, unter allen Staatsanstalten das Postwesen mit am meisten gelitten. Der ganze Zusammenhang der Postverbindungen, welcher sich auf der Grundlage der historischen Staatsterritorienbildung und der eigenthümlichen Entwicklung der internationalen Verkehrsbeziehungen im Laufe der Zeit gebildet hatte, war schonungslos zerrissen worden. Unnatürliche Verbindungen, den Interessen des Volkes fremd und lediglich den selbstsüchtigen Zwecken seiner Unterdrücker dienend, waren an dessen Stelle getreten. Deutschland war mit einer Unzahl von Territorial-Postinstituten überschwemmt worden, bei denen in Verwaltung und Betrieb, in Expedition und Lage, in Sprache und Gesetzgebung die größte Verschiedenheit herrschte. Die vielen blutigen Kriege hatten den Verkehr gelähmt, die Bande der Ordnung und Disciplin erschüttert, die Straßen verwüstet, die Sicherheit der Posten gefährdet und das Postfuhrwesen auf vielen Routen fast gänzlich ruiniert. In Preußen hatte besonders nach dem Tilsiter Frieden der übermüthige und treulose Sieger durch eine Bedrückung ohne Gleichen die weitere Entwicklung auch dieses Staatsinstitutes gelähmt und seine Kräfte fast gebrochen. Aber wie sah es erst in den Ländern jenseits der Elbe aus, wo die Fremdlinge einige Jahre das Scepter der Herrschaft ausschließlich geführt hatten! Unerschwingliche Taxen hatten den Postverkehr völlig darniedergedrückt, und Defraudationen aller Art im Volksbewußtsein förmlich legitimirt, die Einnahmen waren bei Weitem unter die Hälfte gesunken, die Fahrposten in Folge einer für die Deutschen

Verhältnisse gar nicht passenden Postgesetzgebung gänzlich zerrüttet und vernachlässigt, die Verbindungen mangelhaft, die postalischen Beziehungen mit den Nachbarstaaten (namentlich zwischen Westphalen und Berg) in unglaublicher Verwirrung, die Beamten — zum Theil Französische Abenteuerer — unmoralisch und untüchtig, oder, sofern es Deutsche waren, unzufrieden und ihrem Berufe unter solcher Regierung abgeneigt. Dabei im Publicum nicht allein kein Vertrauen, sondern ein allgemeines tiefbegründetes Mißtrauen gegen die Postanstalt, deren schamlose Verletzungen des Briefgeheimnisses den Deutschen Geist empörten!

Das waren die Zustände, welche die folgende Zeit vorfand. Wahrlich, ihre Aufgabe war nicht klein. Aber die neu angebrochene Aera bot auch mächtige Hilfsmittel zu deren erfolgreicher Lösung dar. —

# Sechster Abschnitt.

Vom Wiener Congreß bis auf die Gegenwart  
(1815 — 1858).

---

## E i n l e i t u n g.

Wie das Postwesen zuerst in einer weltgeschichtlichen Culturepoche entstand (Th. I. S. 5), so gab der große Aufschwung der gesammten Entwicklung des menschlichen Geschlechts in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts der allseitigen Ausbildung dieses Instituts mächtige Impulse.

Die Freiheit des Gedankens und des Verkehrs, die großen Erfindungen und Verbesserungen unserer mechanischen Hilfsmittel, die Macht der Association und des Credits, die allseitige Entwicklung der materiellen und intellectuellen Elemente der Gesellschaft, die lebensvolle Thätigkeit einer auf der Höhe der Zeit stehenden Staatsverwaltung, endlich die Annäherung der Nationen und die liberale Auffassung der völkerrechtlichen Verhältnisse bewirkten, daß das Post-Institut sich aus dem Verfall, in welchem wir es zu Ende des vorigen Zeitabschnittes gesehen, bald emporraffte, und in der neuesten Zeit rücksichtlich der Vervollkommnung seiner innern und äußeren Beziehungen Fortschritte machte, die die vollkommensten Ergebnisse aller früheren Zeiträume bei Weitem überflügeln.

Was die Buchdruckerkunst, die Entdeckung Amerika's, die Restauration der klassischen Studien und die Reformation für die Cultur-Entwicklung jenes Jahrhunderts waren, in welches die Entstehung der Posten fällt, das waren für unser Zeitalter die Dampfmaschine Watt's, die Spindel Arkwright's, der Electromagnetismus, der durch die neuere Philosophie angebahnte Fortschritt der Staats- und Naturwissenschaften und die großen durch eine erleuchtete Gesetzgebung herbeigeführten staatlichen und socialen Reformen.

Der menschliche Geist überwand zum großen Theil die Hindernisse, welche seine gegenwärtige Gebundenheit an Zeit und Raum der universellen Ausbreitung seiner Thätigkeit entgegenstellte; im Bunde mit den Kräften



der Natur zertrümmerte er deren eigene Schranken und richtete, sich namentlich des Mediums der Verkehrsanstalten bedienend, die unumschränkte Herrschaft des Culturgesetzes auf.

Die bewegenden Kräfte bewirkten eine gänzliche Umwandlung im Weltverkehr. Unsere Dampfschiffe führen die Producte aller fünf Welttheile über den Ocean, der den Alten so unermesslich und undurchdringlich schien, daß sie ihn für die Grenze des Alls ansahen. Was in einem der größten Geister des Mittelalters, Roger Bacon, als ferne Idee lebte, daß »sich Wagen herstellen lassen, die mit unglaublicher Schnelligkeit ohne thierische Kräfte dahin fahren,« das hat die Jetztzeit zur Wirklichkeit gemacht. Die ganzen Lasten levantinischer Karawanen führt eine unserer Locomotiven mit Leichtigkeit und Flugeschnelle an ihren Bestimmungsort. Wir schlagen festgegründete Brücken über den Rhein und die Weichsel, wir eilen im Fluge über den Gipfel des Semmering und durchbohren die Felsen des Mont-Cenis, um dem Beförderungsmittel der Cultur und des Völkerfriedens einen Weg durch jene Alpen zu bahnen, deren Höhen die Kriegsheere Hannibals und Napoleons überschritten. Welch ein Zeitgewinn, welch ein Reichthum des Güter- und Ideen-Austausches, welch ein lebendiges Element erweiterter Bildung und friedlicher Annäherung der Nationen! Der Diplomat auf dem Congreß, der Fabrikant auf der Welt-Industrieausstellung, der Künstler im Vatican, sie haben heute schon Früchte ihrer Geschäfte und Studien geerntet, ehe sonst kaum die nöthige Reise zurückgelegt war. Nicht mehr hindert die Ferne die augenblickliche Mittheilung des Gedankens: durch die Weiten der Wüste und die Gründe des Meers trägt ihn der elektrische Strom. —

Die großen Vortheile dieser Schnelligkeit der Güterbewegung und Gedankenbeförderung kamen um so mehr zur Geltung, als eine auf richtigere Grundsätze gestützte Gesetzgebung und Verwaltung die Hemmnisse hinwegräumte, welche der freien Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte der Nationen sowohl durch die legislative Thätigkeit des Staates, als durch die noch wesentlich auf feudalistischer Grundlage beruhende historische Gestaltung der socialen Verhältnisse in den Ländern des ehemaligen Deutschen Reichsverbandes entgegengestellt worden waren. In Preußen hatte zuerst Friedrich d. G. die Einseitigkeit der Production des Agriculturstaaates durch die Begründung des Industriestaates auszugleichen begonnen. Er rief Fabriken ins Leben, unterstützte die Manufacturen, beförderte den Gewerbefleiß und den auswärtigen Handel, belebte den Associationsgeist, gründete die Seehandlung und die Bank, um, wie es in der Bankverordnung vom 17. Juni 1765 heißt: »durch den mehreren Umlauf des Geldes das Commercium blühend zu machen.« Damals aber herrschten in den Europäischen Staaten im Allgemeinen noch diejenigen Grundsätze der Nationalöconomie, deren Inbegriff man in der Regel mit dem Namen des Mercantilsystems bezeichnet und die auch in der Staatspraxis Friedrichs II. Anwendung erhielten. Da nach dem

Fundamentalsage dieses zuerst von Colbert in größerem Maßstabe angewandten Systems der Reichthum eines Staates in der Menge des Geldes besteht, daß er besitzt, so mußte der Staat, insoweit er die edlen Metalle nicht aus Bergwerken gewann, dieselben sich hauptsächlich durch den auswärtigen Handel verschaffen, indem er für die im Inlande gefertigten Gewerbsfabrikate baares Geld vom Auslande eintauschte. Je mehr baares Geld ins Land kam, und je weniger hinausging, desto günstiger stellte sich die Handelsbilanz. Um diesen Zweck zu erreichen, pflegte man als Mittel anzuwenden: Verbot der Ausfuhr des Geldes, so wie der Rohstoffe, damit die inländische Fabrikthätigkeit dieselben zu billigeren Preisen erhalte, ferner Verbot der Einfuhr der Fabrikwaaren des Auslandes, Begünstigung der Gewerbe und des auswärtigen Handels, der Einfuhr von Rohstoffen und der Ausfuhr von Fabrikwaaren; zu dem Ende Ertheilung von Privilegien, Monopolen, Prämien, Capitalvorschüssen und Erlangung des Handels mit Colonien. Alle diese Maßregeln wandte Friedrich d. G. an und wir haben oben des zum Theil schädlichen Einflusses derselben auf die Ausbildung der Postanstalt bereits erwähnt (S. 281 und 282). Von entschiedenstem Nachtheil erwiesen sie sich für die internationalen Beziehungen der Postanstalt, da sie die Annäherung der Nationen erschwerten.

Das Mercantilsystem verletzte, indem es die Producenten von Fabrikwaaren begünstigte, die Interessen der Ackerbauenden und der Consumenten, weil es jene in der Wahl des Marktes zum Verkauf ihrer Erzeugnisse, diese in der Wahl des Marktes zum Einkauf ihrer Bedürfnisse hinderte: es beschränkte die Freiheit des Verkehrs.

Ebenso einseitig lehrte das 1758 von Dr. Quesnay begründete System der Physiokraten, daß der Boden die alleinige Quelle des Reichthums und seine Bearbeitung das einzige productive Element in der Gesellschaft sei, weshalb die Landwirthschaft auf Kosten der Gewerbe begünstigt werden müsse.

Gegen beide Systeme trat nun Adam Smith, der Begründer der nationalöconomischen Wissenschaft auf, und that dar, daß Geld und Bodenproducte nur einen Theil des Vermögens eines Volkes ausmachen, daß dagegen die Arbeit die Urquelle des Reichthums der Nationen sei; daß sie die Productionskraft des Bodens steigere, die Erzeugnisse der Manufacturen und die Gewinne des Handels schaffe, daß demnach alle diese auf Erzeugung der Rohstoffe, auf die Umformung und den Transport verwendete Arbeit productiv sei. Er ließ somit alle Factoren der Gütererzeugung und Werthvermehrung zur Geltung kommen, und um ihre Wirkung zu kräftigen und derselben freien Spielraum zu verschaffen, verlangte er: Arbeitsteilung, unbeschränkte Freiheit des Erwerbs im Innern eines Landes (freie Concurrrenz), Freiheit des Handels und des Verkehrs, um das natürliche Verhältniß von Angebot und Nachfrage, den vornehmsten Regulator des Marktpreises, herzustellen,

endlich Vermehrung der Communications- und Circulationsmittel. Er faßte mithin auch das Interesse der Consumenten ins Auge, während die früheren Systeme ihre Aufmerksamkeit lediglich dem Interesse der Producenten zugewendet hatten.

Adam Smiths Lehresätze haben schnelle und große praktische Ergebnisse geliefert, da sie Gegenstände des realen Lebens betrafen und ihr innerster Kern, Freiheit der Kraftentwicklung des Einzelnen, mit dem Grundgedanken der staatlichen Reformen der neueren Zeit zusammentraf. Sie halfen die Leibeigenschaft, das Zunftwesen, die Zwangs- und Banngerechtigkeiten, die Auffassung der Staats-Transportanstalten als eines fiscalischen Mittels beseitigen und trugen vorzüglich zur Befreiung und Vielfältigung des Verkehrs bei. Besonders sehen wir ihren Geist in der Preussischen Gesetzgebung der Stein-Hardenbergischen Epoche walten. Gleich das erste berühmte Edict vom 9. October 1807, betreffend den erleichterten Besitz und den freien Gebrauch des Grundeigenthums, so wie die persönlichen Verhältnisse der Landbewohner, welches jeden Einwohner des Staates ohne Unterschied des Standes zum Erwerb und Besitz von Gütern jeder Art und zur freien Wahl des Gewerbes berechtigte, die Theilung der Grundstücke gestattete und die Gutsunterthänigkeit aufhob, sagt in der Einleitung: »daß es ebensowohl den unerläßlichen Forderungen der Gerechtigkeit, als den Grundsätzen einer wohlgeordneten Staatswirthschaft gemäß sei, Alles zu entfernen, was den Einzelnen bisher hinderte, den Wohlstand zu erlangen, den er nach dem Maß seiner Kräfte zu erreichen fähig war.« Der §. 50. der Regierungs-Instruction vom 26. December 1808,<sup>\*)</sup> der die staatswirthschaftliche Wirksamkeit der Regierungen betrifft, ist durchaus im Geiste der neuern nationalöconomischen Wissenschaft abgefaßt und bricht den Stab über das bis dahin in Preußen befolgte Merkantilsystem. »Die Gewerbe- und Handelsfreiheit muß so viel wie möglich befördert werden. Es ist falsch, das Gewerbe an einem Orte auf eine bestimmte Anzahl von Subjecten einzuschränken. Es ist unstaatswirthschaftlich, die Gewerbe durch künstliche Mittel und Schranken in besondere Richtungen zu leiten und sie ihrem natürlichen Gange zu entfremden, oder verlangen zu wollen, daß sie nur von gewissen Klassen betrieben werden. Es ist unrichtig, wenn man glaubt, es sei dem Staate vortheilhaft, Sachen dann noch selbst zu verfertigen, wenn man sie im Auslande wohlfeiler haben kann. Es ist eine schiefe Ansicht, man müsse in einem solchen Falle das Geld im Lande zu behalten suchen. Neben der Unbeschränktheit der Production ist Reichthigkeit des Verkehrs und Freiheit des Handels, sowohl im Innern, als mit dem Auslande ein nothwendiges Erforderniß.« In Uebereinstimmung hiermit war in demselben Abschnitte (§. 57.) der erwähnten Instruction bestimmt, daß bei dem Postwesen von dem Grundsatz

<sup>\*)</sup> Rabe's Sammlung Preussischer Gesetze und Verordnungen Bd. 9. S. 439.

ausgegangen werden müsse, »daß das Institut der Posten mehr einen staatswirthschaftlichen als einen finanziellen Zweck habe, letzterer zwar nicht zu vernachlässigen, jedoch im Collisionssfall dem ersteren untergeordnet sein müsse.« »Bei den Posttagen — schreibt Hardenberg, — muß Einfachheit, Consequenz und möglichste Publicität maßgebend sein.« Gleiche Abgabentragung, Vereinfachung des Zollwesens, Einführung der Gewerbefreiheit, Aufhebung von Bann- und Zwangsgerechtigkeiten und Monopole verhiess demnächst das Finanz-Edict vom 27. October 1810,<sup>\*)</sup> und durch das Edict vom 2. November 1810 wurde die allgemeine Gewerbefreiheit ins Leben gerufen. Im besondern Staatsinteresse blieb nach §. 20. nur der Handel mit Salz, Spielkarten und Stempelpapier, die Haltung von Privat-Posten und Privatlotterien von der Genehmigung der competenten Behörden abhängig. Während die landwirthschaftliche Production durch die Edicte vom 14. September 1811 über die Regulirung der gutherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse und über die Land-Cultur<sup>\*\*)</sup> (in Verfolg der oben erwähnten Edicte vom 9. October 1807 und 27. October 1810) ihrer Fesseln entledigt ward, wurden durch das Gesetz vom 26. Mai 1818<sup>\*\*\*)</sup> über den Zoll und die Verbrauchsteuer von ausländischen Waaren und über den Verkehr zwischen den Provinzen des Staates die Beschränkungen des freien Verkehrs aufgehoben, die Zollschranken im Innern des Landes abgeschafft und an die Grenzen der Monarchie vorgerückt, alle Ausfuhr-, Einfuhr- und Durchfuhrverbote principiell beseitigt, dadurch die Handelsfreiheit ausgesprochen und der Grundsatz aufgestellt, daß sie bei Verhandlungen mit andern Staaten zur Grundlage dienen solle. Für die Ausfuhr sollte auch die Zollfreiheit als Regel gelten. Bei der Einfuhr sollten Zölle sowohl zum Schutze des inländischen Gewerbefleißes, als zur Vermehrung der Staatseinnahmen nach möglichst einfachem Modus erhoben werden.

Wie die Binnenzölle, so fiel auch das Binnenporto (durch das Porto-Regulativ vom 18. December 1824); die Ströme wurden frei gemacht, die Grenzen und Häfen geöffnet, Chaussees (namentlich unter Mitwirkung der Postverwaltung) gebaut, die Postanlagen sehr vervollkommnet und vermehrt, liberale Handels- und Postverträge abgeschlossen, in denen der Grundsatz der Gegenseitigkeit und der Erleichterung des Verkehrs fast durchweg zur Anwendung kam. Nachdem die internen Schranken gefallen waren, begannen mithin auch die internationalen zu wanken. Auf die interne Freizügigkeit folgte die internationale, auf die Hebung der internen, die der internationalen Verkehrsanstalten, auf die

\*) Gesetz-Sammlung pro 1810 S. 24 ff.

\*\*) Gesetz-Sammlung pro 1811 S. 281 und 300 ff.

\*\*\*) Gesetz-Sammlung pro 1818 S. 65 ff.

interne Zoll- und Handelsfreiheit die internationale in dem Gebiete des Deutschen Zollvereins, dessen Grundsätze sowohl in commercieller als in politischer Beziehung namentlich durch die festere Begründung der freundschaftlichen Verhältnisse und Herstellung eines völkerrechtlichen Fundaments für die Verkehrsgemeinschaft der Deutschen Staaten auch auf die Bervollkommnung der internationalen Deutschen Postverhältnisse von Einfluß gewesen sind, und heute steht als ein rühmliches Ergebnis dieser Fortschritte der Deutsche Postverein da. —

Hand in Hand hiermit ging die tiefgreifende Umgestaltung, welche in Form und Wesen die gesammte Staatsverwaltung erfuhr, und die auch für die Administration des Postinstituts von großer Bedeutung war.

Der besseren Uebersicht wegen sei hier ein kurzer Abriß der historischen Entwicklung der Preussischen Staatsverwaltung gestattet, da es zweckmäßig ist, das Ganze in's Auge zu fassen, um die allgemeinen Beziehungen zu erkennen, unter denen die individuelle Entwicklung des einzelnen Theiles vor sich ging.

Wie in den übrigen Deutschen Ländern, so erstreckte sich auch in der Mark Brandenburg in früheren Zeiten die Landesverwaltung fast lediglich auf eine Administration der Landesfürstlichen Einkünfte und Kammergüter: es war eine Hof-, keine Staatsverwaltung. Die meisten administrativen Einrichtungen waren auf diesen Zweck beschränkt, wie wir dies z. B. oben von den ersten Posteinrichtungen der Brandenburgischen Kurfürsten gesehen haben. Schon die Benennungen der damaligen Behörden (Hofkammer, Hofkanzlei,) und Beamten (Hofmeister, Hofbediente, Hofrichter,) deuten diesen Zweck an. Selbst der große Kurfürst ließ noch die ersten Posten, welche er anlegte: Hofposten (Kanzleiposten, Küchenposten) nennen, obwohl sie bereits Staatsposten waren.

An der Spitze jener älteren Landesverwaltungen standen in der Regel: der Kämmerer (Finanzwesen); der Marschall (Kriegswesen) und der Kanzler (innere und auswärtige Angelegenheiten, Großsiegelbewahrer, Justizminister). Das Land war in Amtsbezirke (Aemter und Oberämter) getheilt, in denen der Amtmann mit einem Rentmeister die Verwaltung der Kammergüter, die Einziehung der Landesherrlichen Einkünfte, den Schutz der Landsassen und meisthin auch die niedere Gerichtsbarkeit besorgte. Diesen Aemtern lag auch in jenen Zeiten die Abfertigung der Posten ob (Th. I. S. 13).

Dieser geringe Verwaltungsapparat war ausreichend, indem die eigentliche Wahrnehmung der allgemeinen Landesangelegenheiten in den Händen der Landstände sich befand und die einzelnen Communen in den Städten, der Corporationen, Zünfte u. a. ausgedehnte Selbstverwaltungsrechte ausübten, wie denn auch viele Städte ihre eigenen Postboten-Anstalten hatten.

Was bei diesen Verwaltungszuständen vortheilhaft, was nachtheilig war, liegt auf der Hand.

In Folge der vermehrten Einkünfte der Landesherren, namentlich der Regalien und der Steuern, welche letzteren die Landstände bewilligten, ferner der Entstehung der Heere, der Bildung größerer Staatsgebiete (deren Einfluß auf die Entstehung der Staatsposten siehe Th. I. S. 5), der Ausdehnung der Territorialgewalt gegenüber der Reichshoheit und des Ueberganges der Episcopalgewalt an den Landesherren durch die Reformation \*) wurden die Verwaltungsgeschäfte vervielfacht, und aus der Sphäre des Hofes allmählig in die des Staates übergeführt: es trat eine wenn auch noch wenig kräftige Beziehung der Lebensäußerungen des Staatskörpers zu dem Siege der Geistesorgane, dem Haupte ein. Bezeichnend ist, daß die Entstehung der ersten allgemeinen Central-Verwaltungs-Behörde in den Brandenburgischen Staaten gerade in diese Epoche fällt: die Gründung des Geheimen Staatsrathes durch Kurfürst Joachim Friedrich im Jahre 1604 wird dadurch zur historischen That. Die folgenden Kriegsstürme deckten die Ohnmacht der alten Verfassungs- und Verwaltungszustände der Deutschen Einzelstaaten, die Lebensunfähigkeit dieser Anorganismen vollends auf und gaben dem eben angedeuteten historischen Entwicklungsproceß des inneren Staatslebens eine entschiedenere Richtung. Es ist interessant, die Verhandlungen des Westphälischen Friedens aus diesem Gesichtspunkte mit ähnlichen Transactionen der früheren Zeiten zu vergleichen und zu sehen, daß hier nicht allein der Fürst, sondern das Staats-Oberhaupt spricht. Der Einfluß der Landstände schwand immer mehr, weil sie nicht im Volksbewußtsein wurzelten, vielmehr bevorrechtete Klassen repräsentirten. Die Gesamtheit hatte keine Interessenvertretung. Es fehlte eben dem Staat der allgemeine Begriff, nach dem die Hauptrichtungen der Zeit hinstrebten wie die Körper nach dem Mittelpunkt der Erde.

Weil der große Kurfürst diese Hauptrichtungen der Zeit, die Summe der geschichtlichen Factoren in sich aufnahm und sie mit einer Energie fast ohne Gleichen zum Ziel und Abschluß führte, weil er aus einem Complex von Domänen und Rittergütern und einem Aggregat von Land- und Stadtgemeinden den Staat schuf und die Einzelinteressen dem Gesamtinteresse unterordnete, darum ist er der erste Regent seiner Zeit gewesen und auch ohne Warschau und Fehrbellin würde er der Große heißen.

Was die Staatsverwaltung betrifft, so ist hauptsächlich hervorzuheben, daß der große Kurfürst in derselben zuerst eine feste Ordnung und diensthierarchische Verbindung der Behörden gründete und ihnen bestimmte Wirkungskreise für allgemeine Staatszwecke anwies. Er gab dem Geheimen Staatsrathe durch die Instruction vom 4. December 1651 eine veränderte Einrichtung, indem er die Regierungsgeschäfte in bestimmte, freilich noch nicht nach inneren Gründen geordnete De-

\*) Schon 1552 errichtete Kurfürst Joachim II. für seine gesammten Lande ein Consistorium, dem er die höchste Aufsicht über Religions-, Schul- und Kirchensachen (externa und interna) übertrug.

partement's eintheilte. Die Privatrechts-Angelegenheiten trennte er ganz von dem Staatsrath und überwies sie dem Kammergerichte (gegründet 1516). Die Regierungen und Kammer-Collegien in den neu erworbenen Ländern setzte er in ein Abhängigkeitsverhältniß zur Centralbehörde. Die Regierungen waren übrigens nicht, wie heute, Verwaltungsbehörden, sondern Provinzial-Obergerichte. Für die Domainen- und Finanzverwaltung (welche letztere durch die von dem Kurfürsten eingeführten stehenden Abgaben, die Grundsteuer, Accise, Stempeltaxe u. a. immer verwickelter wurde) so wie zur Hebung der Landes-Cultur waren eigene Provinzialbehörden — die Amtskammern, — für die Kriegsgefälle und das Militairwesen, die Kriegskommissariate in den Provinzen eingesetzt. Die gouvernementale Kraftentwicklung, welche sich mittelst dieses administrativen Triebwerkes von dem Centralpunkte aus in alle Theile des Staates verbreitete, trug vorzüglich dazu bei, jenes Ziel zu verwirklichen, welches der große Kurfürst sich gestellt hatte. Was ihm in dieser Hinsicht die Staats-Postanstalt leistete, die er selbst mit finanziellen Opfern ins Leben rief, ist bereits oben (Thl. I. S. 16, 41, 54 und 63) erwähnt worden, nicht minder, wie er bei der Verwaltung auch dieses Institutes die allgemeine Landeswohlfahrt, die *res populi*, im Auge hatte und bei den mannigfachen Kämpfen, welche die Begründung eines einheitlichen Staatspostwesens veranlaßte, stets davon ausging, daß »das bonum publicum dem Privatinteresse vorangehe.«

In dem folgenden Zeitraum blieb die Entwicklung der Staatsverwaltung hinter den steigenden Anforderungen der Zeit zurück. Nicht allein, daß die Einrichtungen des großen Kurfürsten die erforderliche Vervollkommnung nicht erhielten, sondern es ward auch durch den überwiegenden persönlichen Einfluß einzelner in ihren Ansichten radical verschiedener Minister und durch die Allmacht, die sie in ihren Händen zu vereinigen wußten, die ursprünglich planmäßige Anlage jener Einrichtungen verwirrt und zerrüttet (Thl. I. S. 121). Nur eine Einrichtung von Bedeutung ward in dieser Zeit ausgeführt: die Bildung zweier obersten Geheimen-Raths-Collegien, des General-Finanzdirectoriums (für die Domainen und Abgaben) und des General-Kriegs-Commissariats (1699), deren jedem die obenerwähnten betreffenden Provinzialbehörden untergeordnet wurden.

König Friedrich Wilhelm I. hatte nichts Eiligeres zu thun, als »dieses Konfusionswerk der beiden obersten Kollegien, die nichts anderes, als Kollisionen gegen einander gemacht haben« aufzuheben, und in Beider Stelle das General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium einzusetzen und sämtliche zur Landesregierung gehörige Angelegenheiten in fünf bestimmte Departement's (Militair-, Finanz-, Justiz-, Kirchen- und Lehnswesen) einzutheilen, wobei er die auswärtigen (politischen) Angelegenheiten der Bearbeitung in seinem Cabinet vorbehalten. Die Postverwaltung ward dem Finanzdepartement zugetheilt.

Nur für diejenigen Verwaltungsgegenstände, die nicht in jene fünf Departements paßten, blieb das Territorialprincip bestehen, wonach jedem der fünf Minister eine besondere Provinz zugetheilt war. Hierdurch wurde eine sachgemäße Erledigung und Förderung der Staatsgeschäfte mehr gesichert, ohne daß die höhere Einheit verloren ging. Ueber die bedeutenden Verbesserungen, welche dieser König in der Staatsverwaltung einführte und durch welche dieselbe wesentlich befestigt und gekräftigt so wie das Uebergewicht des Staates über die Stände- und Sonderinteressen vollends gesichert ward,<sup>\*)</sup> ist im I. Theil S. 179 ff. das Nähere erwähnt. Wie bei der Centralstelle, so vereinigte er auch in den Provinzen die Kriegskommissariate mit den Amtskammern und bildete daraus die Kriegs- und Domainenkammern, welche die Domainen-, Finanz-, Commerciens-, Fabriken-, Polizei- und Städtische Sachen zu verwalten hatten, also ungefähr die Stelle der heutigen Regierungen ausfüllten. Die damals sogenannten Regierungen waren und blieben vorzugsweise Justizcollegien. Zu ihrem Ressort gehörten die Untergerichte. Doch fand eine strenge Trennung der Verwaltung von der Justiz durchaus nicht statt, vielmehr waren beide Zweige noch häufig verschmolzen. Jede Provinz hatte ihre eigene Kriegs- und Domainenkammer, der die Landräthe, Steuerämter, Magisträte und alle Kammerbeamte untergeordnet waren.

In diesem Verwaltungsmechanismus nahm Friedrich d. G. keine durchgreifenden Aenderungen vor.<sup>\*\*)</sup> Er schuf noch ein sechstes Departement für Handels- und Manufactursachen, dem auch das Postwesen zugetheilt ward. 1766 ward aus Anlaß der Französischen Regie die General-Accise und Zolladministration, 1768 ein besonderes Bergwerks-, Hütten- und Salz-Departement, 1770 das Ober-Bau-Departement und die Ober-Examinations-Commission, so wie 1771 ein eigenes Forst-Departement errichtet.

Aber wenn Friedrich d. G. auch die Form der Verwaltung beibehielt, so wurde doch ihr Geist unter ihm und durch ihn ein anderer. Friedrich Wilhelm I. hatte einen militairischen Zug in die Verwaltung gebracht, der, so große Vorzüge er auch auf den pünktlichen büreaumäßigen Gang des Dienstbetriebes äußerte, doch nicht ohne nachtheilige Rückwir-

\*) Den Ostpreussischen Ständen erwiederte der König auf ihre Bemerkung, daß durch die Unterdrückung der Stände das ganze Land ruinirt werde: „Tout le pays sera ruiné? — Nihil credo! — Aber das credo, daß die Junkers ihre autorité wird ruinirt werden. Ich aber stabilire die Souveraineté wie einen rocher von bronze. J. W.“

\*\*) „Was unter Friedrich II. für die eigentliche Administration geschah, sagt Eichhorn (D. Staats- und Rechtsgeschichte Bd. IV. S. 613.) — war fast durchaus nur Verbesserung schon bestehender Einrichtungen. In den Formen der Verwaltung wurde wenig geändert, weil er sie der damaligen Lage angemessen fand. Die Einrichtung des General-directorii und der Ministerien blieb ganz unverändert.“



kungen blieb auf eine schöpferische, in freier Geistesthätigkeit dem Fortschritte der Zeit sich anschließende Behandlung der Staatsverwaltungs-Angelegenheiten, indem derselbe leicht zur Verflachung in bloß mechanische Geschäftsabwicklung Anlaß gab. Friedrichs Geist dagegen durchdrang befehlend und belebend die Staatsverwaltung, wie er die ganze Nation durchdrang. Er rief den Preussischen Nationalgeist wach, er entwickelte zuerst die Preussische Industrie, den Handel und die Cultur, er beförderte die Aufklärung und die Gewissensfreiheit und erwarb dem Preussischen Staate ein Recht auf die Benennung: Staat der Intelligenz. Der Staat Friedrich Wilhelms I. war der Willkührstaat. Wenn er seine Behörden aufforderte, mit Rückhaltlosigkeit und Freimuth zu berichten, so trug er Sorge stets hinzuzusehen: »Wir sind doch Herr und König und thun, was Wir wollen.« Friedrich der Große schuf den Gesetzesstaat, dem in der neueren Epoche der Rechtsstaat folgte. Er ermahnte seine Behörden bei Strafandrohung, keinem Rescripte, auch wenn es aus seinem Cabinete selbst hervorgegangen sei, Folge zu leisten, wofern der Inhalt wider die Gesetze sein sollte, »weilen die Gesetze regieren müssen,« und in die Einleitung zum Allgemeinen Landrecht ließ er setzen: »Das Wohl des Staates überhaupt und seiner Einwohner insbesondere ist der Zweck der bürgerlichen Vereinigung und das allgemeine Ziel der Gesetze.« Sich selbst nennt Friedrich den ersten Diener des Staats.

In diesem Geiste wirkte die Verwaltung anregend und fördernd auf die Entwicklung der materiellen und intellectuellen Staatskräfte in einer Weise, wie es vordem nie geschehen war. Wenn sie dieselben nach unserer modernen Auffassung zu sehr am Zügel lenkte, um sie in bestimmte Bahnen zu führen, so darf man die eigenthümlichen Zeitverhältnisse und den damaligen specifischen Culturzustand des Preussischen Staates dabei nicht übersehen, in welchem die Entwicklung der Einzelkräfte der Leitung durch die Staatsregierung noch zu bedürfen schien. Wie die einzelnen Verwaltungszweige unter den allsehenden Augen des Königs in möglichst kraftvoller Thätigkeitsäußerung wetteiferten, wie dieses Bestreben auf eine vortheilhafte Ressortbildung und Einbürgerung des Principis der Arbeitstheilung hindrängte, andererseits aber den Zusammenhang lockerte, in welchem die einzelnen Verwaltungsbranchen zu dem General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium standen, ist oben in Verbindung mit dem desfalligen Entwicklungsgange der Postverwaltung dargestellt worden (S. 272). Dieses sinkende Ansehen der obersten Centralstelle so wie das nicht vortheilhafte Nebeneinanderbestehen des Real- und Provinzialsystems that der Einheit der Verwaltung keinen Eintrag, so lange ein Regent wie Friedrich, der selbst »sein erster Richter, sein erster General, sein erster Finanzbeamter und sein erster Minister« war, an der Spitze der Staatsregierung stand. Denn allerdings ging alles Leben nur von ihm, nicht von der innigen Verbindung einer intel-

lignent Verwaltung mit der Nation aus, wie die Stein-Hardenbergische Gesetzgebung sie später zu schaffen beabsichtigte.

Mit Friedrichs Tode schwand das geistige Princip aus dem Staatskörper. Der Letztere ward zu einem Organismus niederer Ordnung: er vegetirte.

Sunächst trat unter der Regierung des Nachfolgers des großen Königs der Mangel eines festen Haltes in dem Centralpunkte fühlbar hervor und führte zu großen Mißständen. Die Verwaltung begann an Widersprüchen und Planlosigkeit zu leiden. Die Behörden verloren den allgemeinen Staatszweck aus den Augen; jeder der meist neugewählten Departements- und Abtheilungschefs trachtete hauptsächlich dahin, in seinem Ressort finanzielle Erfolge zu erzielen, \*) unbekümmert darum, ob durch seine Maßregeln in einem andern Ressort das Zehnfache wieder verloren ging, oder die Volkskraft empfindlich geschwächt wurde. Das verderbliche Kameralprincip der Blendwerke wurde herrschend, unter den Behörden entstanden schädliche Reibungen und der Staat ward, wie Menzel sagt (Geschichte der Deutschen Bd. 12. II. S. 31) zu einer »Maschine der Gelderhebung für Hof, Heer und Beamtenwelt«. Friedrich der Große hatte von den einzelnen Verwaltungsbranchen productive Thätigkeit gefordert, er wollte, um mit Justus Möser zu reden: Mehl! Mehl! und nicht die Mühle! »Mehr Execution und weniger Verordnung!« befahl er den Behörden. Jetzt aber ward bei Weitem mehr geschrieben, als gethan, der Gedanke in Worten erstickt, und die vornehmste Thätigkeit der Behörden in einer weltgeschichtlich so bedeutenden und umschwungvollen Zeit durch eine Unzahl von Verordnungen über Nebendinge und Gegenstände der niederen Polizei gefesselt und erschöpft. Das Schema ward die Parole der Staatsverwaltung, und treffend bemerkt Man so (Geschichte des Preussischen Staates S. 54): »Die innere Verwaltung schlich in dem gewöhnlichen Gleise fort, sei es, weil man nicht begriff, daß Vieles, was für die Zeit gut ist, in und durch die Zeit schlecht werde, oder zu gewissenhaft glaubte, es werde der Staat am sichersten durch die Grundsätze erhalten, auf die er sich von Anfang an gestützt habe.« Der Geist der Beamten verschlechterte sich und so kam es dahin, daß die Preussische Staatsverwaltung, die zu Friedrichs des Großen Zeiten bei Einheimischen und Auswärtigen Ruhm und Bewunderung genossen, von dieser Höhe kaum minder rasch, um nicht zu sagen jählings herabstürzte, als der Preussische Staat selbst, dessen Machtbedingungen und Lebensprincipien in der Intelligenz und sittlichen Kraft beruhen und durch jede Schwächung beider in ihrem Wesen getroffen werden.

\*) »Glaubt es Mir nur, Mein lieber Staats-Minister v. Werder — heißt es in einer K. O. Friedrich Wilhelms II. vom 11. Januar 1789 an den General-Postmeister v. Werder — just in Eurem Departement sind gewiß noch Tonnen Goldes zu gewinnen.«

Ein denkwürdiges historisches Dokument hierüber ist die bekannte U. D. König Friedrich Wilhelms III. d. d. Charlottenburg, 26. Juli 1800, in welcher es u. a. heißt:

»Seine Königliche Majestät von Preußen, unser allergnädigster Herr, haben zwar, bald nach Höchstdero Regierungs-Antritt, durch eine eigenhändige Ordre,<sup>\*)</sup> dem gesammten Staats-Ministerium auf das ernstlichste

<sup>\*)</sup> Jene vom 23. November 1797 datirte vom Könige selbst verfaßte Ordre lautet:

»So bekannt es Mir auch ist, daß bei sämmtlichen Departements, Cammern, Regierungen u. s. w. viele, äußerst brave, rechtschaffene, arbeitsame und fähige Männer angestellt sind, und daß gemäß dessen auch die Geschäfte in der Art bisher betrieben worden; so ist Mir auch im Gegentheil nicht entgangen, daß sich verschiedene andere Subjecte darunter befinden, die nichts weniger als vorbenannte Qualitaeten besitzen und ihre Schuldigkeit nicht gehörig observiren, woraus dann wiederum zu folgern, daß nicht allemal so verfahren worden, als es zu erwarten gewesen. Da nun aber ein dergleichen Verfahren ins künftige durchaus nicht mehr gelitten werden soll, auch solche unnütze Brodesser dem Staat nur a charge, und mehr schaden als nutzen, so werden sämmtliche Departements-Chefs, Präsidenten u. s. w. aufgefordert, wenn sich dergleichen unbrauchbare Subjecte in ihren respectiven Departements finden solten, (woran nicht zu zweifeln, wenn ohne Partheilichkeit verfahren) selbige zu notiren, und davon eine Liste höheren Orts einzureichen, bei welcher denn in kurz die Ursachen der physischen oder moralischen Untauglichkeit anzumerken, auch wie sie am besten unterzubringen oder gänzlich zu entlassen denn es ist nothwendig, daß auch hierin ein Unterschied zu treffen, indem, zumal bei wichtigen Stellen keine incapable und ihren Posten nicht völlig gewachsene Subjecte füglich gelitten werden können, ohne dem Ganzen zu schaden. Dergleichen Männer können aber vielleicht sonst gut und ehrlich sein, und daher vielleicht einen minder wichtigen Posten ganz gut vorzustehen in Stande sein, dahingegen ganz unbrauchbare physische und moralische, erstere wenn sie infirm und incapable, mit einer mäßigen Pension zu verabschieden, letztere als die moralisch untauglichen aber, zumal wenn sie Beweise von niedrigem Interesse oder Schmutz gegeben, oder ihre Schuldigkeit aus Faulheit nicht gethan, oder sonst ganz unbrauchbar sind, sofort zu entlassen. Denn es ist besser, daß ein einzelnes Individuum leide, als daß das Ganze dabei zu Grunde gehe, oder doch wenigstens merklich leide. Für die Richtigkeit der Eingabe respondiren die Eingaber. Sollten hiebei Menschlichkeiten oder Partheilichkeiten vorkommen, so ist der Eingaber unter die Zahl der unbrauchbaren Mitglieder zu rechnen, wird also auch eine dem gemäße Behandlung zu erwarten haben. Wenn aber gleich dergleichen Subjecte nicht augenblicklich auszumergen, so wird demohnerachtet den respectiven Departements-Chefs, Präsidenten u. s. w. aufs neue und schärfste aufgegeben, jederzeit nach Pflicht und Gewissen, und den von ihnen geleisteten Eide getreu zu verfahren, sich der Geschäfte mit Eifer und Thätigkeit anzunehmen, und unermüdet darauf zu passen, daß ein gleiches von ihren Untergebenen geschehe, so daß alles vom obern bis zum niedern wie eine Kette aneinander hänge und in einander greife. Der Obere ist schuldig, seinem Untergebenen mit aller Strenge auf den Dienst zu passen, und ihn mit Ernst dazu anzuhalten. Der Staat ist nicht reich genug, um unthätige und müßige Glieder zu besolden, wer sich also dessen schuldig macht, wird ausgestoßen, und hiezu sind keine große Umstände oder Procedures nothwendig, sobald die Sache ihre Richtigkeit. Denn der richtige und thätige Geschäftsgang kann nicht eines unbrauchbaren oder unwissenden, unthätigen Individuum halber gehemmt werden, denn der Nachtheil davon, erstreckt sich bis auf das Ganze des Staats, und dieses darf nie bei einer regelmäßigen Regierung leiden.

zu erkennen gegeben, wie nothwendig es sey, den fast ganz erstorbenen Geist der Treue, der Uneigennützigkeit, des Fleißes und der Ordnung, wodurch der Preussische Civildienst sich ehemals so musterhaft auszeichnet hat, durch angemessene, allenfalls strenge Mafregeln wieder zu beleben. Fast allgemein werden die Stellen nur als Pfründen betrachtet, deren Inhaber gerade nur so viel thun muß, als erforderlich ist, um das Gehalt zu erheben, und mit möglichster Bequemlichkeit zu genießen. \*) Wer einige Jahre, wie sie es nennen, auf solche Weise gedient

Diese kann aber nirgends angetroffen werden, als wo Thätigkeit und Ordnung herrscht; und wo das Recht eines jeden mit Unpartheilichkeit entschieden wird.

Berlin den 23. November 1797.

gez. Friedrich Wilhelm.“

An sämtliche Departements, Cammern,  
Regierungen u. s. w.

\*) Derartige Uebelstände hatte unter andern auch die Unterbringung der Militair-Invaliden in der Staatsverwaltung zur Folge gehabt. Die Versorgung invalider Soldaten und Unteroffiziere mit niederen Bedienungen hatte zuerst Friedrich Wilhelm I. (S. 191), die Versorgung invalider Offiziere mit Postämtern zuerst Friedrich d. G., aber nur in beschränktem Maße (S. 290) eingeführt. Friedrich Wilhelm II. ernannte 1788 eine Commission zur Regulirung des Invaliden-Versorgungswesens und befahl durch A. K. O. vom 31. Juli 1795 „daß in allen Arten von Civil-Bendienungen, die jemals ein invalider Offizier, Unteroffizier oder gemeiner Soldat vorgestanden hat, oder die von dergleichen irgend vorgestanden werden können, schlechterdings keine andere Subjecte als invalide Soldaten angestellt werden sollen. Wenn irgend ein Departement oder Collegium hiergegen zu handeln sich unterfangen sollte, wird dasselbe sich bei S. K. M. Allerhöchster Person verantwortlich machen und die ernstlichste Ahndung zu gewärtigen haben.“ Die Invaliden-Versorgungs-Commission machte in Folge dessen der Postverwaltung Vorschläge, wonach von allen Postämtern nur 30 (davon noch 16 im Auslande, auf deren Fortbestand nicht zu rechnen war) zur Besetzung mit Postbeamten reservirt bleiben, die übrigen Postämter aber so wie 100 Postwärterämter mit invaliden Offizieren resp. Unteroffizieren besetzt werden sollten. Der General-Postmeister v. Werder wies nach, daß alsdann die Verwaltung zu Grunde gehen müsse, und es gelang ihm endlich, die Invaliden-Commission mit fast zwei Drittheilen sämtlicher Postämter zufriedenzustellen. Die Commission fand aber, daß das den Postbeamten reservirte eine Drittheil gerade die einträglichsten Stellen begreife (nämlich die großen und die Grenz-Postämter, die nothwendigerweise mit technischen Postbeamten besetzt werden mußten). Sie machte hiervon dem Könige Anzeige, und der General-Postmeister mußte, um jene Aemter im Interesse des Dienstes für die Postbeamten frei zu halten, zehn anderweite Postämter zur Besetzung mit invaliden Offizieren der Commission abtreten. Von Besetzung der Postwärterämter mit Invaliden nahm man Abstand, da die Einkünfte dieser Aemter für die Offiziere zu unbedeutend waren, und fähige, der Jeder genügend gewachsene Unteroffiziere sich nicht vorfanden. Die Conducteur- und Wagenmeisterstellen sollten ausschließlich mit Invaliden, die Briefträgerstellen dagegen ausschließlich mit Civilpersonen besetzt werden. Bei neu erworbenen Provinzen sollten ebenfalls zwei Drittheile der Postämter mit Offizieren besetzt werden, „nachdem der Dienstbetrieb bei denselben zuvor von Postbeamten in guten Gang gesetzt ist.“

„Eine bekannte Erfahrung ist es — schreibt 1788 der General-Postmeister an die Invaliden-Versorgungs-Commission — daß, sobald nur irgend eine Civilbedienungs erledigt wird, des Königs Majestät deshalb sofort mit einer Menge von Immediatgesuchen invalider

hat, begehrt gleich für seine eingebildeten Verdienste ansehnliche Beförderungen, Titel oder Gehalts-Verbesserungen, und findet sich gekränkt, wenn sie ihm nicht auf der Stelle bewilligt werden. Jedes nicht alltägliche Geschäft soll besonders bezahlt werden, oder man findet keinen Beruf

Offiziers bestürmt werden. Diese haben die natürliche Folge, daß S. K. M. nach Dero landesväterlicher Neigung zu Gnadenbezeugungen dem einen oder andern solcher Supplikanten die erledigte Bedienung Allerhöchst Selbst zu conferiren geruhen, da denn oftmals andere Competenten, welche ein Näherrecht dazu haben, zurückstehen müssen.“ Das Erschleichen von K. O. Befuß der Anstellung u. s. w. gehörte damals nicht zu den Seltenheiten, wobei oft einander widersprechende Ordres an die Departementschefs ergingen.

König Friedrich Wilhelm III. suchte dem der Verwaltung durch die überhandnehmende Anstellung der Invaliden zugefügten Schaden Einhalt zu thun. Das A. Rescript vom 24. December 1800 traf Vorsorge, daß wenigstens keine geradehin untaugliche Militair-Individuen mehr angestellt werden sollten. In der A. K. O. vom 11. Juni 1799 an den General-Postmeister v. Werder heißt es u. a.: „Wichtiger ist Mir dagegen der von Euch auch angeführte Grund, daß die alten gutgedienten Postoffizianten, die sich auf dieses Postamt (Minden) als eine Belohnung ihrer Dienste Rechnung machen konnten, durch Vergabung desselben an einen invaliden Offizier niedergeschlagen werden würden“ und die A. K. O. vom 21. October 1800 lautet: „Mein lieber General-Postmeister und Staatsminister v. Schulenburg! In Rücksicht der hilfsbedürftigen Lage in der sich die verwittwete Postmeister Majorin von Klathe zu Jetzt befindet, will Ich den Defect der 437 Thlr. 21 Gr. 9 Pf., welcher bey der, ihrem verstorbenen Manne anvertraut gewesenen Kasse entstanden ist gänzlich niederschlagen. Jedoch finde Ich Mich zugleich veranlaßt, Euere Vorschläge darüber zu erfordern, wie, ohne der Invaliden-Versorgung zu schaden, etwa durch eine genaue Prüfung der zu versorgenden Subjecte, oder sonst auf eine andere Art, den häufigen Defecten, die so wie bei dem von Klathe, aus Mangel an Geschäftskennntniß oder aus Unthätigkeit entstehen, vorgebeugt werden kann. Ich bin u. Sr. W.“ Hierauf erstattete der General-Postmeister, Generallieutenant v. Schulenburg am nächsten Tage den folgenden Bericht: „Die sogenannten Lieutenants- und Capitains-Postämter sind früher zum Nutzen des Postdienstes mit gelehrten Postbeamten besetzt, welche oft selbst Pferde zum Postfuhrwesen hielten und die Passagiers bewirtheten, so daß auch bei kleineren Postämtern ein Mann mit Familie leben konnte. So ward es noch zur Zeit König Friedrichs II. mit geringen Ausnahmen gehalten. Alles dieses fällt bei einem Offizier weg. Er soll nicht allein von dem Gehalt leben, sondern muß noch einen Postschreiber halten, weil er selbst nichts vom Dienst versteht. Postpferde zu halten, dazu fehlt ihm Geld, sie anzuschaffen, und Stallung, Acker und Wiesen zu kaufen. Mit der Bewirthung der Passagiers ist es nicht viel anders; es gehören Auslagen dazu, und nur höchst selten wird seine Frau eine solche Deconomie verstehen. Nebenverdienst fällt also weg; er soll von dem Gehalte, wovon bei einem Lieutenants-Postamt das höchste 300 Thlr. ist, leben, Miethen bezahlen, Passagier- und Büreaustube heizen, in den Nächten Licht brennen und einen Schreiber bezahlen. Daß dies nicht möglich ist, fällt in die Augen. Die Folgen sind, statt Versorgung, das bitterste Elend, oder Defecte, Plackereien und immer der größte Nachtheil für den Dienst. Um diesem abzuhelfen, unterstehe ich mich S. K. M. den folgenden Vorschlag zu thun: Bei der Vacanz eines Lieutenants-Postamtes erhält dieses der älteste dazu notirte Offizier als Titular-Postmeister mit 200 Thlr. jährlich, die er verzehren kann, wo er will. Das Postamt selbst wird durch einen Postbeamten administrirt, für den aus den vorangeführten Gründen das Gehalt ausreicht. Der Offizier steht sich bei 200 Thlr. netto besser, und das Postwesen wird sich besser stehen. Der Nachtheil bei der jetzigen Verwaltung ist wirklich bedeutend, denn selbst die Schreiber, welche sie sich halten, sind elende

dazu. Wenn die Geschäfte bei einer Stelle sich vermindern, so wird Niemand daran denken, das damit verbundene Gehalt oder Emolumente sich kürzen zu lassen, aber keine unbedeutende Geschäfts-Vermehrung darf ohne Gehalts-Zulage entstehen. Seine Majestät haben zu sämmtlichen Departements-Chefs das Vertrauen, daß ein Jeder in seinem Departement die rechten Mittel anzuwenden wissen werde, und wollen Sich deshalb auch nicht in ein vollständiges Detail einlassen; im Allgemeinen aber müssen Allerhöchstdieselben bemerken, daß die fast ganz außer Acht gekommene Visitationen,<sup>\*)</sup> besonders der Unterbehörden, öfter, unvermutheter, gründlicher, und mit weniger Zeitverschwendung in Ansehung unwesentlicher Dinge, verfügt werden müssen, und daß die Conduiten-Listen gewissenhafter zu führen, und sorgfältiger, als bisher geschehen, von den vorgelegten Behörden zu beachten sind.“

König Friedrich Wilhelm III. suchte bald nach seinem Regierungs-

Menschen, weil sie keine gute bezahlen können und das General-Postamt selbst muß Manches übersehen, weil es mit solchen gebienten Männern, die aus Unwissenheit und Noth fehlen in die Gelegenheit sehen muß.“ Der König genehmigte durch die A. K. O. vom 25. October 1800 diesen Vorschlag mit dem Zusatz: „Sollte indessen ein oder der andere invalide Offizier das Postamt selbst übernehmen wollen, so muß er bei einer anzustellenden Prüfung seine Qualification zu eigener Geschäftsführung nachweisen.“ Demnächst ordnete die A. K. O. vom 2. März 1805 an, daß auch bezüglich der Capitäns- und Stabs-offiziers-Postämter das vorerwähnte Verfahren der Administration eingeführt und denjenigen, die darauf eingingen,  $\frac{2}{3}$  des Gehalts der Stelle gegeben werden solle. Der Staat war also in demselben Augenblicke, wo es sich um Beseitigung der Sinecuren handelte, zu dem paradoxen Ergebnisse gelangt, daß es seinem Interesse entspräche, den invaliden Militärs Amt und Gehalt zu geben, ohne daß sie arbeiteten. Die A. K. O. vom 15. August 1807 an den Kanzler Freiherrn von Schrötter enthält den beherzigenswerthen Satz: „Es war ein ganz falscher Grundsatz, der sich überall eingeschlichen hatte, öffentliche Aemter als Versorgungen anzusehen. Jetzt stößt ihn die allgemeine Noth über den Haufen; darum hüte man sich, ihn wieder aufkommen zu lassen;“ und Hardenberg schreibt unterm 14. November 1814: „Da ich indeß die bisherige Einrichtung überhaupt nicht angemessen und dem öffentlichen Dienste nachtheilig finde, so wünsche ich Sr. Majestät dem Könige anderweite Vorschläge dahin vortragen zu können: daß die Postmeisterstellen gar nicht mehr an dienstunfähige Offiziers gegeben, sondern diesen Offizieren baare Pensionen aus dem allgemeinen Militärpensionsfonds gezahlt werden, was indeß nicht ausschließt, daß qualificirten Offiziers auch Postmeisterstellen zu Theil werden sollen.“ Allein so schwer auszurotten war jener Mißbrauch, daß seine Beseitigung erst einer späteren Zeit vorbehalten blieb.

\*) Im Jahre 1796 schreibt der General-Postmeister v. Werder: „Die Ansetzung der Post-Inspectoren ist nicht von dem gehofften Nutzen, sondern ziehet mancherlei Inconvenienzen nach sich, da selbige sich mehr, als ihnen gebühret herausgenommen, auch nicht immer unpartheiisch verfahren haben;“ und zwei Jahre später 1798 verfügt derselbe Verwaltungschef: „Schon in früheren Zeiten sind die Postcourse in den königlichen Landen abwechselnd von eigends dazu angestellten Post-Inspectoren bereiset. Das General-Postamt findet für gut, diese in vieler Hinsicht sehr nützliche Einrichtung wieder herzustellen, indem das Postwesen ohne beständige Aufsicht auf die Unterbehörden nicht in seinem pünktlichen Gange gehalten werden kann.“

antritt der zersplitterten Verwaltung Einheit und einen festen Mittelpunkt zu geben. Eine ähnliche Stellung und Aufgabe hatte er der von ihm geschaffenen General-Controle der Finanzen zugebacht, und in der bald nach dem Regierungsantritt dem Chef der Oberrechnungskammer, nachmaligen General-Postmeister von Schulenburg ertheilten Instruction heißt es, daß »die Departements- und Abtheilungschefs stets das Ganze vor Augen haben und daß für die einzelnen Zweige der Verwaltung ein fester Vereinigungspunkt geschaffen werden solle.« In dieser Absicht wollte der König auch dem General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Directorium wieder den früheren Einfluß und die Stellung geben, welche es unter Friedrich Wilhelm I. gehabt hatte. Von jedem Departement und jeder Centralverwaltung sollten zwei oder mehrere Rätthe gleichzeitig Mitglieder des Generaldirectoriums sein und den Sitzungen desselben regelmäßig beiwohnen. Zu diesem Behufe wurden aus der Postverwaltung die Geheimen Posträthe von Seegebarth und Müller gleichzeitig zu Geheimen Ober-Finanzräthen und Mitgliedern des Generaldirectoriums ernannt, um die wichtigen Postfachen im Generaldirectorium vorzutragen. Allein seit Friedrich Wilhelm I. hatte sich sowohl die Zahl der Departements (Ministerien) als der sonstigen oberen Centralverwaltungen bedeutend vermehrt. Die Zahl der Mitglieder des Generaldirectoriums und die Menge der vor sein Forum gebrachten Sachen war demnach so groß, daß dieses Collegium, welches nicht allein die organisirende und leitende Stelle bildete, sondern auch mitadministrirendes Organ war, schwerfällig werden mußte, ohne daß dadurch an Gründlichkeit der Geschäftsbehandlung etwas gewonnen wurde, da doch hauptsächlich nur die Mitglieder desjenigen Departements, in welches die zum Vortrage gebrachten Gegenstände einschlugen, sich bei der Discussion betheiligten, die dann dasselbe Ergebnis lieferte, wie bei der Berathung in dem engeren Collegium. Ueberhaupt aber konnte durch ein bloßes Zusammenbringen und Vermischen der einzelnen Elemente noch kein Organismus geschaffen werden, eben so wenig wie der Chemiker, wenn ihm auch die verschiedenen Bestandtheile einer organischen Verbindung ganz genau bekannt sind, diese Verbindung in seiner Retorte zu erzeugen vermag.

Derartige Palliative vermochten nicht mehr zu helfen. Die Katastrophe von 1806 brach herein; mit ihr aber auch der Moment des Heils. Es erging der Preussischen Nation, wie es einst jenem durch geistige und politische Größe ausgezeichneten Griechischen Volkstamme ergangen war, als er seine öffentlichen Angelegenheiten vernachlässigte. Doch konnte auch sie sich mit des Demosthenes Worten sagen: »Was das Schlimmste in der Vergangenheit ist, das ist das Beste für die Zukunft. Denn darum stehen die Angelegenheiten so schlecht, weil nichts von dem geschehen ist was zu thun war.«

Und was war dies bei der politischen und administrativen Lage des Preussischen Staates? Die Allerhöchste Verordnung vom 7. September

1811 gab die Antwort hierauf, indem sie als die Grundlagen, auf denen die neuere Gesetzgebung (seit 1807) beruht, folgende bezeichnet: »Gleichheit vor dem Gesetz, Eigenthum des Grund und Bodens, freie Benutzung desselben, Gewerbefreiheit, Aufhören der Zwang- und Banngerechtigkeiten und Monopole, Tragung der Abgaben nach gleichen Grundsätzen von Jedermann.« Es kam, wie Stein in seinem politischen Testamente sagte, darauf an, gesetzlich die Möglichkeit aufzustellen, daß sich ein Jeder im Volke frei in moralischer Richtung entwickeln könne.

Bezüglich der Organisation der Staatsverwaltung heißt es in der Allerhöchsten Verordnung vom 16. December 1808 über die veränderte Verfassung der höchsten Staatsbehörden: »Die neue Verfassung bezweckt, der Geschäftsverwaltung die größtmögliche Einheit, Kraft und Regsamkeit zu geben, sie in einen obersten Punkt zusammenzufassen und die Geisteskräfte der Nation und des Einzelnen auf die zweckmäßigste und einfachste Art für solche in Anspruch zu nehmen. . . . Eine möglichst kleine Zahl oberster Staatsdiener steht an der Spitze einfach organisirter nach Hauptverwaltungszweigen abgegrenzter Behörden. Die Nation erhält eine ihrem wahren Besten und dem Zwecke angemessene Theilnahme an der öffentlichen Verwaltung, und dem ausgezeichneten Talent in jedem Stande und jedem Verhältnisse wird Gelegenheit eröffnet, davon zum allgemeinen Besten Gebrauch zu machen.«

Die Einrichtung der obersten Staatsbehörden nach der Verordnung vom 16. December 1808 war eine provisorische. Definitiv wurde dieselbe unter Hardenberg durch die Verordnung vom 27. October 1810 betreffend: die veränderte Verfassung aller obersten Staatsbehörden in der Preussischen Monarchie festgesetzt. Danach ward der Staatsrath als oberstes berathendes (nicht administrirendes) Organ eingesetzt, zu dessen Wirkungskreise alle Gesetze, Verfassungs- und Verwaltungsnormen und Administrations-Uebersichten so wie diejenigen Gegenstände, bei welchen ein gemeinschaftliches Interesse mehrerer Ministerien stattfand, gehörten. Der Staatskanzler leitete unter dem Befehl des Königs die Verhandlungen im Staatsrath und hatte die Oberaufsicht und Controlle jeder Verwaltung. Fünf Ministerien (Finanzen, Inneres, Aeußeres, Krieg, Justiz) wurden gebildet, die selbstständigen Departements und Centralverwaltungen, die außer den Ministerien bestanden hatten, beseitigt und als Ministerial-Abtheilungen unter eigenen verantwortlichen Directoren constituirte. Die Räte der Abtheilungen erhielten nur eine berathende, die Directoren die entscheidende Stimme. Jeder Minister war oberster Chef seines Departements, dessen Wirksamkeit sich über sämtliche Provinzen der Monarchie erstrecken sollte.

Die Ministerien wurden zu ihrer eigentlichen Bestimmung zurückgebracht: zu leiten und zu ordnen, nicht auszuführen; die Verwaltungsvorschriften zu geben, die Gesetze vorzubereiten und über deren Ausführung



zu wachen. (Ein besonderes Cultus-Ministerium wurde später [1817], eine Hauptverwaltung der Staatsschulden 1820 eingerichtet.) Der Curialstyl sollte abgeschafft und die Verwaltung von veralteten Formen befreit werden. »Folgsamkeit und Achtung müssen sich die verwaltenden und urtheilenden Behörden durch den bei ihnen herrschenden Geist, durch ihre Handlungsweise, und, wenn es nöthig ist, durch die ihnen zu Gebote stehenden Mittel zu verschaffen wissen, nicht durch veraltete leere Formen« heißt es in der erwähnten Verordnung.

Auch wegen der verbesserten Einrichtung der Provinzialverwaltung war im Jahre 1808 unterm 26. December eine allgemeine Verordnung erlassen, um Zusammenhang und geistige Vermittelung mit den Centralstellen herzustellen und den Geschäftsgang zu vereinfachen, so wie die Verwaltung mit dem Leben der Nation mehr in Berührung zu setzen und sie von den Elementen desselben durchdringen zu lassen. Eine vollständigere Verordnung wegen verbesserter Einrichtung der Provinzialbehörden erging unterm 30. April 1815, nachdem durch den glücklichen Ausgang des Krieges die Erweiterung der Grenzen der Preussischen Monarchie stattgefunden hatte. »Den Provinzialbehörden — heißt es darin — soll eine vereinfachte und verbesserte Einrichtung gegeben werden, ihre Verwaltungsbezirke sollen zweckmäßig eingetheilt, und in dem Geschäftsbetriebe selbst, mit der kollegialischen Form, welche Achtung vor der Verfassung, Gleichförmigkeit des Verfahrens, Liberalität und Unparteilichkeit sichert, alle Vortheile der freien Benugung des persönlichen Talents und eines wirksamen Vertrauens verbunden werden. Jedem Haupt-Administrationszweige soll durch eine richtig abgegrenzte kraftvolle Stellung der Unterbehörden eine größere Thätigkeit gegeben, das schriftliche Verfahren abgekürzt und ein harmonisches Zusammenwirken aller Staatsbehörden erreicht werden.« Zu diesem Zwecke wurde das Staatsgebiet zunächst in Provinzen, Regierungsbezirke und Kreise eingetheilt. In jeder Provinz wurde ein Oberpräsident, in jedem Regierungsbezirk eine Regierung, in jedem Kreise ein Landrath eingesetzt. Für die Verwaltung der Justiz sollte der Regel nach in jedem Regierungsbezirk ein Oberlandesgericht gebildet werden. Für Kirchen- und Schulsachen wurde im Hauptorte jeder Provinz ein Consistorium, (1825 in zwei Abtheilungen getheilt, deren erste [für Kirchensachen] den Namen Consistorium behielt, während die zweite [für Schulsachen] die Benennung Provinzial-Schul-Collegium führte), für die Medizinal-Polizei ein Medizinal-Collegium eingesetzt. Unter die Leitung des ersteren wurden für die einzelnen Regierungsbezirke die Kirchen- und Schul-Commissionen, unter die Leitung des letzteren die Sanitäts-Commissionen gestellt.

Jede Regierung sollte in der Regel zwei Abtheilungen haben: die erste für die zum Ressort der Ministerien des Auswärtigen, des Innern, des Krieges und der Polizei, die zweite für die zum Ressort des Finanzministeriums (Domainen, Forst, Bergwerks-Steuern, Zölle,

Gewerbe, Handel, Land- und Wasserbau) gehörigen Angelegenheiten. Die Organe, deren sich die Regierung zur Vollziehung bedient, sind der Landrath, die Fach-Unterbörden und Anstalten, wie die Communalbehörden.

Die Dienst-Instructionen für die Ober-Präsidenten, die Consistorien, Medizinalcollegien und Regierungen wurden unterm 23. October 1817 erlassen. Sie enthalten das Nähere über den Geschäftskreis, die Befugnisse und Obliegenheiten dieser Behörden, über die Rechte und Pflichten der einzelnen Beamten \*) — Präsidenten, Rätthe und Subalternen — und

\*) Die Beamten waren in den älteren Zeiten, wo die Landeshoheit in den Deutschen Reichsländern selbst noch theilweise einen privatrechtlichen Charakter hatte, Diener des Fürsten, „Bediente“, wie sie in den älteren Landesherlichen Erlassen und selbst noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts genannt werden, obgleich sie damals schon Staatsdiener waren. Wie nur ein Hof, und kein eigentlicher Staat existirte, so gab es auch nur Hof-, keine Staatsbeamten. Sie wurden von dem Fürsten lediglich ad bene placitum angenommen, besoldet, entlassen und für seine Zwecke verwandt. Je mehr die politischen Ereignisse und die socialen Gestaltungen auf die Ausbildung des Staates hindrängten, desto mehr veränderte sich der patrimoniale Charakter der Beamtenstellung in ein öffentlich rechtliches Verhältniß. Das Erlöschen der alten Landstände trug wesentlich zur Geltung und Hervortretung des Beamtenstandes bei. In den Brandenburgischen Ländern erhielt derselbe zuerst unter dem großen Kurfürsten als ein Element der Staatsregierung und Verwaltung überwiegende Bedeutung. Obgleich in der Praxis die ältere Auffassung von der ganz auf Gnade und Willkühr beruhenden Stellung der Beamten zu der Regierung und dem Staatsoberhaupte dadurch nicht so bald geändert ward, so sträubten sich doch das Rechtsbewußtsein und die Theorie dagegen, welche letztere nunmehr vorzugsweise ein privatrechtliches Vertragsverhältniß, — einen Dienstvertrag — als Grundlage der Beamtenstellung supponirte, bis die neuere Theorie auch diese allerdings unzureichende Ansicht (denn ein Vertrag ist der willkürlichen Eingehung und Auflösung (Kündbarkeit) von beiden Seiten unterworfen; er erstreckt sich auf bestimmte Leistungen und nicht auf die Hingabe der ganzen Persönlichkeit, wie das Staatsamtsverhältniß sie erfordert) verwarf, dem Staatsdienerverhältniß die sittliche Idee zu Grunde legte und es mit staatsrechtlichen Garantien umgab. Wichtig in dieser Hinsicht ist der im §. 44. der älteren Regierungs-Instruction vom 26. December 1808 aufgestellte Satz: „Jeder Officiant muß dem Dienste volle Anstrengung seiner Kräfte und einen rechtlichen Sinn widmen: eben darum müssen die Regierungen das Dienstverhältniß aber auch nicht zu einem Miethscontract und öffentliche Beamte nicht zu Miethlingen herabwürdigen.“ —

Der precären Stellung entsprechend war in früheren Zeiten die Behandlung der Beamten und die geringe Achtung, die sie bei ihren Vorgesetzten und den Fürsten genossen. Friedrich Wilhelm I. verfolgte einst mit Stockschlägen sein ganzes Geh. Raths-Collegium die Schloßstreppe hinunter bis an die Breite Straße. Und diese Ausbrüche des Zorns erscheinen wirklich noch im milden Lichte gegen die geflüsterte Geringschätzung, Herabdrückung und Misachtung, die die Beamten in den kleineren Deutschen Ländern und Ländchen von ihren Fürsten erfuhren. Man muß die Schilderungen K. F. Mosers und des Ritter v. Lang lesen, um sich einen Begriff davon zu machen, wie sehr diese kleineren Fürsten in den Staatsbeamten nur ihre Hofbedienten sahen. Wo sollte dort auch die Achtung vor dem Staatsamt herkommen, wenn, wie der Ritter v. Lang erzählt, die Körperlänge die Qualification für ein Amt entschied und z. B. ein Fürst von Dettingen-Wallerstein seine Geheimrätthe, wie Friedrich Wilhelm I. seine Potsdamer Leibgarde nur aus Personen über 6 Fuß wählte. Unter Friedrich Wilhelm II. verfügte übrigens auch ein Preussisches Consistorium an die Conventualen des Klosters Bergen, die den Charakter

über den formellen Geschäftsgang. Die Instruction für die Ober-Präsidenten ward unterm 31. December 1825 erneuert, die Instruction für die Regierungen erhielt gleichzeitig einige Abänderungen namentlich in Bezug

von Staatsbeamten hatten, in jenem geschichtlich gewordenen Ausdruck: „Cure Oeringfügigkeit möge begreifen.“ — Die Ansicht, daß der Beamte ein gewisses Recht auf das Amt habe und daß eine willkürliche Entlassung seine Rechte kränke, bildete sich schon im Laufe des vorigen Jahrhunderts aus und erhielt — freilich nicht consequent — die Anerkennung der höchsten Reichsgerichte. In Württemberg namentlich konnte nach der dortigen Landesverfassung ein Beamter nur durch Urtheil und Recht in Folge eines Criminal- oder Dienstvergehens seines Amtes verlustig werden. Wie wenig aber noch die Praxis damit harmonirte, ging u. a. daraus hervor, daß der Herzog von Württemberg 1796 sein ganzes Geheimraths-Collegium entließ, und daß selbst das Reichskammergericht die entlassenen Mitglieder mit ihren Klagen abwies. Auch in Oesterreich geschah namentlich unter Joseph II. viele willkürliche Entlassungen. In Preußen kamen, obgleich nur ausnahmsweise, willkürliche Entlassungen noch unter Friedrich Wilhelm I. und in einigen Fällen auch noch unter Friedrich II. vor. Die Regel war, Entlassungen nur nach vorgängiger Untersuchung und auf Vortrag des Geh. Staatsraths (Th. I. S. 128) (später des Staatsministeriums) zu verfügen. Die Instruction für das General-Directorium von 1786 enthielt zuerst die Zusage, daß „kein Beamter unverschuldet und unverhört seines Dienstes entlassen werden solle,“ und in ähnlichem Sinne spricht sich ein Gutachten der Preussischen Gesetzgebungscommission von 1787 aus. Die Grundlage der Disciplinargesetzgebung bildete demnächst der von den Staatsdienern handelnde Tit. X. Th. II. des A. U. R. Darin heißt es: „§. 98. Kein Vorgesetzter oder Departementschef kann einen Civilbedienten, wider seinen Willen, einseitig entsetzen oder verabschieden. §. 99. Vielmehr muß er, wenn die Verabschiedung nöthig befunden wird, den Beamten mit seiner Erklärung oder Verantwortung darüber ordnungsmäßig hören, und die Sache zum Vortrage im versammelten Staatsrathe befördern. §. 100. Was dieser durch die Mehrheit der Stimmen beschließt, dabei hat es lediglich sein Bewenden. §. 101. Doch muß bei Bedienungen, zu welchen die Bestallung von dem Landesherrn selbst vollzogen wird, ein auf Entsetzung oder Entlassung ausgefallener Beschluß des Staatsraths, jedesmal dem Landesherrn zur unmittelbaren Prüfung und Bestätigung vorgelegt werden.“ Diese Bestimmungen hielt der §. 46. der A. Verordnung wegen verbesserter Einrichtung der Provinzial-, Polizei- und Finanzbehörden vom 26. December 1808 lediglich aufrecht, indem er bestimmte: „Die Dienstdisciplin über sämtliche Offizianten ihres Ressorts verbleibt den Regierungen nach wie vor. Sie sind daher auch berechtigt, Ordnungsstrafen wider sie festzusetzen und zu vollstrecken, ohne daß die Landes-Justizcollegien sich darin mischen dürfen. Auch behalten die Regierungen die Befugniß, die ihnen untergeordneten Offizianten aus gesetzlichen Ursachen von ihrem Dienste zu suspendiren. In Ansehung ihrer Entlassung behält es aber bei den Vorschriften des A. U. R. Th. II. Tit. X. §. 98 bis 101. sein Verbleiben.“

Die A. R. D. vom 12. April 1822 (G. S. pro 1822 S. 105), die Amtsentsetzung der Geistlichen und Jugendlehrer betreffend, und zunächst durch die demagogischen Umtriebe und Verirrungen hervorgerufen, bestimmte am Schlusse, daß „rückichtlich der Beamten der Administration und der Justiz nur diejenigen Beamten, welche ein Patent von Mir erhalten, nach vorgängiger, von Mir genehmigter Beschließung im Staatsrathe, die übrigen dagegen, der früheren Verfassung gemäß, schon nach einem Beschlusse im Staatsministerium von ihren Aemtern entsetzt werden können.“

Das Verfahren bei der auf administrativem Wege erfolgenden Dienstentlassungen der Civilbeamten setzte demnächst die A. R. D. vom 21. Februar 1823 (G. S. pro 1823 S. 25) des Näheren fest. Bezüglich der Behandlung der Beamten sagte der §. 38. der

auf die Vermehrung der Abtheilungen bei größeren Regierungen Behufs schnellerer Förderung der Geschäfte (Abtheilung des Inneren, Abtheilung für Kirchen- und Schulwesen, Abtheilung für die directen

Regierungs-Instruction vom 23. October 1817: „Jeder Vorgesetzte muß vorzüglich auf das Ehrgefühl seiner Untergebenen zu wirken suchen, es zu wecken und zu beleben wissen, und nur dann Strafe anwenden, wenn das erste Mittel fruchtlos versucht worden, oder böser Wille klar ist.“ In der Geschäftsanweisung für die Regierungen vom 31. December 1825 ist noch ausdrücklich bestimmt, daß unfreiwillige Entlassungen den Regierungen nur rücksichtlich der auf Kündigung angestellten Beamten nach Ablauf der Kündigungsfrist zustehen. „Die Entlassung soll jedoch nur nach vorgängiger förmlicher Instruction auf den Vortrag eines der Justitiarier durch einen Beschluß im Plenum erfolgen.“ Die neuere Gesetzgebung (Gesetz vom 21. Juli 1852 G. S. S. 465) faßt das eigentliche Staatsamt überall als ein sittliches Verhältniß auf, sie athmet den Geist der Humanität und gewährt, rücksichtlich des Verfahrens ausreichenden Rechtsschutz.

Zur Zeit der Entstehung der ersten Staatsverwaltungsbehörden in den Deutschen Reichsländern bestanden schon die meist nach dem Vorbilde der Maximilianischen Rechtseinrichtungen und mittelst Herbeiziehung von Doctoren des Römischen Rechts gebildeten Hof- und Kammergerichte der Fürsten. Aus ihrer Mitte gingen die ersten höheren Verwaltungsbeamten hervor. So große Verdienste sie sich um Begründung einer von Rechtsförmlichkeit durchdrungenen, auf dem Rechtsboden sich bewegenden Verwaltung erwarben, so trug doch andererseits diese abstracte Richtung, diese „graue Theorie“ viel dazu bei, die Verwaltung dem Volksleben zu entfremden, sie in farbloser Allgemeinheit außerhalb desselben hinzustellen und ihre Bewegung schwerfällig zu machen. Wie die Staatsverwaltung, so war auch die publicistische Literatur ganz von juristischen Elementen durchdrungen; leider aber herrschte mehr juristischer Ton, als wahrer juristischer Geist. Die Staats- und Privatschriften, die in dieser Zeit z. B. auch über das Postinstitut, erschienen, sind ganz davon durchdrungen; hatte man doch selbst dieses moderne Institut nach dem Römischen Rechte beurtheilen wollen (Th. I. S. 47), das im Deutschen Volksbewußtsein eben so wenig wurzelte, als der Deutsche Michel sich in einen Cajus oder Sempronius verwandeln ließ, und mit dessen publicistischer Seite die Juristen und Facultäten gerade der nationalen Rechtsentwicklung sehr gefährlich entgegentraten, anstatt sie zu fördern. Es liefert einen neuen Beweis für das sich überall offenbarende und bisher kaum genügend gewürdigte große Verwaltungstalent König Friedrich Wilhelms I. (vergl. Th. I. S. 179 ff.), daß dieser Herrscher mit klarem Auge die Uebelstände erkannte, die aus der ausschließlichen Besetzung der höheren Stellen der Administration mit Juristen, namentlich Professoren und Doctoren des R. R. entstanden. Die Staatsbehörden lagen miteinander in fortwährenden Streitigkeiten und Processen, es war die Blüthezeit der sogenannten Principienreiterei, und in diesem Betrachte setzte Friedrich Wilhelm I. eigenhändig in den Artikel 26. der Instruction für das Generaldirectorium: „Von allen auf Wind und blauen Dunst hinauslaufenden Principiis muß man beim Generaldirectorium, wie bei den Provinzial-Commissariaten und Kammern gänzlich abstrahiren, auch von allem Zank und Streitigkeiten, wodurch Unserm Interesse auf's Aeußerste geschadet wird, ein für allemal absehen, dahingegen dasjenige zu stiften und zu Wege zu bringen suchen, was zu Unseren wahren Interessen und um Unsere sämtliche Lande und Unterthanen in stets blühenden Zustand zu setzen dienlich ist, welchenfalls sie alle Hände voll zu thun, und, um sich zu amüsiren, nicht nöthig haben werden, mit Processen gegen einander zu Felde zu ziehen, aber die armen Juristen, die armen Teufel werden bei dieser neuen Verfassung so inutil werden, wie das fünfte Rad am Wagen.“

Freilich ist hierbei andererseits nicht zu übersehen, daß Friedrich Wilhelm I. auf den

Steuern, Domainen und Forsten, und dort wo keine Provinzial-Steuerdirectionen bestehen [Provinz Brandenburg], noch eine Abtheilung für die Verwaltung der indirecten Steuern.)

Willkührstaat hinarbeitete. Friedrich d. G. fuhr in der Reinigung des höheren Beamtenstandes von dem abstracten juristischen Elemente fort, aber sein geläuterter Rechtsinn bewahrte ihn dabei vor jeder Antastung des Rechtsbewußtseins, und damit das letztere die Verwaltung wie die Nation allseitiger und harmonischer durchbringen könne, suchte er es der fremden Hülle zu entkleiden und befahl 1746 Cocceji, ein „Allgemeines Landrecht zu entwerfen, welches sich blos auf Vernunft und Landesverfassung gründe.“

Wie nun der eine Theil der Beamten lediglich aus der Universität, so war der andere lediglich aus den Schreibstuben der Aemter und Kammern hervorgegangen. Wie jene in den Pandekten Justinian's und in dem Organon des Aristoteles, so waren diese in den Acten, Etats und Rechnungen zu Hause und es gingen manche tüchtige kameralistische Praktiker, freilich auch viele blasirte Ignoranten aus ihnen hervor. Eine gegenseitige Durchdringung von Leben und Wissenschaft, von Theorie und Praxis aber fand in dem älteren Beamtenstande im Allgemeinen nicht statt. Der nicht gerade leichte Umsaß des Wissens in das Thun muß das Haupt- und Endziel der Ausbildung unserer höheren Staatsbeamten bilden und die neuere Zeit hat ihre Bestrebungen mit Einsicht und Erfolg darauf gerichtet. Was der sachmäßigen Ausbildung Preussischer Staatsbeamten in früheren Zeiten sehr hinderlich war (namentlich die Zerspaltung ihrer Thätigkeit durch die Bearbeitung der verschiedenartigsten Staatsangelegenheiten bei der unsystematischen Eintheilung der Behörden), haben wir in Beziehung auf das Postwesen oben (Th. I. S. 121) des Näheren erwähnt, auch wie zuerst Friedrich Wilhelm I. (S. 184) und später Friedrich d. G. (S. 273 und 288) hierunter Abhilfe trafen. Letzterer bestimmte in der Instruction für das Generaldirectorium, „daß die Beamten für ihr Fach gleichsam erzogen werden sollten.“ Eine systematische auf das Hand in Handgehen von Theorie und Praxis gegründete und bei gründlicher Fach-Erlernung doch vor Einseitigkeit bewahrende Ausbildung wurde aber erst in der neueren Zeit zur Regel (Regulativ über die Befähigung zu den höheren Aemtern der Verwaltung vom 14. Februar 1846, Gesetz-Samml. S. 199), und mit ihrer Hilfe erlangten die Beamten jenen richtigen Tact in Behandlung der Verwaltungsgeschäfte, jene ars agendi, welche fern von nutzloser Principiensucht und doctrineller Verheit, innerhalb der Sphäre des zunächst Ausführbaren und Erreichbaren die Allgemeinheit des wissenschaftlichen Grundsatzes mit der Besonderheit des Falles in Einklang zu setzen weiß. Am meisten hat aber nach allen Zeugnissen die neuere Zeit auf die Hebung und Vervollkommnung des Beamtenstandes dadurch gewirkt, daß sie den Grundsatz der Stein-Hardenbergischen Gesetzgebung allgemein zur Ausführung brachte, nach welchem dem fähigen Staatsbürger der Zutritt zu allen Staatsämtern offen steht und nur Verdienst und Fähigkeit, nicht Geburt und Stand Ansprüche auf Beförderung begründen.

Dem in älteren Zeiten hatte der Adel ein Vorrecht auf die höheren Staatsämter. Noch Kurfürst Maximilian in Bayern pflegte, wenn ihm ein Bürgerlicher zu einer höheren Stelle vorgeschlagen wurde, auszurufen: „Muß es denn so ein Abenteuerer sein!“ und selbst im Allgemeinen Preussischen Landrecht findet sich noch der Satz, daß der Adel vorzugsweise ein Recht auf die höheren Stellen habe! In seinen Privatschriften dagegen sagt Friedrich d. G.: „Das Verdienst gilt mir mehr, wie die Herkunft. Zwar wird in dem Justiz-, im Finanzwesen, im diplomatischen Fache und im Militair eine vornehme Geburt allerdings geehrt, aber gewiß wäre es um einen Staat geschehen, wenn Geburt Vorzüge vor Verdiensten hätte. Von einem so falschen, so ungereimten Grundsatz würde eine Regierung, die ihn annähme, die unglück-

Dies war in den Hauptumrissen der neuere Organismus der gesammten Staatsverwaltung, vermöge dessen in Verbindung mit der gleichzeitig erfolgten Entfesselung des Verkehrs, der Gewerbe und des Grund und Bodens, der zeitgemäßen Lösung der agrarischen Eigenthums- und Dienstbarkeitsfrage, mit der Beseitigung der gesetzlichen Schranken, welche die einzelnen Stände und Klassen des Volkes trennten, mit der Herstellung einer selbstständigen von Gemeinfinn getragenen und von den Elementen des echten Bürgerthums durchdrungenen Verwaltung der Städte, so wie mit den ständischen Einrichtungen (Provinzial-, Communal-, Land- und Kreisständen) die innere Entwicklung des ganzen Staatslebens im Einklange mit dem Fortschritte der Zeit und auf berechtigten historischen Grundlagen geleitet und gefördert werden sollte. Daß der neue Zustand nicht mit einem Zauberschlage herbeigeführt werden konnte, daß der Ausbau der geschaffenen Einrichtungen und die allseitige Einführung der Principien der neueren Gesetzgebung in das Leben Zeit und Besonnenheit erforderte, um segensreich zu werden, liegt auf der Hand. Auch erheischte das wechselnde Bedürfniß noch manche Aenderung, die folgende Zeit ging noch über Manches weiter hinaus, wie sie Anderes unausgeführt ließ, was in seiner nivellirenden Tendenz für Deutschen Geist und Deutsche Zustände nicht tauglich war.

Im vorigen Abschnitte haben wir gesehen, daß die Postanstalt mit zu denjenigen Staatseinrichtungen gehörte, welche durch die Französische Herrschaft am meisten gelitten hatten. Wenn nun auch durch die Kriege, die Gebiets-Veränderungen und Verluste hauptsächlich ihr Material, ihre technischen und finanziellen Mittel zerrüttet waren, so stand sie andrer-

lichsten Folgen haben.“ Daß Friedrich d. G. auch in diesem Sinne handelte, daß er viele der wichtigsten höheren Staatsämter mit Personen bürgerlicher Herkunft besetzte, haben wir oben (S. 287) gesehen. Indes war dies doch nur die Ausnahme. Das alte Princip blieb bestehen und der Grundsatz der Gleichberechtigung ward nicht anerkannt. „Daß in den höheren, auch dem Adel vorgesezten Justiz- und Verwaltungsbehörden die Rathstellen allmählig größtentheils an Bürgerliche gelangt waren — sagt Menzel (Geschichte der Deutschen Band 12. II. S. 67) — weil sich für diese mit den schwierigsten Arbeiten theilten Stellen nicht genug befähigte Adelige gefunden hatten, gleich übrigens das vorhandene Mißverhältniß nicht aus, stellte sogar dasselbe zuweilen noch greller heraus, wenn diejenigen, welchen die wichtigsten Geschäfte der Staatsgewalt übertragen waren, und die auch über den Adel zu Gericht saßen, in den Fall kamen, von den Vorrechten oder Vorzügen des höheren Geburtsstandes betroffen, bei Seite zu treten, oder dieselben mit der Schärfe des Gesetzes gegen die Genossen desjenigen Standes, dem sie selbst angehörten, aufrecht zu erhalten.“

Rücksichtlich eines anderen, mehr begründeten, aber auch oft sehr mißbrauchten Vorzugsrechtes, der Anciennetät, bestimmte die Instruction für die Regierungen vom 23. October 1817 im §. 12.: „Bei den Anstellungen müssen die Regierungen stets mit strenger Prüfung und Unpartheilichkeit zu Werke gehen, mehr auf Treue, Fleiß und Geschicklichkeit, als auf Dienstalter sehen, und nur bei gleicher Würdigkeit dem letzteren den Vorzug geben.“

seits, was den administrativen Theil anbetrifft, insofern gegen manche der übrigen Staatsverwaltungen im Vortheil, als die oben geschilderten nach dem Tode Friedrichs des Großen hervorgetretenen Mängel, wenn auch die Postverwaltung keinesweges davon verschont geblieben war, sich bei ihr doch in minder gefährlichem Grade offenbarten, wie denn der General-Postamts-Präsident v. Seegebarth unterm 8. September 1808 an den Staatsminister Freiherrn v. Stein schrieb: »Was die Schnelligkeit der Verwaltung angeht, so glaube ich dreist behaupten zu können, daß bei keiner öffentlichen Behörde mehrere Beschleunigung als beim Postdepartement stattfindet. Wie sehr dies gegen die bekannten Erfahrungen in Bezug auf die Königlichen Kamern und sonstige Behörden contrastirt, darüber enthalte ich mich jeder Bemerkung.«

Der Grund hiervon war, daß die Postverwaltung ihrer Natur gemäß von jeher ein in sich geschlossenes Ganze gebildet und sich so zu sagen aus eigenem Kern auf eigenem Grund und Boden entwickelt hatte, ohne daß die Einflüsse des General-Directoriums oder des betreffenden Departements desselben dabei von Entscheidung, noch die Territorialbehörden anderer Ressorts dabei mitwirkend waren; wie schon der große Kurfürst in dem Circular-Erlaß vom 22. August 1670 entschied: »Was hiernächst die Inspection, Direction und Jurisdiction über Unser Postwesen anbelanget, Weill solch Unser Postwesen durch alle Unsere Lande nunmehr woll eingerichtet ist, undt von Uns alleine von Hofe aus die Inspection undt Direction bishero darüber geführt worden, So wollen Wir Uns solches noch ferner allein vorbehalten, in gnädigster Erwegung, wann jede Regierung in allen Unsern Landen sich einige Verordnung und Disposition dabey anmaßen sollte, daraus lauter Confusion entstehen, eine Verordnung wider die andere laufen, undt Unser hochnützlichess und woll eingerichtetes Postwesen gar leicht in Ruin gerathen dürfte.«

Durch diese isolirte Stellung war die Postverwaltung vor dem Eindringen der *materia peccans*, welche sich gegen Ende vorigen Jahrhunderts in dem Staatskörper erzeugt hatte, mehr bewahrt geblieben, wenn schon auch sie bei der allgemeinen Stockung der Säfte in Mitleidenschaft gezogen ward, und es hauptsächlich an schaffender Thätigkeit hatte fehlen lassen. In letzterer Beziehung empfahl daher Stein, daß bei der Umgestaltung der Staatsverwaltung im Jahre 1808 bezüglich der Bildung der obersten Postbehörde namentlich auf Einführung einer kräftigen, thätigen und schöpferischen Geschäftsverwaltung Rücksicht zu nehmen sein wird.«

Stein hatte nach seinem ersten Organisationsplan sämtlicher obersten Staatsbehörden ein »General-Post-Departement« als oberste selbstständige Postbehörde zu constituiren vorgeschlagen.

Durch die oben erwähnte Allerhöchste Verordnung vom 16. December 1808 über die veränderte Verfassung der obersten Staatsbehörden ward

die Postverwaltung jedoch der ersten Section des Ministeriums des Innern (allgemeine Polizei) zugeordnet. Zweckmäßiger wäre es wohl gewesen, sie der zweiten Section (Handel, Schifffahrt, Gewerbe, Fabriken etc.) beizugeordnen. »Das General-Postamt, heißt es in dieser Verordnung, ist der ersten Section untergeordnet, behält aber die selbstständige Leitung des technischen Theiles des Postwesens.« Die demnächst erlassene vervollkommnete Verordnung über die Organisation der obersten Staatsbehörden vom 27. October 1810 setzte fest, daß die Postverwaltung eine besondere Abtheilung (die vierte) des Ministeriums des Innern bilden sollte, (als solche hatte sie damals auch direct an den König zu berichten; dem Staatskanzler wurden die Berichte jedoch vorher vorgelegt). »Der Abtheilung für das Postwesen — heißt es weiter in der gedachten Verordnung — ist der General-Postmeister als Chef vorgesetzt. Unter ihm steht das gesammte Postwesen. Der General-Postmeister steht übrigens zu Uns, zu dem Staatskanzler und dem Staatsrath, dessen Mitglied er ist, in demselben Verhältnisse, als die übrigen Chefs der Hauptabtheilungen der Ministerien. Unsere Genehmigung ist er einzuholen verbunden: 1. Ueber Veränderungen in der Postgesetzgebung (die durch den Staatsrath gehen müssen). 2. Ueber die Anstellung der Glieder des General-Postamts, der Postdirectoren, und wo diese Genehmigung bisher bei Postbedienungen erforderlich war. 3. Ueber Erhöhung und Herabsetzung des Postgeldes und des Porto. 4. Ueber neue Postconventionen, bei denen das auswärtige Departement concurrirt. Unter dem Postdepartement stehen unmittelbar alle Postbeamte ohne Ausnahme.«

Während hiernach das General-Postamt eine Abtheilung des Ministeriums des Innern bildete, dessen Chef damals gleichzeitig der Staatskanzler (Hardenberg) war, trennte die A. K. D. d. Paris 3. Juni 1814, indem sie zum Minister des Innern den Geheimen Staatsrath von Schuckmann ernannte, und den Ressort der einzelnen Ministerien näher bestimmte, die Postverwaltung ganz von dem gedachten Ministerium und ordnete sie dem General-Postmeister allein unter, wobei aber, wie in Bezug aller übrigen Staatsverwaltungszweige, der Staatskanzler nach den Vorschriften der Verordnung vom 27. October 1810 die Controlle und Oberleitung behielt. (Da nach Hardenbergs Tode die Staatskanzlerstelle nicht wieder besetzt wurde, so ward die Postverwaltung unter dem Geheimen Staatsminister General-Postmeister von Nagler ganz selbstständig. Sie stand unmittelbar unter dem Könige, obgleich ihr Chef nicht Mitglied des Staatsministeriums war.) Während die Chefs der einzelnen Ministerial-Abtheilungen nach der Allerh. Verordn. vom 20. März 1817, betreffend die Einberufung des Staatsrathes, der ursprünglichen Absicht zuwider nicht mehr durch ihr Amt gleichzeitig Mitglieder des Staatsrathes waren, führt der §. 4. dieser Verordnung den General-Postmeister speciell unter denjenigen Staats-



dienern auf, die wie die Minister schon durch ihr Amt Mitglieder des Staatsrathes waren.

Die General-Postmeisterstelle, welche seit dem Abgange v. d. Schulenburgs vacant geblieben war, wurde demnach bei der in den Jahren 1808 bis 1817 vorgenommenen Reorganisation der Staatsverwaltung wieder besetzt und dem General-Postamts-Präsidenten von Seegebarth übertragen. Das Personal der obersten Postverwaltungsbehörde wurde, durch Verabschiedung mehrerer Beamten im Jahre 1809 (nach dem Abmarsch der Franzosen) gesichtet und durch Heranziehung frischer Kräfte vervollständigt, wobei nach dem Vorschlage des General-Postmeisters v. Seegebarth namentlich darauf Rücksicht genommen wurde, daß diese Stellen mit Beamten besetzt wurden, die den practischen Postdienst von Grund aus erlernt hatten. Eine in dieser Zeit herbeigeführte wichtige Veränderung war die Beseitigung des Collegial- und die Einführung des Büreausystems in dem Organismus der obersten Postverwaltungsbehörde, wichtig besonders für eine Verwaltung wie diese, die bei ihrer großen räumlichen Ausbreitung und ihrer Beziehungen zum Auslande vorzugsweise einer einheitlichen Leitung und thatfertigen Executive bedarf, und die dem rastlosen Pulschlage des Verkehrslebens in entschlossenem Fortschreiten zur Seite bleiben, ja vorangehn muß. »In Postsachen — schreibt der General-Postmeister v. Seegebarth in seinem Organisationsberichte an den König — kommt es mehr darauf an, rasch und kräftig zu handeln, als weitläufig zu deliberiren.« Das Büreausystem ward durch die Allerh. Verordnung vom 27. October 1810 eingeführt, indem dieselbe bestimmte: »Die vortragenden Råthe in den einzelnen Abtheilungen der Ministerien haben nur beratende, die Directoren aber entscheidende Stimmen.«

Ein Hauptgrundsatz bei der Umgestaltung der Staatsverwaltung war die heilsame Trennung der Justiz von der Administration. In dieser Beziehung bestimmt der §. 14. der A. V. vom 26. December 1808: »Die den Landespolizei- und Finanzbehörden zeither übertragen gewesene Rechtspflege gehet ohne Ausnahme zu den competenten Gerichten über. Die Kammer-Justiz-Deputationen werden daher aufgehoben und die Gerichtsbarkeit der Accise- und Zolldirection, der Post-, Gestüts-, Lotterie-, Bergwerks- und Hüttenbehörden hört auf.« Wie aber die generalisirende Tendenz der Gesetzgebung von 1808, ihrer sonstigen großen Vorzüge unbeschadet, bei ihrer practischen Anwendung auf die vielgestaltigen Verhältnisse der Wirklichkeit mehrfach Ausnahme erleiden mußte, so zeigten sich auch hierbei Anzutraglichkeiten, und schon 1816 ward z. B. den Bergämtern ihre Gerichtsbarkeit für die meisten Fälle wiedergegeben. Die Postverwaltung erhielt dieselbe im Jahre 1809 bezüglich der Postcontraventionen und Postdefraudationen wieder, dahingegen ihre anderweitige ehedem ausgedehnte Gerichtsbarkeit (cfr. S. 273) an die ordentlichen Gerichte überging. In dieser Hinsicht bestimmte das Rescript vom 20. November 1809 (Rabe's Sammlung Bd. 10. S. 189):

»1. Dem General-Postamte bleibt die Dienstdisciplin gleich den Regierungen. 2. In allen Post-Criminal- und fiscoalischen Sachen steht dem General-Postamte die erste Einleitung zu, sobald aber die Sache zum rechtlichen Verfahren verwiesen werden muß, werden die Acten an das competente Gericht abgegeben. 3. Ist in Civilprocessen das General-Postamt Kläger, so muß dasselbe dem Forum des Beklagten folgen. Werden Klagen gegen das General-Postamt selbst angestellt, so ist das Forum desselben bei dem Kammergerichte; werden einzelne Postämter oder Postofficianten in rechtlichen Anspruch genommen, so tritt das gewöhnliche Forum des Beklagten ein. 4. Bei Contraventionen gegen Postverordnungen ist das General-Postamt in gleicher Art, wie im §. 45. der Verordnung vom 26. December 1808 bestimmt worden, berechtigt, die Strafe durch eine Resolution festzusetzen.« (Die Strafe war zu vollstrecken, wenn der Beschuldigte nicht binnen 10 Tagen nach Empfang der Resolution auf förmliches rechtliches Gehör und Erkenntniß bei dem competenten Obergericht antrug.)

Unmittelbar und ausschließlich von dem General-Postamte reorganisirt die Postämter mit den ihnen in rechnungsmäßiger Beziehung untergeordneten Postwärterämtern, so daß die Provinzial-Post-Einrichtung damals unverändert bestehen blieb. Nicht ohne Interesse dürfte die Bemerkung sein, daß, wie unter Friedrich d. G. schon die Idee der Herstellung von Provinzial-Postverwaltungsstellen in Anregung gekommen war (S. 211), so auch Stein bei seinen ersten Plänen für die Umgestaltung der Staatsverwaltungs-Behörden auf Bildung derartiger Organe für die Postverwaltung Bedacht genommen hatte. In der Allgemeinen Verordnung vom 26. December 1808 über die verbesserte Einrichtung der Provinzial-Polizei- und Finanzbehörden heißt es nämlich: §. 7. »Auch wird den Regierungen die polizeiliche Aufsicht über das Postwesen beigelegt, sowohl in Hinsicht der allgemeinen Grundsätze für dessen Betrieb und Oeconomie, als auch in Rücksicht einer zweck- und polizeimäßigen (d. i. volkswirtschaftsmäßigen) Ausführung derselben, und insoweit werden ihnen auch sämtliche Postofficianten ihres Departements untergeordnet. Es gebührt daher der Regierung die Berathung und der Vorschlag über neue Posteinrichtungen und die Aufsicht, daß gegen die bestehenden Gesetze weder von Seiten des Publicums noch der Postbedienten Contraventionen unternommen werden. Mit dem administrativen Detail des Postwesens sind die Regierungen nicht beauftragt, sondern dieses verwalten die Postämter unter Aufsicht eines in jedem Regierungsdepartement anzusetzenden Postdirectors.« Der Postdirector sollte die Stellung eines technischen Rathes bei der Regierung erhalten und der §. 103. der Regierungs-Instruction vom 26. December 1808\*) setzte in dieser Hinsicht fest: »Die Bestimmung des

\*) Rabe's Sammlung Preussischer Gesetze und Verordnungen Bd. 9. S. 463.

Postdirectors ist, über das Technische und die innere administrative Einrichtung des Postwesens die nöthige Auskunft zu geben. Der polizeiliche Theil desselben wird zwar der Regel nach durch den Post-Departementsrath in der Regierung bearbeitet, doch muß auch der Postdirector die Arbeiten in derselben übernehmen, welche ihm in der Departementsabtheilung angewiesen, oder besonders zugeschrieben werden. Er hat neben dem Post-Departementsrath die Dienstdisziplin über sämtliche Post-Officianten der Provinz und in Ansehung derjenigen Gegenstände, welche nach §. 7. der Verordnung vom heutigen Tage zu seinem speciellen Ressort gehören, selbige ausschließlich.« Endlich ist im §. 57. der Instruction gesagt: »Die anzustellenden Post-Officianten bringt der Postdirector in Vorschlag.« In einem Schreiben des Geh. Staatsministers Grafen zu Dohna an den General-Postmeister vom 11. Januar 1809 heißt es außerdem: »Es ist nicht die Absicht, in dem Officio des Postdirectors eine bloße Zwischenbehörde zu organisiren, sondern ihm unter voller Verantwortlichkeit einen möglichst vollständigen Wirkungskreis anzuweisen und nur die erheblichen Gegenstände der Entscheidung der höheren Postbehörde vorzubehalten. Auch aus Gründen der Aufsicht und Controlle ist seine Thätigkeit, wegen der weiten Entfernung der Postbeamten von der Residenz (mit Ausnahme derer in der Kurmark) wünschenswerth.« Die Theilnahme der Regierungen bewährte sich indeß in der Postverwaltung nicht. Der Staatsminister Graf v. Dohna schrieb selbst, daß »ihre Verbesserungs-Vorschläge zu heterogen gerietzen« und nach der Entlassung Steins und dem Wiedereintritt Hardenbergs berichtet der General-Postmeister an den Letzteren (1810): »Die Einnischung der Regierungen in die Postverwaltung ist von keinem Nutzen, aber von Nachtheil. Zu allen Zeiten hat vorzugsweise vor allen andern Administrationszweigen Einheit in der Postverwaltung geherrscht. . . . Ich habe in Königsberg den Geh. Rath, Hofpost-Director v. Madeweis und in Breslau den Ober-Post-Director Scheffler den Sitzungen der Regierungen beiwohnen lassen. Allein eine zweijährige Erfahrung hat mich überzeugt, daß es ganz unfruchtbar ist. Denn nicht eine einzige Sache ist in dieser ganzen Zeit auf diesem Wege abgemacht worden. Im Gegentheil hat in einem vorgekommenen Falle die Regierung zu Breslau, welche ich bei Gelegenheit einer neuen Postanlage um ihr Sentiment über einige Local-Umstände ersuchte, anstatt selbst in die Sache hineinzugehen, sich von dem p. p. Scheffler als Regierungsmitglied Auskunft geben lassen und diese mir sodann mitgetheilt. Weit kürzer hätte ich sie von ihm direct einfordern können. Es entsteht also nur Lähmung und Verschleppung.« Das hatte der große Kurfürst schon vor anderthalb Jahrhunderten erkannt (vergl. Seite 398).

In Folge dessen wurde durch Hardenberg jene Einrichtung wieder aufgehoben und das frühere Verhältniß hergestellt. Den der Stein'schen Einrichtung zu Grunde liegenden Gedanken aber hat in einer der Natur

des Postwesens angemesseneren Form, die neueste Zeit wirklich ins Leben gerufen, wie wir weiter unten sehen werden.

Zu erwähnen ist noch: was die Provinzial-Postverwaltung angehet, die Bestimmung im §. 8. der Instruction für die Ober-Präsidenten vom 23. October 1817: »Um Unseren getreuen Unterthanen auch eine nähere Instanz in Post-, Bergwerks- u. s. w. Angelegenheiten zu verschaffen, ermächtigen Wir hierdurch die Ober-Präsidenten die darin eingehenden Beschwerden zu untersuchen; wenn sie gegründet sind, darüber abhelfliche Maße zu treffen, und die betreffenden Behörden und Beamten in der Provinz dazu anzuhalten. Letztere sind daher auch verpflichtet, den Ober-Präsidenten auf die von ihnen ergehenden Aufforderungen die nöthige Auskunft und Ausweise zu geben und ihren diesfälligen Anweisungen Folge zu leisten. Die Ober-Präsidenten müssen jedoch von ihren Verfügungen die für die gedachten Verwaltungszweige angestellten obersten Behörden jedesmal in Kenntniß setzen, auch wenn sie sonst Mißbräuche und Mängel bemerken, ein Gleiches thun, und die nöthigen Vorschläge zu ihrer Verbesserung beifügen. In die innere und technische Verwaltung dieser Angelegenheiten steht aber den Ober-Präsidenten keine Einmischung zu.« Man fühlte es hiernach durch, daß auch im Interesse des Publicums eine solche nähere Instanz in mancher Beziehung wünschenswerth sei. Im §. 8. der neuen Instruction für die Ober-Präsidenten vom 31. December 1825 heißt es: »Die Ober-Präsidenten sind befugt, Beschwerden in Post-, Bergwerks- u. c. Angelegenheiten, welche nicht den technischen Betrieb betreffen, zu untersuchen und von den dabei wahrgenommenen Mängeln und Mißbräuchen der oberen Verwaltungsbehörde zur Abhülfe Kenntniß zu geben, welche in jedem Fall von dem Erfolge Nachricht zu geben hat.« Diese veränderte Fassung dürfte beweisen, daß das gewählte Auskunftsmittel für die Bildung jener näheren Instanz nicht genügend und angemessen war, da die neuere Festsetzung den Ober-Präsidenten nicht mehr die eigene Abhülfe der Uebelstände, sondern nur die Untersuchung derselben überlassen zu können glaubt, wofür bei Berathung des Entwurfes der Instruction im Staatsministerium ähnliche Gründe, wie sie oben in Bezug auf die Unzweckmäßigkeit der Mitwirkung der Regierungen beim Postwesen angeführt sind, mit Erfolg geltend gemacht wurden. So zweckmäßig dies auch war, so blieb doch eine Lücke bestehen. Denn der Vortheil der näheren Instanz für das Publicum besteht hauptsächlich in rascher Abhülfe; die Untersuchung ist meist für dienstpolizeiliche und Disciplinarzwecke von Erheblichkeit.

Nach hergestelltem Frieden und erfolgter Befestigung der Gebiets-Verhältnisse begann die Postverwaltung zunächst an der Wiederherstellung des in seinen inneren und auswärtigen Beziehungen durch die Kriege und die wirthschaftlichen wie die finanziellen Wirren zerrütteten Postwesens zu arbeiten. Dabei trat ein sehr fühlbares Bedürfniß an tüchtigen praktischen Postbeamten hervor, indem durch die Abtretung der Preussischen Provinzen

im Tilsiter Frieden das Mißverhältniß zwischen den im Postdienste placirten invaliden Officieren und den technischen Postbeamten in den bei der Krone verbliebenen Provinzen, die den Stamm für die neuen Einrichtungen bildeten, noch größer geworden war. Erst nachdem dieses Mißverhältniß einigermaßen ausgeglichen, der Chausseebau in Preußen in Angriff genommen und Behufs der Neugründung sämmtlicher Postbeziehungen zum Auslande nach einem festen System mit Kraft und Eifer Hand ans Werk gelegt war, begann, wie Dr. Cohnfeld (Lebens- und Regierungsgeschichte Friedrich Wilhelms III. Bd. III. S. 445 u. 456) schreibt, im Jahre 1822 die Postverwaltung »unter v. Naglers Oberleitung und Schmückerts kräftiger Mitwirkung eine für Handel und Cultur sehr ersprießliche Thätigkeit zu entfalten: die Verbesserungen im Postwesen erleichterten die Communication im Innern und hoben den allgemeinen Verkehr in außerordentlichem Grade, wozu noch kam, daß durch die Finanzkraft des Instituts seit dem Frieden schon nahe an 200 Meilen Chausseen im Lande hergestellt waren.«

Wie demnächst die Principien der neueren Gesetzgebung und Staatsorganisation in der Postverwaltung lebendig und thätig wurden, wie, nicht ohne Kampf und Reaction, die Entfesselung von administrativen Traditionen bewirkt, und namentlich in dem letzten Jahrzehend, als die obere Leitung des Post-Institutes auf den um die Entwicklung aller Verkehrs-Interessen unseres Vaterlandes so hochverdienten Handelsminister von der Heydt übergegangen und der vormalige Geheime Ober-Postrath Schmückert als General-Postdirector an die Spitze der technischen Verwaltung getreten war, durch eine Reihe wichtiger Reformen und neuer Schöpfungen das schon seit Jahrhunderten mit den Culturfortschritten Preußens verschwiferte nationale Institut in allen Theilen auf der Höhe der im Fluge fortschreitenden Zeit erhalten ward, wird sich im Verlauf der folgenden Darstellung näher ergeben. —

## 1. Auswärtige Verhältnisse.

### Postverhältnisse mit Sachsen.

Schon im Sommer 1815 wurden die Unterhandlungen zwischen der Preussischen und Sächsischen Postverwaltung Behufs Regelung der gegenseitigen Postbeziehungen, welche durch die auf dem Wiener Congressse bewirkte Territorialveränderung umgestaltet und vervielfältigt worden waren, eröffnet.

Die Sächsische Postverwaltung, deren Verbindungen mit den Thüringischen Staaten, mit Braunschweig, Hannover und der Thurn und Taxis'schen Verwaltung in Folge des Ueberganges Sächsischer Gebietstheile an die Preussische Staatshoheit zum Theil aufgehoben, zum Theil geschmälert worden waren, richtete bei diesen Unterhandlungen ihr Streben dahin, die Vortheile der Stellung, welche sie im 18. Jahrhundert mit großer Umsicht und Beharrlichkeit errungen und behauptet hatte, sich möglichst zu erhalten. »Die sehr großen Sächsischen Ansprüche — schreibt der Fürst Staatskanzler Hardenberg — lassen einen Schluß zu auf die Vortheile, deren das Sächsische Postwesen sich ehemals zu erfreuen gehabt hat, und sind für uns der beste Fingerzeig, wie wir diese Frucht unserer Opfer zu benutzen haben werden.« Bei den bevorstehenden Regulirungen der Postbeziehungen zu Bayern, Sachsen-Weimar, den Schwarzburgischen Fürstenthümern, und der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung bezüglich derjenigen Sächsischen Gebietstheile, welche an Preußen übergegangen waren, befolgte die Preussische Postverwaltung daher auch das Princip, zunächst sich derselben Rechts- und Besitzverhältnisse zu verschern, deren sich die Sächsische Postverwaltung ehemals in jenen Gebieten zu erfreuen gehabt hatte. Wohl mit aus Rücksicht auf die Vortheile, welche die Preussische Regierung hierdurch erwarb, geschah es, daß man der Sächsischen Postverwaltung bei den Unterhandlungen im Jahre 1815 größere Zugeständnisse machte, als diese nach der Realität der Verhältnisse, welche sie noch in die Waagschale zu legen vermochte, zu fordern berechtigt war. Außerdem stellten politische Motive die Nothwendigkeit in den Vordergrund, die Vereinbarung in rascher Folge zum Ziele zu führen, oder zum wenigsten den Abschluß derselben nicht in so weite Ferne zu rücken, als dieses in früheren Zeiten beim Beginn neuer Postunterhandlungen mit Sachsen in der Regel der Fall gewesen war. (Thl. I. S. 106, 166 ff.).

Aus diesen Gesichtspunkten ist die Convention zu betrachten, welche am 15. December 1815 zu Berlin von den beiderseitigen Bevollmächtigten, Geh. Postrathe Emmich und Ober-Postrathe Hüttner, abgeschlossen wurde. Auch wird daraus erklärlich, daß dieselbe ihrem Wesen nach lediglich den Charakter einer provisorischen Uebereinkunft trug, wenn sie sich auch nicht ausdrücklich als eine solche ankündigte. Sie ließ die bisherigen Postverträge zwischen Preußen und Sachsen bestehen, regelte die in Folge der Gebietsverhältnisse veränderten Grenz- und Anschlußpunkte und rief einige neue Verbindungen, wenn auch nur in beschränktem Maße, ins Leben. Wichtig war der in Art. 2. aufgestellte, nicht ohne Mühe zur Anerkennung gebrachte Grundsatz der Gestattung der Einfahrten mit den Posten in die gegenseitigen Grenzstationen (darunter auch Leipzig), worüber in früheren Zeiten viele Streitigkeiten stattgefunden hatten. Jeder Theil trug nunmehr die Beförderungskosten bis zur gegenüberliegenden fremden Grenzstation und bezog bis dahin das Personengeld. Der Portobezug wurde, indem man die älteren Verträge dabei zum Maßstab nahm, für die Sächsische Postverwaltung in günstigerer Weise regulirt, als sich nach ihren Leistungen und Beförderungstrecken ergeben haben würde. Für die Briefe zwischen Berlin und Leipzig bezog z. B. Preußen 2, Sachsen 1 gGr., für die Briefe zwischen Hamburg und Leipzig Preußen gar nur  $1\frac{1}{2}$  und Sachsen ebenfalls  $1\frac{1}{2}$  gGr. (nach Maßgabe der bezüglich der Hamburg-Leipziger Postroute bestehenden älteren Vertragsverhältnisse, welche man nicht aufgelöst hatte), für die Briefe zwischen Baugen und Breslau Preußen 2 und Sachsen 1 gGr., und für die Briefe zwischen Baugen und Görlitz Preußen  $\frac{1}{2}$  und Sachsen 1 gGr. Dabei hatte sich die Sächsische Postverwaltung vorbehalten, in den Fällen, wo ihr Antheil nur 9 Pf. betrüge, noch zu ihren Gunsten 3 Pf. Zuschlag vom Sächsischen Publicum zu erheben, damit sie, wie in früheren Zeiten (wo ihr Areal sich weiter ausgedehnt und sie die Beförderungen auf größeren Strecken besorgt hatte), mindestens einen Portotheil von 1 gGr. genieße.

Es ist erklärlich, daß sich schon nach einigen Jahren die Nothwendigkeit herausstellte, die gesammten Postverhältnisse zwischen Preußen und Sachsen auf neuen Grundlagen zu ordnen.

Zu diesem Behufe wurden Preussischer Seits der damalige Geheime Postrath nachmalige General-Postdirector Schmückert und Sächsischer Seits der Ober-Postrath nachmalige Ober-Postdirector Hüttner mit Vollmacht versehen.

Das Ergebniß ihrer Unterhandlungen war der Postvertrag vom 2. December 1821, durch welchen, unter Aufhebung aller älteren Preussisch-Sächsischen Postverträge und Uebereinkünfte, die gesammten Postbetriebs- und Verkehrsverhältnisse zwischen den beiden Staaten von Grund aus neu geordnet wurden.

Die Brief- und Fahrpostverbindungen wurden den Anforderungen des Verkehrs entsprechend vermehrt und mit Rücksicht auf die inzwischen

gebauten Chaussée'n zweckmäßiger geleitet. Um bei der Portotaxe aller Willkühr und ungleichmäßiger Behandlung der Correspondenz vorzubeugen, ward bestimmt, daß das Porto für jede Beförderungsstrecke bis zu der betreffenden Grenzpostanstalt nach Maßgabe derjenigen Taxe berechnet werden solle, welche in dem eigenen Lande für die interne Correspondenz zur Anwendung käme. Für die Beförderung bis zu dem gegenüberliegenden Grenzpostamt, welche noch der Postverwaltung des Abgangsortes oblag (nach dem Princip der Einfahrt der Post in die gegenseitigen Grenzstationen), bezog diese außerdem noch ein vertragsmäßig vereinbartes festes Grenzporto, welches dem internen Portosätze vom Abgangsorte bis zu der Grenzausgangspostanstalt zugeschlagen wurde. Dieses Grenzporto kommt in allen älteren Postconventionen dieses Jahrhunderts vor, bei denen rücksichtlich der Taxe das Princip der Combinirung der beiderseitigen internen Tarife Anwendung fand. Da diese nur bis zur letzten internen Grenzstation reichten, die Beförderung aber bis zur gegenüberliegenden fremden Grenzstation bewirkt wurde, so gab es eine Wegestrecke, für welche keine specielle Taxe existirte und auf der kein besonderer Portebezug stattfand. Um dieses nach den damaligen Finanzgrundsätzen anomale Verhältniß zu beseitigen, wurde das Grenzporto eingeführt, später aber, da es die Taxirung verwickelt machte, wieder aufgehoben.

Für Waarenproben ward das Porto auf ein Drittel, für Drucksachen auf die Hälfte des Briefporto festgesetzt. Rüksichtlich der Expedition stellte die Convention von 1821 das Princip auf, daß die Beförderung der Correspondenz nicht auf der den größten Portobezug, sondern auf der die größte Beschleunigung gewährenden Route erfolgen solle. Um die Ausführung dieser Bestimmung, welche in den bisherigen Expeditionsverhältnissen eine große Umwälzung verursachte, zu sichern, war von den Commissarien eine sehr ausführliche Instradierungstabelle entworfen und dem Vertrage einverleibt worden, welche über die in jedem einzelnen Kartenschlusse zu spedirende Correspondenz genaue Auskunft gab. Die Durchführung dieses Grundsatzes war für den Verkehr von großem Nutzen und befreite ihn von mancher drückenden Fessel der alten Postfinanzkunst. So waren früher, um nur ein Beispiel anzuführen, die meisten Sendungen aus Sachsen nach Schlesien, für welche die Sächsische Postverwaltung ihr Porto bis Baugen erhob, über Eilenburg der Preussischen Postverwaltung zugeführt worden, welche nun die ganzen Kosten der Beförderung bis nach Schlesien zu tragen hatte, während die Sendungen außerdem bedeutend verzögert wurden. Die Beseitigung derartiger Uebelstände und die Herstellung der natürlichen Verkehrsbahnen verursachten mannigfache Schwierigkeiten.

Die Sächsische Postverwaltung gestattete der Preussischen den unentgeltlichen Transit verschlossener Briefbeutel von Merseburg und Halle nach Eilenburg über Leipzig u. Außerdem enthielt der Vertrag vom 2. December 1821 genaue Festsetzungen über die Regelung des interna-



tionalen Extrapost-, Courier- und Estafettenverkehrs, über die Beförderungszeiten, die Verhältnisse der Conducteure und Postillone und die Bespannung auf den combinirten Coursen, über die Wagen, die Utensilien, das Zeitungs-, Abrechnungs-, Münz-, Zoll- und Paßwesen, das Expeditionsverfahren, die Ersatzverbindlichkeit in Verlust- und Beschädigungsfällen, die Verhütung der Postdefraudationen \*) und endlich, was für die Pünktlichkeit des Betriebes, die sichere Ueberkunft der Sendungen und die Ermittelung des verantwortlichen Theiles bei Verlustfällen von Wichtigkeit war, specielle Bestimmungen in Betreff der äußeren Beschaffenheit der Fahrpostsendungen und des Uebergabeverfahrens auf den Grenzstationen. Die Dauer der Convention war auf 10 Jahre bestimmt.

Die im Vergleich zu den früheren Zuständen liberalen Grundsätze, welche durch diesen Vertrag bezüglich des internationalen Postverkehrs zwischen Preußen und Sachsen Geltung erhielten, erwiesen sich für den Aufschwung desselben sehr förderlich. Von noch höherem Werthe aber war es, daß, wie jede Seite des Vertrages beweist, der Grundsatz der Gerechtigkeit als höchster Ordner der Verhältnisse anerkannt und beiderseits den Anforderungen allseitiger Reciprocität Gehör gegeben war. Diese Würdigung der bei den früheren staatlichen Transactionen oft verkannten Wahrheit, daß das sittliche Princip die festeste Grundlage der Verträge und Staatsverhältnisse ist, hat auch hier ihre reichen Früchte getragen und an die Stelle einer durch Eigennuz, Mißtrauen und Gewaltthätigkeit hervorgerufenen über hundert Jahre gewährten Zwietracht, mit deren Darstellung leider manches Blatt dieser Geschichte zu füllen war, Eintracht, Vertrauen und unerschütterliche Achtung vor dem Recht gesetzt.

Der Vertrag von 1821 ist dadurch, daß er die gesammten zwischen den beiden Nachbarstaaten vorkommenden Postbeziehungen umfaßte und sie nach bestimmten Grundsätzen regelte, zu einem sehr ausführlichen Werke geworden. Dieser Reichhaltigkeit und der übersichtlichen Anordnung des Stoffes wegen hat er bei den meisten in den nächsten beiden Jahrzehnden abgeschlossenen Postconventionen bezüglich der darin zu behandelnden Gegenstände zum Muster gedient, weshalb es uns vergönnt sein mag, der Kürze halber geeigneten Orts auf ihn zu verweisen.

Unterm 6. Juni 1827 wurde Behufs Herstellung von Schnellpostverbindungen zwischen Berlin und Dresden (Fahrzeit 26 Stunden), Hamburg und Leipzig (Fahrzeit 55 Stunden) und Görlitz und Dresden eine Additional-Convention abgeschlossen. Für die Herstellung dieser Einrichtungen gestand Sachsen im §. 11. dieser Convention der Preussischen Postverwaltung den Transit geschlossener Briefpakete bei allen Posten über Dresden und Leipzig nach Prag und Wien zu.

\*) Ein auf einer Sächsischen Station wegen Post- oder Steuer-Defraudation entlassener Postillon soll auf einer Preussischen Poststation nicht angenommen werden, und umgekehrt (Art. 40.).

Die Preussische Postverwaltung bezahlte dafür eine Transitvergütung von 1 gGr. pro Loth brutto, wogegen die Sächsische Postverwaltung die Verpflichtung übernahm, diese Transitpakete stets auf dem schnellsten Wege zu befördern.

Am 28. Januar 1828 ward eine abermalige Uebereinkunft Behufs Vermehrung der Güterposten zwischen Berlin und Dresden, Herstellung einer directen postalischen Verbindung der beiden Meßstädte Frankfurt a. O. und Leipzig und Beschleunigung der Verbindungen zwischen Dresden und Breslau abgeschlossen.

Nach Ablauf des Vertrages von 1821 wurde am 10. Juli 1833 von denselben Bevollmächtigten, welche den Vertrag von 1821 unterhandelt hatten, ein neuer Hauptpostvertrag abgeschlossen, der auf den Principien des Vertrages von 1821 beruhte und eine Vermehrung der Verbindungen und der Transitbefugnisse, so wie eine Vereinfachung und Ermäßigung des Porto zur Folge hatte. Zur Begünstigung des Buchhandels in Leipzig sollte für Bücher sendungen von jährlich 5000 bis 10000 Pfund ein Portorabatt von 15, und bei Sendungen von jährlich über 10000 Pfund ein Portorabatt von 20 pCt. stattfinden. Preußen erhielt das Zugeständniß des unentgeltlichen Transits seiner Brieffpakete über Leipzig zwischen Halle und Eilenburg, Merseburg-Eilenburg, Berlin-Lützen, Torgau-Erfurt, Naumburg, Merseburg, Lützen, Weißenfels und Halle. Für die Preussischen Brieffpakete aus Berlin und Halle nach Prag und Wien ward die Transitvergütung von 1 gGr. pro Loth beibehalten. Außerdem erwarb Preußen das Recht des Transits geschlossener Brieffpakete von Berlin nach Hof (1 gGr. pro Loth), von Görlitz nach Hof (1 gGr. pro Loth) und von Zeitz nach Hof via Altenburg (9 Pf. pro Loth).

Der Convention war eine Dauer von 12 Jahren (mit event. stillschweigender Verlängerung von Jahr zu Jahr) gegeben.

Die Entwicklung der internationalen Postverkehrs- und Geschäftsbeziehungen der beiden Staaten hatte nunmehr ihren ungestörten Fortgang, zu dessen Beförderung der Zollverein und die Eisenbahnen wesentlich beitrugen. —

Bei der Gründung des Deutschen Postvereines durch Preußen und Oesterreich im Jahre 1850 war Sachsen einer der ersten Staaten, welche diesem Vereine beitraten. Die Bestrebungen zur Herstellung der postalischen Einheit Deutschlands hatten in den dortigen leitenden Kreisen stets den lebhaftesten Anklang gefunden. Außerdem entging es dem Scharfblick der an der Spitze der Sächsischen Postverwaltung stehenden Staatsmänner nicht, daß die in dem Postvereinsvertrage vom 6. April 1850 aufgestellten Grundsätze auch als allgemeinen handelspolitischen Motiven den unbedingten Beitritt Sachsens räthlich erscheinen ließen, indem die durch jene Grundsätze gesicherte allseitige Hebung und freie Bewegung des entfesselten Verkehrs in ganz Deutschland dem Sächsischen Staate, schon bei der Centrallage seines Gebietes, auf die Dauer stets zu Gute kommen

mußte. Bereits am 15. Mai 1850 ward zwischen den beiderseitigen Bevollmächtigten, Geheimen Ober-Postrath Meßner, und (Sächsischer Seite) Finanzdirector von Ehrenstein und Ober-Postrath von Schimpff, der Anschlußvertrag in Dresden abgeschlossen.

Nur die Verhältnisse der Preussisch-Sächsischen Eisenbahnen erforderten hierbei eine ausnahmsweise Bestimmung. Während nämlich in den Anschlußverträgen Behufs der combinirten Post- und Eisenbahncourse zweier angrenzenden Postgebiete der Grundsatz aufgestellt war, daß jede der beiden Postverwaltungen in der Regel die sämmtlichen Beförderungskosten bis zur gegenüberliegenden Grenzstation übernehme, ward hier in Rücksicht darauf, daß nach früheren Verträgen \*) der Postbetrieb bis zur gegenüberliegenden

\*) Z. B. der Staatsvertrag vom 24. Juli 1843. Nach Art. 1. desselben wurde Sächsischer Seite die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn bis Görlitz gebaut und nach Art. 13. der Sächsischen Postverwaltung die Besorgung des Postbetriebes bis Görlitz überlassen. Die Preussische Postverwaltung leistete für die Strecke von der Sächsisch-Preussischen Grenze bis Görlitz Verzicht auf die Rechte, welche ihr nach dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 zustehen. Bemerkenswerth ist noch der Inhalt des Art. 9. des erwähnten Staatsvertrages: „Den Preussischen Postsendungen jeder Art, welche mit Benutzung der Eisenbahn zwischen Dresden und Görlitz hin- und herwärts durch das Sächsische Gebiet gehen können, soll der ungehinderte Transit durch Sachsen und aus andern Staaten gegen Entrichtung angemessener Transitvergütungen so lange gewährt werden, als der Postbetrieb auf der in Rede stehenden Eisenbahn stattfindet.“ Aehnliche Bestimmungen enthält der Staatsvertrag vom 6. März 1848 über die Leipzig-Weißenfelsener Eisenbahn. Was die Leipzig-Magdeburger Eisenbahn betrifft, so waltet hierbei noch ein anderes Verhältniß ob. Für den Bau und Betrieb der Eisenbahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preussischen Grenze war nämlich nicht die Magdeburg-Leipziger, sondern die Dresden-Leipziger Eisenbahngesellschaft concessionirt. Letztere trat aber ihre desfallsigen Rechte an die erstere gegen einen Canon ab. Die Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft erlangte dadurch den Betrieb auf der ganzen Strecke von Magdeburg bis Leipzig. Der Preussischen Postverwaltung war diese Eisenbahngesellschaft aber nur für die Strecke von Magdeburg bis zur Preussisch-Sächsischen Grenze zu den Leistungen verpflichtet, welche das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 den Eisenbahngesellschaften auferlegt. Bezüglich der Strecke von der Grenze bis nach Leipzig hatte diese Eisenbahngesellschaft der den Postbetrieb bis Leipzig bewirkenden Preussischen Postverwaltung nur diejenigen Leistungen zu gewähren, welche sie nach den betreffenden Sächsischen Bestimmungen der Sächsischen Postverwaltung zu gewähren gehabt hätte, indem die erwähnte Eisenbahngesellschaft lediglich in das Rechtsverhältniß der ursprünglich von der Sächsischen Regierung concessionirten Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft eingetreten war, und die Preussische Postverwaltung ex jure cesso keine größeren Rechte in Anspruch nehmen konnte, als die Sächsische Postverwaltung selbst nach Maßgabe der Concessions-Urkunde besaß. Hiernach war die Eisenbahngesellschaft für die mehrgedachte Strecke nach Maßgabe der Sächsischen Bestimmungen der Postverwaltung verpflichtet: a) zur unentgeltlichen Beförderung eines Schaffners; b) zur unentgeltlichen Beförderung aller Briefpostsendungen (incl. der Zeitungen); c) zur unentgeltlichen Gestellung und Unterhaltung der zur Beförderung der Postfachen erforderlichen Wagen. Die Preussische Postverwaltung hatte dagegen nach jenen Bestimmungen an die Eisenbahngesellschaft zu zahlen: a) 75 pCt. des tarifmäßigen Eisenbahnfrachtfahres für alle Fahrpostsendungen; b) das Eisenbahnfabrgeld für alle Postbeamte außer dem einen Schaffner, wogegen sich die Eisenbahngesellschaft aber die Ge-

fremden Station hin- und herwärts auf der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn von Sachsen, auf den andern Eisenbahnen aber von Preußen bewirkt wurde, im Artikel 4. bestimmt, daß man sich diejenigen an die Eisenbahnverwaltung zu zahlenden Frachtgebühren erstatten werde, welche der für Rechnung der jenseitigen Postanstalt bewirkte Transport verursacht; sollte die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn künftig in das Eigenthum der Königlich Sächsischen Regierung übergehen und solchenfalls von der Königlich Sächsischen Postverwaltung für den Transport der Postfachen auf jener Bahn keine Frachtgebühr mehr an die Eisenbahnverwaltung zu zahlen sein, so wird dessen ungeachtet die Königlich Preussische Postverwaltung auch ferner die Transportkosten für die zur Fahrpost gehörigen Sendungen von Görlitz bis Löbau nach den jedesmaligen, aus den veröffentlichten Eisenbahnfrachttarifen ersichtlichen, auf das Gesamtgewicht einer jeden einzelnen Post anzuwendenden Eilfrachtfägen an die Königlich Sächsische Postverwaltung vergüten.

Indem durch diese Vertragsbestimmung der den Betrieb besorgenden Postverwaltung der Ersatz der Transportkosten für die Postgüter zugestanden ward, wurde diesen Eisenbahnbetriebsverhältnissen weder auf die Taxirung und die Portotheilung, noch auf die Höhe des gegenseitig zu beziehenden Transitporto ein Einfluß eingeräumt, wodurch die Integrität der organischen Bestimmungen des Postvereinsvertrages gewahrt blieb. —

stillungs- und Unterhaltungskosten für den Postwagen (weil die Preussische Postverwaltung diesen einstellte und unterhielt) in Abzug bringen lassen mußte. Durch einen Vertrag vom 17. November 1852 zwischen dem General-Postamt und dem Directorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft ward diese Verschiedenheit beseitigt, indem die Eisenbahngesellschaft sich gegen eine jährliche Aversional-Vergütung von 1200 Thlr. der Preussischen Postverwaltung gegenüber für die Strecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preussischen Grenze et v. v. zu denselben Leistungen verpflichtete, wie sie ihr bezüglich der übrigen Strecke der Bahn nach dem Gesetze vom 3. November 1838 oblagen. Nach dem Postvertrage vom 15. Mai 1850, betreffend den Anschluß Sachsens an den Postverein, war der Preussischen Postverwaltung der Post-Betrieb auf der Strecke bis Leipzig auch ferner überlassen geblieben. Dem allgemeinen Vereins-Grundsatz gemäß, daß die Postbeförderungen von jeder Postverwaltung bis zur benachbarten Grenzstation zu bewirken seien, hätte Sachsen den Postbetrieb für die Strecke von Leipzig bis Schkeuditz zu besorgen gehabt. In dem Anschluß-Vertrage vom 15. Mai 1850 war man indeß aus Zweckmäßigkeits-Rücksichten hiervon abgegangen: man hatte die Betriebs-Verhältnisse in bisheriger Weise bestehen lassen, sich dagegen aber die Erstattung der Kosten des für Rechnung des andern Theils besorgten Transportes zugesagt. Hiernach erstattet Sachsen an Preußen für die Strecke von Leipzig nach Schkeuditz die Hälfte jenes vorerwähnten jährlichen Aversums von 1200 Thlr., und außerdem den auf die Strecke von Leipzig bis Schkeuditz fallenden Theil der Fracht-Vergütung für Pakete über 40 Pfund, welche die Preussische Postverwaltung an die Eisenbahngesellschaft vertragmäßig zu zahlen hatte. Indem die Sächsische Postverwaltung sich im Jahre 1853 zur Zahlung der Hälfte jener Summe von 1200 Thlr. (welche nicht durchweg reine Frachtgebühren darstellt) bereit finden ließ, knüpfte sie daran die Bedingung, daß sie, wenn die Preussische Postverwaltung in der Folge gehalten wäre, der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft für Pakete über 20 Pfund Vergütung zu leisten, ihrerseits dann nicht auch hierzu einen ferneren Beitrag zu leisten habe; derselbe vielmehr auf die Pakete über 40 Pfund beschränkt bleibe.

### Postverhältnisse mit Bayern.

Direkte postalische Beziehungen zwischen Preußen und Bayern wurden erst durch die im Jahre 1815 bewirkten Territorialveränderungen hervorgerufen, namentlich durch die Erwerbung der Rheinprovinz und der ehemals Sächsischen Gebietstheile. In Bezug auf die letzteren beabsichtigte die Preussische Postverwaltung, wie oben bereits erwähnt wurde, in diejenigen Verhältnisse einzutreten, in welchen bisher die Sächsische Postadministration zu der Bayerischen Postverwaltung gestanden hatte. Um auf dieser Grundlage die Unterhandlung zu führen, ward von Seiten der General-Postdirection in München im November 1815 der General-Postdirectionsrath von Schönhammer nach Berlin gesandt. Mit demselben verhandelte und unterzeichnete der Geheime Postrath Vistor unterm 4. Mai 1816 den ersten Preussisch-Bayerischen Postvertrag. Die Auswechslung der Correspondenz sollte über Hof und über Aschaffenburg, so wie bezüglich Rheinbayerns auf den Routen Kreuznach-Zweibrücken, Kreuznach-Speyer und Saarbrück-Zweibrücken erfolgen. Preußen sollte eine dreimal wöchentliche Reitpostverbindung von Berlin über Dessau, Halle, Zeitz, Gera und Gefell bis Hof unterhalten, den Transit über Gera, Numa und Schleiz (Thurn und Taxissches Gebiet) bewirken, auch die Beförderungskosten bis und von Hof übernehmen, weshalb die Preussische Postverwaltung auch das Porto bis und von Hof beziehen und es demnach so angesehen werden sollte, als bestche in Hof eine Preussische Postanstalt. Das Postamt in Hof hatte das Porto für die Correspondenz, die mit jener Post ihre Beförderung erhielt, bis Hof resp. von da ab für Rechnung der Preussischen Postkasse zu erheben und zu berechnen. Für die Bayerischen Briefpakete von Hof nach Gera und Schleiz sollte Bayern an Preußen wegen des Transits durch Gefell ein Transitporto von 2 Kr. pro Loth entrichten. Ein gleiches Transitporto sollte die Bayerische Verwaltung für den Transit geschlossener Briefpakete aus dem Zweibrückischen nach Frankreich über Saarbrück zu entrichten haben.

Auf der Route über Aschaffenburg wurden die Verhältnisse dergestalt geregelt, daß Preußen das Porto bis Aschaffenburg, Bayern das Porto bis Coblenz resp. Weylar beziehen und dem entsprechend jeder Theil für die abgehende Correspondenz das Taxissche Transitporto bestreiten sollte. Das Porto sollte nach den internen Tarifen unter Anwendung einer Zuschlagstaxe wegen des Taxisschen Transits berechnet werden. Die Correspondenz sollte unfrankirt oder franco Grenze abgesandt werden. Nur vorläufig bei größeren Orten wurde die Frankatur bis zum Bestimmungsorte gestattet. Fahrpostsendungen kamen nur auf dem Wege über Zeitz und Hof und an der Rheinbayerischen Grenze zur direkten Auswechslung. Die Bayerische Postverwaltung sollte den Preussischen Posten

alle Correspondenz nach Rußland (11 gGr. Preussisches Transitporto pro Brief), nach Polen (6 gGr. Preussisches Transitporto) und nach Mecklenburg, so wie mit den direkten Briefpacketen von und über Aschaffenburg auch die Niederländische, Englische, Luxemburgische und Oldenburgische Correspondenz zuführen, wogegen die Preussische Postverwaltung den Bayerischen Posten die Correspondenz nach Württemberg, Baden, der Schweiz (16 Kr. Bayerisches Transitporto) und nach Italien (20 Kr. Bayerisches Transitporto) zuführen würde. Charakteristisch für die damaligen internationalen Postverhältnisse, sobald diese sich auf mehr als zwei Staaten ausdehnten, ist die Bestimmung in §. 20.: »Die Verbindlichkeit für die Bezahlung alles Transitporto wird von den beiderseitigen Postverwaltungen nur in sofern und so lange übernommen, als der Ersatz desselben von den fremden Posten zu erhalten sein wird. Sollten dieselben das dem einen oder anderen der beiden contrahirenden Theile gebührende Transitporto zu zahlen sich weigern (z. B. Holland das Bayerische Transitporto für einen Brief aus Italien) so bleibt es dem dabei interessirten Theile (in unserem Beispiele Bayern) überlassen, durch Nichtannahme oder Remittirung der Correspondenz die Posten jener fremden Staaten oder die Correspondenten in denselben zu dieser gebührenden Zahlung anzuhalten.«

Der Vertrag von 1816 war auf unbestimmte Zeit mit halbjähriger Kündigungsfrist abgeschlossen.

Später wurde noch auf Grund des Preussisch-Sächsischen Postvertrages eine directe Kartenschluß-Verbindung mit Bayern von Halle über Leipzig und Plauen nach Hof und von Görlitz über Baugen und Dresden nach Hof eingerichtet.

Die Gründung des deutschen Zollvereins und der Anschluß Bayerns an denselben, wie die in Folge dessen ausgeführte Herstellung der neuen Thüringer Handelsstraßen gaben die Veranlassung zu einer Erweiterung und Vervollkommnung der Preussisch-Bayerischen Postverbindungen namentlich in Beziehung auf den Fahrpostverkehr (1830 — 34).

Der General-Postmeister von Nagler und der im Jahre 1832 verstorbene Finanzminister von Moß hatten im Vereine mit dem Bayerischen Finanzminister Grafen von Armannsperg die ersten Entwürfe zur Anlage gemeinschaftlicher, mit Ausschluß des Thurn und Taxisschen Postwesens einzurichtender, Preussisch-Bayerischer Schnell- und Güterposten auf den neuen Thüringer Handelsstraßen berathen und unterm 23. Juli 1830 war von dem damaligen Hofrath im Preussischen Postdepartement, nachmaligem Geheimen Ober-Postrath Friedrich und dem nach Berlin committirten Bayerischen Grenzpostmeister Sundahl eine Punktation entworfen worden, welche einen umfassenden Plan zur Ausführung der beabsichtigten neuen Einrichtungen enthielt.

Die in Folge der Preussischen Handelsverträge mit Bayern, Sachsen-Coburg-Gotha und Meiningen-Hildburghausen neu hergestellten Thüringer Handelsstraßen waren: a) die Straße von Erfurt resp. Langensalza über

Gotha, Oberhof, Suhl, Schleusingen, Hildburghausen und Coburg nach Pichtenfels (Baireuth, Bamberg, Nürnberg) und b) die Straße über Gotha, Benshausen und Meiningen nach Mellrichstadt (Mschaffenburg, Würzburg).

Das Thurn und Taxis'sche Postgebiet in Mitteldeutschland zieht sich parallel dem Laufe des Mainstroms, von der Saale bis zum Rhein und bildet die Grenzscheide der Postbezirke des nördlichen und südlichen Deutschlands. Bei dieser vortheilhaften Lage beherrschte es früher (und nach dem vollständigen Ausbau des mitteldeutschen Eisenbahnnetzes wird dies wiederum der Fall sein) die lebhaftesten Postverbindungsstraßen zwischen dem Norden und Süden, namentlich diejenige von den Hansestädten (nebst Dänemark und Schweden) nach Nürnberg und Augsburg (Italien und die Schweiz), welche in der Postgeschichte, wie wir bereits mehrfach gesehen haben, eine wichtige Rolle spielt. Durch Verbindungen zwischen Hannover, Braunschweig, Sachsen, der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung und Bayern war im vorigen Jahrhundert der Hamburg-Nürnberger Cours über Hannover, Nordheim, Göttingen, Heiligenstadt, Langensalza, Gotha und Coburg geleitet worden. Seit 1815 war Preußen im Besitz der betreffenden Sächsischen Strecke von Langensalza bis Heiligenstadt. Nach den Intradirungsbestimmungen der Postverträge zwischen Preußen und der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung war die letztere gehalten, die Fahrpostsendungen aus Bayern und den Thüringischen Staaten von Gotha aus auch ferner über Langensalza, Mühlhausen und Heiligenstadt auf Göttingen zu leiten. Sie hatte aber im Jahre 1826 für diese Transporte mit Umgehung des Preussischen Gebietes von Gotha aus eine andere Route über Eisenach und Cassel gewählt und die Anschlüsse in Gotha bezüglich der alten Route so ungünstig regulirt, daß der Verkehr sich nothgedrungen auf die neue längere Route werfen mußte, auf welcher die Thurn und Taxis'sche Verwaltung das Porto bis zur Hannöverschen Grenze allein bezog. Wahrscheinlich wegen der damaligen Vorgänge in Bremen, auf die wir unten bei Darstellung der Postverhältnisse in dieser Hansestadt zurückkommen werden, und die bezüglich der Herleitung von Intradirungsverpflichtungen aus den Verträgen von 1816 und 1817 einige Analogie bieten, hatte die Preussische Postverwaltung einstweilen Anstand genommen, gegen diese Ableitung der Sendungen von ihrem Gebiete Maßregeln vorzunehmen, die Ergreifung derselben vielmehr einem gelegeneren Zeitpunkte vorbehalten zu sollen geglaubt.

Dieser Zeitpunkt war jetzt gekommen. Von dem Thurn und Taxis'schen Postareale ist es namentlich dasjenige in den Thüringischen Staaten, welches, indem es sich zwischen die beiden größeren Gebietscomplexe Preußens und Bayerns vorschiebt, einer directen postalischen Verbindung beider Staaten Hindernisse entgegenstellt.

Die vorerwähnten neuen Thüringer Handelsstraßen durchschnitten gerade dieses Gebiet und erleichterten den Plan, mit Preussisch-Bayerischen

directen Postcoursen hier durchzubrechen, und den Verkehr der Hamburg-Nürnbergger Route nicht allein wieder über Langensalza zu leiten, sondern auch im Allgemeinen das centrale Glied der Hauptverbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Deutschland nach diesen unter Preussischem und Bayerischem Einflusse stehenden Straßen zu verlegen.

Beim Abschlusse der Handelsverträge zwischen Preußen, Bayern und den Sächsischen Herzogthümern, waren, weil die Feststellung der Entwürfe ohne Theilnahme der Postverwaltung erfolgt war, keine Bestimmungen vereinbart worden, die eine genügend sichere Basis für die bevorstehenden Postunterhandlungen hätten abgeben können. Nur hatte man bei dem Handelsvertrage zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha vom 4. Juli 1829 im Allgemeinen verabredet, daß die Regierung von Sachsen-Coburg-Gotha die erforderlichen Einleitungen treffen wolle, damit auf dem neuen Straßenzuge eine Preussische Schnellpost von Erfurt und Langensalza über Gotha und Coburg nach Bayern und umgekehrt ohne alle Hemmung befördert werde. Bei Abschließung des Handelsvertrages zwischen Bayern und Sachsen-Meiningen-Hildburghausen vom 15. November 1829 war bezüglich der Route aus Bayern über Mellrichstadt und Meiningen nach Gotha und Erfurt ebenfalls im Allgemeinen verabredet worden, daß auf dieser Straße nach Convenienz die Brief-, Fahr-, Personenposten und Estafetten aus Bayern nach Preußen et v. v. ohne Hemmung befördert werden sollen. In dem Handelsvertrage zwischen Preußen und Sachsen-Meiningen-Hildburghausen war keine Bestimmung über die Posten enthalten.

Während in dem einen Falle nur von einer Preussischen Schnellpost die Rede war, bezog sich der andere lediglich im Allgemeinen auf die ungehinderte Beförderung der Posten, was nicht ausschloß, daß auf der Thüringischen Transitstrecke die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung diese Beförderung übernahm und damit Antheil an dem Porto, wie hauptsächlich Einfluß auf die Courseinrichtungen gewann. Bestimmte Transit- und sonstige Rechte für Posten, die ausschließlich unter Preussischer und Bayerischer Landeshoheit standen, waren sonach in den Handelsverträgen nicht versichert, und wenn dies allenfalls bezüglich einer Preussischen Schnellpost über Gotha und Coburg der Fall zu sein schien, so kam doch in Betracht, daß einerseits Schleusingen und Coburg durch Hildburghausensches Gebiet getrennt, andererseits die beiden Sächsischen Herzogthümer nach den mit dem Fürstlich Thurn und Taxis'schen Hause bestehenden Postlehnsverträgen verpflichtet waren, ohne Zustimmung des Fürsten von Thurn und Taxis fremdherrlichen Posten den Durchgang durch ihr Gebiet nicht zu gestatten. Nur für den Ausnahmefall des nachweisbaren höheren Staatszweckes mochten sie über ein solches, dem Postregal inhärendes Recht anderweitig verfügen können, wobei aber volle Entschädigung des mit dem dominum utile des Postregals beliebigen Dritten hätte eintreten müssen.

Die Unterhandlungen waren bisher — wenigstens nach der Meinung



der Unterhandelnden — ganz im Geheimen betrieben worden: geheime Artikel, geheime Puntationen, geheime Missionen und wie die Agentien der diplomatischen Arkanisten alle heißen mögen. Es geht aber mit dergleichen Unterhandlungen, besonders wenn sie an mehreren Orten und unter mehreren Regierungen geführt werden müssen, häufig anders: der Betheiligte erhält in der Regel und trotz aller Vorsichtsmaßnahmen Kunde davon, und da die weise Vorsehung die Klugheit nicht zum Monopol gemacht hat, so wird er bald eben so gut, wie seine Gegner wissen, was im Werke ist; sein unter solchen Umständen sehr natürliches Mißtrauen wird ihm nicht selten die Gefahr in vergrößertem Maßstabe erscheinen und ihn die mächtigsten Widerstandsmittel in Bereitschaft setzen lassen. Die Unterhandelnden rufen den Argwohn gegen sich in die Schranken, und diese Art der Behandlung der Staatsgeschäfte und Transactionen bei Gegenständen der Administration — denn solche sind hier nur gemeint — hat, wenn auch hin und wieder ein einzelner Erfolg erzielt wurde, auf die Dauer noch immer Nachtheil gebracht und zwar desto mehr, je weniger jene Gegenstände ihrer Natur nach, wie dies in Sachen des Handels und Verkehrs der Fall ist, dem Gebiete der Oeffentlichkeit entzogen werden konnten.

Die Thurn und Taxische Verwaltung wußte längst um die Unterhandlungen Preußens und Bayerns mit den Thüringischen Staaten; sie wußte um den Preussisch-Bayerischen Plan der directen Postcourse auf den neuen Handelsstraßen und sie erkannte sehr bald, daß es sich dabei nicht bloß um eine Preussisch-Bayerische Verbindung auf ihrem Areal, als vielmehr darum handele, den Hauptpostverkehr Nord- und Süddeutschlands auf diese Routen zu leiten und ihn ihren eigenen Posten zu entziehen. Sie ergriff unverzögert ihre Maßregeln und sandte Bevollmächtigte nach München und den Sächsischen Höfen ab. Der Fürst von Thurn und Taxis und die verwittwete Fürstin Therese verwendeten sich in München und Berlin unmittelbar Allerhöchsten Ortes. Die Regierungen von Weimar und Kurhessen, durch deren Gebiete die Thurn und Taxische Verwaltung über Eisenach und Cassel den Hauptverkehr geleitet hatte, wurden veranlaßt, in Berlin auf diplomatischem Wege zu interveniren. In München übergab der Thurn und Taxische Commissarius, General-Postdirectionsrath Dr. Liebel, ein Memoire, dessen Inhalt deutlich beweist, daß man in Frankfurt a. M. und Regensburg die Tragweite der Preussisch-Bayerischen Pläne nicht unterschätzte. »Se. Hochfürstliche Durchlaucht, die Bedeutung und Folgen der Preussisch-Bayerischen Absichten ermessend, — heißt es u. A. darin — würden in der Ausführung derselben den empfindlichsten Angriff auf Höchsthre durch die Deutsche Bundesacte garantirten und durch specielle Verträge noch besonders gesicherten Rechte erkennen müssen, und Höchstdieselben fühlen im Hinblick auf die Größe und den Umfang der Gefahr, die den wohl erworbenen Rechten des Fürstlichen Hauses droht, die Verpflichtung, alle Mittel zur Abwendung dieser Gefahr zu ergreifen. Zu diesem Ende erachten Höchstdieselben vor Allem die offene und bestimmte Erklärung für nothwendig,

daß Sie unter keinen Umständen und zu keinen Zeiten jemals Sich zur Ausführung von diesem oder einem anderen derartigen Vorhaben herbei lassen werden.“

Die Thurn und Taxis'sche Verwaltung wandte namentlich in München alle ihr zu Gebote stehenden Mittel an, die Bayerische Verwaltung von dem Plane abzubringen und sie zu bewegen, bei der bisherigen Verbindung zu beharren. Auch die Regierungen der Sächsischen Herzogthümer machten jetzt Schwierigkeiten wegen ihrer aus den Lehnsverträgen herrührenden Verpflichtungen gegen den Inhaber ihres Postregals.

Herr von Nagler, der sich damals als Bundestagsgesandter in Frankfurt a. M. befand und von dort aus die Verhandlungen in dieser Sache leitete, gewann die Ueberzeugung, daß ohne Theilnahme der Thurn und Taxis'schen Verwaltung die Postverbindungen auf den neuen das Thurn und Taxis'sche Postgebiet durchschneidenden Thüringer Handelsstraßen entweder gar nicht, oder nur mit Verletzung bestehender Rechte würden in's Leben gerufen werden können, und daß es demnach, um diese für den Deutschen Verkehr und die Preussische Postkasse vortheilhaften Verbindungen überhaupt zu Stande zu bringen, der Lage der Verhältnisse angemessen sei, die Mitwirkung der Thurn und Taxis'schen Verwaltung für den Bereich ihres Areals dabei eintreten zu sehen.

Um die Unterhandlungen auf dieser Grundlage zu führen, wurde der Hofrath Friedrich, welcher inzwischen die neuen Thüringer Handelsstraßen bereist und detaillirte Pläne und Zeichnungen zur Einrichtung gemeinschaftlicher Preussisch-Bayerisch-Taxis'scher Posten wie zur Herstellung einer directen postalischen Verbindung zwischen Preußen und Baden, von welcher weiter unten die Rede sein wird, entworfen hatte, im Sommer 1832 nach Heidelberg gesandt, wo Behufs der Präliminarien eine Conferenz der Bevollmächtigten von Preußen, Bayern, Baden und Thurn und Taxis anberaunt worden war. Zwischen den drei ersteren wurde alsbald eine Verständigung erzielt und namentlich Bayern wieder gewonnen, allein die Thurn und Taxis'schen Bevollmächtigten waren, obgleich ihre Verwaltung erklärt hatte, einer Anlage gemeinschaftlicher Preussisch-Bayerisch-Taxis'scher Posten auf den neuen Straßen im Princip nicht entgegen zu sein, wahrscheinlich instruirt, die Conferenzen möglichst resultatlos in die Länge zu ziehen, damit man von Taxis'scher Seite Zeit gewönne. So kam es, daß man, nachdem die Conferenz sieben Monate lang in Thätigkeit gewesen war, dem Ziele kaum näher stand, als bei ihrem Beginne. Doch war es für Preußen wichtig, daß eine neue festere Vereinigung mit Bayern auf Grund specieller Vorlagen erzielt und die directe Verbindung mit Baden auf dem Wege über Bayern gesichert war. Im Sommer 1833 wurden die Unterhandlungen in München von denselben Bevollmächtigten wieder aufgenommen und hier gelang es, unterm 20. August 1833 die wichtigen Münchener Verträge zu Stande zu bringen, deren einer die directe Verbindung zwischen Preußen und Baden im

Transit durch das Bayerische und das Thurn und Taxis'sche Gebiet, der andere die Herstellung gemeinschaftlicher Preussisch-Bayerisch-Taxis'scher Schnell-, Reit- und Güter-Posten auf den neuen Thüringer Handelsstraßen sicherte.

Unterm 23. Januar 1834 wurde zu Frankfurt a. M. zwischen der Preussischen und Thurn und Taxis'schen Postverwaltung ein Neben-Uebereinkommen zur Regelung der wegen der Zersplitterung der Territorien in Thüringen verwickelten Postgrenz-, Tax-, Cours-, Expeditions- und Transitverhältnisse auf den neuen Routen abgeschlossen.

Alles war zur Ausführung vorbereitet, als die schweren Streitigkeiten zwischen Baden und der Thurn und Taxis'schen Verwaltung wegen des Transits nach der Schweiz, in welche auch Bayern und Preußen mitverflochten wurden, so wie diejenigen Mißverhältnisse und Differenzen eintraten, welche die Uebernahme des Postwesens in Waldeck-Pyrmont durch die Preussische Postverwaltung zwischen dieser und der Thurn und Taxis'schen Verwaltung hervorrief. Die Letztere ward dadurch veranlaßt, die Münchener Verträge nur mit Vorbehalten zu ratificiren, die nach der Ansicht der anderen pacificirenden Theile nicht statuenmäßig erschienen. Dies führte zu neuen Verwickelungen, die das Zustandekommen der Einrichtungen in Thüringen noch im letzten Moment in Frage stellen konnten, bis durch das unmittelbare Eingreifen des General-Postmeisters von Nagler und des von ihm nach Frankfurt a. M. berufenen damaligen Geheimen Postrathes Sch mü c k e r t auch deren Beseitigung gelang und die neuen Posten im Herbst 1834 ins Leben traten. Durch sie wurde der Haupt-Verkehr zwischen Hamburg und Nürnberg wieder auf die Route über Langensalza und Mühlhausen geleitet, die Verbindung zwischen Preußen und Bayern und dem Norden und Süden Deutschlands wesentlich beschleunigt und dem durch den Zollverein gehobenen Verkehrsleben der mitteldeutschen Gebiete ein neues Förderungsmittel gewährt.

Die Ausführung dieser Postanlagen, die seit dem Preussisch-Bayerischen Postvertrage vom Jahre 1816 bewirkten Aenderungen im Preussischen Münzsystem, der erfolgte Abschluß neuer Postconventionen mit fremden Staaten und die stattgehabte Ausdehnung des Postcourswesens in Preußen und Bayern ließen eine anderweite allgemeine Regulirung der beiderseitigen Postbeziehungen wünschenswerth erscheinen. Es wurde demnach der Vertrag von 1816 gekündigt und unterm 30. November 1834 zu München von den beiderseitigen Bevollmächtigten, General-Administrator der Bayerischen Posten von Lippe und Hofrath Friedrich ein neuer Preussisch-Bayerischer Postvertrag abgeschlossen, der den Zeitbedürfnissen entsprach. Namentlich wurde durch denselben die Ganzfrankatur ermöglicht und die Portotage nach dem Principe regulirt, das, wie im nächsten Kapitel erwähnt wird, zuerst in der Preussisch-Badischen Postconvention vom 28. Februar 1824 zur Anwendung kam, und nach welchem die Internationaltage lediglich aus zwei Factoren mit Beseitigung aller besonderen Grenz- und Transitportozuschläge

zusammengesetzt wurde. Ferner wurde durch den Vertrag vom 30. November 1834 die Einzelabrechnung der verschiedenen Grenzbureau's beseitigt und in eine von den beiden Centralstellen zu führende Hauptabrechnung verschmolzen. Das obenerwähnte Ausnahmeverhältniß, in welchem das Postamt in Hof zu der Preussischen Postverwaltung stand, blieb, da es bei den verwickelten Transitverhältnissen auf der Zeiß-Hofer Route unentbehrlich war, bestehen. Ebenso der Transit der Preussischen Briefpakete nach und aus Böhmen per Hof, der Bayerischen Briefpakete nach dem Neussischen per Gesell und der Rheinbayerischen Briefpakete nach Frankreich per Saarbrück. Neu erworben ward noch der Transit Preussischer Briefpakete von Postanstalten westwärts der Weser über das Bayerische Gebiet nach Linz, Salzburg und Innsbruck (14 Kr. Bayerisches Transitporto pro Loth brutto). —

An den im Frühjahr 1850 zwischen der Oesterreichischen und der Preussischen Postverwaltung zu Berlin geführten Unterhandlungen wegen der Gründung eines Deutschen Postvereins nahm auch die Königlich Bayerische Postverwaltung durch einen Bevollmächtigten, den Ministerialrath Freiherrn von Brück, Chef der General-Direction der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, welcher bereits im Jahre 1847 als Vertreter Bayerns auf der Dresdener Postconferenz den damaligen Einheitsbestrebungen im Deutschen Postwesen eine hervorragende Thätigkeit gewidmet hatte, lebhaften Antheil. Sie war die erste der Deutschen Postverwaltungen, welche dem von Oesterreich und Preußen abgeschlossenen Deutschen Post-Vereins-Vertrage und zwar gleich an demselben Tage beitrug, an welchem der letztere zu Stande kam (6. April 1850). An diesem Tage ward von den Preussischen Bevollmächtigten, General-Post-Director Schmückert und Geheimen Ober-Postrath Meßner und dem Bayerischen Bevollmächtigten, Freiherrn von Brück der Anschlußvertrag Bayerns an den Postverein unterzeichnet, der die älteren Verträge und mit ihnen auch das nunmehr nicht ferner erforderliche Ausnahmeverhältniß des Postamts in Hof aufhob. In Artikel 14. ward bestimmt, daß der Transit verschlossener Bayerisch-Französischer Briefpakete über Saarbrück bestehen bleiben solle. Preußen leistete bezüglich dieses Transits auf seine Rechte als Grenz-Postgebiet Verzicht und nahm nur ein Transitporto von 4 Pf. (früher 2 Kr.) pro Loth brutto vorbehaltlich der Festsetzung einer Pauschalsumme in Anspruch.

Der rasche Anschluß Bayerns an den Deutschen Postverein war für den Bestand und die Ausbreitung desselben über alle Deutschen Länder sehr wichtig. Denn es ließ sich erwarten, daß, nachdem die drei größten Staaten Deutschlands diesem Vereine angehörten, der bereits bei Weitem den größten Theil des Deutschen Gebietes umfaßte, die übrigen Staaten mit ihrem Anschlusse weniger zögern würden, so wie andererseits die Spaltung in zwei oder mehrere Postverbände (wie dies noch nach der Gründung des Deutschen Zollvereins z. B. im Deutschen Zollwesen der Fall war) durch

den entschlossenen und unbedingten Beitritt Bayerns, welches mehrere der Mittelstaaten nach sich zog, verhindert war. —

#### Postverhältnisse mit Baden.

Um dieselbe Zeit, als die Errichtung Preussisch-Bayerischer Posten auf den neuen Thüringer Handelsstraßen und die festere Verknüpfung der Nord- und Süddeutschen Postverkehrsbeziehungen erfolgte, ward eine direkte postalische Verbindung zwischen Preußen und dem Großherzogthume Baden hergestellt.

Das Postgebiet von Baden ist, abgesehen von dem Wechselverkehr, hauptsächlich wegen des Transits nach der Schweiz, einem Theile von Frankreich und Italien, so wie bezüglich der Preussischen Rheinprovinz, wegen des Transits nach Württemberg und Bayern für die auswärtigen Preussischen Postverhältnisse von Wichtigkeit. Die Correspondenz aus Preußen und den rückliegenden Staaten nach Baden und dessen Hinterländern wurde vor dem Jahre 1834, da eine direkte Verbindung zwischen Preußen und Baden nicht bestand, an die Bayerische und vornehmlich an die Thurn und Taxische Postverwaltung zur Weiterbeförderung stückweise ausgeliefert. Letzteres geschah insbesondere auch mit der Correspondenz aus Westphalen und der Rheinprovinz, aus Belgien, Holland und England nach Baden und der Schweiz, welche an der Preussisch-Nassauischen Grenze bei Altenkirchen und bei Ems der Thurn und Taxischen Postverwaltung ausgeliefert und demnächst über Frankfurt a. M. geleitet wurde. Diese mit Aufenthalt und Porto-Vertheuerung verknüpfte mittelbare Beförderung war zu vermeiden, wenn die erwähnte Correspondenz von Cöln aus auf dem natürlichen Wege längs des Rheinthales über Coblenz, Kreuznach und von dort über Alzey und Worms auf Mannheim geleitet wurde. Die Badische Postverwaltung brachte daher beim Ablauf ihres Vertrages mit der Thurn und Taxischen Postverwaltung das Project einer directen Verbindung mit Preußen, insbesondere auf dieser westlichen Route in Anregung. Mit diesem Plane trat jedoch das Interesse der Thurn und Taxischen Postverwaltung in Collision, für welche sich über Alzey und Worms eine bei Weitem kürzere Transit-Porto-Bezugsstrecke ergab, als diejenige, die auf dem rechten Rheinufer über Darmstadt und Frankfurt a. M. bestand. Bezüglich der Auslieferung der Correspondenz in der Richtung nach Baden war Preußen durch einen Vertrag von 1817 an die Thurn und Taxische Postverwaltung gebunden, und die Letztere hatte von ihrem Standpunkt aus keine Veranlassung, dieses einträgliche Recht aufzugeben. Stellt man sich aber auf den Standpunkt der Badischen Regierung, so erscheint die Frage gerechtfertigt, ob die Preussische und die Thurn und Taxische Postverwaltung über die Expedition Badischer Correspondenz ein für Baden rechtsverbindliches Uebereinkommen dieser Art treffen konnten? Und da ist die Antwort: mit nichten. Denn jedem Staate steht das na-

türliche Recht zu, seine Correspondenz auf dem kürzesten Wege zu entsenden und zu beziehen, und nach den heutigen völkerrechtlichen Begriffen können zwischenliegende Staaten dieselbe, ohne einen Act der Feindseligkeit zu begeben, auf längeren Wegen nicht umführen. Die Badische Postbehörde wäre vollkommen im Rechte gewesen, die Correspondenz von der Thurn und Taxisschen Postverwaltung auf der erwähnten längeren Route nicht anzunehmen, sondern dieselbe vielmehr an der Badischen Grenze zurückzuweisen. Die Preussische Postverwaltung hätte sich über diese Retorsionsmaßregel nicht beklagen können. Sie würde im Gegentheil, da die Thurn und Taxissche Verwaltung die im Vertrage von 1817 übernommene Pflicht der Weiterbeförderung der erwähnten Correspondenz alsdann nicht mehr erfüllen konnte, auch ihrerseits der Verpflichtungen aus diesem Vertrage ledig und in den Stand gesetzt worden sein, die fragliche Correspondenz nunmehr über Kreuznach zu leiten, welche Route die vortheilhaftere war.

Nach längeren erschöpfenden Unterhandlungen, die in Frankfurt a. M., Heidelberg, Carlsruhe und München von den Commissarien der Preussischen, der Bayerischen, Badischen und Thurn und Taxisschen Postverwaltung geführt wurden, kam endlich unterm 20. August 1833 zu München ein Vertrag wegen des Transits verschlossener Preussisch-Badischer Postpakete durch das Bayerische und Thurn und Taxissche Postgebiet zu Stande. Danach sollte von der Preussischen, Badischen und Thurn und Taxisschen Postverwaltung eine tägliche Reitpostverbindung zwischen Kreuznach und Mannheim über Alzey und Worms eingerichtet und die Correspondenz aus dem westlichen Preußen nach Baden und den beiderseits rücliegenden Ländern et v. v. auf diesem Wege in directen Preussisch-Badischen Briefpaketen befördert werden. Behufs der directen postalischen Verbindung der östlichen Preussischen Provinzen mit Baden sollten verschlossene Preussisch-Badische Briefpakete von Erfurt auf der neuen Handelsstraße über Gotha, Benzhausen, Meiningen, Mellrichstadt, Würzburg nach Bischofsheim in Baden von den Taxisschen und Bayerischen Posten befördert werden. Für den Fall, daß diesem Vertrage Seitens des Fürsten von Thurn und Taxis die Ratification verweigert werden möchte, brachte der Preussische Bevollmächtigte, Hofrath Friedrich, in München ein Separatabkommen mit Bayern zu Stande, wonach event. die Postverbindung zwischen Kreuznach und Mannheim mit Umgehung des Thurn und Taxisschen Postgebietes auf dem Rheinbayerischen Territorium durch das Alsenzthal geführt und bezüglich der östlichen Provinzen eine tägliche Briefpost über Hof, Bamberg und Würzburg nach Bischofsheim angelegt werden sollte. Es erfolgte indeß allerseits die Ratification des Münchener Vertrages und nachdem nunmehr den Preussisch-Badischen verschlossenen Briefpaketen die erforderlichen Transitroueten zu angemessenen Bedingungen gesichert waren, wurde unterm 28. Februar 1834 von dem Hofrath Friedrich und dem Geh.

Legationsrath v. Mollenbec zu Karlsruhe der erste Preussisch-Badische Postvertrag abgeschlossen zum Zwecke der schnelleren Beförderung der Correspondenz, der Erleichterung des Verkehrs und Ermäßigung des Porto durch Herstellung einer directen postalischen Verbindung zwischen beiden Staaten.

Diese Verbindung sollte stattfinden:

- a) im Westen: über Kreuznach, Alzey und Worms nach Mannheim;
- b) im Osten: 1. über Zeig (resp. Görlitz), Hof, Culmbach, Bamberg, Würzburg und Bischofsheim; 2. über Erfurt, Gotha, Benzhausen, Meiningen, Mellrichstadt, Würzburg und Bischofsheim.

Die Preussische Postverwaltung sollte nach Art. 4. die Correspondenz aus Preußen und den rückliegenden Ländern nach Baden und die Correspondenz nach der Schweiz (sofern diese über Bayern nicht schneller ginge, oder sofern sie, wie die Correspondenz aus Posen und Schlesien, vertragsmäßig nicht an Oesterreich auszuliefern war) der Badischen Postverwaltung in den directen Brieffpaketen ausliefern, wogegen die Badische Postverwaltung den Preussischen Posten die Correspondenz aus Baden und den rückliegenden Ländern nach dem Preussischen Postbezirk, nach Mecklenburg, Rußland (excl. der Gegenden am schwarzen Meere), nach Polen, Schweden, Norwegen (während des Sommers), Oldenburg und Hannover (westlich der Weser), ferner nach Holland, Luxemburg, Belgien, England und den betreffenden außereuropäischen Ländern zuführen würde (Art. 4.). Ferner gestattete Baden der Preussischen Postverwaltung den Transit verschlossener Brieffpakete nach Voralberg, Tyrol, der Lombardei, Straßburg und Neuchatel (Art. 23.). Die übrigen Artikel enthielten die in Bezug auf einzelne Kategorien der Postsendungen erforderlichen besonderen Bestimmungen, die Festsetzungen über die Expeditions- und Abrechnungsformen u. a. Das Porto wurde ermäßigt z. B. für einen Brief aus Breslau nach Karlsruhe von 15 auf  $12\frac{1}{2}$  Sgr., aus Königsberg nach Freiburg (Baden) von  $20\frac{3}{4}$  auf  $18\frac{1}{2}$ ; aus Berlin nach Genf von 17 auf  $13\frac{1}{4}$ ; aus Königsberg nach Zürich von 22 auf  $18\frac{1}{2}$  Sgr. Außerdem nahm die Badische Postverwaltung das Gewicht des einfachen Briefes künftig zu  $\frac{3}{4}$ , anstatt zu  $\frac{1}{2}$  Loth an. Wenn diese Portoermäßigungen im Vergleich zu denen, die in dem jetzigen Jahrzehend bewirkt sind, nicht bedeutend erscheinen, so darf man dabei andrerseits nicht übersehen, daß sie, ohne eine Ermäßigung der internen Tarife, lediglich durch eine verbesserte Gestaltung der internationalen Verbindung erzielt wurden.

Dem Preussisch-Badischen Postvertrage vom 28. Februar 1834 eigenthümlich und ihn auszeichnend ist das Princip, nach welchem die Portotage festgesetzt war. Während sonst für die Correspondenz zwischen zwei Staaten, die durch mehrere zwischenliegende Postgebiete getrennt waren, das Porto resp. Transitporto für jedes Gebiet einzeln be-

rechnet und von dem Publicum erhoben wurde, wozu noch in manchen Fällen Grenzportofrage traten, so daß die Portoberechnung für einen Brief aus Preußen nach Baden oder der Schweiz leicht vier bis fünf verschiedene Exempel erforderte, setzte der Vertrag zwischen Preußen und Baden fest, daß jeder der beiden Theile das Porto in einer Summe bis zu dem Mittelpunkt der Postverbindungsstraßen berechnen und beziehen solle. Solcher Mittelpunkte waren drei: die Mitte der Straße zwischen Kreuznach und Mannheim, zwischen Erfurt und Bischofsheim und zwischen Hof und Bischofsheim. Von diesen Mittelpunkten ab wurden die Entfernungen nach den Preussischen und den Badischen Postanstalten gemessen, die Taxen für jeden der beiden Postbezirke aufgestellt und die Gesamttaxe lediglich durch Zusammensetzung dieser beiden Taxen gebildet: für einen Brief von Cöln nach Carlsruhe also Preussisches Porto von Cöln bis zur Mitte der Kreuznach-Mannheimer Linie und Badisches Porto von dieser Mitte ab bis Carlsruhe. Das Transitporto für die zwischenliegenden fremden Postgebiete (in vorliegendem Falle das Thurn und Taxis'sche) wurde dabei von der Preussischen und der Badischen Postkasse halbscheidlich gezahlt (da der Bezug gegenseitig bis zur Mitte der fremden Postlinien stattfand).

Von diesem Taxprincipe aus war nur noch ein Schritt bis zur directen Taxe und Beseitigung jeder Transitportoerhebung von dem Publicum, welche Grundsätze nachmals im Deutschen Postverein zuerst allgemeine und consequente Anwendung fanden. In der Entwicklung der internationalen Posttaxverhältnisse bildet sonach der Preussisch-Badische Vertrag vom 28. Februar 1834 ein beachtungswerthes Moment.

Während auf Grund dieses und des vorerwähnten Münchener Vertrages zwischen Preußen und Baden die directe postalische Verbindung ins Leben gerufen wurde, war zwischen der Badischen und der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung im Jahre 1834 ein heftiger Streit entbrannt, in dessen Verlauf auch die Preussische Postverwaltung mitverwickelt werden sollte, und bei welchem der Bundestag mehrmals auf dem Punkte stand, seine Intervention eintreten zu lassen.

Zwischen der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung und der Schweiz bestand ein directer Briefpaketwechsel im Transit durch Baden. Diese directe Verbindung schrieb sich noch aus der Zeit her, wo die Thurn und Taxis'sche General-Postdirection das Postwesen im Großherzogthume Baden verwaltet hatte (bis 1811). Der Vertrag, durch welchen Baden der Thurn und Taxis'schen Verwaltung den Transit nach der Schweiz eingeräumt hatte, war zu Anfang der dreißiger Jahre abgelaufen. Um diese Zeit hatte der Fürst von Thurn und Taxis das Postregal des Kantons Schaffhausen käuflich an sich gebracht. Die Besignahme des dortigen Postwesens durch das Haus Thurn und Taxis hatte für die Badischen Posten, die diesen Kanton umschlossen und



durchzogen, mancherlei empfindliche Nachtheile im Gefolge gehabt. Noch beunruhigender war es für die Badische Regierung, daß die Thurn und Taxische Verwaltung gleichzeitig durch mehrere nach der Schweiz entsendete Agenten mit verschiedenen anderen Kantonen Unterhandlungen wegen Erwerbung des Postwesens derselben anknüpfen ließ. Bei den nicht unbedeutenden materiellen und intellectuellen Mitteln, über welche diese Verwaltung gebietet, bei ihrer beharrlichen Thätigkeit und ihrer negociatorischen Routine, so wie bei der Zersplitterung, in welcher das Schweizerische Postwesen sich in Folge der Kantonalität des Postregals befand, war nicht unwahrscheinlich, daß die Thurn und Taxische Verwaltung ihr Ziel, wenigstens zum Theil, erreichen und sich im Rücken Badens eine feste Position erringen könnte, welche Baden in postalischer Hinsicht von der Schweiz und Italien geschieden haben würde.

Aus diesen Motiven sah sich Baden veranlaßt, beim Ablaufe des Vertrages den Thurn und Taxischen Transit nach der Schweiz aufzuheben und die Einzelauslieferung der Briefe so wie die Vergütung eines bedeutend höheren Transitportos (die bisherige Transitvergütung war allerdings sehr niedrig gewesen) zu verlangen.

Die Thurn und Taxische Verwaltung, welche in dem Augenblicke, wo sie genöthigt worden war, zur Herstellung einer directen Preussisch-Badischen Verbindung die Hand zu bieten, ihre langgewohnte directe Verbindung mit der Schweiz, die ihr jetzt um so mehr von Werth sein mußte, als sie an der Badisch-Schweizerischen Grenze ein neues Postareal erworben hatte, plötzlich verlieren sollte, ließ durch ihre nach Carlstrube entsendeten Commissarien dem Badischen Ministerium eine protestirende Note übergeben, in welcher es u. a. heißt: »Statt dieser verdienten und den Verhältnissen angemessenen Würdigung ist der Transit nach der Schweiz ohne Angabe irgend eines Grundes, ohne Raum zu irgend einer Erörterung zu geben, unbedingt, um nicht zu sagen mit Härte abgeschlagen, sind, sobald nur die Posten eines Schweizer Kantons käuflich erworben waren, sogleich zur Absperrung und Hemmung seiner Postverbindungen Maßregeln vorgekehrt und die bedrohlichsten Absichten gegen die fürstlichen Posten mehrfach an den Tag gegeben worden, wenn man nicht sogleich und ohne alle Widerrede Allem sich fügen werde. . . . Wir können unmöglich glauben, daß in einer Zeit, wo die höchste Achtung vor dem Bestehenden, die zarteste Schonung aller alt hergebrachten Ansprüche zum Grundsatz der Staatsverwaltung erhoben ist, wo ein Geist der Versöhnung, des strengen Rechtes und der humansten Billigkeit in dem Deutschen Vaterlande segensreich waltet, die Großherzogliche Regierung die Erinnerung an die Entziehung der Posten im Jahre 1811 und an die sie begleitenden Umstände gerne werde heraufrufen wollen. . . . Wir werden uns gegen diese Maßregel aller uns zu Gebote stehenden Schugmittel bedienen und uns hiervon weder durch Drohungen, noch durch einseitige Darstellungen abhalten lassen.« Das Großherzogliche Ministerium erwiederte, daß der Inhalt des

letzten Satzes für die Großherzogliche Regierung unverständlich sei, was aber den Cessionsvertrag von 1811 beträfe, in welchem Sr. Durchlaucht dem Herrn Fürsten von Thurn und Taxis für die Abtretung der Posten eine jährliche Rente von 25,000 Fl. als Mannlehn gesichert und das Portofreithum zugestanden sei, so könne dieser Vertrag, wenigstens in finanzieller Beziehung, nur als sehr günstig für Se. Durchlaucht angesehen werden, indem wenige Jahre vor 1811, als es sich um Belassung des Badischen Postwesens bei der Thurn und Taxisischen Verwaltung und um Festsetzung eines der Großherzoglichen Regierung zu zahlenden Lehnkanons gehandelt habe, von dieser Verwaltung bei dem Badischen Postwesen ein baarer Verlust von 8933 Fl. bei den fahrenden, und 15,262 Fl. bei den reitenden Posten nachgewiesen worden sei. Die Großherzogliche Regierung habe sich nirgends das Recht vergeben, geschlossene Transitpakete zu gestatten, oder zu verweigern.

Da es im Wege der Unterhandlung nicht gelang, die Differenz zwischen beiden Verwaltungen auszugleichen, so legte die Thurn und Taxisische Postverwaltung, um ihre directe Verbindung mit der Schweiz dennoch sicher zu stellen, nach vorheriger Verständigung mit Bayern und Frankreich am 1. September 1834 von Worms aus auf dem linken Rheinufer durch Rheinbayern und den Elsaß plötzlich einen eigenen Postcours nach der Schweiz an, auf welchem sie ihre und die ihren Posten von weiterher zugegangene Correspondenz nach der Schweiz beförderte. Durch sehr schnelle, estafettenmäßige Beförderung und bedeutend herabgesetzte Portosätze, so wie durch ihre Verbindungen in der Schweiz gelang es dieser Verwaltung, auch einen großen Theil der Correspondenz aus der Schweiz und Italien von den Badischen Posten ab- und auf den Thurn und Taxisischen linksrheinischen Cours zu leiten, wodurch die Badische Postverwaltung einen Verlust von circa 20,000 Fl. jährlich erlitt. Hierbei ließ es die Thurn und Taxisische Verwaltung nicht bewenden, sondern sie knüpfte auch mit den Verwaltungen rückliegender Postgebiete, z. B. Sachsens, Unterhandlungen an, um die Correspondenz dieser Gebiete ebenfalls auf den neuen Cours zu leiten. In Folge dessen erklärte die Badische Postverwaltung den Thurn und Taxisischen Bevollmächtigten in Carlsruhe, daß die Unterhandlungen und alle Geschäftsverbindung zwischen beiden Verwaltungen als abgebrochen zu betrachten seien. Baden wollte als Repressalie den Kanton Schaffhausen von aller Verbindung abschneiden, den Transit von Frankfurt a. M. nach Würzburg, so wie den Transit aus Württemberg (wo damals Taxisische Posten waren) nach Frankreich aufheben, und die Zahlung der Lehnrente an den Fürsten von Thurn und Taxis von 25,000 Fl. suspendiren.

Dieser Streit erregte damals großes Aufsehen und wurde in den diplomatischen und administrativen Sphären, wie in der deutschen und außerdeutschen Zeitungs-Presse vielfach erörtert. »Unser Krieg mit

Luzern hat begonnen — eiferten die Badischen Blätter — er muß kein localer bleiben, er muß ein allgemeiner werden; man muß sich mit den andern Staaten verbinden, um Luzern und sein Areal zu isoliren und ihm nach keiner Seite verschlossenen Transit zu gestatten.« Hinwieder schrieb die neue Züricher Zeitung: »daß die Luzernische Postverwaltung, der man nach ihrem Alter und Umfange einige Erfahrung und Ueberlegung und hinlängliche Kräfte und Mittel zutrauen darf, wohl kaum sobald den Kampfplatz räumen werde.« Und in der That hielt dieselbe den Parallelcours durch Frankreich aufrecht, trotzdem er einen enormen Kostenaufwand erforderte. Im Kreise der Diplomaten wurde die Lärmtrommel gerührt, daß Deutsche Correspondenz über Französischen Boden geführt würde. Dies erschien bei den damaligen politischen Verhältnissen und Ansichten als ein staatsgefährliches Unternehmen und der Bundestag stand auf dem Punkte einzuschreiten. Nur in der Rücksicht, der damaligen Reizbarkeit des Französischen Cabinets keine Nahrung zu geben, wurde einstweilen davon Abstand genommen.

In dieser Lage befand sich die Sache, als auch die Preussische Postverwaltung unmittelbar in den Streit hineingezogen wurde. Diese Verwaltung hatte ihre Postcours von Aachen und Cöln nach Kreuznach beschleunigt, so daß sie die Posten nach Mannheim mit den Badischen und Schweizer Briefen in Alzey zwei Stunden früher an die Luzernische Reitpost überliefern konnte, als es in dem der Münchener Convention vom 20. August 1833 beigefügten, den Lauf der gemeinschaftlichen Preussisch-Luzernisch-Badischen Reitpost zwischen Kreuznach und Mannheim betreffenden Courstableau angegeben war (nämlich um 5 Uhr statt um 7 Uhr). Die Thurn und Luzernische Postverwaltung hielt sich an den Buchstaben der Festsetzung und beförderte die Preussischen Postpakete, ungeachtet der Reclamationen der Preussischen Verwaltung, nicht eher als um 7 Uhr von Alzey weiter, so daß dieselben zwei Stunden in Alzey still lagen, wodurch die von Preußen und Baden beabsichtigte schnellere Beförderung der Badischen und Schweizer Correspondenz, namentlich in Rücksicht auf die Anschlüsse in Karlsruhe vereitelt wurde.

In Folge dessen wies der General-Postmeister v. Nagler die Preussischen Postanstalten an, die ihnen von der Thurn und Luzernischen Postverwaltung auf dem linksrheinischen Course zugeführte Correspondenz aus der Schweiz zc. nicht anzunehmen, sondern dieselbe an den Grenzen zurückzuweisen, um dadurch die Schweizer Correspondenten zu veranlassen, dafür Sorge zu tragen, daß ihre Briefe auf dem rechtsrheinischen Badischen und nicht auf dem linksrheinischen Thurn und Luzernischen Course Beförderung erhielten.

Ferner wurden Preussischer Seits Maßregeln vorbereitet, um jenes unbillige Verfahren auf allen Punkten der Preussisch-Luzernischen Postgrenze zu vergelten. »Ein solches Verfahren — heißt es in einem damaligen Schreiben an die Fürstliche General-Postdirection — ist bisher in

der Postpraktik noch nicht erhört gewesen; wenn nun das dießseitige Zelleisen später als um 7 Uhr in Alzey eintrifft, will man es dann bis zum folgenden Tage um 7 Uhr liegen lassen, weil in dem Courstableau diese Stunde der Weiterbeförderung angegeben sei? Die hervorgerufenen Differenzen sind von der Art, daß sie leicht wichtige Erörterungen herbeiführen und die Feststellung des staatsrechtlichen Standpunktes, welchen die Fürstliche Lehns-Postverwaltung im Deutschen Staatenbunde in Anspruch nimmt, imgleichen deren Verhältnisse, Verpflichtungen und Befugnisse, diesem Staatenbunde, wie den einzelnen Deutschen und fremden Staaten gegenüber, zur Folge haben können. Die freundliche Gesinnung, welche die Preussische Postverwaltung der Thurn und Taxisschen bisher bethätigt hat, fordert uns, des unfreundlichen Benehmens der Letzteren ungeachtet, zu der Bemerkung auf, daß die jenseitige Hervorrufung dieser Erörterungen nicht im Fürstlich Thurn und Taxisschen Interesse liegen dürfte. «

So nachtheilig übrigens auch der Preussische Correspondenz-Verkehr von der Maßregel in Alzey mit betroffen wurde, so war dieselbe von Thurn und Taxisscher Seite doch kaum vorsätzlich gegen Preußen, sondern zunächst wohl gegen Baden gerichtet, um dessen Plan, die rechtsrheinischen Postverbindungen mit der Schweiz zu beschleunigen, möglichst zu vereiteln. »Weder liegt es in der Macht der Fürstlichen Postanstalt — schreibt unterm 3. October 1834 die Thurn und Taxissche General-Postdirection an das General-Postamt — gegen das Preussische Postinstitut, dessen Verwaltung gegenwärtig allen übrigen Deutschen Postanstalten zum Vorbilde dienen kann, Erschwerungen herbeizuführen, und kann irgend eine verständige, auf eigene Erfahrung gestützte Kenntniß ihrer eigenen Verhältnisse der Fürstlichen Postanstalt rathen, dies auch nur zu wollen. «

Inzwischen waren Seitens der Preussischen Postverwaltung bei der Bayerischen Regierung Schritte geschehen, um diese Regierung zu veranlassen, zu der »undeutschen Umleitung« der Correspondenz durch den linksrheinischen Cours nicht ferner die Hand zu bieten, und der Thurn und Taxisschen Verwaltung den Transit durch Rheinbayern, vermittelt dessen sie jenen Cours nur unterhalten konnte, zu versagen. Diese Schritte hatten den Erfolg gehabt, daß die Bayerische Regierung eine desfallsige Note an die Thurn und Taxissche Verwaltung richtete, worauf die Letztere die Preussischen Brieffelleisen in Alzey gleich nach ihrer Ankunft weiter befördern ließ und zu einem Arrangement die Hand zu bieten geneigt war. Gleichzeitig zeigte sich Baden, das durch die Umleitung der Schweizer Correspondenz beträchtliche Verluste erlitt, zur Wiederanknüpfung der Unterhandlungen bereit, und am 20. Februar 1835 kam unter Preussischer Betheiligung zu Carlsruhe eine Uebereinkunft zwischen der Badischen und der Thurn und Taxisschen Verwaltung zu Stande, deren Hauptbestimmungen diese waren: Die Thurn und Taxissche Postverwaltung hebt den Cours durch Frankreich auf. Sie verlängert das Zugeständniß des Transits der Preussisch-Badischen directen Brieffpakete auf die Dauer von

10 Jahren (in dem Münchener Vertrage vom 20. August 1833 hatte sie dieses Zugeständniß nur für 5 Jahre bewilligt). Die Badische Postverwaltung gestattet der Thurn und Taxisschen wieder den Transit verschlossener Brieffpakete nach und aus der Schweiz, wogegen die von der Thurn und Taxisschen Verwaltung früher gezahlte Transitvergütung erhöht wird.

Nachdem diese Streitigkeiten ausgeglichen waren, entwickelten sich die Preussisch-Badischen Postverkehrs-Verhältnisse auf der Grundlage des Vertrages vom 28. Februar 1834 ruhig fort.

Unterm 1. Juli 1850 erklärte die Badische Regierung ihre Bereitwilligkeit, dem Deutschen Postvereine beizutreten. Mit Preußen ward der Vollzugs-Vertrag unterm 18. April 1851 zu Berlin von dem Geheimen Ober-Postrath Friedrich und dem Ober-Post-Director v. Reizenstein abgeschlossen. \*) In dem Artikel 4. dieses Vertrages sicherte die Preussische Postverwaltung auch ferner den Transit verschlossener Brieffpakete über Baden (Rehl) nach Frankreich (Straßburg). Im Uebrigen wurden darin keine von dem allgemeinen Inhalte der Vollzugsverträge des Deutschen Postvereins-Vertrages abweichende Bestimmungen aufgenommen. —

#### Verhältnisse mit der Thurn und Taxisschen Postverwaltung.

Die Verhältnisse zwischen der Preussischen und der Fürstlich Thurn und Taxisschen Postverwaltung wurden auf allen Berührungspunkten neu gestaltet durch den unterm 4. Juni 1816 von dem Geh. Postrath Pistor und dem Fürstlichen Hofrath v. Müller und General-Postdirectionsrath de la Haye zu Berlin abgeschlossenen umfassenden Vertrag und dessen Nachträge vom 6. November 1816 und 16. December 1817. Sämmtliche frühere Conventionen und Reccessen wurden für erloschen erklärt, so daß der neue Vertrag mit seinen Nachträgen die alleinige Grundlage der beiderseitigen Beziehungen bilden sollte.

In diesem Vertrage entsagte der Fürst von Thurn und Taxis des Rechtes der Ausübung des Postregals in den auf der rechten Rheinseite belegenen, mit Preußen in Folge der Wiener Tractate vereinigten Landestheilen (ehemaliges Großherzogthum Berg, Stadt und Gebiet Weßlar und Nassauische Gebietstheile), wo in früheren Zeiten und namentlich noch in dem Normaljahr 1801 Reichsposten bestanden hatten, und wo während der Französischen Herrschaft die Taxisschen Posten meist durch Machtsprüche beseitigt, nach dem Sturz der Fremdherrschaft aber wiederhergestellt worden waren. Das Taxissche Postwesen in diesen Gebieten ging mit seinem Personal und Material wie mit seinen auf vertragsmäßigem Recht beruhenden Befugnissen und Verpflichtungen (zu welchen letzteren auch die Zahlung der

\*) Amtsblatt des Königlich Preussischen Postdepartements Nr. 22. pro 1851.

Pensionen an die früher in Ruhestand getretenen Thurn und Taxisschen Postbeamten jener Gebiete gehörte) an die Preussische Verwaltung über. Nach Art. 17. der Deutschen Bundesacte (S. 370) hatte Preußen dem Fürsten von Thurn und Taxis für diese Abtretung des Postregals Entschädigung zu leisten.

Anderß war das Verhältniß in den neuen Preussischen Ländern auf der linken Rheinseite. Zwar hatten auch hier in früheren Zeiten Reichsposten bestanden; dieselben waren aber, wie wir im vorigen Abschnitte sahen (Seite 329), in Folge des Cüneviller Friedens, in welchem das linke Rheinufer an Frankreich abgetreten wurde, rechtmäßig beseitigt worden und das Fürstliche Haus Thurn und Taxis hatte dafür durch den Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803 aus der Indemnificationsmasse der säcularisirten Besitzthümer bereits entsprechende Entschädigung erhalten. Bei dem Uebergange der verbündeten Heere über den Rhein und der Zurückeroberung des linken Rheinufers war von Seiten der verbündeten Mächte die Leitung des Postwesens daselbst dem Fürsten von Thurn und Taxis einstweilen und bis zur Ueberweisung der eroberten Provinzen an die neuen Landesherren übertragen worden, mit der Bedingung, zwei Drittheile des Reinertrages an die allgemeine Administrationskasse der allirten Mächte nach Frankfurt a. M. abzuführen. Von dem Tage der Preussischen Besitznahme ab (5. April 1815) waren diese zwei Drittheile nachträglich an die Preussische Kasse zu zahlen. Von dem 1. Juli 1816 ab übernahm die Preussische Verwaltung selbst die Administration der Posten in den neuen Preussischen Ländern jenseits des Rheins und jenes Provisorium der Thurn und Taxisschen Verwaltung hörte damit von selbst auf. Die Preussische Verwaltung übernahm die Thurn und Taxisschen Beamten und Pensionaire; für die Inventarien wurde, da sie aus den dortigen Posteinkünften angeschafft waren, eine Vergütung wie sie bezüglich der rechtsrheinischen Districte gezahlt worden war, nicht geleistet.

Die für Abtretung des Postregals in den Provinzen diesseits des Rheins dem Fürsten von Thurn und Taxis gemäß der Bundesacte zu gewährende Entschädigung sollte nach dem aus den vorzulegenden Rechnungen zu ermittelnden Reinertrage der Posten bemessen werden. Eine aus Preussischen und Thurn und Taxisschen Postbeamten gebildete Rechnungs-Commission ermittelte die jährliche Summe dieses Reinertrages zu 60,000 Thlr. (und bezüglich des später noch der Preussischen Monarchie einverleibten, damals dem Großherzoge von Hessen-Darmstadt gehörigen Herzogthums Westphalen zu 1375 Thlr. 22 gGr. 8 Pf.), welche vom 1. Juli 1816 ab dem Fürsten von Thurn und Taxis zu zahlen waren. Als eine besondere Vergünstigung wurde statt der in Gelde zu leistenden Entschädigung dem Fürstlichen Hause Thurn und Taxis eine Abfindung in Gütern als ein Mann-*Thron*lehn bewilligt und diese Abfindung reichlich bemessen (die Domainenämter Adelnau, Krotoszyn, Orpiszow und

Rodrazow, die der König zu einer Standesherrschaft unter dem Namen eines Fürstenthums Krotoszyn erhob).<sup>\*)</sup>

Demnächst waren in den Verträgen die gegenseitigen Brief- und Fahrpostverbindungen, die Kartenschlüsse, die Expeditionsverhältnisse, die Transitpakete, u. a. regulirt, wobei auf die Interessen des Verkehrs und des Publicums, obwohl nicht durchgehends Rücksicht genommen war. Die Transitpakete sollen nicht zur Ableitung der Correspondenz benutzt werden (z. B. das Transitpaket von Frankfurt a. M. nach Hamburg nicht zur Versendung der Correspondenz nach dem westlichen Pommern, welche an Preußen auszuliefern war). Die Transitvergütung wurde pro Loth brutto bemessen und sollte in der Regel den Satz von  $\frac{1}{4}$  gGr. auf 4 Meilen nicht übersteigen. Die herrschaftliche Transit-Correspondenz, die in besonderen Paketen zu versenden war, wurde bald transitfrei, bald gegen ermäßigtes Transitporto befördert. Zeitungspakete waren transitfrei. Für Preußen waren namentlich die verschlossenen Transitpakete nach Bayern, nach Weglar, nach der Rheinprovinz (per Kassel) und zwischen Erfurt und Leipzig (per Weimar), für die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung die Transitpakete von den Hansestädten nach Frankreich (Preussisches Transitporto  $1\frac{3}{4}$  gGr. pro Loth brutto und ebensoviel auf dem Rückwege) per Nachen, nach Oesterreich und Sachsen per Halberstadt, ferner der Transit per Minden (wegen des Kassel-Bremenschen Courses), per Zeitz, per Gessell, per Erfurt und Naumburg, per Weglar und per Saarbrück von Wichtigkeit. Unter den gemeinschaftlichen Courses waren die wichtigeren der Cöln-Frankfurter, Leipzig-Frankfurter, Zeitz-Hofer, Cassel-Paderborner, Coblenz-Mainzer, Coblenz-Biesener, und der Hamburg-Nürnberg (über Langensalza und Gotha).

So große Verdienste die Verträge von 1816 und 1817 sich dadurch erwarben, daß sie das von dem Fürsten Staatskanzler als sehr schwierig bezeichnete Geschäft der Auseinandersetzung mit dem Fürstlichen Hause Thurn und Taxis zur beiderseitigen Zufriedenheit erledigten und die Gesamtheit der gegenseitigen Postverbindungen und deren Berührung auf allen Punkten ins Auge faßten und feststellten, während früher meist nur über einzelne

\*) Die von dem Fürsten von Thurn und Taxis beantragte Verleihung des Titels: General-Postmeister vom Niederrhein wurde abgelehnt. Die reichliche Bemessung der Entschädigung geschah wohl mit aus der Ursache, weil der Fürst von Thurn und Taxis geltend machte, daß die Entschädigung, welche ihm im Jahre 1803 von Reichswegen für den Verlust der linksrheinischen Posten gewährt worden war, kaum die Hälfte des Verlustes gedeckt hatte, da die ihm zugetheilten Güter und Herrschaften sehr verschuldet und mit allerhand Lasten behaftet gewesen waren. Zwar war bei dieser, überdies abgemachten Sache, das ehemalige Deutsche Reich als solches theilhaftig, und irgend ein Anspruch gegen Preußen jetzt nicht mehr zu begründen; der König ließ indeß (auch mit aus Rücksicht darauf, daß das Thurn und Taxis'sche Postwesen durch den Eingang seiner Postanstalten am Niederrhein von der directen Verbindung mit den Niederlanden und England abgeschnitten war) die Billigkeit walten und bewilligte die höhere Entschädigung.

Course, und specielle gerade vorliegende Verhältnisse verhandelt und dabei den ausführenden Instanzen zu weiter Spielraum gelassen war, so war in den gedachten beiden Verträgen doch andererseits eine principielle Grundlage zu vermissen. Nicht allein, daß für jeden einzelnen Cours, für jede Fahr- und Reitpost, fast für jeden Kartenschluß besondere, meist an die bisherigen im Laufe der Zeiten entstandenen Verhältnisse sich anschließende und darum unter einander sehr verschiedene Festsetzungen getroffen waren, sondern es waren auch, wo sich wirklich gute Principien fanden, dieselben mit so vielen Ausnahmen untermischt, daß ihr Kern darin fast ganz zerfloß. Aus diesem Mangel an synthetischer Behandlung des Stoffes, der seine Erklärung vielleicht in dem Bestreben beider Theile findet, sich den historischen Verhältnissen möglichst anzuschließen, entsprangen bei der nachmaligen Anwendung der Verträge in den häufigen Fällen, wo Veränderungen in den Postverbindungen oder in den conventionellen Verhältnissen zu dritten Staaten eintraten, mancherlei Unzuträglichkeiten und Streitigkeiten, die dem Gedeihen der Sache Eintrag thaten und wiederum den Beweis lieferten, daß bei den Regelungen der internationalen Postverhältnisse nicht mit genug Vorsicht verfahren werden kann.

Im Artikel 190. des Vertrages vom 16. December 1817 erneuerten die beiden General-Postbehörden das Versprechen, »durch gegenseitige Willfährigkeit das bestehende gute Einvernehmen zu erhalten und zu befestigen, so wie durch Ableitung der Correspondenz einander nicht zu beeinträchtigen. Der, auch bei dem Anschlusse der Thurn und Taxisschen Postverwaltung an den Postverein durch die Uebereinkunft vom 25. März 1851 zwischen der Preussischen und Thurn und Taxisschen Postverwaltung aufrecht erhaltene Artikel 55. des Vertrages vom 4. Juni 1816 lautet: »So sehr man sich nun Fürstlich Thurn und Taxisscher Seits der gerechten und dankbarsten Beruhigung überläßt, daß Seine Königliche Majestät von Preußen die dem Fürstlichen Hause Thurn und Taxis bisher so huldvoll geschenkte Gnade und Wohlwollen demselben auch künftig noch angedeihen, und besonders auch bei der Anweisung der Entschädigungsgüter allergnädigst bethätigen lassen werden; so geneigt wollen Se. Königliche Majestät dem Fürstlichen Hause Thurn und Taxis und dessen Postwesen in Fällen, wo solches irgend bedrängt oder beeinträchtigt wäre, und Se. Königl. Majestät um Allerhöchst Ihren kräftigen Schutz und Verwendung angerufen würden, diesen Schutz gerne verleihen, auch die früher gemachte huldvolle Königliche Zusicherung, zum besten und bleibenden Ansehn des Fürstlichen Hauses nach Thunlichkeit in Erfüllung zu bringen geruhen.« —

Die Verhältnisse auf der damals vorzugsweise wichtigen Postverbindungsroute zwischen den östlichen und westlichen Preussischen Provinzen über Cassel gestalteten sich nach dem Abschluß der obenerwähnten Verträge folgendermaßen.

Die verschlossenen Briefpakete zwischen den östlichen und westlichen Preussischen Postanstalten wurden mit der Reitpost über Cassel, Gießen



und Coblenz gegen eine Transit-Vergütung von 1 gGr. pro Loth und mit der Reitpost über Cassel, Krossen und Arnberg (Münster, Cöln) gegen eine Transit-Vergütung von 6 Pf. pro Loth brutto auf den Taxischen Posten befördert.

Anderß war das Verhältniß bei der Fahrpost. Seit alten Zeiten ging eine Preussische Fahrpost von Berlin über Heiligenstadt und Wigenhausen nach Cassel. Sie wurde auch auf Hessischem Gebiete mit Genehmigung des Landesherrn für Preussische Rechnung befördert, fuhr in Cassel ein und stand unter Preussischer Hoheit. Die Preussische Postverwaltung schloß die Contracte mit den Posthaltern und bezog das Porto bis Cassel. In einem unter Friedrichs des Großen Regierung im Jahre 1754 zwischen Preußen und Kurhessen abgeschlossenen Vertrage war dieses Preussische Fahrpostrecht ausdrücklich bestätigt worden. Im Artikel 127. des Vertrages vom 16. December 1817 ward dasselbe von der Thurn und Taxischen Postverwaltung anerkannt. Diese Preussische Fahrpost wurde in Cassel mit der Taxischen Fahrpost zwischen Cassel und Gießen und mit der Preussisch-Taxischen Fahrpost zwischen Gießen, Weglar und Coblenz in genauen Anschluß gesetzt und dadurch eine ununterbrochene Fahrpost-Verbindung zwischen den östlichen Preussischen Landestheilen und der Rheinprovinz hergestellt. Für den Transit der verschlossenen Fahrpostbeutel (in denen aber keine Gegenstände der Briefpost zu versenden waren) und der Gelder zahlte Preußen pro Centner (110 Pfund) und Meile  $4\frac{1}{2}$  gGr.; für die ordinairn Packete dagegen pro Centner und Meile  $3\frac{1}{2}$  gGr. Außerdem eine Asscuranzgebühr von  $\frac{1}{12}$  Procent (2 gGr. pro 100 Pfd.) für die ganze Strecke. Dabei sollte aber nicht die volle Meilenzahl zwischen Cassel und Coblenz, sondern eine geringere Entfernung der Transit-Vergütung zum Grunde gelegt werden, weil auf der Strecke zwischen Coblenz und Weglar die Preussische Postverwaltung zum Theil die Beförderungskosten bestritt und durch die Art der Portotheilung und Berechnung in dem Bezirke zwischen Weglar und Coblenz die Thurn und Taxische Postverwaltung außerdem Vortheile genoß.

Nachdem auf diese Weise die Verbindung zwischen den östlichen und westlichen Preussischen Provinzen erleichtert war, ertheilte Preußen in dem Vertrage von 1816 die Zusicherung, bei der Zurückziehung der Preussischen Truppen aus Frankreich die bis dahin regelmäßig zweimal wöchentlich im Gange gehaltenen Feldpostcouriers und regelmäßigen Militair-Estafetten zwischen Berlin und Coblenz einzuziehen und die Preussischen Feldpost-Expeditionen in Mainz und Frankfurt a. M. aufzuheben, was demnächst geschah.

Der Berlin-Cassel-Cölnner Cours wurde durch einen unterm 12. März 1823 von den beiderseitigen Bevollmächtigten, Preussischen Postinspektor Chasté und Thurn und Taxischen General-Postdirectionsrathe Müller abgeschlossenen Vertrag ins Leben gerufen. Es wurden gemeinschaftliche Reit- und Fahrposten (Schnellposten) auf dieser

Route über Magdeburg, Heiligenstadt, Cassel, Arolsen, Arnberg, Iserlohn, Elberfeld und Langensfeld nach Cöln eingerichtet, um den Correspondenz-, Güter- und Reiseverkehr zwischen den Mittelpunkten der beiden großen Preussischen Gebietstheile zu beleben. Die Fahrpost zwischen Berlin und Cassel blieb ausschließlich eine Preussische Post. Für die Route zwischen Cassel und Cöln besorgte jede der beiden Postverwaltungen die Beförderung auf ihrem Gebiete. Die Wagen und Schirremeister stellte jedoch lediglich die Preussische Postverwaltung auch für die Tour zwischen Cassel und Cöln. Diese Wagen sollten jedoch kein Wappenabzeichen haben, und die Inschrift tragen: »Combinirter Königlich Preussischer und Kurfürstlich Hessischer Postwagen zwischen Cassel und Cöln.« Auch die Preussischen Schirremeister, die in Cassel mit dieser Post einfahren würden, sollten keine Landesherrliche Abzeichen, so wie an den Montirungen keine farbigen Kragen und Aufschläge haben.

Diese Fahr-Schnellposten sollten zunächst zweimal wöchentlich gehen, vier-spännig gefahren und Behufs ihrer größeren Beschleunigung mit nicht mehr als 2000 Pfund beladen werden. Das Porto wurde beim Wechselverkehr auf der Cöln-Casseler Strecke nach Maßgabe der Entfernungen bis zu den Grenzen getheilt. Für die Berlin-Casseler Strecke bezog Preußen das Porto allein. Was den Transitverkehr betrifft, so erhielt Preußen das Recht der Ueberführung geschlossener Fahrpostbeutel nebst den dazu gehörigen Geldern und Packeten zwischen den Postanstalten seines östlichen und westlichen Gebietes. Für die mit diesen Schnellposten transitirenden Fahrpostbeutel war pro 100 Pfund und Meile eine Vergütung von 6 gGr.; für die Geldbeutel, Geldfässer und Geldkisten eine Vergütung von 5 gGr. und für die gewöhnlichen Packete eine Vergütung von  $4\frac{1}{2}$  gGr. pro Meile auf die Entfernung von Cassel bis zur Mitte der Station Bredelar-Arolsen (die Posten im Fürstenthum Waldeck waren damals Taxissch) zu zahlen. Da dieser Cours hauptsächlich durch die Preussischen Sendungen seine Alimentation erhalten sollte, so garantirte die Preussische Postverwaltung der Thurn und Taxisschen eine posttägliche Transitmasse von 1200 Pfund. Das Personengeld wurde auf 8 gGr. pro Meile (bei 50 Pfund Freigepäck) festgesetzt, und von jedem Theile für die Länge seiner Beförderungstrecke bezogen. Bei der Reitpost gestaltete sich das Verhältniß insofern anders, als die Thurn und Taxissche Postverwaltung die Beförderung derselben auch auf der Strecke diesseits Cassel bis Wisenhausen, mithin auf ihrem ganzen Kurhessischen Areal besorgte. Für die transitirenden Briepackete und Briefbeutel zahlte Preußen ein Aversionalquantum von jährlich 1200 Thlr., und sofern das Zelleisen über 90 Pfund schwer sein sollte,  $4\frac{1}{2}$  Thlr. auf ein Nebenpferd für die Strecke von Wisenhausen bis Arolsen (9 Meilen). — Durch den Vertrag vom 12. März 1823 wurde außerdem eine Beschleunigung und Vermehrung der Verbindungen zwischen Coblenz und Gießen, Cassel und Münster, Emmerich und Frankfurt a. M. erreicht, eine Portomode-

ration für die Geld- und Bücherfundungen zwischen Leipzig und Frankfurt a. M. bewirkt, das Preussische Transitporto für die Briefpackete der Sächsischen Postämter in den Hansestädten nach Leipzig (via Halle und Merseburg) auf  $1\frac{1}{4}$  gGr. pro Brief festgestellt und in den §§. 110 — 116. eine Vereinbarung über die Mitbenutzung der zwischen Mainz und Bingen coursirenden Thurn und Taxischen Posten zur Beförderung der Correspondenz und Effecten der Preussischen Militärbehörden und Personen in Mainz getroffen. Die, den letzteren Gegenstand betreffenden §§. 110., 112. und 115. sind durch eine bei dem Anschlusse der Thurn und Taxischen Postverwaltung an den Postverein am 25. März 1851 abgeschlossene Uebereinkunft noch aufrecht erhalten worden. (Bei der Güterpost zwischen Mainz und Bingen bis 600 Pfund posttäglich [das war damals einmal wöchentlich] portofrei; wofür Preußen jährlich 150 Thlr. zahlt und für jede 25 Pfund über 600 Pfund 3 gGr.; die Correspondenz der Preussischen Militärbehörden in Mainz sollte außerdem täglich mit der Coblenz-Mainzer Schnellpost portofrei befördert werden, ohne Aversionalvergütung.)

In den folgenden Jahren wurden die Verbindungen über Cassel nach Cöln und Coblenz, wie diejenigen über Hildesheim und Braunschweig stetig vervollkommenet, so daß schon Anfangs der dreißiger Jahre eine tägliche Schnellpostverbindung, außer den Personen-, Güter- und Reitpostverbindungen von Berlin nach dem Rhein bestand.

Durch eine Uebereinkunft vom 22. August 1827 wurden statt der zwischen Cöln und Cassel coursirenden Diligencen eigene 9sitzige Personen- und eigene Packwagen eingerichtet. Die garantirte Transitmasse wurde von 12 auf 10 Centner posttäglich ermäßigt (da die Posten öfter coursirten). Mit den Personenwagen wurde auch die Briefpost befördert, in Folge wessen die eigenen Postritte aufhörten. Für den Transit der Preussischen Brieffelleisen wurde das bisherige Aversionalquantum von 1200 Thlr. um 150 Thlr. ermäßigt, weil die Beförderung der Briefpost zwischen Cassel und Wigenhausen nunmehr in dem dort coursirenden Preussischen Personen-Postwagen erfolgte. —

Durch den Bau der Cöln-Minden-Berliner Eisenbahn ward der Preussische Haupttransit auf die Route über Braunschweig und Hannover verlegt. Der desfallsigen Verhältnisse wird in den folgenden beiden Capiteln gedacht werden. —

Des Münchener Vertrages vom 20. August 1833 nebst Uebereinkommens vom 23. Januar 1834 betreffend die Postanlagen auf den Thüringer Handelsstraßen ist bereits im Vorigen Erwähnung geschehen. —

Ein ferneres Uebereinkommen ward zwischen der Preussischen und der Thurn und Taxischen Postverwaltung unterm 28. Februar 1833 wegen Verbesserung und Vermehrung der Postverbindungen zwischen Berlin und Coblenz und Paderborn und Cassel; unterm 8. November 1843 wegen

verbesserter Posteinrichtungen auf den Thüringer Routen: unter demselben Tage wegen des Diligence-Courses zwischen Mainz und Saarlouis (Verbindung mit Paris); unterm 22. August 1844 wegen des freien Transits der auf der Straße zwischen Eisenach und Wanfried durch den Werragrund gehenden Tagißschen Posten durch Treffurt, und unterm 10. und 22. October 1847 wegen Veränderungen in den Seiten-Posteinrichtungen in Folge des Baues der Thüringer Eisenbahn abgeschlossen.

Schon im Jahre 1834 hatte der General-Postmeister v. Nagler eine Commission von Beamten des General-Postamts mit einer allgemeinen Revision sämmtlicher mit der Thurn und Tagißschen Postverwaltung bestehenden Verträge und Uebereinkommen beauftragt, weil die mannigfachen Streitigkeiten, welche seit einigen Jahren zwischen beiden Verwaltungen (insonderheit bezüglich der Verhältnisse in den Hansestädten, der Postverbindung mit Baden und der Schweiz, der Transite, der Postanlagen auf den neuen Thüringer Handelsstraßen und der Uebernahme der Posten in Waldeck-Pyrmont Seitens der Preussischen Postverwaltung) entstanden waren, die Neugestaltung der gegenseitigen Verhältnisse, die Beseitigung aller Unbestimmtheiten in den Verträgen und die Zurückführung der vielen mitunter sich widersprechenden Detailbestimmungen auf feste Principien als sehr wünschenswerth erscheinen ließen.

Die durch den Eisenbahnbau herbeigeführten veränderten Verhältnisse verhinderten jedoch die Ausführung dieses Vorhabens.

Inzwischen war durch den unterm 13. Mai 1844 von den General-Postdirectoren Schmücker und v. Dörnberg abgeschlossenen sogenannten Nenndorfer Vertrag ein wichtiger Schritt zur Herstellung eines besseren Einvernehmens geschehen, indem durch diesen Vertrag zunächst die mannigfachen und wesentliche Interessen berührenden Transitdifferenzen beseitigt wurden.

Die unmittelbare Veranlassung zu demselben war folgende. Die Magdeburg-Mindener Eisenbahn war bis Hannover fertig. Die Posttransporte der früheren Preussischen Transitroute über Hildesheim wurden jetzt auf die Eisenbahn bis Hannover verlegt. Von Hannover bis Minden wurden bis zur gänzlichen Vollendung der Bahn Posten eingerichtet. Die Preussischen Transitposten waren früher von Hildesheim nach Minden über Hessisch Oldendorf gegangen, wo Preußen auf Grund eines Vertrages mit Kurhessen vom  $\frac{25. \text{Mai}}{28. \text{Juni}}$  1754 und des

Vertrages mit der Thurn und Tagißschen Verwaltung vom 16. December 1817 das freie Transitrecht besaß. Dadurch, daß die Posttransporte jetzt über Hannover anstatt über Hildesheim gingen, und daß von Hannover aus Minden auf dem kürzesten Wege erreicht werden mußte, ergab sich die Nothwendigkeit, die Preussischen Transitposten, anstatt über Oldendorf, künftig und bis zur Vollendung der Eisenbahn bis Minden, über Nenn-

Dorf zu leiten, durch welchen Ort die directe Straße von Hannover nach Minden führte; Nenndorf lag, wie Hessisch Oldendorf, auf Kurhessischem Thurn und Tagißchen Postgebiet. Es kam demnach darauf an, die Preussischen Posttransitrechte in Hessisch Oldendorf auf die Station in Nenndorf zu übertragen. Nun war es aber ein alter Streitpunkt zwischen beiden Verwaltungen, ob diejenige Verwaltung, die im Besitze eines Transits ist, immer die ursprüngliche Linie innehalten müsse, oder ob sie, sobald sich für diesen Transit ein schnellerer oder sonst vortheilhafterer Weg darbietet (vorausgesetzt, daß der Transit derselbe bleibt, d. h. zwischen denselben Endpunkten sich bewegt, oder sonst seiner Natur nach keine Veränderung erleidet, die ihn wesentlich zu einem neuen Transit machen würde), von der transitgebenden Verwaltung verlangen könne, daß diese ihr den schnelleren Weg öffne. In der älteren Praxis war der letztere Grundsatz in der Regel nicht zur Anwendung gekommen. Man hatte die Versperrung der im Laufe der Zeit entstandenen schnelleren Verbindungen für fremden verschlossenen Transit dazu benützt, diesen Transit, zu dessen Bewilligung man sich in früheren Zeiten stets ungern verstand, möglichst zu beschränken. Von beiden Seiten waren derartige Maßregeln angewandt worden, und wie sehr sie im Geiste der früheren Zeit und Postpolitik lagen, beweist der Umstand, daß selbst Herr v. Nagler, der so viel für die fortschrittsgemäße Förderung der internationalen Postverhältnisse gethan hat, doch dem Nenndorfer Vertrage die Ratification verweigerte, weil jene Frage, die bei der Ausbreitung der Eisenbahnen von so tiefgreifender Bedeutung werden mußte, daß ihre grundsätzliche Lösung nicht länger mehr zu verschieben war, in diesem Vertrage zur Entscheidung gebracht und daß der Freiheit des Verkehrs entsprechende allgemeine Princip aufgestellt war, für einen bewilligten Transit jederzeit die beliebige und unbefchränkte Benützung der die schnellste Beförderung darbietenden Routen der transitbenützenden Verwaltung freizustellen. Herr v. Nagler erklärte sich nur bereit, »den Effect des Vertrages auf einige Jahre und bis zu einem bestimmten Tage zuzulassen, wenn die bedenklichen, das allgemeine Princip der Transitbefugnisse betreffenden, dem pecuniären Interesse der Preussischen Postverwaltung nachtheiligen Stellen aus dem Vertrage entfernt, oder entsprechend geändert werden.«

Nach dem Tode des General-Postmeisters v. Nagler ward die Angelegenheit im Jahre 1847 wieder aufgenommen \*) und Seitens des

\*) Das nachstehend im Auszuge mitgetheilte Votum giebt näheren Aufschluß über diese Angelegenheit.

» Es sind am 13. Mai 1844 zwei Verträge mit der Thurn und Tagißchen Postverwaltung abgeschlossen worden. Der eine hatte die Leitung der Preussischen Posten anstatt über Oldendorf, über Nenndorf, der andere damit in Verbindung stehende die Vereinbarung über den Grundsatz zum Zweck, zur Durchführung der Transitpakete sich der jedesmal vorhandenen schnellsten Wege mit Benützung der Eisenbahnen oder anderer Postcourse bedienen zu dürfen.

damaligen Chefs der Preussischen Postverwaltung, General-Postmeisters v. Schaper die Ratification ertheilt.

Die Genehmigung des ersteren Vertrages wurde für unbedenklich gehalten.

Da dieser Vertrag aber mit dem zweiten über die allgemeinen Transitbefugnisse in unmittelbare Beziehung gebracht worden war, und das Zugeständniß wegen Verlegung der Preussischen Posten über Neudorf dem verewigten Chef des Preussischen Postwesens nicht bedeutend genug erschien, um dafür die von Taxis in Anspruch genommene Erweiterung des Transits und Benutzung der jedesmal vorhandenen schnellsten Wege im Princip anzuerkennen und zu bewilligen, so unterblieb diesseits die Ratifikation beider Verträge.

Inzwischen war die Verlegung der Preussischen Transitbefugnisse von Oldendorf nach Neudorf seit dem 1. Juni 1844 in Ausführung gekommen, während der andere Vertrag unausgeführt blieb.

Die Grundlage für mich bei Unterhandlung jener Verträge bildete in Ermangelung einer besonderen Instruction der zwischen der Preussischen und der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung vorhergegangene Schriftwechsel. Der Bau der Eisenbahn bis Hannover hatte dem Verkehr eine solche Richtung gegeben, daß die Postverbindungen zwischen dem Osten und Westen nicht mehr wie früher in Hildesheim, sondern in Hannover angeknüpft und von dort aus geleitet werden mußten. Eine Beibehaltung des alten Weges über Oldendorf war nicht rätlich. Nicht allein, daß verhältnißmäßig mehr Beförderungskosten für eine nicht vortheilhafte Route noch auf längere Zeit, jetzt (1847) schon seit drei Jahren, hätten aufgewendet werden müssen, sondern es würde auch noch besonderer Anstrengungen und Kosten bedurft haben, um die durch den Umweg entstehende Verzögerung nur einigermaßen auszugleichen. Daneben konnte es nicht fehlen, daß dennoch die Route über Neudorf, als die kürzere, sich wenigstens für den Reiseverkehr Geltung verschaffte, und es wäre ein getheiltes Wesen geworden, wenn der Reiseverkehr, dem keine Schranken angelegt werden können, sich auf der Neudorfer, der Brief- und Päckereitransport sich auf der Oldendorfer Route bewegt hätte. Es lag daher dem Preussischen Post-Interesse sehr nahe, das Bestreben darauf zu richten, für den Preussischen Posttransit die kürzeste Route zu gewinnen, und es war recht eigentlich der Ausdruck des eigenen Anerkenntnisses, wie wichtig die Erreichung dieses Zieles sei, wenn die Preussische Postverwaltung in dem Schreiben vom 15. September 1843 erklärte: sie sei verpflichtet, von dem Zeitpunkt der eingetretenen Benutzung der Eisenbahn bis Hannover und bis zu dem Zeitpunkt ihrer Vollendung den Preussischen Posttransit auf dem kürzesten Wege zu sichern. An die Uebertragung der Preussischen Rechte auf die Neudorfer Route knüpfte die Thurn und Taxis'sche Verwaltung aber den Vorbehalt, nicht nur für den vorliegenden Fall, sondern auch für alle künftige Fälle beiderseitig den Transiten die schnellste Route einzuräumen. Als daher die Preussische Postverwaltung unterm 27. November 1843 erwiderte: sie sei mit dem Vorbehalte einverstanden, so sprach sie damit unzweideutig aus, daß sie ihrer Seits bereit sei, jenem Princip beizutreten. Zwar hat der verewigte Herr General-Postmeister und Geh. Staatsminister v. Nagler in dem Erlasse an mich vom 31. Mai 1844 und in dem Schreiben an die Fürstlich Thurn und Taxis'sche General-Post-Direction vom 28. December 1844 behauptet, daß das Schreiben vom 27. November 1843 keine allgemeine Zusagen an Taxis enthalte, sondern sich lediglich auf die Verlegung der Post-Transitrechte nach Neudorf beziehe. Ich muß mir aber die Frage erlauben, welcher Sinn alsdann den angeführten Worten in jenem Schreiben beizulegen sei. Ich muß ferner die Frage aufwerfen, ob es sich wohl rechtfertigen lassen würde, wenn man diesseits in dem Schreiben vom 27. November 1843 fortfuhr: — Man werde nunmehr die Einleitung zur Verlegung der Posten über Neudorf treffen —, und etwa nicht entschlossen war, auf die von Taxis gestellten Gegenbedingungen eingehen zu wollen. Ich muß endlich die Frage aufwerfen, ob es überhaupt mit den Grundsätzen einer ehrenhaften Geschäftsverbindung als vereinbar

In dem Deutschen Postvereine ist das in Rede stehende Princip demnächst allgemein zur Anwendung gekommen und damit eine der einflussreichsten Verbesserungen in Beziehung auf den mehrere Länder be-

gedacht werden kann, daß man diesseits in dem Antwortschreiben vom 27. November 1843 über die Hauptpunkte des jenseitigen Schreibens mit Stillschweigen hätte hinweggehen und nur die für Preußen vortheilhaften Seiten hätte entnehmen und in der Antwort berühren wollen. Wenn ich diese Fragen bisher nicht schriftlich und namentlich nicht in meinem Bericht aus Carlsruhe vom 22. Juni 1844 aufgeworfen habe, so geschah dies nur, wie ich hiermit versichere, rein aus persönlicher Schonung für meinen damaligen Herrn Chef, bei dessen von körperlichen Leiden sehr gebeugtem Zustande und bei seinem vorgerückten hohen Lebensalter.

Ich selbst war aber bei Anknüpfung der Unterhandlungen mit mir darüber völlig einig, und auch der jenseitige Commissarius hatte nicht den geringsten Zweifel, daß nunmehr der Zeitpunkt herbeigeführt sei, um den vielfachen Dissonanzen zwischen der diesseitigen und der Thurn und Taxisschen Postverwaltung über die gegenseitige Leitung der Transite für immer ganz bestimmt ein Ende zu machen.

Die heutigen Ansichten über die Pflichten und Zweck des Post-Instituts waren auch damals bereits so weit zur Anerkennung gekommen, daß die Interessen des Gesamt-Publicums überwiegend waren, nicht aber unter der Hartnäckigkeit zweier Postverwaltungen länger leiden durften. Mag dies jahrelang hingegangen sein, in einer Vorzeit, wo die Interessen des Verkehrs und Handels eine beschränktere Bedeutung hatten, wo andere Ansichten über die Wichtigkeit einer schnellen Briefbeförderung und commercieller Annäherung der Nationen herrschten, wo man bei Verträgen über internationale Postverhältnisse den Hauptzweck auf ein Haschen und Abjagen der Briefe richtete und sich über den öffentlichen Tadel eher hinwegsetzte, — die Verhältnisse und Anforderungen waren seitdem anderer Art geworden.

Ich mußte es also als ein erfreuliches Moment betrachten, daß man Taxisscher Seite mit dem Anerbieten entgegen kam: den Transit gegenseitig die jedesmal schnellsten Wege eröffnen zu wollen.

Nunmehr glaube ich auf die nähere Beleuchtung aller einzelnen Punkte und der aufgestellten Bedenken eingehen zu können.

Ich bin gerade der Meinung, daß wir solchen Gründen und Interessen, die uns bestimmen und verpflichten, Zugeständnisse von anderen Verwaltungen zu verlangen, auch im entgegengesetzten Falle ganz gleiche Anerkennung und Gerechtigkeit widerfahren lassen müssen, wie wir dieselbe für unsere Zwecke in Anspruch nehmen. Ich komme darauf zurück, daß wir Andere nach demselben Maßstabe zu messen haben werden, nach welchem wir selbst gemessen sein wollen. Denn andernfalls würden wir nicht nur in unabsehbare Verwickelungen und Inconsequenzen gerathen, und uns selbst dadurch den schwersten Stand bereiten, sondern auch sicherlich bald das Vertrauen und die Achtung einbüßen, durch welche die Preussische Postverwaltung ihren jetzigen und ehrenvoll behaupteten Standpunkt erreicht hat. Und was die Besorgniß angeht, daß Taxis den Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung zur Vereitelung eines erlangten Zugeständnisses benutzen könne, so muß ich ganz unverhohlen bekennen, daß, wenn man erst derartigen Besorgnissen Raum zu geben anfangen will, zugleich auch aller Glaube an Ehrlichkeit und Treue zusammenbricht, und daß es dann am besten wäre, gar nicht zu unterhandeln und gar keine Verträge zu schließen, wenn man nur ohne sie fertig werden könnte!

rührenden Postverkehr durchgeführt, eine beständige Quelle von Streitigkeiten beseitigt worden.

Die allgemeine Revision der früheren zwischen der Preussischen und Thurn und Taxisschen Postverwaltung bestehenden Verträge kam bei den im Jahre 1849 in Folge der Resultatlosigkeit der Dresdener Postconferenz von beiden Verwaltungen gepflogenen Verhandlungen zur Erleichterung des gegenseitigen Postverkehrs wieder zur Sprache. Während hierüber noch unterhandelt wurde, gediehen die zwischen Preußen und Oesterreich schwebenden Verhandlungen wegen Gründung eines Postvereins zum Abschlusse und es kam der unterm 6. April 1850 zu Berlin unterzeichnete Deutsch-Oesterreichische Postvereinsvertrag zu Stande.

Nachdem die Taxisschen Postanstalten in den Hansestädten durch den Vertrag von 1817 das Recht erworben hatten, wöchentlich viermal Briefpakete mit Frankreich und Belgien durch Preußen zu wechseln, und zwar wöchentlich 4mal, weil damals, wie der Vertrag ergibt, nur wöchentlich 4malige Postverbindungen in dieser Richtung bestanden; nachdem man sich später in Folge vermehrter Postverbindungen diesseits nicht hatte entschlagen können, diesen Transit täglich zuzulassen, war es da noch ein Object zu nennen, daß man Taxis vertragsmäßig das zugestand, was es bereits seit Jahren mit diesseitiger Einwilligung ausübte? Wäre es wohl heutigen Tages möglich, den Gedanken zu fassen, Taxis wiederum auf die wöchentlich 4maligen Transitzpakete zu beschränken und dagegen zu verlangen, daß es die übrigen Briefe einzeln an Preußen ausliefere, oder sich für dieselben einen andern langsamern Weg bahnen soll? Ich habe einen solchen Zweifel nicht hegen können.

Nach dieser nochmaligen reiflichen Erwägung und Darlegung aller einzelnen Punkte vermag ich aus wahrer Ueberzeugung nirgends ein begründetes Bedenken aufzufinden, welches der Genehmigung der Verträge irgendwie entgegenstände.

Aber selbst wenn noch ein oder das andere Bedenken übrig geblieben wäre, würde es deshalb gerechtfertigt sein, die Genehmigung des einen Vertrages auszusetzen, nachdem der andere, damit in genauestem Zusammenhange stehende Vertrag zu unsern Gunsten nunmehr seit drei Jahren in Vollzug gesetzt worden ist? Hierauf muß nach meiner Ansicht entschieden mit Nein geantwortet werden.

Ich erlaube mir die Frage: in welchem Vertrauen hatte es Taxis wohl geschehen lassen, daß die Preussischen Transitrechte seit 1844 auf die Remdoofer Route verlegt wurden, und in welchem Vertrauen hatte Taxis alle Einrichtungen dazu getroffen, namentlich aber seine Poststationen auf der einen Route beschränkt und auf der andern erweitert? Doch sicherlich nur in der festen Erwartung, daß, nachdem man Preussischer Seits den einen Vertrag in Ausführung bringe, die Preussische Postverwaltung nunmehr auch die Verträge ratificiren, nicht aber hinterher deren Genehmigung versagen werde.

Ich muß die Frage daran knüpfen: Hat die Preussische Postverwaltung dieses in sie gesetzte Vertrauen gerechtfertigt? — In welchem Ansehen muß dieselbe daher seitdem bei der Taxisschen Verwaltung erscheinen? —

Wenn man diesseits einem der beiden Verträge die Genehmigung nicht ertheilen zu können glaubte, so erforderte es die Ehre und Pflicht, auch nicht den andern, gerade für Preußen vortheilhaften Vertrag ohne Weiteres zur Ausführung zu bringen. Es erscheint mir daher dringend nöthig, daß diese Angelegenheit endlich in die richtige Lage gebracht, der Taxisschen Postverwaltung Genugthuung gewährt und das Ansehen der Preussischen Postverwaltung nicht länger gefährdet werde.

Berlin, den 13. März 1847.

Schmücker.



Dieser Vertrag führte eine sehr bedeutende Ermäßigung des Porto und Transitporto herbei, von der man damals nicht mit Gewißheit voraussetzen konnte, welchen Einfluß sie auf die Finanzlage der Postverwaltungen äußern würde. Bei der geographischen Lage des Thurn und Taxisschen Postgebietes konnte besonders die Ermäßigung der Transitgebühren leicht finanzielle Verluste für die Thurn und Taxische Postverwaltung herbeiführen. Ferner lag in den niedrigen Sätzen des Vereinstarifs ein Nöthigungsmittel, auch die internen Tarife mindestens in gleicher Weise herabzusetzen, und außerdem entstand für die Thurn und Taxische Postverwaltung durch die Münzwährung ein Nachtheil, da 3, 6 und 9 Kr. Rh. einen geringeren Betrag darstellen als 3, 6 und 9 Kr. C. M. oder 1, 2 und 3 Sgr. Auch kam in Betracht, daß die Thurn und Taxische Verwaltung bei Benutzung der Eisenbahnen zu Posttransporten in ihrem Bezirke nicht diejenigen Erleichterungen und Vortheile genoß, welche den Staatspostverwaltungen in ihren Gebieten den Eisenbahnen gegenüber durch das Gesetz waren gesichert worden.

Die Gerechtigkeit erfordert es, nicht zu verkennen, daß die Lage der Thurn und Taxischen Postverwaltung, der neuen Gestaltung des Deutschen Postwesens gegenüber, eine andere war, als die Lage der übrigen Postverwaltungen. Diese sind zugleich Staatsverwaltungen: die finanziellen Opfer, welche sie der Reform brachten, wurden aufgewogen durch die den Angehörigen ihrer Staaten zu gute kommenden Erleichterungen des Verkehrs und der auf demselben ruhenden Steuer. Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis aber muß in dem Postwesen seinen Vermögensstamm erblicken und hierdurch ist die alleinige Widmung des Institutes zu rein volkswirtschaftlichen Zwecken von selbst ausgeschlossen. Daß es so ist, mag die Bundesacte verantworten. Dem Fürsten von Thurn und Taxis wird kein Billigdenkender es verargen wollen, daß er möglichst hohen Vortheil aus den ihm eingeräumten Privilegien zu ziehen sucht. Kaum wird der Thurn und Taxischen General-Postdirection etwas Triftiges entgegen gehalten werden können, wenn sie in der an die Staatsregierungen ihres Postareals gerichteten, dem Beitritt zum Postverein betreffenden Denkschrift von 1850 sagt: »Der Herr Fürst wird den Aufschwung inneren Lebens in Deutschland, sofern dasselbe durch die Postreform bedingt ist, als Deutscher Fürst und Vaterlandsfreund freudig begrüßen. Er hat so eben durch die in dem größten Theile seines Postgebiets verordnete Herabsetzung der Lage für die interne Correspondenz dazu aus freiem Antriebe und mit großen Opfern die Hand gereicht, aber die gleiche Aufforderung, wie die Staatsregierungen hat er so wenig, als er die gleiche Vergeltung zu erwarten hat. Was durch andere Andern strömt, weil es in die Postkasse nicht mehr fließt, kommt ihm direct nie wieder, indirect kaum jemals zu Gute: für das, was er aufgibt, hat er niemals einen Ersatz zu erwarten. Unter dessen bleiben seine Verpflichtungen aber unverändert.«

Die Thurn und Taxische Verwaltung glaubte demnach ihren

Beitritt zum Postverein, den sie drängenden Regierungen der Staatsgebiete ihres Areal's gegenüber, an die Bedingungen der erleichterten Benutzung der Eisenbahnen, der Beschränkung der in den Lehnungsverträgen bedungenen Portofreiheiten (in manchen Taxischen Bezirken soll die portofreie Correspondenz die portopflichtige überstiegen haben), der Ermäßigung der Aversen für Chaussée- und Brückengelder resp. des Lehns-Canons knüpfen zu müssen, und suchte auf diesen Grundlagen Unterhandlungen mit den betreffenden Regierungen einzuleiten, wobei die Verhältnisse zu Kurhessen, zu Hessen-Darmstadt, zu Nassau, namentlich aber zu Württemberg viele in dem Postlehnsverhältnisse begründete Schwierigkeiten bereiteten. \*)

\*) Während der Rheinbundzeit hatte Württemberg seine Posten selbst verwaltet, wie im vorigen Abschnitt erwähnt ist. In Folge der Festsetzungen der Bundesacte war das nutzbare Eigenthum der Württembergischen Posten durch den Postlehnsvertrag vom 27. Juli 1819 dem Fürsten von Thurn und Taxis gegen den sehr mäßigen Canon von jährlich 70,000 fl. wieder überlassen worden. Die Württembergischen Stände hatten seit 1820 auf den Landtagen verschiedene Angriffe gegen diesen dem Interesse des Staates und Publicums nachtheiligen Vertrag gerichtet, aber ohne entscheidenden Erfolg. Demnächst gab das Entstehen der Eisenbahnen zu lebhaften Streitigkeiten über das Rechtsverhältniß der Württembergischen Staats-Eisenbahn zu der Thurn und Taxischen Postanstalt, über die beanspruchte Benutzung der Ersteren für die Zwecke der Letzteren und event. eine entsprechende Geldentschädigung Anlaß. Ein völliges Zerwürfniß entstand, als die Württembergische Staatsregierung im Jahre 1849 auf Grund des §. 39. Art. VIII. der von dem Reichsverweser verkündeten Grundrechte des Deutschen Volkes: — „Aller Lehnverband ist aufzuheben. Das Nähere über die Art und Weise der Ausführung haben die Gesetzgebungen der Einzelstaaten anzuordnen“ — beabsichtigte, das lehnbare postalische Eigenthum des Thurn und Taxischen Hauses im Königreich Württemberg einzuziehen, mit dem Staatseigenthum zu consolidiren, und eine nachträgliche Entschädigung offen zu halten. Die Anwendbarkeit jener Bestimmung der Grundrechte auf die Taxischen Postlehen war mindestens zweifelhaft. Denn die Absicht jener Bestimmung des §. 39. war, wie die Verhandlungen der Nationalversammlung beweisen, auf eine Allodification, nicht aber auf eine Consolidation der Lehen gerichtet. Da von ersterer hinsichtlich der Taxischen Postlehen aber nicht füglich die Rede sein konnte, so erhellt, daß die Bestimmungen des gedachten Grundrechts-Paragraphen für die Lösung der Postlehnsfrage nicht ausreichend waren. Ebensowenig konnten aus der Lehnsherrlichkeit oder der Lehnshoheit ausreichende Gründe hergeleitet werden. Die Preussische Regierung, wie die provisorische Centralgewalt theilten daher auch die Ansicht, daß es zweckmäßiger gewesen wäre, wenn Württemberg seinem thatfächlichen Vorgehen bis zur principiellen Entscheidung der Sache Anstand gegeben hätte, und ließen ihre Vermittelung eintreten. Die Angelegenheit ist später bekanntlich durch gütlichen Vergleich erledigt worden, indem Württemberg mit dem Fürsten von Thurn und Taxis sich in der Hauptsache durch eine Geldentschädigung absand, und dadurch das für einen Staat von dem Umfange Württembergs besonders nachtheilige Postlehnsverhältniß beseitigte. (Näheres vide in der Tübinger Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft, Jahrgang 1844 S. 7 ff.; in der Stuttgarter Deutschen Vierteljahrsschrift, Jahrgang 1848 III. Heft S. 134; Stängel: „Das Postrecht Württembergs und die Ansprüche des Hauses Taxis“ (Stuttgart 1844); desselben: „Das rechtliche Verhältniß der von dem Fürstlichen Hause Taxis verwalteten Posten zu den Eisenbahnen“ (Stuttgart 1844); Müllers Beleuchtung der vorstehenden Schriften (Quedlinburg und Leipzig 1847, S. 91 ff.); Scharff: „Die Ansprüche und Rechte der Taxischen Post gegenüber den Eisenbahn-Unternehmungen“ (Frankfurt 1840); ferner: „Ueber das Verhältniß der

Aus Anlaß des später erfolgten Beitritts der Thurn und Taxisschen Postverwaltung zum Postvereine wurde die seit längerer Zeit angestrebte Neugestaltung der gesammten Beziehungen des Preussischen und des Thurn

Fürstlich Thurn und Taxisschen Postverwaltung zu den Eisenbahnen“ (Manuscript, Frankfurt a. M. 1845, S. 54 ff.); die Verhandlungen der Württembergischen Kammer der Abgeordneten pro 1841—42, Protocoll der 134. Sitzung, und das Gesuch der Fürstlich Thurn und Taxisschen General-Post-Direction an den Reichsverweser d. d. Frankfurt a. M., 3. März 1849 „um Schutz gegen eine von der Königlich Württembergischen Regierung angedrohte Verletzung der Grundrechte des Deutschen Volkes und um Aufrechthaltung des staatsrechtlich garantirten Rechtszustandes des Fürstlichen Hauses Thurn und Taxis“ nebst den Beilagen.) (Bezüglich der Aufrechthaltung seiner Rechte event. einer vollen Entschädigung für den etwaigen Fall, daß durch die provisorische Centralgewalt von Deutschland eine allgemeine Umgestaltung der Deutschen Postverhältnisse herbeigeführt werden würde, hatte das Fürstliche Haus bereits im Jahre 1848 durch einen besonderen Bevollmächtigten, den Kurhessischen Staatsminister a. D. Freiherren v. Dörnberg, auf Grund der Verträge von 1816 und 1817 die Protection Preussens angerufen.)

In Betreff Hessens bereitete namentlich die Vereinbarung über die erleichterte Benutzung der Main-Weiser Bahn Schwierigkeiten, (Hessen verlangte 24 Kr. pro Achse und Meile, während die Thurn und Taxissche Postverwaltung nur 18 Kr. vergüten zu können glaubte); bezüglich Nassau's wurde der Beitritt zum Postverein dadurch aufgehalten, daß die Thurn und Taxissche Verwaltung die Aufhebung der Portofreiheit in Civilprocesssachen und Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit verlangte. Das Subject dieser Portofreiheit wurde von der Nassauischen Regierung auf Grund specieller Ermittlungen zu jährlich 40,000 Fl. festgestellt (der von dem Fürsten von Thurn und Taxis zu zahlende Lehns-Canon betrug jährlich 12,000 Fl.). Aus pecuniären Gründen so wie aus dem Gesichtspunkte der Beförderung prompter und billiger Rechtspflege glaubte die Nassauische Regierung auf dieses Verlangen nicht eingehen zu können. Man einigte sich später dahin, daß für diese Correspondenz ein ermäßigter Portofaß (durchweg 3 Kr.) Anwendung finden solle. Auch mit der Stadt Frankfurt entstanden Schwierigkeiten.

Die öffentliche Meinung und die Ständeversammlungen gaben inzwischen immer dringender das Verlangen zu erkennen, daß der Beitritt zum Postverein unverzüglich erfolgen möge. In der ersten Kammer der Stände zu Darmstadt im April 1851 wies der Abgeordnete d'Aviz nach, daß allein dem Handel der Stadt Mainz durch den bisherigen Ausschluß der Darmstädtischen Posten von dem Postverein ein jährlicher Schade von 80,000 Fl. entstehe, und stellte den Antrag: „Die Kammer wolle sich bei der Großherzoglichen Staatsregierung verwenden, daß dieselbe den unverzüglichen Beitritt zum Postverein veranlassen möge.“ In dem betreffenden Commissionsberichte heißt es u. a.: „Darmstadt war das erste bei Gründung des Zollvereins, es darf nicht das letzte bei Gründung des Postvereins sein.“ Es kam sogar in Anregung, den Postlehnsvertrag ganz aufzuheben. (Ein ähnlicher Antrag war bereits 1846 in der Deputirten-Versammlung des Herzoglich Nassauischen Landtages gestellt worden, da die seit längerer Zeit im Gange gewesenen Verhandlungen wegen Erneuerung des Postlehnsvertrages von 1807 und Erhöhung des höchst geringen Canons von 6000 Fl. zu keinem Abschlusse geführt hatten. In der Sitzung vom 4. April 1846 äußerten die Abgeordneten Freiherren v. Kruse und v. Marschall, daß, wenn man sich nicht verständigen könne, man mit der Krone Preussen wegen Uebernahme der Verwaltung der Nassauischen Posten contrahiren möge. Die Mehrzahl der Versammlung erklärte sich hiermit einverstanden, und in der Sitzung vom 9. Mai sprach der Deputirte Eberhard: „Deutschlands erste Schutzmacht ist ohne Zweifel das Königreich Preussen. Durch den Zollverein sind wir mit dieser Großmacht bereits in nähere Verbindung getreten. Das Postwesen in den

und Taxis'schen Postwesens nach Maßgabe der Bestimmungen des Postvereins und des Vollzugsvertrages, deren bei der Darstellung der Entwicklung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereines weiter unten gedacht werden wird, bewirkt.

Zu jenem Behufe wurden zu Berlin von den beiderseitigen Bevollmächtigten, Geheimen Ober-Postrath Mezner und Geheimen Regierungsrath, Ober-Postcommissar Döbner abgeschlossen:

1. Der Vertrag über den Anschluß der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung an den Postverein vom 2. August 1850.

Königlich Preussischen Staaten erfreut sich einer hohen Ausbildung, ist sicher, schnell und dabei billig in seinen Beförderungen. Die Postbeamten werden daselbst den übrigen Staatsdienern gleich, nicht allein auf humane Weise behandelt, sondern auch zugleich ganz honett bezahlt. Aus diesen und manchen anderen Gründen stimme ich, da eine eigene Postverwaltung für Nassau in mancher Beziehung nicht rathsam sein möchte, für den Postanschluß an Preußen.“ (Derartige Manifestationen äußerten sich von Neuem bei den Verhandlungen wegen des Anschlusses an den Postverein.) In Frankfurt a. M. fanden wegen der Regulirung der Verhältnisse zur Thurn und Taxis'schen Postverwaltung gemeinschaftliche Verhandlungen zwischen Commissarien der Regierungen von Nassau, den beiden Hessen und Frankfurt a. M. statt. Schon wollte man auf compromissarische Entscheidung recurriren, als zuerst mit Frankfurt und Nassau, dann auch mit den beiden Hessen eine Vereinbarung erzielt ward.

Vom 1. Mai 1851 ab trat die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung für ihr Gebiet in den Thüringischen Staaten und ihre Postanstalten in Frankfurt und den Hansestädten dem Postverein bei. Der Vertrag mit Nassau kam unterm 30. April 1851 zu Stande. Die beiden Hessen traten am 1. October 1851 bei. Die Verhandlungen wegen des Anschlusses des Taxis'schen Postareals in den Hohenzollern'schen Landen waren dem Abschluß nahe, und es blieben nun als die beiden letzten dem Deutschen Postvereine noch nicht beigetretenen Deutschen Länder denn richtig die Fürstenthümer Lippe-De-mold und Lippe-Schaumburg übrig, bis im Jahre 1853 auch dort endlich die Schwierigkeiten beseitigt wurden, welche dem Anschlusse des Postwesens der Fürstenthümer an den Postverein entgegenstanden. (Die Differenz der Lippe-Schaumburg'schen Regierung mit der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung bezog sich auf die Recognitionsgebühr, welche Preußen und Hannover nach dem Quadrupel-Vertrage vom 4. December 1845 über die Hannover-Mindener Eisenbahn für die Durchführung ihrer Eisenbahnposten durch das Lippesche Gebiet an die Fürstliche Regierung zu zahlen hatten. Die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung machte Anspruch auf den Bezug dieser Gebühr, weil sie im Besitze der Ausübung des Postregals im Fürstenthum Lippe sei. Die Lippesche Regierung wies diesen Anspruch damit zurück, daß sie darthat, jene Gebühr sei keine Vergütung für postalische Transitleistungen, sondern sie beruhe auf einem staatsrechtlichen Titel; die Zahlung derselben sei eine Anerkennung der Territorialhoheit der Lippeschen Regierung, weshalb man auch dieser Gebühr die passende Bezeichnung Recognition beigelegt habe. Ueberdies sei das Thurn und Taxis'sche Postwesen in dem Fürstenthum Lippe-Schaumburg nicht so befestigt wie in anderen Staaten. Das Fürstliche Haus habe die Briefpost ex pacto, die Fahrpost gar nur durch precäre Concession erhalten. Der Vertrag vom 15. Februar 1814 beziehe sich nur auf die Ueberlassung des nutzbaren Eigenthums bestimmter Briefposten und Routen, nicht auf Verleihung der Ausübung des gesammten Postregals, was schon daraus hervorgehe, daß in Hagenburg eine Hannöversche Postexpedition bestehe und in Bückeburg von 1803—1848 eine Preussische Postanstalt bestanden habe.)

Er bestimmte im Artikel 2.: Alle älteren Verträge treten mit dem Tage der Ausführung des Vereins-Vertrages für die Dauer desselben so weit außer Wirksamkeit, als die Bestimmungen derselben nicht durch besondere Uebereinkunft ferner für gültig erklärt werden. Mit dem Erlöschen des Postvereins-Vertrages treten alle älteren Vertrags-Verhältnisse und rechtsverbindliche Stipulationen wieder in Kraft. Im Artikel 14. wurde rücksichtlich des Transits der Französisch-Lazisischen Correspondenz über Saarbrück festgesetzt, daß die Preussische Postverwaltung bezüglich dieser Correspondenz nicht in das Verhältniß einer Vereins-Grenzverwaltung trete. Die von der Thurn und Lazisischen Verwaltung zu zahlende Transitgebühr wurde, vorbehaltlich der Einigung über eine Pauschalsumme zu 4 Pf. pro Loth brutto bestimmt.

2. Der Vertrag über die gegenseitigen Beziehungen der Preussischen und Thurn und Lazisischen Postverwaltung in den Hansestädten vom 2. August 1850. Des Inhaltes und der Bedeutung dieses wichtigen Vertrages ist weiter unten bei Darstellung der Postverhältnisse in Hamburg näher gedacht.

3. Das Erläuterungs-Protocoll vom 2. August 1850, meist transitorische Festsetzungen und Vereinbarungen über die Auslegung einzelner Detailbestimmungen des Postvereins-Vertrages enthaltend.

4. Das Uebereinkommen vom 12. März 1851, betreffend die Ratification und den Vollzug der Verträge vom 2. August 1850, so wie die Verhältnisse zu den Postanstalten der damals dem Postverein noch nicht beigetretenen Staaten.

5. Das Uebereinkommen vom 25. März 1851, betreffend eine Zusammenstellung derjenigen in den älteren Postverträgen enthaltenen Artikel, welche durch den Postvereins-Vertrag nicht außer Kraft gesetzt sein sollen.

(Es sind Artikel aus den oben erwähnten Verträgen vom 4. Juni 1816, 16. December 1817, 12. März 1823 und 23. Januar 1834. Sie betreffen meistens Portofreiheits-Verhältnisse und finden sich im Amtsblatt des Preussischen Postdepartements pro 1851 S. 262, pro 1852 S. 227 und pro 1853 S. 484 des Näheren erwähnt. Außer diesen Artikeln über die Portofreiheit wurden aufrecht erhalten: der schon oben erwähnte Artikel 55. des Vertrages vom 4. Juni 1816 wegen des Schutzes der Fürstlichen Postanstalt; der Artikel 22. des Vertrages vom 16. December 1817 wegen Ermäßigung des Personengeldes für die auf Preussische Postfreipässe mit Lazisischen Posten reisenden Personen; der Artikel 23. desselben Vertrages wegen der Haftbarkeit der beiderseitigen Postanstalten für Effecten und Gelder. [Ersatz soll längstens 4 Wochen nach Feststellung des Verlustes resp. der Beschädigungen erfolgen]; der Artikel 60. desselben Vertrages wegen des

ungehinderten Durchganges der Preussischen Posten auf der Route von Querfurt nach Sangerhausen über Artern nach Erfurt durch das Amt Oldisleben, Allstädt und Schloß Bippach und über Artern nach Erfurt, und wegen des ungehinderten Durchganges der Thurn und Taxis'schen Posten auf den Routen von Neustadt und Schleiß nach Pörsneck und Saalfeld durch das Preussische Amt Ziegenrück; endlich die oben näher erwähnten Artikel 110—115. aus dem Vertrage vom 12. März 1823, betreffend die Beförderung der Sendungen und Correspondenz der Preussischen Militärbehörden und Soldaten in Mainz.) —

So waren auch diese schwierigen Verhältnisse in's Klare gesetzt und den Zeitbedürfnissen entsprechend geordnet worden. —

#### Postverhältnisse mit Braunschweig.

Nach dem Cüneviller Frieden waren bei Organisation der Verwaltung in den Preussischen Entschädigungslanden, namentlich in dem Bisthum Hildesheim, Unterhandlungen mit Braunschweig Behufs Regelung der durch die neue Gebietsgestaltung veränderten gegenseitigen Postverhältnisse angeknüpft worden.

Das Ergebniß dieser Unterhandlungen war ein unterm 8/9. December 1802 zwischen dem damaligen Post-Inspector Vistor und dem Braunschweigischen Postrath Eleve abgeschlossener Postvertrag gewesen. Durch denselben waren die Braunschweiger Posten im Hildesheimischen beseitigt und die sonstigen Beziehungen den neuen Postgrenzen entsprechend geordnet worden.

Außerdem bestimmte dieser auf die Dauer von 12 Jahren abgeschlossene Vertrag (Abtheilung B. S. 1.), daß die Braunschweigische Regierung Behufs des Preussischen Hildesheim-Naderbornschen Courses den ungehinderten freien Durchzug der Preussischen Posten und die Einrichtung Preussischer Poststationen in Eschershausen und Holzminden zugestehet. Die Preussischen Posten wurden demnach von Preussischen Posthaltereien, und von Postillonen in Preussischer Montirung durch das Braunschweigische Gebiet befördert, ohne daß die Preussische Postverwaltung, welche das Porto und Personengeld auf dem ganzen Course bezog, für diesen Transit irgend eine andere Vergütung zu zahlen hatte, als eine in dem Vertrage festgesetzte geringe Gratification für diejenigen Braunschweigischen Postbeamten, denen die Abschreibung des Stundenzettels, die Uebergabe der Briefbeutel und die sonstigen Abfertigungsgeschäfte bei dieser Post übertragen worden waren.

Die Kriegsjahre, die Gründung des Königreiches Westphalen und die anderweite Gestaltung der Staatsgebiete durch den Wiener Congreß änderten dies Verhältniß. Die Hauptpostverbindungen zwischen den östlichen und westlichen Theilen des Preussischen Staates

wurden durch die Gebiete von Kurhessen und Hannover, an welches Preußen das Fürstenthum Hildesheim abgetreten hatte, geleitet.

Die Braunschweigische Regierung wußte die mancherlei staatswirthschaftlichen und finanziellen Vortheile richtig zu würdigen, die der Durchzug der Posten dem transitgebenden Gebiete gewährt. Sie war daher bemüht, den Preussischen Posttransit durch ihr Gebiet zu lenken. Von ihr, nicht von Preußen, ging die Anregung dazu aus. In der Erfüllung ihres Wunsches erkannte sie eine Concession, welche die Preussische Regierung ihr gewährte, indem damals jene erwähnten beiden Concurrenzrouten vorhanden waren.

Sie erklärte sich bereit, dem Preussischen Posttransit durch Braunschweig alle billige Willfährigkeit und Bequemlichkeit darzubieten, und erläuterte bei der im August 1816 stattgefundenen Anwesenheit des Geheimen Postrathes Pistor in Braunschweig diese Erklärung dahin, daß man Braunschweiger Seits bereit sei, der Preussischen Postverwaltung die Errichtung von Stationen auf den erforderlichen Punkten für eine Reitpostverbindung von Magdeburg nach Paderborn durch das Braunschweigische Gebiet namentlich über Helmstädt, Braunschweig, Lutter und Holzminden nachzugeben.

Die Preussische Postverwaltung sah sich indeß damals noch nicht in der Lage, diese Unterhandlungen zu einem bestimmten Resultate zu führen. Der Grund davon war, daß ihr noch die Basis fehlte, auf welcher die allgemeine Regulirung sämmtlicher Posttransit-Verhältnisse zwischen den östlichen und westlichen Provinzen der Preussischen Monarchie erfolgen sollte. Eine solche Basis hatte die Preussische Postverwaltung, wie wir im fünften Abschnitte gesehen haben, bei den Verhandlungen des Wiener Congresses zu gewinnen getrachtet. Sie hatte die dringende Nothwendigkeit dargethan, den freien Posttransit auf jenen Braunschweigischen, Hessischen und Hannoverschen Straßen unter staatsrechtliche Garantie zu stellen. Hardenberg hatte gegen den General-Postmeister v. Seegebarth die Ueberzeugung ausgesprochen, daß die Sicherstellung Preussischer perpetueller Posttransitgerechtsame auf jenen Verbindungsstraßen bei dem Congresse um so eher zu billigen Bedingungen werde erreicht werden können, als Preußen die Einverleibung der überrheinischen Provinzen nicht gewünscht, vielmehr durch Annahme derselben und Verzichtleistung auf wichtigere Ansprüche der Erhaltung des Friedens ein großes Opfer gebracht habe. Die Wendung der Verhandlungen auf dem Wiener Congreß ließ diese Hoffnung nicht in Erfüllung gehen, und bereitete der Preussischen Postverwaltung einen schwierigen Stand.

Die Hindernisse, welche Hannover und Hessen alsbald dem Preussischen Posttransit entgegenstellten, veranlaßten das General-Postamt, bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten die Erledigung dieser offenen Frage bei der Bundesversammlung zu beantragen. Da sich indeß die Constituirung der letzteren und die Eröffnung des Bundestages

verzögerten, es auch aus politischen Motiven und besonders im Interesse der Aufrechthaltung des nachbarlichen Einvernehmens und der Kräftigung des noch so jungen föderativen Staatensystems in Deutschland gerathen schien, jetzt nicht mit dieser Angelegenheit hervortreten, so mußten die provisorischen Verhältnisse einstweilen bestehen bleiben.

In die Postconvention, welche der Postdirector Weltzien aus Magdeburg im Auftrage des General-Postamts unterm 10/13. Juli 1819 mit dem Postdirector Henneberg zu Braunschweig abschloß, wurde daher über die Transit-Verhältnisse noch keine Bestimmung aufgenommen. Dagegen wurden durch diesen Vertrag, als dessen Principien in der Einleitung nachbarliche Freundschaft, Beförderung des Verkehrs und der Interessen der beiderseitigen Postinstitute hingestellt sind, die Postbeziehungen, so weit sie sich auf den Grenz- und den Wechselverkehr erstrecken, den veränderten Territorialverhältnissen entsprechend gestaltet. Die Preussische Postverwaltung erlangte namentlich die Zuführung der Braunschweigischen Correspondenz nach Sachsen, die Beförderung der vielangegriffenen gelben Kutsche (S. 233 u. 159) auf der Strecke von Nordhausen bis Hasselfelde und einen entsprechenden Portobezug für diese Leistung. Auch die Fahrpost von Braunschweig nach Magdeburg, welche von der Braunschweigischen Postverwaltung nach dem Vertrage von 1771 (S. 232) auf dem Preussischen Territorium bis Magdeburg unterhalten und befördert worden war, ging von der Braunschweigisch-Preussischen Grenze ab in den Besitz der Preussischen Postverwaltung über, womit die Einfahrt Braunschweigischer Posten in Magdeburg aufhörte. Durch den Vertrag wurden außerdem einige neue internationale Postverbindungen hergestellt, obwohl ihre Anzahl und Ausdehnung im Allgemeinen noch sehr beschränkt blieb, und der vielfachen Berührung der beiderseitigen Staatsgebiete, wie der Mannigfaltigkeit ihrer Verkehrsbeziehungen nicht entsprach.

Bei den Unterhandlungen dieser Convention wurde Braunschweigischer Seits von Neuem der Wunsch geäußert, daß Preußen doch darauf eingehen möchte, die Posten, welche jetzt über Hildesheim befördert würden, über Braunschweig zu leiten. Im Jahre 1821 wurde der Geheime Postrath Urici beauftragt, die betreffenden Straßen zu bereisen und über die Möglichkeit zu berichten, den großen Berlin-Weselschen Postcours mit Vermeidung des Hannöverschen Gebietes durch das Braunschweigische Territorium zu leiten, weil mit Hannover Streitigkeiten entstanden waren. Er schlug die Straße über Halberstadt, Roßlum, Wolfenbüttel, Immendorf, Lutter, Seesen und Holzminden vor. Auf dieser Straße mußte zwar zwischen Immendorf und Lutter das Hannöversche Gebiet auf einer kleinen Strecke bei Beinum berührt werden, indeß behauptete Braunschweig dort ein unbeschränktes Transitrecht zu besitzen.

Der Umweg auf dieser Strecke war jedoch zu bedeutend, als daß die Preussische Postverwaltung den Hauptpostzug dahin hätte verlegen können, so lange die Mittel, von Hannover billigere Bedingungen zu erlangen, noch



nicht ganz erschöpft waren. Auch beruhete das Braunschweigische Transitrecht durch Weinum auf schwankenden Grundlagen, und um es für die Zwecke des General-Postamtes nutzbar zu machen, hätten die Preussischen Postsendungen dort in Braunschweigischen Postwagen befördert werden müssen, wodurch Umladungen, Aufenthalt und Kostenvermehrungen veranlaßt worden wären.

Dennoch wurden bei Gelegenheit der Vermehrung der Postverbindungen zwischen den östlichen und westlichen Provinzen des Preussischen Staates im Jahre 1822 in Berücksichtigung des mehrfach ausgesprochenen Wunsches der Braunschweigischen Regierung die Unterhandlungen zunächst über einen Briefposttransit durch das Braunschweigische Gebiet wieder aufgenommen. Sie führten zu dem zwischen dem Postdirector Henneberg und dem Postinspector Chasté abgeschlossenen Vertrage vom 24. Juni 1822, nach dessen §. 6. Braunschweig den unbeschränkten Transit Preussischer Brieffelleisen zwischen den östlichen und westlichen Provinzen über Helmstädt, Braunschweig, Lutter, Seesen und Holz Minden gestattete, ohne daß Seitens der Preussischen Postverwaltung für das Transitrecht irgend eine Vergütung zu zahlen war. Nur an Transportkosten für diese zwischen Magdeburg und Paderborn zweimal wöchentlich durch Braunschweig transitirenden Brieffelleisen hatte die Preussische Postverwaltung jährlich 1200 Thlr. (Art. 7.) zu zahlen, da der Transport des Brieffelleisens von der Braunschweigischen Postverwaltung durch Braunschweigische Postritte bewirkt wurde. Wog das Felleisen über 100 Pfund, so war für das Uebergewicht von je 100 Pfund Preussischer Seite ein Nebenpferd mit 4 Thlr. zu bezahlen.

Nach einer damals angestellten Berechnung belief sich der Betrag von 1200 Thlr. jährlich für jedes Pfund der durch Braunschweig beförderten Briefe auf nicht mehr als  $1\frac{1}{2}$  gGr., wofür die Beförderung auf einer Strecke von 22 bis 25 Meilen erfolgte. Eine solche, im Verhältniß zu dem Umfange der Transitleistung, so wie im Vergleiche mit den sonst gewöhnlichen Transitzahlungen mäßige Forderung, verbunden mit dem Umstande, daß die Braunschweigische Regierung auf eine Vergütung für das bewilligte Transitrecht und einen Transitporto bezug, zu welchem das Postregal den transitgebenden Staat berechtigt, ausnahmsweise Verzicht geleistet hatte, beweist, daß diese Regierung erkannte, wie der Transit zwischen den getrennten Preussischen Landestheilen mit den gewöhnlichen Posttransiten nicht auf gleiche Linie zu stellen, und daß für den gewährten Transit nicht Preußen der Braunschweigischen Regierung, sondern diese jenem verpflichtet sei, und zwar um so mehr, als um diese Zeit die Unterhandlungen mit Hannover in eine Lage gebracht waren, die den glücklichsten Erfolg voraussehen ließ und der Preussischen Verwaltung die Haupttransitstraße nach Westphalen und dem Rhein durch Hannover unter den vortheilhaftesten Bedingungen sicher stellte.

Im Jahre 1825 wurde Braunschweigischer Seits der Wunsch ausgedrückt, »daß Preußen doch eine seiner Schnellposten, mit welchen es jetzt so viel Aufsehen erzeuge, von Berlin über Braunschweig nach Paderborn legen möchte.« Dieser Vorschlag ward in weitere Erwägung gezogen, allein der inzwischen erfolgte definitive Abschluß des Postvertrages mit Hannover, so wie der damalige mangelhafte Zustand einzelner für größere Postwagen in der ungünstigen Jahreszeit kaum passirbaren Braunschweigischen Wege verhinderten das Zustandekommen einer solchen Einrichtung.

Es blieb daher bei dem Reitposttransit. Hannover hatte zwar früher versucht, die Braunschweigische Post mit dem Preussischen Brieffelleisen bei Beinum anzuhalten; seit Herstellung des guten Einvernehmens zwischen der Preussischen und Hannöverschen Postverwaltung aber, und namentlich, seitdem Braunschweig gedroht hatte, mit Repressalien gegen die Hannöverschen Posten zwischen Göttingen und Hannover vorzugehen, war der Durchritt durch das Hannöversche Gebiet bei Beinum unbehindert geblieben.

Im Jahre 1833 wurde eine neue Postverbindung zwischen Hannover und Braunschweig eingerichtet, mittelst welcher die Preussischen Briefpakete zwischen Magdeburg und Hannover Beförderung erhielten. Für diese Transitpakete, so wie für den Transit der Briefpakete zwischen Magdeburg und Göttingen wurde der Braunschweigischen Postverwaltung die von ihr beanspruchte mäßige Vergütung von 3 guten Pfennigen pro Loth gezahlt.

In demselben Jahre wurde die vorhin erwähnte Vergütung von 1200 Thlr. jährlich für den Transit der Preussischen Correspondenz zwischen den östlichen und westlichen Preussischen Gebietstheilen in Folge einer Veränderung des Postenlaufes, welche die Braunschweigische Verwaltung ihrem Interesse nicht entsprechend fand, ihrem Verlangen gemäß auf 1500 Thlr. jährlich erhöht.

Die gesammten Transitvergütungen, welche die Preussische Postverwaltung an Braunschweig zahlte, beliefen sich incl. der Beipferdekosten im Jahre 1837 auf 2000 Thlr. —

Da sich im Laufe der Zeit das Bedürfniß fühlbar gemacht hatte, die gegenseitigen Verhältnisse den vermehrten Anforderungen der Zeit und dem gesteigerten Verkehre entsprechend zu regeln, so wurden die bisherigen Verträge Seitens der Preussischen Postverwaltung gekündigt, und im April 1839 zu Berlin zwischen den Bevollmächtigten der beiden Regierungen, Geheimen Postrath Schmückert und Postrath Ribbentrop Unterhandlungen gepflogen, welche bereits am 8. Mai desselben Jahres zu dem Abschlusse eines neuen und vollständigen Postvertrages führten. Durch diesen Vertrag wurden, unter Aufhebung der bisherigen Conventionen und Vereinbarungen, die sämmtlichen auf den gegenseitigen Postverkehr bezüglichen Verhältnisse, die Postcourse und Postfahrten, die Posttransportmittel, die Grenzstationen, die Kartenschluß-Verbindungen,

die Zuführung der Correspondenz, die verschiedenen Transit-Verhältnisse, die Expedition, die Portotagen, der Expeditions- und Rechnungsmodus, das Extrapost-, Courier- und Estafettenwesen, die Personenbeförderung, die steueramtliche Behandlung der Postgüter, das Zeitungswesen, das Verfahren in Postcontraventions- und Defraudations-, so wie in Verlust- und Ersatz-Angelegenheiten und die reglementarischen Bestimmungen über die Behandlung und äußere Beschaffenheit der im internationalen Verkehr vorkommenden Postsendungen umfassend und gründlich geordnet und unter sich, wie mit den Postbeziehungen Preußens zu anderen fremden Staaten in Uebereinstimmung gebracht. Namentlich wurden die Postverbindungen beträchtlich vermehrt und vermöge gegenseitiger liberaler Transitbewilligungen und Anerkennung des Principis des transitus innoxius nach Maßgabe der in der Postconvention mit Hannover vom Jahre 1825 darüber aufgestellten Bestimmungen so geregelt, daß die Preussischen und Braunschweigischen mehrfach getrennten Landestheile durch das Band der Posten einander möglichst genähert und fester verknüpft wurden. Bezüglich der Expedition wurde dem Grundsatz, daß die Beförderung stets auf dem schnellsten, und nicht auf dem, den meisten Portogenuß gewährenden Wege erfolgen solle, durchgreifende Anwendung in so weit gesichert, als nicht andere Verträge (z. B. derjenige zwischen Braunschweig und Thurn und Taxis wegen Zuführung der Französischen Correspondenz) dem entgegen standen. Rücksichtlich der Portosätze ward bestimmt, daß dieselben nur aus zwei Factoren zusammengesetzt werden sollten. Für den Lokalverkehr der Grenzorte wurden Erleichterungen herbeigeführt, und die Taxen, so wie die gegenseitigen Portoantheile, bei welchen bisher in Folge der unregelmäßigen Grenzzüge und der geographischen Lage des Braunschweigischen Staatsgebietes manche Anomalien stattgefunden hatten, durch Festsetzung einer hinreichenden Anzahl zweckmäßiger Postgrenzpunkte auf rationaler Grundlage geordnet.

Wegen des Transits durch Braunschweig zwischen den östlichen und westlichen Preussischen Provinzen gelang es, nicht allein die oben erwähnten billigen Transitvergütungen aufrecht zu erhalten, sondern es wurde auch für die Preussische Postverwaltung das Recht des Fahrposttransits durch Braunschweig und zwar gegen eine Vergütung von 8 guten Pfennigen pro Pfund für die Route Helmstädt-Braunschweig-Holzminen und von  $2\frac{1}{2}$  guten Pfennigen pro Pfund für die Route Helmstädt-Braunschweig-Weine erworben.

Die Dauer des Vertrages wurde in Anbetracht der durch den beabsichtigten Eisenbahnbau möglicherweise zu bewirkenden Veränderungen vorläufig auf zwei Jahre mit stillschweigender Verlängerung von Jahr zu Jahr festgesetzt.

Gleichzeitig ward unterm 30. April 1839 ein Abkommen wegen Errichtung einer täglichen Estafettenpost zwischen Magdeburg und Münster durch das Braunschweigische Territorium abgeschlossen und

in Absicht auf die Transitvergütung festgesetzt, daß die Braunschweigische Postverwaltung ohne Rücksicht auf das Gewicht des von ihr estafettenpostmäßig zu befördernden Briefeileisens jährlich 3600 Thlr. erhalten, diese Vergütung aber nach Vollendung der Chaussee zwischen Exleben und Helmstädt um 400 Thlr. gekürzt werden sollte.

Die Braunschweigische Regierung ließ diese niedrigen Transitportosätze bestehen, so lange der Weg über Braunschweig nicht der einzige war, welcher für die Postverbindung zwischen den östlichen und den westlichen Provinzen des Preussischen Staates benutzt werden konnte. —

Ehe wir zur Darstellung der Verhältnisse übergehen, welche durch die Herstellung der Magdeburg-Mindener Eisenbahn herbeigeführt wurden, haben wir noch des Anschlusses des Herzogthums Braunschweig an den Deutschen Zollverein zu gedenken, in Folge dessen die Herzogliche Regierung die Absicht hatte, auch für die Verwaltung der Posten eine Grundlage herzustellen, die mit den veränderten Handels- und Zoll-Interessen Braunschweigs im Einklange sei. Man wollte namentlich das seit mehreren Jahren bestandene Postvertrags-Verhältniß mit dem nicht mehr zollverbündeten Hannover auflösen, und ließ dem Preussischen Postdepartement Eröffnungen zu dem Zwecke machen, zwischen dem Preussischen und Braunschweigischen Postwesen künftig ein solches Verhältniß herzustellen. Nachdem nämlich durch einen Vertrag vom 1. Mai 1834 das Herzogthum Braunschweig sich hinsichtlich der Handels- und Steuer-Interessen dem Königreiche Hannover auf die Zeit bis Ende des Jahres 1841 angeschlossen hatte, wurde auch durch den Vertrag vom 5. April 1835 zwischen Braunschweig und Hannover ein ähnlicher Anschluß des Braunschweigischen Postwesens an Hannover bewirkt. Die beiderseitigen Postverbindungen wurden danach als ein und derselben Verwaltung angehörig betrachtet und die beiden Gebiete in Absicht auf die Tagen und die Transitverhältnisse als ein Postgebiet angesehen. Für die gegenseitigen Postsendungen kam die Hannöversche Tagordnung zur Anwendung; der Bezug geschah jederzeit für die ankommenden Sendungen nach dem vollen Betrage. Das reine Einkommen von dem Braunschweigischen Postwesen wurde nach Maßgabe des Umfanges, der geographischen Lage, der Bevölkerung- und Verkehrs-Verhältnisse des Herzogthums auf die jährliche Summe von 25,000 Thlr. bestimmt, mit der Maßgabe, daß, falls diese Summe sich in einem oder dem anderen Jahre aus dem Abschlusse der Herzoglichen Haupt-Postkasten-Rechnung nicht ergeben sollte, das Fehlende von Hannover zugeschossen werden müsse, wogegen bei einem höheren Ueberschusse die Braunschweigische Postverwaltung gewisse Procentanteile an die Hannöversche Postkasse abzugeben hatte. (Im ersten Jahre schoss Hannover 8000 Thlr., im Jahre 1840 3500 Thlr. zu.) Der Anschluß Braunschweigs an den Zollverein erfolgte im Jahre 1841. Die Unterhandlungen in Betreff der Umgestaltung der Postverhältnisse führten indes nicht zum Ziele, weil der Hannöverschen Regierung Preussischer Seits

damals Eröffnungen zu dem Zwecke gemacht worden waren, den Anschluß des Königreiches Hannover an den Zollverein herbeizuführen. Während hierüber noch verhandelt wurde, ward die Berlin-Mindener Eisenbahn gebaut, welche eine wesentliche Aenderung in den betreffenden postalischen Beziehungen bewirkte.

Im Anfange des Jahres 1839 war der früher bereits angeregte Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Magdeburg und Braunschweig ernstlich wieder aufgenommen worden. Die Herzogliche Regierung legte auf das Unternehmen großes Gewicht und beantragte dessen Genehmigung bei der Preussischen Regierung wiederholt und dringend, wie sie früher die Verlegung der großen Poststraße zwischen Elbe und Rhein nach ihrem Gebiete gewünscht hatte.

Indeß wurde andererseits der Nachtheil, welcher für die Preussischen Interessen zu besorgen war, wenn die Verbindung zwischen den getrennten Theilen des Preussischen Staates ausschließlich auf die Route durch Braunschweig und Hannover beschränkt, und diesen Regierungen dadurch gewissermaßen ein Monopol auf den Transit ertheilt würde, von dem Staatsminister und General-Postmeister v. Nagler und von dem Kriegsminister nicht verkannt. Beide trugen darauf an, zur Verhütung dieses Nachtheils den Bau der Eisenbahn nach Braunschweig nicht eher zu genehmigen, als bis die Herstellung einer Eisenbahn zwischen Halle und Cöln auf dem Wege über Cassel gesichert sein würde. Der bereits entworfene Plan zur Erbauung einer Eisenbahn in letzterer Richtung, und zwar über Mühlhausen und Cassel, ward jedoch später aufgegeben, und dagegen die Herstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Magdeburg und Minden über Braunschweig und Hannover genehmigt.

Es war nicht zu verkennen, daß das Interesse der Preussischen Staatsverwaltung und des Publicums möglicherweise erheblich gefährdet werden könnte, wenn nach Herstellung dieser Eisenbahn, welche demnächst der nothwendige Weg zur Verbindung der getrennten Preussischen Provinzen werden mußte, es den Regierungen von Braunschweig und Hannover ganz überlassen bliebe, welchen Bedingungen sie den Preussischen merkantilischen und Posttransit unterwerfen wollten.

Die Preussische Staatsverwaltung suchte sich daher auf dem Wege des Vertrages hiergegen sicher zu stellen.

Was insbesondere den Posttransit angeht, so wurde bei den desfalligen Unterhandlungen von der Preussischen Postverwaltung darauf angetragen, daß in den wegen des Baues der Eisenbahn mit den Regierungen von Braunschweig und Hannover abzuschließenden Staatsverträgen das Recht des ungehinderten Transits Preussischer Postsendungen jeder Art für alle Zeiten auf dieser Eisenbahnlinie unbedingt zu erwerben sei, wogegen eine angemessene billige Vergütung mit der Maßgabe zugestanden werden sollte, daß die Hannoversche und die Braunschweigische Regierung die Preussischer Seits künftig

zu entrichtenden Transitvergütungen mit Rücksicht auf die allgemeinen Portoermäßigungen, welche da, wo Eisenbahnen entstehen, eintreten möchten, moderiren würden.

Im Artikel 9. des Staatsvertrages vom 10. April 1841 zwischen Preußen, Hannover und Braunschweig über die Herstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Magdeburg und Minden wurde nun unter Aufhebung der bisherigen Transitfestsetzungen auf den Linien, wo die Eisenbahn gelegt werden würde, bestimmt:

- a) Die Königlich Hannöversische und Herzoglich Braunschweigische Regierung werden den Preussischen Brief-, Geld- und Packetsendungen jeglicher Art, welche von der Königlich Preussischen Postverwaltung befördert werden, den ungehinderten Transit in derselben Beschaffenheit, wie solche auf den resp. Grenzen ankommen, so lange gestatten, als jene Eisenbahn besteht.
- b) Die gedachten Regierungen sichern der Königlich Preussischen Postverwaltung bei dem erwähnten Transit auf den Eisenbahnen die schnelle und sichere Beförderung aller Preussischen Postsendungen in demselben Maße zu, wie solche den eigenen Hannöversischen und Braunschweigischen Postsendungen von den resp. Eisenbahn-Unternehmern gewährt werden muß.
- c) Die Königlich Preussische Postverwaltung wird dagegen von dem Zeitpunkte an, wo die Eisenbahn für Preussische Postsendungen benutzt wird, an die Königlich Hannöversische und Herzoglich Braunschweigische Postverwaltung für obige Zugeständnisse eine den veränderten Verhältnissen entsprechende Vergütung gewähren. Die Feststellung dieser Vergütung, von welcher die Erfüllung der sub a. und b. erwähnten Zugeständnisse abhängig gemacht wird, bleibt einer näheren Vereinbarung der gegenseitigen obersten Postbehörden vorbehalten.
- d) Sollte in Folge der Eisenbahnanlage künftig in Hannover oder Braunschweig eine allgemeine Porto-Ermäßigung eintreten, so machen beide Regierungen sich anheischig, die Preussischer Seite zu entrichtenden Transitsätze nach dem Verhältniß jener allgemeinen Porto-Ermäßigung herabzusetzen.

Der Artikel 7. des Staatsvertrages von demselben Tage zwischen den Regierungen von Preußen und Braunschweig über den Bau der Magdeburg-Braunschweiger Eisenbahn bestimmt: »Auch wird die Herzoglich Braunschweigische Regierung die Preussischen Brief-, Geld- und Packetsendungen gegen die, in den zwischen den beiden Regierungen bestehenden Postverträgen stipulirten oder anderweit beiderseits verhältnißmäßig zu moderirenden, Portoantheile in derselben Beschaffenheit, wie sie bis zur Braunschweigischen Grenze gelangen, auf der Eisenbahn ungehindert, schnell und sicher bis Braunschweig befördern lassen.«

Durch den angeführten Artikel 9. des Vertrages vom 10. April 1841 erwarb die Preussische Postverwaltung das Transitrecht auf der Magdeburg-Mindener Eisenbahn für die Zeit des Bestehens derselben. Damit waren auf dieser Route die Preussischen Postgerechtfame allerdings befestigt. Die Ausübung derselben aber sollte, in Folge einer Bestimmung des nämlichen Vertrages, bei deren Fassung man sich gegen abweichende Auslegungen nicht genügend gewappnet hatte, der Preussischen Regierung noch reichliche Opfer kosten.

Die Fassung der Bestimmung des Artikels 9. ad c., nach welcher für den Transit »eine den veränderten Verhältnissen entsprechende Vergütung« gezahlt werden sollte, entsprach nämlich nicht wörtlich der von der Preussischen Postverwaltung beantragten oben erwähnten Fassung, und der zu allgemein gehaltene Ausdruck: »Den veränderten Verhältnissen entsprechend« fand bei der Preussischen und der Braunschweigischen Regierung eine völlig contradictorische Interpretation, welche eine unerschöpfliche Quelle von Differenzen und langwierigen Unterhandlungen wurde.

Während nämlich die Preussische Verwaltung nach Maßgabe der oben erwähnten allgemeinen Voraussetzungen unter welchen die Einwilligung der Preussischen Staatsregierung in die Leitung der Magdeburg-Mindener Eisenbahnlinie durch Braunschweig überhaupt nur erfolgt war, die Ansicht festhielt, daß in jener Vertragsbestimmung die Zusage enthalten sei, den Transit gegen billige, die damaligen Vergütungsnormen nicht übersteigende, und die Höhe der gewöhnlichen Transitportosätze nicht erreichende Entschädigung zu leisten, erblickte die Braunschweigische Regierung darin die Berechtigung, ihre Transit-Vergütungsforderungen beträchtlich zu erhöhen.

Beide Ansichten sind nicht ohne Grund. Die Preussische Regierung hatte vor dem Abschlusse des Vertrages das Mittel in der Hand, sich den Posttransit unter den vortheilhaftesten Bedingungen zu sichern, da die Braunschweigische Regierung, um die Genehmigung der für sie eine Lebensfrage bildenden Eisenbahnanlage zu erlangen, sehr wahrscheinlich jedes in Bezug auf den Posttransit geforderte nicht unbillige Zugeständniß bereitwillig gemacht haben würde. Wenn die Preussische Regierung keine lästigeren Bedingungen stellte, als die in den Verträgen stipulirten, so geht doch aus dem Sinne und dem ganzen Zusammenhange der Bestimmungen im Artikel 9. (c. und d.) des Tripel-Vertrages vom 10. April 1841 und im Artikel 7. des die Magdeburg-Braunschweiger Eisenbahn betreffenden Vertrages von demselben Tage, so wie aus der Natur der Sache unzweideutig hervor, daß sie sich durch dieselben gegen übermäßige Forderungen schützen wollte. Die Preussische Regierung gestattet die Führung der Eisenbahn von Magdeburg auf Braunschweig: dadurch entsteht für sie die Nothwendigkeit, die Transitstraße durch Braunschweig zu benutzen: wie kann sie die Absicht haben, diesen Transitweg, der damals der einzige war, sich selbst zu erschweren? Wie kann sie einer fremden Regierung die beliebige Be-

steuerung ihres Posttransits auf einer Straße anheimgeben wollen, deren Bau sie auf den Wunsch und im Interesse jener Regierung in der Richtung geleitet hat, die die Straße inne hält? Die angeführten Vertragsbestimmungen zeigen, daß man überall Porto-Ermäßigungen im Sinne hatte, wie sie sich auch durch die erleichterte und billigere Transportart der Postsendungen auf den Eisenbahnen auf natürliche Weise ergeben mußten. Wären die früheren Transitfäße beibehalten, wären sie selbst ermäßigt worden, so hätte sich doch für die Braunschweigische Postverwaltung ein bedeutender Mehrgewinn ergeben müssen, da der ganze Verkehr, der früher auf den Routen über Cassel und über Hildesheim ging, fortan auf die Braunschweigische Bahn geleitet wurde. Nicht allein die verminderten Kosten des Transports auf der Eisenbahn, sondern auch diese Zuwendung des gesammten Preussischen Posttransits waren Vortheile für Braunschweig, in deren richtiger Würdigung die Preussische Regierung bei dem Abschlusse des Vertrages vom 9. April eine »den veränderten (d. h. den für die transitgebende Verwaltung erleichterten und günstiger gewordenen) Verhältnissen entsprechende« Normirung der Transitvergütung sich ausbedungen hatte. Wollte man diese Auslegung nicht zulassen, so könnte die gedachte Bestimmung nur den Sinn haben, daß die Transitfäße erhöht werden sollten. Daß die Preussische Regierung weder die Absicht noch die Veranlassung haben konnte, eine solche Stipulation zu treffen, bedarf nach den dargestellten Umständen nicht erst der Erwähnung.

Die Braunschweigische Ansicht andrerseits konnte dadurch begründet werden, daß die Vergütungsfäße für den Preussischen Transit früher nur deshalb so billig bemessen worden seien, weil durch das Hannöversche und das Hessische Gebiet Concurrerzrouten bestanden hätten. Jetzt sei diese Concurrerz beseitigt: Braunschweig sei im Alleinbesitz des Preussischen Transits nach und aus den westlichen Landestheilen: es könne ihn unbeschränkt besteuern, ohne fürchten zu müssen, daß er dem Lande entzogen werde. Dieses sei eben das in der erwähnten Vertragsbestimmung gemeinte »veränderte Verhältniß« und diesem Verhältnisse entsprechend müsse nach Maßgabe des Vertrages die Transitvergütung normirt, das heißt erhöht werden. Der Relativsatz in der Bestimmung ad c. des Artikel 9. des Vertrages vom 10. April: »die Feststellung dieser Vergütung, von welcher die Erfüllung der sub a. und b. erwähnten Zustände abhängig gemacht wird« sei kaum anders als auf eine beabsichtigte Erhöhung der Vergütung zu deuten. Auch seien die bisherigen Transitfäße, wenn man den Preussischen Posttransit aus und nach Westphalen und der Rheinprovinz, auf gleiche Linie mit den übrigen Posttransiten stelle, zu niedrig gewesen.

Diese Auslegung kann, wie leicht ersichtlich ist, unter Umständen dahin führen, daß im Art. 9a. erworbene Preussische Transitrecht ganz illusorisch zu machen.

Wenn nun auch die Bestimmungen über eine Staatsdienfbarkeit



nach bekannten Rechtsregeln im Zweifel zu Gunsten des belasteten Staates auszulegen sind, so kann doch eine Auslegung, deren Consequenzen auf die factische Vernichtung der de jure erworbenen Servitut hinausführen, kaum richtig, zum mindesten nicht den Absichten der contrahirenden Theile, die ein solches Rechtsverhältniß begründen wollten, entsprechend sein.

Allein der thatsächliche Zustand gewährte, nachdem die Eisenbahn hergestellt war, der Braunschweigischen Postverwaltung eine vortheilhafte Position.

Schon bei der ersten im Jahre 1843 über den Gegenstand eingeleiteten Verhandlung, als die Eisenbahn noch nicht bis Minden vollendet war, sondern es sich nur um deren Benuzung bis Braunschweig handelte, traten die verschiedenartigen Auffassungen einander gegenüber.

Die Preussischen Bevollmächtigten, Geh. Postrath Friedrich und Geh. Rechnungsrath Kämpfer machten, dem Sinne entsprechend, welcher nach Ansicht der Preussischen Regierung dem Vertrage beizulegen war, dem Braunschweigischen Bevollmächtigten, Herzoglichen Postrath, nachmaligen Geheimen Finanzrath Ribbentrop das Anerbieten einer Vergütung, die der Braunschweigischen Verwaltung, außer einer reichlichen Entschädigung für die Beförderungskosten einen Gewinn gewährte, welcher dem derselben bis dahin durch den Preussischen Posttransit zugestossenen Vortheile gleichkam. Dieser Vortheil würde sich für die Correspondenzbeförderung auf etwas mehr als 3000 Thlr. jährlich belaufen haben. Für Beförderung der Fahrpostsendungen auf der Eisenbahn wurde die Eisenbahngüterfracht mit 50 Procent Zuschlag angeboten. Braunschweigischer Seits wurde dagegen gefordert: ein Aversum von 6000 Thlr. jährlich für den Transit der Briefpost, und ein Aversum von gleichfalls 6000 Thlr. jährlich für den Transit der Fahrpost; außerdem die Uebernahme sämmtlicher Beförderungskosten auf der Eisenbahn, einschließlich der Kosten für Stellung und Unterhaltung der Wagen, für die Conducteure u. s. w., sowie die Gestattung des unentgeltlichen Transits der Braunschweigischen Brief- und Fahrpostsendungen nach und aus Sachsen, Bayern, Oesterreich u. c., also des bei Weitem größten Theils der durch Preußen zu befördernden Braunschweigischen Postsendungen.

Der Geldbetrag dieser von der Preussischen Postverwaltung geforderten Leistungen wurde nach speciellen Ermittlungen in Berlin auf 29,880 Thaler berechnet.

Bei diesen Unterhandlungen stellte der Herzogliche Bevollmächtigte auch den Antrag der Einführung directer (ohne Rücksicht auf die postalischen Grenzen nach der geradlinigen Entfernung zwischen den Preussischen und Braunschweigischen Postanstalten bemessenen) Lagen bei dem gegenseitigen Postverkehr. Dieser Antrag war ganz im Geiste des Fortschritts; er hätte wichtigen Verbesserungen Bahn gebrochen; allein die Braunschweigische Verwaltung hatte daran die Bedingung geknüpft, daß jeder Theil das ganze Porto für alle ankommenden Sendungen beziehen sollte.

Hiernach wäre der Portobezug der Braunschweigischen Verwaltung dem der Preussischen fast ganz gleich geworden, während die Leistungen, wie ein Blick auf die beiderseitigen Postgebiete lehrt, für die Letztere bei Weitem größer waren. Bei einem Briefe von Braunschweig nach Danzig et v. v., der damals  $11\frac{1}{4}$  Sgr. kostete, wovon Preußen 10, Braunschweig  $1\frac{1}{4}$  Sgr. bezog, hätte z. B. die Preussische Postkasse nach der von Braunschweig vorgeschlagenen Bezugsweise 10 Sgr. verloren, die Braunschweigische Kasse dagegen  $7\frac{1}{2}$  Sgr. gewonnen; bei einem Packet von 30 Pfund hin und zurück zwischen denselben Orten hätte die erstere 105 Sgr. verloren, die letztere 95 Sgr. gewonnen.

Auf diese Forderungen konnten die Preussischen Bevollmächtigten, ohne erhebliche Interessen ihrer Verwaltung preiszugeben, nicht eingehen. Die Braunschweigische Regierung bestand jedoch darauf mit solcher Festigkeit, daß die Unterhandlungen abgebrochen werden mußten. Ein einige Wochen später erneuerter Versuch der Verständigung scheiterte ebenfalls.

Die Eröffnung der Eisenbahn stand nahe bevor, und es war nicht allein keine Annäherung erzielt, sondern der Gegensatz der Ansichten im Laufe der Verhandlungen nur noch entschiedener hervorgetreten. Schon war die Preussische Verwaltung entschlossen, die Braunschweigische Eisenbahn äußersten Falls zu dem Posttransit gar nicht zu benutzen. Die Lage der Dinge war so, daß eine Krisis zu besorgen war.

Um noch einen letzten Versuch zur Abwendung derselben zu machen, ward der Geh. Ober-Postrath Schmückert von der Preussischen Regierung bevollmächtigt, die Unterhandlungen in Braunschweig selbst zu führen, und der persönlichen Einwirkung desselben in Braunschweig sowohl als in Hannover gelang es, unter Vermittlung der Hannöverschen Verwaltung, den Abschluß eines der Billigkeit entsprechenden Abkommens mit der Braunschweigischen Regierung herbeizuführen, so wie den Postbetrieb auf dieser Route gleichzeitig den veränderten Verhältnissen und neuen Anforderungen entsprechend zu organisiren. Durch diese unterm 6. September 1843 abgeschlossene Uebereinkunft, welche gleichzeitig die nach Maßgabe des Eisenbahnbetriebes nöthigen Veränderungen der Postanlagen regelte und das Porto für die Geld- und Packetsendungen auf die Hälfte ermäßigte, wurden folgende Vergütungen für den Preussischen Posttransit stipulirt:

- a) Für den Transit der Correspondenz zwischen den östlichen und westlichen Preussischen Provinzen 4000 Thlr., und, sobald die Eisenbahn bis zur Hannöverschen Grenze fertig sein würde, 4500 Thlr.
- b) Für die Durchführung der Fahrpostsendungen in Preussischen, von der Braunschweigischen Postverwaltung unentgeltlich mit zu benutzenden Eisenbahnpostwagen unter Begleitung Preussischer Conducteurs durch das Braunschweigische Gebiet bis zur Hannöverschen Grenze 1 Thlr. pro Wagen und Meile.

- c) Für den Transit der Preussisch-Hannoverschen Sendungen 1500 Thlr. jährlich. (Hiervon zahlte Hannover die Hälfte mit 750 Thlr.)

Der Gesamtbetrag dieser Transit-Vergütungen belief sich, einschließlich der Transportkosten für die Fahrpostsendungen, auf 11,640 Thlr. jährlich.

Indem sich Braunschweig in Rücksicht darauf, daß Hannover sich mit einer gleichen Vergütung begnügte, und auch wohl, weil noch nicht alle Möglichkeit beseitigt war, die Braunschweigische Route zu umgehen, mit diesen Bedingungen zufrieden erklärte, war die Herzogliche Regierung doch nicht zu bewegen, dieser Uebereinkunft eine längere Dauer zu geben, als dem Vertrage von 1839, welcher jederzeit nach einjähriger Kündigungsfrist aufgehoben werden konnte.

Von dieser Kündigungsbefugniß machte Braunschweig mit dem Ablauf des Jahres 1847 Gebrauch, und steigerte die Forderungen, weil inzwischen statt der Aräderigen größere Gräderige Eisenbahnpostwagen von der Preussischen Verwaltung in Gang gesetzt worden waren, und weil bei der beabsichtigten Einrichtung Preussischer Bureaux ambulants die Einstellung noch größerer Wagen und die Beförderung eines vermehrten Postpersonals bevorstand. Die Preussische Postverwaltung sollte nämlich für den Transit der Fahrpostsendungen fortan eine doppelt so große Vergütung, d. i. 2 Thlr. pro Wagen und Meile, zahlen. Dieser erhöhte Betrag sollte für die letztverfloffenen drei Jahre mit 19,436 Thlr. 6 Sgr. nachgezahlt werden. Für die in den Preussischen Eisenbahnpostwagen nicht mehr Platz findenden, sondern mittelst Packetwagen der Braunschweigischen Eisenbahn zu befördernden Postgüter wurde statt der bisherigen Vergütung von 10 guten Pfennigen eine solche von 3 guten Groschen pro Centner und Meile in Anspruch genommen, während der gewöhnliche Eilfrachtsatz für das Publicum nur 10 gute Pfennige betrug. Außerdem wurde der Antrag der Einführung directer Taxen und des Bezuges des ganzen Porto's für alle ankommenden Sendungen erneuert.

Diese beanspruchten Mehrbewilligungen berechneten sich auf nahe zu 17,000 Thlr. und die Gesamtsumme der Braunschweigischen Forderung kam somit auf 30,000 Thlr. zu stehen.

Nach längeren Unterhandlungen gelang es, die Braunschweigischen Forderungen um etwas herabzustimmen.

Umterm 30. April 1849 wurde von den beiderseitigen Bevollmächtigten, General-Postdirektor Schmückert und Geheimen Finanzrath Ribbentrop, ein neuer Postvertrag auf die Dauer von 5 Jahren abgeschlossen und darin für den Transit folgende Gegenleistung Preußens stipulirt: Die directe Portotaxe für Briefe und Fahrpostsendungen und der Portobezugsmodus, welcher der Braunschweigischen Verwaltung für die Preussisch-Braunschweigischen Sendungen einen gleich hohen Portoantheil sicherte, wie den Preussischen; für die Brieffen-

dungen sollten wie bisher 4500 Thlr. jährlich gezahlt werden; für die Preussischen Eisenbahn-Postwagen, wenn sie 4räderig waren 1 Thlr., und wenn sie 6räderig waren  $1\frac{1}{4}$  Thlr. pro Meile. Würden größere Wagen, als die damals näher bezeichneten, eingestellt, so sollte die Vergütung verhältnißmäßig erhöht werden. (Dies geschah in der Folge, und die Vergütung wurde auf 1 Thlr. 18 Sgr. 3 Pf. erhöht.) Für die in den Eisenbahn-Postwagen nicht mehr Platz findenden Sendungen wurde pro Centner und Meile ein Frachtsatz von 2 Sgr. zugestanden. Außerdem wurde das Transitporto für die Braunschweig-Sächsischen und einige weniger bedeutende Postsendungen gegen das für die Preussisch-Hannoverschen und einige andere Postsendungen zu zahlende Transitporto compensirt, wodurch der Braunschweigischen Verwaltung gegen ein mäßiges Opfer die lange erstrebte kostenfreie Verbindung mit Sachsen für ihren umfangreichen Verkehr mit diesem Lande zu Theil wurde.

Wenn durch diesen Vertrag die von Seite Braunschweigs verlangte Vergütung auch um 5 bis 6000 Thlr. ermäßigt wurde (sie betrug jetzt 24 bis 25,000 Thlr.), so blieb die von Preußen übernommene Leistung, namentlich im Hinblick auf die Auslegung, welche nach Ansicht der Preussischen Verwaltung dem Staatsvertrage von 1841 zu geben ist, so wie im Vergleich mit der ehemaligen Braunschweigischen Transitporto-Einnahme und mit dem geringen Kostenaufwande, welchen der Preussische Posttransit der Braunschweigischen Verwaltung verursachte, doch noch sehr bedeutend.

Die Verhältnisse des Wechselverkehrs beider Postgebiete hatten sich inzwischen auf der Grundlage des Vertrages von 1849 und bei der Vervollkommnung, welche das Braunschweigische Postwesen unter einer thätigen und sorgsamen Leitung entgegen geführt wurde, in erfreulicher Weise entwickelt.

Rücksichtlich des Transitverkehrs entstanden jedoch neue Differenzen, als es sich im Jahre 1850 um den Anschluß des Herzogthums an den von Preußen und Oesterreich gegründeten Deutsch-Oesterreichischen Postverein handelte.

In Folge der an die Braunschweigische wie an alle übrigen deutschen Postbehörden gerichteten Einladung zum Anschlusse an den Verein forderte dieselbe, daß die auf den Posttransit Bezug habenden allgemeinen Bestimmungen des Vereinsvertrages ohne Modification und ohne Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse, welche in Absicht auf den Preussischen Eisenbahntransit durch Braunschweig bestanden, auch für den letzteren zur Anwendung gelangen sollten. Das Transitporto, welches der Braunschweigischen Verwaltung nach diesen Anforderungen zu zahlen gewesen wäre, wurde damals auf Grund specieller Ermittlungen zu 53,000 Thlr. berechnet, und würde gegenwärtig nach Maßgabe des gestiegenen Verkehrs etwa zwischen 80 und 90,000 Thlr. betragen. Die Preussische Verwaltung wäre in die Lage gekommen, für eine nicht unbedeutende Anzahl ihrer Sendungen nicht allein das gesammte von den Correspondenten erhobene Porto an eine fremde

Verwaltung für den Transit abzugeben, sondern in mehreren Fällen noch sogar mehr zu zahlen. Werden die Transportkosten für die Beförderung des Preussischen Eisenbahn-Postwagens selbst nach dem höchst möglichen Satze veranschlagt, so würde nach Maßgabe der Verhältnisse im Jahre 1851 bei dieser Vergütung für Braunschweig immer noch ein reiner Gewinn von mehr als 40,000 Thlr. jährlich übrig geblieben sein und sich mit dem wachsenden Verkehr alljährlich beträchtlich gesteigert haben.

Die Preussische Verwaltung war entschlossen, diese durch die Verhältnisse nicht gerechtfertigte Forderung unter keinen Umständen zuzugestehen. Sie lehnte dieselbe daher um so mehr ab, als der zwischen Preußen und Oesterreich abgeschlossene Vereinsvertrag für Braunschweig an und für sich kein Recht constituirte, und als die in diesem Vertrage enthaltenen Festsetzungen über das Transitporto auf Verhältnisse, wie die zwischen Preußen und Braunschweig bestehenden, weder berechnet noch anwendbar waren. Keine der anderen deutschen Postverwaltungen, denen gegenüber Preußen in ähnlichen Verhältnissen stand, hatte ihren Anschluß an den Postverein von derartigen Bedingungen abhängig gemacht, deren Zugeständniß die Größe der von der Preussischen Regierung dem Zustandekommen dieses Vereines bereits gebrachten Opfer ungerechtfertigter Weise sehr bedeutend gesteigert haben würde.

Auch Oesterreich schloß sich der Auffassung der Preussischen Regierung an, und der Anschluß Braunschweigs an den Postverein wurde demgemäß von der Bedingung abhängig gemacht, daß das Transitverhältniß für die Preussischen Postsendungen auf der Magdeburg-Mindener Eisenbahn durch den Anschluß Braunschweigs an den Verein nicht verändert werden sollte.

Die Braunschweigische Postverwaltung antwortete hierauf durch eine Reihe von Verträgen, welche sie, eine außerordentliche Thätigkeit entfaltend, mit mehreren deutschen Postverwaltungen theils wirklich abschloß, theils abzuschließen versuchte, um den Einwohnern des Herzogthums die meisten Vortheile des Postvereines zu verschaffen, ohne in denselben einzutreten. Oesterreich und Preußen wußten jedoch, bei denjenigen Postverwaltungen, mit welchen Braunschweigischer Seits jene Unterhandlungen angeknüpft waren, dem Principe Eingang und Geltung zu verschaffen, daß es dem Geiste des Vereines nicht entspräche, wenn von Seiten einzelner Vereinsgenossen mit andern dem Vereine noch nicht angehörigen deutschen Postverwaltungen derartige Separatverträge abgeschlossen würden, durch die einer der Hauptzwecke der Postunion, ganz Deutschland zu umfassen, leicht vereitelt werden könnte.

Die Braunschweigische Regierung sah sich in Folge dessen veranlaßt, ihre Forderung fallen zu lassen, und da ihr aus verschiedenen Gründen daran gelegen sein mußte, auf der im Herbst 1851 anberaumten ersten Conferenz des Deutschen Postvereines schon mit vertreten zu sein, so erklärte sie am 1. August 1851, daß sie dem Postvereine beizutreten bereit sei. Es wurde deshalb am 16. December 1851 zu Berlin der An-

schlußvertrag von den Bevollmächtigten, General-Post-Director Schmückert, Geheimen Ober-Post-Rath Megner, und Geheimen Finanzrath Ribbentrop unterzeichnet, und mit 1. Januar 1852 trat die Herzoglich Braunschweigische Postverwaltung in den Deutsch-Oesterreichischen Postverein.

Das Transitverhältniß blieb vorbehaltlich der weiteren Regulirung in der Weise bestehen, wie es durch die Verträge vom 10. April 1841 und vom 30. April 1849 constituirte war. Dieser letztere Vertrag lief ult. Juni 1854 ab und im Hinblick hierauf ward im Artikel 9. des Vertrages vom 16. December 1851 vereinbart, daß, »wenn man sich bis Ablauf des Vertrages vom 30. April 1849 (ult. Juni 1854) nicht über eine anderweite Transitvergütung geeinigt habe, darüber mit Rücksicht auf die Stipulationen des Vertrages vom 10. April 1841 auf scheidsrichterlichem Wege entschieden werden solle. Das Schiedsgericht sollte in der Weise gebildet werden, daß jede der beiden Parteien eine Deutsche Regierung als Schiedsrichter bezeichne und beide Schiedsrichter alsdann vor Eintritt in die Berathung eine Deutsche Regierung zum Obmann wählen sollten.« \*)

Durch die Bestimmungen des Postvereinsvertrages über die Berechnung und den Bezug des Porto für Fahrpostsendungen (bis zu den Grenzen) mußte sich der Portobezug Braunschweigs, wie er zuletzt in dem Vertrage vom 30. April 1849 bei Einführung der directen Taxen zwischen Preußen und Braunschweig stipulirt worden war, verringern, wogegen der Portobezug Preußens sich erhöhen mußte. Es ward deshalb im Artikel 7. des Anschlußvertrages vom 16. December 1851 bestimmt, daß die Braunschweigische Postverwaltung für diese Verringerung ihrer Einnahmen von Seiten der Preussischen Postverwaltung bis zum Ablaufe des Vertrages von 1849 nach Maßgabe des vollen Verlustes entschädigt werden sollte. Letzterer ward zu 1027 Thlr. jährlich ermittelt und diese Summe als Entschädigung von Preußen an Braunschweig gezahlt.

Ein Jahr vor Ablauf des Vertrages von 1849, im Juni 1853, wurden Braunschweigischer Seits die Unterhandlungen über eine anderweite Transitvergütung wiederum eröffnet. Die Braunschweigische Regierung trat mit der Erklärung hervor, daß sie zu einer Mehrforderung von 10,000 Thlrn. berechtigt zu sein glaube. Um aber zu beweisen,

\*) Die Hannoversche Postverwaltung hatte sich, um zu verhindern, daß bei einem neuen Vertrage zwischen Braunschweig und Preußen eine Erhöhung der für den Transit der Preussisch-Hannoverschen Sendungen durch das Braunschweigische Territorium zu zahlenden Vergütung nicht eintrete, in dem mit Braunschweig abgeschlossenen Vertrage vom 4./8. März 1851 ausdrücklich die Zusicherung ertheilen lassen, »daß bei dem Abschlusse neuer Verträge mit Preußen Behufs des Eintritts Braunschweigs in den Postverein der Transit Preussisch-Hannoverscher Postsendungen durch Braunschweig nicht erschwerteren Bedingungen unterworfen werden sollte.« Hierdurch hatte Braunschweig, Hannover gegenüber, gewissermaßen anerkannt, daß sein Anschluß an den Postverein eine Umänderung in den bestehenden Transitverhältnissen nicht unbedingt mit sich führe.

wie sehr sie bereit sei, alle Billigkeitsrückfichten vorwalten zu lassen und jede mit dem eigenen Interesse nur irgend vereinbarliche Willfährigkeit zu bethätigen, wolle sie, damit die Unterhandlungen nicht unnöthig in die Länge gezogen würden, gleich die äußerste Concession machen und sich mit einer Mehrbewilligung von 5000 Thlr. begnügen.

Die gepflogenen schriftlichen Verhandlungen führten zu keinem Ziele, da die alte Controverse, deren Angelpunkt der Art. 9. des Staatsvertrages vom 10. April 1841 war, immer wieder in erneuter Schärfe hervortrat. Mehrmals schien die Angelegenheit der Nothwendigkeit nahe gebracht zu sein, ihre Regelung durch compromissarische Entscheidung zu empfangen, und sehr wahrscheinlich würde man diesen in dem Vertrage vom 16. December 1852 vorgezeichneten Weg beschritten haben, wenn man sich über die Fragestellung hätte einigen können.

Im Juli 1854, als der Vertrag vom 30. April 1849 bereits abgelaufen war, traten die zum Abschlusse eines neuen Vertrages bevollmächtigten Commissarien der beiden Regierungen, Geheime Ober-Postrath Friedrich und Geheime Finanzrath Ribbentrop in Berlin zusammen, und hier wurde nach schwierigen Unterhandlungen, zu denen das umfassendste statistische und historische Material vorbereitet worden war, eine Annäherung erzielt und der Transitvertrag vom 28. December 1854 nebst Separatabkommen von demselben Tage zu Stande gebracht.

Schon dadurch, daß man bei den Präliminarien den Grundsatz aufstellte, daß die künftige Einnahme Braunschweigs nicht ferner aus directen Bezügen und dem Werthe indirecter Vortheile (Mitbenutzung der Preussischen Eisenbahnpostwagen, unentgeltliche Transite u. s. w.) sich zusammensetzen, vielmehr jede gegenseitige Leistung nach ihrem Geldwerth ausgedrückt und die Vergütung dafür baar angegeben, mithin nicht durch Gegenleistungen aufgewogen werden solle, so wie durch bestimmte Abgrenzung der verschiedenen Transittkategorien und scharfe Unterscheidung zwischen den Transit- und den Transportvergütungen, \*) wurde

\*) Bei den Posttransiten lassen sich zwei Hauptarten unterscheiden. Entweder werden die Sendungen, sei es einzeln, sei es in geschlossenen Transittpaceten (Transittkartenschlüssen), der transitleistenden Verwaltung an den Grenzen ihres Gebietes zur Beförderung mit ihren Landesposten übergeben, und dies ist die gewöhnliche Art, oder die transitbenutzende Verwaltung führt die Sendungen in eigenen Posten, sei es mit ihren Betriebsmitteln, sei es mit den Betriebsmitteln der transitgebenden Verwaltung, durch das Gebiet der Letzteren. So wurden die Preussischen Posten von Berlin nach Hamburg in Preussischen Wagen mit für Preussische Rechnung unterhaltenen Postpferden durch das Mecklenburgische und Dänische Gebiet befördert; desgleichen die Hamburg-Lübecker Freistädtische Post mit den Betriebsmitteln der Hansestädte durch das Holsteinische Gebiet; die Thurn und Taxis'schen Posten, welche durch die nach dem Reichsdeputationschlusse von 1803 an Preußen gefallenene Gebietstheile transittirten (Seite 337), wurden dagegen mit den Betriebsmitteln der Preussischen Verwaltung auf Preussischem Gebiet befördert, weshalb Preußen für die Transportkosten auch eine besondere Entschädigung von der Thurn und Taxis'schen Verwaltung erhielt.

eine Quelle fortwährender Differenzen beseitigt. Ferner kam man bei den Vorverhandlungen überein, aus dem Vertrage alle Bestimmungen, welche den Posttransit auf der Eisenbahn nicht unmittelbar berühren, zu entfernen und dieselben in ein Separatabkommen zusammenzufassen, übrigens aber bei dem Hauptvertrage alle Veränderungen zu berücksichtigen, welche in der Art der Benutzung der Eisenbahnzüge zu Posttransporten vorkommen können, damit der Vertrag für alle derartige Fälle einen Maßstab gewähre, um die unter den veränderten Verhältnissen zu zahlende Vergütung mit Sicherheit berechnen zu können, damit bei Eintritt von Veränderungen die Summe der Vergütungen mit dem, was dafür geleistet wird, in richtigem Verhältnisse bleibe.

Die bei den Präliminarien vereinbarte Unterscheidung zwischen Transit- und Transportvergütung machte es möglich, die erstere nach dem Umfange des Transitobjectes (dem Gewicht der durchgehenden Sendungen) zu bemessen und für die Wagen demnächst nur die Zugkraft zu vergütigen, während bisher in weniger rationeller Weise die Transit- und Transportvergütung in Einer Summe pro Wagen bemessen war, und gezahlt werden mußte, gleichviel ob die Wagen voll oder leer waren. Da der Umfang des Transitobjectes (das Gewicht der durchgeführten Sendungen) sich zu jeder Zeit ohne Schwierigkeit ermitteln ließ, so war damit auch die jeweilige Regulirung der Vergütung, nach Maßgabe des gestiegenen oder gefallenen Transitverkehrs auf eine zweckmäßige und wenig umständliche Weise gesichert.

Nach diesen Vorbedingungen war zunächst erforderlich, daß der jährliche Gesamtwertb dessen, was Braunschweig bisher für den Preussischen

Bei den Preussischen Eisenbahn-Transit-Posten durch Braunschweig stellt zum Theil die Preussische, zum Theil die Braunschweigische Verwaltung die Betriebsmittel, nämlich jene die Wagen, diese die Locomotiven. Stellt die transitgebende Verwaltung beim Transit ganzer Posten durch ihr Gebiet die Betriebsmittel ganz oder theilweise, so gebührt ihr dafür eine Entschädigung, die Transportvergütung (welche auch in der Regel die Entschädigung für die Abfertigung der Posten auf den Stationen — Expeditionsvergütung — mit begreift). Eine anderweitige Entschädigung — die Transitvergütung — gebührt ihr für die Bewilligung des Transitrechtes. Indem nämlich der transitbenutzende Staat seine Posten durch das Gebiet des transitgebenden Staates führt, tritt er in den Mitgenuß eines Hoheitsrechtes des Letzteren, was sich in der Praxis gewöhnlich dadurch äußert, daß er das Porto für die Gebietsstrecken des transitgebenden Staates, über welche seine Posten transitiren, bezieht und von seinen Postanstalten in der Weise erheben läßt, als gehörten jene Transitstrecken mit zu seinem eigenen Gebiete, ein Verhältniß, welches für den Verkehr und den Postbetrieb wesentliche Erleichterungen gewährt. Die Entschädigung, welche dem transitgebenden Staate hierfür gewährt wird, ist die Transitvergütung, die also auch dann zu zahlen ist, wenn der transitbenutzende Staat seine Posten mit eigenen Betriebsmitteln über das Gebiet des transitgebenden Staates führt, und die eigentlich verschiedene Momente in sich begreift, wie die Anerkennung der Territorialhoheit des fremden Staates, die Entschädigung für den Steuer-Ertrag, welchen das Porto liefern würde, wenn der transitirende Staat es erhöhe, die Entschädigung für Wegegelde u. a. m.



Eisenbahn-Posttransit theils in baarem Gelde theils an indirecten Vortheilen (zu baarem Gelde veranschlagt) genossen hatte, genau und nach einem übereinstimmenden Verfahren ermittelt würde. Stand diese Normalsumme fest, so kam es darauf an, dieselbe auf die verschiedenen Leistungen Braunschweigs zweckentsprechend zu repartiren, und die in den Vertrag aufzunehmenden Vergütungssätze dergestalt zu bestimmen, daß durch Anwendung dieser Sätze die Braunschweigische Jahreseinnahme zur Höhe der erwähnten Normalsumme sich ergab, oder daß diese Einnahme, wenn in der Art der Benutzung der Züge oder in dem Umfange des Transitobjectes Veränderungen eintraten, sich den Letzteren entsprechend vermehrte oder verminderte. Die Normalsumme ward gebildet: 1. aus dem in dem Vertrage von 1849 stipulirten Briefposttransit-Abersum; 2. aus den ebendasselbst festgesetzten Meilengeldern für die Durchführung der Preussischen Postwagen; 3. aus den Vergütungen für den Transport solcher Sendungen, welche in den Preussischen Postwagen nicht untergebracht werden konnten (2 Sgr. pro Ctr. und Meile); 4. aus dem Braunschweigischen Transitporto für die Briefpakete zwischen den östlichen Preussischen Provinzen und Hamburg; 5. aus dem Werthe des Vortheils, den Braunschweig dadurch genoß, daß die Preussischen Posttransportmittel zur Beförderung der Braunschweigischen Sendungen mitbenutzt wurden; 6. aus dem Mehrwerthe des Preussischen Transitporto für Braunschweigische durch Preußen transitirende Kartenschlüsse gegen den Werth des Braunschweigischen Transitporto für Preussische auf anderen Braunschweigischen Routen als auf der Eisenbahn transitirende Kartenschlüsse, und 7. aus der Entschädigung, welche Preußen an die Braunschweigische Postverwaltung nach Artikel 7. des oben erwähnten Vertrags vom 16. December 1851 für den Verlust Braunschweigs an Fahrpostporto für Braunschweig-Preussische Sendungen zu zahlen hatte. Aus diesen Positionen ergab sich für das Jahr 1853 die Summe von 18,783 Thlr. 25 Sgr. 11 Pf.

Durch die Bewilligung der von Braunschweig geforderten Mehrvergütung von 5000 Thlrn. kam sonach die Normalsumme auf 23,783 Thlr. zu stehen. Zu dieser Mehrbewilligung fand sich die Preussische Verwaltung wegen des seit 1849 bedeutend gestiegenen Transitverkehrs, so wie mit Rücksicht darauf bereit, daß in dem Vertrage ein mehr klares und festes Verhältniß hergestellt, dem Vertrage eine Dauer von 10 Jahren gegeben und ein Maßstab angenommen wurde, vermöge dessen ein erhebliches Mißverhältniß zwischen Leistung und Vergütung durch die im Laufe der Zeit vorgehenden Veränderungen nicht leicht herbeigeführt werden konnte, wodurch ein fortwährender Anlaß von Differenzen beseitigt war.

Die an Braunschweig zu zahlende Transportvergütung berechnete sich nach dem den Verhältnissen entsprechenden durch technische Ermittlungen näher festgestellten Satze von  $6\frac{2}{3}$  Sgr. pro Achse und Meile

bei den Personenzügen \*) auf 4391 Thlr. jährlich. Nach Abzug dieses Betrages von der Braunschweigischen Normal-Einnahme ergab sich die Summe von 19,392 Thlr. jährlich als Betrag der Transitvergütung. Diese Summe wurde nach Verhältniß der Sendungen mit  $\frac{1}{3}$  (= 6464 Thlr.) auf die Briefpost und mit  $\frac{2}{3}$  (= 12,928 Thlr.) auf die Fahrpost vertheilt und gleichzeitig im Artikel 19. des Transitvertrages vom 28. December 1854 bestimmt, daß alljährlich während des Monats Juli das summarische Gewicht der transitirenden Briefpost- und der transitirenden Fahrpostsendungen ermittelt und nach Maßgabe der stattgehabten Steigerung oder Verminderung auch die obigen Vergütungssummen von 6464 und 12,928 Thlr. erhöht oder verringert werden sollen, wobei zur Norm gilt, daß das summarische Gewicht der Briefe während des Monats Juli 1854: 7776 Zollpfunde und das der Fahrpostsendungen 302,215 Zollpfunde betragen hat.

Nach Artikel 3. ist die Preussische Postverwaltung befugt, zur Beförderung der transitirenden Postsendungen alle fahrplanmäßigen Züge zu benutzen, jedoch mit der Beschränkung, daß die etwaige Benutzung der Güterzüge von vorheriger Verständigung abhängig gemacht wird. Die Benutzung der Züge kann in der Weise geschehen, daß die Preussische Postverwaltung die transitirenden Postsendungen entweder in durchlaufenden Eisenbahn-Postwagen oder Postcoupés unter Begleitung Preussischer Postbeamten befördern, oder die Sendungen zur Vermittelung des Transports an die Braunschweigische Eisenbahn- und Postverwaltung ausliefern läßt. Die Mitsendung von mehr als einem Postwagen bei einem und demselben Zuge wird jedoch (den Fall der Beiwagengestellung ausgenommen) von der vorherigen Verständigung mit der Braunschweigischen Verwaltung abhängig gemacht.

Außer der vorerwähnten Transitvergütung wurde nun die Vergütung für den mit Braunschweigischen Eisenbahnbetriebsmitteln bewirkten Transport der Preussischen Eisenbahn-Postwagen oder Coupés in dem Vertrage nach einzelnen Sätzen festgesetzt und zwar pro Achse und Meile bei Personenzügen, bei Schnellzügen und bei Courierzügen, wobei die Kastenlänge und die Schwere der Eisenbahn-Postwagen noch mit in Betracht kamen. Die Transportvergütungen für etwaige Beiwagen sollen ebenfalls nach jenen Sätzen berechnet werden. Sind die einzustellenden Beiwagen aber Eigenthum der Herzoglich Braunschweigischen oder einer anderen Eisenbahnverwaltung, so wird außerdem für die Hergabe der Wagen eine besondere Vergütung pro Achse und Meile Seitens der Preussischen Postverwaltung

\*) Die Benutzung der Schnell- und Courierzüge für den Transit der Posttransporte erfolgte nach Maßgabe des Eisenbahnvertrages vom 14. October 1852 unentgeltlich. Da dieser Vertrag von Hannover aber zum 1. Januar 1855 gekündigt worden war, so mußten im Artikel 9. des obigen Transitvertrages auch die Sätze für die Schnell- und Courierzüge stipulirt werden.

gezahlt. Für die Beförderung derjenigen transitirenden Postsendungen, welche in den Preussischen Postwagen (oder in den etwaigen Beiwagen) nicht unterzubringen sind, und die der Herzoglichen Eisenbahnverwaltung zum Transport überwiesen werden, hat die Vergütung pro Centner und Meile nach dem jedesmaligen Normal-Eilfrachtsatz der Braunschweigischen Eisenbahn zu erfolgen. Für die Mitbenutzung der Preussischen Postwagen, Postcoupés und Beiwagen zahlt die Braunschweigische Postverwaltung an die Preussische verschiedene Vergütungen nach Meilensätzen bei den Courier-, Schnell- und Personenzügen und für Brief- und Fahrpostsendungen. Sollte im Laufe des Vertrages neben der Magdeburg-Mindener Route noch eine andere durch das Herzogthum Braunschweig führende Eisenbahnroute zwischen den östlichen und westlichen Provinzen des Preussischen Staats mit durchlaufenden Eisenbahnzügen eröffnet werden, so sollen die Bestimmungen des Transit-Vertrages auch auf die neue Route in Anwendung kommen und die Vergütungen nach Maßgabe der in diesem Vertrage enthaltenen Grundsätze berechnet werden.

Im Uebrigen enthält der Vertrag noch Festsetzungen über die Classification der Züge, über die Rückbeförderung der Beiwagen, über die bahnpolizeimäßige Beschaffenheit und Maximalbelastung der Preussischen Eisenbahnpostwagen etc. —

Der Artikel 2. des Transitvertrages bestimmte, daß »alle diejenigen Transitsendungen, welche innerhalb des Braunschweigischen Gebietes entweder nur streckenweise auf der Magdeburg-Mindener Eisenbahn oder ganz auf anderen Routen befördert werden, gleich den durch Preußen transitirenden Braunschweigischen Postsendungen, den Bestimmungen des Deutsch-Oesterreichischen Postvereinsvertrages unterworfen sein sollen. Die beiden Postverwaltungen werden sich jedoch durch ein Separatabkommen über die Festsetzung von Aversionalvergütungen zur Berichtigung der gegenseitigen Forderungen an Transitporto für die Sendungen dieser Art verständigen.«

Im Artikel 1. und 2. dieses ebenfalls unter dem 28. December 1854 abgeschlossenen Separatabkommens stellten sich die contrahirenden Theile ihre Post- und Eisenbahnrouuten zum Transit von Brief- und Fahrpostkartenschlüssen zwischen Preussischen Postanstalten unter einander, zwischen Braunschweigischen Postanstalten unter einander, zwischen Preussischen und Hannöverschen Postanstalten, und zwischen Braunschweigischen und Hannöverschen Postanstalten gegenseitig zur Disposition. Außerdem wurde der Braunschweigischen Verwaltung erneuert das Recht der Unterhaltung eines über Magdeburg und Halle transitirenden Brief- und Fahrpost-Kartenschlusses von Braunschweig nach Leipzig et v. v. jedoch mit der Beschränkung zugesichert, daß mit diesem Kartenschlusse nur Braunschweigisch-Sächsische Sendungen zu befördern seien. Daß gegenseitig zu zahlende Transitporto wurde nach Maßgabe des Umfangs der in jedem einzelnen Kartenschlusse

vorkommenden Transitsendungen und der Länge der Transitstrecken bemessen, wobei die Berechnung selbst nach den Bestimmungen des Deutsch-Oesterreichischen Postvereinsvertrages geschah. Zur Vermeidung von Specialberechnungen wurde jedoch das Transitporto speciell nur während eines Monats ermittelt und durch Multiplication mit 12 der Jahresbetrag berechnet. Zeitweilige Neuregelung der Pauschalsumme wurde vorbehalten. Das Abkommen hat eine gleiche Dauer mit dem Vertrage vom 16. December 1851 über den Anschluß Braunschweigs an den Postverein.

Bei den Verhandlungen der im Januar 1857 in München versammelten dritten Deutschen Postconferenz über die Reform des Fahrposttarwesens und die Einführung der directen Fahrposttage im Postvereine machte die Braunschweigische Verwaltung ihre Zustimmung davon abhängig, daß die Preussische Postverwaltung denjenigen Mehrbetrag an Transitporto, welchen solche für Postvereins-Fahrpostsendungen, die auf der Magdeburg-Mindener Eisenbahn mittelst der Preussischen Eisenbahnpostwagen durch Braunschweig transitiren, für die Braunschweigische Gebietsstrecke von  $8\frac{7}{8}$  Meilen nachweisbar demnächst etwa beziehen sollte, an Braunschweig zu vergüten habe. Diese Bedingung wurde erfüllt, und es zeigte sich dabei, wie das dem Vertrage vom 28. December 1854 zu Grunde liegende Transitvergütungs-System auf eintretende Veränderungen mit Leichtigkeit angewendet und der den Verhältnissen entsprechende anderweite Maßstab daraus richtig construirt werden kann. —

#### Postverhältnisse mit Hannover.

Aus den östlichen Preussischen Provinzen nach Westphalen und dem Niederrhein ging seit anderthalb Jahrhunderten ein Preussischer Hauptpostcour in der Richtung von Berlin auf Magdeburg, Halberstadt, Hildesheim, Minden, Münster, Wesel, Emmerich und Cleve nach den Niederlanden. Dieser Cour berührte zwischen Halberstadt und Minden hauptsächlich das Hildesheimische, das Kurhessische und das Lippe-Schaumburgische Gebiet.

Die Preussischen Posten waren von Anbeginn durch das Lippe-Schaumburgische und Kurhessische Gebiet völlig frei passirt, ohne daß dieser freie Transit sich auf einen ausdrücklichen Rechtstitel gründete. Erst unter der Regierung Friedrichs des Großen im Jahre 1754 erwarb Preußen durch einen Vertrag mit der Kurhessischen Regierung das freie Transitrecht durch Hessisch Oldendorf, der einzigen von den Preussischen Posten berührten Poststation auf Hessischem Gebiete. In §§. 121. und 159. des Vertrages vom 16. December 1817 der Preussischen mit der Fürstlich Thurn und Taxisschen Postverwaltung, welche durch den Postlehnvertrag mit Kurhessen vom 11. Juni 1816 die Ausübung des Postregals in Hessen erhalten hatte, war von Letzterer dieses Transitrecht der Preussischen Reit- und Fahrposten anerkannt worden. Wegen des Transits durch Schaum-

burg-Lippe ward im Jahre 1804 bei der Verlegung des Preussischen Postcourses durch die Stadt Bückeburg ein Zeit-Vertrag mit der Gräflich Lippeschen Regierung abgeschlossen, in welchem gegen Bewilligung von Portofreiheiten und Zahlung eines jährlichen Canons außer dem Transit der Preussischen Posten die Errichtung einer Preussischen Post-Expedition und Posthalterei in Bückeburg gestattet wurde.

Was das Hildesheimische Gebiet betrifft, so hatte bereits zu Ende des 17ten Jahrhunderts der Bischof von Hildesheim den Preussischen Posten den freien Transit und die Stationshaltung in seinem Territorium gestattet (Th. I. p. 70.). Nur durften die Preussischen Posten durch die Stadt Hildesheim selbst nicht geführt, sondern mußten vielmehr bis zum Jahre 1794 bei derselben vorbei geleitet werden, indem dort ein Reichspostamt bestand. In dem erwähnten Jahre gelang es, die Errichtung eines Preussischen Postamtes in Hildesheim selbst und den Transit der Posten durch die Stadt zu erreichen (Th. II. p. 324.), und im Jahre 1802 fiel das Bisthum Hildesheim mit den in Folge des Vöncviller Friedens für Preußen bestimmten Entschädigungsländern diesem Staate anheim.

Seit Ende des 17ten Jahrhunderts bis zu dem Tilster Frieden war die Preussische Postverwaltung in dem ungestörten und ununterbrochenen Besitze des freien Transits durch das Hildesheimische Gebiet und der zu diesem Behufe daselbst angelegten Stationen geblieben. Nach der Auflösung des Königreichs Westphalen fiel das Fürstenthum Hildesheim an die Krone Preußen zurück, die es jedoch in dem Vertrage d. d. Wien, 29. Mai 1815 an Hannover abtrat. Nach Artikel I. dieses Vertrages erfolgte die Abtretung des Fürstenthums »mit allen Lasten, die zur Zeit, als es unter Preussische Herrschaft kam, darauf lasteten.« In der Meinung, daß hierzu auch die Gestattung des freien Transits der Preussischen Posten gehöre, ließ die Preussische Postverwaltung die Posten nach den westlichen Provinzen der Monarchie wie vor dem Tilster Frieden durch das Hildesheimische Gebiet befördern.

Die Hannoverische Regierung erkannte das von Preußen behauptete Recht nicht an und gestattete den Transit der Preussischen Posten nur einstweilen widerruflich.

Und allerdings war die Sache zweifelhaft. Zwar war die Preussische Postverwaltung mehr als 100 Jahre im ungestörten Besitze des freien Transits durch das Hildesheimische Gebiet gewesen; allein der Fall der rechtsbeständigen Servitutenerwerbung durch Ersizung setzt doch immer den fehlerfreien Besitz voraus (weder gewaltsam, noch heimlich, noch bittweise), und die Preussische Postverwaltung war allerdings nur bittweise, precario modo, in den Besitz der fraglichen Servitut gelangt. Den Rechtsnachfolgern der Bischöfe von Hildesheim stand demnach die Auflösung dieses Precariums jederzeit frei. Sollte das Hildesheimische Gebiet nach der Abtretung an Hannover in Bezug auf die Preussische Posttransitservitut territorium serviens bleiben, so hätte diese Servitut

in dem Abtretungsvertrage ausdrücklich bestellt oder sonst auf dem Wiener Congressse ausgemacht werden sollen. Ersteres wäre wahrscheinlich geschehen, wenn von dem Entwurfe des Abtretungsvertrages zuvor der Postverwaltung Kenntniß gegeben worden wäre.

Die Hannöversche Regierung verlangte bald nachher die Zahlung des Chausséegeldes und für die Beförderung der Preussischen Posten, welche lediglich der Landes-Postverwaltung zustehe, bei Reitposten den Estafetten-, bei Fahrposten den Extrapostvergütungssatz, so wie Expeditionsvergütungen an Hannöversche Beamte und außerdem Antheile am Porto als Transitgebühr. Hierüber entstanden achtjährige heftige Streitigkeiten, deren Ergebniß war, daß die Preussische Postverwaltung nicht allein die meisten Forderungen zugestehen mußte, sondern daß auch zwischen den beiden Nachbarn eine feindliche Spannung und ein Geist des Mißtrauens bestehen blieb, unter dessen Druck jeder Fortschrittsantrieb erlahmte und der auf die Geschäftsbehandlung, wie auf die gegenseitigen Verkehrsbeziehungen nachtheilig zurückwirkte.

In dieser Lage der Sache ward, als die Hannöversche Regierung im Jahre 1824 den Preussischen Postverkehr nach den westlichen Provinzen und den Hansestädten neuen Erschwerungen zu unterwerfen beabsichtigte, von dem General-Postmeister von Nagler die Führung der desfallsigen Unterhandlungen und die anderweite Regelung der Verhältnisse zu der Hannöverschen Postverwaltung dem damaligen Geheimen Postrathe Schmückert in die Hände gelegt. Derselbe begab sich nach Halberstadt, dem für die Präliminarien bestimmten Orte, wo der Hannöversche Bevollmächtigte, Ober-Post-Director Rudloff, alsbald eintraf. Obwohl die bisherige Stimmung so gespannt gewesen war und obwohl erst sämtliche Grundlagen für den Vertrag beschafft werden mußten (denn es bestand bis dahin, trotz der vielfachen Berührung der beiden Gebiete, noch gar kein Postvertrag zwischen Preußen und Hannover, sondern es hatte in den beiderseitigen Postverhältnissen bisher lediglich der Mißbrauch, oder, um es richtiger zu bezeichnen, der Mißbrauch geherrscht), so hatten die Verhandlungen doch einen so glücklichen Fortgang, daß die beiden Commissarien sich entschlossen, gleich den Entwurf eines vollständigen Postvertrages aufzustellen. Dieser ausführliche Entwurf wurde mit wenigen formellen Abänderungen von den beiderseitigen Oberbehörden genehmigt, am 7./14. Januar 1825 unterzeichnet und ohne Verzug ratificirt.

Die beiden Postverwaltungen sagten sich darin die directe Auslieferung aller Correspondenz nach den beiderseitigen Postgebieten und derjenigen Correspondenz nach fremden Ländern zu, welche durch die gegenseitigen Posten die schnellste Beförderung erhielt. Zwanzig größere internationale Postcourses mit circa 300 Kartenschlüssen wurden zum Theil neu errichtet, zum Theil anders regulirt, die bisher auf dem Herkommen beruhenden Portotagen nach gleichmäßigen Grundsätzen umgearbeitet, die Portobezugsweise der Reciprocität entsprechend geregelt, die Münzreduction geordnet,

das Expeditions-, Rechnungs-, Extrapost- und Zeitungswesen, in welchem Letzteren hinsichtlich der Bestellung und der Preise die größte Willkür der einzelnen Postanstalten geherrscht hatte, in Uebereinstimmung gebracht, zur Regelung der Expedition ausführliche Instradirungstabellen entworfen, Maßregeln gegen die Postdefraudationen vereinbart und über die Ersazpflicht der beiderseitigen Post-Institute Festsetzungen getroffen, die das bezüglich der internationalen Sendungen wegen der Verschiedenheit der Geseze wie des Verfahrens bisher wenig gesicherte Interesse des Publicums unter sicherem Schuz stellten.

Wegen des Transits war im Art. 42. des Vertrages die allgemeine Zusage gegenseitiger Willfährigkeit ertheilt und zum erstenmale eine nähere Begriffsbestimmung des transitus innocuus, der bei der geographischen Lage beider Gebiete von Wichtigkeit war und bisher viele Streitigkeiten veranlaßt hatte, aufgestellt: »Als ein Transit, in Ansehung dessen es des Zugeständnisses der zum Transit benutzten Postverwaltung bedarf, soll nur derjenige betrachtet werden, bei welchem, indem man der gewöhnlichen Meer- oder Landstraße folgt, eine zur Zeit des Abschlusses dieses Vertrages bereits etablirte Postanstalt oder Station passirt wird. Dagegen soll gegenseitig den beiderseitigen Postanstalten gestattet sein, mit ihren Posten auf kurzen und solchen Strecken, wo zur Zeit des Vertragsabschlusses eine Poststelle oder Station nicht bestand, den Transit frei zu bewirken.« Der transitus selbst kann, wenn er für den einen Staat necessarius und für den anderen innocuus ist, nach allgemeinen völkerrechtlichen Begriffen im Frieden nicht verweigert werden, aber bezüglich des Posttransits war hier außerdem der Grundsatz zu berücksichtigen, daß ohne besondern Rechtstitel kein Hoheitsrecht auf dem Gebiete eines fremden Staates ausgeübt werden darf. Beide Regeln finden in dem angeführten Vertragsartikel ihre Berücksichtigung.

Nach Art. 43. bis 46. des Vertrages gestattete Hannover ferner den Transit der bisherigen verschlossenen Preussischen Brieffpakete zwischen Minden und Bremen (Transitvergütung 7 Pf. pro Loth), zwischen Bremen und Hamburg (10 Pf. pro Loth), zwischen Bremen und Heiligenstadt (15 Pf. pro Loth) und Bremen und Lengerich (10 Pf. pro Loth). Dagegen hatte Hannover an Preußen für den Transit des bisher unentgeltlich beförderten Hannover-Leipziger Brieffpakets durch das Preussische Gebiet eine Vergütung von 1 gGr. pro Loth (jährlich ca. 1110 Thlr.) zu zahlen. Der Preussischen Wernigerode-Nordhauser Post wurde der freie Transit durch das Hannöversche Gebiet gestattet, wofür aber das Preussische Postbureau in Elbingerode aufgehoben werden mußte.

Der Transit der Preussischen Reit- und Fahrposten zwischen den östlichen und westlichen Preussischen Gebietstheilen durch die Hannöversche Provinz Hildesheim wurde im Art. 51. in folgender Weise geregelt. Hannover gestattet den unbeschränkten Fahrposttransit. Preußen

stellt bei den Fahrposten die Postwagen und Schirrmeister, welche Hannover unentgeltlich mitbenutzt. Hannover besorgt die Beförderung auf seinem Gebiete; es bezieht das Personengeld auf den desfallsigen Strecken, hat aber an dem Porto für die transitirenden Sendungen keinen Antheil. Vielmehr wird dieses allein von Preußen bezogen, wogegen die Preussische Postverwaltung an die Hannöversche eine Vergütung (Transportenschädigung und Transitgebühr) von 3 gGr. für jede 100 Pfd. per Meile zahlt und dabei eine posttägliche Ladung von 1800 Pfd. (incl. des Gewichtes der Personen) garantirt. Bei den Reitposten übernimmt Hannover die Bestellung der Transportmittel und die Beförderung. Preußen hat das Recht des unbeschränkten Transits der Brieffelleisen und zahlt dafür, wie für den Transport, zusammen 4500 Thlr. C. M. = 4625 Thlr. Courant jährlich an Hannover.

Hiermit war das Transitrecht für die Dauer der Convention (8 Jahre mit stillschweigender Verlängerung für eine gleiche Zeit, wenn keine Kündigung erfolgte) außer Streit gestellt, und bezüglich der Vergütungsätze ein Maßstab vereinbart, der den damaligen Verhältnissen entsprach, und mit dem beide Verwaltungen sich zufrieden erklärten.

Noch ist zu erwähnen, daß Art. 40. die zweckmäßige Festsetzung traf, daß alle Remunerationen an Postbeamte des anderen contrahirenden Theiles fortan aufhören sollten.

Der Vertrag vom 7./14. Januar 1825 gehört in seinen Principien der damaligen Zeit an, aber er führte die Preussisch-Hannöverschen Postverhältnisse aus dem Chaos, in welchem sie sich befanden, zuerst auf eine feste und vortheilhafte Grundlage hin, er regelte und erleichterte den Verkehr, wie den Betrieb, und rief hauptsächlich jenen Geist des Vertrauens, der Eintracht und freundnachbarlichen Willfährigkeit ins Leben, der seitdem in den vielfachen Beziehungen der beiderseitigen Post-Institute gewaltet und manche Einrichtung geschaffen hat, die an dem Spalier der Cautelen und Reservationen niemals zu gleich lebensvoller Entwicklung gelangt wäre.

Des Staatsvertrages vom 10. April 1841 über den Bau der Magdeburg-Mindener Eisenbahn und seiner Bestimmung über den Posttransit ist bei der Darstellung der Preussisch-Braunschweigischen Postverhältnisse gedacht worden.

Als die Eisenbahn bis Braunschweig fertig war, kam wegen der bis zur gänzlichen Vollendung der Eisenbahn erforderlichen Aenderung in den Posten und Transiten auf Hannöverschem Gebiete ohne Schwierigkeiten eine von dem Geheimen Postrathe Friedrich und dem Ober-Post-Inspector, nachmaligen Geheimen Ober-Postrath Friesland unterm 25. März 1843 zu Berlin geschlossene Uebereinkunft zu Stande. Eben so rasch führten ähnliche Verhandlungen im nächsten Jahre, als die Bahn bis Hannover fertig war, zum Ziele.

In dem Staatsvertrage vom 4. December 1845 zwischen den Regierungen von Preußen, Hannover, Schaumburg-Lippe



und Kurhessen war in Artikel 10. bestimmt: »Die Regierungen von Kurhessen und Schaumburg-Lippe sichern den Regierungen von Preußen und Hannover den ungehinderten Transit der Preussischen und Preussisch-Hannöverschen Briefpakete und Geldsendungen auf so lange, als die Eisenbahn besteht. Dieser Transit wird mittelst durchgehender Eisenbahn-Postwagen unter Begleitung Preussischer oder Hannöverscher Post-Conducteurs statthaben. Die Regierungen von Preußen und Hannover sagen dagegen den Regierungen von Kurhessen und Schaumburg-Lippe zu, daß der Transit der verschlossenen Brief- und Zeitungspakete zwischen den dermalen unter Thurn und Taxis'scher Verwaltung stehenden Kurhessischen und Schaumburg-Lippeschen Postanstalten, und zwischen diesen und anderen Postanstalten, wie solcher vertragsmäßig gegenwärtig besteht, auch mit den Preussischen und Hannöverschen Eisenbahnposten unter den jetzt vertragsmäßig bestehenden oder künftig etwa noch zu verabredenden Bedingungen solle stattfinden können.« Außerdem sollen die der Eisenbahn von den Kurhessischen und Schaumburg-Lippeschen Seitencoursen zukommenden Postsendungen aller Art, soweit die Kurhessische und Schaumburg-Lippesche Strecke reicht, unentgeltlich befördert werden.

Ein Separatartikel zu diesem Vertrage bestimmte, daß wegen des im Artikel 10. festgesetzten Transitrechtes sich die Regierungen von Preußen und Hannover verpflichten, den Regierungen von Kurhessen und Schaumburg-Lippe als eine Recognition den Betrag von 6 gGr. für jeden Eisenbahnpostwagen pro Meile zu zahlen. In diesem Betrage sollte dasjenige mitbegriffen sein, was die Regierungen von Kurhessen und Schaumburg-Lippe als Recognition wegen des Transits der außerhalb des Eisenbahnpostwagens mit dem nämlichen oder auch mit anderen Dampf-wagenzügen etwa transittirenden Preussischen und Preussisch-Hannöverschen Postsendungen in Anspruch zu nehmen hätten. Für den Transport der Postsendungen auf dem Kurhessischen und Schaumburg-Lippeschen Gebiet sollten die Postverwaltungen von Preußen und Hannover an die Eisenbahnverwaltung entrichten: a) für jeden Eisenbahnpostwagen 18 gGr. pro Meile; b) für die außerhalb des Eisenbahnwagens zu befördernden Postgüter die Eilfrachttag. Diese Transportkosten sollen durch die Hannöversche Postverwaltung, vorbehaltlich der Berechnung mit der Preussischen Postverwaltung, an die Hannöversche Eisenbahnverwaltung, welche den Eisenbahnbetrieb auch auf der Kurhessischen und Schaumburg-Lippeschen Strecke übernimmt, berichtet werden, und es soll diese Transportkostenvergütung zwischen Hannover, Kurhessen und Schaumburg-Lippe in gleichem Maße getheilt werden, wie die übrigen auf der Hessisch-Lippeschen Strecke erwachsenden Eisenbahn-Einnahmen zur Theilung kommen.

Auf Grund dieses Vertrages und desjenigen vom 10. April 1841 wurde unterm 9./13. Juni 1847 zwischen den beiderseitigen Bevollmächtigten Geheimen Postrathe Friedrich und Ober-Postrathe Friesland

zu Berlin der Preussisch-Hannöversche Posttransitvertrag abgeschlossen.

Danach hatte die Preussische Postverwaltung für den unbeschränkten Transit der Briefe und Zeitungen an Hannover 4750 Thlr. jährlich zu zahlen, und wenn der Eisenbahnbetrieb zeitweise unterbrochen werden sollte, die Estafettentaxe nach Maßgabe eines Gewichtsfasses von 180 Pfd. pro Pferd. Für die Durchführung der Fahrpostsendungen sollte die Preussische Verwaltung 1 Thlr. pro Wagen und Meile (auf der Hannöverschen und 18 gGr. auf der Hessischen und Lippeschen Strecke) zahlen, wobei der Hannöverschen Postverwaltung die Mitbenutzung der Preussischen Eisenbahnpostwagen freisteht. Für die außerhalb der Letzteren zu befördernden Postgüter hat die Preussische Verwaltung die Eilfrachttaxe nach dem Gesamtgewichte zu entrichten. Da die Hannöversche Postverwaltung der Hannöverschen Eisenbahnverwaltung gegenüber die Verpflichtung hat, auf Eisenbahncoursen die Postaxe nicht unter das Doppelte der Eisenbahn-Eilfrachttaxe herabzusetzen, so machte sich die Preussische Postverwaltung verbindlich, eine Porto-Ermäßigung unter  $1\frac{2}{3}$  Sgr. pro Meile für 100 Pfd. (und für leichtere Päckereien nach Verhältniß) bezüglich der auf der Hannöverschen Eisenbahn zu befördernden Transitsendungen nicht eintreten zu lassen.

Das Transitrecht auf der Kurhessischen und Lippeschen Strecke soll als von Hannover allein erworben angesehen werden, da Hannover die Transportkosten der im Postwagen nicht Platz habenden Sendungen für diese Strecke allein bestreiten will, wohingegen Preußen die Zahlung der in dem Separatartikel zu Artikel 10. des Vertrages vom 4. December 1845 stipulirten Recognition allein übernimmt. Von der Seitens der Preussischen Postverwaltung an Braunschweig für den Transit der Preussisch-Hannöverschen Sendungen zu zahlenden Vergütung ad 1500 Thlr., übernimmt Hannover die Hälfte mit 750 Thlr. Ebenso haben die beiden Verwaltungen für die derartigen außerhalb des Eisenbahnpostwagens beförderten Sendungen die an Braunschweig zu zahlende Vergütung halbscheidlich zu tragen. Für den Transit Hannöverscher Sendungen über Minden zahlte die Hannöversche Postverwaltung an Preußen für die Briefe 400 Thlr., für die Fahrpostsendungen  $\frac{1}{4}$  gGr. pro Pfd., welche Sätze auch dann bestehen bleiben sollten, wenn eine Eisenbahn von einem Punkte der Cöln-Mindener Eisenbahn nach der Provinz Osnabrück geführt würde. Der Vertrag wurde auf die Dauer der noch fortwährend in Kraft gebliebenen Convention von 1825 abgeschlossen.

Bei den Vergütungssätzen von 1 Thlr. resp. 18 gGr. pro Wagen und Meile hatte, wie sich später erwies und durch technische Gutachten dargethan wurde, die Hannöversche Verwaltung nicht allein keinen Vortheil, sondern sie war in mehreren Fällen sogar zu Zuschüssen genöthigt.

Die Preussische Postverwaltung gestand daher vom 1. Juli 1848 ab die Erhöhung jener Vergütungssätze auf  $1\frac{1}{4}$  und 1 Thlr. zu, und als

im December 1849 die Preussischen ambulanten Postbüreau der Berlin-Cölnener Eisenbahn eingerichtet und zu diesem Behufe größere Eisenbahnpostwagen in Gang gesetzt wurden, normirte man nach beiderseitigem Einverständnisse die erwähnten Vergütungssätze auf 1 Thlr. 18 Sgr. und 1 Thlr. 8 Sgr. 6 Pf.

Gegenwärtig zahlt Preußen für den Transit der Postsendungen zwischen seinen getrennten Provinzen auf der Magdeburg-Mindener Eisenbahn jährlich im Ganzen gegen 70,000 Thlr. an die zwischenliegenden Gebiete.

Nachdem im Jahre 1848 die Verhandlungen auf der Dresdener Postconferenz Behufs der Herstellung eines einheitlichen Postwesens in Deutschland ein positives Ergebnis nicht gehabt hatten, suchte die Preussische Postverwaltung durch Separatverträge mit den übrigen Deutschen Postverwaltungen dieses Ziel zu erreichen. Auch mit Hannover wurden zu Ende des Jahres 1849 desfallsige Unterhandlungen angeknüpft. Die früheren Verträge wurden einer Revision unterworfen und so weit aufgelöst, als sie mit den Anforderungen der Zeit nicht mehr im Einklange waren. Schon im Februar 1850 war zwischen den beiderseitigen Bevollmächtigten Geheimen Ober-Postrath Meßner und Ober-Postrath Friesland der Entwurf eines neuen vollständigen Postvertrages vereinbart, welcher den neueren Principien Bahn brach und die Möglichkeit darthat, daß die Preussische Postverwaltung auf dem eingeschlagenen Wege eine Reform der internationalen Postverhältnisse in Norddeutschland erreichen werde, selbst wenn der Postverein nicht zu Stande kommen sollte.

Bevor jedoch die Ratification des obigen Preussisch-Hannöverschen Postvertrages erfolgte, hatten die in Berlin zwischen der Oesterreichischen und Preussischen Postverwaltung gleichzeitig gepflogenen Unterhandlungen Behufs der Gründung eines Deutschen Postvereines am 6. April 1850 zu dem Abschlusse des Deutsch-Oesterreichischen Postvereinsvertrages geführt.

Auch an Hannover erging die Einladung zum Beitritt.

Die Hannöversche Postverwaltung zögerte nicht, ihre Bereitwilligkeit zum Anschlusse an den Postverein zu erklären. Sie knüpfte jedoch daran die Bedingung, für den Verlust an Transitporto für die hanseatische Correspondenz entschädigt zu werden. Allerdings war dieser Verlust nicht unbedeutend, denn fast die gesammte Correspondenz von Bremen und Hamburg transitirte durch Hannover, und das Transitporto für dieselbe machte einen beträchtlichen Theil der Hannöverschen Posteinnahme aus. Die in dem Postvereinsvertrage aufgestellten Transitportosätze waren im Verhältnisse zu den für die Hanseatische Correspondenz an Hannover bisher gezahlten Sätzen so mäßig, daß der Hannöverschen Verwaltung bei Annahme der Vereinstransitsätze ein empfindlicher Verlust erwuchs, während die Preussische und die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung in gleichem Verhältnisse einen Gewinn auf Kosten Hannovers erlangt hätten.

Mit Rücksicht hierauf erklärte sich die Preussische Postverwaltung bereit, ihrerseits der Hannöverschen Postverwaltung für den Verlust an Transitporto für die Correspondenz der Preussischen Postämter in Hamburg und Bremen volle Entschädigung zu leisten. Es wurden hierauf mit der Thurn und Taxisschen Verwaltung Verhandlungen eingeleitet und in einer im März 1851 zu Berlin zwischen Bevollmächtigten der Preussischen, Oesterreichischen, Hannöverschen und Thurn und Taxisschen Postverwaltung abgehaltenen Conferenz, auf welcher mehrere den Anschluß der Hannöverschen, Braunschweigischen und Thurn und Taxisschen Postverwaltung und der Hansestädte an den Postverein betreffende Punkte vereinbart wurden, kam man auch über diese Frage zur Einigung, indem der Hannöverschen Verwaltung nach Maßgabe ihrer damaligen Transitportobezüge für die hanseatische Correspondenz von der Preussischen Postverwaltung eine jährliche Aversionalvergütung von 10,000 Thln. und von der Thurn und Taxisschen Postverwaltung eine solche von 14,000 Thln. zugesagt wurde. Drei Tage nachher, am 27. März 1851, ward der Anschlußvertrag Hannovers an den Postverein von dem Geheimen Ober-Postrath Meßner und dem Ober-Postrath Friesland unterzeichnet. \*)

Nach Artikel 22. dieses Vertrages sollte über die Transitverhältnisse ein besonderes Uebereinkommen geschlossen werden. Dieses von demselben Tage datirte Uebereinkommen, durch welches die gegenseitigen Befugnisse näher präcisirt und in liberaler Weise erweitert wurden, enthielt u. a. die Bestimmung, daß jede der beiden Postverwaltungen Brief- und Fahrpostsendungen in geschlossenen Karten zwischen ihren Postanstalten mittelst der Posten der jenseitigen Verwaltung befördern könne. Dieser Transit soll (wofern er nicht besondere Kosten verursacht) unentgeltlich sein, mit folgenden Ausnahmen: Zunächst in Betreff des großen Preussischen Posttransits auf der Magdeburg-Mindener Eisenbahn. Da beiderseits in den Vergütungssätzen keine Aenderungen beansprucht wurden und die bisherigen Bestimmungen über den Vergütungsmodus bei der von gegenseitiger Billigkeit und Willfährigkeit geleiteten Auslegung, welche sie seither stets erfahren hatten, ausreichend erschienen, so wurden die Festsetzungen des Vertrages vom 9./13. Juni 1847 über den in Rede stehenden Transit in der jetzigen Uebereinkunft beibehalten. Auch die Vergütungssätze für den Hannöverschen Transit über Minden (400 Thlr. für die Briefe und  $\frac{1}{4}$  gGr. pro Pfund für die Fahrpostsendungen) wurden beibehalten, mit der Maßgabe, daß wenn die Eisenbahn nach Osnabrück zu Stande käme, die Preussische Päckereitage nach der Länge der Durchgangsstrecke und dem Gesamtgewicht der transitirenden Hannöverschen Fahrpostsendungen bei der Bemessung der Transitvergütung zur Grundlage dienen solle. Für die Preussischen Briefpakete nach Hamburg und Bremen und daher, für welche die Preussische Postver-

\*) Amtsblatt des Preussischen Postdepartements No. 20 pro 1851.

waltung das Porto bezieht, zahlt dieselbe an Hannover für den Transit ein jährliches Pauschquantum von 10,000 Thln. Für die Briefe oder Brieffpakete aus den Niederlanden an die Stadtpost-Aemter in Bremen und Hamburg zahlt die Preussische Postverwaltung an die Hannöversche 1300 Thlr. jährlich an Transitvergütung; für die Briefe oder Brieffpakete aus England an das Stadtpostamt in Hamburg dagegen das Postvereins-Transitporto für die Strecke von Minden bis Hamburg, während wegen des Transitportos für die Briefe oder Brieffpakete des Stadtpost-Amtes in Bremen nach Holland, und des Stadtpost-Amtes in Hamburg nach Holland und nach England die Hannöversche Postverwaltung sich an die Hansestädte zu halten hat.

Der Grund der letzteren Festsetzungen ist in den Postvereinsbestimmungen über den Portobezug für die Vereins-Correspondenz mit dem Auslande und über das Verhältniß der Grenzpostverwaltungen, so wie bezüglich des Bremen-Englischen Brieffpaketes außerdem in dem Umstande zu suchen, daß dasselbe hin- und herwärts dem Preussischen Brieffpakete beigeschlossen wird, weshalb die Transit-Vergütung dafür in dem oben erwähnten Pauschale schon mitbegriffen ist.

Endlich räumte die Preussische Verwaltung in dem Artikel 6. der Uebereinkunft bezüglich des Transits der Hannöverschen Brieffpakete nach und aus Holland via Preußen der Hannöverschen Verwaltung das Recht ein, diese verschlossenen Transitpakete, welche nach dem Postvereinsvertrage einzuziehen gewesen wären, auch für die Folge beizubehalten; für die desfalligen Brieffpakete aus Holland sollte Hannover ein Transitporto von 4 Sgr. pro Loth an die Preussische Postverwaltung zahlen, welche, wenn das Transitpaket eingezogen worden und die Einzelauslieferung an dessen Stelle getreten wäre, pro Brief 3 Sgr. zu beziehen gehabt hätte. —

Unterm 27. Januar 1852 wurde zwischen der Preussischen und Hannöverschen Staatsregierung der Vertrag über die Herstellung der Löhne-Osnabrücker, Osnabrück-Rheiner und Münster-Emdener Eisenbahnen abgeschlossen, und in dessen Artikel 29. der Hannöverschen Postverwaltung die Befugniß gewährt, ambulante Büreaus über Minden, Löhne und Bünde, und über Ibbenbühren und Rheine durch das Preussische Gebiet zu führen, während der Preussischen Postverwaltung das unbedingte Transitrecht über Osnabrück zugestanden wurde.

Da bei der, im Artikel 3. §. 7. des Transit-Vertrages vom 27. März 1851 getroffenen Verabredung über die Transitvergütung auf dieser Route nicht vorauszusehen war, daß die von der Cöln-Mindener Eisenbahn nach Osnabrück zu bauende Eisenbahn in der Richtung über Rheine weiter nach Vingen und Emden würde geführt werden, und jene Verabredungen nur Anwendung auf die ersterwähnte Eisenbahnstrecke haben konnten, so vereinbarten sich beide Verwaltungen unterm 7. November

1856 dahin, daß Hannover für den Transit der Briefpost, anstatt 400 Thlr., bei der nunmehr doppelt so langen Transitstrecke 800 Thlr., für den Transit der Fahrpost hingegen 5313 Thlr. jährlich an Preußen zu zahlen habe. Für den sehr unbedeutenden Transit über Osnabrück, der sich zur Zeit nur auf Briefe erstreckt, zahlt die Preussische Postverwaltung eine entsprechende Vergütung zur Hannoverschen Postkasse. —

#### Postverhältnisse mit Mecklenburg-Schwerin.

Bei den Postverhältnissen mit Mecklenburg-Schwerin kommen vorzugsweise die Preussischen Postrechte auf der Berlin-Hamburger Route in Betracht. Diese Route führt durch Mecklenburgisches, Lauenburgisches, Weiderstädtisches und Hamburgisches Gebiet, wodurch sich in Absicht auf den Preussischen Posttransit staatsrechtliche Beziehungen zu der Mecklenburgischen, der Dänischen, der Lübecker und der Hamburger Regierung bildeten, die hier im Zusammenhange dargestellt werden sollen.

Der Berlin-Hamburger Cours ist eine der ältesten und wichtigsten Preussischen Poststraßen (Th. I. S. 19). Er besteht gegenwärtig über 200 Jahre. Der Transit der Preussischen Posten durch Mecklenburg, Lauenburg und die Freistädtischen Gebietstheile hatte stets frei und ungehindert stattgefunden, obwohl er aus einer zureichend rechtsbeständigen Erwerbung sich nicht herschrieb. Nur unter der Regierung König Friedrich Wilhelms I. bei den Wirren in Mecklenburg hatte Hannover einmal den Versuch gemacht die Preussischen Poststationen in Escheburg und Boizenburg zu verdrängen und mit seinen eigenen Posten auf einer Strecke des Berlin-Hamburger Courses festen Fuß zu fassen. Dieser König aber befahl dem General-Postamte die Stationen »zu maintainiren mag kommen was da wolle.« Die Aufrechthaltung des bisherigen Verhältnisses wurde durchgesetzt und der status quo blieb, da eine zur Regelung der Postverhältnisse angesetzte Conferenz in Hamburg nicht zu Stande kam, bestehen (Th. I. S. 154 ff.). Unter der Regierung Friedrichs d. G. blieb die Preussische Postverwaltung ganz ungestört im Besiz der Postbefugnisse auf der Berlin-Hamburger Route. Seitdem waren nur zwischen den fremdherrlichen Unterthanen und den Preussischen Postillonnen wegen Verpfählung und Bergrabung von Nebenwegen, Beschädigung von Aekern und Hecken zc. zuweilen Zänkereien vorgefallen, die, wenn sie auch hin und wieder zu »mancherlei turbationes und seriösen Excessen« Veranlassung gegeben hatten, doch ohne weitere Folgen geblieben waren. Während der Französischen Herrschaft in Hamburg und der Auflösung des Preussischen Ober-Postamtes daselbst, waren die Preussischen Posten nur bis Venzen gegangen. Nach der Vertreibung der Franzosen und der Wiedererrichtung des Preussischen Ober-Postamtes in Hamburg im Jahre 1813 war auch der Berlin-Hamburger Preussische Postcours in der alten Weise wieder hergestellt worden.

Diese alte Poststraße verfolgte eine andere Richtung, als die nachmalige Berlin-Hamburger Chaussee und die Eisenbahn. Sie führte nämlich über Lenzen (Preussisch), Lübtzen, Voigdenburg (Mecklenburgisch) und Eschburg (Lauenburgisch) nach Hamburg. Preußen hatte in Lübtzen, Voigdenburg und Eschburg nicht allein Stationen (Posthaltereien), sondern die Postmeister an diesen Orten waren von der Preussischen Postverwaltung mitverpflichtet und mitbesoldet worden; sie fertigten nicht allein die Preussischen Durchzugsposten ab, sondern colligirten und distribuirten auch für Rechnung der Preussischen Verwaltung verschiedene Postsendungen. Dieses Verhältniß hatte sich im Laufe der Zeiten von selbst gebildet.

Im Jahre 1815 machte die Hannöversche, und, nach erfolgter Abtretung Lauenburgs an Dänemark, die Dänische Regierung Miene, eine Transitgebühr von den Preussischen durch das Lauenburgische Gebiet passirenden Posten zu fordern. Später eröffnete der Dänische Ober-Postdirector in Hamburg dem Preussischen Ober-Postamte daselbst, daß die Dänische Regierung beabsichtige, den Transport der Preussischen Postsendungen auf dem Lauenburgischen Gebiete selbst zu übernehmen. Diese Regierung verfolgte dabei noch den weiteren Zweck, das Fahrpostwesen fremder Staaten aus Hamburg möglichst zu verdrängen und sich in den Alleinbesitz desselben zu setzen. Die Verwirklichung dieses Zweckes wurde durch diplomatische Einschreitung unter Geltendmachung der bei der Abtretung Lauenburgs an Dänemark gepflogenen Transactionen verhindert, indem, wie das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten an das General-Postamt schrieb, bei der Abtretung Lauenburgs »sowohl in Bezug auf den Durchzug der Preussischen Posten nach Hamburg, als auch auf viele andere nachbarliche Verhältnisse der status quo, so wie er vor der Usurpation Anno 1805 bestanden habe, ganz allgemein vorbehalten sei.«

Der Art. 5. des Uebergaberecesses d. d. Rågeburg, 26. Juli 1816 lautet: »Nach dem Grundsatz, daß das an die Krone Dänemark übergehende Lauenburgische Land mit allen auf demselben begründeten Rechten und Verbindlichkeiten übergehen muß, werden auch alle diejenigen Rechte und Verbindlichkeiten, welche auf demselben gegen andere Staaten nach gültigen ausdrücklichen oder stillschweigenden allgemeinen Deutschen oder besonderen Staatsrechtsnormen begründet sein mögen in ihrer vollen Kraft bleiben, wobei denn der vor der Usurpation im Jahre 1805 bestandene status quo, so weit derselbe nicht etwa durch anerkannte Rechtsverhältnisse oder auch spätere Vereinbarungen der rechtmäßigen Regierungen modificirt sein möchte, die Grundlage abgeben wird.«

Dänemark stand einstweilen von seinem Vorhaben ab, ohne indeß das unbeschränkte Recht des freien Durchzugs Preussischer Posten nach Hamburg durch das Lauenburgische Territorium anzuerkennen. Allerdings fehlte ein geschriebener Rechtstitel, und alle Erfordernisse der Verjährung waren schwerlich so bündig nachzuweisen, daß sie vor einer scharfsinnigen Kritik genügend bestanden hätten.

Noch eher als die Dänische, hatte die Mecklenburgische Regierung Schwierigkeiten wegen des Preussischen Posttransits auf der Berlin-Hamburger Route gemacht.

Die Mecklenburgische Regierung hatte ebenfalls die Absicht, die Preussischen Transitposten auf der Mecklenburgischen Strecke selbst befördern zu lassen. Zunächst hatte sie schon unterm 20. März 1813 das Mecklenburgische Postamt in Lübthen angewiesen, die Preussischen transitirenden Briefpakete zu öffnen und für jeden Brief 3 Schilling Mecklenburgisches Transitporto anzusetzen. Dies geschah auch einige Male, aber in Folge des ungefäumten Einschreitens des General-Postamtes und des Preussischen Geschäftsträgers v. Grote in Hamburg wurde von der Mecklenburgischen Regierung wenigstens die vorläufige ungestörte Aufrechthaltung des früheren status quo erlangt, wobei diese Regierung sich aber alle ihre Rechte vorbehielt. Unterm 19. November 1814 wurde zwischen dem General-Postmeister v. Seegebarth und dem Großherzoglichen Ober-Postdirector v. Plessen zu Berlin ein desfallsiges Abkommen getroffen.

Als Herr v. Nagler an die Spitze der Preussischen Postverwaltung trat, richtete derselbe seine Bemühungen insbesondere auch auf die Herstellung von Chausséen, und seiner Anregung und Thatkraft verdanken viele dieser wichtigen Verkehrsstraßen in Preußen und Norddeutschland ihr Dasein. Vorzugsweise gilt dies von der Berlin-Hamburger Chaussée.

Die alte Poststraße über Lenzen, Lübthen und Boizenburg war namentlich zwischen Lenzen und Lübthen schwierig zu passiren.  $5\frac{3}{4}$  Meilen waren hier mit demselben Gespann in tiefem Sande zurückzulegen, und es kam vor, daß man die Posten mit 8 Pferden bespannen mußte. Ludwigslust, die hübsche Residenz, welche heute die Chaussée und die Eisenbahn berühren, war in früheren Zeiten ein unbedeutendes Dorf, von Moor- und Wiesenbrüchen umgeben, durch welche kein gebahnter Weg führte. Im Jahre 1823 aber wurde ein guter Weg von Ludwigslust über Redewin und Bellahn nach Boizenburg, wie auf der andern Seite über Grabow nach Perleberg angelegt.

Auf diesen neuen Weg wollte der General-Postmeister v. Nagler zunächst die Berlin-Hamburger Posten verlegen und gleichzeitig die Chaussirung dieser Straße bis Hamburg ins Werk setzen. Die Stadt Lenzen sollte für den entzogenen Postendurchgang durch eine Garnison entschädigt werden. Es war zweckmäßig, abzuwarten, ob die Mecklenburgische Regierung, um der neuen Residenz Ludwigslust den Postenlauf zuzuwenden, nicht selbst mit dem Antrage auf Verlegung der Preussischen Posten nach der neuen Straße hervortreten würde. In der That geschah Letzteres im Jahre 1824.

Inzwischen war wegen Chaussirung der Berlin-Hamburger Straße auf Preussischem Gebiet mit der Seehandlung zu Berlin ein Contract abgeschlossen worden, nach welchem die Chaussirung der Strecke von Berlin bis zur



Mecklenburgischen Grenze in fünf Jahren beendet sein sollte. Der schwierigste Theil der Aufgabe, die Chaussirung auch auf der Mecklenburgischen und Dänischen Gebietsstrecke sicher zu stellen, war noch unerfüllt. Beide fremde Regierungen machten geltend, daß sich für sie an die Chaussée, welche hauptsächlich für die Verbindung von Berlin nach Hamburg diene, dem inneren Verkehr ihrer eigenen Gebiete aber keinen hervorragenden Nutzen gewähren werde, kein hinlängliches Interesse knüpfe, um ihren Staatskassen die desfallsigen großen Opfer zuzumuthen.

In Folge dessen versuchte Herr v. Nagler die Chaussirung der Straße bis Hamburg im Wege der Privatunternehmung oder ausschließlich durch Preussische Staatsmittel zu Stande zu bringen und trat zu diesem Behuf mit dem Finanzminister, dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten, dem Kriegsminister und dem Chef der Seehandlung in Communication: — »Die von mir einzuleitenden Unterhandlungen wegen Verlegung der Poststraße geben Gelegenheit, auch dieses große Werk mit der Mecklenburgischen Regierung zu erörtern und in Bezug auf die Mecklenburgischen Hoheitsrechte die Bedingungen der Chausseeanlage festzustellen. Die Dänische Regierung wird einem solchen Unternehmen, besonders wenn es unter der Firma Hamburgischer Handlungshäuser betrieben wird, nicht entgegen sein.«

Der Chef der Seehandlung äußerte sich noch nicht ganz bestimmt über den Plan und wollte das Zustandekommen desselben zunächst von den Mitteln abhängig gemacht wissen, welche Mecklenburg bewilligen werde. Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten schrieb an den General-Postmeister: »ich theile sowohl die Ansicht, daß von einer Unterhandlung wegen des Chausseebaues für Rechnung der fremden Regierungen kein günstiger Erfolg zu erwarten sein dürfte, als ich auch damit völlig einverstanden bin, daß die Unterhandlungen wegen Verbesserung und Instandhaltung der neuen Poststraße sachgemäß von dem zur Abschließung der Postconvention nach Mecklenburg zu sendenden Geheimen Postrath Schmückert zu führen seien.« Der Kriegsminister war um so mehr für die baldige Anlage der Chaussée, als durch die von Napoleon angefangene und später vollendete Steinstraße vom Rhein über Osnabrück nach Hamburg für Frankreich und die Niederlande eine bequeme militairische Marschlinie auf diesen wichtigen Platz hergestellt war, der man eine andere nicht minder gute Militairstraße auf dem rechten Elbufer entgegensetzen müsse.

Der zu den Post- und zu den Chaussée-Unterhandlungen mit der Mecklenburgischen Regierung bevollmächtigte Geheime Postrath Schmückert traf im April 1824 in Ludwigslust ein. Beim Beginne der Unterhandlungen übergab derselbe dem Mecklenburgischen Bevollmächtigten General-Postmeister und Oberlanddrost von Lehsten eine Note des Inhalts, daß »es nicht die Absicht sei, daß Preußen durch dieses Unternehmen auf Kosten Mecklenburgs gewinnen solle. Ueberhaupt hält sich der Unterzeichnete verpflichtet, diese Negociation mit der offenen

und vertrauensvollen Erklärung zu beginnen, daß die Preussische Regierung lediglich das allgemeine Beste im Auge hat und keine neuen Berechtigungen zu erlangen beabsichtigt.« In den größeren Kreisen des Mecklenburgischen Publicums fand die Chausseeanlage vielen Anklang. Das Schweriner Abendblatt Nr. 283. pro 1824 schreibt: »Die im letzten Stücke dieses Blattes erwähnte nahe Hoffnung zu einer Kunststraße kann den Patrioten nur erfreulich sein. Sie würde Mecklenburg eine erleichterte Landcommunication mit den beiden größten Städten des nördlichen Deutschlands verschaffen, und die Ausführung um so weniger schwierig sein, da dem Vernehmen nach der Preussische Staat, dem Deutschland in neuerer Zeit so viel für die Herstellung besserer Straßen verdankt, die Hand dazu bietet. Wir empfehlen, aus der Besorgniß, daß Contracte mit einer ausländischen jüdischen Familie dieserhalb abgeschlossen werden möchten, schleunige Zusammenbringung der erforderlichen Hilfsmittel im Lande durch Actien.«

Dessen ungeachtet begegnete die Unterhandlung so vielen theils aus persönlichen, theils aus Verfassungs-Verhältnissen entsprungenen Schwierigkeiten (wie sie namentlich in dem auf dem landesgrundgesetzlichen Erbvergleich d. d. Rostock 18. April 1755 beruhenden Verhältnisse der Mecklenburgischen Regierung zu den Landständen begründet waren), daß der General-Postmeister v. Nagler auf dem Punkte stand, die Verhandlung für jetzt abbrechen zu lassen, als im entscheidenden Momente unter Mitwirkung des Großherzoglichen Staats- und Kabinetministers, Freiherrn v. Plessen, der Vertrag zu Stande kam. »Man hat zwar in Mecklenburg von mehreren Seiten — heißt es in dem betreffenden gemeinschaftlichen Berichte des General-Postmeisters und des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten an den König — der Vereinbarung über die Chausseeanlage und den Posttransit auch wegen des darin bleibend festzustellenden Durchzugsrechtes der Preussischen Posten zwischen Berlin und Hamburg auf alle Weise entgegenzuwirken gesucht, nichtsdestoweniger aber ist es den ebenso einsichtsvollen, als angestregten Bemühungen des diesseitigen Commissarius, Geh. Rath Schmücker, gelungen, alle Hindernisse zu beseitigen und diesen wichtigen Vertrag zu Stande zu bringen.«

Die Hauptbestimmungen dieses vom 30. Juli 1824 datirten Vertrages sind folgende: Die Mecklenburgische Straße über Grabow, Ludwigslust, Redewin und Boizenburg soll sowohl für die Königlich Preussischen Posten, als für jede andere Art Fuhrwerk frei gehalten werden (Artikel 1.). Die Mecklenburgische Regierung wird diese Straße in fünf, höchstens sechs Jahren chausseiren lassen, »insofern nicht ganz unabwendbare Behinderungen dies unmöglich machen« (Artikel 3.) (dieser Zusatz bezog sich darauf, daß nach Artikel 15. §. 282. und §. 292. des Erbvergleichs vom 18. April 1755 die Mecklenburgische Regierung zuvor auf dem Landtage die Einwilligung der Landstände zu der Erhebung des Chausseegeldes einzuholen

gehalten war). Der Preussische Postbesitzstand in Lübtzen (Postanstalt, Station und Transit) hört auf. Der dortige Mecklenburgische Postmeister erhält in seiner Eigenschaft als früherer Preussischer Postmeister 500 Thlr. Pension aus der Preussischen Postkasse (Artikel 7.). Die Postmeister und Posthalter zu Ludwigslust und Redewin besorgen die regelmäßige Expedition der Preussischen Durchzugsposten, wofür der Erstere 600, der Andere 200 Thlr. jährlich aus der Preussischen Postkasse empfängt (Artikel 8. und 9.). Die Preussischen Durchgangsposten dürfen weder zu Grabow, noch zu Redewin oder sonst unterwegs im Mecklenburgischen mit Ausnahme von Boizenburg (wo das Preussische Postamt unverändert bestehen blieb) Briefe, Gelder, Pakete und Personen für eigene Rechnung aufnehmen oder absetzen, insofern nicht hierüber künftig eine besondere Vereinbarung stattfinden sollte (Artikel 11.). Das Postamt in Ludwigslust benützt zur Versendung seiner Sachen die Preussischen Posten (Artikel 12.). Die Mecklenburgische Postverwaltung baut in Redewin ein Posthalterei-Etablissement. Die Preussische Postverwaltung schließt die Fuhr- und Rittcontracte in Redewin und Ludwigslust ab (Artikel 13.). Die bisher bestandenen durch Mecklenburg transitirenden 6mal wöchentlichen Fahrposten und zweimaligen Reitposten sollen ohne besondere Zustimmung der Mecklenburgischen Regierung nicht vermehrt werden (Artikel 14.). Die Päckereien und Gelder zwischen Hamburg und Neuvorpommern werden Preussischer Seits der Mecklenburgischen Post in Hamburg zum Transit über Ratzeburg und Rostock überliefert werden. Zwischen den Preussischen Postämtern in Hamburg, Stralsund und Damgarten werden directe Frachtkarten im Transit durch Mecklenburg gewechselt (Art. 16.). (Die Transitvergütung ward bezüglich der Gelder für je 100 Thlr., bezüglich der Pakete für je 1 Pfd. bemessen. Durch die Erlangung dieses Transits ward den Fahrpostsendungen der Umweg über Prenzlau und Perleberg erspart, ohne daß die Lage erhöht wurde.) Die Mecklenburgische Postverwaltung wird eine Reitpost von Ludwigslust über Güstrow auf dem directen Wege nach Demmin bis Dargun anlegen und mit derselben gegen eine Vergütung von 800 Thln. jährlich ein Preussisches Brieffelleisen von Hamburg nach Pommern befördern (Artikel 18.). Bis das Chausséegeld feststeht, zahlt die Preussische Postverwaltung jährlich 200 Thlr. für Weggeld an die Mecklenburgische Kasse (Artikel 21.).

Nachdem der Vertrag geschlossen war, entstanden noch wegen der Richtung der Chaussée Differenzen im Schooße der Preussischen Regierung, weil der Handelsminister Graf v. Bülow die Richtung über Lenzen längs der Elbe der Richtung über Perleberg und Ludwigslust vorzog. Die Allerh. Kabinetts-Ordre vom 31. August 1824 bestimmte daher, daß der General-Postmeister v. Nagler, der Graf v. Bülow, der General-Lieutenant v. Müffling und der Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Graf v. Bernstorff, in einer besonderen Conferenz diese Frage noch erörtern sollten. Die Mehrzahl der Stimmen sprach sich für die Bei-

behaltung der gewählten Richtung über Perleberg und Ludwigslust aus, und nachdem auch von militairischer Seite hervorgehoben war, daß, da Dömitz nicht mehr Festung sei, daß strategische Interesse dahin ginge, die Chaussee im Thal der Elbe dem Flußufer nicht so nahe zu legen, daß ein Marsch auf derselben durch das Kanonenfeuer vom linken Ufer aus beunruhigt oder von dorthier beobachtet werden könne, so entschied sich der König für die Richtung über Perleberg.

Inzwischen war auch in Mecklenburg die Einwilligung der Landstände erfolgt. Die Herstellung dieser wichtigen Handelsstraße war sonach auf Preussischem und Mecklenburgischem Gebiete gesichert.

Es mußte nun zu den Unterhandlungen mit der Dänischen Regierung wegen der Weiterführung der Chaussee-Anlage geschritten werden. Diese Regierung hatte kein hervorragendes Interesse dabei und auch die Stände des Herzogthums Lauenburg zeigten sich zu Geldbewilligungen für diesen Zweck wenig geneigt. Die Allerh. Kabinetts-Ordre vom 7. Mai 1827 bestimmte auf den Antrag des General-Postmeisters v. Nagler, daß als Beitrag zu den Kosten der Chaussee-Anlage auf Dänischem Gebiet 54,000 Thlr. und außerdem ein zinsfreier Vorschuß von 6000 Thlr. aus der Postkasse gewährt und dafür in dem betreffenden Vertrage von der Dänischen Regierung bezüglich der Preussischen Posten das Recht des freien Transits für immerwährende Zeiten anerkannt werden sollte. Allein auch bei Gewährung jener Geld-Unterstützungen erklärte sich die Dänische Regierung außer Stande, die Chaussee bauen zu können, so daß sich die Preussische Regierung entschloß, in Anerkennung der Wichtigkeit der Chaussee-Anlage für den Preussischen Handels- und Postverkehr die gesammten Baukosten: 180,000 Thlr. herzugeben, wofür den Preussischen Posten und dem übrigen Preussischen Transitverkehr auf einen gewissen Zeitraum (30 Jahre) Chausseegeldfreiheit gewährt sein sollte. Auf diesen Grundlagen wurde unterm 27. Juni 1834 zu Frankfurt a. M. von dem General-Postmeister v. Nagler, dem Dänischen Bundestagsgesandten, Freiherrn v. Pechlin, und dem Dänischen Kammerherrn Grafen v. Reventlow Criminil der Chausseevertrag abgeschlossen.

Die alte Poststraße wurde danach verlassen und die Chaussee von Boizenburg aus über Stadt Lauenburg und Schwarzenbeck bis Bergedorf geführt. Artikel 11 bestimmte: »Die Königlich Preussischen Reit-, Fahr- und Schnellposten und deren Beispferde, Beiwagen und Beichaisen, so wie alle leer zurückgehenden Preussischen Postpferde und Postfuhrwerke sind vom Chausseegeld befreit und benutzen diese Kunststraße für Briefe, Postgut und Postreisende in der bisher auf dem Postwege über Escheburg bestandenen Weise auf immer ganz abgabefrei.«

Artikel 14. setzte fest: »Seine Majestät der König von Dänemark gestatten als eine Gegenleistung von Allerhöchst Ihrer Seite für die Königlich Preussischer Seits übernommene Herstellung der Chaussee, daß die in Absicht auf Zeit und Zahl unbeschränkte Durchführung Königlich

Preussischer Reit-, Fahr- und Schnellposten und deren Beipferde, Beiwagen und Beichaisen durch das Königlich Dänische Gebiet, welche seither auf der Straße von Lauenburg nach Hamburg längs der Elbe, obgleich ohne ausdrückliche Königlich Dänische Anerkennung einer entsprechenden Befugniß, stattgefunden hat, anstatt mittelst der bisher zu Eschburg bestandenen Posthalterei, künftig mittelst der an einem oder zwei anderen Orten zu errichtenden Königlich Dänischen Posthalterei, dem Königlich Preussischen Postwesen für die Zukunft als eine Gerechtfame eingeräumt werde. Die Preussische Postverwaltung verpflichtet sich zur unentgeltlichen Mitnahme von Dänischen Briefpaketen aus Dänischen Stationsorten nach Hamburg et v. v. Sie hat das Recht bezüglich der Beförderung der Preussischen Posten mit den zu Preussischen Postfuhrunternehmern anzunehmenden Dänischen Posthaltern auf den gedachten Stationen selbstständig Contracte zu schließen. «

Somit war auch die Chaussée-Anlage und das Preussische Postrecht auf der Dänischen Gebietsstrecke gesichert.

Den Schlußstein bildete der unterm  $\frac{28. \text{ Juli}}{28. \text{ Oct.}}$  1837 von dem

General-Postmeister von Nagler und dem Bundestagsgesandten der Freien Städte und Syndicus von Hamburg Hrn. Sieveking abgeschlossene Vertrag, nach welchem die Regierungen der freien Städte Hamburg und Lübeck sich verpflichten, die Berlin-Hamburger Straße auf dem Weiderstädtischen und dem Hamburgischen Gebiet von Bergedorf bis Hamburg binnen Jahresfrist chaussiren zu lassen. Artikel 6. enthält für die Preussischen Posten, die Staats-Couriere und Staats-Estafetten die Befreiung von Chaussée- und Brückengeldern und sonstigen Wegeabgaben. Nach Artikel 8. erhielt die Preussische Postverwaltung die Befugniß, in Bergedorf eine Postanstalt nebst Station zu errichten, um der Stadt von dem Postverkehr auf der Kunststraße größeren Vortheil zuließen zu lassen. —

In Folge der Verhandlungen zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den freien Städten Lübeck und Hamburg in Betreff der Herstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg wurden durch den Staatsvertrag über diese Eisenbahnverbindung zwischen den Regierungen der genannten Staaten und freien Städte vom 8. November 1841\*) die Preussischen Postrechte aufrecht erhalten, und es bestimmte der Artikel 23: »Die nach dem Vertrage zwischen Preußen und Dänemark vom 27. Juni 1834, so wie nach dem Vertrage zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin vom 30. Juni 1824 und späteren Erklärungen\*\*), ingleichen

\*) Gesesammlung für die Königlich Preussischen Staaten pro 1845 Nr. 11. S. 195.

\*\*) Bezog sich auf die im Jahre 1830 stattgehabten Verabredungen zwischen Preußen und Mecklenburg wegen Vermehrung der Anzahl der Preussischen Transitposten.

nach der Uebereinkunft zwischen Preußen und den freien und Hansestädten Lübeck und Hamburg vom 28. Juli 1837 der Königlich Preußischen Postverwaltung zustehenden Rechte hinsichtlich der ungehinderten Durchführung der Preussischen Brief- und Päckerei-Posten auf der Berlin-Hamburger Chaussee finden auch rücksichtlich der Benützung der Eisenbahn von Berlin nach Bergedorf und umgekehrt dergestalt Anwendung, daß für den Durchgang eine Abgabe überall nicht zu entrichten ist. Die Königlich Dänische und die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung, so wie die Senate der beiden freien und Hansestädte, machen sich anheischig, der Gesellschaft die Verpflichtung aufzuerlegen, die auf der Eisenbahn transitirenden Postgüter jeglicher Art mit jeder Fahrt gegen Bezahlung des nach dem Gewichte, ohne Unterschied der Gegenstände, festzustellenden Frachtlohnes, unter Anwendung des niedrigsten Tariffages für Päckereien mit befördern zu lassen. Der Berechnung dieses Frachtlohnes wird das Gesamtgewicht der Postgüter bei jeder Fahrt zum Grunde gelegt. Die Beförderung muß nach dem Verlangen der Postverwaltung in den Wagen der Eisenbahngesellschaft oder in eigenen Wagen der Postverwaltung bewirkt werden. In letzterem Falle hat die Eisenbahngesellschaft die Untergestelle ohne weitere Vergütung, als diejenige welche nach dem Gewichte der verladene Poststücke bei jeder Fahrt im Ganzen zu entrichten ist, herzugeben, auch wird dieselbe den, den Wagen begleitenden Post-Conducteur oder Schirrmeister auf diesem Wagen unentgeltlich mitreisen lassen. In soweit durch die Ausführung des beabsichtigten Eisenbahnunternehmens in den bestehenden, auf Staatsverträgen beruhenden Postverhältnissen zwischen den contrahirenden Regierungen, Abänderungen sich als nothwendig ergeben möchten, bleiben darüber abgesonderte Vereinbarungen vorbehalten. «

Wichtig auch in postalischer Hinsicht ist außerdem die Bestimmung des Artikels 4. des in Rede stehenden Vertrages: »So wie die beabsichtigte Eisenbahnunternehmung ihrem ganzen Zwecke nach nicht in einzelne für sich bestehende und verwaltete Theile nach den von ihr berührten Staatsgebieten abgesondert werden kann, sondern als ein Ganzes nach gleichmäßigen Grundsätzen behandelt und von einem Punkte aus geleitet und verwaltet werden muß, so werden auch die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate, und zum Publikum von den contrahirenden Regierungen möglichst gleichmäßig geordnet werden. In dieser Rücksicht und da der größte Theil der beabsichtigten Eisenbahn auf dem Gebiete der Königlich Preussischen Regierung belegen sein wird, erklären die übrigen Regierungen sich bereit, die legislativen und administrativen Anordnungen für die in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecken mit den Bestimmungen des Königlich Preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen und dessen etwaigen Modificationen in Uebereinstimmung zu bringen, in so-

Wichtig auch in postalischer Hinsicht ist außerdem die Bestimmung des Artikels 4. des in Rede stehenden Vertrages: »So wie die beabsichtigte Eisenbahnunternehmung ihrem ganzen Zwecke nach nicht in einzelne für sich bestehende und verwaltete Theile nach den von ihr berührten Staatsgebieten abgesondert werden kann, sondern als ein Ganzes nach gleichmäßigen Grundsätzen behandelt und von einem Punkte aus geleitet und verwaltet werden muß, so werden auch die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate, und zum Publikum von den contrahirenden Regierungen möglichst gleichmäßig geordnet werden. In dieser Rücksicht und da der größte Theil der beabsichtigten Eisenbahn auf dem Gebiete der Königlich Preussischen Regierung belegen sein wird, erklären die übrigen Regierungen sich bereit, die legislativen und administrativen Anordnungen für die in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecken mit den Bestimmungen des Königlich Preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen und dessen etwaigen Modificationen in Uebereinstimmung zu bringen, in so-

weit nicht Eigenthümlichkeiten der verschiedenen Landesgesetzgebungen oder Localverhältnisse Abweichungen davon bedingen. In Bezug auf die einzelnen Paragraphen des ebengedachten Gesetzes ist noch Folgendes verabredet worden. «

Es folgen nun im Text des Staatsvertrages diese einzelnen Verabredungen artikelweise, darunter auch: Artikel 10. (zu §§. 36. und 37. des Gesetzes vom 3. November 1838) »die Königlich Dänische und die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung, so wie die Senate der beiden freien und Hansestädte werden in Ansehung der Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaft zum Postwesen keine für dieselbe lästigere Bedingungen stellen, als in den §§. 36. und 37. des Gesetzes enthalten sind. «

Der Staatsvertrag unter denselben Regierungen vom 8. November 1841 wegen Feststellung der Verhältnisse der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn zur Berlin-Bergedorfer Eisenbahn bestimmte im Art. 3.: »Eine Verständigung über die Beförderung der Posten auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn zwischen den beteiligten Postverwaltungen und der Eisenbahngesellschaft sind die Senate zu vermitteln bereit. « —

Das staatsrechtliche Verhältniß der Preussischen Transitposten auf der Berlin-Hamburger Chaussee- und Eisenbahnroute hat, seitdem es durch die Chausseeverträge von 1824, 1834 und 1837, wie durch den Eisenbahnvertrag von 1841 festgestellt ist, zu keinen ferneren Streitigkeiten Anlaß gegeben, was von der zweiten großen Preussischen Transitroute nach dem Rhein nicht gesagt werden kann.

Die Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn erfolgte im Jahre 1846.

Wegen anderweiter Regulirung der übrigen Postverhältnisse zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin wurde unterm 17. März 1847 von dem Vertreter der Preussischen Postverwaltung bei den eben erwähnten Eisenbahn-Unterhandlungen, General-Postdirector Schmückert und dem General-Postdirector v. Pritzbuher ein neuer Postvertrag abgeschlossen, durch welchen die Postgrenz-, Tax-, Expeditiöns-, Cours-, Transport-, Expeditiöns- und Abrechnungsverhältnisse vollständig und den inzwischen veränderten Umständen entsprechend geordnet wurden.

Nach Artikel 7. dieses Vertrages wurde auch das Preussische Postamt in Boizenburg aufgehoben, da es seit der Eröffnung der Eisenbahn für Preußen nicht mehr von Wichtigkeit und das auf die Unterhaltung dieses Postamtes verwendete Opfer nicht ferner gerechtfertigt war.

Aus diesem Vertrage sind beim Anschlusse Mecklenburgs an den Deutschen Postverein die folgenden Bestimmungen aufrecht erhalten worden: Artikel 1., betreffend die Preussischen Transitrechte auf der Berlin-Hamburger Route nach Maßgabe des Chausseevertrages vom 30. Juni 1824 und des Eisenbahnvertrages vom 8. November 1841. Artikel 2.: »die

Preussische Postverwaltung wird zur Beförderung der Mecklenburgischen, so wie der von der Großherzoglich Mecklenburgischen Postverwaltung vertragmäßig mit zu befördernden Dänischen Postsendungen in den auf der Berlin - Hamburger Eisenbahn cursirenden Preussischen Postwagen ein eigenes Coupé einrichten und solche Vorkehrungen treffen lassen, daß neben dem Preussischen auch der Mecklenburgische Postconducteur in die gedachten Postwagen mit aufgenommen werden kann.« Für diese Mitbenutzung zahlt Mecklenburg an Preußen jährlich 250 Thlr. Die für die Mecklenburgischen Sendungen an die Eisenbahnverwaltung zu entrichtenden Beförderungskosten werden von Mecklenburgischer Seite unmittelbar berichtigt.

Artikel 3. betreffend die Aufrechthaltung der Befugniß Mecklenburgs zur Mitbenutzung der auf der Chaussee noch etwa transitirenden Preussischen Posten. Artikel 4. betreffend die Aufrechthaltung der Befugniß Preußens, für seine Durchgangsposten Contracte mit den Mecklenburgischen Posthaltern der Chausseestationen unmittelbar abzuschließen. Artikel 5.: Für die Abfertigung der auf der Chaussee etwa noch cursirenden Preussischen Posten wird die Preussische Postverwaltung an die Mecklenburgische eine zu vereinbarende Expeditionsgebühr zahlen. Art. 6.: Den Vorstehern der Postanstalten in Ludwigslust, Redewin und Bellahn sollen bis zu ihrem Ausscheiden aus dem Dienst die bisherigen Vergütigungen für die Expeditionen der Preussischen Posten von 600, 200 und 120 Thlr. als eine aus dem Staatsvertrage vom 30. Juni 1824 ihnen zustehende Competenz fortbezahlt werden. So lange diese Zahlung geschieht, kommt der Artikel 5. nicht zur Anwendung. Artikel 9. betreffend den Transit der Preussischen Brieffelleisen zwischen Hamburg und Neuvorpommern: die Mecklenburgische Regierung übernimmt die Beförderung zweimal wöchentlich gegen eine Vergütung von 1000 Thlr.; die Uebergabe der Felleisen erfolgt in Hagenow resp. Ribnig. So weit zur Beschleunigung dieses Transports Eisenbahnzüge benutzt werden können, soll die Beförderung stets mit denselben geschehen. Artikel 10.: »Der Königlich Preussischen Postverwaltung wird Großherzoglich Mecklenburgischer Seits der Transit verschlossener Brieffpakete und Fahrpostbriefbeutel nebst den dazu gehörigen Sendungen zwischen Hamburg und den in Pommern belegenen Preussischen Postanstalten, so wie überhaupt zwischen Preussischen Postanstalten, welche für ihre gegenseitigen Sendungen die Großherzoglich Mecklenburgischen Posten mit Vortheil benutzen können, auf allen hierzu geeigneten Großherzoglich Mecklenburgischen Post- und Eisenbahnrouen gestattet.« Es folgt nun die Festsetzung der von Preußen zu zahlenden Transitvergütigungen (pro Loth der Briefe und je 100 Pfund der Fahrpostsendungen). »Nach Vollendung der Eisenbahn zwischen Hagenow und Rostock soll für die Transitsendungen, welche mittelst derselben befördert werden, eine Ermäßigung dieser Vergütungsätze eintreten. (Diese Ermäßigung wurde bei dem Anschluß Mecklenburgs an den Postverein in dem Vollzugsvertrage verabredet; sie beträgt 16 $\frac{2}{3}$  Pro-



cent für die Fahrpostsendungen). Endlich Artikel 47. über die steueramtliche Behandlung der Postgüter.

Die im Jahre 1849 mit der Großherzoglichen Regierung, wie mit mehreren übrigen Deutschen Regierungen von Seiten Preußens eingeleiteten Separat-Verhandlungen Behufs Ermäßigung des Porto's und Herstellung gleichmäßiger Tax-, Transit- und Manipulationsbestimmungen im Deutschen Postverkehr überhaupt, hatten, da die Großherzogliche Postverwaltung zur Erreichung des vorgesteckten fortschrittsgemäßen Zieles bereitwilligst die Hand bot, schon unterm 18. Februar 1850 zum Abschlusse eines von dem Geheimen Ober-Postrath Meßner und dem General-Postdirector v. Prißbuer verhandelten Vertrages geführt, als zwischen Oesterreich und Preußen unterm 6. April 1850 der Deutsch-Oesterreichische Postvereins-Vertrag zu Stande kam. Bereits vier Wochen später am 6. Mai 1850 erklärte die Großherzogliche Regierung ihre Geneigtheit, dem Verein beizutreten. Da aber zuvor eine Regelung ihrer nachbarlichen Verhältnisse namentlich zu Dänemark und den Hansestädten erforderlich war, so kam der Anschlußvertrag mit Preußen erst unterm 18. December 1850 zu Stande. In demselben wurden die bereits erwähnten Artikel des Postvertrages vom 17. März 1847 beibehalten und wegen der Lübecker Sendungen in Artikel 7. bestimmt, daß 1) die mittelst verschlossener Briefpackete zwischen Preussischen Postämtern und dem Stadtpostamte in Lübeck auf dem Wege über Wittenberge und Schwerin zu versendende Correspondenz gegen eine lediglich zwischen Lübeck und Mecklenburg zu regulirende Vergütung, für Preußen transitfrei, durch Mecklenburg transitire; 2) daß die Vereins-Fahrpostsendungen aus Preußen nach Lübeck et v. v., da die Mecklenburgische Postverwaltung die Annahme und Distribution derselben in Lübeck besorge, ganz wie Preussisch-Mecklenburgische Vereinssendungen behandelt werden. Auf alle übrigen Correspondenzsendungen zwischen Preußen resp. dem Postverein und Lübeck et v. v., welche durch Mecklenburg transitiren, finden die allgemeinen Transitbestimmungen des Postvereins-Vertrages Anwendung. —

#### Postverhältnisse mit Mecklenburg-Strelitz.

Unterm 8. April 1811 war mit Mecklenburg-Strelitz eine Uebereinkunft wegen der Errichtung Preussischer Postanstalten in Mirow und Alt-Strelitz, unterm 12. November 1817 eine Uebereinkunft wegen der Reitpost aus Vorpommern nach Strelitz durch das Mecklenburg-Strelitz'sche Territorium, so wie wegen der Fahrpostverbindung zwischen Berlin und Neu-Strelitz abgeschlossen und durch Vereinbarungen vom 15. April 1824 und 7. September 1824 erweitert worden.

Diese Uebereinkünfte regelten die Postverhältnisse zwischen Preußen und Mecklenburg-Strelitz.

Der Durchzug der Fahr- und Reitposten zwischen Stettin und Hamburg durch das Mecklenburg-Strelitz'sche Gebiet war damals für Preußen von Wichtigkeit, da ein anderer, dieselben Vortheile bietender Weg nicht existirte. Die Unterhaltung Preussischer Postämter in Alt-Strelitz und Mirow war unter diesen Umständen vortheilhaft. Ebenso machte die Anlage der Reitposten zwischen Berlin und Stralsund (eine Zeitlang Greifswald) Behufs der Verbindung mit den Preussisch-Schwedischen Post-Dampfschiffen und Postjachten den Transit durch Mecklenburg-Strelitz nöthig, weil mit Umgehung des Mecklenburgischen Gebietes über Prenzlau die Anschlüsse nicht zu erreichen waren.

Für den Transit dieser Reitpost zahlte die Preussische Postverwaltung ein jährliches Aversum von 1150 Thlr. Der Durchzug der verschiedenen Preussischen Posten war für Mecklenburg-Strelitz außerdem noch deshalb von Werth, weil die Mecklenburgische Regierung durch die den Mecklenburgischen Einwohnern zugestandene Mitbenutzung der Preussischen Transitposten, die ohne dauernde Zuschüsse aus der Staatskasse damals nicht ausführbare Anlegung und Unterhaltung ausreichender eigener Posten zur Vermittelung des Verkehrs im Innern des Landes, wie mit den Nachbarn zum größten Theile ersparte.

Durch die im Laufe der Zeiten vorgegangenen Veränderungen im Postenlaufe, durch die Verbesserung der Wege und namentlich den Bau der Chausséen sah sich die Preussische Postverwaltung im Jahre 1830 in den Stand gesetzt, für mehrere der vorerwähnten Verbindungen das Mecklenburgische Gebiet zu entbehren und dieselben auf eigenes Territorium zu verlegen, was, abgesehen von sonstigen postalischen und staatswirthschaftlichen Gründen, auch bezüglich der Zollverhältnisse, welche lästige Controllen für die Preussischen Posten in Mecklenburg herbeiführten, wünschenswerth erschien. Ueberdies war durch die Aufhebung der Preussischen Postämter in Mecklenburg und die erwähnte Verlegung der Course eine Ersparniß zu erzielen.

Nachdem auf den Wunsch der Großherzoglichen Regierung die bestehenden Verhältnisse noch bis zum Jahre 1833 aufrecht erhalten worden waren, wurde unterm 13. December dieses Jahres von dem Geh. Postrathe Schmückert und dem Großherzoglichen Hof-Postmeister Vingnau eine neue Postconvention abgeschlossen, welche die gegenseitigen Postbeziehungen nach den allgemein üblichen Grundsätzen regelte, wonach jeder der beiden Staaten auf seinem Gebiete die Beförderung bis zur gegenüberliegenden Grenzstation besorgte und die bisher in dem gegenüberliegenden Gebiete gegenseitig ausgeübten ausnahmsweisen Befugnisse aufgehoben wurden.

Die Preussische Verwaltung erhielt das Recht, die Mecklenburg-Strelitz'schen Posten zur Beförderung von geschlossenen Briefpacketen und Fahrpostsendungen aus Preußen nach Preußen gegen gewisse nach dem Gewichte der Sendungen bemessene Transitvergütungen zu benutzen.

Nach Ablauf dieser Uebereinkunft wurde am 7. April 1846 eine neue Convention abgeschlossen, durch welche die Verbindungen vermehrt und die Porto-, wie die Transitportosätze ermäßigt wurden (die Ersteren für mehrere Grenzorte auf  $\frac{1}{2}$  Sgr.).

Die Unterhandlungen, welche die Preussische Postverwaltung im Jahre 1849 mit mehreren Deutschen Postverwaltungen eröffnet hatte, um auf diesem Wege eine postalische Einigung Deutschlands anzubahnen, waren mit der Großherzoglichen Regierung bereits zum völligen Abschlusse gediehen. Der nach den neueren nachmals im Postverein allgemein angewandten Grundsätzen abgeschlossene Vertrag war unterm 12. Januar 1850 von den beiderseitigen Bevollmächtigten, Geh. Ober-Postrath Meyer und Geh. Kammerrath Voeciuss bereits unterzeichnet und harpte der Ratification und Ausführung, als zwischen Preußen und Oesterreich der Postvereins-Vertrag unterm 6. April 1850 zu Stande kam. Die Mecklenburg-Strelitz'sche Regierung erklärte sich sogleich bereit, dem Deutschen Postvereine beizutreten und schon unterm 9./16. Juni desselben Jahres kam der Anschlußvertrag zwischen Preußen und Mecklenburg-Strelitz zu Stande.

Aus der Convention vom 7. April 1846 wurden dabei aufrecht erhalten: der Artikel 27. (betreffend die Insinuations-Documente), der Artikel 28. (betreffend die Expressbriefe), der Artikel 29. (betreffend die Postvorschüsse) und der Artikel 36. (betreffend die steueramtliche Behandlung der Postgüter). —

#### Preussisches Postwesen in Hamburg.

Nach der Befreiung Hamburgs von der Französischen Herrschaft war, wie wir im vorigen Abschnitte (S. 368) gesehen haben, das Preussische Ober-Postamt daselbst wieder hergestellt worden.

Im Jahre 1818 waren von Anklam und Demmin durch das Mecklenburg-Strelitz'sche Gebiet nach Perleberg reitende Posten angelegt worden, durch welche die Correspondenz aus Vorpommern nach Hamburg an einigen Tagen in der Woche schneller und zu billigeren (wie auch für Preußen wegen der längeren Bezugsstrecke vortheilhafteren) Bedingungen befördert werden konnte, als über Rostock. Die auf diesem Wege spedirte Correspondenz gelangte durch die Posten des Berlin-Hamburger Courses an das Preussische Ober-Postamt in Hamburg.

Der Senat in Hamburg beanspruchte in Folge dessen eine Geldentschädigung, indem die Correspondenz aus Vorpommern nach Hamburg nach Maßgabe des Recesses vom 22. Mai 1716 (Ihl. I. S. 150) dem Stadt-Postamte ausschließlich zustände. (Unter ähnlichen Verhältnissen war im Jahre 1797, als eine Reitpost von Stettin nach Perleberg eingerichtet worden war, dem Stadt-Postamte in Hamburg für den Verlust der Stettiner Correspondenz eine jährliche Entschädigung von 800 Thlr. be-

willigt worden). Der jetzige Entschädigungsanspruch des Hamburger Senats wurde, insofern er sich auch auf die Neuvorpommersche Correspondenz erstreckte, zurückgewiesen, indem beim Abschlusse des Recesses vom 22. Mai 1716 Neuvorpommern noch nicht zur Preussischen Monarchie gehörte. Bezüglich der Anclamer, Demminer und der sonst aus Vorpommern dießseits der Peene herrührenden Briefe aber wurde der Entschädigungsanspruch Hamburgs als begründet erkannt, und dem Senate auf Grund specieller Ermittlungen über den Umfang des Object's eine Entschädigung von 468 Thlr. jährlich zugestanden. —

Durch ein Uebereinkommen vom 4. Mai 1835 erlangte die Preussische Postverwaltung das Recht, die Hamburg-Havreschen Packetböte zur Versendung Preussisch-Französischer und Russisch-Französischer Correspondenz gegen eine Transit- und Beförderungs-Bergütung von 8 Schilling pro Loth zu benutzen. Die von dem Hamburger Senat hierbei bewiesene Willfährigkeit war um so mehr anzuerkennen, als das ausschließliche Recht des Städtischen Postamtes auf Beförderung, Collection und Distribution aller seewärts abgehenden und ankommenden Correspondenz bisher stets mit großer Behutsamkeit gewahrt worden war.

Mit dem Bau der Eisenbahnen verlor dieses Zugeständniß seinen unmittelbaren Werth, aber als Präcedenzfall war es wichtig und entscheidend, als durch den Postvertrag vom 1. October 1846 zwischen Preußen und Großbritannien eine directe postalische Verbindung zwischen diesen beiden Reichen hergestellt war, und es darauf ankam, Preussisch-Englischen directen Brieffpaketen den Transit und die Beförderung über Hamburg zu sichern. Dies wurde vollständig erreicht durch eine unterm 29. December 1846 von dem Preussischen Bevollmächtigten, Geheimen Postrath Seidel und dem Hamburger Stadt-Postdirector Hencke abgeschlossene Vereinbarung (2 Schilling Transitporto pro Loth). —

Bei der Errichtung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins bereiteten die Verhältnisse der fremdherrlichen Postanstalten in den Hansestädten mancherlei Schwierigkeiten und verzögerten den Beitritt der Letzteren zu dem Vereine<sup>\*)</sup>. Der Artikel 3. des Postvereinsvertrages vom 6. April 1850 bestimmte: „Jede zum Vereine gehörige Postverwaltung ist berechtigt, für ihre Correspondenz jederzeit die Routen zu benutzen, welche

\*) In den Hansestädten war für die Herstellung der Einheit im Deutschen Postwesen von je lebendiges Interesse rege gewesen. In dem Promemoria über die Verhältnisse der Lazärischen Postämter in den Hansestädten vom 26. Mai 1815, welches der Bremische Bevollmächtigte Smidt bei Gelegenheit der Berathungen des Art. 17. der Deutschen Bundesacte auf dem Wiener Congresse übergab, kommt die Stelle vor: „So lange das Postwesen keine allgemeine Bundesanstalt ist, deren Ertrag nach Abzug der Unkosten zu allgemeinen Zwecken verwendet wird, so lange es über Ansetzung des Briefportos keine durch allgemeine Gesetze bestimmte Vorschriften giebt u. . .“ und schon 1819 beantragten die Hansestädte, das Deutsche Postwesen durch ein allgemeines organisches Bundesgesetz zu reguliren; ein Antrag der allerdings ohne Erfolg blieb.

die schnellste Beförderung darbieten. Dabei ist jeder Verwaltung freigestellt, die internationale Vereins-Correspondenz über anderes Vereinsgebiet einzeln oder in verschlossenen Packeten zu versenden. Ueber die Anwendung der vorstehenden Bestimmung auf die Correspondenz der Hansestädte werden sich die betheiligten Postverwaltungen auf Grund der bestehenden Rechtsverhältnisse besonders einigen. «

Zwischen der Preussischen und Thurn und Taxisschen Postverwaltung wurde eine solche Vereinigung bewirkt durch den unterm 2. August 1850 zu Berlin von den beiderseitigen Bevollmächtigten, Geheimen Ober-Postrath Meyner und Geheimrath Döbner abgeschlossenen wichtigen Vertrag » zur Feststellung der Gerechtfame der Königlich Preussischen und der Fürstlich Thurn und Taxisschen Postverwaltung in den Hansestädten in ihren gegenseitigen Beziehungen zu einander. «

Nach Artikel 1. dieses Vertrages steht in Hamburg und Bremen fortan die Collection, Beförderung und Distribution aller Correspondenz nach dem (jetzigen und künftigen) Preussischen Postverwaltungsbezirk oder aus demselben nach den genannten beiden Hansestädten ausschließlich den Preussischen Postämtern in Hamburg und Bremen, die Collection, Beförderung und Distribution aller Correspondenz nach und aus dem Thurn und Taxisschen Verwaltungsbezirke aber ausschließlich den Thurn und Taxisschen Postämtern in beiden Hansestädten zu \*).

Artikel 2.: die Thurn und Taxissche Verwaltung verzichtet, der Preussischen gegenüber, auf Collection, Beförderung und Distribution aller Correspondenz nach und aus Oesterreich (mit Ausnahme der Kronländer Lombardei und Venedig, Tyrol, Vorarlberg und Oesterreich ob der Enns), Sachsen, Altenburg, Mecklenburg-Strelitz, Limburg und Luxemburg, Rußland (incl. Polen) und allen denjenigen außerdeutschen und außereuropäischen Ländern, deren Correspondenz: a) über Triest, oder die von Triest östlich belegenen Oesterreichischen Grenzstriche transitirt (mit Ausnahme der etwa über Triest transitirenden Correspondenz nach und aus Venedig, der Lombardei und den Italienischen Staaten), b) über Rußland (incl. Polen) transitirt. Artikel 3.: die Preussische Verwaltung verzichtet der Thurn und Taxisschen gegenüber auf die Collection, Beförderung und Distribution der Correspondenz nach und aus der Lombardei, Venedig, Tyrol, Vorarlberg, Oesterreich ob der Enns, Bayern, Baden, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, Spanien, Portugal und allen außerdeutschen und außereuropäischen Ländern, wohin und woher die Beförderung der Correspondenz und Transit durch eines der ebenerwähnten Länder stattfindet. Artikel 4.: Rücksichtlich der Correspondenz nach und aus Großbritannien, den Niederlanden und Amerika bleibt

\*) Amtsblatt des Königlich Preussischen Postdepartements Nr. 4. pro 1852 S. 39.

Verständigung unter Theilnahme der Hanseatischen Regierungen vorbehalten. Artikel 5.: Die über eine der Hansestädte transitirende Correspondenz nach und aus Dänemark und Scandinavien wird, wenn sie nach den Post-Vereinsstaaten bestimmt ist, nach Maßgabe der obigen Festsetzung der Kompetenzgrenzen behandelt. Ist sie nach anderen Staaten bestimmt, so bleibt nach dem Aufhören der bestehenden Verträge der freien Vereinbarung der betreffenden Staaten anheim gestellt, welcher Postanstalt die Correspondenz zugeführt werden soll. Artikel 10.: Jeder der beiden Verwaltungen steht frei, für ihre gesammte Correspondenz aus und nach Hamburg, Lübeck und Bremen die nächste Transitroute zu benutzen. Das Transitporto, und die Versendung in geschlossenen Packeten, resp. die Einzelauslieferung kamen dabei nach den Grundsätzen des Postvereinsvertrages zur Anwendung. Als Ausnahme hiervon ward festgesetzt, daß die durch Preußen transitirende, der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung vorbehaltene Correspondenz der Hansestädte mit und über Belgien und Frankreich, nach wie vor, in geschlossenen Packeten befördert werden sollte. An Stelle des der Preussischen Postverwaltung nach dem Vereinsvertrage gebührenden Portobezuges (nämlich des ganzen Porto für die aus Belgien und Frankreich eingehende Correspondenz (3 Sgr. pro Brief da Preußen Grenzgebiet ist) erhält dieselbe pro Loth des Nettogewichtes 6 Sgr. für die aus dem erwähnten Auslande in jenen Briefpacketen eingehenden Briefe, (es sind also bei Normirung der Transitvergütung nur zwei Briefe auf das Loth gerechnet), wogegen sie für diese Briefe das Deutschen Postverwaltungen (Hannover) jetzt zustehende Transitporto wie das Porto für Retourbriefe der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung erstattet und die Briefe aus den Hansestädten nach den in Rede stehenden fremden Ländern transitportofrei befördert. Sollte der allgemeine Vereinsportotarif ermäßigt werden, so soll auch die vorgedachte Transitvergütung nach Maßgabe des Doppelbetrages des verringerten Briefportosages eine Ermäßigung erfahren. — Art. 12.: Die Preussische Postverwaltung nimmt in Lübeck bloß ihre dermalen dem dortigen Stadt-Postamte übertragene Agentur für Uebernahme und Abgabe der vertragmäßig gegenseitig unmittelbar auszuliefernden Russischen Correspondenz in Anspruch. Artikel 13.: Rücksichtlich des Zeitungswesens gelten die Bestimmungen des Postvereins und es finden auf den durch die Preussische und die Thurn und Taxis'sche Verwaltung zu vermittelnden Zeitungsdebit die obigen auf die Correspondenzzweige bezüglichen Verabredungen über die Kompetenzgrenzen ebenfalls Anwendung. Die von der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung zu beziehende Provision für die über Preussische Grenzpostanstalten durch die Rheinprovinz eingehenden ausländischen Zeitungen wird zwischen der Preussischen und Thurn und Taxis'schen Verwaltung halbscheidlich getheilt, wogegen die erstere die Hälfte des für die besagten Zeitungen zu entrichtenden Transitporto's zu zahlen hat. Artikel 16.: Die Thurn und Taxis'sche Verwaltung leistet Verzicht auf alle Rechts-

ansprüche, welche dieselbe wegen bisheriger Schmälerung ihrer Gerechtfame in den Hansestädten erheben zu können sich für berechtigt hält.

Indem dieser Vertrag Klarheit und Rechtsficherheit in Verhältnisse brachte, die sich bisher in einer Verwirrung befunden hatten, deren Ursprung in die früheste Zeit hinaufreicht, und deren Beseitigung bisher vergebens versucht worden war, vernichtete er die Wurzel fortwährender, die geschäftlichen Beziehungen zwischen den beiden Postverwaltungen beirrender und für den Verkehr nachtheiliger Streitigkeiten. Für den Besitzstand der Preussischen Postverwaltung in Hamburg aber wurde er von noch größerem Werthe, als es durch eine unterm 28. November 1851 zwischen dem Geheimen Ober-Postrath Wegner und dem Stadt-Postdirektor Hencke abgeschlossene Convention gelang, den Beitritt der Hamburgischen Regierung zu dem Vertrage vom 2. August 1850 zu Stande zu bringen, wodurch die der Freistädtischen Regierung gegenüber bisher faktisch bestandenen Befugnisse der Preussischen Postverwaltung in Hamburg die bis dahin noch fehlende (sfr. Thl. I. p. 77) vertragsmäßige Grundlage erhielten. Im Artikel 3. dieser Convention erkannte die Preussische Postverwaltung ihrerseits an, daß der Postverkehr zwischen Hamburg und Oldenburg, den Niederlanden, Großbritannien, den transatlantischen Staaten, Bremen, Lübeck und dem beiderstädtischen Gebiet ausschließlich durch die Hamburger Postverwaltung zu vermitteln sei. Im Artikel 6. wurde dem Stadt-Postamte, abweichend vom Postvereins-Vertrage, das Recht eingeräumt, directe Brieffpakete mit Holland, so wie über Belgien und Frankreich (Ostende und Calais) mit England und den transatlantischen Staaten im Transit durch Preußen zu befördern. Bei der in diesen Brieffpaketen beförderten abgehenden Correspondenz bezieht Hamburg das Vereinsporto, wofür es das Hannoversche Transitporto bezahlt. Bei der ankommenden Correspondenz bezieht Preußen das volle Porto (nach dem Vereinsvertrage), welches aber auf einen Durchschnittssatz pro Loth berechnet wird. Dafür bezahlt Preußen das Deutschen Verwaltungen (Hannover) gebührende Transitporto für die ankommende Correspondenz, vergütet dieses Transitporto aber an Hamburg, indem Hamburg sich mit Hannover wegen des Transits, sowohl für die Tour als für die Retour, durch ein Aversum abfindet. \*) Artikel 7.: Die Preussische Postverwaltung hat das Recht, directe Brieffpakete nach und aus Großbritannien durch die Hamburger Posten zu empfangen. Für die desfalligen abgehenden Brieffpakete bezieht Hamburg weder Porto noch Transitporto, für die eingehenden soll das Bezugsverhältniß vorkommenden Falls nach Analogie der im vorigen Artikel enthaltenen Bestimmungen regulirt werden. Artikel 8.: Die Entschädi-

\*) So z. B. zahlte Hamburg für den Transit seiner Englischen Brieffpakete an Hannover ein Aversum von 7000 Thlr. jährlich. Seit 1856 findet auf diesen Transit aber der Vereinstransitsatz Anwendung.

gung von 800 Thlr. und 468 Thlr. für die Vorpommersche Correspondenz wird nach wie vor an die Hamburgische Postverwaltung bezahlt. Ebenso bleiben die Bestimmungen des Vertrages vom 8. November 1841 über die Berlin-Hamburger Eisenbahn in Kraft.

Mit Hannover und Mecklenburg-Schwerin hatte Hamburg sich inzwischen auch bereits verständigt. Die Vereinbarung Hamburgs mit der Thurn und Taxisschen Postverwaltung war bis auf einen Punkt, die Collection und Distribution der Hamburg-Englischen und Hamburg-Transatlantischen Correspondenz, so weit solche durch Frankreich befördert wird, ebenfalls zum Schlusse gediehen. Die Verständigung mit der Dänischen Regierung fand wegen der Abgabe für den Durchzug der Lübeck-Hamburger von beiden Städten unterhaltenen eigenen Briefpost durch die Herzogthümer Holstein und Lauenburg noch Schwierigkeiten.\*)

Nachdem auch diese geebnet waren, erfolgte am 1. Januar 1852 der Beitritt Hamburgs und Lübeck's zum Deutschen Postverein. —

#### Preussisches Postwesen in Bremen.

Die Verwaltung des Preussischen Postamtes in Bremen war in Folge des Weseler Postvertrages seit dem Jahre 1727 dem jedesmaligen Vorsteher des Thurn und Taxisschen Postamtes daselbst übertragen worden (Thl. I. S. 160). Auch nach der Vertreibung der Franzosen war dies Verhältniß wieder hergestellt worden. Der Senat suchte die Vereinigung dieser beiden Vorsteherstellen dazu zu benutzen, die Preussischen Postgerechtsame in Bremen möglichst zu verdunkeln. So z. B. wollte die Hanseatische Censurbehörde in Bremen bei den öffentlichen Bekanntmachungen des Preu-

\*) Dieser Gegenstand war schon auf der Dresdener Postconferenz im Jahre 1847 zur Sprache gebracht worden, und die Conferenz hatte ihre Ansicht dahin ausgesprochen, daß es bei dem gestatteten Durchzuge einer eigenen Lübeck-Hamburger Post durch das Dänische Gebiet sich nicht allein um ein Transitporto (Transitgebühr für Briefe und Zeitungen), sondern auch um eine Recognitionsgebühr für die von Dänemark gestattete Durchführung eines fremden Postcourses durch das Holsteinische und Lauenburgische Territorium handele. (Protocolle der Dresdener Deutschen Postconferenz 17. und 18. Sitzung S. 97.) Dänemark hatte 1834 der Lübeck-Hamburger Reitpost den Transit verwehrt; die Städte hatten Verwendung bei der Bundesversammlung beantragt, aber ohne Erfolg, da jene Transitbefugniß auf keinen staatsrechtlichen Titel zu basiren war. Die Städte wollten nun mit Repressalien gegen die in ihren Mauern befindlichen Dänischen Postämter vorgehen. Erst durch den Vertrag vom 8. Mai 1852 zwischen den Hansestädten und Dänemark wurde das lange streitige Verhältniß geordnet. Die Weiderstädtische Fahrpost wurde in Folge dessen aufgelöst, da der Postfrachtverkehr zwischen beiden Städten an Dänemark überging. Die Weiderstädtische Reitpost aber blieb bestehen und der Transit ward von den Städten als ein Recht erworben. Dänemark übernahm den Transport der Post und erhielt dafür von den Städten 2600 Mark Courant jährlich. Im Artikel 12. behielten sich aber die Städte das Recht vor, die Post jedenfalls wieder selbst zu transportiren, falls die Umstände es erheischen sollten.



fischen Postamtes in den Bremer Zeitungen die Unterschrift: »Königlich Preussisches Postamt« nie passiren lassen. Auch von Seiten des Stadt-Postamtes wurden dem Preussischen Postwesen in Bremen allerhand Hindernisse in den Weg gelegt und Nachtheile zugefügt.

Die Bremische Regierung hatte hierbei zunächst die Absicht, die Verwaltung des Preussischen Postamtes wieder an den Vorsteher des Stadt-Postamtes übertragen zu sehen, wie dieses in alten Zeiten der Fall gewesen war. In der That trug der Senat im Jahre 1823 bei der Preussischen Regierung auf Uebertragung der Verwaltung der Preussischen Post an das Stadt-Postamt und auf Abschließung einer desfallsigen Convention an. Er legte in einer Denkschrift die Uebelstände dar, welche aus der Vereinigung des Preussischen und Thurn und Taxisschen Postamtes für den Verkehr und das Preussische Post-Interesse entstanden, und untersagte gleichzeitig den Taxisschen Postbeamten in Bremen vermöge des Ober-Aufsichtsrechtes die Fortsetzung der Uebernahme der Preussischen Postgeschäfte. Der desfallsige Befehl war im November 1823 erlassen und so entschieden ging der Senat in dieser Sache vor, daß er dem Thurn und Taxisschen Postmeister den Termin zur Niederlegung der Preussischen Postamts-Vorsteherstelle ohne Weiteres auf den nächsten 1. Januar festgesetzt hatte.

Wir wollen nicht untersuchen, ob der Senat hierzu nach den Realverhältnissen des Thurn und Taxisschen Postwesens in Bremen oder nach den Personalverhältnissen des Thurn und Taxisschen Postmeisters daselbst befugt war: — die Thurn und Taxische Postverwaltung nannte jenes Verfahren »eine anmaßende und rücksichtslose Hintanzetzung aller rechtlichen durch unvordenklichen Besizstand geheiligten Verhältnisse, welcher mit allem Nachdruck und allen zu Gebote stehenden Mitteln entgegen zu treten sei.« Für die Preussische Postverwaltung aber trat durch die coercitive Wirkung des *fait accompli* die Nothwendigkeit ein, schleunig für die Sicherstellung des Preussischen Postdienstes in Bremen Sorge zu tragen. Wenn es ihr auch gerade nicht unerwünscht kam, die Trennung von dem Thurn und Taxisschen Postamte, welche das General-Postamt schon unter Friedrichs II. Regierung wiederholt durchzuführen versucht hatte, durch den Bremer Senat bewirkt zu sehen, so war doch andererseits das Verfahren des Letzteren auch für die Preussische Verwaltung nicht ganz unbedenklich, da dasselbe unter Umständen den andern fremden Postanstalten in Bremen präjudicial sein konnte, und die Preussische Postverwaltung überhaupt nicht in der Lage war, zu wissen, wie weit die eigentlichen Absichten des Bremer Senates gingen. Diese Ungewißheit erschwerte Anfangs die Aufstellung einer sicheren Basis für die Unterhandlungen, Behufs welcher der Stadt-Postdirektor aus Bremen, Dr. Wichelhausen, im Auftrage des Senates nach Berlin gekommen war. Auch ein Commissarius der Thurn und Taxisschen Verwaltung hatte sich in Berlin eingefunden, um den Schritten des Bremer Bevollmächtigten nach Thunlichkeit entgegen zu wirken.

Der äußerste Termin, bis zu welchem unter den vorwaltenden Umständen eine anderweite Sicherstellung des Preussischen Postbetriebes erfolgt sein mußte, war bereits sehr nahe gerückt: mancherlei durch Schritte von Thurn und Taxisscher Seite in Wirksamkeit gesetzte Rücksichten hatten den Gang der Verhandlung verzögert. Da aber die Aussicht auf ein neues, die Thurn und Taxisschen Interessen mit den Anforderungen des Bremer Senates und der Nothwendigkeit der Sicherung des Preussischen Besitzstandes versöhnendes Arrangement sich dabei nicht dargeboten hatte, so war es an der Zeit, durch entschlossenes Vorgehen den Unterhandlungen eine bestimmte Richtung zu geben und das ganze Verhältniß durchgreifend zu ordnen.

Unterm 12. Dezember 1823 führten die von dem Geh. Postrath Schmückert mit dem Bremer Bevollmächtigten gepflogenen Verhandlungen zum Abschlusse eines Vertrages, durch welchen der Besitzstand der Preussischen Postverwaltung in Bremen fester begründet und die Concurrnz des Stadt-Postamtes hinsichts der zur Beförderung durch die Preussischen Posten vorzugsweise geeigneten Correspondenz ausgeschlossen wurde. Durch Uebertragung der Vorsteherstelle des Preussischen Postamtes an den jedesmaligen Stadt-Postdirektor in Bremen wurde der Zustand, wie er vor 1727 bestanden hatte, wieder hergestellt. (Die Conventionen mit der Thurn und Taxisschen Verwaltung von 1723 und 1755, auf welche die Uebertragung der Vorsteherstelle an den Taxisschen Postmeister sich gründete, waren durch Artikel 1. des Postvertrages von 1816 wieder aufgehoben worden, ohne daß in diesem Vertrage wieder ähnliche Verpflichtungen eingegangen waren.) Im Artikel 2. des Vertrages erkennt der Senat die Berechtigung Preussens zu einem Preussischen Postamte in Bremen und zur öffentlichen Bezeichnung desselben an. Artikel 3. bestimmt, daß der Vorstand des Stadt-Postamtes sich als Preussischer Postdirektor durch einen Revers zu verpflichten habe. In allen seinen desfallsigen Amtsverrichtungen ist er nach Artikel 5 der Disciplinargewalt des General-Postamtes unterworfen. Artikel 6. bestimmt, daß alle Briefe aus Bremen nach dem Preussischen Postbezirk, nach Rußland und Polen und Mecklenburg-Strelitz künftig ausschließlich durch das Preussische Postamt und nicht mehr theilweise durch das Stadt-Postamt besorgt werden sollten. Zur Entschädigung dafür erhält die Stadt-Postkasse nach Artikel 10. von der Preussischen Postkasse 100 Thlr. Gold jährlich; desgleichen nach Artikel 11. für Verwaltungskosten 50 Thlr. Gold jährlich und den sechsten Theil des Portos für alle auf das Preussische Postamt spedirten Briefe.

Dadurch, daß die Umstände, welche durch die Schritte des Bremer Senates im November 1823 herbeigeführt waren, so benützt wurden, wie es geschah, war für den Preussischen Postbesitzstand in Bremen fast dreißig Jahre früher, als es nachmals bezüglich Hamburgs erfolgte, die vertragsmäßige Grundlage hergestellt worden. —

Raum war dieser Gegenstand geregelt, als ein anderes die Postverbindungen nach Bremen betreffendes Verhältniß Anlaß zu längeren Streitigkeiten zwischen der Preussischen und der Thurn und Taxischen Postverwaltung gab.

Zwischen dem Thurn und Taxischen Postamte in Bremen und einigen Postämtern der Preussischen Rheinprovinz, namentlich denjenigen zu Cöln und Aachen, bestanden direkte Kartenschlüsse, mit welchen die Correspondenz zwischen jenen Orten und Bremen befördert wurde. Die Preussische Postverwaltung hob diese Kartenschlüsse auf, indem sie ihre Postanstalten in Cöln, Aachen u. s. w. anwies, dieselben künftig auf das Preussische Postamt in Bremen abzusenden. Die Thurn und Taxische Verwaltung legte gegen diese Maßregel sofort entschiedene Verwahrung ein. Sie berief sich dabei auf die Festsetzungen des §. 13. des Reichsdeputations-Hauptschlusses und des Artikel 17. der Deutschen Bundesacte, wie auf die im Jahre 1816 und 1817 zwischen Preußen und der Thurn und Taxischen Verwaltung abgeschlossenen Verträge.

Vor dem Luneviller Frieden hatten in Cöln und Aachen Thurn und Taxische Postämter bestanden. Aus dieser Zeit schrieben sich jene Kartenschlüsse mit dem Taxischen Postamte in Bremen her. Nachdem die Rheinprovinz an Preußen abgetreten worden war und in Cöln und Aachen Preussische Postämter errichtet wurden, hatte man auf den Wunsch der Thurn und Taxischen Verwaltung in der den Verträgen von 1816 und 1817 beigefügten Uebersicht der aufrecht zu haltenden Kartenschlüsse auch diejenigen der Postämter in Cöln und Aachen u. s. w. mit dem Thurn und Taxischen Postamt in Bremen aufgeführt. Da damals noch das Preussische Postamt mit dem Thurn und Taxischen Postamt in Bremen in einem Hause und unter einem Vorsteher vereinigt war, so war der Fortbestand dieser Kartenschlüsse weniger bedenklich gewesen. Nachdem aber vom 1. Januar 1824 ab diese Vereinigung aufgehört hatte, so trat der eigenthümliche Fall ein, daß z. B. das Preussische Postamt in Bremen die bei demselben aufgeliferten Briefe nach Cöln und Aachen an das Thurn und Taxische Postamt in Bremen hätte ausliefern müssen, und daß demnach die Correspondenz Preussischer Postanstalten unter sich durch eine dritte Verwaltung expedirt worden wäre. Dieses Verhältniß war ganz anomal und unvereinbar mit dem jedem Staate zustehenden Rechte, die Beförderung der internen Correspondenz seines Postgebietes nach seinem Ermessen zu regeln. Die Thurn und Taxische Verwaltung konnte diese Maßregel an sich nicht für eine ungerechte halten, da, wer von seinem Rechte Gebrauch macht, Niemanden verlegt. Auch war Preußen in der Lage, die zur Durchführung seines Rechtes etwa nöthigen Zwangsmittel anwenden zu können, indem z. B. den Preussischen Postämtern an der Grenze nur die Zurückweisung der Briepackete des Thurn und Taxischen Postamtes in Bremen nach der Rheinprovinz aufgegeben und das Publicum in Bremen hiervon in Kenntniß gesetzt zu werden brauchte, worauf dasselbe seine Briefe

nach Eöln und Aachen gewiß nicht ferner bei dem Thurn und Taxisschen, sondern bei dem Preussischen Postamte in Bremen aufgegeben haben würde. Endlich waren in den Verträgen von 1816 und 1817 jene Kartenschlüsse nicht für alle Zeiten an die Thurn und Taxissche Postverwaltung zugesagt, sondern es war vielmehr vorbehalten worden, sie nach Bedürfniß zu ändern, wie dies auch aus der Natur des Postverkehrs sich ganz von selbst ergab.

Was den §. 13. des Reichsdeputations-Hauptschlusses und den darauf zurückweisenden Artikel 17. der Deutschen Bundesacte betrifft, so war in ersterem die Erhaltung der Taxisschen Posten in ihrer Ausdehnung und Ausübung garantirt. Es kam nun in Frage, ob hierunter nur das Postareal und die Postcourse, oder auch die einzelnen Correspondenzzweige und Kartenschlüsse, welche die Thurn und Taxissche Postverwaltung zur Zeit des Lüneviller Friedens inne hatte, zu verstehen seien.

Schon im vorigen Abschnitte (S. 329) erwähnten wir der Unbestimmtheit der Festsetzungen dieses Paragraphen des Reichsdeputations-Hauptschlusses. In der That, faßt man die beiden Worte: Ausdehnung und Ausübung in ihrer gegensätzlichen Bedeutung auf, so hat eine Interpretation in der Art, daß der erstere Ausdruck sich auf die räumliche Ausbreitung der Posten (Postareal, Postanstalten und Postcourse), der letztere hingegen sich auf die substantielle Größe des Postverkehrs beziehe, und demnach der Erstere gewissermaßen den Umfang, der letztere den Inhalt der Berechtigung angebe, deren Erhaltung dem Fürsten von Thurn und Taxis zugesichert wird, Manches für sich. Faßt man die Frage aber von der praktischen Seite ins Auge,\*) so drängt sich zunächst die Betrachtung auf, daß die Kartenschlüsse zwischen den einzelnen Postanstalten auf den veränderlichen Bedürfnissen des Verkehrs, der Correspondenz-Expedition und des technischen Betriebes beruhen und einem steten Wechsel unterworfen sind. Wie konnte die Reichsdeputation die Erhaltung einer Sache in ihrem damaligen Zustande zusichern, wenn diese Sache ihrer

\*) Auch bei der grammatischen Auslegung namentlich des Französischen Normaltextes dürfte es mindestens zweifelhaft sein, ob Kartenschlüsse und Correspondenzzweige mit unter die Garantie des §. 13. des Reichsdeputations-Hauptschlusses fallen, oder ob dieselbe sich nur auf die Posten (Postcourse, Postareal) bezieht. Dem Fürsten von Thurn und Taxis wird im §. 13. *l'étendue et l'exercice des dites postes* garantirt. *L'exercice* ist in dieser Bedeutung nach dem *Dict. de l'Acad.* zu umschreiben mit *l'action d'user de quelque chose*. Es wird also dem Fürstlichen Hause von Thurn und Taxis sicher gestellt *l'étendue des postes* und *l'action d'user des postes*, nämlich die räumliche Ausdehnung seiner Posten und die freie Benutzung dieser seiner Posten, so weit es solche Posten zur Zeit des Lüneviller Friedens in den einzelnen Deutschen Ländern und auf Deutschen Routen besaß und benutzte. Hätte die Reichsdeputation eine weitergehende Garantie geben wollen, so hätte sie hinter den Worten *étendue* und *exercice* ja noch leicht hinzufügen können: *et les relations*. So aber kann der im folgenden Satze des §. 13. vorkommende Ausdruck *intégrité* nur in die im vorhergehenden Satze selbst angegebenen Elemente: *étendue* und *exercice* aufgelöst werden.

eigensten innersten Natur nach in diesem Zustande gar nicht verbleiben kann? Wie konnte sie eine Anstalt, welche der ungehemmtesten Beweglichkeit als eines Lebenselementes bedarf, in Fesseln schlagen wollen, die die Erfüllung des höchsten Zweckes dieser Anstalt hindern? Will man dem §. 13. des Reichsdeputations-Recesses jene weite Ausdehnung geben, so wäre das Fürstliche Haus Thurn und Taxis für jeden finanziellen Verlust, den es seit dem Vüneviller Frieden bei irgend einer Veränderung in den Verbindungen oder der Correspondenz-Expedition etwa erlitten haben könnte, zu Entschädigungsansprüchen berechtigt, ganz abgesehen davon, ob es durch ähnliche Veränderungen auf anderen Seiten nicht gewonnen und dadurch schon Ersatz für jene Verluste erhalten haben könnte. In welche Lage würde die Sache gekommen sein, wenn die Preussische Regierung, um bei dem concreten Falle stehen zu bleiben, aus irgend einem Grunde z. B. Erleichterungen in der Postgesetzgebung hätte eintreten lassen, vermöge deren Briefe aus Cöln und Aachen nach Bremen durch Privatunternehmungen hätten befördert werden können? Einrichtungen der inneren Staatsverwaltung mittelst Ausübung landesherrlicher Befugnisse können — wie die Allerb. Kabinetts-Ordre vom 24. September 1828 im Prinzip aussprach — für einen Dritten außerhalb keine Entschädigungs-Ansprüche begründen. Ueberall zeigen sich Unzuträglichkeiten und Rechtsbeschränkungen, wenn man jener Auslegung in ihren Wirkungen auf dem Gebiete der Praxis folgt. Der Artikel 17. der Bundesacte spricht sich klarer aus, indem es darin heißt, daß das Fürstliche Haus Thurn und Taxis im Besiz und Genuß der Posten in den verschiedenen Bundesstaaten bleibe, und daß demselben seine auf Belassung der Posten oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Ansprüche versichert werden. Hier ist ausdrücklich nur von Posten in den verschiedenen Bundesstaaten die Rede, und indem die Bundesacte die Erhaltung derselben dem Fürstlichen Hause von Thurn und Taxis zusicherte, setzte sie dabei, als sich von selbst verstehend, voraus, daß diese Posten auf die übliche und natürliche, nicht aber auf eine Weise benutzt werden würden, durch welche in wesentliche Rechte der einzelnen Staaten eingegriffen ward.

Schwerlich konnte sich hiernach in dem vorliegenden Falle aus dem Reichsdeputations-Hauptschlusse und der Deutschen Bundesacte ein Entschädigungsanspruch der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung begründen lassen. Es bleibt aber noch die Frage zu beantworten übrig, wie sich das Verhältniß nach Maßgabe der Verträge zwischen der Preussischen und Thurn und Taxis'schen Postverwaltung von 1816 und 1817 gestaltete. Nach Inhalt dieser Verträge hätte der Aufhebung jener Kartenschlüsse eine Verständigung mit der Thurn und Taxis'schen Verwaltung vorangehen müssen. Es ist kaum zu bezweifeln, daß diese Verwaltung auf die durch die Trennung des Preussischen und Thurn und Taxis'schen Postamtes in Bremen veränderte Lage der Dinge Rücksicht genommen und zu einem Arrangement wegen Aufhebung der Kartenschlüsse die Hand geboten

haben würde. Da die Thurn und Taxissche Verwaltung hierdurch nachweisbar einen jährlichen Verlust erlitt, so würde die Preussische Verwaltung höchst wahrscheinlich zu einer Entschädigung aus dem ihr entstehenden Gewinne bereit gewesen sein. Eine solche Verständigung war aber nicht erfolgt, vielmehr war die Preussische Postverwaltung sogleich einseitig mit Aufhebung der Kartenschlüsse vorgegangen, ohne jene Vertrags stipulation zu beachten. Sie erkannte dies an und offerirte in Berücksichtigung dieser Umstände der Thurn und Taxisschen Verwaltung eine Entschädigung von 8000 Thlr. (die Thurn und Taxissche Verwaltung hatte den Kapitalwerth ihres Verlustes auf 12,000 Thlr. veranschlagt). Man einigte sich schließlich über eine Entschädigung von 10,000 Thlr. Der König genehmigte, »obwohl das Haus Thurn und Taxis im Jahre 1816 auf's reichlichste von Preußen entschädigt sei und die Preussische Regierung bei Aufhebung jener Kartenschlüsse nur ihre Gerechtfame ausübe«, unterm 14. Januar 1830 die Zahlung dieser Entschädigungssumme: es solle aber dabei ein Recht des Fürsten von Thurn und Taxis auf Entschädigung nicht anerkannt und überdem die Zahlung nur unter der Bedingung bewirkt werden, daß der Fürst von Thurn und Taxis damit alle ähnlichen Verhältnisse ein- für allemal als ausgeglichen betrachte. (Letzteres bezog sich namentlich auf die Kartenschlüsse, welche das Thurn und Taxissche Postamt in Hamburg mit den Postämtern in Cöln und Aachen wechselte, und deren Aufhebung die Preussische Postverwaltung drei Jahre später ebenfalls bewirkte.) Der Fürst von Thurn und Taxis erklärte, die Entschädigung entweder ohne alle Bedingung oder gar nicht annehmen zu wollen. Die Abfindungssumme wurde demzufolge nicht ausgezahlt. Dabei verblieb die Sache, bis im Jahre 1850 die Thurn und Taxissche Verwaltung in dem die Beziehungen der beiderseitigen Postgerechtfame in den Hansestädten betreffenden Vertrage mit der Preussischen Postverwaltung vom 2. August 1850 auf alle Ansprüche verzichtete, die sie aus den älteren Verhältnissen in den Hansestädten herleiten zu können glaubte. —

Der Anschluß Bremens an den Postverein wurde durch den unterm 14. November 1851 von dem Geheimen Ober-Postrath Wegner und dem Senator Duckwiz abgeschlossenen Vertrag gesichert.

Nach Artikel 2. dieses Vertrages trat auch die Stadt Bremen dem zwischen der Preussischen und Thurn und Taxisschen Postverwaltung unterm 2. August 1850 abgeschlossenen, bei der Darstellung des Preussischen Postwesens in Hamburg näher erwähnten Vertrage über die gegenseitigen Gerechtfame bei, so daß die Post-Competenzverhältnisse in beiden Hansestädten übereinstimmend geordnet wurden. Das Stadt-Postamt in Bremen behielt nach Artikel 3. den Postverkehr mit Oldenburg, den Niederlanden, Großbritannien, den transatlantischen Staaten, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin, Holstein, Dänemark, Schweden und Norwegen. Insofern aber Briefe aus Dänemark,

Schweden und Norwegen über Preussische Häfen eingehen, erhält Preußen dafür das Postvereins-Porto. Artikel 4.: Die Besorgung der Preussischen Postgeschäfte in Bremen bleibt dem Stadt-Postamte übertragen. Artikel 5.: Dafür bewilligt Preußen folgende Portoantheile: für die Correspondenz aus Bremen nach Preußen, Rußland und Polen  $\frac{1}{6}$  der Portoeinnahme; für die Correspondenz nach den Postvereins-Staaten  $\frac{1}{12}$  (weil das Preussische Postamt in Bremen für die ankommende Correspondenz aus dem Postvereins-Gebiete nach Abschluß des Postvereins-Vertrages kein Porto mehr bezog); ferner 150 Thlr. Gold als Betrag der im Vertrage von 1823 zugebilligten Entschädigung. Artikel 6.: Das Stadtpostamt besorgt nach wie vor den Zeitungsdebit; das Preussische Postamt empfängt aber die Hälfte der Provision. Artikel 7.: Das Stadtpostamt in Bremen erhält, abweichend von der Vereinsregel, das Recht, directe Brieffpakete nach und aus Amerika, England und Holland im Transit durch Preußen zu befördern.

Für die abgehenden Brieffpakete bezieht Bremen das ganze Porto und bezahlt das an Hannover für die Brieffpakete nach den Niederlanden zu vergütende Transitporto. Für die Brieffpakete nach Amerika und England, welche den Brieffpaketen des Preussischen Postamtes in Bremen beigegeben werden, erstattet Bremen das Hannoversche Transitporto an Preußen nach den Vereinsbestimmungen. Für die eingehenden Brieffpakete erhält Preußen das gesammte Vereinsporto, aber nach einem Durchschnittssatze, und bezahlt dafür das Transitporto. Diese Bestimmungen fußen auf den Festsetzungen des Postvereins-Vertrages.

Der Beitritt Bremens zum Postvereine erfolgte mit dem 1. Januar 1852. —

#### Preussisches Postwesen in Lübeck.

König Friedrich Wilhelm I. hatte bald nach seiner Thronbesteigung im Jahre 1713 den Versuch gemacht, ein Preussisches Postamt in Lübeck zu errichten (Th. I. S. 161). Den Vorwand dazu hatte die wegen Ausbruches der Pest in Hamburg nöthige Verlegung der Berlin-Hamburger Küchenpost nach Lübeck geben sollen. Es hatten sich jedoch dabei, wie es in den alten Akten heißt, »verschiedene Schwierigkeiten eräugnet, und hatte es, weil der Lübecker Magistrat sothane Finessen bald gemercket, sogar einige Verdrüßlichkeiten abgesetzt«. Der Plan war aufgegeben worden.

Im Jahre 1813, nach der Befreiung Lübeck's von dem Französischen Joche und nach der Aufhebung des auch dort errichteten Französischen Postwesens hatte das Hof-Postamt in Berlin sich mit dem Preussischen Consul Jarek in Lübeck dahin geeinigt, daß er die Einsammlung der von Lübeck über Lenz en abgehenden und die Bestellung der in Lübeck auf diesem Wege eingehenden Briefe, so wie die Beförderung derselben zwischen Lenz en und Lübeck gegen den Bezug von zwei Drittheilen des für diese Strecke zur Anwendung kommenden Porto übernehmen solle.

Diese Beförderung über Lenzen war eine provisorische durch die Kriegsverhältnisse hervorgerufene Maßregel. Früher war der Berlin-Lübecker Briefbeutel mit den Berlin-Hamburger Posten bis zu dem in Boizenburg befindlichen Preussischen Postamte gesandt worden, wo ihn der Lübecker Postillon, der die Freistädtische Reitpost zwischen Lübeck und Boizenburg beförderte, in Empfang genommen hatte. Dieses Verhältniß wurde auch nach dem Frieden wieder hergestellt. \*) Der Preussische Postorganisations-Commissarius Frederking kam im Jahre 1814 nach Lübeck und in Folge seines Berichtes ward das Verhältniß zwischen dem Hof-Postamt in Berlin und dem Preussischen Consul in Lübeck aufgehoben und die Verbindung mit dem Stadt-Postamte, anfangs nicht ohne Widerspruch der Mecklenburgischen Regierung, wieder hergestellt. —

Durch den unterm 23. Mai 1829 zu Lübeck von dem damaligen Geh. Postrathe Schmücker und dem Syndikus Dr. Gütschow abgeschlossenen Staatsvertrag erwarb Preußen das Recht, behufs der Expedition der durch Dampfschiffe von dem Lübecker Hafen aus nach Rußland et v. v. zu befördernden Correspondenz eine eigene Postagentur in Lübeck zu unterhalten. Die Umstände, welche die Errichtung derselben erheischten, sind weiter unten bei Darstellung der Postverhältnisse mit Rußland näher erwähnt. Durch diese Preussische Post-Agentur wurden die bisherigen Rechte und Befugnisse des Freistädtischen Postamtes und der in Lübeck befindlichen fremdherrlichen Postanstalten nicht beschränkt, noch wurde den Hoheitsrechten der Stadt dadurch zu nahe getreten. (Eine ähnliche Preussische Agentur bestand z. B. in Ostadt, wie eine Schwedische in Stralsund.) Dennoch waren vor dem Abschlusse des Vertrages manche Schwierigkeiten zu beseitigen gewesen, indem die Hansestädte gegen jede fremde Postanlage Mißtrauen hegten, wozu sie, nach dem Zeugniß der Geschichte, allerdings guten Grund hatten.

Der Vertrag bestimmte, daß zum Preussischen Postagenten der jedesmalige Vorsteher des Freistädtischen Postamtes gewählt werden sollte. Derselbe hatte die mit den Dampfschiffen von Petersburg ankommende und die dorthin über Lübeck abgehende Correspondenz zu expediren. Für den Transport der Correspondenz zwischen Lübeck und Boizenburg, welchen die Postverwaltung von Lübeck bewirkte, empfing dieselbe 3 (später 2) Schilling Lübisches pro Brief, wofür gleichzeitig die Besorgung bis an Bord des Dampfbootes bewirkt werden sollte. Die Collection und Distribution der aus Lübeck selbst abgehenden oder dahin bestimmten Briefe verblieb lediglich dem Stadt-Postamte. Der Vertrag ist auf die Dauer des Preussisch-Russischen Postvertrages vom Jahre 1821 geschlossen und erstreckt sich auf alle zwischen Lübeck und Russischen Häfen gehenden Dampfschiffe. Der erste Preussische Postagent in Lübeck war der Stadt-Postmeister B i p p e n ,

\*) Das Thurn und Taxische Postamt wurde in Lübeck am 8. Januar 1814 wieder eröffnet.



der nach dem Vertrage aus der Preussischen Postkasse ein Gehalt von 1200 Mark Courant = 480 Thlr. jährlich erhielt. —

Bei dem Anschlusse Lübeck's an den Deutsch-Oesterreichischen Postverein bereiteten die Verhältnisse des dortigen Thurn und Taxischen Postamtes Schwierigkeiten. Dieselben waren zuletzt durch den auf Grund des Artikels 17. der Deutschen Bundesacte abgeschlossenen Vertrag vom 21. September 1819 zwischen der freien und Hansestadt Lübeck und dem Fürsten von Thurn und Taxis geregelt worden. Im Laufe der Zeit hatte namentlich in Folge der geschickten Verwaltung des Lübecker Stadtpostwesens die Thurn und Taxische Postanstalt daselbst sehr an Bedeutung verloren, so daß ihr Ertrag bei Weitem die Kosten nicht mehr deckte. Bei der seit Auflösung des Deutschen Reiches veränderten Stellung der Thurn und Taxischen Postverwaltung muß dieselbe aber auf die ungeschmälernte Erhaltung ihres Besitztandes und Postareals, selbst wenn diese finanzielle Opfer von ihr erheischt, vorzugsweise bedacht sein. Sie hielt daher auch ihr Postamt in Lübeck aufrecht, bot aber im Uebrigen die Hand zur Verständigung, worauf die dem Anschlusse Lübeck's an den Postverein noch entgegenstehenden Hindernisse beseitigt wurden.

Unterm 1. Dezember 1851 wurde zu Berlin von dem Preussischen und dem Hanseatischen Bevollmächtigten Geheimen Ober-Postrath Meßner und Senator Curtius ein Vertrag abgeschlossen, durch welchen die Postbeziehungen Preußens zu Lübeck nach Maßgabe der Grundsätze des Postvereins neu geordnet wurden. Einige abweichende Verhältnisse erheischten dabei besondere Festsetzungen.

So bestimmte der Artikel I., daß für Briefe aus Preußen nach Lübeck (für welche Preußen nach dem Postvereins-Vertrage das ganze Porto bezog, mithin auch das Transitporto zu bestreiten gehabt hätte) das auf Mecklenburg und Pauenburg entfallende Transitporto von der Lübeckischen Postverwaltung in Rücksicht darauf gezahlt werden soll, daß Lübeck früher die Preussischen Briepackete mittelst einer eigenen Reitpost von Boizenburg nach Lübeck, für welche es das freie Posttransitrecht durch Mecklenburg und Pauenburg erworben hatte, beförderte und später dieselben durch Vermittelung der Mecklenburgischen resp. der Mecklenburg-Lübeckischen Communion-Post auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn entgegen nahm. Bei den Briefen aus Lübeck nach Preußen bezieht Lübeck das Porto und hat demgemäß auch das etwaige Transitporto zu bestreiten. Nach Artikel 8. erhält das Stadt-Postamt für die Briefe aus Lübeck selbst nach Rußland, die mit den Dampfschiffen abgehen, das volle Vereinsporto; für die mit den Dampfschiffen aus Rußland in Lübeck ankommenden Briefe aber bezieht Preußen das Vereinsporto. Gegen dieses Zugeständniß des vollen Porto für die Briefe aus Lübeck nach Rußland fällt die in dem Vertrage vom 23. Mai 1829 vereinbarte Remuneration für den Vorsteher des Stadt-Postamtes in Lübeck, als Preussischen Postagenten,

künftig fort. Wenngleich die Stadt Lübeck hiernach an dem Portobezuge für die erwähnte Correspondenz Theil hat, so bestreitet doch Preußen gemeinschaftlich mit Rußland nach wie vor die Kosten des Seetransports, und bleibt es auch im Uebrigen bei den Bestimmungen des Vertrages vom 23. Mai 1829. —

Im Vorigen wurde schon erwähnt, daß der zwischen der Preussischen und Thurn und Taxis'schen Postverwaltung unterm 2. August 1850 abgeschlossene Vertrag, die Verhältnisse der beiderseitigen Postanstalten in den Hansestädten betreffend, im Artikel 12. folgenden Passus enthält: Die Preussische Postverwaltung nimmt in Lübeck bloß ihre dormalen dem dortigen Stadt-Postamte übertragene Agentur für Uebernahme und Abgabe der vertragsmäßig gegenseitig unmittelbar auszuliefernden Russischen Correspondenz in Anspruch. —

#### Postverhältnisse in Bergedorf.

Seit dem 1. Mai 1838 bestand in dem an der Hamburg-Berliner Route belegenen, den Hansestädten Lübeck und Hamburg gemeinschaftlich gehörigen Städtchen Bergedorf eine Preussische Postanstalt (auf Grund des Art. 8. des Berlin-Hamburger Chaussee-Vertrages vom 28. Juli 28. October 1837), die nach Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn am 1. April 1847 aufgehoben wurde. Um diese Zeit war die Ausübung des Condominiums, welche zwischen Hamburg und Lübeck wechselt, gerade an dem Senate der letztgenannten Stadt, und es wurden deshalb mit diesem Unterhandlungen wegen künftiger Regelung des Postverkehrs in Bergedorf, wo ein beiderstädtisches Postamt errichtet worden war, angeknüpft. Sie zerschlugen sich wegen der Differenz über den Portobezug, indem die Preussische Postverwaltung, welche, obgleich sie aus dem Vertrage vom 28. Juli 28. Oct. 1837 Artikel 8. das Recht herleitete, die Sendungen bis Bergedorf zu befördern und den Portobezug bis dahin in Anspruch zu nehmen, aus Rücksichten der Billigkeit, und um das beiderstädtische Postamt in Bergedorf nicht in die Nothwendigkeit zu versetzen, zu dem bisherigen Porto einen Zuschlag für sich erheben zu müssen, den Vorschlag gemacht hatte, aus ihrem Porto dem beiderstädtischen Postamte  $\frac{1}{2}$  Sgr. pro Brief und bei Paketen 1 Pf. pro Pfund (mit dem Minimum von  $\frac{3}{4}$  Pf.) abzugeben, wogegen der Senat von Lübeck durchgehends den vierten Theil des Porto verlangt hatte.

Im Jahre 1849 war der Senat von Hamburg Directorial-Senat von Bergedorf. Die mit demselben angeknüpften Verhandlungen wurden durch die Errichtung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereines unterbrochen.

Erst bei den Vorbereitungen zur zweiten (Wiener) Postconferenz des Deutsch-Oesterreichischen Postvereines im Jahre 1855 brachte der Lübecker Senat die noch ungelöste Frage wegen der Verhältnisse in Bergedorf wieder zur Sprache und unterm  $\frac{4. \text{ November}}{7. \text{ December}}$  1855 wurde von den mit defini-

tiver Regelung der Angelegenheit beauftragten beiderseitigen Bevollmächtigten, Geheimen Ober-Postrathe Mezner und Stadtpost-Direktor Lingnau ein Vertrag abgeschlossen, dessen Artikel 1. festsetzte, daß für Briefe nach und aus Bergedorf der Portobezug nach Maßgabe der Postvereinsbestimmungen stattfinden solle. Der Artikel 2. bestimmte, daß für Fahrpostsendungen nach Bergedorf das Porto ebenfalls nach dem Vereinstarife berechnet werden soll; die Preussische Postverwaltung hat dies Porto bis und von Bergedorf zu beziehen; die Bergedorfer Postverwaltung erhält für Sendungen nach und von Bergedorf selbst die Hälfte des nach dem Postvereinstarif auf 5 Meilen entfallenden Porto; für die Sendungen nach und von Geesthacht (welches ebenfalls in dem beiderstädtischen Gebiete liegt, und wo inzwischen eine beiderstädtische Postexpedition errichtet worden war) oder einer andern im Bergedorfer Gebiet einzurichtenden Postanstalt aber den vollen Satz für 5 Meilen. Für Zeitungen kommen die Vereinsbestimmungen zur Anwendung. Die gegenseitige Ueberlieferung der Sendungen geschieht auf dem Bahnhofe zu Bergedorf (Artikel 6.). —

#### Preussisches Postamt in Krakau.

In dem Vertrage vom 3. Mai 1815 zwischen Preußen, Rußland und Oesterreich war aus politischen Motiven im Artikel 12. vereinbart worden, daß jeder dieser drei Staaten für die aus seinem Gebiete kommende oder dahin gehende Correspondenz ein eigenes Postamt in Krakau halten oder einen Beamten zur Expedition dieser Correspondenz dorthin committiren könne. Im Uebrigen behält der Freistaat Krakau alle Postgerechtsame auf seinem Territorium. In Folge dieser Schlußbestimmung mußten die auf der Route von Neu-Berun nach dem Preussischen Postamte in Krakau angelegten Preussischen Zwischenstationen auf Krakauischem Gebiete im Jahre 1818 aufgehoben werden. Erst durch ein im Jahre 1834 mit der Stadt abgeschlossenes Uebereinkommen erlangte Preußen das Recht, auf jener Straße eigene Zwischenstationen anzulegen.

In Folge der Ereignisse in Polen im Jahre 1846 und der Uebereinkunft zwischen Preußen, Rußland und Oesterreich d. d. Wien, 6. November 1846 wurde der Freistaat Krakau aufgelöst und mit Oesterreich, dem die Stadt durch den Schönbrunner Frieden vom 14. October 1809 entrissen und bis 1814 dem Herzogthum Warschau zugetheilt gewesen war, wieder vereinigt. Nach Maßgabe einer demnächst getroffenen Vereinbarung zwischen der Preussischen und der Oesterreichischen Postverwaltung vom

29. Juli 1847 wurde am 1. August desselben Jahres das Preussische Postamt in Krakau aufgelöst. —

#### Preussisches Postwesen in Anhalt-Bernburg.

Der Postvertrag zwischen Preußen und Anhalt-Bernburg vom 25. Juli 1713 war in den Jahren 1734, 1752, 1770 und 1788 je auf 18 Jahre (zuletzt also bis 1806) erneuert worden. Seine wesentlichsten Bestimmungen (cfr. Thl. I. Seite 97 und 165) waren unverändert geblieben.

Zur Zeit der Französischen Herrschaft war die Ausübung des Postregals in sämtlichen Anhaltischen Landen auf das Königreich Westphalen übergegangen. Nach der Auflösung des letzteren drückte die Herzoglich Bernburgische Regierung den Wunsch aus, die früheren Postverhältnisse mit Preußen wieder hergestellt zu sehen.

Demgemäß wurde unterm 28./29. Dezember 1817 von den beiderseitigen Bevollmächtigten, Postdirektor Weltzien aus Magdeburg und Regierungsrath Pfau aus Bernburg ein neuer Vertrag abgeschlossen, nach welchem die Ausübung aller Postrechte (mit Ausnahme des Extrapost-, Courier- und Estafettenwesens) im ganzen Herzogthum Anhalt-Bernburg dem Preussischen General-Postamte auf 10 nach einander folgende Jahre (bis 1828), und bei unterbleibender Kündigung, auf 10 weitere Jahre ausschließlich überlassen wurde. Die Bernburgischer Seits früher an die Preussische Postverwaltung für Bewilligung von Portofreiheiten jährlich gezahlte Vergütung (Thl. I. S. 165) fiel fort, und außerdem wurde die Portofreiheit erweitert.

Bei den Verhandlungen Behufs Erneuerung des Vertrages im Jahre 1838 gaben die präcisere Feststellung der Unterthanen-Verhältnisse und des Gerichtsstandes der Preussischen Postbeamten, des Verfahrens bei Bestrafung von Postcontraventionen, so wie die Einführung der inzwischen veränderten Preussischen Portotage zu näheren Erörterungen Veranlassung. Die Erneuerung der Convention wurde aber wegen des bevorstehenden Baues der Eisenbahnen hinausgerückt, und es blieb der alte Vertrag somit bis auf Weiteres bestehen und ist noch gegenwärtig in Kraft. —

#### Preussisches Postwesen in Anhalt-Cöthen.

Auch mit der Herzoglich Cöthenschen Regierung war unterm 15./17. December 1817 ein ganz ähnlicher Vertrag wie mit der Herzoglich Bernburgischen Regierung abgeschlossen worden. Danach blieb die Ausübung des Postregals in Anhalt-Cöthen (excl. des Extrapost-, Courier- und Estafettenwesens) der Preussischen Postverwaltung auch ferner und zwar ausschließlich (mit Aufhebung der etwaigen Befugnisse fremder Postverwaltungen [Sachsen]) überlassen.

Unterm 11. Mai 1830 wurde der Vertrag erneuert und hierbei namentlich eine genauere Feststellung der Jurisdiction-, Disciplinar- und Unterthanen-Verhältnisse der Preussischen Postbeamten in Anhalt-Cöthen (§§. 7., 8. und 9.) so wie des Verfahrens bei Bestrafung von Post-Contraventionen (§. 15.) bewirkt. Wichtig ist außerdem die folgende Bestimmung des §. 15.: »Um eine Uebereinstimmung der Ausübung des Postregals mit den Königlich Preussischen Postgesetzen zu bewirken, sollen Anhalt-Cöthenscher Seits Gesetze erlassen werden, welche mit den jedesmaligen Königlich Preussischen Postgesetzen übereinstimmen,« und die Bestimmung des §. 4.: »Alle bereits vorhandenen oder noch zu erlassenden Königl. Preussischen Verfügungen, insofern sie Obliegenheiten der Postofficianten und Posteinrichtungen betreffen, sind ohne Zustimmung Sr. Durchlaucht des Herzogs von Cöthen gültig; sie bedürfen der letzteren aber, sobald sie das Interesse Höchst desselben oder dessen Landes berühren. Der Preussische Portotarif wird, so wie er in Preußen besteht, als mit dem Preussischen Postwesen unzertrennlich verbunden, Herzoglicher Seits anerkannt und für die Herzoglichen Lande sanctionirt.« — Der neue Vertrag wurde auf die Dauer von 10 Jahren mit stillschweigender Verlängerung für denselben Zeitraum abgeschlossen \*).

Unterm 8. Juni 1839 wurde eine Vereinbarung dahin getroffen, daß dieser Vertrag einstweilen nicht förmlich prolongirt, sondern, wegen des bevorstehenden Baues der Eisenbahnen, zunächst nur provisorisch ferner seine Gültigkeit behalten solle.

Der Vertrag zwischen Preußen und Anhalt-Cöthen wegen Regulirung der auf die Eisenbahnen zwischen Berlin und Cöthen und zwischen Magdeburg und Leipzig bezüglichen Verhältnisse vom 26. April 1839 enthält im Artikel 7. folgende Bestimmung: »Ueber die Verhältnisse der Königlich Preussischen Postverwaltung hinsichtlich der Benutzung der im Herzoglich Anhalt-Cöthenschen Gebiete liegenden Strecken der Eisenbahnen von Berlin nach Cöthen und von Magdeburg nach Leipzig ist Folgendes verabredet worden: a) die Herzoglich Anhalt-Cöthensche Regierung wird den Königlich Preussischen Posten und Postsendungen jeglicher Art auf den gedachten Eisenbahnen den ungehinderten Transit durch das Herzoglich Anhalt-Cöthensche Gebiet so lange gestatten, als die gedachten Eisenbahnen bestehen. Ferner wird dieselbe b) dafür sorgen, daß, so lange die Eisenbahnen Eigenthum von Privatgesellschaften sind, der Königlich Preussischen General-Postverwaltung in dem Herzoglich Anhalt-Cöthenschen Gebiete ganz dasselbe geleistet wird, was derselben auf diesen Eisenbahnen im Königlich Preussischen Gebiete von den Gesellschaften geleistet werden muß. Für den Fall dagegen, daß die Eisenbahnen Eigenthum der Herzoglich Anhalt-Cöthenschen Regierung werden, sichert dieselbe den Preu-

\*) Ein vollständiger Abdruck des Vertrages findet sich in der Beilage der Nr. 95. der Anhalt-Cöthenschen Zeitung pro 1830.

fishen Posten und Postsendungen auf den Bahnen schnelle und sichere Beförderung im Vorzuge vor den sonstigen Transporten zu. c) Die Königlich Preussische General-Postverwaltung wird dagegen, wenn die Herzoglichen Posten nicht mehr von der Preussischen Postverwaltung administrirt werden, an die Herzoglich Anhalt-Cöthensche Regierung für die auf den Eisenbahnen im Anhalt-Cöthenschen Gebiete transitirenden Poststücke von Briefen, Geldern und Packeten den niedrigsten Frachtsatz bezahlen. d) Für den Transit Preussischer Posten auf der im Anhalt-Cöthenschen Gebiete belegenen Strecke der Magdeburg-Weipziger Eisenbahn wird der Herzoglich Anhalt-Cöthenschen Regierung für den Fall, daß die Königlich Preussische Postverwaltung die Anhalt-Cöthenschen Posten nicht administrirt, außerdem eine Vergütung gezahlt werden, über deren Höhe noch nachträglich zwischen der Königlich Preussischen Postverwaltung und der Anhalt-Cöthenschen Regierung besondere Vereinbarung stattfinden wird. e) Königlich Preussischer Seits wird ferner anerkannt, daß der Vortheil, welcher der Preussischen Postverwaltung durch die den Eisenbahngesellschaften auferlegten unentgeltlichen Leistungen gewährt wird, der Herzoglichen Regierung zu Gute zu rechnen ist, wogegen der aus Erbauung der Eisenbahnen den Posten auf Anhalt-Cöthenschem Territorium erwachsende Nachtheil der gedachten Regierung zur Last fallen würde. Eine Ausgleichung hierüber bleibt den zu schließenden Postverträgen vorbehalten. «

Ähnliche Bestimmungen enthält der Artikel 7. des unterm 26. April 1839 mit Anhalt-Deßau und der Artikel 7. des unterm 11. Juli 1839 mit Anhalt-Bernburg abgeschlossenen Eisenbahnvertrages.

Bei den im Jahre 1842 ff. stattgefundenen Verhandlungen mit der Herzoglich Anhalt-Cöthenschen Regierung wegen des Abschlusses eines neuen Postvertrages erregte namentlich die Vereinbarung über die Anwendung der vorangeführten Bestimmungen sub b, c und e des Art. 7. des Eisenbahn-Vertrages Schwierigkeiten, die erst durch den unterm 7. October 1846 geschlossenen Supplementarvertrag zu dem Staatsvertrage vom 26. April 1839 gelöst wurden, durch welchen eine Verständigung über diejenigen Vergütungen erzielt war, die nach Maßgabe des Artikel 7. des Vertrages von 1839 für die Beförderung der auf den Eisenbahnen im Anhalt-Cöthenschen Gebiet transitirenden Preussischen Postsendungen und für das Recht des Transits der Preussischen Posten auf der im Anhalt-Cöthenschen Gebiete belegenen Strecke der Magdeburg-Weipziger Eisenbahn Seitens der Preussischen Postverwaltung an die Cöthensche Regierung in dem Falle geleistet werden müssen, daß die Herzoglichen Posten nicht mehr von der Preussischen Postverwaltung administrirt werden sollten. Diese Verständigungen waren zugleich auf die inzwischen gebaute Eisenbahn zwischen Cöthen und Bernburg ausgedehnt worden. Demnächst kam unterm 7. October 1846 ein erneuerter Vertrag, betreffend die fernere Ueberlassung der Ausübung des Postregals in Anhalt-Cöthen an die Preussische Postverwaltung für die Dauer von 10 Jahren mit stillschweigender Verlängerung für den gleichen

Zeitraum zu Stande. Dabei wurde für das Herzogthum Anhalt-Cöthen ein besonderer Portotarif vereinbart; die nach demselben sich ergebenden Sätze wurden den Preussischen Portosätzen hinzugeschlagen. Nach Abschluß des Deutschen Postvereins-Vertrages wurde dieses Zuschlagporto aufgehoben, wogegen die Anhalt-Cöthensche Regierung in eine entsprechende Ermäßigung des ihr nach den Verträgen vom 7. October 1846 zu zahlenden Vergütungs-Pauschquantums willigte. —

#### Preussisches Postwesen in Anhalt-Deffau.

Die Herzoglich Anhalt-Deffauiſche Regierung drückte im Jahre 1814 nach Auflösung des Königreichs Westphalen den Wunsch aus, die Verwaltung der Herzoglichen Landesposten wiederum durch das General-Postamt bewirkt zu sehen. Unterm 20./21. December 1816 wurde demnächst wegen Ueberlassung der Ausübung des Postregals an die Preussische Postverwaltung auf 10 Jahre ein ähnlicher Vertrag wie mit Anhalt-Bernburg und Anhalt-Cöthen abgeschlossen.

Am 17./24. März 1828 erfolgte die Erneuerung des Vertrages unter denselben Modalitäten, wie sie bei Erneuerung des oben erwähnten Vertrages mit der Herzoglich Anhalt-Cöthenschen Regierung Eingang fanden.

Unterm 23. April 1839 wurde eine Vereinbarung dahin getroffen, daß dieser Vertrag einstweilen nicht förmlich prolongirt, sondern wegen des bevorstehenden Baues der Eisenbahn zunächst nur provisorisch ferner in Gültigkeit bleiben solle.

Der in dem Eisenbahnvertrage vom 26. April 1839 enthaltenen Bestimmungen ist bereits oben gedacht worden.

In den Jahren 1847 und 1850 wurden wegen Erneuerung des Vertrages Unterhandlungen angeknüpft, die indeß zu keinem Resultate führten, weshalb der status quo bestehen blieb. —

#### Preussisches Postwesen in den Unterherrschaften Schwarzburg-Sondershausen und Schwarzburg-Rudolstadt.

In den Schwarzburgischen Unterherrschaften hatten früher Königlich Sächsische Posten bestanden. Das Schwarzburgische Gebiet war für dieselben wichtig gewesen, weil es gerade auf dem Kreuzpunkte des Hamburg-Gotha-Nürnberger und des Leipzig-Cassel-Cölner Courses lag. Durch Reſeſſe von 1738 und von 1803 hatte sich die Sächsische Postverwaltung den Transit, so wie die Errichtung von Postanstalten in dem Gebiete der Fürstlichen Unterherrschaften, namentlich in Sondershausen und in Frankenhause n gesichert.

Nach der Gebietsregulirung durch den Wiener Congreß beabsichtigte die Preussische Postverwaltung, von deren Areal die Unterherrschaften nunmehr umschlossen waren, in jene Verhältnisse Sachsens einzutreten. Sie

knüpfte zu dem Ende mit den Fürstlich Schwarzburgischen Regierungen im Jahre 1815 Unterhandlungen an.

Unterm 20. Februar 1816 kam der Vertrag mit Schwarzburg-Sondershausen zu Stande. Der Preussischen Postverwaltung wurde die Ausübung des Postregals in Sondershausen gegen einen jährlichen Canon und Bewilligung gewisser Portofreiheiten zunächst auf 12 Jahre übertragen, mit Ausnahme jedoch des der Landesregierung gehörigen Fürstlichen Kammerwagens, der von Sondershausen über Gotha nach Arnstadt ging. Wegen der Anlegung eines Preussischen Postwärter-Amtes in Greußen wurde unterm 16. Juli 1816 ein Nachtrag zu diesem Vertrage geschlossen.

Im Jahre 1828, bei Ablauf des Vertrages, beabsichtigte die Preussische Postverwaltung, einige Aenderungen in demselben (insbesondere wegen des Kammerwagens) durchzuführen, überhaupt den Vertrag von 1816, der lückenhaft ist, neu umzuarbeiten und zu vervollständigen.

Der neue Entwurf war fertig, aber er kam nicht zur Annahme; vielmehr wurde der Vertrag von 1816 bis zum Jahre 1840 verlängert.

Im Jahre 1834, nach dem Anschluß Bayerns an den Zollverein, und der Herstellung der Preussisch-Bayerischen Postverbindungen auf den neuen Thüringer Handelsstraßen in Folge der Münchener Postverträge (Seite 417) machte die Preussische Postverwaltung, um die Herstellung jener Verbindungen zu erleichtern, oder wenigstens die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung zu einem bereitwilligeren Eingehen auf die Preussisch-Bayerischen Pläne zu veranlassen, den Versuch, auch in der Schwarzburgischen Oberherrschaft \*) die Ausübung des Postregals, wenn auch nur bezüglich des Fahrpostwesens, zu erlangen. In Folge der schleunigen Dazwischenkunft der Thurn und Taxis'schen Verwaltung und ihrer späteren Bereitwilligkeit zur Ausführung der Münchener Verträge wurde die weitere Verfolgung dieses Planes aufgegeben. Die Preussische Postverwaltung verständigte sich mit der Thurn und Taxis'schen General-Postdirektion Behufs gemeinschaftlicher Einrichtung der Posten, welche demnächst auch bewirkt wurde, nachdem zu Folge eines Vertrages vom 14./18. September 1837 die Fürstlich Schwarzburgische Regierung ihren Kammerwagen zwischen Sondershausen und Arnstadt gegen Erweiterung der ihr früher zugestandenen Portofreiheiten und gegen Bewilligung eines Rabatts von einem Drittel des Personengeldes für die mit der Post zwischen Arnstadt und Sondershausen reisenden Fürstlichen Beamten aufgehoben hatte.

In Folge der im Jahre 1847 durchgeführten Umgestaltung der Behörden in Schwarzburg-Sondershausen und der Einrichtung dreier Justiz- und Verwaltungsbezirke in der Unterherrschaft richtete die Schwarzburgische

\*) Dort waren die Briefposten durch Lehnvertrag vom 8. Juli 1812, die Fahrposten durch Zeitvertrag vom 1. Juni 1819 dem Fürsten von Thurn und Taxis verliehen.



Regierung an die Preussische Postverwaltung das Ersuchen, in Ebeleben, dem Hauptorte des dritten Justiz- und Verwaltungsdistrictes der Unterherrschaft, eine Postanstalt einzurichten, sowie den Briefverkehr mit dem platten Lande zu erleichtern.

Im Jahre 1850 wurde das Fortbestehen der Verträge von 1816 und 1837 auf unbestimmte Zeit (mit sechsmonatlicher Kündigung) verabredet.

Mit der Regierung des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt war unterm 27. December 1815 ein Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem das im Jahre 1803 zu Frankenhäusen von der Sächsischen Postverwaltung mit Genehmigung der Fürstlichen Regierung errichtete Postamt bestehen bleiben, aber an Preußen übergehen sollte, wofür die Preussische Postverwaltung gewisse Portofreiheiten zugestand. Dieser Vertrag war auf 6 Jahre, mit stillschweigender Verlängerung, geschlossen worden. Im Jahre 1828 beabsichtigte die Preussische Postverwaltung, denselben umzuarbeiten und zu vervollständigen, da aber für die Schwarzburg-Sondershausensche Unterherrschaft in diesem Jahre der alte Vertrag von 1816 unverändert prolongirt wurde, so blieb auch der Vertrag mit Schwarzburg-Rudolstadt vom 27. December 1815 in seiner bisherigen Fassung bestehen. —

#### Preussisches Postwesen in der Weimarischen Enclave Allstedt.

Im Jahre 1815 waren mit der Großherzoglich Weimarischen Regierung Behuß des Transits der Preussischen Posten von Erfurt nach Naumburg und von Zeitz nach Gefell durch das Weimarische Territorium Unterhandlungen angeknüpft worden. Die Preussische Postverwaltung beabsichtigte, bezüglich dieser Routen in diejenigen Verhältnisse zur Weimarischen Regierung einzutreten, in welchen die Sächsische Postverwaltung gestanden hatte.

In Folge des im Jahre 1816 erfolgten Ueberganges sämmtlicher Weimarischen Posten an die Thurn und Taxissche Verwaltung wurden diese Unterhandlungen abgebrochen. Die Postverhältnisse auf den erwähnten beiden Coursen wurden durch die Verträge zwischen Preußen und dem Fürsten von Thurn und Taxis von 1816 und 1817 geregelt.

Anderß gestaltete sich das Verhältniß in der Weimarischen Enclave Allstedt. Auf Grund eines Zeitvertrages vom Jahre 1809 zwischen der Königlich Sächsischen und der Großherzoglich Weimarischen Regierung bestand nämlich in Allstedt eine Sächsische Postexpedition, die für den Cours von Leipzig nach Nordhausen und von Halle nach Nordhausen erforderlich gewesen war. Diese Postexpedition war im Jahre 1815, bei Einführung der Preussischen Verwaltung in den abgetretenen Sächsischen Gebietstheilen, mit Zulassung der Weimarischen Regierung an Preußen übergegangen und hatte seitdem unter Preussischer Administration fortbestanden, obwohl der

Vertrag von 1809, bezüglich dessen Preußen der Rechtsnachfolger Sachsens geworden war, längst seine Endschafft erreicht hatte.

Im Jahre 1816 kam dieß Verhältniß zur Sprache, und um seinem factischen Bestande die juridische Grundlage zu geben, ward unterm 14. Juni 1837 mit der Weimarischen Regierung für die Dauer von 10 Jahren ein Vertrag abgeschlossen, durch welchen das Preußische Postwesen im Besiß der Postanstalt zu Allstedt blieb.

Die Unterhaltung derselben verursachte indeß, seitdem der Hauptcours verlegt war und nicht mehr über Allstedt ging, unverhältnißmäßige Kosten, welche namentlich dadurch entstanden, daß für Allstedt besondere Postverbindungen mit Artern und Querfurt eingerichtet waren, die bei der Geringfügigkeit des Verkehrs beständigen Zuschuß erforderten. Die Preußische Postverwaltung verlangte daher bei Erneuerung des Vertrages im Jahre 1847 die Aufhebung der Verbindung nach Querfurt, oder die Erstattung jenes Zuschusses. Von Weimarischer Seite wurden Anfangs Schwierigkeiten gemacht. Als die Preußische Postverwaltung jedoch Anstalt machte, die Postexpedition in Allstedt und deren Verbindungen mit Artern und Querfurt aufzuheben, zeigte man sich geneigt, in die Einstellung der Verbindung nach Querfurt zu willigen.

Unterm  $\frac{26. \text{ November}}{15. \text{ December}}$  1847 ward der neue Vertrag auf 10 Jahre (mit stillschweigender Verlängerung von 10 zu 10 Jahren) abgeschlossen. Da 1857 keine Kündigung erfolgt ist, so bleibt der Vertrag zunächst weitere 10 Jahre in Kraft. —

#### Preussisches Postwesen in Waldeck-Pyrmont.

Im vorigen Jahrhundert besaß Kurhessen die Postregalsausübung in dem Fürstenthume Waldeck (Waldeck und Pyrmont). Nach der Auflösung des Königreiches Westphalen wurde unterm 21. September 1814 zwischen der Kurhessischen und der Waldeckischen Regierung eine neue Convention abgeschlossen, nach welcher die Ausübung des Postregals in Waldeck und Pyrmont auf die Dauer von 20 Jahren an Kurhessen überlassen wurde. Mit der Uebertragung des Kurhessischen Postwesens an das Fürstliche Haus Thurn und Taxis gingen die desfalligen Rechte der Kurhessischen Regierung in dem Fürstenthume Waldeck-Pyrmont auf das erwähnte Fürstliche Haus über.

Demnächst kamen die Postverhältnisse in Waldeck bei Gelegenheit der Verhandlungen über den Anschluß des Fürstenthums an den Zollverein zur Erörterung.

Der General-Postmeister v. Nagler und der Finanzminister v. Vogt hatten schon im Jahre 1829 für den Fall, daß Hannover sich dem Zollvereine angeschlossen hätte, den Plan gehegt, die Route über Cassel und Arrolsen für den Transit aus den östlichen nach den westlichen Preussischen Provinzen aufzugeben und mit Hannover auf der dortigen Transitroute

Chausseen zu bauen. Wahrscheinlich hatte man in Arolsen von diesen Entwürfen Kunde erhalten und dieser Umstand macht es erklärlich, daß die Waldeck'sche Regierung bei den Zollverhandlungen versuchte, ihren Beitritt zu dem Zollverbände von der Bedingung abhängig zu machen, daß der Transitcours von Cöln nach Cassel und Halle über Arolsen beibehalten werden möge. Die Bedingung wurde nicht zugestanden, allein Hannover trat dem Zollvereine nicht bei und somit blieb der Cours nach wie vor über Arolsen bestehen.

Bei diesen Zollvereins-Verhandlungen hatte die Waldeck'sche Regierung den Wunsch durchblicken lassen, daß die Preussische Postverwaltung den Betrieb des Postwesens in Waldeck-Pyrmont übernehmen möge, indem der Ablauf des Vertrages, nach welchem die Thurn und Taxis'sche Verwaltung das Postregal in Waldeck-Pyrmont ausübte, bevorstand (1834).

Damals bestanden 4 Postanstalten in jenem Fürstenthum: zu Arolsen, Corbach, Sachsenberg und Pyrmont. Daß die Preussische Postverwaltung bei Uebernahme derselben finanzielle Verluste erleiden werde, war, nach den bisher in ähnlichen Fällen gemachten Erfahrungen, nicht zweifelhaft. Allein bevor die Magdeburg-Mindener Eisenbahn gebaut war, ging ein wichtiger Theil des Preussischen Posttransits durch das Fürstenthum Waldeck über Arolsen; und die Preussische Postverwaltung durfte, bevor sie das Postrecht auf jener Eisenbahnroute erworben hatte, eine dargebotene Gelegenheit, zwischen den beiden getrennten Haupttheilen der Preussischen Monarchie Postareal zu erwerben, nicht vorübergehen lassen.

Zwar bemerkte das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten anfangs, daß »diese Erwerbung im jetzigen Augenblicke (1834) Bedenken erregen und namentlich das Verhältniß zu der zollverbündeten Kurhessischen Regierung ungünstig gestalten könnte,« allein es pflichtete dem General-Postamte bei, als dieses dagegen den Umstand geltend machte, »daß der Antrag nicht von Preußen, sondern von der Fürstlich Waldeck'schen Regierung ausgehe.«

Widerstand oder Erschwerniß war hauptsächlich von der Thurn und Taxis'schen Verwaltung zu erwarten, da dieselbe bei ihrer jetzigen Stellung jede Verringerung ihres Postareals, auch wenn diese in finanzieller Hinsicht für sie vortheilhaft sein sollte, vermieden zu sehen Ursache haben muß.

So geheim auch die Unterhandlungen zwischen Preußen und Waldeck geführt wurden, so hatte jene Verwaltung doch Kunde, oder wenigstens Ahnung davon, und suchte in Arolsen schleunig eine Verlängerung des Vertrages herbeizuführen. Unterm 9. März 1834 kam aber zwischen Preußen und Waldeck der Vertrag zu Stande, nach welchem die Ausübung des Postregals in Waldeck-Pyrmont (einschließlich der Abfertigung und Beförderung der Extraposten, Couriere und Estafetten) an die Preussische Postverwaltung überging.

Die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung zeigte sich, wie man kaum anders erwarten konnte, gereizt darüber, daß ihr gleichsam hinter ihrem Rücken ein bisher von ihr besessenes Postareal so plötzlich und ohne vor-

berige Verständigung über die Regulirung der nachbarlichen Verhältnisse zu ihren angrenzenden Hessischen und Lippschen Postbezirken entzogen worden war, wozu noch kam, daß zu gleicher Zeit die Preussische Postverwaltung in dem nahen Lippe-Deimold durch einen Vertrag mit der Lippschen Regierung ihren Postbesitzstand befestigte und erweiterte, wodurch das dortige Thurn und Taxische Postwesen nach den Ansichten der Thurn und Taxischen Postverwaltung ebenfalls benachtheiligt war. Diese Verwaltung ergriff nun sofort Maßregeln, um die Postverbindung des Fürstenthums Waldeck-Pyrmont von den Grenzen ihres Postgebietes aus abzuschneiden oder zu erschweren. Sie hob einige Posten auf und regulirte bei anderen den Gang und die Anschlüsse auf eine für Waldeck und Preußen nachtheilige Art; sie wußte durch Verlegung der Grenzstationen die Beförderung zu erschweren; sie wies das Ober-Postamt in Cassel an, die Briefpackete zwischen Arolsen und Heiligenstadt nicht mehr passiren zu lassen, sondern dieselben zu eröffnen und für jeden Brief das volle Porto anzusetzen; sie verfügte ähnliche Eröffnungen Preussischer Briefpackete aus Waldeckischen Orten in Bremen, Bückeburg und Deimold, weil eine Regulirung der nachbarlichen Verhältnisse bezüglich der mit dem Postwesen in Waldeck-Pyrmont vorgegangenen Veränderung noch nicht erfolgt war; sie stellte endlich an Preußen übertrieben hohe Transitforderungen. Die Preussische Postverwaltung ergriff auf den betreffenden Punkten, so wie in Minden, durch welchen Ort die Thurn und Taxischen, Bremen-Casselschen Felleisen transitirten, nachdrückliche Repressalien, und wenig fehlte, um die Maßregeln, welche der große Kurfürst in dergleichen Fällen anzuwenden pflegte, im 19. Jahrhundert wiederholt zu sehen.

Die hierdurch hervorgerufenen Mißverhältnisse und Verwickelungen dauerten fast sechs Jahre und erst unterm 11. Februar 1840 kam ein Vertrag zwischen der Preussischen und der Thurn und Taxischen Postverwaltung zu Stande, durch welchen die gegenseitigen Beziehungen zwischen dem Preussischen Postwesen in Waldeck-Pyrmont und den benachbarten Thurn und Taxischen Postbezirken der Billigkeit gemäß geregelt und jene Zerwürfnisse beseitigt wurden.

Die Verwaltung des Postwesens in Waldeck-Pyrmont verursachte der Preussischen Postkasse hauptsächlich deshalb Verluste, weil ein großer Theil der internen Postsendungen durch die Waldeckischen Landboten und Lohnkutscher befördert wurde. Der Gewerbebetrieb dieser Landboten und Lohnkutscher war zuletzt durch die Fürstlich Waldeckischen Verordnungen vom 3. April und vom 4. Juli 1826 (Waldeckisches Regierungsblatt Nr. 9. und 12. pro 1826) in sehr liberaler Weise geordnet worden.

Auf einen Antrag der Preussischen Postverwaltung, das Landboten-Institut zu beseitigen oder einzuschränken, erwiederte die Fürstlich Waldeckische Regierung im Jahre 1841, »wie sie dieses durch Gewohnheit und Gesetz befestigte Institut zu ihrem Bedauern nicht beseitigen könne, dessenungeachtet aber nicht bezweifle, daß die Königlich Preussische Postverwaltung

darum nicht aufhören werde, auch im hiesigen Lande ihre hohe Vorzüglichkeit fernerhin zu bewähren. «

Die Preussische Postverwaltung kam aber bei den Verhandlungen, die dem Ablaufe des Vertrages im Jahre 1853 vorbergingen, auf jenen Antrag zurück und erklärte nur unter der Bedingung, daß das Landboten-Institut abgeschafft und die betreffende Waldeck'sche Gesetzgebung mit den Bestimmungen des Preussischen Postgesetzes vom 5. Juni 1852 in Einklang gebracht würde, die Verwaltung des Waldeck'schen Postwesens wieder übernehmen zu wollen. Die Fürstliche Regierung legte Werth auf die Beibehaltung der Preussischen Postadministration »die so umfassende und uneigennützig-e Einrichtungen und Aufwendungen für Erleichterung und Beförderung des Postverkehrs im hiesigen Lande getroffen hat«, und sie ging auf die Preussischer Seite gestellten Bedingungen ein, worauf unterm 21./25. November 1853 der neue Vertrag für die Dauer von 10 Jahren zu Stande kam. —

#### Postverhältnisse mit Lippe-Detmold.

In Lippe-Detmold bestanden in früheren Zeiten Preussische, Hessische und Thurn und Taxis'sche Postanstalten nebeneinander. Theils hatten diese Postanstalten dort ein besonderes Areal ausschließlich inne, theils aber bestanden sie gemeinschaftlich an ein und demselben Orte, oft in ein und demselben Hause. So befanden sich z. B. an dem Posthause in Detmold vier Postwappen: das Lippesche, das Preussische, das Kurhessische und das Thurn und Taxis'sche.

Preußen besaß im Ganzen 12 Postanstalten in Lippe-Detmold. Bei einigen derselben gründete sich der Besiß auf einen im Jahre 1774 zwischen der Preussischen und der Lippeschen Regierung abgeschlossenen Zeitvertrag; bei anderen fehlte der besondere Rechtstitel; indeß waren sie zum Theil im achtzehnten, zum Theil im neunzehnten Jahrhundert mit Zulassung der Landesregierung errichtet worden.

Als im Jahre 1834 die Preussische Postverwaltung die Ausübung des Postregals in Waldeck und Pyrmont übernahm, schien es zweckmäßig, die schwankenden Grundlagen, auf denen die erwähnten Postbesitzverhältnisse Preußens in Lippe-Detmold sich gründeten, zu befestigen, und es wurde zu diesem Behufe der mit der Organisation der Preussischen Posten in Waldeck und Pyrmont beauftragte damalige Hofrath Friedrich zum Abschlusse eines die Preussischen Besitzverhältnisse sicher stellenden Vertrages bevollmächtigt. Dieser Vertrag kam, trotz der Gegenwirkungen eines gleichzeitig in Detmold eingetroffenen Thurn und Taxis'schen Commissarius, am 1. Mai 1834 glücklich zu Stande. Durch die Zahlung eines jährlichen Canons, wobei außerdem das Chausséegeld für die Fahrposten zu zahlen war, und Bewilligung gewisser Portofreiheiten erlangte die Preussische Postverwaltung die Sicherstellung ihrer bisherigen Gerechtsame in jenem Gebiete, so

wie freiere Hand bezüglich der Regulirung der Postverbindungen, namentlich derjenigen mit Pyrmont.

Nach Beendigung des Baues der Magdeburg-Mindener Eisenbahn fiel das Motiv fort, aus welchem die Preussische Postverwaltung nach möglichster Ausdehnung ihres Areals zwischen den östlichen und westlichen Preussischen Provinzen gestrebt hatte.

Eine im Jahre 1844 angestellte sehr ins Detail gehende Ermittlung ergab, daß die Preussische Postverwaltung, wie bei der Administration der Posten in den kleineren Ländern überhaupt, so auch bei derjenigen in Lippe-Deilmold Zuschuß aufzuwenden habe, der sich z. B. für Lippe-Deilmold auf 15,000 Thlr. jährlich belief. Dieses Opfer erschien unter den völlig veränderten Verhältnissen nicht mehr gerechtfertigt. Unterm 30. Juni 1844 wurde deshalb von dem damaligen Geh. Ober-Postrath Schmückert und dem Fürstlich Thurn und Taxischen General-Postdirektor v. Dörnberg ein Vertrag abgeschlossen, in Folge dessen unter Genehmigung der Fürstlich Lippeschen Regierung vom 1. October 1845 ab die bisher von der Preussischen Postverwaltung administrierten Posten in Lippe-Deilmold in Thurn und Taxische Verwaltung übergingen. Die Lippeschen Landesposten waren nunmehr, wie es auch dem Verkehr besser zusagte, in einer Hand vereinigt. —

#### Postverhältnisse mit Schaumburg-Lippe.

In früheren Zeiten ging der große Preussische Berlin-Clever Post-Cours auf der Strecke zwischen Hessisch Oldendorf (Seite 467) und Minden über Löhden.

Im Jahre 1802, bei dem Bau der Chaussee zwischen Minden und Oldendorf auf Schaumburgischem Gebiete über Bückeburg, kam auch die Leitung des erwähnten Preussischen Postcourses über diese Stadt in Anregung und unterm 1. April 1804 wurde mit der Lippeschen Regierung eine Convention zunächst auf 12 Jahre abgeschlossen, in Folge welcher die Preussische Postverwaltung gegen Zahlung eines jährlichen Canons und eines Aversums für Chausseegelder (wogegen aber Preussischer Seits der Lippeschen Regierung keine Portofreiheiten bewilligt wurden) das Recht des ungehinderten Transits ihrer Posten zwischen Oldendorf und Minden durch das Schaumburg-Lippesche Gebiet über Bückeburg und der Etablirung einer Postexpedition und Posthalterei in letzterem Orte erlangte.

Uebrigens blieb die in Bückeburg damals schon seit langer Zeit in Wirksamkeit gewesene Thurn und Taxische Brief-Postanstalt ungehindert fortbestehen, »jedoch soll es den Einwohnern freistehen, sich für ihre Correspondenz auch der Preussischen Reitposten zu bedienen.« Der Preussischen Posthalterei wurde das Recht der Courier-Extrapost und Estafetten-Beförderung eingeräumt.

Im Jahre 1816 wurde dieser Vertrag verlängert und dabei der oben erwähnte Canon, sowie das Chausseegeld-Aversum erhöht, wegen der

Vermehrung der Posten und der durch Einverleibung der Rheinprovinzen in die Preussische Monarchie entstandenen Vergrößerung des Transit-Objectes.

In Folge des Baues der Magdeburg-Mindener Eisenbahn und des darauf bezüglichen Quadrupelvertrages vom 4. December 1845 hörte dieses Verhältniß auf.

Wie der Transit demnächst auf die Eisenbahnroute sich gestaltete, ist Seite 472 bei Darstellung der Postverhältnisse mit Hannover erwähnt worden. —

#### Preussisches Postwesen in Birkenfeld.

Die Ausübung des Postregals in dem Oldenburgischen Fürstenthum Birkenfeld war durch einen Vertrag vom 4. August 1817 zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung und dem Fürsten von Thurn und Taxis dem Letzteren auf die Dauer von 15 Jahren übertragen worden. Oldenburg hatte sich verpflichtet, während dieser Zeit weder die Errichtung noch den Durchzug anderer Posten in dem Fürstenthum Birkenfeld zu gestatten. Thurn und Taxis'scher Seits war als Gegenleistung die Portofreiheit für die herrschaftliche Correspondenz zugestanden worden.

Bei den im Jahre 1830 angeknüpften Unterhandlungen zwischen Preußen und Oldenburg Behufs Vereinigung des Fürstenthums Birkenfeld mit den Rheinprovinzen zu einem Zollsysteme ließ die Großherzogliche Regierung die Absicht durchblicken, auch das Postwesen in Birkenfeld dem Preussischen Postsysteme anzuschließen.

Es traten jedoch Hindernisse ein, und der im Jahre 1832 abgelaufene Vertrag vom 4. August 1817 mit dem Fürsten von Thurn und Taxis wurde unterm 16. August 1832 vorläufig auf 5 Jahre verlängert, so daß die Thurn und Taxis'schen Postanstalten noch bis zu diesem Jahre in Birkenfeld bestehen blieben.

Durch die inzwischen erfolgte Abtretung des Fürstenthums Lichtenberg an Preußen und die Aufhebung der Thurn und Taxis'schen Postanstalt in St. Wendel befand sich das Fürstenthum Birkenfeld überall von Preussischem Gebiete und Preussischen Postanlagen umgeben, so daß ein anderes Postwesen in dieser Enclave nicht lebensfähig war.

Nach Ablauf des Vertrages zwischen der Oldenburgischen Regierung und dem Fürsten von Thurn und Taxis wurde daher zwischen Preußen und Oldenburg ein Vertrag geschlossen, durch welchen die Ausübung des Post-Regals in dem Fürstenthum Birkenfeld zunächst für die Dauer von 10 Jahren auf die Krone Preußen überging. Bei der Erneuerung des Vertrages (24. März 1847) wurde die den Oldenburgischen Staatsbehörden zugestandene Portofreiheit erweitert \*) und, weil inzwischen in dem Fürstenthume von der Oldenburgischen Regierung mit großen Kosten

\*) Postamtsblatt Nr. 20. pro 1847.

Chausseen gebaut worden waren, ein jährliches Chausseegeld-Aversum aus der Preussischen Postkasse bewilligt. Auch dieser Vertrag wurde auf 10 Jahre abgeschlossen.

Unterm 4. April 1857 wurde ein neuer Vertrag<sup>\*)</sup> (für die Dauer bis zum Jahre 1877) abgeschlossen und darin jenes Aversum als Gegenleistung für den durch den Vertrag über die Rhein-Nahe-Eisenbahn zugestandenen freien Transit der auf dieser Bahn durch das Birkenfeldische Gebiet gehenden Preussischen Postsendungen erhöht.

In dem erwähnten Eisenbahnvertrage zwischen der Preussischen, Oldenburgischen und Hessen-Homburgischen Regierung war die Bestimmung aufgenommen worden, daß die Oldenburgische und Hessen-Homburgische Regierung sich verpflichten, der Eisenbahn-Gesellschaft durch die derselben zu ertheilende Concession bezüglich der in dem Fürstenthume Birkenfeld und dem Amte Meisenheim belegenen Theile der Bahn dieselben Leistungen und Verbindlichkeiten zu Gunsten der Preussischen Postverwaltung aufzuerlegen, welche der Gesellschaft nach dem Gesetze vom 3. November 1838, sowie nach §. 49. ihres Statuts vom 22. April 1857 bezüglich der Preussischen Bahnstrecke auferlegt sind. Ferner gestatten die erwähnten beiden Regierungen der Preussischen Postverwaltung, die Bahnzüge in beliebigem Umfange zur Beförderung von Postsendungen aller Art im Transit durch Birkenfeld und Meisenheim benutzen zu lassen, ohne für diesen Transit irgend eine Abgabe zu entrichten.<sup>\*\*)</sup> —

#### Lichtenberg. St. Wendel.

Durch den Staatsvertrag vom 31. Mai 1834 wurde das Fürstenthum Lichtenberg von Sachsen-Coburg-Gotha an Preußen abgetreten.

In diesem Fürstenthume übte die Thurn und Taxische Postverwaltung auf Grund des Erb-Postlehns-Vertrages mit Sachsen-Coburg-Gotha vom 4. November 1827 das Postregal aus. In St. Wendel bestand eine Thurn und Taxische Postanstalt.

\*) Postamtsblatt Nr. 19. pro 1857.

\*\*) Nachdem die Preussische von der Varel-Jeverschen Chaussee bei Sande sich abzweigende Kunststraße nach dem Preussischen Jahdegebiet der Vollendung nahe gebracht war, sind im Jahre 1857 zwischen der Preussischen und Oldenburgischen Regierung Verhandlungen über eine Postanlage in dem erwähnten Gebiete eröffnet worden, welche untern 29. December desselben Jahres zum Abschluß eines Vertrages führten, durch den die Ausübung des Postregals in dem Preussischen Jahdegebiet der Oldenburgischen Postverwaltung zunächst auf 10 Jahre gegen Bewilligung von Portofreiheiten überlassen wurde. Die Preussische Regierung behielt sich aber im Fall des Baues einer Eisenbahn von Oldenburg nach dem Jahdegebiet die jederzeitige Kündigung des Vertrages, so wie im Artikel 13. die ausschließliche Anlegung der Seepostverbindungen aus und nach ihrem Hifen vor.



Der Additional-Artikel 5. zu dem erwähnten Erb-Postlehn-Vertrage bestimmte: »Das Fürstenthum Lichtenberg ist nur auf die Dauer seiner Vereinigung mit dem Herzogthum Coburg in den gegenwärtigen Postlehn-Vertrag mit begriffen.«

Hiernach konnte jenes Verhältniß in St. Wendel aufgelöst werden. Die Thurn und Taxis'sche Verwaltung ward benachrichtigt, daß Preußen das Postregal in dem acquirirten Fürstenthum Lichtenberg selbst ausüben werde. Sie zog hierauf am 1. November 1834 ihre Postanstalt in St. Wendel ein, wo demnächst eine Preussische Postexpedition in Wirksamkeit trat, die damals vorzugsweise für den Saarbrück-Kreuznacher Cours, auf welchem bisher für den Transit durch St. Wendel Transitporto an die Thurn und Taxis'sche Verwaltung zu zahlen gewesen war, wichtig wurde. —

#### Hohenzollernsche Lande.

Unterm 24. Oktober 1821 war zwischen dem Fürsten von Hohenzollern-Hechingen und dem Fürsten von Thurn und Taxis ein Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem die Verwaltung und das nutzbare Eigenthum der dortigen Landesposten dem Fürsten von Thurn und Taxis übertragen wurde.

Der Art. 2. dieses Vertrages bestimmt, daß alle und jede Hoheitsrechte, die auf »das Obereigenthum der fürstlichen Postanstalt selbst, sowie auf die dem Fürstlichen Hause Thurn und Taxis überlassene Administration und damit verbundene Benutzung Bezug haben, in ihrem ganzen Umfange und nach allen Verhältnissen ausschließlich Sr. Durchlaucht dem souverainen Fürsten von Hohenzollern-Hechingen und Höchstseiner Regierungsnachfolgern für immer vorbehalten bleiben«. Im Art. 3. wird näher erläutert, daß diese dem Landesherrn reservirten Rechte das Recht der Gesetzgebung der Polizei- und der Oberaufsicht über die Postanstalt (d. h. der Wachsamkeit darüber, ob die Posteinrichtungen den Staatszwecken entsprechen), sowie jede Art von Civil- und Criminalgerichtsbarkeit über alle beim Postwesen angestellte Personen »und rücksichtlich aller in Bezug auf das Postwesen vorkommenden Begebenheiten und Handlungen« umfassen. Artikel 4. setzt noch hinzu, daß »alle Anträge der Fürstlich Thurn und Taxis'schen General-Postdirection an die Landesregierung zu gelangen haben, daß ohne Genehmigung keine neuen oder abgeänderten Postordnungen, Reglements und Tarife in Anwendung gebracht werden sollen.« Art. 9. macht dem Fürsten von Thurn und Taxis wegen der Entfernung des Sitzes der Thurn und Taxis'schen Central-Postbehörde die Anstellung eines eigenen Taxis'schen Postcommissairs in Hechingen Behufs unmittelbarer Leitung des Postdienstes im ganzen Fürstenthum zur Pflicht. Nach Artikel 10. sollen die Postbeamten aus der Zahl der Landeseingeborenen entnommen werden. Bei jeder Stellenerledigung hat der Fürst von Thurn und Taxis das Recht, zwei landeseingeborene Personen vorzuschlagen, von denen die Regierung

eine bestätigen wird. Artikel 13. handelt über die der Regierung von dem Fürsten von Thurn und Taxis eingeräumten Portofreiheiten. Nach Artikel 15. war für Chausseegeld ein unbedeutendes jährliches Aversum Seitens der Thurn und Taxisschen Verwaltung zu entrichten.

Hohenzollern-Sigmaringen hatte der Ueberlassung des Postwesens wegen einen Vertrag mit Württemberg\*) geschlossen, der am 1. Februar 1820 erlosch. Durch Vertrag vom 27. December 1828 erfolgte demnächst die Uebertragung der Verwaltung der Landesposten an den Fürsten von Thurn und Taxis unter ähnlichen Bedingungen wie in Hohenzollern-Hechingen.

Beide Verträge blieben einstweilen in Kraft, als im Jahre 1850 zu Folge des Staatsvertrages vom 7. December 1849 die Vereinigung der Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen mit dem Preussischen Staatsgebiete erfolgte\*\*). —

Durch den Uebergang der Verwaltung der Württembergischen Posten an die Württembergische Staatsverwaltung wurde das Hohenzollernsche Postareal von dem übrigen Thurn und Taxisschen Postbezirke noch mehr isolirt. Durch den Vertrag vom 3. Juli 1851 zwischen der Württembergischen und der Thurn und Taxisschen Postverwaltung ward demnächst die Regulirung der internationalen Postbeziehungen zwischen den Hohenzollernschen Landen und Württemberg bewirkt.

Am 1. Juni 1852 erfolgte auf Betreiben Preußens der Beitritt der Thurn und Taxisschen Postverwaltung mit dem Hohenzollernschen Postgebiete zum Deutsch-Oesterreichischen Postverein. Die Preussische Regierung genehmigte den zwischen der Württembergischen und der Thurn und Taxisschen Postverwaltung hierüber geschlossenen Vollzugsvertrag vom 7./12. Mai 1852.

Seitdem die Hohenzollernschen Lande zur Preussischen Monarchie gehören, hat die Preussische Regierung es sich angelegen sein lassen, im Oberaufsichtswege Verbesserungen in dem dortigen Postwesen herbeizuführen. Auch hat sie mit dem Fürsten von Thurn und Taxis Unterhandlungen wegen Uebernahme des Hohenzollernschen Postwesens in die Verwaltung des Staates angeknüpft. —

#### Postverhältnisse mit Luxemburg.

Die frühere Postverbindung Preußens mit dem Großherzogthume Luxemburg gründete sich auf den weiter unten erwähnten

\*) Auch in Hohenzollern-Hechingen war Württemberg von 1807 bis 1819 im Besitze der Ausübung des Postregals gewesen in Folge der durch den Rheinbund herbeigeführten im fünften Abschnitte erwähnten Verhältnisse. Damals waren die dort von früheren Zeiten her befindlichen Thurn und Taxisschen Posten von Württemberg verdrängt worden. In einem besonderen Abkommen hatte der Fürst von Thurn und Taxis auf die ihm dieserhalb nach Maßgabe des Artikels 17. der Bundesacte zustehende Entschädigung Verzicht geleistet.

\*\*\*) Gesetzsammlung pro 1850 Nr. 21.

Utrechter Postvertrag zwischen Preußen und den Niederlanden vom 21. Juni 1817, in welchem der Postverbindung zwischen Trier und Luxemburg gedacht ist.

In dem Belgisch-Holländischen Kriege wurde das Großherzogthum Luxemburg von den Belgiern militärisch besetzt, welche auch die Landespostanstalten in provisorische Verwaltung nahmen. Nur in der Festung Luxemburg blieb das Niederländische Postcomptoir, obwohl ganz isolirt, bestehen. Die Belgier führten den Postcours unter den Wällen Luxemburgs vorbei, indem sie in dem nahe gelegenen Dorfe Eich eine Postanstalt errichteten, deren Briefträger im Civil-Anzuge unter Connivenz des Niederländischen Postcomptoirs den Einwohnern in Luxemburg die Briefe überbrachten, um die Stadt nicht von aller Correspondenz abzuschneiden. Zwischen Trier und Luxemburg wurde, da die Preussisch-Niederländische regelmäßige Postverbindung in Folge der durch die Belgische Revolution herbeigeführten Verhältnisse aufgehört hatte, die Correspondenz meist durch Kavallerie-Ordonnanzen befördert. Im Jahre 1836 gab die Belgische Regierung durch ihren Geschäftsträger in Berlin den Wunsch zu erkennen, daß zwischen Trier und Luxemburg (Eich) über Grevernachern eine Preussisch-Belgische Postverbindung eingerichtet werden möge. Auch der General-Major Dumoulin, Kommandant der Bundesfestung Luxemburg, hatte die baldige Wiederherstellung einer regelmäßigen Postverbindung als sehr wünschenswerth bezeichnet. Bei der damaligen Lage der Belgisch-Holländischen Angelegenheit mußte es jedoch aus politischen Motiven geboten erscheinen, den Unterhandlungen eine Form zu geben, die die Herstellung jener Verbindung mehr im Lichte der Regelung einer administrativen Lokal-Angelegenheit, als der Ausübung eines Aktes politischer Souverainetät erscheinen ließ, und zu dem Ende keine Mitwirkung der Central-Staatsorgane, noch weniger aber eine diplomatische Einwirkung dabei eintreten zu lassen. Demnach sollten lediglich die betreffenden Grenz-Postbüreaus die Unterhandlungen führen. Die Angelegenheit kam jedoch nicht zu Stande, da man von Belgischer Seite mit Bedingungen hervortrat, deren Annahme einer Anerkennung von Hoheitsrechten Belgiens im Großherzogthume Luxemburg gleichgekommen wäre.

Inzwischen ward dem Zustande der Unbestimmtheit der politischen Verhältnisse durch den in Folge der Londoner Conferenz-Artikel unterm 19. April 1839 zwischen Belgien und den Niederlanden endlich zu Stande gekommenen Vertrag, in welchem Belgien Niederländischer Seits als ein unabhängiger Staat anerkannt und die beiderseitige Gebietsgrenze festgesetzt ward, ein Ende gemacht. Am 27. Juni 1839 ward demnächst zwischen Belgien und Luxemburg ein Postvertrag zur Regelung der Postverkehrs-Beziehungen Belgiens und des Großherzogthums, so weit dasselbe noch unter Niederländischer Oberhoheit verblieb, abgeschlossen. Belgien hegte den Wunsch, die Verwaltung der Luxemburgischen Posten

ganz zu übernehmen, worauf jedoch die Niederländische Regierung begreiflicherweise nicht einging.

Natürlicher und den historischen wie den politischen Verhältnissen entsprechender erschien wohl der Postanschluß des zum Deutschen Bunde gehörigen Großherzogthums an Preußen, da eine eigene Verwaltung, zumal bei der durch die Losreißung Belgiens entstandenen territorialen Trennung Luxemburgs von den Niederlanden im Post- wie im Finanz-Interesse, kaum für räthlich erachtet werden konnte. Dieser Ansicht war auch die Niederländische Regierung und ertheilte deshalb ihrem in Berlin Behufs der Zollvereins-Unterhandlungen anwesenden Commissarius die Vollmacht, gleichzeitig einen Vertrag mit Preußen wegen der Uebernahme der Verwaltung der Luxemburgischen Posten und Anschlusses derselben an das Preussische Postsystem abzuschließen. Demgemäß wurde unterm 15. October 1840 von den beiderseitigen Bevollmächtigten, Geheimen Postrath Meßner und Legationsrath Scherff, ein Vertrag unterzeichnet, nach welchem die Ausübung des Postregals im Großherzogthume Luxemburg für die Dauer von zwölf Jahren an die Krone Preußen übergehen sollte. Unterdessen war in den Niederlanden die Regierungs-Niederlegung König Wilhelms I. erfolgt und sein Nachfolger, Wilhelm II., welcher am 7. October 1840 die Regierung angetreten hatte, verweigerte, obwohl Preussischer Seits die Ratification schon geschehen war, seiner Seits die Ratification dieses vollmächts- und instructionsmäßig abgeschlossenen Postvertrages, so daß derselbe nicht zur Ausführung gelangte \*), vielmehr die Luxemburgischen Posten von den Niederlanden

\*) Wenn die Niederländische Regierung für die Verweigerung der Ratification hinterher den Grund anführte, daß, als die Unterzeichnung des Vertrages erfolgte (15. October) der neue Souverain bereits den Thron bestiegen hatte (7. October) mithin die Vollmacht des Commissarius am 15. October bereits abgelauten gewesen sei und erst eine Erneuerung derselben hätte erfolgen müssen, so dürfte dieser Grund weder nach der Praxis noch nach der Theorie zutreffend sein. Der Regent bildet mit seinen Regierungsvorfahren in Absicht auf die höchste Staatsgewalt im Rechtsinne nur eine Person, die nur einen Willen (Förderung des Staatszweckes) hat, und die nie stirbt, wie dies auch schon die Parömien: *civitas non moritur; le roi est mort, vive le roi!* andeuten. Er ist zur Bestätigung der Rechtshandlungen des legitimen Vorfahrs verpflichtet, sofern diese an sich der Staatsverfassung gemäß waren. Durch den bloßen Wechsel in der Person des Regenten läuft die Vollmacht an sich nicht ab, sie bedarf keiner Erneuerung, wohl aber bedarf sie, wenn das Rechtsgeschäft noch nicht zu Stande gekommen und der neue Souverain mit den Unterhandlungen nicht einverstanden ist, der ausdrücklichen Zurücknahme. So lange diese nicht geschehen ist, bleibt sie in Gültigkeit. Das Gegentheil würde Rechtsunsicherheit und andere nachtheilige Folgen verursachen. Der Gebrauch bei Gesandten, die dauernd an fremden Höfen accreditirt sind, die Vollmachten beim Wechsel in der Person des Regenten zu erneuern, streitet gegen diesen Satz nicht, da die Gesandten der höheren Klassen die Person des Souverains mit repräsentiren. Die Niederländische Regierung war selbst so wenig der Ansicht gewesen, daß die Vollmachten für Specialcommissarien erneuert werden müßten, daß sie vielmehr erst mehrere Monate nach der Thronbesteigung König Wilhelms II., als sie Argumente brauchte, um die Verweigerung der

in Selbstverwaltung genommen wurden. Die alten Verbindungen wurden wieder hergestellt. Allein ihre vertragsmäßige Regelung wurde erst durch die unterm 12./22. März 1847 zwischen der Preussischen und Luxembur-

Ratification des Postvertrages zu verteidigen, die Vollmacht für ihren mit den Zollunterhandlungen beauftragten Commissarius erneuern ließ. Hiernach dürfte dieser formelle Grund für die Ratificationsverweigerung wohl nicht als haltbar erscheinen. Dagegen wäre aus materiellen Gründen der neue Souverain in derselben Weise wie sein Vorfahr zur Verweigerung der Ratification berechtigt gewesen. Die Frage, in wie weit eine solche Berechtigung anerkannt werden könne, gehört bekanntlich zu denjenigen völkerrechtlichen Materien, bei welchen so wohl in der Praxis, als in den Ansprüchen anerkannter Völkerrechtslehrer noch wenig Uebereinstimmung herrscht. Da die Vollmacht in der Regel das Versprechen enthält, daß der Souverain das genehmigen und bestätigen werde, was der Beauftragte innerhalb der Grenzen seiner Vollmacht und (wie noch in vielen Fällen hinzugesetzt wird) gemäß seiner Instruction vereinbart hat, so waren die Aelteren der Ansicht, daß die Ratification, sobald diese Voraussetzung zuträfe, nicht zu verweigern sei, wofür sie hauptsächlich Gründe der Moral geltend machten. Die historische Entstehung der Ratificationsform schreibt sich überhaupt nur daher, daß man eine Frist zur Vergleichung des Vertrages mit der Vollmacht und Instruction offen halten wollte. Hat der Bevollmächtigte die Vollmacht und Instruction überschritten, so kann die Ratification unbedingt verweigert, es muß aber alsdann der Bevollmächtigte desavouirt werden, wie es z. B. bei dem Postvertrage zwischen Preußen und Schweden vom Jahre 1851, wie wir weiter unten sehen werden, der Fall war, und wovon die ältere und neuere Geschichte Beispiele liefern. Außerdem behaupten die Neueren, der älteren strengeren Theorie gegenüber, ein Verweigerungsrecht selbst bezüglich eines vollmacht- und instructionsmäßig abgeschlossenen Vertrages, noch in dem Falle, wenn der Souverain während der Ratificationsfrist die Ueberzeugung erlangt hat, daß der Vertrag dem Staatszwecke absolut entgegen sei und zum Ruin der Nation gereichen werde. Und allerdings wird man dem Souverain dieses Recht nicht streitig machen können, da er nicht gegen den höchsten Staatszweck handeln kann noch darf, und Verbindlichkeiten, die mit der Pflicht der Selbsterhaltung sich nicht vereinen lassen, von vorne herein nichtig sind. Zwar läßt sich der Einwurf machen: wer soll darüber unparteiisch entscheiden, ob jener Fall vorliegt oder nicht? Indessen wird man sich andererseits wohl bei der Erwägung beruhigen können, daß eine Regierung in ihrem eigenen Interesse, um sich bei künftigen Unterhandlungen keinen schwierigen Stand zu bereiten und sich dem Mißtrauen auszusetzen, von der Ratificationsverweigerung nicht so leicht Gebrauch machen wird. So weit aber wird man andrerseits nicht gehen dürfen, zu behaupten, daß der Vorbehalt der Ratification, sei es in der Vollmacht oder in dem Vertrage selbst, ein Recht gewähre, die Ratification nun ganz nach Belieben zu verweigern, denn bei einer so lagen Auffassung der Bedeutung unterzeichneter und vollmachtsmäßig abgeschlossener Verträge könnte es leicht dahin kommen, daß alle Verlässlichkeit bei Staats-Transactionen unter Bevollmächtigten schwände, daß letztere als bloße Strohmänner erscheinen, die Vortheile mündlicher Unterhandlungen verloren geben und das öffentliche Vertrauen und die Rechtssicherheit sehr geschwächt werden würden. Außerdem ist es ein Widerspruch, wenn in der Vollmacht das Versprechen gegeben wird, zu ratificiren, und democh der Vorbehalt der Ratification d. h. also die Befugniß unter Umständen nicht zu ratificiren daran geknüpft wird. Ein Zwangsrecht des andern Staats im Falle verweigerter Ratification wird nicht anerkannt. „Die grundlose Verweigerung, sagt Heffter, ist nur eine Incorrectheit, welche das Vertrauen des andern Theils verletzt und eine Mißstimmung desselben rechtfertigt, so wie unter Umständen eine Entschädigungsforderung für die im Vertrauen auf den Umfang der Vollmacht getroffenen Maßregeln und für den gemachten vergeblichen Aufwand.“

gischen Postverwaltung abgeschlossene Convention bewirkt, deren Bestimmungen demnächst durch den Beitritt Luxemburgs zum Deutschen Postverein und den darüber unterm 6. November 1851 zwischen der Preussischen und Luxemburgischen Postverwaltung abgeschlossenen Zollzugsvertrag außer Kraft traten. Nur die Festsetzungen der §§. 53. und 54. der Convention vom 12./22. März 1847 wurden aufrecht erhalten. Der §. 53. betraf die Gestattung des Transits Preussisch-Französischer geschlossener Briefpakete zwischen Trier und Thionville über Luxemburg gegen eine Vergütung von 1 Sgr. pro Loth brutto, desgleichen der Preussisch-Belgischen Briefpakete zwischen Trier und Arlon, sofern nämlich diese Briefpakete, für deren Transit durch Luxemburg gegenwärtig Belgien zu sorgen hat, künftig für Preussische Rechnung durch Luxemburg transitiren sollten. Der §. 54. dagegen betraf die Gestattung des Transits verschlossener Briefpakete zwischen Luxemburg und Spaa, Berviers, Lüttich, Namur und Maastricht durch Preußen auf der Route über St. Vith und Malmedy, resp. Aachen ebenfalls gegen eine Vergütung von 1 Sgr. pro Loth brutto (wobei Dienstcorrespondenz und Zeitungen transitfrei befördert werden).

In unserem Falle lag ein Grund der Ratificationsverweigerung aus Rücksichten des höheren Staatszweckes nicht vor, da viele andere, und größere Staaten als Luxemburg die Ausübung des Postregals nicht allein ohne Nachtheil, sondern mit Vortheil an fremde Staaten überlassen haben und irgendwie besondere Verhältnisse, die einen Fall *supremae necessitatis* hätten begründen können, hier nicht stattfanden. Da aber für Preußen selbst die Uebernahme der Posten in Luxemburg in materieller Beziehung von gar keiner Bedeutung war, so erklärte sich die Preussische Regierung, nachdem das Niederländische Gouvernement auf geeignetem Wege (durch das Organ seines Gesandten in Berlin) seinen desfallsigen Wunsch ausgedrückt hatte, bereit, den Vertrag als nichtgeschlossen anzusehen. In der betreffenden Note des Niederländischen Gesandten Grafen v. Perponcher heißt es: „Je me trouve chargé d'ajouter expressément que bien que le roi n'ait pu partager le principe qui dans la négociation au sujet des Postes Luxembourgaises a guidé le Gouvernement Grand Ducal sous le règne précédent Sa Majesté n'en reconnaît pas moins sincèrement les sacrifices et les facilités aux quels le Gouvernement Prussien s'est montré disposé, et la manière obligeante et amicale, dont il a accueilli le système qui venait de lui être proposé pour le service des Postes du Luxembourg.“ Mit dieser Genugthuung und der von der Niederländischen Regierung abgegebenen Erklärung: daß die Verwaltung des Postwesens in Luxemburg nun auch an keine andere auswärtige Administration werde übertragen werden, zeigte sich die Preussische Regierung befriedigt. (Damals erregten übrigens kurz nach einander drei Ratificationsverweigerungen Aufsehen: Hannover gegen Braunschweig (1841 wegen des Zollvertrages); Niederlande gegen Preußen und die übrigen Staaten des Zollvereins (1841 — 1842 wegen des Vertrages über die Aufnahme Luxemburgs in den Zollverein; woraus damals bald ein ernstes Zerwürfniß entstanden wäre. Der Preussische Gesandte war am Abend des Tages, mit welchem die Ratificationsfrist zu Ende ging, vom Haag abgereist); und Frankreich gegen England, Oesterreich, Preußen und Rußland (1841 — 1842 wegen des Vertrages über fernere Maßregeln zur Unterdrückung des Sklavenhandels).

Zu erwähnen ist noch die Bestimmung des Artikel 4. des Postvertrages zwischen dem Königreich der Niederlande und dem Großherzogthume Luxemburg vom 28. November 1851 \*): »Wenn der Transit der Niederländisch-Luxemburgischen Briefpakete durch das Belgische Gebiet, wie bisher, unentgeltlich erlangt wird, so erklärt sich zum Zwecke der Gegenseitigkeit die Großherzogliche Regierung damit einverstanden, daß die Belgische Postverwaltung, wie bisher, auf dem kürzesten Wege durch das Großherzogthum diejenigen Brief-Pakete unentgeltlich versende und empfangen, welche die tägliche Correspondenz zwischen dem Belgischen Bureau zu Arlon und dem Preussischen Postamt zu Trier enthalten.

#### Postverhältnisse mit Oesterreich.

Bis zum Jahre 1820 bestand kein allgemeiner Postvertrag zwischen Preußen und Oesterreich. Die Beziehungen der beiderseitigen Postgebiete gründeten sich bei einigen Coursen auf einzelne Uebereinkünfte aus dem 18. Jahrhundert, im Allgemeinen aber auf das Herkommen, und befanden sich noch größtentheils in demselben Zustande, wie zur Zeit der Eroberung Schlesiens.

Im Jahre 1803 waren Verhandlungen zur zeitgemäßerer Regelung der internationalen Postverhältnisse beider Staaten angeknüpft, aber durch die Napoleonischen Kriege unterbrochen worden.

Nach der Wiederherstellung geordneter staatlicher Zustände in Europa ward jenes Bedürfnis von Neuem fühlbar und das General-Postamt machte, nachdem Preussischer Seits die Postverträge mit Holland, Sachsen, Braunschweig, Bayern und Thurn und Taxis abgeschlossen worden waren, im Jahre 1818 der Oesterreichischen Postverwaltung den Vorschlag, »zwischen beiden Staaten eine allgemeine Postconvention wegen des Staats- und des Publici Interesse abzuschließen, da es von besonderer Wichtigkeit wäre, wenn die beiden größten Deutschen Staaten im Postwesen eine Einigung träfen.«

Letzteres war um so wünschenswerther, als Sachsen bereits eine Postconvention mit Oesterreich abgeschlossen hatte, gemäß welcher z. B. viele Correspondenz aus Oesterreich nach Schlesien, die sonst von Oesterreich unmittelbar über Glas, Neustadt und Meisse ausgeliefert wurde, den Preussischen Posten entzogen und an Sachsen ausgeliefert ward, so daß sie ihrem Bestimmungsorte erst auf dem großen Umwege über Baugen und sogar über Dresden zukam und viel mehr an Porto kostete, als früher.

Die Oesterreichische Postverwaltung ging bereitwilligst auf den Vorschlag ein. Der Geheime Postrath Ulrich aus Berlin ward im

\*) Verordnungs- und Verwaltungsblatt des Großherzogthums Luxemburg. Jahrgang 1851. Nr. 93.

Jahre 1820 beauftragt, sich zur Unterhandlung und zum Abschlusse des Postvertrages nach Wien zu begeben. In seiner Instruction war ihm namentlich die Abwendung des schädlichen Einflusses des Oesterreich-Sächsischen Postvertrages, die Wiederherstellung der natürlichen Verbindungen, so wie die Vermehrung und Beschleunigung derselben, insbesondere die Errichtung eines Courses über Görlich nach Wien und Prag, auf welcher wichtigen Route bisher noch gar keine Verbindung bestanden hatte, empfohlen.

Die Unterhandlung, von beiden Seiten mit Eifer und Offenheit geführt, gedieh bald zum Abschluß und am 2. September 1820 wurde der erste Postvertrag zwischen Preußen und Oesterreich unterzeichnet.

In demselben wurden als Postgrenz- und Auswechslungspunkte festgesetzt:

Pleß	Katibor	Neustadt	Neisse	Reinerz	Seidenberg (Görlich)
Bielitz	Troppau	Jägerndorf	Zuckmantel	Nachod	Friedland

und das Preussische Postamt in Krakau,  
 und das Oesterreichische Postamt in Krakau / und demgemäß die Verbindungen eingerichtet und vermehrt.

Früher hatten bei einer Grenzberührung auf mehr als 50 Meilen nur drei Postübergangspunkte und nur zwei Hauptposttrouten (von Breslau nach Wien und von Glas nach Prag) bestanden. Auch die Verbindungen für den Lokalverkehr der Böhmischeschlesischen Grenzorte entsprachen dem Bedürfnisse der Zeit nicht mehr. Nach dem Vertrage gestalteten sich die Haupt-Postcourse und Verbindungen folgendermaßen: Wien-Prag-Görlich-Berlin (in 116 Stunden von der Post zurückgelegt); Wien-Brünn-Olmütz-Neisse-Breslau-Berlin (126 Stunden); Prag-Glas-Breslau (45 Stunden); Prag-Glas-Breslau-Berlin (88 Stunden); Lemberg-Pleß-Breslau (115 Stunden); Lemberg-Krakau-Breslau (122 Stunden); Troppau-Jägerndorf-Breslau (27 Stunden), sodann eine Kartenschluß-Verbindung zwischen Halle, Zeitz und Eger über Hof im Transit durch die Thüringischen Staaten und Bayern, und mehrere Localposten zur Vermittelung des Grenzverkehrs. Beide Postverwaltungen sagten sich die Auslieferung der International- und derjenigen Transitcorrespondenz zu, welche durch die Posten des andern Theils die schnellste Beförderung erhalten würde. Ausgenommen hiervon war die Oesterreichische Correspondenz nach der Provinz Sachsen und den Anhaltischen Ländern, welche Oesterreich nach dem Oesterreich-Sächsischen Postvertrage vom 9. August 1818 an Sachsen ausliefern mußte. Doch bedang sich Preußen nach dem Erlöschen dieses bis 1829 gültigen Vertrages eine Aenderung des fraglichen Verhältnisses aus.

Für die Preussische Correspondenz nach Italien, nach Südrußland und nach der Levante wurde unter vortheilhaften Bedingungen



der Transit durch Oesterreich gesichert, sowie für die Schlesiſche Correſpondenz nach Bayern, Württemberg und Baden der Transit über Prag. Der Vertrag erhielt eine Dauer von 10 Jahren mit stillſchweigender Verlängerung von Jahr zu Jahr, wenn nicht 6 Monate vorher Kündigung erfolgte.

Im Jahre 1828 wurden die direkten Verbindungen zwischen Preußen und Oesterreich durch Erlangung verſchlossener Transitpakete über das Gebiet des Königreiches Sachsen vermehrt.

Für die Expedition der Correſpondenz nach Italien via Oesterreich wurden in dem Vertrage von 1820 billigere Bedingungen erlangt, als bei der Expedition via Bayern. In dem Postvertrage von 1816 zwischen dem letzteren Staate und Preußen war jedoch das Versprechen gegeben, die italienische Correſpondenz aus Preußen den Bayerischen Posten ausschließlich zuzuführen. Die Bayerische Regierung wurde indeß vermocht, dieses ausschließliche Recht aufzugeben, und die Correſpondenz aus den östlichen Preussischen Provinzen nach Tyrol und nach Italien ward seit 1820 über das Oesterreichische Gebiet geleitet, wobei die Preussische Postverwaltung Transitporto ersparte. War auf diesem Wege auch das Porto billiger, so geschah doch die Beförderung nicht so schnell als auf der Route über Hof, Nürnberg, Augsburg, Innsbruck, Bozen und Trient. Der Handelsstand klagte über die Beförderung durch Oesterreich und wußte dieselbe durch Couvertirungen auf Augsburg zu umgehen. Der Vorzug der Bayerischen Route machte sich noch entschiedener geltend, als im Jahre 1833, nach der Gründung des Zollvereins die Preussischen, Bayerischen und Thurn und Taxisschen Postanlagen auf den neu hergestellten resp. ausgebauten Thüringer Handelsstraßen vermehrt und verbessert wurden (vide Seite 417). Ein Brief von Berlin nach Verona, der 9—9½ Tage gebraucht hatte, war künftig nur 6 Tage 9 Stunden, ein Brief von Berlin nach Innsbruck, der 7½ Tage gebraucht hatte, nur 4 Tage 20 Stunden unterwegs. Der erstere Brief kostete über Oesterreich 14½, über Bayern 17¼ Sgr.; doch wurde, Seitens der Bayerischen General-Postdirection, als ihr die Correſpondenz nach Italien nunmehr wieder zugeführt ward, das Bayerische Transitporto so weit ermäßigt, daß die Beförderung nicht theurer zu stehen kam, als über Oesterreich. —

Bei den Unterhandlungen Behufs Abschluß des Preussisch-Oesterreichischen Postvertrages von 1820 war es nicht gelungen, eine dem Verkehr sehr nachtheilige Lücke in den beiderseitigen internationalen Postbeziehungen zu beseitigen. Diese betraf die Portotaxe und den Frankirungszwang. Die Oesterreichische Postverwaltung war auf die Vorschläge zur Annahme einer vertragsmäßig festzustellenden gemeinschaftlichen Portotaxe für die internationale Correſpondenz nicht eingegangen. Sie hatte zur Ablehnung derselben die große Ungleichheit der beiderseitigen internen Tarife, sowohl hinsichtlich der Zusammensetzung, als hinsichtlich der Höhe der Sätze, die Verschiedenheit der Münzwährung, des Entfernungsmaßes und des Gewichtes geltend gemacht und auf die technischen Schwierigkeiten

hingewiesen, welche namentlich für die kleineren Oesterreichischen Postanstalten die Erhebung und Berechnung des Portos bis zu den im Auslande belegenen Bestimmungsorten herbeiführen würde. Auch stand das Hinderniß entgegen, daß in Oesterreich bis zum Jahre 1839 noch keine Taxe nach directer Entfernung bestand, das Porto vielmehr nach Maßgabe der Entfernung der Stationen auf den Postrouten bemessen wurde.

Aus diesen Gründen hatte sich die Oesterreichische Postverwaltung, wie den Preussischen, so auch den übrigen Postverwaltungen gegenüber, in eine Art prohibitorische Stellung gesetzt, indem sie von diesen keine Correspondenz anders annahm, als wenn dieselbe bis zur Oesterreichischen Grenze frankirt war, wogegen sie aber auch den Correspondenten im eigenen Lande bei den nach fremden Staaten abzusendenden Briefen die Zwangsfrankatur bis zur Grenze auferlegte.

In Beziehung auf die Höhe des Porto hob die Oesterreichische Postverwaltung hierbei u. a. noch hervor, daß bei der Grenzzwangsfrankatur z. B. für einen Brief von Wien nach Berlin und zurück der Oesterreichische Correspondent für den Hinweg 14 Kr. und für den Rückweg 14 Kr., zusammen 28 Kr. zu zahlen habe, während derselbe bei Einführung der Frankirungsfreiheit für denselben Brief bei der Ankunft in Wien nichts, bei der Absendung aber 14 Kr. Oesterreichisches und 24 Kr. Preussisches, zusammen 38 Kr. zu zahlen haben würde, weshalb die Oesterreichischen Unterthanen unter dem Regime der Zwangsfrankatur billiger korrespondiren könnten. Aber, abgesehen davon, daß die Rechnung ein ganz anderes Resultat liefert, wenn man statt obigen Beispiels einen Brief von Wien nach Breslau, oder von Triest nach Berlin annimmt, und daß bei einer etwaigen Erhöhung der Oesterreichischen oder einer Ermäßigung der Preussischen internen Taxe das ganze Verhältniß sich ändert, so liegt auch auf der Hand, daß es zum mindesten erschwerend auf die Handels- und sonstigen Verbindungen zurückwirken muß, wenn der eine Theil durch den Posttagmodus gezwungen ist, zu den Kosten der Correspondenz, die der Natur der Sache und dem Geschäftsgebrauche nach halbscheidlich zu tragen sind, mehr beizusteuern, als der andere. Sucht aber der Handelsstand dies Mißverhältniß durch Privatabrechnung zu beseitigen, so schwindet selbst jener vermeintliche Vortheil der Unterthanen des Landes, in welchem der Frankozwang besteht.

Jedenfalls war dieser Zwang für den Verkehr sehr lästig, und außerdeutsche Staaten, wie z. B. Holland und Schweden, konnten nur durch die Vermittelung Preußens abgehalten werden, Repressalien gegen Oesterreich zu gebrauchen.

In den Jahren 1838 und 1839 wurden umfassende Verbesserungen in dem Oesterreichischen Postwesen bewirkt, und seit dieser Zeit belebte ein Geist rüstigen Fortschrittes und frischer Erfassung der neueren Reform-Ideen die dortige Verwaltung dieser Staatsanstalt, deren centralisirende Potenz bei einem Staate wie Oesterreich für die festere Vereinigung seiner elementaren Kräfte von besonderer Wichtigkeit sein mußte.

Im Jahre 1839 hatte Oesterreich die Taxe nach der directen Entfernung eingeführt und dadurch der Abschaffung des Frankozwanges vorgearbeitet. Das in England zur Ausführung gebrachte Penny-Portosystem Rowland Hills fand bei der Oesterreichischen Verwaltung lebhaften Anklang, nur daß die Besonnenheit der dortigen leitenden Staatsmänner das Oesterreichische Postwesen vor dem Extrem bewahrte, in welches man in England verfiel und wodurch die Britische Staatskasse bis jetzt einen Verlust von nahezu 100 Millionen Thaler erlitten hat. Die Oesterreichische Postverwaltung hatte anfangs die Absicht, für alle Entfernungen einen einheitlichen Portosatz von 6 Kr. aufzustellen, wobei allerdings das Porto für die nahen Entfernungen vertheuert werden mußte, wogegen das Porto für die weiteren Entfernungen eine bedeutende Ermäßigung erfahren hätte. Allein des zu besorgenden Einnahme-Ausfalls wegen wurde auf Entfernungen über 10 (später über 20) Meilen noch ein zweiter Satz von 12 Kr. angenommen.\*)

\*) A. Daffary, k. k. Oesterreichischer Finanzrath, giebt in seinem verdienstvollen, Thl. I. S. 200 erwähnten Werke über das Oesterreichische Postwesen im §. 6. S. 16 ff. eine interessante „Geschichte des Oesterreichischen Brieftag-Tarifs.“ Wir entnehmen daraus, daß Oesterreich bereits in früheren Zeiten ohne Unterschied der Entfernungen einen einzigen Briefportosatz von 6 Kr. hatte; 1722 wurde diese Taxe für ausländische Briefe auf 8 Kr. erhöht; 1750 geschah dies auch bezüglich der Taxe für inländische Briefe, so daß wiederum nur ein Portosatz bestand; 1798 wurde dieser Satz auf 12, 1803 auf 16 Kr. und 1806 auf 24 Kr. erhöht. Immer aber blieb im Princip der einförmige Briefportosatz bestehen. Erst 1810 ward das Porto dergestalt abgestuft, daß bis zu 4 Posten . . . 16 Kr., über 4 Posten 32 Kr. (in Bancozetteln) erhoben wurde. Im Jahre 1817 erhielt das System des Distanz-Porto eine weitere Ausdehnung, indem die Taxe nach sieben Entfernungsstufen (2, 4, 6, 8, 10, 12 und 14 Kr. C. M.) normirt wurde. Dieser Tarif blieb bis zum 1. August 1842 bestehen, wo man wieder zu dem zweistufigen Tarif-System zurückkehrte. Täuschen wir uns nicht, so dürfte es kaum lange währen, bis Oesterreich wieder zu der einstufigen Taxe, die es nach Obigem bei Weitem früher gehabt hat, als England, zurückgekehrt sein wird. Der Satz von 6 Kr., den das Oesterreichische Porto-Regulativ vom Jahre 1842 §. 11. als erste Taxstufe bestimmte, ist indeß für nahe Entfernungen zu hoch und verleitet zum Brieffschmuggel; in einigen Districten wurde daher auch dieser Satz auf 3 Kr. ermäßigt und später allgemein bei Entfernungen unter 10 Meilen angenommen. Die Gewichts-Progression (§. 13. des Porto-Regulativs) war: bis  $\frac{1}{2}$  Loth (Wiener Gewicht) incl. = 1fach; über  $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$  Loth =  $1\frac{1}{2}$ fach;  $\frac{3}{4}$ —1 Loth = 2fach; 1— $1\frac{1}{2}$  Loth = 3fach;  $1\frac{1}{2}$ —2 Loth = 4fach u. s. w. Es betrug bei der Oesterreichischen Postanstalt:

Im Jahre	die Einnahme	die Ausgabe	der Ueberschuß
1835:	4,927,996 fl.;	3,156,513 fl.;	1,771,483 fl.
1840:	6,181,799 „	3,924,474 „	2,257,325 „
1842:	6,456,630 „	4,337,677 „	2,118,953 „
1844:	6,806,253 „	4,821,523 „	1,984,730 „
1846:	7,472,563 „	5,517,547 „	1,955,015 „

Die Anzahl der Briefpostgegenstände (inländische und ausländische, portopflichtige und portofreie) war 1830: 18 $\frac{1}{2}$  Mill.; 1840: 27 $\frac{1}{2}$  Mill.; 1842: 28 Mill.; 1844: 29 Mill.; 1845: 30 Mill.; 1846: 29 $\frac{1}{2}$  Mill.; 1854: 46 Mill.

Auf Grund dieses durch seine Einfachheit sich auszeichnenden Portotagesystems schloß die Oesterreichische Postverwaltung durch den Baron v. Noll und den jetzigen Kaiserlichen Ministerialrath Löwenthal im Jahre 1842 zunächst mit Bayern, Sachsen, Baden, Thurn und Taxis und Rußland Postverträge, und hatte die Absicht, dergleichen Verträge nach gleichen Principien auch mit den übrigen Deutschen Postverwaltungen zu Stande zu bringen. Von dieser Absicht wurde dem Preussischen General-Postamte Kenntniß gegeben, und in einer am 2. December 1842 zu Berlin zwischen dem Geheimen Ober-Postrath Schmückert, Geheimen Postrath Meyner und Baron v. Noll abgehaltenen Conferenz entwickelte der Letztere diesen Plan näher, worauf die Preussischen Bevollmächtigten, überzeugt, daß dieser Plan, wenn derselbe auch für das Postwesen in Deutschland unverkennbare Vortheile zur Folge habe, doch nicht durchgreifend genug sei, um zu einem gewiß allseitig wünschenswerthen und im Bewußtsein Aller lebenden Ziele: der postalischen Einheit Deutschlands zu gelangen, erwiederten, daß ein solcher Erfolg nur zu erreichen sei, » wenn ganz Deutschland als ein einziges Postgebiet betrachtet und dafür eine nach der directen Entfernung bemessene gleichmäßige Taxe festgesetzt, so wie das Transitporto nach bestimmten Linien bemessen werde.« (Conferenz-Protokoll vom 2. December 1842.) In diesen Worten war das Fundamentalprincip des acht Jahre später von Preußen und Oesterreich gemeinschaftlich ins Leben gerufenen Deutsch-Oesterreichischen Postvereines ausgesprochen, aber der damaligen Zeit wohnte die befruchtende Kraft noch nicht inne, einen solchen Keim zur lebensfähigen Entwicklung zu bringen, wie dies in dem folgenden Jahrzehend bei der fortgeschrittenen Erweiterung des Eisenbahnnetzes und der Ermäßigung der Portotage möglich war.

In letzterer Hinsicht erwies sich die alte hohe Preussische Portotage von 1824, deren Ermäßigung der General-Postmeister v. Nagler aus Rücksicht auf die Anforderungen, welche der Staat in finanzieller Hinsicht an die Postverwaltung machte, bisher nicht hatte in Anregung bringen können, als ein wesentliches Hinderniß des Zustandekommens eines neuen Postvertrages mit Oesterreich im Jahre 1842. Durch die Verträge, welche Oesterreich inzwischen mit anderen Deutschen Postverwaltungen abgeschlossen hatte, und durch welche bedeutende Portoermäßigungen für die internationale Correspondenz erzielt wurden, fand sich Preußen mit seinen hohen Porto- und Transitportotagen in eine isolirte Stellung gedrängt, die seinen Interessen in mehr als einer Beziehung nicht zusagend sein konnte, wozu noch kam, daß um jene Zeit die öffentliche Meinung der Herstellung der Einheit in den Deutschnationalen Verkehrsverhältnissen eine sehr lebendige Theilnahme zuzuwenden begann. Die Preussischen Postfinanzen selbst — und das ist in der Regel der Fall — empfanden zuletzt den Rückschlag jener nachtheiligen Stellung. Um, was nahe liegt, zu erwähnen, sei bemerkt, daß z. B.

durch den Oesterreich-Lazizischen Vertrag der Preussischen Postverwaltung die Correspondenz aus Oesterreich nach den Hansestädten und nach Dänemark verloren ging, so wie daß Preussische Unterthanen ihre Briefe nach Oesterreich auf Sächsishe und Thurn und Taxische Postanstalten couvertirten.

Im Jahre 1843 waren die Vorarbeiten und Verhandlungen Behufß der Ermäßigung der Preussischen Portotage im Schooße der Preussischen Regierung so weit gediehen, daß die Unterhandlung zwischen der Oesterreichischen und Preussischen Postverwaltung mit Aussicht auf ein praktisches Ergebnis wieder begonnen werden konnte.

Nach zweimonatlichen Verhandlungen in Berlin ward unterm 3. Januar 1844 der Additionalvertrag zu dem Postvertrage vom 2. September 1820 von den beiderseitigen Bevollmächtigten, Geheimen Ober-Postrath Sch mü c k e r t, Geheimen Postrath M e z n e r und Baron v. N e l l unterzeichnet.

Mit diesem Vertrage fiel der Frankozwang, die Portotagen und die Vergütungen für die International- und die Transicorrespondenz wurden regulirt und ermäßigt, die Lücken des Vertrages von 1820 ergänzt, die Portofreiheiten präcisirt, die directen Kartenschlüsse vermehrt, um die Aufenthalt verursachenden und das Expeditionswesen erschwerenden Umspeeditionen zu vermeiden, so wie neue und schnellere Postverbindungen für Hamburg, Berlin und den größten Theil der östlichen Preussischen Provinzen geschaffen, in Folge deren z. B. die Beförderung der Briefe von Hamburg nach Wien, welche früher 5 Tage 8 Stunden unterwegs waren, um 39 Stunden, und der Briefe von Berlin nach Wien, die früher 3 Tage 17 Stunden unterwegs waren, um 31 Stunden beschleunigt wurde. Das Porto ermäßigte sich für einen Brief zwischen Breslau und Wien von  $8\frac{1}{4}$  auf  $4\frac{1}{4}$ , zwischen Berlin und Wien von  $11\frac{1}{4}$  auf  $6\frac{1}{2}$ , zwischen Cöln und Wien (Triest, Venedig) von  $12\frac{3}{4}$  auf  $7\frac{3}{4}$  Sgr. Für Orte, die nicht über 10 Meilen von einander entfernt waren, kam ein einheitlicher Satz von 6 Kr. zur Anwendung, der zur Hälfte zwischen der Oesterreichischen und Preussischen Postkasse getheilt wurde. Das Transitporto für die Briefe aus Oesterreich via Preußen nach Schweden, Dänemark, England und Amerika et v. v. wurde bei dem Transit dieser Briefe durch den östlich der Weser belegenen Preussischen Postbezirk auf 12 Kr. pro Brief (aus welchem Betrage die Preussische Verwaltung gleichzeitig die etwaige Hannoverische, Braunschweigische und Taxische Transitvergütung bestritt) festgesetzt; für die Briefe aus Oesterreich nach Belgien und Holland et v. v., welche durch die östlichen und westlichen Preussischen Provinzen transitirten, betrug dasselbe 22 Kr., und für die auf diesen Routen beförderten Briefe aus Oesterreich nach England und Amerika et v. v. 24 Kr. pro Brief. Für die durch Oesterreich transitirenden Preussischen Briefe nach Italien, der Türkei und Levante, welche früher einem Oesterreichischen Transitporto von 20 resp. 24 Kr. unterworfen gewesen waren, wurde dasselbe auf 12 Kr. pro Brief ermäßigt.

Dieser Vertrag war durch die Beseitigung des Frankozwanges, durch Regulirung und Ermäßigung der Portotagen und Transitsätze, wie durch die Beschleunigung und Vermehrung der Postverbindungen unzweifelhaft von großem Nutzen für den Verkehr, aber wir würden ihn nur unvollständig charakterisirt haben, wenn wir die Bemerkung zurückhielten, daß dieser Vertrag — der letzte, welchem der verewigte Chef der Preussischen Postverwaltung die Sanction erteilte — bezüglich der Portotagregulirung den Reformbestrebungen der neueren Zeit noch nicht die volle Berücksichtigung zu Theil werden ließ, welche sie nachmals in den Postverträgen der Preussischen Regierung mit auswärtigen Staaten durchgehends gefunden haben.

Denn während bei dem erwähnten Additionalvertrage die Oesterreichische Regierung, dem Zuge jener Bestrebungen mit determinirtem Schritte folgend, den finanziellen Standpunkt bereits verließ, und sich z. B. für ihr großes Gebiet mit einem zweistufigen Tarife und demgemäßen Portoantheile begnügte, zeigen die Preussischer Seits erlangten Bedingungen, namentlich die Aufstellung einer zwar ermäßigten aber dennoch viel gegliederten Lage unter genauer Berücksichtigung specieller geographischer Verhältnisse und einer dem entsprechenden Bezugsweise die unverhüllte Tendenz, die finanziellen Vortheile des alten Systemes möglichst zu retten und die Praktik des Justemilieu auch auf diesem Gebiete in Wirksamkeit zu setzen. Um gerecht zu sein, dürfen wir indes nicht übersehen, daß die Stellung der Preussischen Postverwaltung vermöge ihrer nothwendigen Beziehungen zu kleineren intermediären Postgebieten, deren Administrationen damals noch bei den überlieferten Principien beharrten, so einfache Verhältnisse nicht darbot, wie sie in Oesterreich der Lösung der Aufgabe zu Hilfe kamen. —

Der Preussisch-Oesterreichische Additionalvertrag vom 3. Januar 1844 blieb mit dem Postvertrage vom 2. September 1820 bis zum Jahre 1850 bestehen, wo es den vereinten Bemühungen Preußens und Oesterreichs gelang, den Deutsch-Oesterreichischen Postverein ins Leben zu rufen und eine neue Aera des Deutschen Postwesens zu begründen. —

#### Der Deutsch-Oesterreichische Postverein.

In den früheren Abschnitten ist, so weit die Grenzen dieser Arbeit es gestatteten, geeigneten Ortes der geschichtlichen Entwicklung des Postwesens in Deutschland im Allgemeinen gedacht worden.

Mit der Auflösung des Deutschen Reiches im Jahre 1806 war der Gipfelpunkt der Zersplitterung der Postanstalten in Deutschland erreicht (Abschnitt V. S. 353). Das Verkehrs-Institut, welches seiner Natur nach in hohem Grade dazu geeignet gewesen wäre, ein starkes nationales Band der Deutschen Volksstämme zu werden, theilte das Geschick des in Trennung und Auflösung begriffenen Reichskörpers. Bei jenem bekannten Grundzuge des

germanischen Wesens, welcher die Herstellung gemeinsamer bildungsfähiger Einrichtungen im gesamtstaatlichen Leben der Deutschen Volksstämme von jeher erschwert hat, war nicht zu erwarten, daß die bei Begründung einer allgemeinen nationalen Verkehrsanstalt in Betracht kommenden öffentlichen Rechts-, Territorial- und staatspolizeilichen Verhältnisse nach Beendigung der Befreiungskriege einer so durchgreifenden Umgestaltung entgegengeführt werden würden, als für jenen Zweck erforderlich gewesen wäre. Deshalb fand auch der Antrag, den die Hansestädte im Jahre 1819 beim Bundestage gestellt hatten, und der auf die Einrichtung einer einheitlichen, von einer gemeinsamen Central-Verwaltung zu leitenden Reichspostanstalt für ganz Deutschland hinausführte, naturgemäß einen wenig günstigen Boden, in welchem der Keim schon im Entstehen erstikte. Ebenso waren die Versuche, welche die Preussische Regierung in den früheren Jahrhunderten wiederholt zur Begründung einer Norddeutschen Post-Union gemacht hatte (cfr. Thl. I. S. 48, 102 und Thl. II. S. 230 und 238), ohne dauernden Erfolg geblieben, wobei noch zu bemerken ist, daß es sich bei den desfallsigen Unterhandlungen nicht allein um den Verkehrszweck handelte, sondern daß dabei auch mehrfach, ja oft ausschließlich politische Motive vorwaltend waren, wie sie sich aus den Streitigkeiten des Kaisers und der Reichsfürsten in Beziehung auf die Post-Rechtsverhältnisse ergaben und wie sie die früheren Entwicklungs-Epochen des Deutschen Postwesens so häufig beherrschten.

Die Zertheilung Deutschlands in mehrere Staaten und Volksstämme hat neben manchem Nachtheil gewiß ihre großen Vorzüge, und unbestreitbar bildet sie ein höchwichtiges Cultur-Element der Deutschen Völker, das mit dem innersten Wesen des Deutschen Geistes zusammenhängt und sich darum auch in vollem Maße historische Berechtigung verschafft hat. Viele vortreffliche Einrichtungen im Innern der einzelnen Staaten sind ihr zu verdanken, und wer möchte die Frage bejahen, ob das Postwesen in den einzelnen Theilen Deutschlands auf einer ebenso hohen Stufe der Vervollkommnung stehen, einer ebenso eifrigen, bis in die entlegensten Gegenden und die kleinsten Details sich richtenden Sorgfalt für seine Ausbildung theilhaftig geworden sein würde, wenn anstatt der siebenzehn Landespost-Administrationen eine einzige Central-Reichspostverwaltung für ein Areal von 21,000 Quadratmeilen mit 72 Millionen Einwohnern bestanden hätte, zur Erfüllung eines öffentlichen Zweckes, bei dem die örtlichen Bedürfnisse oft mehr als die allgemeinen Beziehungen in Frage kommen, und wo es sich in der Regel um concrete Verhältnisse der größten Verschiedenartigkeit handelt, wo schneller Ueberblick und rasches Handeln vorzugsweise erfordert werden.

Wenn hiernach das System der Territorial-Post-Institute, welches in Deutschland seit Jahrhunderten eingebürgert und mit seiner Geschichte eng verwachsen ist, als das zweckmäßigere erscheinen dürfte, so war es nichts desto weniger eine wohlthätige Verbesserung, daß in Folge der durch den Wiener

Congress bewirkten Regulirung der Staatenverhältnisse die Zahl der Deutschen Territorial-Post-Institute um mehr als die Hälfte vermindert wurde, obwohl noch immer eine beträchtliche Anzahl (17) übrig blieb. Sie regelten ihre gegenseitigen Beziehungen, d. h. den internationalen Postverkehr der Deutschen Länder, durch Einzelverträge, wie deren verschiedene in den vorigen Kapiteln erwähnt worden sind. Ihre Anzahl in Deutschland überstieg 100, darunter sehr umfassende. Wenn auch einzelne Verwaltungen danach strebten, bei Abschluß ihrer Postverträge möglichst gleichmäßige Grundsätze festzuhalten, so fand doch eine Gleichmäßigkeit dieser Grundsätze unter einander, sofern sie verschiedenen Verwaltungen angehörten, nur selten statt. Der internationale Postverkehr in Deutschland hatte dennoch auf diesem Wege bereits erhebliche Verbesserungen erfahren, deren Werth man nicht unterschätzen wird, wenn man sich der früheren Zustände erinnert, wo die fiskalische Begehrlichkeit der Postverwaltungen hauptsächlich den internationalen Verkehr bedrückte, wo die gegenseitigen Conflictte nicht selten zu Gewaltthätigkeiten führten, wo ein Geist ertödtenden Mißtrauens herrschte und bei Vertragsabschlüssen der eine Theil stets nur darauf bedacht war, den andern zu übervorthheilen, sei es auf was immer für Weise.

Eine würdigere Auffassung der gegenseitigen Beziehungen, geleitet durch die aufgeklärteren Ansichten über die internationalen Rechtsverhältnisse im Allgemeinen, brach sich Bahn. »Unser Commissarius — schreibt einmal der General-Postmeister v. Nagler im Jahre 1833 bei Gelegenheit einer Postvertrags-Unterhandlung — hat die Unkenntniß des Commissarius des . . . . . Gouvernements in Bezug auf diesen Transit benutzt, um uns einen Vortheil zuzuwenden, der uns nach sonstigen Grundsätzen nicht zustehen würde. Ich wünsche daher, daß, wenn nicht besondere Gründe dagegen sprechen, der . . . . . Regierung das wahre Sachverhältniß mitgetheilt und dieselbe darüber aufgeklärt werde. Durch offenes loyales Benehmen gewinnt man leicht mehr, als dergleichen augenblickliche pecuniäre Gewinne anzuschlagen sind.« Früher war anders verfahren worden. — In den internationalen gewöhnlichen und extraordinären Postverbindungen für den Reise- und Versendungsverkehr, in den Tagen, den Expeditions- und Transitverhältnissen, den Portobezügen, dem Betriebe u. waren ferner durch jene Einzelverträge wesentliche, den Grundsätzen der Handelsfreiheit und Verkehrserleichterung entsprechende Verbesserungen durchgeführt und manchen wichtigen Principien des internationalen Postverkehrs die Wege gebahnt worden, in welcher Hinsicht wir nur an den Postvertrag Preußens mit Sachsen von 1821, mit Mecklenburg von 1824, mit Hannover von 1825, mit Baden von 1834, mit Braunschweig von 1849 und an den Renndorfer Vertrag mit der Thurn und Taxis'schen Verwaltung von 1844 erinnern und auf die vorigen Kapitel verweisen wollen. Viele streitige Postrechts- und Besitzverhältnisse, deren die Postgeschichte der früheren Jahrhunderte so oft zu erwähnen hat und die der geordneten Entwicklung des Verkehrs ebenso



nachtheilig, als für die freundnachbarlichen Beziehungen der Postverwaltungen störend gewesen waren, hatte man glücklich zum Austrag gebracht und fest geregelt.

So waren Jahrzehende hindurch zu den verschiedensten Zeiten und nach den verschiedensten Plänen die mannigfachsten Fortschritts-Richtungen oft ganz unabhängig von einander und oft zu ganz verschiedenen Zwecken angebahnt worden, und doch standen sie alle in einem inneren Zusammenhange, führten alle auf ein und dasselbe wichtige Ziel hinaus, dessen Erreichung sie vorzubereiten dienten, indem sie nur zur Erfüllung naheliegender specieller Zwecke bestimmt zu sein schienen; ein Entwicklungsgang, der sich so häufig bei der Gestaltung der menschlichen Verhältnisse offenbart.

Einflussreiche Veränderungen in den gegenseitigen Verhältnissen der Staaten und Nationen schienen, seitdem die religiösen Interessen befriedigend gesichert waren, in den letzten Jahrhunderten lediglich von politischen Umgestaltungen abhängig zu sein. In unserer Zeit aber, wo die durch Handel und Verkehr und andere Boten des Friedens beförderte Entwicklung der internationalen Verhältnisse sich weniger als je von den Grenzen und den sonstigen specifischen Verhältnissen der einzelnen Staaten eindämmen läßt, wo die menschliche Gesellschaft in ihrer immer inniger werdenden Annäherung und Verbindung den einzelnen Staat überwächst und ihn in manchem Punkte nöthigt, ihren Forderungen, als den Bedürfnissen der Gesamtheit Rechnung zu tragen, selbst wenn es seinen besonderen Interessen augenblicklich nicht gerade zusagen sollte, sind es auch bereits wiederholt gesellschaftliche Elemente gewesen, welche einflussreiche Veränderungen in den gegenseitigen Verhältnissen der Staaten und Nationen bewirkt haben.

Auf diese Weise sind der Zollverein, der Postverein, der Telegraphenverein, die Einigung über die Münz- und die Handelsrechtsverhältnisse unter den Deutschen Regierungen entstanden, welche in richtiger Erkenntniß des Zeitgemäßen und auf dem Gebiete der positiven Gestaltung und des practischen Handelns wirklich Erreichbaren, jene, Deutschland zum Wohle und Ruhme gereichenden Schöpfungen ins Leben gerufen haben. —

Es ist unseres Erachtens eine ganz müßige Frage, welcher der beiden Deutschen Großstaaten, ob Oesterreich oder Preußen, den ersten Anstoß zur Gründung des Postvereins gegeben habe. Bei derartigen Schöpfungen, die in der Regel, lange bevor sie ins Leben treten, schon in der Vorstellung der Gesamtheit heimisch geworden sind, ist der erste unmittelbare Anlaß zur Gründung derselben häufig ein bloßes Werk des Zufalls. Es dürfte aber dabei auch nicht, wie bei einer überraschenden Erfindung, auf den ersten unmittelbaren Anlaß ankommen, sondern hauptsächlich auf das, was vorher geschehen, um der neuen Idee allseitigen Eingang zu sichern, so wie auf die erste positive Gestaltung und practische Ausführung derselben. Oesterreich hat das große Verdienst, zu einer

Zeit, wo Preußen seine hohen Posttagen noch festhielt, durch eine durchgreifende Vereinfachung und Ermäßigung des Tarifs, so wie durch eine Reihe von Verträgen, welche durch die verdienstvolle Thätigkeit des verewigten Barons von Mell und der K. K. Ministerialräthe Turne- retscher und Löwenthal zwischen Oesterreich und mehreren Deutschen Postverwaltungen im Anfange der vierziger Jahre zu Stande kamen, vorbereitend gewirkt zu haben, während bei den Verhandlungen zwischen Preußen und Oesterreich im Jahre 1842, welche, so weit sie geschichtliches Interesse haben, oben (S. 530) dargestellt worden sind, von den Preussischen Bevollmächtigten, General-Postdirector Schmücker und Geheimen Ober-Postrath Meyner, zuerst geltend gemacht wurde, daß das Ziel der postalischen Einheit Deutschlands mit Erfolg nur zu erreichen sei, wenn ganz Deutschland als ein einziges Postgebiet betrachtet, also ein Postverein gebildet und für die Taxirung und Behandlung der Vereinsendungen, wie für die Regelung der sonstigen gemeinsamen Beziehungen gleichmäßige Grundsätze durchweg angenommen würden. Die Preussische Postverwaltung bereitete damals Reformen in ihrer Gesetzgebung und ihrem Tariffsysteme vor, sie war in der Regelung wichtiger Vertrags- Beziehungen zu ausländischen Staaten (Rußland, Schweden, Dänemark, England, Frankreich, Belgien) begriffen; und da überhaupt die durch die Eisenbahnen hervorgerufenen Verhältnisse die Thätigkeit der Deutschen Postverwaltungen in hohem Grade in Anspruch nahmen, so hatte jener Gedanke Zeit zu reifen. Nicht zu verkennen ist außerdem, daß Preußen durch den Zollverein die Idee der Verkehrsgemeinschaft der Deutschen Staaten auf eine Weise ins Leben geführt hatte, die auch auf den Gedanken der postalischen Einigung befruchtenden Einfluß auszuüben geeignet war.

Im Frühjahr 1847 ergriffen Preußen und Oesterreich nach vorheriger Verständigung gemeinschaftlich die Initiative zu dieser für die Deutschen gemeinsamen Interessen wichtigen Angelegenheit, die sich der lebhaftesten Sympathie der öffentlichen Meinung erfreute und deren Ausführung der damalige Preussische Postchef, General-Postmeister v. Schaper als eine seiner wichtigsten Aufgaben betrachtete. Von beiden Postverwaltungen war im März 1847 die »Proposition der Grundlagen eines Deutschen Postvereins« gemeinschaftlich ausgearbeitet worden. Sämmtliche Deutsche Regierungen sicherten mit Bereitwilligkeit ihre Mitwirkung zur Gründung eines Deutschen Postvereins zu, und am 18. October 1847, dem Gedenktage der Wiederer kämpfung Deutscher Freiheit, traten die Bevollmächtigten der sieben Deutschen Postverwaltungen (von Oesterreich, Preußen, Bayern, Sachsen, Hannover, Württemberg, Baden, Holstein-Lauenburg, Luxemburg, Braunschweig, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Lübeck, Bremen, Hamburg und Thurn und Taxis) zum Deutschen Postcongreß in Dresden zusammen. Die Preussische Postverwaltung war auf demselben durch den Geheimen Ober-Postrath Meyner vertreten.

Die Verhandlungen dauerten bis zum 3. Februar 1848, wo sich die Conferenz in Folge der eingetretenen politischen Verhältnisse vertagte. Zwar war die nächste Aufgabe der Dresdener Postconferenz, die factischen Verhältnisse zu erforschen, die gegenseitigen Bedürfnisse zu erörtern, die Ansichten auszutauschen und eine systematische Zusammenstellung der Bestimmungen für die Gründung des Deutschen Postvereins auszuarbeiten, erreicht, allein der Verwirklichung derselben, der Einführung der ausgesprochenen Ideen in das Leben, traten noch wesentliche Hindernisse in den Weg, ja die Verhandlungen der Conferenz hatten die vielfachen Abweichungen der in den Deutschen Ländern bestehenden verschiedenen Postverwaltungssysteme und einzelnen postalischen Einrichtungen und die große Schwierigkeit, hierunter eine Ausgleichung und Einigung zu erzielen, erst in ihrem wahren Umfange erkennen lassen.\*) Dazu kam, daß die Conferenz so sehr ihre Arbeiten als

\*) Diese Verschiedenheiten erstreckten sich hauptsächlich auf alle Theile der Postgesetzgebung: das Postregal, den Postzwang, die Garantieverhältnisse, die besonderen Vorrechte der Posten, die Bestimmungen über Defraudationen und Contraventionen; sodann den Tarif für alle Kategorien von Sendungen, die Portofreiheiten, die Transitverhältnisse, die Expedition und technische Manipulation der Sendungen u. a. mehr. Eine auf der Conferenz bearbeitete gedrängte tabellarische Uebersicht der bestehenden Gesetzgebung über das Postregal und den Postzwang in den verschiedenen Deutschen Bundesstaaten umfaßte 7 enggedruckte Folienseiten. Bei den Taxen bestanden Verschiedenheiten nicht allein in den Grundsätzen der Taxgesetzgebung, sondern auch in dem mehr Formellen der Tarifbildung, in den einzelnen Sätzen, wie in den Abstufungen. In einigen Staaten bestand die Brieftaxe aus zwei, in anderen aus dreißig Abstufungen nach Entfernung und Gewicht. Dazu die Verschiedenheit in den Meilenmaßen, den Münzen und Gewichten. Das einfache Briefgewicht war z. B. in Oesterreich:  $\frac{1}{2}$  Loth Wiener Gewicht; in Preußen  $\frac{3}{4}$  Loth Preussisches Gewicht; in Bayern  $\frac{1}{2}$  Loth Bayerisches Gewicht; in Sachsen  $12\frac{5}{10}$  grammes; Hannover  $\frac{3}{4}$  Loth Cölnisch; Württemberg  $\frac{1}{2}$ —1 Loth Cölnisch; Baden  $\frac{3}{4}$  Loth Cölnisch; Luxemburg 10 grammes; Mecklenburg-Schwerin 1 Loth Cölnisch; Mecklenburg-Strelitz  $\frac{3}{4}$  Loth Cölnisch; Oldenburg 1 Loth Cölnisch; Holstein und Lauenburg  $\frac{3}{4}$ —1 Loth Cölnisch u. s. w.

Für eine Sendung von einem Orte Deutschlands nach einem andern, die mehrere Gebiete berührte, kam in der Regel für jedes derselben die Landes- oder eine andere in den betreffenden Verträgen vereinbarte Taxe in Anwendung; die zwischenliegenden Deutschen Postbezirke wurden gewöhnlich wie ausländisches Gebiet angesehen und besondere Transsportbeträge von dem Publicum erhoben. Die Verhältnisse der Postanstalten zu dem Publicum in Hinsicht des Verkehrs im Allgemeinen, wie rücksichtlich des Gewerbebetriebes mußten sich bei einer so sehr dem Leben angehörenden Anstalt und bei den vielfachen Eigenthümlichkeiten der Sonder-Entwicklung der Deutschen Volksstämme ebenfalls im Laufe der Zeit sehr verschiedenartig gestalten. Dazu kam, daß die Tendenz der Gesetzgebung derjenigen Länder, in welchen der Staat selbst das Postregal verwaltete, dahin ging, der Postanstalt Vorrechte zu sichern, während in denjenigen Bundesländern, mit deren Posten der Fürst von Thurn und Taxis beliehen worden war, sich das Bestreben kundthat, die Vorrechte der Postanstalt im Wege der Gesetzgebung möglichst einzuschränken. Endlich war, trotzdem in vielen Einzel-Verträgen der Grundsatz der Leitung der Correspondenz auf dem kürzesten Wege ausgesprochen war, durch die bestehenden mit der historischen Entwicklung der allgemeinen Deutschen Zustände mehrfach genau zusammenhängenden Postrechts- und Besitzverhältnisse manchen Verwaltungen die ausschließliche Beförderung gewisser Correspondenzen gesichert, wodurch jener Grundsatz Eintrag erlitt.

Ganzes auch den Stempel einsichtsvollster Thätigkeit tragen, in manchen Fragen, z. B. rücksichtlich der Theilung der Einnahmen, nicht zur Aufstellung eines den Verhältnissen entsprechenden Principes gelangte, daß sie in manchen Punkten, wie dieses in der Regel bei derartigen Vorarbeiten der Fall ist, über das wirklich Erreichbare hinausging, z. B. in Betreff der gänzlichen Aufhebung der Transit, der Einführung einer gemeinschaftlichen Postrechnungsmünze ( $\frac{1}{12}$  der Cölnischen Mark mit 10theiliger Gliederung), der einheitlichen Regelung der Postregalgesetze, der Idee der Einrichtung eines Central-Cours-Büreaus u. s. w. Für andere, die Finanzverhältnisse angehende Fragen ließen sich hinreichende Grundlagen nicht beschaffen, weil, ungeachtet die Preussische Verwaltung mit der Erklärung vortrat, die erforderlichen statistischen Materialien und Angaben über Verwaltungs-Resultate für ihren Bezirk mit der größten Offenheit der Conferenz vorlegen zu wollen, doch einige andere Verwaltungen Bedenken trugen, die gleiche Zusage zu ertheilen. In mehreren Angelegenheiten wurden einzelnen Postverwaltungen auch zu bedeutende Opfer zugemuthet. Wenn aber dem vorgelegten Grundplane und der Natur der Sache nach der Postverein nur durch die freie Betheiligung der Deutschen Regierungen zu Stande kommen konnte, so lag hierin die Aufforderung, den Boden der historischen Verhältnisse nicht zu weit zu verlassen und andererseits Fragen zu umgehen, die den Anschein einer Einmischung in die inneren Verhältnisse jedes einzelnen Postbezirks haben konnten. Die Ansicht brach sich auch schließlich auf der Dresdener Postconferenz Bahn, daß die Postvereins-Bestimmungen nur auf den zwischen den Deutschen Postbezirken unter sich und mit dem Auslande sich bewegenden Verkehr, nicht aber auf den Verkehr im Inneren der einzelnen Deutschen Länder sich würden beziehen können, dessen Regelung ausschließlich den Landespost-Verwaltungen vorbehalten bleiben müßte.

Dieser Gedanke wich nun freilich ab von den abstracten Gebilden der Idealisten, wie sie sich auch nachmals in dem von der Frankfurter Nationalversammlung aufgestellten Entwurf einer Deutschen Reichsverfassung, in Betreff der postalischen Einheit Deutschlands, vorfanden, aber er blieb dafür auch nicht unfruchtbar, sondern barg in sich den Keim zu einer positiven Gestaltung, die, wie alle menschlichen Schöpfungen, sofern sie nicht dem freien Reich der Kunst und Wissenschaft, sondern der bedingten Sphäre des realen Lebens angehören, aus gegebenen Elementen hervorzubringen sind, und wenn sie lebenskräftig sein sollen, sich hüten müssen, die oft wohlberechtigte Existenz des Individuellen und Besonderen in das Zwangsgewand allgemeiner Theorien zu sperren. Die harmonische Verschmelzung beider Gegensätze ist das bedachtsam aber sicher fortschreitende Werk der ewig schaffenden Zeit, das Ergebnis des stillen, aber unablässigen Waltens der Geschichte, dessen unbedachtsame Unterbrechung zu unzeitigen Fehlgeburten führt.

Nachdem der Dresdener Postcongreß aufgelöst war und die Bestrebungen der Deutschen National-Versammlung in Frankfurt a. M. zu einem Er-

gebniß nicht geführt hatten, nahm im Jahre 1849 der inzwischen an die Spitze der Preussischen Postverwaltung getretene Staats- und Handelsminister v. d. Heydt, dessen Thatkraft der Deutsche Postverein seine nunmehr rasch geförderte Entstehung vorzugsweise verdankt, diese Angelegenheit persönlich in die Hand und suchte zuerst auf dem Wege der Separatverträge mit benachbarten Staaten den Gedanken der Deutschen Postgebiets-Einheit für den internationalen Verkehr mit allen sich daran knüpfenden wohlthätigen Folgen zu verwirklichen. Mehrere der desfallsigen Unterhandlungen hatten bereits den glücklichsten Erfolg gehabt, als es im Laufe der zu Anfang des Jahres 1850 in Berlin zwischen den Bevollmächtigten der Preussischen und Oesterreichischen Postverwaltung, General-Post-Director Schmückert, Geheimen Ober-Post-Rath Mehner und Kaiserl. Rath Vanger, unter Betheiligung eines Bayerischen Bevollmächtigten, des Freiherrn v. Brück, General-Directors der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten, und unter persönlicher Leitung des Handelsministers von der Heydt gepflogenen Verhandlungen gelang, am 6. April 1850 den Deutsch-Oesterreichischen Postvereinsvertrag zwischen Oesterreich und Preußen zu Stande zu bringen, welchem Bayern sofort beitrug und auf dessen Grundlage sich nunmehr der Deutsch-Oesterreichische Postverein\*), durch den Beitritt der Deutschen Regierungen und der Thurn und Taxischen Postverwaltung, constituirte. Der Beitritt der einzelnen Deutschen Postverwaltungen erfolgte, wie dies in den vorhergehenden betreffenden Capiteln näher dargestellt ist, trotz mancher großer Hindernisse, im Allgemeinen sehr schnell, da diese Angelegenheit von den Regierungen und Volksvertretungen überall als eine echt nationale, für die Förderung gemeinsamer Deutscher Interessen hochwichtige aufgefaßt und behandelt wurde. »Endlich — sagt unter Anderem die Badische Regierung in den Motiven des Gesetzes Behufs des Beitritts zum Postverein (Protocoll der 22sten Sitzung der zweiten Ständekammer vom 19. September 1850 Beilage I.) — konnte die nationale und politische Seite der Frage nicht unbeachtet bleiben. Zum ersten Mal bieten Oesterreich und Preußen in segensreicher Einigung den übrigen Deutschen Ländern einen Vertrag an, der in einer der wichtigsten materiellen Beziehungen das gesammte Deutschland mit dem gesammten Oesterreich in eine der engsten Verbindungen zu bringen bestimmt ist;« und in dem be-

\*) In Betreff dieser Benennung sagt der Geheime Ober-Finanzrath v. Wiebahn in einem den Postverein betreffenden Aufsatz in Nr. 42. des Preussischen Handelsarchivs von 1857: „der Umstand, daß Oesterreich mit seinem gesammten Gebiete dem Vereine beitrug und die rege Susceptibilität der nicht Deutschen Kronländer Oesterreichs machten es räthlich und nothwendig, in dem Vertrage nach Möglichkeit alle Bezeichnungen zu vermeiden, welche dem Gedanken, daß es sich hier um einen ausschließlich Deutschen Staatsact handle, Vorschub zu geben geeignet wären. So wie daher für die damals projectirte politische Umgestaltung des Deutschen Bundes der Ausdruck Deutsch-Oesterreichischer Bund in Vorschlag gebracht worden war, ebenso wurde auch hier die Bezeichnung »Deutsch-Oesterreichischer Postverein« gewählt.“

treffenden Commissionsbericht der ersten Ständekammer in Darmstadt vom April 1851 heißt es: »daß der Postverein ein echt Deutscher, die Einheit fördernder ist, welcher nur segensreiche Folgen für die sich anschließenden Deutschen Staaten haben kann. Alle Interessen werden dadurch wesentlich gefördert, das Porto bedeutend ermäßigt, die Verwaltung vereinfacht, der ganzen Bevölkerung von Deutschland werden große Vortheile erwachsen.«

Der Postverein besteht gegenwärtig, nach dem Wiederaustritte Holsteins, aus 16 Deutschen Postverwaltungen. Oesterreich und Preußen gehören dem Verein mit ihrem gesammten Staatsgebiet an; außer diesen umfaßt derselbe nur Deutsches Gebiet. Er erstreckt sich über ein Areal von 21,478 Quadratmeilen mit nahezu 72 Millionen Einwohnern und übertrifft demnach den Zollverein an räumlicher Ausdehnung bei Weitem. Auf diesem Gebiet sind 6000 Postanstalten in Wirksamkeit mit circa 15,000 Meilen Poststraßen (auf Landwegen, Chaussees, Eisenbahnen, Binnensee'n, Flüssen und Kanälen, so wie außerdem die Seepostlinien).

Der Postverein ist seiner staatsrechtlichen Natur nach eine freie Vereinigung gleichberechtigter souverainer Glieder zur Ordnung und Förderung gemeinsamer Angelegenheiten. Er bedarf daher nicht erst der Anerkennung anderer Staaten und kann gemeinsame Bevollmächtigte mit völkerrechtlichem Charakter an fremde Staaten abordnen.<sup>\*)</sup> Für die innere Verfassung des Vereins folgt weiter, daß dieselbe die autonome Stellung, das freie Selbstbestimmungsrecht jedes Gliedes aufrecht zu erhalten und Allen gleiche Berechtigung zu ertheilen hat. Daher in Artikel 1. die Festsetzung, daß die Bestimmungen über den internen

---

<sup>\*)</sup> »Es bedarf also auch — sagt Heffter (Europ. V. R. der Gegenwart S. 164 §. 93.) — zur Gültigkeit von Staaten-Vereins-Verträgen und Conföderationen gar nicht erst der Anerkennung anderer Staaten, sondern jene haben das Recht, mit den einzelnen bereits anerkannten Staaten als deren Ausdehnung zu bestehen und gemeinsame Bevollmächtigte der verbündeten Staaten oder vereinigte Erklärungen derselben können von dritten Staaten ohne Rechtskränkung nicht zurückgewiesen, oder als eines völkerrechtlichen Charakters entbehrend behandelt werden. Von einer solchen Beschaffenheit ist nun die Schließung eines Staatenbundes, ferner der Deutsche Zollverein und jeder andere Verein, der etwa zur Einführung eines gemeinsamen Handels- und Gewerbesystems gestiftet werden könnte. Die Rechte und Pflichten der Vereinsglieder sind einander gleich; der Antheil eines jeden an den Vortheilen und Lasten des Vereins muß sich aber nach dem Maße der Fonds und Kräfte bestimmen, womit er dem Vereine beigetreten ist. Keine Veränderung in der Bundesverfassung kann gegen den Widerspruch auch nur eines Bundesgliedes von der Mehrheit durchgesetzt werden; kein Vereinsglied kann aber auch die Ausführung der Vereinsgrundsätze auf dem verfassungsmäßigen Wege verhindern; auch ist es keine Verletzung der Vereinspflichten, wenn einzelne Glieder für sich eine Maßregel in Ausführung bringen, welche den Grundsätzen nicht widerspricht und keinem anderen Vereinsgliede schadet. Selbst, wo das Princip der Stimmenmehrheit entscheidend ist, kann dennoch hierdurch keinem Einzelnen oder mehreren derselben eine Leistung auferlegt werden, die nicht schon in den grundverfassungsmäßigen Verpflichtungen enthalten ist, und noch viel weniger eine Bestimmung getroffen werden, welche sich auf die vom Verein unabhängigen Rechtsverhältnisse der Einzelnen (die jura singulorum) bezieht, ohne freie Zustimmung der Betheiligten.«

Verkehr den einzelnen Verwaltungen überlassen bleiben; daher in Artikel 3. die Bestimmung, daß durch den Vereinsvertrag die gegenseitigen Rechts- und Besitzverhältnisse der Vereinsmitglieder in Absicht auf die Ausübung von Postregalsrechten in keiner Weise berührt oder in Frage gestellt werden sollen. Daher das im Artikel 75. des revidirten Vereinsvertrages angenommene Princip der Stimmen-Einhelligkeit, unter Vorbehalt der höheren Ratification, in allen den Bestand und Umfang wie die organische Ausbildung des Vereins betreffenden Angelegenheiten<sup>\*)</sup>, ferner die Berechtigung jeder dem Vereine angehörigen Postverwaltung zu den Deutschen Postconferenzen, denen die weitere Ausbildung des Vereins obliegt, einen eigenen Bevollmächtigten abzuordnen. Um, so weit es ohne Benachtheiligung höherer Interessen thunlich war, möglichste Beweglichkeit in der Fortentwicklung des Vereins zu sichern, ward für alle minder wichtigen Fälle eine Anzahl von drei Viertheilen der Stimmen, und bei Gegenständen reglementarischer und technischer Natur lediglich die absolute Stimmenmehrheit für ausreichend erachtet. Irrungen über die Anwendung einer Bestimmung des Vereinsvertrages, welche sich nicht durch gütliche Verständigung beseitigen lassen, sollen durch schiedsrichterliche Entscheidung ausgeglichen werden. Die beiden Schiedsrichter werden von den beiden Parteien frei aus den Vereinsmitgliedern erwählt und gesellen sich dann ein drittes unbetheiligtes Mitglied als Obmann zu.

Der Vereinsvertrag wurde zunächst auf zehn Jahre abgeschlossen, i. e. bis Schlusse des Jahres 1860, von wo ab derselbe ferner unter Vorbehalt einjähriger Kündigung in Kraft bleibt, wosern nicht eine anderweite Einigung erfolgt.

Der Zweck des Vereins wurde in richtiger Erkenntniß des Zeitgemäßen und praktisch Durchführbaren in Artikel 1. des Vereinsvertrages zunächst auf die Feststellung gleichmäßiger Bestimmungen für die Taxirung

<sup>\*)</sup> Jedes Vereinsglied hat Eine Stimme. Auf der ersten Conferenz wurde der erfolglose Versuch gemacht, den größeren Vereinsgliedern, ähnlich der Vertheilung der Virilstimmen im Plenum der Bundesversammlung, mehrere Stimmen zuzuthemen (Oesterreich 4, Preußen 4, Bayern 2 u. s. w., oder auch, nach Sachsens Vorschlag, genau nach der Bundesmatrikel, wonach Oesterreich und jedes der fünf Königreiche je 4 Stimmen haben). Durch eine solche anderweite Vertheilung der Stimmen würde der Grundsatz der vereinsrechtlichen Gleichheit der Vereinsglieder übrigens nicht gefährdet sein. Es ist das eben nicht anders wie beim Deutschen Bunde, wo die Größe der im Bunde befindlichen Gebiete der sachgemäße Maßstab für die Bestimmung der Gleichberechtigung ist. „Die ungleiche Vertheilung der Stimmen am Bundestage ist — sagt Weiß (System des Deutschen Staatsrechts S. 72 Note g.) — keine Ausnahme von der Gleichheit der Rechte und Pflichten der Bundesglieder, als solcher, sondern vielmehr eine consequente Anwendung des in der Größe der einzelnen Gebiete gegebenen rechtlichen Maßstabes.“ Formelle Gleichheit ist bekanntlich häufig im hohen Grade materielle Ungleichheit. Allein der Zollverein hat einmal dasselbe Princip der Stimmenvertheilung, und bis jetzt hat es sich auch im Postverein der weiteren Ausbildung desselben und der Beweglichkeit der Verhandlungen im Großen und Ganzen nicht sehr nachtheilig erwiesen.

und postalische Behandlung der Brief- und Fahrpostsendungen beschränkt, welche sich zwischen verschiedenen, zum Vereine gehörigen Postgebieten oder zwischen dem Vereinsgebiete und dem Auslande bewegen. Die »weitere Ausbildung des Vereins und Einführung allgemeiner Verbesserungen, Gleichheit der Gesetzgebung und Reglements« ist nach Artikel 75. dem zeitweisen Zusammentritt einer aus Bevollmächtigten der Deutschen Postverwaltungen gebildeten Deutschen Postconferenz vorbehalten.

Aber nicht allein in Folge seiner Fortbildung durch die inzwischen stattgehabten drei Deutschen Postconferenzen, sondern auch ohne äußere Anregung, durch seine innere Lebens- und Triebfähigkeit hat der Postverein bereits über seinen zunächst ausgesprochenen Zweck hinaus in seinen naturgemäßen Einwirkungen auf die betreffenden Verhältnisse der Deutschen Bundesstaaten die Idee der postalischen Einheit Deutschlands in immer umfassenderer Weise zur Wirklichkeit werden lassen. Denn es liegt in der Natur derartiger größerer Vereinigungen, daß sie auf die einzelnen Gemeinwesen, aus denen sie bestehen, durch eigene innere Stärke allmählig einen Einfluß gewinnen, wie ihn, um ein Bild zu gebrauchen, die Anziehungskraft des Centralkörpers in einem planetarischen System auf die einzelnen Glieder desselben ausübt, Ordnung und Harmonie in die Bewegung des Ganzen bringend. So hat auch der Postverein, obwohl, seinem zunächst ausgesprochenen Zwecke nach, auf den internationalen Verkehr der Deutschen Gebiete beschränkt, bereits mehrfach Einfluß auf den internen Verkehr in den einzelnen Postbezirken geäußert und zwar in der doppelten Richtung der Verkehrserleichterung und der allmählichen Ausgleichung der Verschiedenheiten. Denn wenn z. B. das Porto für die Vereinscorrespondenz auf 1, 2 und 3 Sgr. festgesetzt wurde, so mußten nothwendig die Tarife der einzelnen Deutschen Postverwaltungen für den internen Verkehr ihrer Gebiete diesem Tarife möglichst angepaßt werden, da ein Brief im Innern des eigenen Postbezirkes füglich nicht mehr Porto kosten kann als ein solcher, der nach einem fremden Postbezirke bestimmt ist; dasselbe gilt in Betreff der Zeitungsprovision und des Fahrpostporto. Außerdem bewirkt die Rücksicht auf die Erleichterung des technischen Betriebes, daß die betreffenden Bestimmungen der Verwaltungen der einzelnen Gebiete mit den desfalligen Vereinsbestimmungen in Uebereinstimmung gesetzt werden, um so mehr, als die Gleichförmigkeit der Manipulation für den Postdienst in mehrfacher Hinsicht von Wichtigkeit ist. Je mehr in Folge der Ausbreitung der Eisenbahnen und der Verschmelzung der Verkehrs-Interessen der Deutschen Länder der Postverkehr derselben unter sich — der Vereinsverkehr — zunimmt und einen je bedeutenderen Theil des gesammten Postverkehrs eines einzelnen Postbezirkes derselbe ausmacht, desto unabwieslicher tritt ferner die Nothwendigkeit hervor, die Bestimmungen, welche das Verhältniß des Publicums zu der Postanstalt in Absicht auf die Benützung der Letzteren betreffen, einheitlich und dergestalt zu ordnen, daß in dieser Hinsicht in den einzelnen Postbezirken eine Verschiedenheit in Betreff



der Vereins- und der internen Sendungen — rücksichtlich der äußeren Erfordernisse, der raschen und sicheren Beförderung, der Ersparleistungen, der besonderen Behandlung gewisser Klassen von Sendungen, wie Kreuzbandsendungen, Waarenproben und Muster, recommandirte Briefe, Expresbriefe, unbestellbare oder nachzusendende Briefe, Zeitungen, Postvorschüsse, Geldanweisungen durch die Postanstalt u. s. w. — jetzt in den überwiegend meisten und wichtigsten Fällen nicht mehr besteht. Auch auf die Beschränkung der Portofreiheits-Privilegien und der Erhebungen von Nebengebühren, wie Schein- und Bestellgelder durch die Postanstalten, wirkt der Verein hin.

Nicht der Zwang äußerer Verpflichtungen, sondern der freie, seit dem Bestehen des Postvereins aber in höherem Grade durch die Rücksicht auf das Allgemeine geleitete Entschluß der Vereinsglieder hat diese Fortschritte im Innern der einzelnen Deutschen Postgebiete angebahnt; ohne Zweifel ist dadurch eine gerechtere Würdigung und sorgsamere Beachtung der historisch gewordenen Verhältnisse, ein besonnenes und darum um so festeres und nachhaltiges Fortschreiten gesichert worden, als bei der nothwendig nivellirenden Tendenz einer von einem Central-Bundes- oder, wenn man will, Reichs-Organ ausgehenden Postgesetzgebung zu erwarten gewesen wäre. Dadurch endlich, daß die Postverträge der Vereinsglieder mit ausländischen, dem Vereine nicht angehörigen Staaten nach Maßgabe der Grundsätze des Vereinsvertrages abzuschließen sind und daß seit der Bildung der Deutschen Post-Union fast die sämtlichen sehr zahlreichen Vertragsverhältnisse der Deutschen Postverwaltungen mit fremden Europäischen und Transatlantischen Staaten nach diesen Gesichtspunkten einer Revision unterzogen und auf der Grundlage der betreffenden Bestimmungen des Vereinsvertrages neu geregelt worden sind, ist eine wesentliche Erleichterung des Postverkehrs Deutschlands mit den meisten und bedeutendsten Nationen der Welt herbeigeführt und eine Uebereinstimmung in den desfallsigen Beziehungen angebahnt worden, die, wenn auch der auf der Berliner Post-Conferenz zur Erwägung gekommene Gedanke der Zusammenberufung eines Europäischen Postcongresses zur Zeit sich noch nicht realisiren ließ, doch jedenfalls auf das frühere oder spätere Zusammenkommen einer derartigen Vereinigung berathender Organe der meisten Culturländer, über welche die Post ihre Wirksamkeit erstreckt, vorbereitend hinzuwirken geeignet ist.

Diesen auf die gleichmäßige Fortentwicklung des Ganzen hinarbeitenden Einwirkungen des Deutschen Postvereins gegenüber kann nun andererseits nicht unverkannt bleiben, daß derselbe, wie dies ebenfalls im Wesen jeder Gemeinschaft liegt, auf manche Specialverhältnisse, deren Ausbildung eines beweglicheren Fortganges fähig gewesen wäre, hemmend eingewirkt hat. Dieser Nachtheil, obschon er den erreichten Vortheilen gegenüber völlig in den Hintergrund tritt, durfte doch nicht unerwähnt gelassen bleiben. —

Die wichtigsten Bestimmungen des Postvereinsvertrages für die Erleichterung des Verkehrs und die Herstellung der Einheit sind nun die folgenden.

Jede zum Verein gehörige Postverwaltung ist berechtigt, für ihre Correspondenz jederzeit die Routen zu benutzen, welche die schnellste Beförderung darbieten. Dabei ist jeder Verwaltung freigestellt, die internationale Vereinscorrespondenz über anderes Vereinsgebiet einzeln oder in verschlossenen Packeten zu versenden. Die Vereins-Postverwaltungen machen sich gegenseitig verbindlich, für möglichst schnelle Beförderung der ihnen zugeführten Correspondenz Sorge zu tragen, und in dem Falle, wenn von einer Verwaltung die Einrichtung eines Postcurses zur Beförderung der eigenen Correspondenzen im Bezirk einer anderen Verwaltung für sich in Anspruch genommen wird, dem desfallsigen Ersuchen gegen Ersatzleistung der Kosten zu entsprechen. Die Regierungen verpflichten sich gegenseitig, dafür Sorge zu tragen, daß den Postverwaltungen die ungehinderte Benutzung der Eisenbahnen und ähnlicher Communicationsmittel überall für die Beförderung der Correspondenz gesichert und überhaupt dem wechselseitigen Postverkehr die Vortheile größtmöglicher Beschleunigung gewährt werden. Der Einfluß dieser Grundsätze — namentlich desjenigen über die Wahl der schnellsten Routen und über die uneingeschränkte Transitbefugniß — auf die Freiheit und die Beschleunigung des Postverkehrs zeigt sich in seiner ganzen Tragweite, wenn man sich die früheren Zustände, die vielen Transitstreitigkeiten, die Versperrung mancher Routen, die Ableitung der Correspondenzen und manche andere Ausflüsse der unwürdigen Concurrency Deutscher Post-Institute vergegenwärtigt.

Als einheitliches Entfernungsmaß nahm der Postverein die Deutsche (geographische) Meile (15 auf einen Aequatorgrad), als Gewichts-Einheit das Zoll-Pfund an. Für die Zutaxirung und Abrechnung wurden nur die drei Deutschen Hauptwährungen, der 14 Thaler-, 20 Gulden- und 24½ Guldenfuß beibehalten, und die Länder, in denen eine andere Münzwährung besteht, den Ländern des 14 Thalerfußes hinzugerechnet.

Sämmtliche zum Verein gehörigen Staatsgebiete wurden zunächst bezüglich der Briefpost für die internationale Vereinscorrespondenz und Zeitungsspedition zu Einem einheitlichen und ungetheilten Postgebiete constituirte. In Folge dessen fielen für die mehrere Deutsche Länder berührende Correspondenz die einzelnen Landesposttagen fort; das Porto wurde, ohne Rücksicht auf die einzelnen Landesgrenzen, lediglich nach der directen Entfernung vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort nach der gemeinschaftlichen Vereinstage berechnet, welche

bis 10 Meilen . . . . .	1	Sgr.	oder	3	Kr.
über 10—20 Meilen . . . . .	2	»	»	6	»
über 20 Meilen . . . . .	3	»	»	9	»

für den einfachen Brief beträgt. Das Gewicht des Letzteren wurde allgemein auf ein Zollloth festgesetzt und die Scala nach ganzen Lothfäßen gegliedert. Für unfrankirte Briefe wurde, um die Freimarkenverwendung zu fördern, ein Zuschlagporto von 1 Sgr. bestimmt.

Durch den Vereinstarif wurde das Briefporto auf die Hälfte, ja selbst auf das Drittel der früheren Sätze und in vielen Fällen noch weiter ermäßigt und in Stelle einer schwierigen und verwickelten eine klare und einfache Lage gesetzt, deren richtige Erhebung das Publicum ohne Mühe selbst controliren konnte. Für Kreuzbandsendungen ward ohne Unterschied der Entfernung der gleichmäßige Satz von 1 Kr. = 4 Pf. angenommen, eine so billige Lage, wie sie in keinem andern Staate besteht, wenn man Entfernungen wie z. B. die von Memel nach Mailand, von Aachen nach Hermannstadt ins Auge faßt; für Waarenproben und Muster wurde das Briefporto um die Hälfte ermäßigt. Große Vortheile wurden auch der Vereinsausländischen Correspondenz durch die Satzgrundsätze des Postvereins zugewendet. \*)

Durch die Principien der Vereinstage war nun auch die Erhebung eines besonderen Transitporto von den Correspondenten für solche Correspondenz, die, um an ihren Bestimmungsort zu gelangen, vorher im Transit durch einen oder mehrere Deutsche Postbezirke befördert werden mußte, beseitigt. Die Verwaltungen, durch deren Gebiete dieser Transit stattfindet, empfangen von derjenigen Verwaltung, welche das gemeinschaftliche Vereinsporto bezogen hat, aus dem Betrage des Letzteren eine Entschädigung von  $\frac{1}{3}$  Silberpfennig pro Meile bis zu einem maximo von 7 Pf. pro Loth

\*) Insbesondere in Betreff der schnelleren Beförderung und der Porto-Vereinfachung und Ermäßigung, sowohl für die nach Deutschen Orten selbst bestimmten, als im Transit durch Deutschland beförderten Briefe. Holland zahlte z. B. früher für einen Brief nach Alexandrien 22 Kr. Preussisches und 12 Kr. Oesterreichisches Transitporto, Summa 34 Kr.; gegenwärtig im Ganzen 9 Kr. Deutsches Transitporto für die gesammte Strecke von Emmerich bis Triest. Belgien zahlte für einen Brief nach Mecklenburg 7, nach Sachsen  $7\frac{1}{2}$ , nach Oesterreich 8 Sgr. (gegenwärtig überall 3 Sgr.), Rußland für einen Brief nach Baden 11 Sgr., nach Bayern 10, nach Hannover 10 Sgr. (gegenwärtig überall 3 Sgr.), England für einen Brief nach der Schweiz 4 d. Preussisches, 5 d. Oestrichsches und Badisches Transitporto (gegenwärtig 3 Sgr.); für einen Brief nach Württemberg 4 d. Preussisches Transitporto, 4 d. Oestrichsches und Badisches Transitporto und 2 d. Württembergisches Porto; für einen Brief nach Oesterreich 4 d. Preussisches, 5 d. Oestrichsches und Bayerisches Transitporto und 3 d. Oestrichsches Porto (gegenwärtig 3 Sgr. im Ganzen) u. s. w. Dabei wurden diese Sätze von Grenze zu Grenze häufig noch nach verschiedenen Briefgewichtsprogressionen berechnet; in dem Preussisch-Belgischen Vertrage von 1846 sind für die durch Preußen transitirende Correspondenz nach Deutschen Staaten allein drei und dreißig verschiedene Portotaxen vereinbart, wo gegenwärtig eine einzige (1, 2 und 3 Sgr.) stattfindet. Diesen großen Vortheilen gegenüber sind bisher von mehreren fremden Staaten in den Verträgen mit dem Postverein entsprechende Concessionen nicht gemacht worden; der Grund davon liegt zum Theil in den Bestimmungen des Postvereins-Vertrages über den Abschluß der Postverträge mit fremden Ländern, welche Bestimmungen in mehrfacher Hinsicht noch einer Reform bedürftig sind.

netto auf die ganze Länge der Transitlinie. Zur Erleichterung der Abrechnung und Vermeidung von Belästigungen des technischen Dienstes können diese Transitvergütungen in fixirte Summen — Pauschalbeträge — umgewandelt und die Letzteren von Zeit zu Zeit auf Grund neuer Ermittlung über Gewicht und Beförderungswege der transitirenden Correspondenz angemessen erhöht oder ermäßigt werden.

Wenn man in Erwägung zieht, wie verwickelt bei einem so großen Areal wie das des Postvereins, bei der Anzahl der einzelnen Postbezirke, der Zersplitterung ihrer Gebiete und der Unregelmäßigkeit der Grenzzüge, bei der Mannigfaltigkeit der Verkehrsbeziehungen und der vielfachen Verschlingung der Post- und Eisenbahnstraßen die Transitverhältnisse im Laufe der Zeiten werden mußten, so wird der Werth dieser Gleichgestaltung derselben, einen wie schwierigen Theil der internationalen Postbeziehungen sie auch immerhin noch bilden mögen, seiner vollen Bedeutung nach einleuchten.

Der *Porto bezugsmodus*, die Theilung der Briefposteinnahmen, bildete einen der wichtigsten Gegenstände der Verhandlungen. Nahe lag das Beispiel des Zollvereins, die Theilung nach Kopffzahl der Einwohner, aber es war für die Verhältnisse des Postwesens aus mehreren Gründen gar nicht anwendbar. So würden die Postverwaltungen, welche den Vortheil eines umfangreichen Transits genießen, wie Baden, Hannover, Thurn und Taxis, bei einer Vertheilung der Einnahme nach der Kopffzahl offenbar bedeutend benachtheiligt worden sein; ferner bieten bezüglich der Annahme der durchschnittlichen Gleichheit der Consumtionsverhältnisse in den Deutschen Ländern, auf welcher jenes Princip des Zollvereins hauptsächlich basirt ist, die Verhältnisse des Deutschen Postwesens nicht die mindeste Analogie; sie sind bei weitem vielgestaltiger, und es kommt z. B. darauf an, in welchem Umfange nach der bestehenden Gesetzgebung die Postanstalt das Brief- und Fahrpostwesen betreibt, wie die Verhältnisse der Posten zu den Eisenbahnen geregelt sind, welchen Einschränkungen der freie Gewerbebetrieb im Interesse der Post unterworfen ist, wie das Verhältniß der Rein-Einnahme zur Roh-Einnahme sich gestaltet, in welcher Hinsicht wiederum in Betracht zu ziehen ist, daß die Verwaltungskosten bei dem Zollwesen gleichmäßiger und einfacher sind als bei den Posten, wo es sich gleichzeitig um Administration und um einen vieler Variationen fähigen Betrieb handelt. Auch sind bei Beurtheilung der Postverkehrs-Bedeutung eines Gebiets neben diesen Momenten noch der Flächen-Inhalt und die Gebiets-Arrondirung, wie die Anzahl der Städte und größeren Dörfer, der Land-, Wasser- und Eisenstraßen (da sich hiernach die Ausdehnung der Postcourse und die Anzahl der Postanstalten bestimmt), so wie die geographische Lage (in Absicht auf die Verkehrsbeziehungen mit mehr oder minder bedeutenden Nachbarn, auf die Möglichkeit, durch See-Postcourse Verbindungen mit fremden in commercieller Hinsicht bedeutenden Nationen anzuknüpfen u. a. m.) in Betracht zu ziehen. Einen besseren Maßstab würde der Umfang des Postverkehrs gewähren, wenn sichere Ermittlungen nicht zu schwierig und die in

Betracht zu ziehenden Größen, Anzahl der Sendungen, Gewicht und Werth derselben und die Entfernung nicht ungleichnamig wären.

Der Briefportobezugsmodus des Vereins gründet sich auf den Erfahrungssatz, daß die Correspondenz zwischen denselben Orten hin- wie herwärts durchschnittlich von gleichem Umfange ist. Jede Postverwaltung bezieht das ganze Vereinsporto für alle Briefe, welche von ihren Postanstalten abgesendet werden; sie bestreitet daraus gleichzeitig die etwaige Transitgebühren-Vergütung. Die practische Folge dieses Principis ist also die halbscheidliche Theilung des Porto zwischen den Vereinsverwaltungen.

Es gereicht den Gründern des Deutschen Postvereins, Oesterreich und Preußen, zum unbestrittenen Ruhm, daß sie auf einen höheren Anspruch, wie ihn die Ausdehnung ihrer Gebiete, die Länge ihrer Poststraßen und ihre bisherigen in den Separatconventionen vereinbarten Porto-Antheile vollkommen begründeten, Verzicht geleistet, durch den mit großen Opfern ihrerseits verbundenen Vorschlag der halbscheidlichen Theilung des Porto die schwierige Frage wegen der Portobezüge einer einfachen Lösung entgegengeführt und hierdurch vorzugsweise das Zustandekommen des Vereins befördert haben. Man könnte nun noch einen Schritt weiter gehen: das Vereinsporto zu einer gemeinschaftlichen Kasse berechnen und auf Grund der jetzigen Einnahmen jeder Verwaltung aus dem Vereins-Briefpostverkehr unter die einzelnen Verwaltungen nach Procentsätzen vertheilen und die letzteren in gewissen Zeitperioden auf Grund der statistischen Ermittlungen über den Vereinsbriefverkehr berichtigen: alsdann würden nicht nur die Separat-Porto-Abrechnungen, sondern auch alle Transitvergütungen mit den umfangreichen Verwaltungsarbeiten, die sie verursachen, fortfallen; Gewinn und Verlust würde gemeinschaftlich getheilt und getragen und das Interesse der Vereinsglieder solidarischer werden. Dies bleibt, wie andere Vervollkommnungen des Vereins, z. B. in Betreff der Verhältnisse zu ausländischen Staaten, ferner der Errichtung einer Centralstelle für Abrechnung, Revision und Statistik, eines Centralarchives, eines Vereins-Organes zur Publication der den gesammten Verein betreffenden Bekanntmachungen und sonstigen amtlichen Mittheilungen von Wichtigkeit u. a. m., der Zukunft vorbehalten.

Schon einige Monate vor dem Abschlusse des Postvereinsvertrages war im Jahre 1849 zwischen mehreren Deutschen Postverwaltungen eine Uebereinkunft in Betreff der postalischen Behandlung der Zeitungen und sonstigen periodischen Schriften zu Stande gekommen. Die Bestimmungen derselben gingen im Wesentlichen in den Postvereinsvertrag vom 6. April 1850 über, wo sie die Artikel 41 bis 53 ausmachen. Der internationale Zeitungsverkehr war, so weit die Postanstalt dabei betheiligt ist, durch die Separatverträge der einzelnen Deutschen Postverwaltungen unter sich in mehreren Fällen geregelt und die Bestimmung der Debitspreise namentlich der Willkühr der Beamten entzogen, die Zeitungspedition beschleunigt, die Bezugswege vermehrt, der Absatz erleichtert und von mancher lästigen

Form befreit worden. Aber abgesehen davon, daß dieser Gegenstand von allen Postverwaltungen in ihren Verträgen nicht mit gleicher Sorgfalt behandelt war, wichen auch die Grundsätze, nach denen dessen Regelung versucht worden war, vielfach von einander ab.

Die Deutschen Postverwaltungen befanden sich dieser Frage gegenüber nicht in einer so einfachen Stellung als die Postverwaltungen der Westeuropäischen Länder. Diese befassen sich lediglich mit dem Transport der Zeitungen und haben dieselben demnach nur wie jedes andere Versendungs-Object zu behandeln, indem sie das eigentliche Zeitungs-Commissionsgeschäft (die Annahme und Ausführung der Bestellungen, Adressirung der einzelnen Blätter und Vertheilung derselben an die Abonnenten, Eincassirung der Gelder, Abrechnung mit den Verlegern u. s. w.) den Herausgebern, deren Agenten und beziehungsweise dem Publikum selber überlassen. Die Deutschen Postanstalten besorgen aber den Transport und die erwähnten Commissionsgeschäfte, eine Einrichtung, die wegen der Verbreitung der Postanstalten in die entferntesten Theile unseres Vaterlandes und der Garantien, die ihr Geschäftsbetrieb für Sicherheit und Pünktlichkeit gewährt, sowohl für das Publicum, als auch für die Verleger unstreitig bequemer und günstiger ist. Die Deutsche periodische Presse würde gewiß wesentlich in ihrer Entwicklung behindert werden, wenn diese Einrichtung nicht bestände. Ihren vollen Nutzen zu entfalten war sie aber durch jene Verschiedenartigkeit der Grundsätze in Rücksicht auf die Normirung der von den Postanstalten zu erhebenden Zeitungsprovision verhindert. Theils wurde dieselbe nämlich nach der Anzahl der in einem gewissen Zeitraum erscheinenden Nummern der Zeitschrift, theils nach Umfang und Größe, theils nach Procentsätzen des Einkaufspreises bestimmt. Dabei waren noch der Inhalt (ob politisch oder nicht politisch), das Verhältniß der Beilagen zu den Hauptblättern, der Ort des Erscheinens (ob im eigenen Postbezirke, in einem fremden Deutschen oder einem Außerdeutschen Gebiete) und andere Umstände auf die Festsetzung der Provision von Einfluß. »Jeder postalische Grenzpfahl — heißt es in einem betreffenden Aufsatz in den Hüttner'schen Beiträgen zur Kenntniß des Postwesens (Jahrgang pro 1847 Heft VII. S. 11) — ist für die Deutsche Presse eine nur mit schweren Opfern zu passirende Mauthlinie, welche sich so oft wiederholt, als die Postillons-Uniformen im lieben Deutschland wechseln; jede andersfarbige Schnur und Quaste am Posthorn ist für eine arme Deutsche Zeitung ein neuer Zollstock, welcher die Zeitungsconsumenten schwer drückt und in vielen Fällen gleich einer Verbottafel anzusehen ist.«

Der Postvereinsvertrag beseitigte diese Uebelstände, indem derselbe den Grundsatz der Gebiets-Einheit der Deutschen Postbezirke auch auf den internationalen Zeitungsverkehr ausdehnte, die Besorgung der Zeitungen durch möglichste Eröffnung directer Bezugswege und durch möglichst rasche unmittelbare Versendung erleichterte und beschleunigte und eine gemeinschaftliche Provision festsetzte, welche zwischen dem bestellenden und

absendenden Postamt halbscheidlich getheilt wird. Diefelbe beträgt, ohne Rückficht auf die Entfernung, für politische Zeitungen 50 Procent des Nettopreises mit der Maßgabe, daß bei Zeitungen, welche wöchentlich sechs- oder siebenmal erscheinen, wenigstens 2 Thlr. (3 Fl. C. M.) und höchstens 6 Thlr. (9 Fl. C. M.), und bei Zeitungen, welche weniger oft erscheinen, wenigstens 1 Thlr. 10 Sgr. (2 Fl. C. M.) und höchstens 4 Thlr. (6 Fl. C. M.) an Provisionsgebühr erhoben werden; für nichtpolitische Zeitungen durchweg, ohne Beschränkung auf ein Minimum oder Maximum: 25 Procent des Nettopreises. Die Behandlung der ausländischen und der nach dem Auslande bestimmten vereinsländischen Zeitungen richtet sich nach denselben Grundsätzen, in der Weise, daß das betreffende Grenz-Büreau als Verlags-, resp. Abgabsort angesehen wird.

Bezüglich des Fahrpostverkehrs, dessen Organisation schwierigere Verhältnisse darbietet als die des Briefpostverkehrs, gelang es bei der Gründung des Postvereins noch nicht, den Grundsatz der Gebiets-Einheit zu realisiren. Das Bezugsprinzip der Briefpost konnte hier keine Anwendung finden, weil der Fahrpostverkehr in seiner Bewegung anderen minder einfachen Gesetzen folgt als der Correspondenzverkehr, auch die Länge der Beförderungsstrecken, auf welche es bei der Briefpost wegen der geringen Kosten des Correspondenz-Transportes weniger ankommt, bei dem Porto-bezuge für Fahrpostsendungen ein wesentliches Moment bildet. Bei der Briefpost bot sich der Vortheil der Massen-Ausgleichung dar, der sich für manche Verhältnisse, z. B. in Betreff des Portobezeuges, der Transitvergütungen u. a. m. mit Erfolg benutzen ließ, während bei der Fahrpost die Einzelausgleichung, oder wenigstens ein im Princip darauf beruhendes Verfahren stattfinden muß, falls nicht bedenkliche Anomalien eintreten sollten. Es wurde sonach das Porto für Vereins-Fahrpostsendungen nach dem Vereinsvertrage vom 6. April 1850 noch für jeden einzelnen Deutschen Postbezirk bis und von den Grenzen desselben besonders berechnet, wobei zur Berechnung des Transitporto für transitirende Sendungen bei mehreren Transitleinien die Meilenzahl auf Durchschnittsentfernungen zurückgeführt wurde. An den Grenzen der einzelnen Postbezirke wurden verschiedene Punkte, Targrenzpunkte, bestimmt, bis zu welchen und von welchen ab gegenseitig die Berechnung und der Bezug des Porto erfolgte. Dahingegen waren die einzelnen Landestaxen beseitigt und bestimmte Vereins-Fahrposttagätze für Gewicht und Werthporto festgesetzt worden, welche bei der Erhebung und Berechnung des Fahrpostporto gleichmäßig zur Anwendung kamen. Auch hatte man über die Garantie-Verhältnisse der Postanstalten, die Behandlung der Werthsendungen, der Postvorschüsse und die Einführung des Baar-Einzahlungsverfahrens, so wie einzelne mehr formelle Punkte in Betreff des Fahrpostverkehrs einheitliche Festsetzungen getroffen und damit immerhin erfreuliche Fortschritte angebahnt.

Ueber specielle Verhältnisse, Grenzverbindungen, combinirte Post-

course u. sind zwischen den in directem Verkehr stehenden Postverwaltungen besondere Vollzugsverträge des Vereinsvertrages, rücksichtlich der Grundsätze meist in vollständig übereinstimmender Weise, abgeschlossen worden.

Seit dem Bestehen des Postvereins haben drei Deutsche Post-Conferenzen stattgefunden. Die erste zu Berlin (eröffnet am 15. October 1851, geschlossen am 5. December desselben Jahres); die zweite zu Wien (eröffnet am 1. August 1855, geschlossen am 3. September desselben Jahres); die dritte zu München (eröffnet am 7. Januar 1857, geschlossen am 26. Februar desselben Jahres). Die Preussische Regierung war auf der ersten Conferenz durch den Vorsitzenden derselben, General-Postdirector Schmückert, und durch den Geheimen Ober-Postrath Meßner, auf den übrigen beiden Conferenzen durch den Letzteren vertreten. Den Vorsitz der zweiten Conferenz führte der erste Oesterreichische Bevollmächtigte, Ministerialrath Löwenthal, den Vorsitz der dritten Conferenz der erste Bayerische Bevollmächtigte, General-Director der Verkehrsanstalten, Freiherr v. Brück. Alle drei Conferenzen, denen im Vergleich mit ähnlichen Berathungen derartiger Körper das Zeugniß eines lebendigen Fortgangs ihrer Verhandlungen nicht versagt werden kann, haben wesentlich zur weiteren Ausbildung des Vereins beigetragen\*). Mit Uebergang von Einzelheiten sei hier nur der Hauptresultate der Deutschen Postconferenzen gedacht. Auf der ersten Conferenz wurde, nachdem sich im Laufe der Verhandlungen die Gewißheit ergeben hatte, daß die noch nicht beigetretenen Deutschen Regierungen sich dem Postvereine in nächster Zeit anschließen würden, eine vollständige Revision des Vereinsvertrages vorgenommen und unterm 5. December 1851 der revidirte Postvereinsvertrag unterzeichnet.

Die zweite Conferenz vereinbarte das Vereins-Reglement: Bestimmungen über die äußere Beschaffenheit und Behandlung der Postsendungen, über die Expeditionsformen, die Uebergänge der Transporte von einem Gebiete an das andere und mehrere technische Gegenstände, rücksichtlich deren der Mangel an gleichförmigen Bestimmungen und die oft willkürliche Behandlung zu mancherlei Unregelmäßigkeiten im practischen Dienst, zu Belästigungen des Publicums, zu Unsicherheit und zu Erschwerung der Nachforschungen in Verlust- und Spolienfällen Anlaß gegeben hatte. In Betreff der allgemeinen Einführung des Vereins-Reglements und einiger anderen, minder wichtigen Punkte ward von den Conferenz-Bevollmächtigten

\*) Die Conferenz-Geschäftsordnung wurde auf der ersten Conferenz vereinbart; sie betrifft: den Vorsitz, die Ankündigung der Sitzungen, die Mittheilung der zur Berathung zu stellenden Anträge, die Leitung und Reihenfolge der Verhandlungen, die Bestimmung der Referenten, die Bildung der Commissionen, die Berathungen in denselben und deren Resultat, die Berichte, die Berathung in pleno, die Fragestellung, Abstimmung, Formulierung der Beschlüsse, Anfertigung des Protocolls, Zusammenstellung der Beschlüsse und Ratification.



am 3. September 1855 zu Wien ein Nachtragsvertrag zu dem revidirten Postvereinsvertrage abgeschlossen.

Die dritte Deutsche Postconferenz endlich bewirkte die organische Umgestaltung des Vereins-Fahrpostwesens. In dem Vereinsvertrage war zum ersten Male die schwierige Aufgabe unternommen worden, für ein Areal von solcher Ausdehnung wie das des Postvereins gemeinschaftliche Fahrposttagnormen festzustellen. Indem es aber noch nicht thunlich war, einen Schritt weiter zur Gebiets-Einheit vorzugehen, vielmehr die Nothwendigkeit vorlag, einstweilen noch bezüglich der Fahrposttage die Territorialgrenzen aufrecht zu erhalten, so zeigten sich bald manche Unvollkommenheiten, die um so fühlbarer wurden, als für die Briefpost das Princip der Gebiets-Einheit und der directen Tage so erhebliche Verbesserungen herbeigeführt hatte.

Besonders hatten folgende Mißstände sich herausgestellt.

Zunächst die theilweise Abhängigkeit der Tage von der sehr veränderlichen Expedition. Wo verschiedene Expeditionswege zwischen zwei Vereinsbezirken benutzt wurden — und diese Fälle bilden die Regel — entstand Unsicherheit über die Tagirung (und den Portobezug), weil für die verschiedenen Expeditionswege verschiedene Grenzpunkte und Transitlinien hatten festgesetzt werden müssen. In vielen Fällen war es nicht ausführbar, das Franco richtig zu berechnen, da die Postanstalt am Abgangsorte, wenn dieser weit von den Gebietsgrenzen entfernt lag, oft keine Kenntniß vom Expeditionswege haben konnte. Es trat dies besonders in ausgedehnten Postgebieten mit mannigfach verzweigten Post- und Eisenbahnrouden fühlbar hervor. Nicht selten geschah es, daß Fahrpostsendungen auf dem Hinwege, sei es in Folge anderer Instradirung oder der verschiedenartigen Länge der Durchschnitts-Transitlinien, anders tagirt wurden, als auf dem Rückwege. Die Wege, auf welchen die Sendungen am schnellsten an ihre Bestimmung gelangten, waren nicht immer diejenigen, auf denen das Porto am billigsten war. Es war daher von einigen Vereinsverwaltungen vorgezogen worden, für Fahrpostsendungen in der Regel diejenigen Routen zu wählen, welche die billigste Tage ergaben, wenn dieselben gleich eine minder schnelle Beförderung gewährten; andere gaben dem Wege den Vorzug, der das meiste Porto abwarf. Die Eröffnung einer neuen Eisenbahnroute, die Aenderung der Expedition, bedingten öfter eine Aenderung der Tage, die Festsetzung neuer Transitlinien und Grenzpunkte. Die Anzahl der letzteren war ohnehin groß, wodurch die Tagirung an sich erschwert wurde, besonders bei Postgebieten, die kein räumlich in sich abgerundetes Ganze bildeten, wie es deren so viele in Deutschland giebt. Die Anzahl der Taggrenzpunkte zu beschränken, war aber wiederum nicht thunlich. Denn durch die Tagirung von der Grenze ab wurde das Porto in allen den Fällen schon vertheuert, wo die Grenzpunkte von der geraden Linie zwischen Abgangs- und Bestimmungsort abwichen. Diese Abweichung mußte um so größer sein, je geringer die Anzahl der Grenz-

punkte, je spizer der Winkel war, den die Verbindungslinien zwischen Grenzpunkt und Abgangs-, resp. Bestimmungsort bildeten. Da öfter ein einziger Tagrenzpunkt für die Lage mehrerer Provinzen bestimmend war, so ist leicht zu ermessen, welche Ungleichheiten hieraus bei der Tagirung entstehen mußten. Die zweckmäßige Wahl der Tagpunkte bot daher so vielfache Schwierigkeiten dar, als die Festsetzung der Durchschnitts-Transitlinien, bei welchen noch überdies manche auf specielle Conventionen gegründete Nebenverhältnisse in Betracht kamen.

Durch die gebietsweise Tagirung ward außerdem besonders in den Fällen das Porto sehr vertheuert, wo eine Sendung auf kurzen Entfernungen mehrere Postgebiete berührte, weil für ein jedes dieser Gebiete die Lage selbstständig erhoben und berechnet ward. Sendungen auf nahe Entfernungen, sobald diese mehrere Gebiete berührten, kosteten nicht selten mehr Porto, als ganz gleichartige Sendungen auf weite Entfernungen, die nur zwei Gebiete berührten. Dabei traten für jedes Gebiet die Abrundungen der Meilen- und Geldsätze in plus ein. Schwierigkeiten bereiteten auch die Fälle, wo sich zwischen zwei nahe bei einander gelegenen Vereinsgebieten ein schmaler Streifen eines dritten Vereinsgebietes hinzog, oder wo die Transportlinien einer und derselben Verwaltung durch zwischenliegendes Gebiet einer anderen Postverwaltung unterbrochen wurden.

Eine Reform des Fahrpost-Tagwesens war daher seit fünf Jahren die Aufgabe der Deutschen Postvereins-Verwaltungen gewesen, ohne daß dieselbe bei der Tragweite einer solchen Umgestaltung, bei der Verwickelung der in Betracht zu ziehenden Verhältnisse und den vielfach auftauchenden Besonderheiten bei den Verhandlungen auf der ersten und zweiten Deutschen Postconferenz auf befriedigende Art hätte gelöst werden können. Der Oesterreichischen und der Preussischen Verwaltung war schließlich anheimgegeben, sich über die für die nächste Postconferenz Behufs Regelung des Gegenstandes zu treffenden Einleitungen zu verständigen. Sollten jene Uebelstände beseitigt werden, so mußte eine durchgreifende Umgestaltung des Vereins-Fahrpostwesens bewirkt werden; nicht ohne Grund ließ sich die Bemerkung machen, daß rücksichtlich der Fahrpost ein Verein, dem Begriff und dem Wesen nach, eigentlich nicht bestand. Sollte derselbe geschaffen werden, so mußte auch hierbei von dem Grundsatz der Gebiets-Einheit und der directen Lage (mit Beseitigung des Einflusses der Territorialgrenzen und der Transite) ausgegangen werden. Ueber einen auf diesen Grundlagen beruhenden Entwurf eines neuen Vereins-Fahrposttag-systems ward zwischen Oesterreich und Preußen bei der Anwesenheit des General-Postdirectors Schmückert in Wien im November 1856 eine Verständigung erzielt.

Am 7. Januar 1857 trat die dritte Deutsche Postconferenz zur Berathung des Entwurfes zusammen, der nach längeren Verhandlungen in seinen wesentlichsten Theilen unverändert zur Annahme und, nachdem die umfassenden Vorbereitungen beendet worden waren, vom 1. Juli 1858

ab zur Ausführung gelangte. Sämmtliche Deutsche Postbezirke werden nunmehr auch in Absicht auf den Vereins-Jahrpostverkehr als Ein- getheiltes Postgebiet angesehen. Das Porto wird ohne Rücksicht auf die Territorialgrenzen und ohne Rücksicht auf die Expedition lediglich nach Maßgabe der directen Entfernung (geraden Linie\*) in Einer Summe und nicht mehr für jedes einzelne Deutsche Postgebiet besonders, sondern für den gesammten Verein als gemeinschaftliche Einnahme berechnet. Damit hörte alle Erhebung und Berechnung von Transitporto auf; selbst für jene Vereins-Jahrpostsendungen, welche über Schweizerisches Gebiet befördert werden müssen (nach und aus der Lombardei), wurde die bisher stattgefundene Erhebung eines besonderen Schweizer Transitporto beseitigt. Somit fielen alle festgesetzten Tagrenzpunkte und Transitlinien fort, und die Berechnung des Porto für Sendungen nach allen Theilen Deutschlands und der nichtdeutschen zum Postverein gehörigen Länder gestaltete sich so einfach wie für Sendungen im internen Verkehr des eigenen Postgebiets. Nunmehr war auch, da die Tage nach der directen Linie erhoben und die Einnahme eine gemeinschaftliche wurde, bei dem Jahrpostverkehr dem Grundsatz, daß die Sendungen stets auf dem Wege zu spediren seien, auf welchem sie am schnellsten ihren Bestimmungsort erreichen, volle Geltung verschafft. Das Gewichtsporto wurde auf 2 Pfennige pro Pfund auf je 4 Meilen (mit Minimalhöhen von  $1\frac{1}{2}$  bis 7 Sgr.) festgesetzt; das Werthporto nach drei Entfernungsstufen (bis 12 Meilen, über 12—48 Meilen und über 48 Meilen) und nach Abstufung der Summen (bis 40 Thlr., über 40—80 Thlr. und sodann für jede weitere

\*) Wenn alle directen Entfernungen im Gebiet des Deutschen Postvereins von Ort zu Ort hätten vermessen werden sollen, so wäre dies eine Arbeit von mehreren Jahren gewesen. Es wurden deshalb nur die Entfernungen unter 20 Meilen von Ort zu Ort vermessen. Bezüglich der weiteren Entfernungen wurden gewisse Tagfelder angenommen und die Entfernungen zwischen deren Mittelpunkten bestimmt; alle Orte, welche zu einem und demselben Tagfelde gehören, haben die Tage des Mittelpunktes. Hierdurch wurde, ohne der Correctheit der Tage, soweit das Bedürfniß sie erheischte, Eintrag zu thun, die Vermessungsarbeit bedeutend abgekürzt und noch für andere Zwecke ein bequemes Hilfsmittel geschaffen. Als solche Tagfelder waren früher die Flächen in Vorschlag gebracht worden, welche von den geographischen Längen- und Breitengraden auf der Karte gebildet werden. Sie sollten in 12 gleiche Theile getheilt werden. So vortheilhaft dies nun auch in manchem Betracht, z. B. zur leichtern Uebertragung der Postorte aus einer Karte in die andere, bei neu eingerichteten Postanstalten u. dergleichen gewesen wäre, so war doch andererseits die Größenabweichung jener Flächen, welche sich bei der Ausdehnung und Lage Deutschlands schon so bemerklich macht, daß ein Tagfeld ( $\frac{1}{12}$  der von den Graden begrenzten Fläche) im Süden um 2 bis 3 □ Meilen kleiner gewesen wäre, als im Norden, zu bedenklich. Nach dem der Münchener Postconferenz vorgelegten Entwürfe sollte daher über eine Karte des Deutschen Postvereinsgebietes ein Netz von Quadraten mit 4 Deutschen Meilen Seitenlänge gelegt werden, was auch angenommen und ausgeführt wurde. So erhielt man gleiche Tagfelder und den Vortheil, daß die meisten Entfernungen anstatt durch die Aufenthalt verursachenden Messungen auf arithmetischem Wege ermittelt werden konnten, so wie auch die richtige Einzeichnung der Orte später eingerichteter Postanstalten dadurch auf einfache Weise sicher gestellt war.

80 Thlr.) in Sägen von  $\frac{1}{2}$  bis 3 Sgr. berechnet und für die ganze Entfernung nur einmal erhoben (während früher das Werthporto, wie das Minimalporto für jeden einzelnen Postbezirk einmal erhoben worden waren). Es wurde dadurch für die Werthsendungen gleichzeitig eine Porto-Ermäßigung erzielt, die bei dem sich sehr bedeutend steigenden Geldverkehr für das Publicum von besonderem Nutzen sein mußte. Die Silbergroschenwährung wurde als einheitliche Grundwährung des gemeinschaftlichen Vereins-Jahrposttarifs angenommen und dadurch manchen Mißverhältnissen begegnet, die durch die frühere Aufstellung der Tarife in den verschiedenen Währungen mit Zugrundelegung eines in einer Münzeinheit dieser Währungen ausgedrückten Portosages entstanden waren. Dadurch, daß alles Vereins-Jahrpostporto zur gemeinschaftlichen Einnahme des Vereins berechnet wird und das Transitporto beseitigt ist, fallen die Separat-Portoabrechnungen unter den einzelnen Vereinsverwaltungen fort, und das Rechnungswesen konnte, ebenso wie der Expeditionsdienst, vereinfacht und gleichmäßiger geregelt werden.

Die gemeinschaftliche Porto-Einnahme für Vereins-Jahrpostsendungen wird unter die Vereins-Postverwaltungen nach gewissen Procentsätzen vertheilt. Als Norm dabei gilt, daß der Antheil sich nach der Leistung richtet.\*)

\*) Dies ist gewiß das gerechteste und theoretisch richtigste Princip, welchem, nachdem man mit den Schwierigkeiten der Ausführung sich vertraut gemacht und gesehen hat, daß sie sich überwinden lassen, immer mehr Anerkennung zu Theil wird. Ein früherer Vorschlag, die Höhe der nach dem frühern Portotagssystem auf gekommenen Einnahmen der einzelnen Verwaltungen für die Vertheilung maßgebend sein zu lassen, hatte das Bedenkliche, daß alsdann ein geeigneter Maßstab dafür, in welcher Weise Veränderungen in der Beförderung der Sendungen durch Eröffnung neuer Eisenbahnen &c. auf die Antheile der einzelnen Verwaltungen einwirken würden, sich künftig, nachdem die gebietsweise Taxirung durch das System der directen Taxe beseitigt war, sich nicht würde haben auffinden lassen, weil der frühere status quo sich nicht wieder herstellen ließ. Diesem Theilungsmaßstab würde also das unbedingte Erforderniß einer zweckmäßigen Correction gefehlt haben. Andere Vorschläge in Betreff des Theilungsmodus, wie Bevölkerungszahl, Verkehrsumfang, Poststraßenlänge &c. waren noch weniger geeignet; der Vorschlag, das Porto für jede Sendung nur zwischen dem Postbezirk des Abgangs- und dem des Bestimmungsortes nach Maßgabe der Entfernungen bis und von den alten Tagrenzpunkten zu theilen, und bei transitirenden Sendungen die Entschädigung des transitleistenden Gebiets Seitens der beiden Postbezirke, welche das Porto bezogen hatten, gemeinschaftlich stattfinden zu lassen, würde, abgesehen davon, daß er kein durchgreifendes Princip in consequenter Anwendung enthält, zu einer nachtheiligen Trennung des Wechselverkehrs von dem Transitverkehr, schwer zu lösende, und voraussichtlich sich stetig erneuernde Differenzen wegen der Transit-Entschädigungen verursacht, so wie zu Umföhrung der Sendungen (um die Transite zu vermeiden) und zu anderen Mißständen geführt haben.

Die Resultate der umfassenden Arbeiten der Taxirungs-Commission des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins, die sich für die ganze jetzt gewählte Taxirungsperiode von 7 Monaten auf circa 40,000 Monatskartenbunde zu erstrecken haben, liegen für den Zeitraum vom 1. November 1856 bis ultimo Januar 1857 bereits vor. Die Procentsätze, mit welchen die einzelnen Verwaltungen an der Vereinsjahrpost-Einnahme Theil zu nehmen

Jede Postverwaltung nimmt in gleichem Maße an der Einnahme Theil, als sie an der Beförderung der Sendungen Theil genommen hat. Da es zu weit führen würde, die wirklichen Beförderungsstrecken in jedem einzelnen Falle zu messen, so mußte eine möglichst annähernde Größe gesucht werden. Als solche ward die directe Entfernung von dem Abgangs- resp. Bestimmungsorte bis zu demjenigen Orte angenommen, bei welchem die Sendung aus dem betreffenden Postbezirke austritt (resp. von demjenigen Orte ab, bei welchem sie eintritt). Beim Transit bestimmt sich demnach die Portobezugslinie durch die Entfernung des Eingangspunktes von dem Wiederausgangspunkte. Unter Zugrundelegung dieser Portobezugslinien (deren Länge in den internen Tarverzeichnissen gegeben ist) und unter Anwendung des Vereinstarifs wird für einen Zeitraum von einigen Monaten eine Taxirung sämmtlicher in den Vereins-Frachtkarten eingetragener Sendungen bewirkt und neben jede Sendung der Porto-Antheil jedes Postbezirkes ausgeworfen. Aus dem Verhältniß der Summe dieser einzelnen Porto-Antheile ergeben sich dann die Procentsätze, nach denen die wirklich aufgekommene gemeinschaftliche Einnahme unter die einzelnen Vereinsverwaltungen zu vertheilen ist. Diese Taxirungen und Ermittlungen, zu denen am zweckmäßigsten die Frachtkarten aus rückliegenden Zeiträumen verwandt werden, geschehen durch die aus Commissarien (gegenwärtig 40) der verschiedenen Vereins-Postverwaltungen gebildete »Taxirungs-Commission des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins«, deren Sitz für die Dauer der ersten Taxirungsperiode nach Frankfurt a. M. verlegt worden ist. Das Ausgleichungsgeschäft ist hiernach ganz von dem technischen Betriebe getrennt, der lediglich so gehandhabt wird, als bildeten alle Deutschen Länder ein einziges Postgebiet.

Die ermittelten Procentsätze gelten dann auf einen Zeitraum von mehreren Jahren, wenn nicht inzwischen eine Neu-Regulirung derselben

haben würden, und welche einen Maßstab für die Lebhaftigkeit des Vereins-Jahrespostverkehrs der einzelnen Deutschen Postbezirke liefern, betragen danach:

für Oesterreich . . . . .	9,02 pCt.	für Braunschweig . . . . .	1,68 pCt.
» Preußen . . . . .	34,47 »	» Mecklenburg-Schwerin . . . . .	1,46 »
» Bayern . . . . .	9,75 »	» Mecklenburg-Strelitz . . . . .	0,47 »
» Sachsen . . . . .	11,07 »	» Oldenburg . . . . .	0,56 »
» Hannover . . . . .	6,88 »	» Lübeck . . . . .	0,14 »
» Württemberg . . . . .	3,43 »	» Thurn und Taxis . . . . .	15,64 »
» Baden . . . . .	5,43 »		

(Hamburg, Bremen und Luxemburg haben kein Jahrespostwesen). Ueber den Vereins-Briefpostverkehr der einzelnen Gebiete liegen statistische Notizen zur Zeit noch nicht vor. Im Innern der einzelnen Postbezirke wurden befördert:

In Oesterreich 1854: 46 Millionen Briefe;
» Preußen 1854: 90 Mill.; 1855: 98 Mill.; 1856: 110 Mill.; 1857: 115 Mill.;
» Bayern 1854: 20 Mill.;
» Sachsen 1854: 8 Mill.; 1855: 8,700,000; 1856: 9,400,000.

beantragt wird, wonächst das eben dargestellte Verfahren wieder Platz greift.

Der von den Bevollmächtigten zur dritten Deutschen Postconferenz in München über die Umgestaltung des Vereins-Fahrpostwesens unterm 26. Februar 1857 abgeschlossene Vertrag ist als zweiter Nachtrag zum revidirten Postvereins-Vertrage bezeichnet und es sind demselben beigelegt das Uebereinkommen über die Ausführung namentlich in Bezug auf Expeditions- und Rechnungsverfahren und die Instruction für die Taxirungs-Commission des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins. \*)

Außer der Fahrpost-Reform und mehreren anderen Angelegenheiten von minder wesentlicher Bedeutung wurden auf der dritten Deutschen Postconferenz auf Oesterreichs und Preußens Vorschlag Verhandlungen in Betreff der Herstellung einer gemeinsamen Postvereins-Statistik gepflogen, welche bei der Bereitwilligkeit der übrigen Vereins-Verwaltungen (nur in Betreff der Angaben über die finanziellen Verhältnisse fanden sich einzelne Bedenken, die zum Theil Beachtung verdienten) zu einem günstigen Resultate führten.

Als Termin des Zusammentritts der vierten Deutschen Postconferenz wurde der 15. Mai 1859, als Ort Frankfurt a. M. bestimmt. Da der Vereinsvertrag Ende 1860 abläuft, so wird den wichtigsten Gegenstand der Berathung die Erneuerung resp. Verlängerung des Vereinsvertrages bilden. —

#### Postverhältnisse mit Rußland.

Die erste regelmäßige Postverbindung zwischen Preußen und Rußland war, wie wir im I. Thl. (S. 145 r.) gesehen haben, durch König Friedrich Wilhelm I. begründet worden. Sie erstreckte sich lediglich auf den Briefpostverkehr. Der Plan, eine Fahrpost-, so wie eine Seepostverbindung zwischen beiden Reichen zu Stande zu bringen, war unter der Regierung dieses Königs, wie unter derjenigen seines großen Nachfolgers, zwar zu wiederholten Malen unternommen worden, jedoch hatte die Russische Handelspolitik der Ausführung dieses Planes bisher stets unübersteigliche Hindernisse entgegengesetzt. So kam der Güterverkehr nicht in Flor. Dahingegen war der Briefverkehr Rußlands nach außerhalb in Folge des Bedürfnisses der hochgebildeten vor-

\*) Die Instruction für die Taxirungs-Commission des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins erstreckt sich auf die Art der Zusammensetzung, das Kompetenzverhältniß, die Wahl, Pflichten und Befugnisse des Vorstandes, den Sitz der Commission, die obere Leitung und Aufsicht durch eine Vereinsverwaltung, die Dienststellung und Geschäftsführung der Beamten, die Vertheilung der Kosten, die Absendung zeitweiliger Revisions-Commissarien Seitens der anderen Vereinsverwaltungen und auf den technischen Betrieb innerhalb der Commission.

nehmen Klassen der russischen Gesellschaft, mit dem Auslande geistig zu verkehren, recht ansehnlich gestiegen. Die Preussische Postanstalt, der hauptsächlichste Vermittler dieses Verkehrs, genoß davon ihre Vortheile. Schon im vorigen Jahrhunderte (Zbl. I. S. 174) waren von Seiten fremder Postverwaltungen mehrmals Pläne geschmiedet und Maßregeln combinirt worden zu dem Zwecke, die Russische Correspondenz von den Preussischen Posten abzuleiten. Der Preussischen Postpolitik war es bisher gelungen, diese Absichten zu vereiteln.

Im Jahre 1819 wurde in Petersburg ein ähnlicher Plan, welcher die Ableitung der Russischen Correspondenz nach Frankreich, Holland und Süddeutschland von dem Preussischen Postgebiet und die Führung derselben durch Polen und Oesterreich, Sachsen und Bayern bezweckte, von den betreffenden fremden Gesandten lebhaft betrieben. Sie hatten dabei noch die weitergehende Absicht, die neue Postroute zu einer Commercialstraße auszudehnen und allmählig den Russischen Landhandel in diesen Verkehrskanal zu lenken. Auf die sichere Kunde davon sandte die Preussische Regierung den Ober-Postdirector Goldbeck aus Memel im Jahre 1820 nach Petersburg, um jene Schritte zu beobachten, ihnen entgegen zu wirken und womöglich einen im Entwürfe ihm von dem General-Postamte zugefertigten Postvertrag mit Rußland zu Stande zu bringen, durch welchen ähnlichen Unternehmungen der fremden Regierungen das Terrain entzogen bliebe. Die Russische Regierung, durch die concurrirenden Interessen in eine vortheilhafte Stellung gesetzt, ging mit Bereitwilligkeit auf Unterhandlungen mit Preußen ein. Der Wirkliche Etatsrath Postdirector Bulhakow wurde Behufs derselben mit Vollmacht versehen.

Es zeigte sich bald, daß das Preussische Gebiet nach Maßgabe der geographischen Lage, der Hauptstraßenrichtung und der Küstennähe, so wie der Culturverhältnisse im Allgemeinen und der Vollkommenheit seiner Postbetriebs-Einrichtungen für den Transit-, Handels-, und Postverkehr die meisten Vortheile darbot, und daß die Störung der desfallsigen natürlichen und historischen Beziehungen dem Russischen Staatskörper selbst empfindlich werden mußte. Dennoch hatte der Preussische Bevollmächtigte durch die stete Dazwischenkunft des Oesterreichischen und Polnischen Gouvernements einen schwierigen Stand, und die Unterhandlungen währten bereits ein Jahr, ohne daß bestimmte Aussicht vorhanden war, das Ziel zu erreichen.

Das General-Postamt in Berlin hatte diese Zeit benützt, Maßregeln vorzubereiten, deren Wirkung die Entscheidung rasch herbeiführte. So war namentlich das Preussische Postcoursystem auf den Routen, auf welchen der Russische Transitverkehr sich vorzugsweise bewegte, und die seit Wiederherstellung des Friedens noch nicht fest organisirt waren, umgestaltet und vervollkommenet worden. Wer sich vergegenwärtigt, daß es sich hierbei um Strecken von Glatz bis Tilsit und von Aachen bis Memel handelte, daß bei dem genau abgemessenen Zusammenhange der zahlreichen Neben-

und Seitencourse die geringste Veränderung in den Coursverhältnissen der Hauptroute oft auf die Verbindung der entlegensten Orte von großer Wirkung ist, und daß hierbei noch häufig auf vertragsmäßige Vereinbarungen mit fremden Staaten Rücksicht genommen werden muß, so wie daß die Beschaffenheit der Wege und Beförderungsmittel damals dergleichen Einrichtungen noch wenig erleichterte, der wird die Sensation bei dem Russischen Publicum und den Behörden begreiflich finden, als die Französische, Süddeutsche, Niederländische u. Correspondenz plötzlich um mehrere Tage früher in Petersburg eintraf. Selbst Briefe aus Wien, was der Oesterreichische Gesandte, Baron v. Lebzeltern, stets für unmöglich gehalten hatte, kamen auf den Routen über Preußen eher in Petersburg an, als über Polen. »Den Grafen v. Nesselrode — berichtet der Ober-Postdirector Goldbeck — sprach ich an diesem Tage auch, der mir mit vieler Freude bekannt machte, daß er von dem Russischen Gesandten in Wien den ersten Brief mit den neuen Preussischen Posten über Memel in zwölf Tagen erhalten habe, und er nicht umhin gekonnt, ihn dem Baron v. Lebzeltern zu zeigen, der bisher immer an der Möglichkeit gezweifelt. Se. Majestät der Kaiser haben Ihre lebhafteste Befriedigung über diese schleunige Correspondenz huldreichst auszudrücken geruhet.« Da nun zu derselben Zeit die von Preußen mit Frankreich, den Niederlanden, Sachsen, Bayern und der Thurn und Taxisschen Postverwaltung abgeschlossenen Postverträge für die Russische Correspondenz in Wirksamkeit traten, so behauptete Preußen den Vorrang.

Den rühmlichen Bemühungen des Ober-Postdirectors Goldbeck gelang es, den Staats-Postvertrag mit Rußland unterm 24./12. December 1821 zu Stande zu bringen. Im Artikel 3. dieses Vertrages verpflichtete sich Rußland, seine Correspondenz nach allen Ländern Europa's (mit Ausnahme von Schweden, Oesterreich, Italien und der Türkei), nach Nord- und Südamerika, und nach den Englischen, Französischen und Niederländischen Colonieen den Preussischen Posten ausschließlich zur Weiterbeförderung auszuliefern.

Die Internationalposten wurden (nach Artikel 1.) auf zwei Straßen organisiert: auf der Route von Memel über Immerstatt, Polangen, Mitau, Riga nach Petersburg (Moskau) und auf der Route von Tilsit über Schmalleningken, Georgenburg, Kownow und Wilna (Moskau). Die Briefpostverbindung sollte zweimal wöchentlich stattfinden. Um die Anschlüsse an die nach dem Westen abgehenden Posten in Berlin für alle Fälle zu sichern, richtete das General-Postamt als dritte wöchentliche Post einen eigenen Estafettencours von Memel nach Berlin ein, und als die Chausséen auf den betreffenden Strecken fertig waren, wurde eine Beschleunigung der Correspondenz zwischen Paris und Petersburg um sechs bis sieben Tage erzielt. Der Artikel 8. der Convention beseitigte den Grenz-Francozwang für die Russisch-Preussische International-Correspondenz. Die Lage wurde aus der Zusammensetzung des Preussischen internen Porto-



Tarifs und desjenigen Russischen Tarifs gebildet, der in dem Russischen Reiche für die von auswärts gekommene Correspondenz Anwendung fand, und der allerdings bedeutend höher war, als der Russische interne Porto-Tarif. Doch war es nicht möglich gewesen, hierunter die Reciprocität zu erlangen, da die Grundsätze des Russischen Prohibitivsystemes mit jener höheren Besteuerung der auswärtigen Correspondenz im Zusammenhange standen.

Dasselbe System ließ die Unterhandlungen des Preussischen Bevollmächtigten wegen Herstellung einer Fahrpostverbindung scheitern, gegen welche mehrere Russische Minister Bedenken erregten, und auch als Preußen zur Haftung für die Zölle und Anstellung eines Preussischen Postagenten in dem Russischen Grenzzorte Polangen Behufs der Verzollung, der Expedition und Uebergabe der Fahrpostsendungen an das Russische Postamt sich erbot, bei ihrem Widerstande beharrten. Die Vermittelung des Fahrpostverkehrs blieb demnach, wie bisher, den Spedituren und Schmugglern überlassen.

Zu erwähnen ist noch die Bestimmung des Artikel 4. des Vertrages, nach welcher zur Beschleunigung der Correspondenz die in Memel aus Russland angekommenen und weiter zu spedirenden Briefe von Memel aus unverzüglich und zwar unter allen Umständen eher abgesendet werden sollten, als die nach Memel selbst bestimmten Russischen Briefe dort ausgegeben würden. (Durch diese Bestimmung bezweckte man außer der schleunigeren Weiterbeförderung wohl noch, den Porto-Defraudationen der Russischen Correspondenten, die ihre Briefe nach Preussischen Orten, so wie nach dritten Staaten auf Memel couvertirten, ein Ende zu machen.)

Bei der Beförderung auf den combinirten Coursen wurde der Grundsatz angenommen, daß jede Postanstalt den Transport bis zur gegenüberliegenden Grenzstation besorgen lasse. Bezüglich der allgemeinen völkerrechtlichen Verhältnisse des Postinstituts traf unter anderen der Art. 19. die Festsetzung, daß »die Schirrmeister und Postillone, welche die Posten, Extraposten und Estafetten begleiten und führen, sobald sie das Gebiet des befreundeten Nachbarstaates betreten, unter dessen besonderen Schutz für ihre Personen, Wagen und Pferde gestellt sind; Niemand darf sie anhalten und in ihren Dienstverrichtungen hindern; die Grenzschlagbäume werden ihnen auf das erste Posthornsignal geöffnet. Begegnet Einem oder dem Andern auf fremdem Boden ein Zufall, so ist Jedermann verpflichtet, Hülfe zu leisten, wenn diese nachgesucht wird. Desertirte Postillone werden ausgeliefert.«

Auf eine bestimmte Zeitdauer wurde der Postvertrag vom 24./12. December 1821 nicht abgeschlossen. Vielmehr kamen beide Theile überein, demselben den Charakter eines unkündbaren immerwährenden Staatsvertrages zu geben. Seine Bestimmungen sind also noch heute in Kraft, insofern sie nicht durch spätere Verträge oder Vereinbarungen der beiden contrahirenden Theile aufgehoben worden sind.

Im Jahre 1829 beabsichtigte die Russische Regierung nach der Vereinigung Groß-Polens mit Rußland eine Chaussee von Petersburg auf Warschau zu bauen und dieselbe von Warschau aus weiter auf Kalisch und Krakau zu führen. Zwar war bei dem langsamen Fortgange der Chausseerungs-Arbeiten auf der noch wichtigeren Petersburg-Moskauer Straße nicht zu besorgen, daß die erwähnten Chausseelinien eher fertig werden würden, als diejenige von Königsberg nach Tilsit; indeß nahm der General-Postmeister v. Nagler doch Veranlassung, dem Finanzminister und dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten die Nothwendigkeit der schleunigen Beendigung des Baues der Königsberg-Tilsiter Chaussee und die Einleitung von Unterhandlungen mit der Russischen Regierung zum Behuf der Weiterführung dieser Chaussee auf dem Russischen Gebiet bis Lauroggen und demjenigen Punkte, wo sie in die Petersburg-Warschauer Chaussee einmünden konnte, vorzustellen. Inzwischen hatte das Russische Minister-Comité bereits beschlossen, den bisherigen Haupt-Postcours von der Route über Polangen und Memel zu verlegen und ihn von Mitau ab, dem Chausseeplanum folgend, auf Schawly und Georgenburg zu leiten, wo er bei Schmallingen auf die Preussische Grenze übertrat. Die Preussische Postverwaltung mußte aber die Leitung über Lauroggen und Laugszargen wünschen, wobei ein Umweg von 6 Meilen erspart und der Preussische Chausseezug eher erreicht wurde. Da die Russische Regierung mit der Verlegung der Posten schleunig vorging und ein Russischer Commissarius bereits an der Grenze eingetroffen war, so wurde der Geheime Postrath Schmückert ebenfalls dorthin entsendet, welcher auch die Leitung des Russischen Courses auf Lauroggen und die Herstellung der lange erstrebten Preussisch-Russischen Fahrpostverbindung, zu Stande brachte, wobei die Mitwirkung des Grafen v. Cancrin, dessen staatsmännischem Blicke die Wichtigkeit dieser Verbindung nicht entging, sehr zu Statten kam.

Die Fahrpostverbindung trat mit dem 1. November 1833 ins Leben. Sie erstreckte sich zuerst auf Gelder und Packete bis 40 Pfund. Später (1839) wurde indeß auch diese Gewichtsbeschränkung aufgehoben. Für die Sendungen fand in Preußen der Preussische interne Fahrposttarif (bis Laugszargen) und in Rußland der Briesposttarif dergestalt Anwendung, daß für jedes Pfund der einfache Briesportosatz (mit dem Zuschlag für die ausländische Correspondenz) erhoben wurde. Außerdem ward bei Werthsendungen auf Entfernungen unter 500 Werst  $\frac{1}{2}$  Procent und über 500 Werst 1 Procent Affecuranzgebühr erhoben.

Die Personen wurden, wofern sie nicht in den Russischen leichten Posten \*) Beförderung erhielten, von Lauroggen ab zweimal wöchentlich mit den Privat-Diligencen befördert, da dem Russischen Diligencen-Verein durch Kaiserlichen Ukas vom 13./25. Juni 1831 die Erlaubniß ertheilt worden

\*) In Rußland werden die Fahrposten (Güterposten) die schweren, die Reit- und Schnellposten die leichten Posten genannt (wie leichte und schwere Cavallerie).

war, seine Fahrten bis Taurroggen auszudehnen und die Diligencen mit Pferden der Poststationen befördern zu lassen.

Durch die Verlegung des Preussisch-Russischen Hauptcourses auf die Straße über Tilsit und Taurroggen, wo er seitdem geblieben ist, ging der frühere Hauptcour über die Kurische Nehrung und Memel ein. Nach Beendigung der Preussisch-Russischen Eisenbahn über Gumbinnen und Eydtkubnen wird der Haupt-Postcour auf diese Route verlegt werden.

Im Jahre 1839 legte die Preussische Postverwaltung, um die Correspondenz nach und aus Rußland um 24 Stunden zu beschleunigen, dreimal wöchentlich Couriersposten von Berlin nach der Russischen Grenze an, die einen Kostenaufwand von 30,000 Thlr. jährlich erforderten. —

Behufs Betreibung der Dampfschiffahrt zwischen den Russischen und anderen Ostseehäfen hatte sich im Jahre 1829 in Petersburg eine Actiengesellschaft gebildet, bei welcher mehrere der Russischen höchsten Staats- und Hofbeamten, so wie einflußreiche Mitglieder des Handelsstandes theilhaftig waren. Diese Actien-Gesellschaft hatte durch einen Ukas vom 8. August 1830 die ausschließliche Befugniß zu erhalten gewußt, von Orten unter dem 55 Grad n. Br. aus die Dampfschiffahrt nach den Häfen des Finnischen Meerbusens zu betreiben. Diese Lagenbestimmung faßte sämtliche Preussische Häfen (außer Memel) in sich, und somit waren zum großen Nachtheil der Preussischen Rhederei Preussische Dampfschiffe von den Russischen Häfen ausgeschlossen. Vergebens hatte die Preussische Staatsregierung versucht, hiergegen anzukämpfen. Da Rußland nicht nachgab, so blieb nichts übrig, als Retorsionsmaßregeln zu ergreifen und es wurde demnach den Russischen Dampfschiffen die Benutzung Preussischer Häfen untersagt.

Inzwischen richtete die Petersburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft den directen Cours nach Lübeck ein, wo den russischen Dampfschiffen die Einfahrt verstattet war.

Da die Briefe aus Rußland nach den Hansestädten, nach England, Frankreich, den Niederlanden &c. während der Dauer der Dampfschiffahrt auf diesem Wege eine schnellere Beförderung erhielten als über Taurroggen und Memel, so begann die Russische Postverwaltung jene Briefe auf dem Seewege nach Lübeck zu befördern.

Nach Artikel 3. des Postvertrages vom Jahre 1821 war die Russische Postverwaltung zwar verpflichtet, jene Correspondenz nur an Preußen auszuliefern; andererseits aber ließ sich nicht verkennen, daß das Interesse nicht allein der Russischen, sondern auch der Englischen, Niederländischen, ja der eigenen Preussischen Unterthanen und des Verkehrs im Allgemeinen empfindlich verletzt werden würde, sobald Preußen durch Geltendmachung seines unbestrittenen Rechtes den Correspondenzverkehr von der vortheilhafteren Verbindung ausgeschlossen hätte.

Wenn auch Rußland sich hierüber mit ausreichendem Grunde hätte beklagen können, da das Anlaufen seiner Pyrosophen in Swinemünde

oder Danzig von der Preussischen Staatsregierung lediglich als Retorsion gegen das die Preussische Rhederei bedrückende Monopol der Petersburger Gesellschaft nicht gestattet worden war, so würde Preußen doch durch das Verlangen der Auslieferung der Correspondenz in Tilsit oder Memel alle jene Mittel gegen sich in die Schranken gerufen haben, durch welche der Verkehr ein seiner freien Bewegung sich entgegen stellendes unnatürliches Hinderniß hinwegzuräumen oder wenigstens zu umgehen weiß.

Von der anderen Seite hingegen drohte der Preussischen Staatskasse ein beträchtlicher Verlust, wenn jene umfangreiche Correspondenz dem Stadt-Postamte in Lübeck zur Weiterbeförderung ausgeliefert worden wäre.

Um bei dieser Sachlage die commerciellen und finanziellen Interessen zu versöhnen und jenen höheren staatlichen Rücksichten zu genügen, welche die kraftvolle Behauptung eines erworbenen Rechtes erheischen, bot sich das Mittel dar, in Lübeck eine Preussische Postagentur zu errichten, an welche die mit den Dampfschiffen aus Petersburg ankommende Correspondenz zur Weiterpedition ausgeliefert werden sollte, während die nach Petersburg bestimmte Correspondenz, welche in directen Packeten von den Preussischen Postämtern in Hamburg und Berlin (über Boizenburg) der Preussischen Postagentur in Lübeck zugesandt werden würde, von Letzterer unmittelbar an Bord des Dampfschiffes geliefert werden sollte.

Die Russische Postverwaltung war mit diesem Plane einverstanden, der es ihr möglich machte, ihrer Verpflichtung gegen Preußen in Betreff der Auslieferung der Correspondenz zu genügen, ohne die Vortheile aufzugeben, welche der Seeweg gewährte. Allein das Gelingen war bei der Eifersucht der fremden Verwaltungen in Betreff der hanseatischen Postverhältnisse und dem sehr begreiflichen Widerstreben des Senates noch sehr zweifelhaft.

Daß gleichwohl unterm 23. Mai 1829 der Vertrag mit dem Senate von Lübeck zu Stande kam und die Errichtung einer Preussischen Postagentur in dieser Hansestadt bewirkt wurde, haben wir bereits oben (S. 503) gesehen.

Preußen war sonach mit seiner Verkehrsanstalt der neuen Richtung gefolgt, welche der Correspondenztransport mit Umgehung des Preussischen Gebiets eingeschlagen hatte; es hatte sich durch einen vorgeschobenen Posten auf fremdem Gebiet am südlichsten Punkte des Ostseegestades seinen Besitz und seine Rechte, so wie dem Verkehr alle Vortheile einer neuen Communication gesichert.

Das Privilegium der Petersburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft war im Jahre 1841 abgelassen. Es lag die Möglichkeit vor, daß bei Erneuerung desselben für die Russische Dampfschiff-Verbindung noch ein anderer Deutscher Hafen, z. B. Kiel oder ein Hafen an der Schleswigschen Küste gewählt werden würde.

Um sich für diesen Fall den Transit verschlossener Russisch-Preussischer Briefpakete zwischen Hamburg und dem betreffenden Hafenplaz durch das

Dänische Gebiet zu sichern, leitete das General-Postamt schleunig Unterhandlungen mit der Postverwaltung von Dänemark ein, welche das gewünschte Resultat herbeiführten.

Um die Zeit des Ablaufes des erwähnten Privilegiums machte die Preussische Staatsregierung auf diplomatischem Wege abermals den Versuch, jenes Monopol der Russischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu beseitigen oder wenigstens bei der Erneuerung des Privilegiums das Letztere zu beschränken. Allein auch dieser Versuch scheiterte an der Macht und dem Einflusse der Actionaire und Directoren jenes Unternehmens, deren Interesse durch hohe Dividenden und reiche Besoldungen an den Fortbestand der Gesellschaft gefesselt war.

Der Kaiser verlängerte das Privilegium bis zu Ende des Jahres 1846. Erst bei den im Jahre 1842 eingeleiteten Verhandlungen über eine Vereinbarung wegen der Handels- und Schiffahrts-Verhältnisse mit Rußland erhielt der Preussische Gesandte die Zusicherung, daß »nach Ablauf des der St. Petersburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft erteilten Privilegiums die Preussischen Unterthanen in Beziehung auf Dampfschiffahrts-Unternehmungen zwischen den Häfen beider Staaten mit den Russischen Unterthanen auf gleichen Fuß gestellt werden sollten.« Diese Zusicherung war indeß lediglich in einer Verbalnote des Grafen Nesselrode enthalten. Aber abgesehen von der formellen Unzulänglichkeit, war diese Zusicherung auch in materieller Hinsicht nicht von bedeutendem Werthe, da sie in einer Gleichstellung der Preussischen Dampfschiffahrts-Befugnisse nach Russischen Häfen mit den desfalligen Rechten der Russischen Unterthanen beruhte und es in dem Belieben der Russischen Regierung lag, die Letzteren auszudehnen oder zu beschränken.

In dieser Lage befand sich die Dampfschiffahrts-Angelegenheit und der davon abhängige seit 1830 gehegte Plan der Preussischen Postverwaltung, eine Postdampfschiffs-Verbindung zwischen Stettin und St. Petersburg ins Leben zu rufen; als im Jahre 1842 das Russische Gouvernement durch seinen Gesandten, Baron v. Meyendorff in Berlin, die Revision und Abänderung einiger Bestimmungen des Postvertrages vom 24./12. December 1821 beantragte. In der betreffenden Note des Barons von Meyendorff vom 2./14. Juni 1841 heißt es u. a.: »Le Gouvernement Impérial doit à la Prusse la justice de dire qu'elle a scrupuleusement remplis les engagements que cette convention lui a imposés, et qu'elle n'a rien négligé de son côté pour améliorer autant que possible le service de notre correspondance avec le reste de l'Europe. Elle voue encore actuellement ses soins les plus assidus au perfectionnement d'une partie du service qui lui doit tant d'améliorations«. Indem das Russische Gouvernement die Revision des Vertrages beantragte, war es von dem Gedanken geleitet, daß die in dem Vertrage von 1821 an Preußen zugesagte absolute Auslieferung der Russischen Correspondenz nach fast

ganz Europa unter Umständen die Russische Postverwaltung an freier Bewegung und ungehemmter Benützung vortheilhafterer Verbindungswege, wie sie sich z. B. unter Umständen in den damals entstehenden Eisenbahnen darbieten konnten, in einigen Fällen gehindert werden könnte. Der Vertrag von 1821 konnte ohne Zustimmung Preußens nicht geändert werden. Eine Revision erschien jedoch rätlich, da inzwischen in den Postconventions-Verhältnissen Preußens mit fremden Staaten mancherlei Aenderungen stattgefunden hatten, der Verkehr bedeutend gestiegen war und außerdem eine allgemeine Ermäßigung des Preussischen Porto bevorstand, während die Russische Postverwaltung ihrerseits damals im Geiste des Fortschrittes Maßregeln vorbereitete, mit denen sie vielen anderen Postverwaltungen des europäischen Continents voranging und sich die allgemeine Anerkennung erwarb.

Die anzuknüpfenden Unterhandlungen boten Gelegenheit, den Plan der Stettin-Petersburger Dampfschiffverbindung wieder aufzunehmen, der durch die bevorstehende Eröffnung der Berlin-Stettiner Eisenbahn ein neues Fundament erhielt.

»Die Schwierigkeiten, welche sich diesem Unternehmen bisher entgegen stellten, die Wichtigkeit der postalischen Verbindung mit Rußland, bei deren Regelung die Gesammtheit der Postvertrags-Verhältnisse Preußens zu fast allen Staaten Europa's ins Auge gefaßt werden muß, die Aufgabe, dem Preussischen Staate den Transit der Hauptmasse der Russischen Correspondenz zu erhalten, ohne die freie Bestimmung der Russischen Postverwaltung über diese Correspondenz so zu beschränken, wie es im Jahre 1821 den damaligen Verhältnissen entsprechend geschah, erfordern — so berichtet der General-Postmeister Geh. Staatsminister v. Nagler an den König — die Wahl eines umsichtigen und mit den ausländischen Verhältnissen vollkommen vertrauten Bevollmächtigten, der sich nach St. Petersburg begeben . . . .«

Am 21. April 1843 traf der Geheime Ober-Postrath Schmückert in Petersburg ein. Am 27. Mai ward der Entwurf eines Additional-Postvertrages paraphirt und am 2. Juni von dem Preussischen 21. Mai a. St.

und von dem Russischen Bevollmächtigten, Geheimen Rath und Director des Postdepartements, nachmaligen obersten Chef des Russischen Postwesens, v. Prianischnikoff, vollzogen. Die hauptsächlichlichen Bestimmungen dieses Vertrages waren folgende. Statt der dreimal wöchentlichen wurde eine fünfmal wöchentliche Courierpostverbindung zwischen Berlin und Petersburg über Königsberg, Tilsit, Tauroggen, Mitau und Riga eingerichtet. (Die Preussische Postverwaltung hätte am liebsten eine tägliche Courierpostverbindung hergestellt; bei dem Einflusse des Russischen Finanzministers im Ministercomité war indeß durch das Zugeständniß der fünfmaligen Courierpostverbindung schon genug erreicht.) Ferner sollte zweimal wöchentlich zwischen Mitau und Memel und zwischen Libau und Memel

eine Briefpost-, wie zwischen Tilsit und Tauroggen eine Fahrpostverbindung stattfinden, während Schmalleningken und Georgenburg durch eine Botenpost verbunden wurden. Die Kartenschlüsse, welche Preussische Postanstalten (Posen, Berlin, Thorn zc.) mit den Süd-Russischen Postämtern in Schitomir und Wladimir im Transit durch Polen unterhielten, wurden vermehrt, und die Russische Postkasse leistete auf das Transitporto Verzicht, welches bisher Preussischer Seits für den Durchgang dieser Briefpakete durch Polen bezahlt worden war. Endlich sollte die Postverbindung zwischen Preußen und Rußland durch Benützung der coursirenden Dampfschiffe (damals der Petersburg-Lübecker) aufrecht erhalten werden, wobei die Kosten des Seetransportes der Briefpakete halbscheidlich, die Kosten des Landtransportes von dem Landungs-, resp. Abfahrtspunkte (damals Lübeck) bis zur ersten Preussischen Postanstalt von Preußen allein zu tragen waren.

Bezüglich der Auslieferung der Correspondenz bestimmte der Artikel 7., daß »Russischer Seits die Correspondenz nach dem Preussischen Postgebiete, nach den Deutschen Bundesstaaten (mit Ausnahme Oesterreichs), nach Dänemark, der Schweiz, den Niederlanden, Belgien, Frankreich, der Pyrenäischen Halbinsel, England (nebst den Colonien) und Amerika an Preußen ausgeliefert werden soll, insofern dieselbe auf anderen Wegen nicht schneller und billiger befördert werden kann. Findet die Beförderung durch Dampfschiffe statt — heißt es im folgenden Artikel 8. — welche zwischen der Russischen Küste und einem Deutschen oder Schleswigschen Ostseehafen fahren, so wird die Auswechslung der gedachten Correspondenz ebenfalls unmittelbar zwischen den Russischen und Preussischen Postanstalten erfolgen. Dagegen hat Preußen weder auf die Auslieferung, noch auf einen Portogenuß von solchen Briefen Anspruch, welche mit Dampfschiffen befördert werden, die nicht zur Verbindung zwischen Rußland und einem Deutschen oder Schleswigschen Ostseehafen dienen« (z. B. diejenigen Briefe, welche direkt nach Copenhagen oder den Emporien der Nordsee gehen). »Sollte in der Folge (Artikel 9.) eine Dampfschiffverbindung zwischen der Russischen Küste und einem anderen Deutschen oder Schleswigschen Ostseehafen (als Travemünde) eröffnet werden, so wird diese neue Verbindung ebenfalls zur gegenseitigen direkten Correspondenz-Auswechslung benützt werden, von welcher jedoch die Dänische Correspondenz aus und nach Rußland in dem Falle, daß der Deutsche Hafen ein Dänischer (Holsteinischer oder Schleswig'scher) selbst ist, ausgeschlossen wird und der unmittelbaren Auslieferung zwischen den Russischen und Dänischen Postanstalten vorbehalten bleibt.«

Die Gesamtheit dieser Bestimmungen über die Auslieferung der Correspondenz war den Interessen beider Theile und des Verkehrs entsprechend. Sie sicherte Preußen den Transit der Hauptmasse der Russischen Correspondenz, berücksichtigte die Vertragsverhältnisse Rußlands zu Oester-

reich, Schweden und Dänemark, und hinderte nicht die freie Bewegung des Verkehrs für den Fall, daß sich günstigere Routen darboten.

Wie in den Postverbindungen, so wurden durch den Additionalvertrag vom  $\frac{2. \text{ Juni}}{21. \text{ Mai}}$  1843 auch in den Portotagen bedeutende Verbesserungen eingeführt.

Zunächst gelang es, den Portozuschlag zu beseitigen, welcher in Rußland für alle ausländischen Brief- und Fahrpostsendungen bisher erhoben worden war. Diese Sendungen wurden den internen russischen Sendungen gleichgestellt. Die Wichtigkeit dieses Zugeständnisses trat besonders hervor, als bald darauf Rußland für seine gesammte interne Correspondenz ohne Unterschied der Entfernung den gleichförmigen Portosatz von 10 Kopeken (3 Sgr.) einführte. Bisher hatte allein das Russische Porto für die aus Preußen u. kommende Correspondenz nach Moskau  $15\frac{1}{2}$ , nach St. Petersburg  $11\frac{1}{2}$ , nach Wilna  $8\frac{1}{2}$ , nach Odessa  $20\frac{1}{2}$ , nach Archangel  $22\frac{1}{2}$ , nach Nischnei Nowgorod 20, nach Tobolsk  $25\frac{1}{2}$  Sgr. betragen. Außerdem fiel das Grenzporto fort, indem jeder Theil das Porto lediglich von und bis zu seiner letzten Grenzstation (ohne Zuschlag für die Grenzbeförderung bis zur gegenüberliegenden fremden Station) beziehen sollte. Für den Verkehr der Grenzorte unter sich wurde ein Localporto (1 Sgr., resp. 3 Kopeken pro Brief) festgesetzt, welches die absendende Postanstalt ungetheilt bezog. Bei der im Jahre 1833 stattgefundenen Verlegung des Hauptcourses von der Memelschen auf die Tilsit-Laugszargener Route waren, weil man die Tarife nicht umarbeiten wollte, die Memelschen (und für Rußland die Polangenschen) Taxen beibehalten worden. Jetzt wurden die Taxen, wie der Hauptspeditionsweg es bedingte, nach Maßgabe der Punkte Laugszargen und Lauroggen bemessen.

Bezüglich des Preussischen Transitporto für die Russische Correspondenz nach und aus dritten Staaten, so wie bezüglich des für die Transportstrecken dieser Staaten zu vergütenden Weiterporto und Weiterfranco stellte der Artikel 18. des Vertrages ein neues Princip auf, indem, ähnlich wie dieses später im Deutsch-Oesterreichischen Postverein geschah, das Transitporto nach Durchschnitts-Entfernungen bemessen wurde, so daß bezüglich der Russischen Correspondenz nach solchen Staaten, wohin verschiedene Speditionswege existirten, z. B. Baden, Frankreich u. s. w., das Preussische Transitporto nur nach einem Satze zur Anwendung kam. Dabei wurden die Preussischen Transitportosätze, deren Maximum früher 15 bis 20 Sgr. pro Loth betragen hatte, um mehr als die Hälfte ermäßigt und nach dem Maßstabe des internen Preussischen Portotarifs bemessen, mit dessen fortschreitender Ermäßigung sie ebenfalls eine Moderation erfuhren. Dieses Princip der Durchschnittssätze, welches die Taxen vereinfachte, den Dienstbetrieb und die Abrechnung erleichterte, so wie das Publicum vor Ueberhebungen möglichst sicher stellte, erhielt noch eine ausgedehntere Anwendung, indem auch das von Rußland an Preußen für Rechnung dritter Staaten



(Hannover, Bayern, Frankreich, Belgien u.) zu vergütende Auslageporto und Weiterfranco nicht nach den verschiedenen Sätzen der Tarife dieser Länder, sondern für jedes Land nach einem Durchschnittsportosätze bemessen wurde, bei dessen Festsetzung die Gliederung, die Höhe und die Progression des fremden Tarifes, so wie die geographische Lage der hauptsächlichsten Correspondenzorte zu berücksichtigen waren. Ermäßigungen der fremden Tarife sollten auch eine Moderation der Durchschnittssätze zur Folge haben und die Letzteren in gewissen Zeiträumen einer Revision unterworfen werden. In Folge der hierdurch erzielten Vereinfachung der Taxen waren die Russischen Postämter in den Stand gesetzt, bis zum Bestimmungsorte frankirte Briefe nach fremden Staaten anzunehmen.

Die übrigen Bestimmungen des Vertrages regulirten das Abrechnungsverfahren, die Münzausgleichung ( $3\frac{1}{4}$  S. Kop. = 1 Sgr., der frühere Rechnungsmodus nach alten Preussischen Groschen [90 = 1 Thlr.] wurde beseitigt), das Extrapost-, Courier- und Estafettenwesen, die Garantie (bis zum Orte der Uebergabe nach Maßgabe der für die Ersapplicht der Postanstalt im Innern jedes der beiden Staaten bestehenden landesherrlichen Verordnungen) und das Expeditionsverfahren. Die Dauer des Vertrages war auf 10 Jahre festgesetzt. Auf den Postverkehr zwischen Preußen und Polen fand derselbe nicht Anwendung \*).

Durch diesen Vertrag waren bezüglich der Verbindung zu Lande

\*) Die Postverhältnisse zwischen Preußen und Polen waren vor der Vereinigung der Postverwaltung im Königreich Polen mit der Russischen Postverwaltung (1851) durch eine besondere unterm 20. März 1827 zu Berlin von dem Geheimen Postrathe Schmückert und dem Postrathe Nowicki abgeschlossenen Conventio regulirt, durch welche sich Preußen die Auslieferung der Polnischen Correspondenz mit Ausnahme derjenigen nach Rußland, Oesterreich, Italien und der Türkei, gesichert hatte. Außer dem Porto bis zu den gegenseitigen Grenzpostanstalten nach den internen Tarifen kam ein Grenzporto von 1 Sgr. pro Brief, 4 Sgr. pro 100 Thlr. Silber, 2 Sgr. pro 100 Thlr. Gold und 4 Pf. pro 1 Pfd. Sachen zur Anwendung. Obwohl in Preußen und Rußland (wie in den meisten übrigen Staaten) das Porto inzwischen bedeutend ermäßigt worden war, blieb aller Unterhandlungen ungeachtet in Polen das alte Porto bis in das jetzige Jahrzehend hinein bestehen, so daß die Correspondenz nach Polen zuletzt fast die theuerste auf dem ganzen Continente war. Dieß ungünstige Verhältniß änderte sich, als mit dem 1. Januar a. St. 1851 die Verwaltung des Postwesens in Polen auf die Kaiserlich Russische Postverwaltung überging und der niedrige Russische Tarif in Polen eingeführt wurde. Unterm 20. December 1850 waren zwischen den Postverwaltungen von Preußen und Rußland transitorische Bestimmungen über die Anwendung des Preussisch-Russischen Additional-Postvertrages vom  $\frac{21. \text{Mai}}{2. \text{Juni}}$  1843 und der in den beiderseitigen Tarifen später eingetretenen Modificationen auf den Postverkehr zwischen Preußen und Polen vereinbart worden. Der neue Additional-Postvertrag zwischen Preußen und Rußland vom 24. December 1851 wurde demnach für den Postverkehr zwischen Preußen und dem gesammten Russischen Reiche incl. Polen abgeschlossen.

alle Zwecke erreicht, welche beide Theile im specifischen Verwaltungs- und im allgemeinen Verkehrsinteresse nur wünschen konnten.

Die Verhandlungen über diesen Vertrag waren geschickt benutzt worden, um die Schritte zu maskiren, welche gleichzeitig Seitens des Preussischen Bevollmächtigten im Verein mit den Staatsmännern, die an der Spitze der Russischen Postverwaltung standen und bei denen die Herstellung einer Staats-Postdampfschiff-Verbindung zwischen Stettin und St. Petersburg den lebhaftesten Anklang fand, zur Erreichung dieses Zieles unternommen worden waren. Es war hierbei die äußerste Vorsicht, aber auch das nachdrucksvollste Handeln erforderlich, denn es galt den Kampf gegen ein Monopol, für dessen Aufrechthaltung mächtige Interessen in den hohen und höchsten Regionen der Petersburger Hof- und Staatswelt in die Schranken traten, denen gegenüber das fortiter in re nicht minder als das suaviter in modo alle Schritte leiten mußte.

Ohne dem Gange der desfallsigen Unterhandlungen in seinen Einzelheiten, so belehrende und interessante Seiten sie auch darbieten, hier zu folgen, wollen wir nur erwähnen, daß der bis zur Vollendung vorbereitete Vertrag nahe daran war, durch den Einfluß seiner Gegner noch unmittelbar vor dem Ziele zu scheitern. Jetzt handelte es sich um den Moment, und nur entschlossenes Vorgehen konnte den Ausschlag geben. Ohne die eingeholte Genehmigung und Instruction von Berlin abzuwarten, vollzog daher auf eigene Verantwortlichkeit und Gefahr der Preussische Bevollmächtigte den ausgearbeiteten Entwurf zu dem Dampfschiffahrtsvertrage in Gemeinschaft mit dem Russischen Commissarius Geheimen Rath von Prianischnikoff. Der Entwurf wurde noch an demselben Tage dem Staatskanzler Grafen v. Kesselrode vorgelegt, der nur einen wenig bedeutungsvollen Artikel strich. Der oberste Chef der Russischen Postverwaltung, Generaladjutant Graf v. Adlerberg, erstattete ungesäumt dem Kaiser Nicolaus, der von der Verhandlung selbst genaue Kenntniß genommen hatte, persönlichen Vortrag über den Entwurf. Der Kaiser sah den letzteren genau durch und machte drei Bemerkungen: die erste, daß das von Rußland zu erbauende Postdampfschiff so construirt werden sollte, um für den Fall eines Krieges in eine Dampfregatte verwandelt werden zu können; die zweite, daß der Vertrag nicht von zehn zu zehn, sondern von drei zu drei Jahren verlängert werden sollte, und die dritte, daß, wenn die Staats-Postdampfschifflinie statt vom 1. Januar 1847 (wo das Privilegium der Petersburger Dampfschiffahrtsgesellschaft abgelaufen war) von einem früheren Termine ab (z. B. vom 1. Januar 1846) ins Leben treten würde, jenes Privilegium dafür um eine gleiche Zeit (also bis 1. Januar 1848), aber nur für die Petersburg-Lübecker Linie verlängert werden sollte.

Diesen Bemerkungen entsprechend wurde der Vertrags-Entwurf abgeändert und unterm  $\frac{1. \text{ Juli}}{19. \text{ Juni}}$  1843 von den beiderseitigen Bevollmäch-

tigten unterzeichnet, so wie demnächst von den Souverainen beider Reiche unbedingt ratificirt. Eine Einrichtung war ins Leben gerufen, die für die Verkehrs-, die politischen und die Cultur-Interessen von hoher Wichtigkeit war, der Preussischen Postflagge auf der Ostsee die ihr gebührende Stellung und Wirkungssphäre verschaffte und außerdem der Postverwaltung einen jährlichen Reingewinn von durchschnittlich 60,000 Thlr. einbrachte.

Nach Art. 1. des gedachten Vertrages soll eine regelmäßige Post-Communication mittelst Dampfschiffen zwischen Stettin und Petersburg zur Beförderung von Personen, Briefen, Geldern, Post-Päckereien, Kaufmannsgütern und sonstigen zum Transport auf Dampfschiffen geeigneten Gegenständen nach dem Grundsatz vollkommener Reciprocität eingerichtet werden. Artikel 2. Jede Regierung schafft zu diesem Behufe ein Dampfschiff von mindestens 250 Pferdekraft an. Artikel 3. Ist das Fahrwasser zwischen Kronstadt und Petersburg, wie zwischen Swinemünde und Stettin für diese Dampfschiffe schwierig zu passiren, so werden beide Regierungen den Anschluß durch kleinere Dampfschiffe herstellen. Artikel 4. Die Dampfschiffe und ihre Maschinen sollen in den vorzüglichsten Fabriken Englands in möglichster Vollkommenheit in Beziehung auf Schnelligkeit und Sicherheit gebaut werden, geräumig, bequem und angemessen ausgestattet sein. Jeder Regierung bleibt überlassen, ihr Dampfschiff so bauen zu lassen, daß es nöthigenfalls in eine Dampfregatte umgewandelt werden kann. \*) Jeder Theil trägt für sein Schiff die Kosten der Anschaffung, Bemannung und Unterhaltung. Artikel 6. Die Fahrten finden den ganzen Sommer hindurch so lange statt, als das Fahrwasser frei ist. Artikel 7. So lange dem öffentlichen Bedürfnisse damit genügt ist, soll wöchentlich eine Fahrt an bestimmten Tagen und Stunden stattfinden. Artikel 8. Sollte ein Reserve Schiff erforderlich sein, so wird solches auf gemeinschaftliche Kosten nach näherer Verständigung beschafft und unterhalten werden. Artikel 10. Für den Transport der Briefe wird keine besondere Vergütung geleistet. Der Portoansatz und der Portobezug erfolgen nach den Bestimmungen des Additional-Postvertrages vom  $\frac{2. \text{ Juni}}{21. \text{ Mai}}$  1843 wie auf dem Landwege.

Ueber die Fahrpreise für Personen und die Güterfracht werden beide Postverwaltungen einen besonderen Tarif vereinbaren. Artikel 11. Die Ein-

\*) Allerh. Kab. Ord. vom 29. September 1843 an den Staatsminister, General-Postmeister v. Nagler: „Auf Ihren Bericht vom 23. d. M. genehmige Ich, daß das zur Herstellung der Postdampfschiffahrten zwischen Stettin und Petersburg zu erbauende Preussische Dampfschiff ebenso wie das Russische und in der Art construirt wird, daß es nöthigenfalls zu einer bewaffneten Dampfregatte umgestaltet werden kann. Auch bin Ich damit einverstanden, daß das Preussische und Russische Dampfschiff unter Mitprüfung und Aufsicht durch einen Sachverständigen, bei dessen Auswahl Ich Ihnen eine besondere Vorsicht empfehle, gemeinschaftlich in Bestellung gegeben, und demnächst durch das Loos entschieden wird, welches der beiden Schiffe einem jeden Gouvernement zufällt.“

nahme für den Transport (mit Ausnahme des Porto für die Briefe) wird zwischen beiden Verwaltungen halbscheidlich getheilt. Artikel 12. Die Postdampfschiffe verrichten ihre Fahrten unter der eigenen Staatsflagge und genießen gegenseitig völlige Hafengelderfreiheit. Die Ladung derselben ist den Zollgesetzen beider Staaten unterworfen. Artikel 13. Der Vertrag läuft bis zum Jahre 1856. Erfolgt zwei Jahre vor dem Ablaufe keine Kündigung, so findet stillschweigende Verlängerung von drei zu drei Jahren statt.

Mit dem Jahre 1845 trat die Stettin-Petersburger Dampfschiff-fahrts-Verbindung ins Leben \*).

Was den Dampfschiffahrts-Vertrag in staatswirthschaftlicher Hinsicht noch besonders auszeichnet, ist, daß er nicht allein keine einzige, Exclusiv-berechtigungen statuierende monopolistische Bestimmung enthält, sondern daß darin noch ausdrückliche Festsetzungen getroffen sind, die dieser Communicationsanstalt jeden fiskalischen Charakter nehmen und ihr lediglich das Gepräge einer den Interessen des geistigen und materiellen Verkehrs der Nationen gewidmeten Anstalt ausdrücken. In der Einleitung des Vertrages heißt es, daß derselbe zu dem Zwecke geschlossen wird, »um dem gegenseitigen Post-, Reise- und Handelsverkehr diejenigen Erleichterungen zu Theil werden zu lassen, welche zur See die Benützung der Dampfschiffe gewährt« und der Artikel 10. bestimmt, daß bei Festsetzung der Tarife »der Gesichtspunkt festgehalten werden soll, daß bei dieser dem allgemeinen Wohle ge-widmeten Anstalt es nicht auf wesentlichen Gewinn, sondern zunächst nur auf Deckung der Kosten ankommt.«

In dem Jahresberichte der Vorsteher der Kaufmannschaft in Stettin pro 1851 ist bemerkt: »Die Dampfschiffahrt nach Petersburg und Kopenhagen hat im Laufe des Sommers wesentlich zur Belebung des Verkehrs beigetragen. Es knüpfen sich daran stets neue Erwerbszweige und jede derartige Seeverbindung kann daher nur freudig von uns begrüßt

---

\*) Der große Nutzen der beiden Verträge vom Jahre 1843 für den Verkehr und den Fortschritt wurde auch von der Russischen Regierung seinem ganzen Werthe nach gewürdigt. Der Kaiser Nicolaus selbst sprach sich hierüber anerkennend gegen den Preussischen Bevollmächtigten aus, und an den Geheimen Rath, Postdirector Prianišnikoff erließ er unterm 11. Juli 1843 das folgende Rescript: »Monsieur le Conseiller privé Prianišnikoff. En vous munissant de pleins-pouvoirs pour conclure des conventions postales avec la Prusse de concert avec le plénipotentiaire de cette puissance J'étais assuré, que vous vous acquitteriez de cette mission avec succès et Je vois avec plaisir par les deux conventions signées de vous et soumises à Ma sanction, que vous avez justifié Mon attente. Les stipulations que vous avez établies d'après les bases préalablement approuvées par Moi concourront à développer de plus en plus les relations postales et commerciales de la Russie avec les pays étrangers, et Je vous témoigne Ma satisfaction particulière pour ces nouveaux travaux. Je suis votre affectionné: Nicolas.« (cfr. Journal de St. Pétersbourg vom 

31. Juli
12. August

 1843).

werden. Die Linie nach St. Petersburg namentlich entwickelt eine so große Thätigkeit, daß allem Anscheine nach eine Verdoppelung derselben sowohl im Interesse des Staates liegen, als auch zum Vortheil unseres Plazes gereichen würde. «

Die Russische Regierung hatte jedoch einen bereits zu Anfang des Jahres 1851 gestellten Antrag der Preussischen Postverwaltung auf Verdoppelung der Fahrten aus Besorgniß vor einem zu großen Verluste abgelehnt. Aus demselben Grunde dürfte die Herstellung von Postdampfschiffverbindungen zwischen anderen Preussischen Ostseehäfen und Rußland Anstand finden, welche allerdings in Folge der Vollendung der Preussischen Ostbahn und des Baues der Russischen Anschlußbahn nicht mehr als ein hervorragendes Bedürfniß erscheinen möchte.

Ueber die Betriebs- u. Verhältnisse des Stettin-Petersburger See-postcourses wird weiter unten bei dem Kapitel von den Postdampfschiffen das Nähere erwähnt werden.

Die Ermäßigung und Umgestaltung des Preussischen Portotarifs im Jahre 1849, die Errichtung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins (1850) und der Uebergang der Verwaltung des Postwesens im Königreiche Polen auf das Kaiserlich Russische Postdepartement machten die Abänderung

mehrerer Bestimmungen des Additional-Postvertrages vom  $\frac{2. \text{ Juni}}{21. \text{ Mai}}$  1843

zwischen Preußen und Rußland und die anderweite Regulirung der Postverhältnisse zwischen Preußen und Polen erforderlich, zu welchem Behufe

unterm  $\frac{24. \text{ December n. St. 1851 zu Berlin}}{\text{und 24. December a. St. zu Petersburg}}$  im Wege schriftlicher Ver-

handlungen von den beiderseitigen Bevollmächtigten, General-Postdirektor Schmückert und Geheimen Rath und Direktor des Postdepartements v. Prianischnikoff ein neuer Additional-Postvertrag \*) vereinbart wurde, der sich auf das gesammte Russische Reich (incl. Polen) erstreckt. Die gegen früher abgeänderten resp. neuen Bestimmungen desselben sind hauptsächlich folgende. Artikel 2.: Im Falle die Eisenbahnroute über Macki, Szczakowa und Myslowiß zur Beförderung gegenseitiger Brief- und Fahrpostsendungen benützt werden sollte, wird die der Kaiserlich Oesterreichischen Postkasse zu leistende Transitvergütung von beiden Postverwaltungen zu gleichen Theilen getragen werden. Artikel 7.: Bei Benutzung dieser Eisenbahnroute zur Beförderung gegenseitiger Brief- und Fahrpostsendungen soll die Auslieferung unmittelbar mittelst direkter durch das Oesterreichische Gebiet transitirender Brief- und Fahrpost-Kartenschlüsse stattfinden. Art. 8.: Neben den Posten, welche die Verbindung zu Lande bewirken, werden auch die Staats- und Privat-Dampfschiffe zur Versendung von Correspondenz benützt werden, insofern dadurch die Ueberkunft der

\*) Amtsblatt des Königlich Preussischen Postdepartements Nr. 10. pro 1852 S. 99. ff.

Correspondenz beschleunigt wird. Findet die Beförderung durch Dampfschiffe statt, welche nur zwischen der Russischen Küste und einem Postvereins-Hafen fahren, so wird die Auswechslung der gedachten Correspondenz zwischen den Russischen und Preussischen Postanstalten erfolgen. Ist jedoch das Endziel der Fahrten jener Dampfschiffe ein nicht zum Deutschen Postverein gehöriger Hafen, so bleibt es der Russischen Postverwaltung vorbehalten, die nicht nach dem Postvereinsgebiete gehörige Correspondenz mit der Postbehörde des Endzielhafens auszuwechslen. Auf die Auslieferung und auf einen Portogenuß von dieser letzteren Correspondenz hat die Preussische Postverwaltung keinen Anspruch. Artikel 12.: Das Russische Briefporto beträgt nach und aus allen Russischen Grenzpostanstalten gegen Preußen 1 Sgr., nach und aus allen übrigen Orten des Russischen Reiches 3 Sgr.; das Preussische Briefporto beträgt nach Maßgabe des Preussischen Tarifs 1, 2 resp. 3 Sgr., wobei der erste und zweite Rayon durch Kreise resp. Regierungsbezirke gebildet sind. (Ein Brief von Aachen nach Tobolsk, der 10 Jahre früher noch 1 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf. gekostet hat, kostete fortan 6 Sgr.; dabei durfte er nicht früher über  $\frac{3}{4}$  Loth schwer sein.) Artikel 15.: Als ein einfacher Brief wird ein solcher angesehen, welcher nicht über 1 Loth wiegt. Für jedes Loth Mehrgewicht wird ein einfacher Briefportosatz mehr erhoben. Artikel 16.: Zeitungen, Preiscurante, gedruckte Circulare unter Kreuzband zahlen, wenn sie frankirt abgesandt werden, an Preussischem Porto  $\frac{1}{2}$  Sgr. pro Loth, an Russischem Porto bis 3 Loth den einfachen Russischen Portosatz und bei schwererem Gewicht 1 Sgr. für jedes Loth mehr. Artikel 17.: Waarenproben und Muster dürfen nur bis zu dem Gewichte von 3 Loth Preussisch mit der Briefpost befördert werden und zahlen bis zu 2 Loth das einfache und bis zu 3 Loth das doppelte Briefporto. Artikel 21.: Bei der durch Preußen transitirenden Russischen Correspondenz nach dem Postverein beträgt das Porto von der Russisch-Preussischen Grenze bis zum vereinsländischen Bestimmungsorte et v. v. 3 Sgr. für den einfachen Brief. (Früher hatte das für diese Correspondenz zu zahlende Preussische Transit- und das fremden Deutschen Postverwaltungen gebührende Porto [event. Transitporto, wenn die Correspondenz durch mehrere Deutsche Staaten transitirte] z. B. betragen: bei der Russischen Correspondenz nach Hannover 10 Sgr., nach Baden 11 Sgr., nach Sachsen  $8\frac{1}{2}$  Sgr., nach Braunschweig 8 Sgr., nach dem Thurn und Taxischen Postbezirk 10 Sgr., in Stelle dieser Beträge trat überall der Satz von 3 Sgr.) Zu bemerken ist noch der Schlusssatz dieses Artikels: Die Russische Correspondenz nach und aus Oesterreich soll übrigens auch zwischen den Russischen und Oesterreichischen Postanstalten im Transit durch Preußen unmittelbar ausgewechselt werden können, in welchem Falle nach Maßgabe des Deutschen Postvereinsvertrages an Preußen das Deutsche Vereinsporto für diejenigen Briefpostsendungen zu entrichten ist, welche in den nach Oesterreich gehenden Briefpacketen enthalten sind. Artikel 22.: Für die Russische Correspondenz nach den zum Postverein nicht gehörigen

Staaten beträgt das Transitporto durch Preußen (oder das Postvereinsgebiet) gleichfalls nur 3 Sgr. Für die frankirten Briefe aus Rußland nach diesen (außerdeutschen) Staaten, sowie für die unfrankirten Briefe aus diesen Staaten nach Rußland werden die Durchschnittssätze nach wie vor beibehalten. (Bei den meisten derselben traten aber in Folge der von Preußen mit fremden Staaten inzwischen abgeschlossenen Postverträge bedeutende Ermäßigungen ein. So z. B. für die Niederlande von 12 auf 5 Sgr. [3 Sgr. Preussisches und Vereinstransit- und 2 Sgr. Niederländisches Porto], für Belgien von 12 auf 5 Sgr., für England von 18 auf 7 Sgr., für Norwegen von 22 auf  $10\frac{1}{2}$  Sgr. u. s. w.) Artikel 26.: Eine Ermäßigung des Preussischen oder Vereinsstarifs soll auch der Correspondenz nach und aus Rußland und eine Ermäßigung des Russischen Tarifs auch den Russischen Briefen nach und aus Preußen und dem Postverein, so wie den durch Preußen transitirenden Russischen Briefen zu Gute kommen. (Eben so sollen nach Artikel 22. die Durchschnittssätze nach Maßgabe der in dem Tarife der betreffenden fremden Länder vorkommenden Abänderungen umgeändert werden.) Durch Artikel 27 — 29. wurden auch für die Fahrpostsendungen die inzwischen ermäßigten Sätze der internen Tarife (resp. des Postvereins-Fahrposttarifs) eingeführt. Artikel 41.: Für einen recommandirten Brief wird im Verlustfalle 1 Mark Silber (14 Thaler oder 13 Rubel) Ersatz geleistet. Im Uebrigen sind für die Garantie jeder Postverwaltung die betreffenden Landesherrlichen Verordnungen maßgebend.

Dieser Additional-Postvertrag läuft bis zum Schlusse des Jahres 1860, dem Endtermin des Deutschen Postvereinsvertrages. —

#### Postverhältnisse mit Schweden.

Bei der Abtretung von Neuvorpommern wurde in dem Traktat vom 7. Juni 1815 Artikel 16. bestimmt: »Le cours des postes sera conservé de la même manière où il se trouve au moment de la signature du présent traité sur le pied de la plus parfaite réciprocité entre les deux hautes parties contractantes.«

Dieser Artikel bezog sich auf den Scepostcourse zwischen Stralsund und Ostadt, die einzige nach der Abtretung Neuvorpommerns an Preußen noch vorhandene internationale Postverbindung zwischen beiden Reichen.

Behufs Regelung derselben nach dem im erwähnten Vertrage aufgestellten Grundsätze der Reciprocität fanden im Jahre 1816 zwischen den Bevollmächtigten der beiderseitigen Postverwaltungen, Geheimen Secretair Valerius aus Stockholm und Ober-Postdirektor Cumerow in Stralsund, Unterhandlungen statt, die aber, weil Schweden auf der Forderung, ein eigenes Postcomptoir in Stralsund zu behalten, fest beharrte, ohne dafür Reciprocität zu gewähren, zu keinem Resultate führten.

Die Schwedische Regierung machte in Folge dessen Miene, den Seepostcourſ nach Stralsund abzubrechen und ihn auf einen anderen Deutschen Hafen zu leiten. Die Preußische Regierung protestirte dagegen unter Hinweis auf den Artikel 16. des Vertrages vom 7. Juni 1815, nach welchem Schweden zu einer solchen Aufhebung der Seepostverbindung zwischen Stralsund und Ostadt einseitig nicht schreiten konnte. Nachdem diese Differenz durch diplomatische Einschreitung beseitigt war, wurden die Verhandlungen im Jahre 1817 wieder aufgenommen und einerseits von dem Schwedischen Gesandten zu Berlin, Kammerherrn von Laube, andererseits von dem Wirklichen Geheimen Legationsrath v. Jordan und dem Geheimen Postrath Schmücker in Berlin geführt.

Unterm 25. März 1818 kam ein Vertrag zu Stande, nach dessen Artikel 1. jeder der beiden Staaten Behufs der Seepostverbindung zwischen Stralsund und Ostadt zwei Packetboote unterhalten sollte. Im Artikel 5. verpflichtete sich das Schwedische Gouvernement, keine Packetboote mehr nach Lübeck und Rostock abzusenden, sondern die Schwedische und Norwegische Post, sowohl nach den Preußischen als nach den übrigen Staaten des Continents, jedoch mit Ausnahme der Russischen Correspondenz, in der Zukunft allein über Stralsund und über Hamburg zu dirigiren. Nach Artikel 6. soll in Stralsund ein Schwedischer und in Ostadt ein Preußischer Postagent zur Uebergabe und Uebernahme der Schiffscorrespondenz, zur Führung der Abrechnung und Bewachung und Beschützung der Schiffe und Mannschaften angestellt werden. Die Agenten haben sich jedes Eingriffes in die landesherrlichen Postgerechtsame zu enthalten. Artikel 13. bestimmte, daß die Einkünfte der Postjachten der Kasse des Landes anheim fallen, von dessen Küste sie absegeln. Nach Artikel 16. sollten die Briefe gegenseitig bis Stralsund, resp. Ostadt frankirt werden. Schweden zahlte an Preußen für die Beförderung bis Ostadt 6 Schilling Pommersch Courant pro Brief. Für den Traject der Reisenden, Effecten &c. war ein besonderer Tarif zwischen beiden Postverwaltungen vereinbart und dem Vertrage als integrirender Theil beigelegt.

Die Postjachten brauchten im Sommer einen Tag, im Herbst und Frühjahr aber zwei bis drei Tage zur Ueberfahrt. Die Communication war überhaupt für die an eine Postverbindung zu machenden Anforderungen zu unregelmäßig, da diese leichten Fahrzeuge den Zufälligkeiten des Witterungswechsels zu sehr preisgegeben und in ihrem Laufe von der Windrichtung zu abhängig waren. Das Publicum sandte daher die Briefe meist über Dänemark. Unter diesen Umständen erforderten die Jachten nicht allein einen jährlichen Zuschuß, sondern es stand auch die ganze Anstalt nicht in besonderem Vertrauen bei dem Publicum und wäre auf die Dauer kaum lebensfähig gewesen.

Das im Jahre 1820 von Schweden in Anregung gebrachte Project der Anwendung von Dampfschiffen auf diesem Seepostcourse begegnete, namentlich des Kostenpunktes wegen, einer lebhaften Opposition und würde,



da auch der General-Postmeister v. Seegebarth diese Bedenken anfänglich theilte, ohne die Beharrlichkeit der Geheimen Rätthe Nistor und Schmückert, welcher letztere demnächst unterm 1. März 1821 den Postdampfschiffahrts-Vertrag mit Schweden zu Stande brachte, auf eine spätere Zeit verwiesen worden sein. Nun aber hißte am 1. Mai 1824 das erste Postdampfschiff auf der Ostsee, zugleich das erste Dampfschiff, welches dieses Meer befuhr, seine Flagge auf.

Die Hauptbestimmungen des Vertrages vom 1. März 1821 waren folgende: Jeder Staat hat, statt der beiden Jachten, ein Dampfschiff einzustellen und zu unterhalten und für ein Reserveschiff zu sorgen; die Schwedische Postverwaltung wird das Publicum möglichst veranlassen, seine Briefe nach dem Continente über Nyttadt zu senden; das Schwedische Postamt in Hamburg wird, während der Zeit, daß die Dampfschiffe gehen, alle Briefe nach Schweden und Norwegen über Stralsund dirigiren und sie dem Preussischen Ober-Postamt in Hamburg in einem an den Schwedischen Postagenten in Stralsund adressirten Packete zur weiteren Versendung übergeben. Die in Stralsund mit den Dampfschiffen ankommenden Briefe für das Schwedische Postamt in Hamburg werden in gleicher Weise von dem Postagenten in Stralsund in ein an das Schwedische Postamt in Hamburg adressirtes Packet gepackt und dasselbe auf das Preussische Ober-Postamt in Hamburg zur Auslieferung an das Schwedische Postamt spedirt; für den Transit und die Beförderung dieser Briefe von Stralsund bis Hamburg zahlt die Schwedische Postverwaltung an die Preussische 4 Schilling, für den Transit und den Transport der Briefe von Hamburg bis Nyttadt 8 Schilling pro  $\frac{1}{2}$  Loth. Im Uebrigen bleiben die Bestimmungen des früheren Vertrages in Kraft.

Bei dem niedrigen Fahrwasser im Stralsunder Hafen hatte der Kiel der beiden Dampfschiffe möglichst flach gebaut werden müssen. Dennoch stießen sie in dem Hafen nicht selten auf den Grund, und es kam vor, daß sie wegen niedrigen Wasserstandes mitunter Tage lang nicht auslaufen konnten. Eine Vertiefung des Fahrwassers war dringend nöthig. Da aber seit langer Zeit nichts gethan worden war, um der Verandung zu begegnen, troßdem daß die Schwedische Regierung 30 Jahre lang von der Stadt Stralsund für diesen Zweck eine Liefgelderabgabe erhoben und die Preussische Regierung die Erhebung fortgesetzt hatte, so war die gründliche Ausbaggerung des Hafens und die Herstellung eines normalen Fahrwassers jetzt ohne jahrelange umfassende Arbeiten nicht zu bewirken. Das General-Postamt nahm daher darauf Bedacht, die Dampfschiffahrt inzwischen nach einem anderen Vorpommerschen Hafen zu verlegen und entschied sich für den Hafen Wyk bei Greifswald, welcher bei allen Winden sicher ist und bei dem niedrigsten Wasserstande 7, gewöhnlich aber 8 —  $8\frac{1}{2}$  Fuß Wasser hat. Daß die Dampfschiffe darin nicht wenden konnten, erschien als kein wesentliches Hinderniß. Zwischen Wyk und Greifswald sollte die Ladung mittelst Ruderbooten befördert werden.

Die Schwedische Postverwaltung war hiermit einverstanden und unterm 11. September 1826 ward eine Vereinbarung getroffen, nach welcher die einstweilige Verlegung des Seepostcourseß auf Greifswald stattfinden sollte.

Wie sich erwarten ließ, beschwerte sich die Stadt Stralsund wegen Verlegung ihrer Interessen und beantragte die Aufhebung dieser Uebereinkunft. Die Regierung von Stralsund und das Ober-Präsidium der Provinz Pommern unterstützten diesen Antrag auf das Lebhafteste. Da aber bei jenem Dampfschiffcourse nicht das Interesse einer einzelnen Stadt, sondern in erster Linie die höhere Rücksicht der allgemeinen Beförderung des Verkehrs und der Erhaltung einer für den ganzen Staat wichtigen Correspondenzverbindung, so wie der Transitroute zwischen Hamburg und Schweden durch Vorpommern maßgebend sein mußte, und da bei der mit jedem Jahre mangelhafter gewordenen Beschaffenheit des Stralsunder Fahrwassers und der in Folge dessen entstehenden Unregelmäßigkeiten in der Seepostverbindung mit Schweden der Verkehr zuletzt selbst sich von dieser Route weggewendet haben und dadurch dem Interesse der Stadt Stralsund wahrscheinlich ein empfindlicherer Schlag beigebracht worden sein würde, als es durch die einstweilige Verlegung nach Greifswald der Fall war, so erhielt der von der Postverwaltung abgeschlossene Vertrag die Allerhöchste Ratification mit der Maßgabe, daß die Seepost-Communication nach Stralsund wieder hergestellt werden sollte, wenn die Hindernisse in dem dortigen Hafen beseitigt sein würden, zu welchem Zwecke das Ministerium des Innern sogleich Maßregeln vorkehrte.

Die Verlegung des Dampfschiffcourseß nach Greifswald kam demnach zur Ausführung. Die Postverbindungen von Hamburg und Berlin nach Greifswald wurden so organisiert, daß eine Beschleunigung erzielt ward.

Bei dem Bau der im Jahre 1824 eingestellten Postdampfschiffe hatte es noch an der erforderlichen Erfahrung sowohl in technischer Beziehung überhaupt als hinsichtlich der nautischen Anforderungen an die zur Befahrung der Ostsee im Besonderen geeigneten Dampfschiffe gefehlt. Die im Jahre 18<sup>22</sup>/<sub>23</sub> gebauten Dampfschiffe, das Schwedische: Constitution, und das Preussische: der Adler, erschienen sowohl hinsichtlich ihrer Kraft und Größe, als in Betreff ihrer Bauart nicht ausreichend, den Anforderungen an den Postdampfschiffdienst auf der Ostsee zu genügen. Es war nöthig, den Dienst auf der erwähnten Linie von besseren und stärkeren Schiffen versehen zu lassen. Andererseits erheischte die damalige Lage der Staatsfinanzen um so sorgfältigere Berücksichtigung, als die Unterhaltung der Seepostverbindung mit Schweden dem Staate bisher noch alljährlich finanzielle Opfer auferlegt hatte. Um beide Interessen zu versöhnen, machte das General-Postamt folgenden Vorschlag: »Zur Besorgung des zweimal wöchentlichen Dienstes zwischen Ostadt und

Greifswald wird, statt der bisher verwendeten beiden Schiffe, künftig nur ein Dampfschiff eingestellt, aber von vortrefflichster Bauart und mindestens 68 Pferdekraft. Da Schweden vermöge der Hülfsmittel, die ihm seine Marine gewährt, im Stande ist, den Seepostdienst billiger zu versehen als Preußen, so übernimmt für die Folge Schweden allein die Beforgung der Dampfschiffahrten zwischen Ostadt und Stralsund, wie die Anschaffung und Unterhaltung des Postdampfschiffes. Preußen zahlt dafür eine jährliche Vergütung von 9000 Thlr. an Schweden. Die Einnahme wird in bisheriger Weise zwischen beiden Staaten getheilt. Das bisher zu den Fahrten verwendete Schwedische Dampfschiff bleibt als Reserveschiff im Dienste auf der Linie; das Preussische dagegen wird dem Finanzministerium als Zollwachtschiff überwiesen oder zu solchen Diensten verwendet, zu denen es in seinem jetzigen Zustande etwa noch tauglich ist.« Das Einverständnis der Schwedischen Regierung mit diesem Plane wurde herbeigeführt, und unterm 10. April 1830 ward von dem Geh. Postrathe Schmücker und dem General-Konsul Lundblad ein Vertrag auf 10 Jahre abgeschlossen, der jene Vorschläge verwirklichte und in welchem sich die Schwedische Regierung außerdem verpflichtete, die gesammte Schwedische und Norwegische Correspondenz, welche in Greifswald mit dem Dampfschiffe ankam, so weit sie bei der Expedition in dem directen Brieffackete von der Greifswalder Postagentur auf das Schwedische Postamt in Hamburg nicht schneller ihren Bestimmungsort erreichte, dem Preussischen Postamte in Greifswald zur Weiterbeförderung einzeln auszuliefern, so wie durch ihre Gesandten bei den fremden Höfen dahin zu wirken, daß die Correspondenz nach Schweden und Norwegen, in so weit sie mit den Preussischen Posten eben so schnell und wohlfeil als mit andern befördert werden könnte, vorzugsweise den ersteren zugeführt werden möge (Artikel 11). Auch während des Winters solle alle Correspondenz aus Schweden und Norwegen dem Preussischen Ober-Postamte in Hamburg, so fern es dieselbe eben so schnell und wohlfeil als andere Postanstalten befördern könne, zugeführt werden (Artikel 12). Die Zwangsfrankatur bis Greifswald resp. Ostadt ward aufgehoben (Artikel 15).

Diesem Vertrage erging es Anfangs nicht besser wie den früheren Postdampfschiffahrtsverträgen. Es war, als ob auf diesem Gebiete kein Schritt nach vorwärts ohne Kampf und Schwierigkeiten gemacht werden könne. Waren die Hindernisse überwunden, die in der Sache selbst lagen, oder die die Natur diesem neuen Institute entgegenstellte, so traten die in persönlichen Verhältnissen und Ansichten wurzelnden Schwierigkeiten, die Macht der Vorurtheile und die Autorität hergebrachter Verwaltungsprincipien dem Fortschritte hindernd entgegen. Aber auch hier wußte der General-Postmeister v. Nagler, der die volle Wichtigkeit der Postdampfschiffverbindungen stets so richtig würdigte, daß jede Maßregel zur Verbesserung derselben an ihm einen weisen und mächtigen Beförderer fand, durchzubringen und nicht allein die Erhaltung der Linie, sondern

auch die weitere Ausdehnung und Vervollkommnung der Postdampfschiffe zu sichern \*).

Der Vertrag gelangte zur Ausführung und es wurde von der Schwedischen Regierung verabredetermaßen ein großes trefflich gebautes Postdampfschiff in Cours gesetzt, das die Fahrten schneller, regelmäßiger und sicherer bewirkte.

Im Jahre 1839 versuchte die Schwedische Regierung jedoch, sich von dem Vertrage loszumachen. Im Verlauf der desfallsigen Unterhandlungen trat die weitere Absicht Schwedens hervor, wo möglich die Postdampfschiff-Verbindung mit Preußen ganz aufzuheben und den Cours von Nydahl nach Lübeck zu leiten. In Folge der von dem General-Postmeister v. Nagler persönlich geführten Unterhandlungen wurde die Beseitigung dieses Projekts erzielt und die erwähnte Verbindung zwischen Pommern und Schonen aufs Neue gesichert und vervollkommnet. Dies geschah durch den unterm 14. September 1840 von Herrn v. Nagler und dem Königlich Schwedischen Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire Baron d'Ohlson zu Berlin abgeschlossenen, auf den Artikel 16. des Wiener Vertrages vom 7. Juni 1815 gestützten dauernden Staatsvertrag. Als Zweck dieses in 5 Artikeln bestehenden *Traité explicatif de l'article 16. du Traité du 7. Juin 1815* ist in der Einleitung angegeben: »de définir plus positivement les obligations qui résultent pour les deux hautes Parties contractantes de l'art 16. du Traité de Vienne du 7. Juin.«

---

\*) Wie sehr der vereinigete General-Postmeister v. Nagler den Werth der Postdampfschiffverbindungen für Preußen würdigte und wie wenig er hierbei die finanziellen Motive den in Frage kommenden höheren Rücksichten gegenüber in die Waagschale warf, zeigt ein bei der obigen Gelegenheit von ihm persönlich verfaßtes amtliches Schriftstück vom 23. Mai 1830, in welchem es unter andern heißt: „Es kommt überhaupt auf alle Finanzbalancen bei dieser Sache gar nicht an. Wir hatten früher Post-Segelschiffe unterhalten. Der Fortschritt machte es zur Ehrensache, Dampfschiffe zu substituiren und wenn der Herr Geheimerath Schmückert 1821 den ersten Vertrag darüber zu Stande gebracht hat, so hat er, was die Nothwendigkeit geboten hatte, zur Ehre von Preußen zur Ausführung befördert. Er hat die größte Deconomie bewährt. Denn wären damals die Mittel nicht so beschränkt gewesen, so wäre für die Schwedische Linie sogleich die Anschaffung eines größeren Dampfschiffes, die nunmehr nach dem jetzigen Vertrage erfolgen soll, und eines Reserveschiffes einzuleiten gewesen. Preußen hat von dieser Dampfschiffahrt Ehre und Ruf gehabt, und wenn bei der nothwendigen Realisirung dessen, was Staatsbedürfniß, Cultur und Fortschritt erheischten gar keine Einnahmen, sondern neue Ausgaben sich herausstellten, so käme darauf gar nichts an. Ich lege auf die Sorgfalt und Umsicht, die der Herr Geheimerath Schmückert auch in dieser Angelegenheit, wie immer, bewiesen hat, so großen Werth, daß ich die schwierige Aufgabe für glücklich gelöst halte und der Meinung bin, daß derselbe bei Anschaffung und Anwendung der Mittel und Wege zur Errichtung und Vervollkommnung des sehr nützlichen, rühmlichen und namentlich für den Preussischen Staat und seine Verhältnisse vortrefflichen Dampfschiff-Institutes Alles geleistet hat, was irgend zu leisten war.“

Artikel 1. bestimmte: »La communication postale qui d'après l'article 16. du Traité du 7. Juin 1815 doit exister sur le pied d'une parfaite réciprocité entre la Poméranie et la Scanie sera entretenue au moyen de bateaux à vapeur en été et de Post-Yachts en hiver. Artikel 2.: A cet effet chacune des deux hautes Parties contractantes entretiendra un bon bateau à vapeur, ainsi qu'un Post-Yacht bon voilier.« Artikel 3. setzt fest, daß die Dampfschiffe mindestens 6 Monate jährlich gehen müssen, und daß jedes derselben wöchentlich zwei Fahrten machen solle. Artikel 4. bestimmte, daß Alles, was auf die Expedition der Schiffe, die Correspondenz, die Lagen u. s. w. Bezug habe, durch einen Zeitvertrag zu reguliren sei. Der leitende Gesichtspunkt bei diesem Zeitvertrage und bei den Modificationen, welchen er für die Folge zu unterwerfen sein würde, soll nach Artikel 5. der sein: »de favoriser autant que possible les intérêts mutuels et d'améliorer, d'étendre et de faciliter les relations entre les sujets des deux Royaumes.«

Die Hauptbestimmungen der demnächst an demselben Tage (14. September 1840) unterzeichneten Postconvention waren folgende: Jeder der beiden Staaten unterhält ein tüchtiges Dampfschiff zur Beförderung von Briefen, Reisenden und Gegenständen jeder Art mit Ausschluß von Schießpulver und Leichen (Artikel 1.). Zu den Fahrten im Winter unterhält jeder der beiden Staaten eine schnellsegelnde Postjacht (Artikel 3.). Der Ertrag der Dampfschiffe und Jachten fließt in die Kasse des Landes, von dessen Küsten sie absegeln (Artikel 4.). Die Seepost-Station wird (da das Fahrwasser bei Stralsund inzwischen in Stand gesetzt war) von Greifswald wieder nach Stralsund verlegt. Das Fahrwasser von Stralsund nach Wittow zwischen den Inseln Rügen und Hiddensee wird von Seiten Preußens in solchem Stande unterhalten werden, daß dasselbe überall eine Tiefe von mindestens 10 Preussischen Fuß bei gewöhnlichem Wasserstande hat. Die Postschiffe müssen demnach so construirt sein, daß sie beladen nicht tiefer als 7 Fuß im Wasser gehen (Artikel 5.). Die Postagenturen in Stralsund und Hstadt bleiben bestehen (Artikel 6.) Wenn ein Postschiff gezwungen ist, an der Schwedischen oder Preussischen Küste einen anderen Hafen zu suchen, so sollen die Estafettenkosten für Beförderung der Correspondenz auf dem Landwege gemeinschaftlich getragen werden (Artikel 10.). Die Postschiffe sind den betreffenden Landessteuergesetzen unterworfen (Artikel 12.). Jeder Staat wird sich die Verhütung der Zoll- und Postdefraudationen bei den Postdampfschiffahrten möglichst angelegen sein lassen (Artikel 13. und 14.). Die Artikel 16. bis 18. enthielten die Bestimmungen über die Auslieferung der Correspondenz nach Maßgabe der desfalligen Festsetzungen der früheren Verträge. Artikel 19. bestimmte, daß die Schwedische Postverwaltung an die Preussische für die Beförderung der Correspondenz von Stralsund bis Hstadt 4 Sgr. für den einfachen Brief von  $\frac{3}{4}$  Loth Preussisch zu zahlen habe. Artikel 22. setzte

die von Schweden an Preußen für die einzeln transitirende Correspondenz zu vergütenden Transitportosätze (nach Maßgabe des Preussischen internen Porto) fest. Nach Artikel 41. hat Schweden die Befugniß, in Stralsund, und Preußen die Befugniß, in Ostadt Behufs des Postschiffbedarfs ein unversteuertes Brennmaterial-Magazin zu halten. Die Postschiffe sind nach Artikel 42. von der Bootsverpflichtung befreit. Dieser Vertrag kam mit dem 1. April 1841 zur Ausführung und seine Dauer war auf 10 Jahre (bis ultimo März 1851) festgesetzt.

Um zwischen Stettin und Stockholm eine Postverbindung per Dampfschiffe herzustellen, wurden vom Jahre 1841 ab die Stralsund-Ostädter Dampfschiffe abwechselnd zu Fahrten von Stettin nach Ostadt benutzt und diese dergestalt regulirt, daß die Postschiffe aus und nach Stettin in Ostadt genauen Anschluß an die Lübeck-Stockholmer Dampfschifflinie hatten.

Die Fahrpostsendungen (Gelder und Packete) nach Schweden und Norwegen konnten bis dahin nicht durch Vermittelung der Schwedischen Posten bis zum Bestimmungsort befördert werden. Sie mußten vielmehr von Seiten des Publicums auf dem Continente an einen Spediteur in Ostadt oder Helsingborg adressirt werden, der die Weiterbeförderung bis zum Bestimmungsorte besorgte. In Ermangelung jener Garantie für die richtige und rechtzeitige Ueberkunft und jeder geregelten Gebührentaxe, wie ausreichender gesetzlicher Bestimmungen über Ersatz in Verlust- und Beschädigungsfällen war diese Beförderungsweise sehr unvollkommen. Die Beseitigung dieses Uebelstandes war wiederholt angestrebt worden, wegen der besonderen Verhältnisse des Schwedischen Postwesens aber bisher nicht thunlich gewesen. Nachdem die desfalligen Hindernisse beseitigt waren, wurde unterm 31. August 1847 von dem General-Postdirektor Schmücker und dem General-Postdirektor v. Hamilton die erste Fahrpost-Convention zwischen Preußen und Schweden geschlossen und ein geregelter internationaler Fahrpostdienst zwischen beiden Reichen hergestellt. Während der Fahrten der Dampfschiffe sollten die Fahrpostsendungen über Stettin und Stralsund, im Winter aber über Hamburg, Helsingborg und Malmö befördert werden (Artikel 3.). Die Sendungen sollen unfrankirt oder bis Stralsund, Hamburg resp. Ostadt frankirt abgesandt werden. Sobald die Verhältnisse in Schweden es gestatten, soll die Frankatur auch bis zum Schwedischen Bestimmungsorte bewirkt werden können (Artikel 4.). Das Preussische Porto wird bis Stralsund oder Stettin nach dem Preussischen Fahrposttarife, das Seepporto bis Ostadt nach dem der Convention vom 14. September 1840 angehängten Tarife und das Porto von Ostadt bis zum Schwedischen Bestimmungsorte nach dem Schwedischen Tarife erhoben. Bei der Expedition über Hamburg kommt das Preussische Porto bis Hamburg, das Dänische Transitporto von Hamburg bis Helsingborg oder Malmö und das Schwedische Porto von Helsingborg oder Malmö ab bis zum Bestimmungsorte zur Anwendung (Artikel 6.). Die Garantie für die

Jahrpostsendungen wird in jedem Staate nach den betreffenden Landesgesetzen geleistet. Für Seeschaden wird Seitens der beiden Postverwaltungen keine Garantie übernommen (Artikel 16.).

Unterm 21. August 1847 wurden mehrere Additional-Artikel zu dem Vertrage vom 14. September 1840 abgeschlossen, durch welche eine freilich nicht sehr bedeutende Ermäßigung der Briefportotaxe, namentlich des hohen Schwedischen Tarifes (ein Brief von Berlin nach Stockholm bis  $\frac{1}{2}$  Loth schwer kostete früher  $11\frac{3}{4}$  Sgr., wog er über  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Loth, so betrug das Porto  $17\frac{3}{4}$  Sgr., von Breslau bis Stockholm entsprechend  $13\frac{3}{4}$  und  $19\frac{3}{4}$  Sgr.) bewirkt ward.

Durch eine Uebereinkunft vom  $\frac{19. \text{April}}{3. \text{Mai}}$  1849 wurden die beiderseitigen Postagenturen in Stralsund und Ostadt aufgehoben, da ihre Geschäfte unbedenklich den Orts-Postanstalten übertragen werden konnten.

Im Jahre 1850 leitete nach der Gründung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins der Handelsminister von der Heydt, Behufs einer Revision der sämmtlichen früheren Postverträge und Uebereinkünfte mit Schweden und Behufs Regulirung des internationalen Postverkehrs zwischen beiden Reichen nach Maßgabe der dem Postvereinsvertrage zu Grunde liegenden Principien, so wie zum Zwecke der Herstellung einer directen Postdampfschiff-Verbindung zwischen Stettin und Stockholm, welcher sich bisher mancherlei Schwierigkeiten in den Weg gestellt hatten, Unterhandlungen mit der Schwedischen Regierung ein. Der Schwedische General-Postdirektor v. Hamilton kam nach Berlin und hier wurde von demselben und den Preussischen Bevollmächtigten, General-Postdirector Schmückert und Geheimen Ober-Postrath Friedrich ein Vertrags-Entwurf vereinbart, der jene Zwecke verwirklichen sollte. Allein von Seiten des Schwedischen Finanz-Departements wurde dieser Entwurf wegen der bedeutenden Portotax-Herabsetzungen und der Geldopfer, welche die Stettin-Stockholmer Dampfschiffverbindung erfordern würde, als dem Staatsfinanzinteresse in hohem Grade nachtheilig erachtet, und andererseits agitirte die Stockholm-Lübecker Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche in Stockholm sehr einflussreiche Mitglieder zählte, so mächtig gegen den Vertrag, daß die Schwedische Regierung sich veranlaßt sah, den paraphirten Entwurf unter dem Vorwande, daß ihr Bevollmächtigter seine Instructionen überschritten habe, zu verwerfen. \*)

Die Preussische Postverwaltung war bereits im Begriff, auf alleinige Kosten eine eigene Dampfschiffverbindung von Stettin nach Stockholm anzulegen, welches Unternehmen nach den Bestimmungen des Handelsvertrages zwischen Preußen und Schweden vom 14. März 1827 und der betreffenden Schwedischen Gesetzgebung [Schiffahrtsordnung vom 12. Mai

\*) Vergl. die Note auf Seite 524.

1843, besonders §. 67. und Tarifgesetz vom 4. December 1848, besonders §. 4. und §§. 16 — 18. (Handelsarchiv pro 1850 Seite 454 ff. und pro 1849 I. S. 211 ff.)] ganz wohl ausführbar gewesen wäre, als nach erneuerten Unterhandlungen, auf welche Schwedischer Seite, nachdem der General-Postdirector v. Hamilton sein Amt niedergelegt hatte und der Baron v. Staël-Holstein ihm gefolgt war, wieder eingegangen war, unterm 5. April 1852 der neue, die gesammten Postverbindungen und sonstigen postdienstlichen Beziehungen zwischen beiden Reichen umfassende Postvertrag\*) zu Stande kam. Durch Artikel 1. dieses Vertrages wurde die Herstellung einer einmal wöchentlichen directen Postdampfschiffahrt zwischen Stettin und Stockholm gesichert. Für diese Linie soll von jeder der beiden Postverwaltungen ein großes Dampfschiff eingestellt werden. Außerdem wird jede Postverwaltung ein kleineres Dampfschiff unterhalten. Von diesen beiden Schiffen wird abwechselnd in dem einen Jahr das eine und in dem darauf folgenden Jahr das andere zu den Fahrten zwischen Stralsund und Nyttadt benutzt; dasjenige aber, welches in den betreffenden Jahren die regelmäßigen Fahrten nicht verrichtet, als Reserveschiff, sowohl für die Stettin-Stockholmer, als für die Stralsund-Nyttader Linie in Bereitschaft gehalten. Die Stellung und Unterhaltung der bei den Winterfahrten zwischen Stralsund und Nyttadt zu benutzenden Postjacht übernimmt Schweden gegen einen von Preußen zu leistenden Beitrag von 800 Thln. Jeder Regierung bleibt vorbehalten, ihre Dampfschiffe auch für den Kriegsgebrauch construiren zu lassen. Artikel 4. enthält die Bestimmung, daß bei Feststellung der Tarife der Gesichtspunkt maßgebend sein soll, daß die Seepostverbindungen nicht zur Erzielung pecuniären Gewinnes, sondern hauptsächlich zur Förderung und Belebung des Verkehrs unterhalten werden. Die Passagiergeld- und die Fracht-Einnahme werden halbscheidlich getheilt. Preußen kann in Nyttadt und Stockholm, Schweden in Stralsund und Stettin unversteuerte Vorrathslager von Brennmaterialien zum Gebrauch für die Schiffe halten. Die Postsendungen sollen mit den Dampfschiffen, im Winter aber über Hamburg und Dänemark befördert werden, außer wenn der Absender ausdrücklich die Beförderung mit der Stralsund-Nyttader Postjacht verlangt. Bei der Beförderung über Hamburg werden die Briefpostsendungen dem Schwedischen Postamte in Hamburg unmittelbar, die Fahrpostsendungen aber den Dänischen Posten ausgeliefert. Wenn mittelst anderer Dampfschiffverbindungen zwischen Deutschen, Schwedischen und Dänischen Häfen eine schnellere Uebereinkunft der Briefe erzielt werden sollte, so werden die beiden Verwaltungen darauf Bedacht nehmen, auch mittelst dieser Verbindungen directe Briefpostkartenschlüsse auszuwechseln und die zu diesem Behufe erforderlichen Verhandlungen mit den theilnehmenden dritten Verwaltungen zu führen.

\*) Amtsbblatt des Königlich Preussischen Postdepartements Nr. 27. pro 1852 p. 293.



Das Porto setzt sich zusammen:

1. aus dem Preussischen Porto (2 Sgr. für alle Postanstalten, welche von Stettin, Stralsund oder Hamburg nicht weiter als 20 Meilen entfernt sind, und 3 Sgr. für die übrigen Postanstalten);
2. aus dem Schwedischen Porto von  $2\frac{1}{2}$  Sgr.;
3. aus dem zwischen beiden Verwaltungen halbscheidlich zu theilenden Seeporto von  $2\frac{1}{2}$  Sgr. (Bei der Beförderung über Hamburg tritt in Stelle des Seeporto's das Dänische Transitporto.)

Ist die Correspondenz nach Norwegen bestimmt, so treten fernere  $2\frac{1}{2}$  Sgr. Norwegisches Porto hinzu.

Die Progression ist die des vollen Lothes.

Für Kreuzbandsendungen ist  $\frac{1}{2}$  Sgr. Preussisches,  $\frac{1}{2}$  Sgr. Schwedisches und  $\frac{1}{2}$  Sgr. Seeporto, Summa  $1\frac{1}{2}$  Sgr. zu zahlen. Zeitungen sollen den Postanstalten des fremden Bezirks zu keinem höheren Abonnementspreise geliefert werden, als für welchen die die Bestellung ausführenden Postanstalten sie im eigenen Lande absetzen. Für die mit den Dampfschiffen beförderten Zeitungen wird indeß von den Abonnenten pro Exemplar und Quartal noch ein besonderes Seeporto von 6 Sgr. erhoben und zwischen beiden Verwaltungen halbscheidlich getheilt. Bei der transitirenden Correspondenz kommt das Deutsche Vereinsporto von 1, 2 und 3 Sgr. und resp. das fremde Porto der betreffenden ausländischen Staaten nach Maßgabe ihrer internen Tarife oder der bestehenden Verträge zur Anwendung. Dieses fremde Porto wird für die unfrankirten Briefpostsendungen nach Schweden und Norwegen und für die frankirten Briefpostsendungen aus Schweden und Norwegen in Durchschnittssätzen festgesetzt werden.

Nach Artikel 20 gestattet die Preussische Postverwaltung der Schwedischen den Transit folgender verschlossener Briefpakete:

1. Zwischen Schwedischen Postanstalten und dem Schwedischen Postamte in Hamburg über Stettin und Stralsund (3 Sgr. Transitgebühr pro 15 Grammes netto).
2. Zwischen Schwedischen Postanstalten (incl. des Schwedischen Postamts in Hamburg) und Frankreich (1 Fr. 60 Cts. für 30 Grammes netto; diese Transitgebühr wird von Frankreich an Preußen gezahlt werden).
3. Zwischen Schwedischen Postanstalten (incl. des Schwedischen Postamts in Hamburg) und England (1 Fr. 50 Cts. für 30 Grammes netto).

Gegen diese Vergütung übernimmt Preußen die Beförderung der Briefpakete ad 1. bis und von Hamburg; ad 2. bis und von Valenciennes oder Forbach und ad 3. bis zu und von der Preussisch-Belgischen Grenze.

Für diese Transitpakete, so weit sie mit den Dampfschiffen Beförderung erhalten, ist außer obiger Transitvergütung noch ein Seeporto-

Antheil von  $1\frac{1}{4}$  Sgr. pro 15 Grammes, resp.  $2\frac{1}{2}$  Sgr. pro 30 Grammes von Schweden an Preußen zu zahlen. Für Kreuzbandsendungen finden ermäßigte Vergütungen statt.

Das Porto für Fahrpostsendungen bildet sich aus dem Preussischen Fahrpostporto, dem Schwedischen Fahrpostporto und dem halbscheidlich zu theilenden Seefahrpostporto. Bei etwaigem Verluste oder Beschädigung einer Fahrpostsendung wird jede Postverwaltung nach Maßgabe der dieserhalb bestehenden oder noch zu erlassenden landesherrlichen Verordnungen bis zu dem Orte, bis zu welchem dieselbe den Landestransport besorgt, Garantie leisten, wobei jeder Theil für die Untreue, Schuld oder Nachlässigkeit seiner Untergebenen verantwortlich bleibt. Für etwaigen Seeschaden wird von Seiten der beiden Postverwaltungen eine Garantie nicht übernommen.

Der Vertrag hob die Postconventionen vom 14. September 1840, 21. August 1847, 31. August 1847 und  $\frac{19. \text{April}}{3. \text{Mai}}$  1849 auf. Derselbe ist auf die Dauer des Postvereinsvertrages (bis Ende 1860) abgeschlossen. Erfolgt vor Ablauf dieser Frist keine Kündigung, so bleibt der Vertrag, gleich dem Postvereinsvertrage, unter Vorbehalt einjähriger Kündigung, ferner in Kraft. —

#### Postverhältnisse mit Dänemark.

Die Verhältnisse mit Dänemark bezüglich des Postbetriebes und der Postrechte auf der Berlin-Hamburger Route sind bereits oben (S. 477 ff.) näher dargestellt worden.

Schon in den dreißiger Jahren hatte der Geheime Staatsminister, General-Postmeister v. Nagler, den Plan gehegt, eine Postdampfschiffverbindung zwischen Preußen und Dänemark herzustellen. Dieser Plan fand einflussreiche Widersacher in Kopenhagen und stieß außerdem auf mancherlei Schwierigkeiten, die seine einstweilige Suspension zur Folge hatten. Inzwischen hatte sich ein Actienunternehmen zum Zweck der Herstellung regelmäßiger Dampfschiffahrten zwischen Stettin und Kopenhagen gebildet. Die Einrichtung kam zu Stande, warf aber nicht allein keinen Gewinn ab, sondern erbeischte Zuschuß und zeigte sich überhaupt in ihrer damaligen Beschaffenheit nicht lebensfähig. Die Gesellschaft löste sich auf und das Unternehmen ging ein.

Runmehr nahm das General-Postamt die Sache von Neuem in die Hand. Der Geheime Ober-Postrath Schmückert begab sich im Jahre 1841 nach Kopenhagen, um, was zunächst nothwendig war, die Schwierigkeiten zu beseitigen, welche sich bisher der Ausführung des Preussischen Planes entgegengestellt hatten. Auch jetzt stimmten der Finanzminister und alle Mitglieder der General-Postdirection, mit Ausnahme des nachmaligen General-Postdirectors Grafen v. Danneberg, Samsøe,

Anfangs für sofortige Ablehnung der Preussischen Vorschläge, denn der unglückliche Ausgang des erwähnten Actien-Unternehmens hatte die oppositionelle Partei in ihrer Ansicht noch bestärkt. Dem Einflusse jenes erleuchteten, um das Dänische Postwesen hochverdienten Staatsmannes und den gleichzeitigen Schritten des Preussischen Abgesandten gelang es jedoch, allen Widerstand zu brechen und dem Princip der möglichsten Förderung und Erleichterung des internationalen Verkehrs zwischen den Ostseestaaten, auch wenn die Staatskasse dabei Opfer bringe, in Kopenhagen Allerhöchsten Ortes Anerkennung, wie den Vorschlägen zur Herstellung der Postdampfschiffverbindung Geltung zu verschaffen, wodurch das erstrebte Terrain gewonnen war. Wie wichtig, nicht allein für den Handel und die Rhederei, sondern auch speciell für Postzwecke die Dampfschiffverbindung mit Dänemark war, mag man unter Anderem daraus abnehmen, daß ein Brief von Stettin bis Kopenhagen und Helsingör et v. v. damals zu Lande 5 — 6 Tage unterwegs war, während die Verbindung mit Dampfschiffen in 18 bis 20 Stunden hergestellt werden konnte. Für den Fracht-, Reise- und Fahrpostverkehr mußte sie aber besonders nach der Vollendung der Berlin-Stettiner Eisenbahn von großem Werthe sein. Daher äußerte sich in dem Handelsstande Berlins und der Provinz Pommern, wie bei den betreffenden Provinzial- und Centralbehörden lebhaftes Interesse für die baldige Einrichtung dieser Postdampfschiffverbindung. Das Einverständnis des Finanzministers war erlangt, und die nöthigen Vorbereitungen wurden getroffen. Um während derselben dem Publicum schon den Vortheil einer Seepostverbindung zu gewähren, wurde mit dem im Jahre 1841 gebauten und zu den Fahrten nach Schweden verwendeten Preussischen Postdampfschiffe »Königin Elisabeth« nach seiner jedesmaligen Ankunft in Ostadt eine Fahrt von Ostadt nach Kopenhagen et v. v. bis zur Herstellung der directen Stettin-Kopenhagener Verbindung veranstaltet.

Behufs Abschlusses des Postdampfschiffs-Vertrages ward demnächst zu Anfang des Jahres 1843 der Geheime Postrath Friedrich als Bevollmächtigter der Preussischen Regierung nach Kopenhagen committirt. Die Verabredungen wurden dahin getroffen, daß vorerst ein Postdampfschiff und zwar von Dänemark gegen angemessene, Preussischer Seits zu leistende Mitvergütung angeschafft, bemannt und unterhalten werden sollte. Das Schiff soll 480 Tonnen Tragfähigkeit und 160 Pferdekraft besitzen, auf das Trefflichste gebaut, mit allem Comfort eingerichtet und von solchem Tiefgange sein, daß es jederzeit ohne Schwierigkeit in Stettin ein- und auslaufen kann. Die Preussische Postverwaltung soll für die Mitbenutzung des Schiffes alljährlich folgende Beiträge leisten: a) eine Zinsvergütung mit 2 Procent von dem jedesmaligen, alljährlich um 6 Procent sich verringernden Werthe des Schiffes; b) eine Vergütung für die Abnutzung mit 3 Procent von dem ursprünglichen Werth; c) eine Aversionalvergütung für Instandhaltung des Schiffsgefäßes, des Inventars und der Maschine mit Einschluß der Ausgabe für den alle sechs Jahre

erforderlichen neuen Kessel; d) die Hälfte der Bemannungskosten; e) die Hälfte der Kosten für Kohlen, Del und Talg. Ferner trägt Preußen  $\frac{2}{5}$  des Seeschadens. Alle Beiträge fallen fort, wenn die Preussische Postverwaltung ein eigenes Dampfschiff einstellt. Die Postdampfschiffahrt zwischen Stettin und Kopenhagen soll alljährlich so lange stattfinden, als das Fahrwasser offen ist. Es soll wöchentlich zweimal (während der kurzen Tage aber wöchentlich nur einmal) hin- und zurückgefahren werden. Unterweges wird nur in Swinemünde angelaufen. Die Expedition der Dampfschiffe wird in Kopenhagen, Stettin und Swinemünde durch die Ortspostanstalten bewirkt. Ueber den Personen- und Frachttarif wird man sich alljährlich verständigen. Das Passagier- und Frachtgeld wird halbscheidlich getheilt. Das Porto für die Correspondenz wird ebenso berechnet und getheilt, wie auf dem Landwege (Hamburg). Contraventionen des Schiffspersonals werden nach den betreffenden Landesgesetzen bestraft. Die Postschiffe sind von den Hafengeldern und der Vootsenverpflichtung befreit; im Uebrigen sind sie den Hafenzoll- und Zollgesetzen unterworfen. Die Dänische Postverwaltung ist befugt, in Stettin ein steuerfreies Vorrathslager von Brennmaterial zum Gebrauche für das Postdampfschiff zu halten. Der Preussischen Postverwaltung steht, wenn sie ein eigenes Dampfschiff einstellt, dieselbe Befugniß in Kopenhagen zu.

Eine unterm 15. November 1845 (dem ersten Jahre der Stettin-Kopenhagener Postdampfschiffahrt) abgeschlossene Uebereinkunft regulirte den Beitrag, welchen die Preussische Postverwaltung nach Maßgabe der in der Vereinbarung vom Jahre 1843 aufgestellten Grundsätze an die Dänische Postverwaltung zu leisten hatte.

Außer der Postdampfschiffverbindung erstreckten sich die von dem Bevollmächtigten der Preussischen Postverwaltung in Kopenhagen zu führenden Unterhandlungen noch auf einen andern Gegenstand, der von Wichtigkeit für die Postverwaltung war: den Transit Preussisch-Russischer Brieffpakete durch das Dänische Gebiet. Durch die Unterhandlungen, welche um dieselbe Zeit wegen Anlage der Stettin-Petersburger Seepostlinie geführt wurden, war, wie wir oben gesehen haben, von Rußland das Zugeständniß erlangt worden, daß auch für den Fall der Errichtung einer Dampfschiffahrtslinie von Petersburg nach Kiel oder einem andern Dänischen Hafen die Auslieferung der mit diesem Dampfschiffe zu befördernden Russischen Correspondenz in geschlossenen Brieffpaketen direct an Preussische Postanstalten (Hamburg) erfolgen solle. Damit dieses Zugeständniß aber zum Effect befördert werden konnte, mußte die Preussische Postverwaltung das Recht des Transits geschlossener Russisch-Preussischer Brieffpakete durch das Dänische Territorium erwerben. Dies geschah durch eine unterm  $\frac{31. \text{ Juli}}{16. \text{ August}}$  1843 von dem

Grafen v. Danneberg-Samsøe und dem Geheimen Postrath Friedrich unterzeichnete Uebereinkunft auf die Dauer von zehn Jahren mit still-

schweigender Verlängerung, wenn nicht ein Jahr vorher Kündigung erfolgen würde. Ferner kam bei dieser Uebereinkunft noch in Betracht, daß die Beförderung des Preussisch-Russischen Briefpaketes zwischen Lübeck und Hamburg nach einem Uebereinkommen Dänemarks mit den Hansestädten, denen diese Beförderung früher obgelegen hatte, seit 1835 durch die Dänische Post geschah, ohne daß zwischen Preußen und Dänemark das Verhältniß vertragsmäßig geregelt war. Die Regelung erfolgte nunmehr durch die eben erwähnte Uebereinkunft, wonach Preußen an Dänemark die bisherige Transitgebühr von 2 Schilling pro Loth brutto und außerdem eine Vergütung auf Transportkosten von 150 Thln. jährlich für die durch extraordinäre Postritte zwischen Lübeck und Hamburg erfolgende Beförderung der Preussisch-Russischen Correspondenz zu zahlen hatte.

Durch die Postagentur in Lübeck und diese Transitübereinkunft mit Dänemark hatte die Preussische Postverwaltung außerhalb ihres Postareals eine genügend sichere Position gewonnen, um ihre vertragsmäßigen Rechte auf die Russische Correspondenz geltend machen zu können.

Während der Jahre 1848–50 unterbrachen die Kriegseignisse die Beziehungen der Preussischen und Dänischen Postverwaltung. Die Postdampfschiffahrten zwischen Stettin und Kopenhagen waren eingestellt worden.

Nach Herstellung des Friedens und nach der Gründung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins kam unterm 14./12. Juni 1851 zwischen beiden Postverwaltungen zunächst und »bis zur bevorstehenden anderweiten definitiven Regulirung der gegenseitigen Postverhältnisse« eine vorläufige Uebereinkunft zu Stande, nach welcher die Portosätze und Taxbestimmungen des inzwischen ermäßigten Preussischen und des Postvereins-Tarifes, so wie ermäßigte Dänische Portosätze auf die International- und Transit-Correspondenz und die Fahrpostsendungen zwischen Preußen und Dänemark Anwendung finden sollten<sup>\*)</sup>. Diese Uebereinkunft erstreckte sich nur auf das Königreich Dänemark mit dem Herzogthume Schleswig, aber noch nicht auf die Herzogthümer Holstein und Lauenburg, wo die damaligen factischen Verhältnisse einstweilen bestehen blieben.

Es war nämlich im Juni 1850 Seitens des Schleswig-Holsteinischen Departements der Finanzen der Chef des Bureau's für das Postwesen, Dr. Ahlmann, nach Berlin entsendet worden, um wegen des Anschlusses von Schleswig-Holstein an den Deutsch-Oesterreichischen Postverein zu unterhandeln. Dieser Anschluß erfolgte mit dem 1. Juli 1850.

Aus Anlaß des Verlaufs der politischen Verhältnisse ward im Februar 1852 der Preussische Gesandte in Kopenhagen beauftragt, eine ausdrückliche Erklärung der Dänischen Regierung zu extrahiren, ob das Herzogthum Holstein im Deutschen Postvereine bleiben werde. Die Antwort fiel verneinend aus. Der Gesandte berichtete, daß »eine gereizte

<sup>\*)</sup> Amtsblatt des Königlich Preussischen Postdepartements Nr. 30. pro 1851 p. 399.

Empfindlichkeit der Dänischen Regierung über den Umstand vorwalte, daß der Holsteinische Postbevollmächtigte den Anschlußvertrag ohne Vorwissen des Landesherrlichen Commissairs und ohne die vorgängige Einholung der Vollmachtsgenehmigung des Souverains abgeschlossen habe. « In der Dänischen Antwort waren Recriminationen über die Holsteinische Civilbehörde und deren Beitritt zum Postverein enthalten, welche Gegenstand diplomatischer Einschreitungen wurden, denen sich auch der Kaiserlich Oesterreichische Gesandte in Kopenhagen anschloß. In materieller Beziehung wurde das Verhältniß durch den Preussisch-Dänischen Postvertrag vom 19. December 1853, dessen weiter unten Erwähnung geschehen wird, geordnet.

Neben der Holsteinischen Frage war es besonders die Postdampfschiff-fahrts-Angelegenheit, deren unbestimmte Lage die anderweite definitive Regulirung der Postverhältnisse zwischen Preußen und Dänemark noch verhinderte.

Die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung hatte während der in Folge des Preussisch-Dänischen Krieges nöthig gewordenen Suspension der Stettin-Kopenhagener Postdampfschiffahrten ihre Dampfschifflinie von Wismar nach Kopenhagen in lebhafteste Aufnahme gebracht und Dänemark zeigte sich bei der Spannung mit Preußen auch nach dem Kriege wenig geneigt, zur Wiedereinrichtung der Stettin-Kopenhagener Postdampfschiffahrten die Hand zu bieten. Der Handelsminister von der Heydt, welcher die möglichst schnelle Wiederherstellung dieser directen Seepostcommunication nicht allein im postalischen, sondern auch im Interesse des durch den Krieg mit Dänemark gesunkenen Preussischen Ostseehandels sich zur besonderen Aufgabe gestellt hatte, leitete zur Erreichung dieses Zweckes sofort umfassende Maßregeln ein und veranlaßte im Gefolge derselben im Jahre 1851 eine Mission des General-Postdirectors Schmückert nach Kopenhagen, durch dessen persönliche Einwirkung an Ort und Stelle alle Schwierigkeiten ausgeglichen und der Bestand der Stettin-Kopenhagener Seepostlinie von Neuem gesichert wurde. Noch in demselben Jahre wurde die Postdampfschiffverbindung zwischen Stettin und Kopenhagen wieder eröffnet.

Nachdem über diese Hauptfragen eine Verständigung erzielt war, wurden Behufs des Abschlusses eines neuen, alle Postverhältnisse zwischen Preußen und dem Dänischen Gesamtstaate\*) umfassenden Postvertrages im Herbst 1853 von den beiderseitigen Bevollmächtigten, Geheimen Ober-Postrath Friedrich und v. Wedel-Heinen, Dänischen Kammerherrn und Committirten bei dem General-Post-Directorat, Unterhandlungen in

\*) Der Dänische Postbezirk umfaßt das eigentliche Dänemark (Jütland und die Dänischen Inseln), die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, so wie das Oldenburgische Fürstenthum Lübeck (Lütin und Schwartau), woselbst Dänemark zur Zeit das Postregal ausübt.

Berlin gepflogen, welche unterm 19. December 1853 zum Abschlusse des neuen Preussisch-Dänischen Postvertrages\*) führten.

Nach demselben sollen folgende Postverbindungen zwischen beiden Staaten unterhalten werden: a) zur See: zwischen Stettin und Kopenhagen; b) zu Lande: auf dem Wege über Hamburg resp. Büchen. Außerdem wird ein regelmäßiger Briepacketwechsel zwischen Stralsund und Kopenhagen, resp. Helsingör im Transit durch Schweden via Ystad unterhalten werden (die Kosten für den Transit dieser Briepackete werden nach Artikel 10. von beiden Verwaltungen zu gleichen Theilen getragen). Ferner sollen die zwischen Mecklenburgischen und Dänischen, so wie zwischen Lübischen und Dänischen Häfen bestehenden See-postverbindungen zur Beförderung Preussisch-Dänischer Brief- und Fahrpostsendungen benützt werden, sofern dadurch eine Beschleunigung erzielt wird oder die Absender es verlangen (Artikel 1.). Die Artikel 2—8 handeln von der Postdampfschiffverbindung. Dieselben enthalten gegen die oben erwähnten Bestimmungen des Dampfschiffsvertrages von 1843 nur wenige neue Festsetzungen von Erheblichkeit. Die Einstellung und Unterhaltung des erforderlichen einen Postdampfschiffes blieb ferner der Dänischen Postverwaltung überlassen, vorbehaltlich des Rechtes der Preussischen Postverwaltung ebenfalls ein eigenes Dampfschiff einzustellen, wonächst der an Dänemark jetzt zu zahlende Beitrag fortfallen würde. Die Postdampfschiffe sollen mit einer solchen Triebkraft versehen sein, daß sie die Fahrt unter gewöhnlichen Verhältnissen in 19 bis 20 Stunden zurücklegen. Sie sollen mindestens 50 Bettplätze für Reisende enthalten und auch zur Aufnahme von Güterladungen, Wagen und Pferden eingerichtet sein (Artikel 3.). Bei Feststellung des Passagier- und Frachtgeldtarifs wird der Gesichtspunkt maßgebend sein, daß die See-postverbindung nicht zur Erzielung pecuniären Gewinns, sondern hauptsächlich zur Förderung und Belebung des Verkehrs unterhalten werden soll (Artikel 5.). Die Schiffe der beiderseitigen Postverwaltungen werden in den Häfen der contrahirenden Theile, rücksichtlich der Entrichtung von Abgaben, dieselben Begünstigungen genießen, welche den inländischen Staatspostschiffen zugestanden werden (Art. 6.). — Die Fahrpostsendungen aus und nach dem östlichen Preussischen Postbezirk werden mittelst der Dampfschiffe oder der Berlin-Büchen-Hamburger Eisenbahnposten befördert und unmittelbar ausgeliefert; bei den Fahrpostsendungen nach und aus dem westlichen Preussischen Postbezirk erfolgt die Ueberlieferung durch Vermittelung der Königlich Hannoverschen Posten (insbesondere des Hannoverschen Postamts in Hamburg. Artikel 12.). Das Briepporto beträgt: a) für Preußen: 1, 2 resp. 3 Sgr., je nachdem die betreffenden Orte von Hamburg oder Büchen bis 10, bis 20 oder über 20 Meilen entfernt sind,

\*) Postamtsblatt Nr. 1. pro 1854.

mit der Maßgabe, daß für die Correspondenz nach und aus denjenigen Dänischen Landestheilen, wohin die Beförderung theils auf dem Seewege, theils auf dem Landwege stattfindet (d. i. nach und von Jütland und den Dänischen Inseln), bezüglich derjenigen Preussischen Postanstalten, welche von Hamburg, Büchen, Swinemünde oder Wismar nicht weiter als 20 Meilen entfernt sind, ein Durchschnittssatz von 2 Sgr. angenommen werde; b) für Dänemark: bezüglich der Orte, die von Büchen und Hamburg nicht über 10 Meilen entfernt sind: 1 Sgr., bezüglich der übrigen Orte 2 Sgr. (früher hatte das Dänische Porto durchweg 3 Sgr. betragen). Der Ansaß eines etwaigen See- oder Transitporto's (bezüglich der Beförderung durch Schweden) findet nicht statt (Artikel 17.). Die Progression ist die des vollen Bothes (Artikel 18.). Die Artikel 19 — 21. handeln von den Kreuzbandsendungen, den Waarenproben und recommandirten Briefen. — Das Transitporto für die durch Preußen, resp. den Postverein stückweise transitirende Correspondenz nach und aus Dänemark wird nach dem Preussischen internen, resp. dem Vereinsportotarife angesetzt. Außer diesem Transitporto hat die Dänische Postverwaltung bei der Correspondenz nach dem Vereinsauslande das fremde Porto nach Maßgabe der internen oder conventionellen Tariffätze, die in den fremden Staaten zur Anwendung kommen, zu vergüten (Artikel 22.). Für die durch Dänemark stückweise transitirende Correspondenz zwischen Preußen und Schweden und Norwegen vergütet Preußen an Dänischem Transitporto 2 Sgr. für den einfachen Brief (Artikel 23.). Ermäßigungen der internen Tarife sollen auch der International-, resp. Transitcorrespondenz zu Gute kommen (Artikel 24.). Das Porto für Fahrpostsendungen setzt sich zusammen a) bei dem Seewege: aus dem Preussischen Fahrpostporto bis Stettin (Swinemünde), dem Dänischen Fahrpostporto von Kopenhagen ab bis zum Dänischen Bestimmungsort und einem halbscheidlich zu theilenden besonders festgesetzten Seepporto für die Tour zwischen Stettin und Kopenhagen; b) bei dem Landwege: aus dem Postporto bis Hamburg (resp. Büchen und Schwarzenbeck) und dem Dänischen Porto von Hamburg ab (resp. von Büchen und Schwarzenbeck ab). Diese Tarbestimmung gilt nur für die Sendungen aus dem östlichen Preussischen Postbezirk; die Fahrpostsendungen aus dem westlichen Preussischen Postbezirk nach Dänemark werden an Hannover ausgeliefert (Artikel 27.). Die durch den Dänischen Postbezirk transitirenden Fahrpostsendungen nach und aus Schweden und Norwegen werden in Absicht auf die Berechnung des Dänischen Porto ebenso wie die Schwedischen und Norwegischen Fahrpostsendungen nach und aus Dänemark selbst behandelt (Artikel 29.). Für einen recommandirten Brief wird im Verluftfalle 1 Mark Silber Ersatz gezahlt. Bei den Fahrpostsendungen wird die Garantie nach Maßgabe der betreffenden Landesgesetze von jeder Postverwaltung auf ihrer Beförderungsstrecke geleistet. Für etwaigen Seeschaden wird von Seiten der beiden Postverwaltungen eine Garantie nicht übernommen (Art. 36.). Die



Königlich Dänische Regierung verpflichtet sich, von den übrigen Deutschen Postvereinsverwaltungen an Dänischem internen und Transitporto keine höheren Sätze in Anspruch zu nehmen als diejenigen, welche in dem gegenwärtigen Vertrage bezüglich der Preussisch-Dänischen Brief- und Fahrpostsendungen verabredet worden sind, dergestalt, daß die Sendungen zwischen Dänemark und den übrigen Deutschen Vereinsverwaltungen stets mit demselben Dänischen Porto zu belegen und auf den Dänischen Posten ebenso zu behandeln sind, wie die Preussischen Sendungen (Artikel 39.). Wegen des Transits der verschlossenen Briefpakete bestimmte Artikel 40.: Der Vertrag in Betreff des Transits der Preussisch-Russischen Briefpakete, d. d.  $\frac{31. \text{ Juli}}{16. \text{ August}}$  1843, wird dahin modi-

ficirt, daß die Beförderung derselben zwischen Lübeck und Hamburg nicht mehr durch extraordinaire Postritte, sondern vermittelt der Eisenbahnposten oder der sonst zwischen beiden Städten bestehenden Posten stattfinden solle, wogegen die bisherige Transportvergütung von 150 Rthln. fortfällt und das Transitporto von 2 Schillingen auf 1 Sgr. pro Zollloth brutto ermäßigt wird. \*) Artikel 41. Sollte die Preussische Postverwaltung für zweckmäßig erachten, auf dem Wege über Lübeck und Büchen auch noch von anderen Preussischen Postämtern als demjenigen zu Hamburg verschlossene Brief- und Zeitungspakete mit Russischen Postämtern wechseln zu lassen, so sollen diese Pakete unter denselben Bedingungen durch den Dänischen Postbezirk transitiren. Für diese Begünstigungen wurde im Artikel 42. der Dänischen Postverwaltung die Befugniß zugestanden, auf der Route über Stettin verschlossene Briefpakete mit Englischen und Französischen Postanstalten im Transit durch Preußen gegen angemessene Vergütung zu wechseln.

Mit diesem Vertrage hörte das Verhältniß auf, in welches die Preussische Postverwaltung zu dem Herzogthume Holstein durch den Deutschen Postverein getreten war.

Dagegen erlitten die auf dem Vertrage zwischen Preußen und Dänemark vom 27. Juni 1834 und dem Vertrage zwischen Preußen, Däne-

\*) Artikel 3. des Vertrages vom 8. Mai 1852 zwischen Dänemark und Lübeck, betreffend die Verhältnisse des Städtischen und des Dänischen Postamtes in Lübeck und ihre Kompetenzgrenzen, lautet: „Die mit Dampfschiffen aus Russischen Häfen zu Lübeck eintreffende, und die mit Dampfschiffen von Lübeck nach Russischen Häfen abgehende Briefpost wird als Russisch-Preussische Post nach den dieserhalb zwischen Preußen und Lübeck bestehenden Verträgen behandelt, und gelten hinsichtlich der Beförderung der Russisch-Preussischen Briefpakete, insofern sie über Lübeck durch Dänische Staaten transitiren, die desfalls zwischen Preußen und Dänemark getroffenen Vereinbarungen“, und Artikel 15: „Die mit den zwischen Lübeck und Russischen Häfen fahrenden Dampfschiffen zu versendende durch Lübeck transitirende Preussisch-Russische Briefpost wird, mögen die Dampfschiffe in Travemünde, oder in Lübeck landen, durch das Städtische Postamt von und nach dem Königlich Dänischen Postamate befördert.“

mark, Mecklenburg-Schwerin und den freien Hansestädten Lübeck und Hamburg vom 8. November 1841 beruhenden Postbefugnisse (Berlin-Hamburger Route, s. Seite 483 ff.) keine Veränderung. —

#### Postverhältnisse mit den Niederlanden.

Für den durch die Abtretung von Ostfriesland und Vingen herbeigeführten Verlust an directen Verbindungen mit Holland fand sich die Preussische Postverwaltung durch die Vermehrung ihres überrheinischen an der Niederländischen Grenze belegenen Postareals entschädigt.

Bezüglich der Postverbindungen aus denjenigen linksrheinischen Landestheilen, welche schon in früherer Zeit zu Preußen gehört hatten, traten im Jahre 1814 zunächst die Bestimmungen der Postconvention mit Holland von 1775 (s. S. 237) wieder in Kraft. Für die übrigen Postverbindungen blieb die bisherige Observanz einstweilen maßgebend.

Gleich nach Beendigung des letzten Feldzuges gegen Napoleon wurden von der Preussischen und der Niederländischen Postverwaltung Unterhandlungen wegen definitiver Regulirung der beiderseitigen Beziehungen angeknüpft, welche nach zweijähriger Dauer zum Abschlusse des Utrechter Postvertrages (zu Utrecht unterzeichnet am 21. Juni 1817 von dem Preussischen Postdirector Evermann aus Emmerich und den Niederländischen Postdirectoren Kluit aus Leyden und Troost aus Arnheim) führten. Er regelte die Postverhältnisse sowohl bezüglich des Transit- als des Wechselverkehrs mit Holland und dem heutigen Belgien nach den damaligen Grundsätzen. In unmittelbare Verbindung wurden gesetzt: Emmerich und Arnheim, Cleve und Nymwegen, Aachen und Henri-Chapelle, Trier und Luxemburg. Außerdem wurden aus Rücksichten auf den Lokalverkehr kleinere Verbindungen unter dem Namen sekundäre Postverbindungen zwischen Gronau und Enschede, Geldern und Venlo, Geilenkirchen und Sittard, Eupen und Henri-Chapelle, Malmedy und Spaa hergestellt.

Das Porto wurde aus den beiderseitigen internen Tarifen zusammengesetzt, wobei für Briefe nach einem Grenzzort des anderen Landes et v. v. für die Grenzstrecke ein Portosatz von 1 Stüber (5 Cts. oder  $\frac{2}{3}$  gGr.) zur Anwendung kam, z. B. für einen Brief aus Elberfeld nach Nymwegen: Preussisches Porto bis Cleve und Niederländisches Porto 1 Stüber. Das Porto für Lokalbriefe zwischen zwei Grenzzorten ward auf 2 Stüber (10 Cts. oder  $1\frac{1}{3}$  gGr.) festgesetzt und floß ganz zur Kasse der distribuirenden Postanstalt. Bei der Regelung der Frankirung und Portovergütung machten besonders die Verhältnisse zu dritten Staaten Schwierigkeiten, da die Holländische Verwaltung den engherzigen Bestimmungen mehrerer dieser Staaten in Bezug auf die ausländische Correspondenz sich nicht fügen, vielmehr Anfangs zur Retorsion greifen wollte. Einige Staaten, wie z. B. Bayern und die Schweiz, nahmen Briefe aus fremden Staaten, also auch aus Holland von der Preussischen Postverwaltung nur dann an, wenn dafür kein fremdes,

in unserm Falle kein Holländisches Porto zu vergüten war, so daß also die Absender in Holland die Briefe bis zur Holländischen Ausgangsgrenze frankiren mußten; andere, wie Oesterreich und Polen, zahlten auch das Preussische Porto nicht, sondern verlangten die Briefe frei bis an ihre Grenze; noch andere beanspruchten außerdem die Bezahlung ihres internen Porto's und so entstanden, namentlich beim Transit durch mehrere zwischenliegende Länder, die verschiedenartigsten Bestimmungen, deren Nichtbeachtung nicht selten Zurücksendung, Umleitung, Belegung der Briefe mit Straftaxen und andere Uebelstände zur Folge hatte. Die Niederlande nahmen auf die Vorstellungen der Preussischen Verwaltung, daß durch Retorsionsmaßregeln jene Belästigungen des Verkehrs nur noch verschlimmert werden dürften, von der Retorsion Abstand »in der Hoffnung — heißt es im Artikel 28. des Utrechter Vertrages — daß die Grundsätze einer gerechten Reciprocität wegen der verschiedene Territorien berührenden Correspondenz werden allgemein anerkannt und angenommen werden.« Letzteres geschah in der Folge, indem die Preussische Verwaltung in ihren Postverträgen überall auf möglichste Beseitigung der Zwangsfrankaturen hinwirkte. Am längsten wurden dieselben aufrecht gehalten von Oesterreich, England und Spanien.

Wegen des Transits der Correspondenz zwischen Preußen (und seinen Hinterländern) und England (und den überseeischen Ländern) durch Holland bestimmte der Artikel 36. des Utrechter Vertrages, daß die Niederländische Postverwaltung sämtliche Briefe aus England nach Preußen, Rußland, Polen, Sachsen, Hessen, Frankfurt a. M. »und Umgebung«, Baden, Württemberg, der Schweiz, Bayern, Oesterreich und Italien an die Preussische Postverwaltung zu einem Satz von 20 Holländischen Cents Holländisches Transitporto pro einfachen Brief (1 Loth) ausliefern werde. Die Briefe nach England (Artikel 38.) müssen bis zur Meeresküste frankirt sein und die Preussische Postverwaltung wird dafür an die Niederländische 15 Cents Holländisches Transitporto pro Brief vergüten.

Zwischen Preußen und Frankreich (Artikel 42.) werden geschlossene Briefpakete (Machen-Givet) gewechselt, deren Transit über Henri-Chapelle, Lüttich und Namur die Niederländische Postverwaltung, »um einen Beweis ihrer Willfährigkeit zu geben«, gegen eine Vergütung von 6 Cents (= 12 Pf.) pro Loth brutto gestattet. Doch dürfen in diese Transitpakete die Taxisschen Briefpakete aus den Hansestädten nach Frankreich nicht eingeschlossen werden.

Der Vertrag lautete auf unbestimmte Zeit mit sechsmonatlicher Kündigung. Als im Jahre 1824 die Preussische Posttaxe erhöht wurde, erklärte die Holländische Postverwaltung, deren Tarif zwar ebenfalls, aber nicht in gleichem Maße erhöht worden war, die Reciprocität verletzt und beanspruchte zur Ausgleichung mindestens die Erhöhung des Transitporto's für die Briefe nach England und der Transitgebühr für die Briefpakete nach Frankreich. In ersterer Beziehung ward eine Erhöhung von 15 auf

20 Ets. zugestanden. Die Erhöhung der Transitvergütung für die Briefpakete nach Frankreich dagegen ward abgelehnt und event. die Leitung dieser Briefpakete über Saarbrück mit Vermeidung des Niederländischen Territoriums vorbereitet, worauf die Niederländische Verwaltung ihre Forderung aufgab. Im Jahre 1828 wurden noch zwischen Aachen und Valenciennes auf der Route über Maastricht, Brüssel und Mons directe Briefpakete eingeführt.

Wie sich die Verhältnisse zu dem Königreich Belgien nach der Los-trennung dieses Landes von Holland gestalteten; wird im nächsten Kapitel erwähnt werden.

Wegen Anwendung der im Jahre 1844 ermäßigten Preussischen Portotage auf die Preussisch-Niederländische Correspondenz und wegen des Transits verschlossener Preussisch-Englischer Briefpakete (das Nähere hierüber in dem Kapitel: Postverhältnisse mit England) durch Holland fanden im Jahre 1845 zwischen beiden Verwaltungen Unterhandlungen statt.

Die im Jahre 1850 Seitens der Preussischen Postverwaltung mit den Niederlanden angeknüpften Verhandlungen wegen anderweiter Regulirung der beiderseitigen Postbeziehungen nach Maßgabe der Grund-sätze des Deutsch-Oesterreichischen Postvereinsvertrages fanden günstigen Boden, da inzwischen in Holland durch das Gesetz vom 12. April 1850 über die Feststellung des Briefporto und über das Briefpost-wesen\*) zeitgemäße Reformen stattgefunden hatten. Anfangs beantragte die Niederländische Postverwaltung hinsichtlich der International-Taxe die Zusammensetzung beider Tarife. Da aber der Niederländische Tarif [bis 4 Deutsche Meilen: 5 Ets. (10 Pf.), über 4 bis 13½ D. M.: 10 Ets. (1 Sgr. 8 Pf.), und über 13½ D. M.: 15 Ets. (2 Sgr. 6 Pf.)] im Durchschnitt höher war als der Postvereinstarif, so schien die Reciprocität nicht gewahrt. Eben so wenig war sie es bei einem dem-nächstigen Niederländischen Vorschlage: einheitlicher Satz von 3½ bis 4 Sgr. mit halb-scheidlicher Theilung, da der Postverein einem an Ausdehnung ungleich kleineren Territorium gegenüber stand. Im Verlauf der Unterhandlungen ward eine Einigung darüber erzielt, daß den drei Rayons des Postvereins à 1, 2 und 3 Sgr. zwei Niederländische ent-gegen gestellt werden sollten. In letzterer Beziehung schlug die Preussische Postverwaltung vor, den ersten Rayon bis 10 Meilen von der Grenze zu ziehen und den zweiten für alle weiter gelegene Orte gelten zu lassen. Die entsprechenden Niederländischen Portosätze sollten 5 und 10 Ets. (resp. 1 und 2 Sgr.) sein. Zwar wünschte die Niederländische Postverwaltung den ersten Rayon bis auf 30 Kilometer (4 Meilen) einzuschränken, allein sie trat hiervon im Interesse der Erleichterung des Verkehrs wieder zurück und so ward der obige Vorschlag der Porto-Regulirung angenommen.

\*) Cfr. Staatsblad van het Koningryk der Nederlanden No. 15. pro 1850.

Nachdem auch die anderen Gegenstände eingehende Erörterung gefunden hatten, ward unterm 26. Januar 1851 zu Berlin von den Bevollmächtigten der beiden Regierungen, General-Postdirector Schmückert, Geheimen Ober-Postrath Friedrich, Baron Schimmelpenninck van der Oye, Königlich Niederländisch außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am Berliner Hofe, und Mr. Polz, Chef der Postabtheilung im Finanzministerium, der neue Preussisch-Niederländische Postvertrag\*) unterzeichnet, der auf denselben Principien beruht,

\*) Bei diesem Vertrage kam die Frage wegen der Sprache zur näheren Erörterung. Der Niederländische Gesandte wünschte ihn in Französischer, der Minister v. d. Heydt in Deutscher und event. in Deutscher und in Niederländischer Sprache abgefaßt zu sehen. Ein bestimmtes Princip oder eine consequente Praxis hatte bisher hierin nicht durchgehends stattgefunden. Mehrere Postverträge mit außerdeutschen Staaten waren in Französischer (z. B. der Polnische, der ältere Schwedische, der ältere Belgische, der Spanische) und andere in Deutscher (wie der Russische, der frühere Dänische u.), noch andere in den beiderseitigen National-Sprachen (wie der Englische, neuere Dänische, neuere Belgische, Schwedische, Nordamerikanische und Niederländische) abgeschlossen worden. Für letzteres Verfahren, welches jetzt allmählig zur Regel zu werden scheint und auch in vorliegendem Falle beobachtet wurde, sprechen gute Gründe; indeß ist eine gemeinschaftliche Sprache andererseits insofern vortheilhaft, als diejenigen Verschiedenheiten in der Auslegung vermieden werden, welche beim Vorhandensein zweier (oder gar noch mehrerer) Urtexte entstehen können. Der Französische und Deutsche Text des die Tarifschen Posten betreffenden §. 13. des Reichsdeputationshauptschlusses von 1803 liefern hierzu ein beachtenswerthes Beispiel (vergl. oben Seite 329 und 330). Ein anderes Beispiel citirt Martens (Précis du Droit des Gens moderne de l'Europe. 3. Aufl.: Göttingen 1821 Seite 322 §. 179.), indem er des Handelsvertrages zwischen Frankreich und England von 1786 erwähnt. Aber er meint auch, daß, wenn man sich einer neutralen Sprache nicht bedienen will, nicht gut ein anderes Mittel übrig bleibe, als die Urtexte in den beiden Landesprachen abzufassen: „Mais lorsqu'une puissance s'obstine (heißt es im §. 179.) à se servir de sa langue et qu'aucun des deux ne veut céder on doit, ou s'arranger sur le choix d'une langue neutre, ou se servir chacun de la sienne, en négociant ou dressant le traité en deux langues.“ Klüber (Europäisches Völkerrecht Stuttgart 1821 §. 113. S. 181) sagt: „Wollen die interessirten Staaten über den gemeinschaftlichen Gebrauch einer Sprache sich nicht vereinigen, so bedient jeder sich seiner eigenen, oder einer anderen beliebigen Sprache mit oder ohne Uebersetzung in die Sprache des andern oder in eine dritte, z. B. die Lateinische. Die Verträge werden dann urschriftlich in mehreren Sprachen abgefaßt.“ Ebenso Mirus (das Europäische Gesandtschaftsrecht Leipzig 1847. Bd. I. S. 309). — Was von Verträgen und der Unterhandlung derselben gilt, findet auch Anwendung auf sonstige Verhandlungen und Correspondenzen mit fremden Staaten, obgleich bei der bloßen Correspondenzführung in Betreff von Gegenständen der Administration und des laufenden Dienstes eben so wichtige Gründe für die Wahl der Sprache wie beim diplomatischen Verkehr und beim Abschluß von Verträgen nicht vorwalten und der Gebrauch einer Sprache hierbei Erleichterung und Zeitersparniß gewähren kann. Die Sache ist für die Postverwaltung nicht ohne Interesse, da sie in ausgedehntem Schriftwechsel mit fremden nichtdeutschen Postbehörden steht. Früher und selbst bis ins 18. Jahrhundert war die diplomatische Sprache die Lateinische (in Ungarn noch länger und bei der Päpstlichen Curie zum Theil noch gegenwärtig; ebenso bei Ratificationen der Oesterreichischen Regierung den Italienischen Staaten gegenüber. Den in Deutscher und Italienischer Sprache abgefaßten Postverträgen

wie die übrigen seit Gründung des Postvereins von der Preussischen Postverwaltung mit fremden Staaten abgeschlossenen Verträge. Die erzielte Porto-Ermäßigung war für Preußen, mehr aber noch für die übrigen Deutschen Vereinsländer erheblich. Ein Brief von Amsterdam nach Berlin z. B. kostete 5, früher  $8\frac{1}{4}$  Sgr.; nach Aachen 3, früher 6 Sgr.; nach Memel 5, früher  $9\frac{1}{2}$  Sgr.; nach Dresden 5, früher 10 Sgr.; nach Wien und Pesth 5, früher  $16\frac{3}{4}$  Sgr.; nach Mailand 5, früher  $17\frac{3}{4}$  Sgr.; von Haag nach Augsburg 5, früher 13 Sgr.; von Haag nach Leipzig 5, früher  $10\frac{1}{4}$  Sgr.; von Haag nach Cöln 3, früher  $6\frac{1}{2}$  Sgr.; von Haag nach Triest 5, früher  $17\frac{3}{4}$  Sgr. Für die Lokalkorrespondenz der Grenzorte ward das Porto auf 1 Sgr. resp. 5 Cts. festgesetzt und verblieb ungetheilt der Postanstalt, welche die Erhebung bewirkt. Gleiche Porto-Ermäßigungen erfuhren die Kreuzbandsendungen und Waarenproben, wie das Preussische resp. Vereinstransitporto für die einzeln transitirende Correspondenz.

Oesterreichs mit Toscana, Parma und Modena von 1850 und 1851 ist die Oesterreichische Ratification in Lateinischer Sprache beigelegt). Seit Ludwig XIV. ward sie von der Französischen verdrängt, ohne daß, wie Heffter sagt (Europäisches Völkerrecht der Gegenwart, Berlin 1844. S. 388 §. 239.), durch ein allgemeines Völkergesetz oder durch ein auf der Idee der Nothwendigkeit beruhendes Herkommen die Französische Sprache als gemeinsame Sprache wirklich recipirt sei. Man hat sich sogar in neuerer Zeit ausdrücklich dagegen verwahrt, z. B. in der Wiener Congressacte Artikel 120: „La langue Française ayant été exclusivement employée dans toutes les copies du présent traité, il est reconnu par les puissances qui ont concouru à cet acte que l'emploi de cette langue ne tirera point à conséquence pour l'avenir.“ Ferner im Artikel 13. des Handelsvertrages zwischen Preußen und Brasilien von 1827: „Les langues Portugaise et Française ayant été exclusivement employées dans la rédaction du présent traité, il est reconnu par les Hautes Puissances contractantes, que cet emploi exclusif des deux langues ne tirera point à conséquence pour l'avenir.“ Mehrere Mächte bestehen fortwährend auf dem Grundsatz, daß ihnen jede officielle Communication in ihrer Sprache gemacht, oder wenigstens mit einem Translat begleitet werde, z. B. der Deutsche Bund durch Beschluß vom 12. Juni 1817. Canning wies die Großbritannischen diplomatischen Agenten an, sich bei officiellen Verhandlungen nur der Englischen Sprache zu bedienen. Beim Abschluß des Preussischen Postvertrages mit England vom 1. October 1846 äußerte sich das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten über diesen Punkt dahin, daß, „da das Englische Gouvernement den Grundsatz angenommen habe, alle amtlichen Mittheilungen nur in Englischer Sprache zu machen, Preussischer Seits das Recht nicht aufgegeben werden dürfe, dergartige Mittheilungen in Deutscher Sprache erfolgen zu lassen, wobei eine Uebersetzung in Englischer oder Französischer Sprache beigelegt werden könne. Es wird indeß nicht erforderlich sein, stets von diesem Rechte Gebrauch zu machen, und bedient sich auch die Königliche Gesandtschaft in London bei ihrer Correspondenz mit dem Englischen Ministerium oft bloß der Französischen Sprache. Bei den mündlichen Verhandlungen zwischen den Commissarien der beiderseitigen Gouvernements kann es der Convenienz der Commissarien überlassen bleiben, welcher Sprache sie sich bedienen wollen. Der abzuschließende Vertrag selbst wird nach dem bestehenden Gebrauch (er bestand nicht durchgehends) in Deutscher und in Englischer Sprache dergestalt abzufassen sein, daß der Deutsche Text von dem diesseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet wird.“

Für die fremden Portobeträge sollten Durchschnittssätze verabredet werden. Das Niederländische Transitporto für die einzeln transitirende Correspondenz ward bei Entfernungen bis 30 Niederländische Meilen auf 5 Ets., über 30 Meilen auf 10 Ets. festgesetzt. Nach Artikel 33. gestattet die Niederländische Postverwaltung der Preussischen Postverwaltung den Transit verschlossener Briefspackete nach und aus Großbritannien, so wie nach und aus Amerika auf dem Wege über England für eine Vergütung von 10 Ets. für je 15 Grammes Briefe (netto) und  $\frac{1}{2}$  Et. für jede Zeitung oder jeden Druckbogen, und (nach Artikel 34.) den Transit verschlossener Briefspackete zwischen Preußen und Belgien. Ueber die für Letztere zu leistende Vergütung wird sich die Belgische mit der Niederländischen Postverwaltung verständigen. Preußen gestattet in Gemeinschaft mit Oesterreich (Artikel 31.) den Transit verschlossener Brief- resp. Zeitungspackete zwischen den Niederlanden und deren Besitzungen in Indien via Trieste et v. v. gegen die sehr billige Vergütung von 3 Sgr. bei Briefen und  $\frac{1}{3}$  Sgr. bei Zeitungen und Kreuzbandsendungen für je 15 Grammes netto. Mit diesem vorerst bis Ende 1860 abgeschlossenen Postvertrage erlosch die Convention von Utrecht: Eine besondere unterm 1. Februar 1851 zu Berlin abgeschlossene Uebereinkunft zur Ausführung des Vertrages regelte die Coursverhältnisse, die Kartenschlußverbindungen, das Rechnungswesen, die Expeditionsformen und das übrige technische Detail. Bei Eröffnung der Aachen-Maastrichter Eisenbahn wurden die erforderlichen Aenderungen in der Briefpostverbindung zwischen den Preussischen und Niederländischen Postanstalten auf dieser Route im Correspondenzwege vereinbart.

In Bezug auf das Fahrpostwesen, welches in den Niederlanden wie in England und Frankreich vom Staate nicht betrieben und verwaltet wird, hatte die Preussische Postverwaltung zur Sicherung eines regelmäßigen, möglichst geordneten Fahrpostverkehrs zwischen Preußen und Holland nach dem Untergange der Bouricius'schen Postwagen-Unternehmung, mit der sie früher in Verbindung stand, im Jahre 1837 ein vorläufiges Abkommen mit der Unternehmung van Gend und Loos in Amsterdam getroffen, nach welchem diese Entreprise im Anschluß an die Preussischen Emmerich-Arnheimer Schnellposten ihre Postwagen von Arnheim aus über Amersfort nach Amsterdam, Utrecht, dem Haag und Rotterdam in regelmäßigen Cours setzte, die Fahrpostsendungen und Reisenden aus den Niederlanden nach Preußen und dessen Hinterländern den Preussischen Posten zuzuführen versprach und sich zur unentgeltlichen Hergabe eines in ihrem Comptoirgebäude einzurichtenden Lokales für die Preussische Fahrpost-Expedition in Arnheim (Convention mit dem Magistrat von Arnheim vom 10. März 1739. Vergl. Thl. I. S. 154), so wie zur Einrichtung von Postverbindungen aus Haag, Rotterdam und Amsterdam nach Rymwegen Behufs des Anschlusses an die Preussischen Posten nach und aus Cleve verpflichtete. Auch übernahm diese Entreprise die Beförderung der

Preussischen Schnellpost zwischen Sevenaar und Arnheim. In Folge eines weiteren Uebereinkommens mit der Niederländischen Postwagen-Unternehmung van Gend und Loos, d. d. Arnheim 3. Februar 1847, ward die Preussische Fahrpost-Expedition in Arnheim aufgehoben\*), weil in Folge der Ausdehnung der Dampfschiffahrten auf dem Rhein die Einnahmen aus den Preussischen Fahrposten zwischen Emmerich und Arnheim zurückgingen und ein jährlicher Zuschuß von pptr. 2000 Thlr. erforderlich war. Die Beförderung der Personen, Güter und Gelder zwischen Emmerich und Arnheim ward der erwähnten Entreprise gegen eine jährliche Abgabe von 300 Thlr. und die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Briefe, Päckereien und Gelder zwischen Emmerich und Elten resp. Sevenaar überlassen. Für die Strecke bis Arnheim ward ein fester Tarif vereinbart und überdem behielt sich die Preussische Verwaltung die Bestimmungen vor über die Abgangs- und Beförderungszeit der Niederländischen Diligencen sowohl zu Emmerich als zu Arnheim, desgleichen alle polizeilichen und administrativen Anordnungen in Beziehung auf den Postdienst und auf die Controle rücksichtlich der Wahrung des Preussischen Zoll- und Post-Interesse. Für die über Emmerich hinaus nach Preußen, beziehungsweise über Arnheim hinaus nach Holland bestimmten Sendungen kommt die Preussische Fahrposttage, beziehungsweise die Tage der Niederländischen Postwagen-Unternehmung zur Anwendung. Die Niederländische Diligence muß (§. 5.) bei den Königl. Preussischen Postbüreaus in Emmerich, Elten und Sevenaar an- und abfahren und wird dort von Preussischen Postbeamten expedirt, wofür die Unternehmung van Gend und Loos jährlich 400 Thlr. an die Preussische Postkasse zu zahlen hat. Die §§. 10—12. enthielten die Vorschriften über die Verzollung und die diesbezüglich an den Postwagen-Magazinen zu treffenden Vorkehrungen. Im §. 19. verpflichtet sich die Postwagen-Unternehmung zur prompten Beförderung und Bestellung der ihr übergebenen Fahrpostsendungen und zu unverzüglicher vollkommener Schadloshaltung in Verlust- und Beschädigungsfällen und im §. 24. zur Gestellung einer Caution von 2000 Thlr. Durch das Abkommen vom

30. April

2. Mai

1851 ward der Postwagen-Unternehmung zur Herstellung einer vermehrten Verbindung zwischen der Deug-Mindener und Amsterdam-Arnheimer Eisenbahn die Verpflichtung auferlegt, eine zweite tägliche Diligence zwischen Arnheim und Emmerich cursiren zu lassen. —

Durch ein Abkommen vom <sup>31. Mai</sup>  
6. Juni 1849 war der Postwagen-

Unternehmung gestattet, eine Diligence zwischen Emmerich und Zütphen gegen Entrichtung einer Abgabe von jährlich 50 Thlrn. und 100 Thlrn. Expeditionsvergütung einzurichten. Nach Ablauf des ersten Contraktsjahres nahm die Preussische Postverwaltung von der Einziehung dieser

\*) Amtsblatt des Königlich Preussischen Postdepartements Nr. 24. pro 1847.



Beträge Abstand, da die Unternehmer einen jährlichen Verlust von 3633 Fl. nachwiesen. Einen gleichen Verlust erlitten sie bei den beiden täglichen Schnellposten zwischen Cleve und Rymwegen, deren Anlage ihnen gegen Entrichtung einer jährlichen Abgabe von 50 Thln. durch die Uebereinkunft vom 25./26. Januar 1853 gestattet worden war. Die erwähnten Postverbindungen unterhielt die Postwagen-Unternehmung hauptsächlich zu dem Zwecke, um möglichst im ausschließlichen Besitze der Verbindung mit der Preussischen Postverwaltung zu bleiben.

Im Jahre 1855 ersuchten bei der bevorstehenden Eröffnung der Arnheim-Oberhausener Eisenbahn auf der Strecke zwischen Arnheim und Emmerich die Vertreter der Messagerie van Gend und Loos um anderweite Regulirung der gegenseitigen Verhältnisse. Es erschien indeß zweckmäßig, zuvor die Vorschläge der Niederländischen Rhein-Eisenbahndirection abzuwarten, welche sich ebenfalls bereit erklärt hatte, die Vermittelung des Fahrpostverkehrs zwischen Preußen und den Niederlanden auf der Emmerich-Arnheimer Route zu übernehmen. Da diese Vorschläge sich jedoch namentlich rücksichtlich der Weiterbeförderung der an die Eisenbahn übergebenen Güter, welche nach Orten außerhalb der Eisenbahnlinien bestimmt sind, verzögerten, und andererseits die Messagerie van Gend und Loos sich zur Ermäßigung und Vereinfachung des Tarifes, so wie zur Beförderung der Sendungen auf der Emmerich-Arnheimer Route mit der Eisenbahn bereit erklärte, so ward vorerst auf unbestimmte Zeit und unter Vorbehalt vierwöchentlicher Kündigung unterm 19. Juni 1856 ein neues Abkommen mit der Postwagenunternehmung van Gend und Loos wegen Beförderung der Fahrpostsendungen zwischen Preußen und den Niederlanden auf der Emmerich-Arnheimer Eisenbahn abgeschlossen, nach welchem die Sendungen unfrankirt, bis zur Preussisch-Niederländischen Grenze (Elten) frankirt oder vollständig bis zum Bestimmungsort frankirt abgesandt werden können. \*) Die Diligencen zwischen Emmerich und Arnheim hörten auf. Diejenigen zwischen Emmerich und Zütphen waren bereits durch das interimistische Abkommen vom 1. November 1855 aufgehoben worden.

In Betreff der Diligence-Verbindung zwischen Aachen und Maastricht war unterm 9. Mai 1844 mit den Spediteuren Gebrüder Heucken in Aachen ein Contract geschlossen worden, der nach Eröffnung der Aachen-Maastrichter Eisenbahn und Benützung derselben zu Fahrpost-Transporten zum 1. December 1854 gekündigt ward. Von letzterem Termine ab erfolgte auf Grund eines Uebereinkommens mit der Aachen-Maastrichter Eisenbahn-Gesellschaft, d. d. Aachen, 17. October 1854, die Beförderung der Fahrpostsendungen auf jener Route durch die Eisenbahn-Gesellschaft, \*\*) welche 75 Procent der Fracht-Einnahme für die Beförderung der Sendungen zwischen Aachen und

\*) Amtsblatt des Preussischen Postdepartements Nr. 27. pro 1856.

\*\*) Desgleichen Nr. 38. pro 1854.

Maastricht bezieht, während der Antheil der Preussischen Postverwaltung, die diesen Fahrpostverkehr durch das Postamt in Aachen vermitteln läßt, auf 25 Prozent festgesetzt ist. —

#### Postverhältnisse mit Belgien.

Beim Ausbruche der Belgischen Revolution wurde die Correspondenz zwischen Holland und Frankreich, weil die Holländisch-Belgischen Postverbindungen abgebrochen worden waren, über Metz, Trier und Aachen geleitet, wodurch dem Holländischen Handel großer Nachtheil entstand. Andererseits war dadurch, daß die Holländer Maastricht occupirt hielten, für die Correspondenz aus den wichtigsten Belgischen See- und Handelsplätzen nach Deutschland der kürzeste Weg versperrt. Die Belgische Correspondenz mußte auf einem Umwege nach Aachen geleitet werden. Sie versäumte in Folge dessen dort den Anschluß an die nach dem Innern Deutschlands abgehenden Posten und traf auf den Deutschen Börsenplätzen 24 Stunden später ein, als die Holländische Correspondenz. Die ungünstige Rückwirkung, welche diese Verspätung auf den Belgischen Handel ausübte, war die nächste Veranlassung, daß die Belgische Regierung, als im Jahre 1833 die Anknüpfung der diplomatischen Verbindung zwischen Preußen und Belgien bevorstand, an die Preussische Regierung Anträge richtete auf Herstellung directer und beschleunigter Verbindungen auf der Route über Lüttich mit Umgehung von Maastricht. Aus denselben Beweggründen, welche oben bei Darstellung der Postverhältnisse mit Luxemburg (Seite 522) erwähnt sind, ward es vorgezogen, diese Sache nur als eine administrative Localangelegenheit zu behandeln. Demgemäß ward unterm 20. August 1833 durch den Vorsteher des Ober-Postamts zu Aachen, Ober-Postdirektor zur Hofen, und den Belgischen Postinspector Plaisant eine vorläufige Verabredung zur Herstellung einer directen Preussisch-Belgischen Postverbindung zwischen Lüttich und Aachen über Herve und Henri-Chapelle getroffen. Die Unterhandlungen, welche demnächst in den Jahren 1835 und 1837 von den erwähnten Commissarien zu Brüssel Behufs allgemeiner Regelung der beiderseitigen Beziehungen und namentlich auch des Preussischen Transits nach England und Frankreich geführt wurden, hatten keinen Erfolg. Die unbestimmte Lage der politischen Verhältnisse, der häufige Ministerwechsel in Belgien, die damals noch nicht gereiften Verfassungs- und Verwaltungszustände in diesem jungen Staate, so wie außerdem der bevorstehende Bau der Eisenbahnen verhinderten das Zustandekommen eines definitiven Ergebnisses.

Was die beiden wichtigen Preussischen Transite nach Frankreich und England betrifft, so hatte die Preussische Postverwaltung für den Transit der Englischen Correspondenz über Rotterdam bisher 20 Ets. pro Brief und für den Transit der Preussisch-Französischen Briefspakete durch das jetzige Belgien zuletzt 8 Ets. pro Loth an die Holländische Postverwaltung

gezahlt. Die Belgische Regierung hatte nicht gezögert, wegen Herstellung einer wöchentlich viermaligen Seepostverbindung zwischen Ostende und Dover mit der Englischen Regierung ein Uebereinkommen zu treffen. Der kurze Seeweg über Dover und Ostende, die natürlichen Vorzüge, welche der letztere Hafen in Absicht auf regelmäßige Ab- und Einfahrt der Schiffe vor den Holländischen Häfen behauptet, wie der Umstand, daß der Bau einer das Belgische Gebiet in der Haupthorizontale von Berviers bis Ostende durchschneidenden Eisenbahn gesichert schien, ließ es bald als unzweifelhaft erscheinen, daß diese Route für die Beförderung der Preussisch-Englischen Correspondenz in nicht zu ferner Zeit vortheilhafter sein würde, als die bisherigen Routen über Hamburg und Rotterdam. Auch wenn sich für diese Correspondenz über Calais ein noch vortheilhafterer Weg ergeben sollte, war doch immerhin der Transit durch Belgien erforderlich. Die Belgische Regierung, welche nicht ohne augenblickliche finanzielle Opfer die wöchentlich viermalige Verbindung zwischen Ostende und Dover ins Leben gerufen hatte, steigerte in Folge jener Verhältnisse ihre Transitforderungen für die Preussisch-Englische und, als der Bau der Eisenbahn von Brüssel nach Valenciennes sicher gestellt war, auch für die Preussisch-Französische Correspondenz. Für letztere hatte Preußen an die Niederlande bisher gezahlt 8 Cents pro Loth, d. i. 34 Centimes pro 30 Grammes (Zeitungen waren frei). Belgien verlangte 50 Centimes pro 30 Grammes Briefe (was in Summa 10,000 Thlr. jährlich ausmachte) und 1 Centime pro 30 Grammes Zeitungen. Für den Transit der Englischen Correspondenz hatte Preußen an die Niederlande gezahlt 20 Cents =  $42\frac{1}{2}$  Centimes für jeden Brief bis zu 1 Loth. Belgien verlangte 60 Centimes für jeden Brief bis 1 Loth oder 1 Fr. 20 Centimes für 30 Grammes; außerdem die Zusage der Auslieferung sämtlicher Correspondenz nach England und die Befugniß, directen Kartenschluß mit Frankfurt a. M. im Transit durch Preußen zu wechseln.

Diese Forderungen wurden abgelehnt. Durch die bei Unterhandlung des Handelsvertrages mit Belgien um diese Zeit entstandenen Differenzen, welche damals bekanntlich der Preussischen Regierung zur empfindlichen Erhöhung des Einfuhrzolles auf Belgisches Eisen und zu anderen Repressalien Anlaß gaben, wurde auch die Annäherung in postalischer Beziehung erschwert und zwar um so mehr, als gleichzeitig (1844) die Belgische Verwaltung die Eisenbahnzüge so regulirt hatte, daß der Train aus Valenciennes und Brüssel den Anschluß an den Zug nach Cöln nicht erreichte, wodurch der Rheinische Handelsstand, namentlich Antwerpen gegenüber, in Bezug auf die Geld- und Verkehrsverbindungen mit Frankreich benachtheiligt ward.

Bei der ungünstigen Lage, in welcher sich hiernach die Preussisch-Belgischen Postverhältnisse befanden, war es sehr erfreulich, daß durch die unterm 23. November 1846 von den für erneuerte Unterhandlungen beiderseits bevollmächtigten Commissarien, Geheimen Postrath Meßner und General-Secretair Barael, abgeschlossene Postconvention eine den

Berkehr, Interessen und den Erfordernissen des Postdienstes entsprechende geordnete Gestaltung der internationalen Postbeziehungen erreicht ward. Durch diesen Vertrag wurde erst eine feste Grundlage der Preussisch-Belgischen Postverkehrs- und Betriebsverhältnisse geschaffen, deren dieselben bisher noch entbehrt hatten. Die Postverbindungen wurden mit Rücksicht auf den Verkehr zwischen den großen Handelsplätzen wie zwischen den Grenzorten und in Betreff der Preussischen Transporte nach Frankreich und England vortheilhaft geregelt, die Portotagen beiderseits ermäßigt, die Berechnung und Erhebung vereinfacht und in einem besonderen Uebereinkommen das Detail der Ausführung, die Expeditionsformen, das Rechnungs- und Zeitungswesen, die Kartenschlußverbindungen zweckmäßig geregelt. Früher waren die Festsetzungen über die letzterwähnten Gegenstände in der Regel in den Hauptverträgen selbst getroffen worden. Die jetzt gewählte Form der nur von den resp. Verwaltungschefs, nicht von den Souverainen ratificirten Separat-Uebereinkünfte war namentlich auch mit Rücksicht auf die bei den desfallsigen Bestimmungen öfter erforderlichen Abänderungen zweckmäßiger.

Was den Transit verschlossener Briefpakete nach England betraf, so erlangte die Preussische Postverwaltung denselben zu einer Gebühr von 1 Fr. pro 30 Grammes, die, wie wir bei der Darstellung der Postverhältnisse mit England sehen werden, später auf 80, dann auf 40 Cts. ermäßigt wurde. Für den Transit der Preussischen Briefpakete nach Frankreich ward eine Gebühr von 34 Cts. pro 30 Grammes Briefe und 1 Centime pro 30 Grammes Zeitungen und Kreuzbände vereinbart. Dieselben Bedingungen wurden für den etwaigen Transit Preussisch-Holländischer Briefpakete festgesetzt. Die Preussische Postverwaltung gestattete dagegen der Belgischen Verwaltung den Transit verschlossener Briefpakete nach Baden, der Schweiz und Italien (weil dahin die Concurrnzroute durch Frankreich existirte) zu dem Satz von 6 Sgr. pro 30 Grammes Briefe und 1 Pf. pro 30 Grammes Zeitungen und Kreuzbände.

Was den offenen Transit (die einzeln transitirende Correspondenz transit à découvert im Gegensatz zu dem transit en dépêches closes) betrifft, so geben die in den Artikeln 18—30. des Preussisch-Belgischen Postvertrages von 1846 hierüber enthaltenen, sehr ausführlichen Bestimmungen ein recht lebendiges Bild davon, wie schwierig und verwickelt diese Materie der internationalen Vereinbarungen im Laufe der Zeiten bei der Vermehrung der Post-, Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen und der universellen Ausbreitung des Postverkehrs geworden, und wie sehr die baldige Aufstellung einfacher Grundsätze hierunter nothwendig war. Nicht allein mußten bezüglich der durch Preußen transitirenden Correspondenz nach, resp. aus Belgien die einzelnen Deutschen und Außerdeutschen Staaten und Postbezirke, sondern auch innerhalb der Letzteren wiederum verschiedene Rayons, so wie die verschiedenen Expeditionswegen bei Normirung der Transittage berücksichtigt werden, wodurch die Anzahl der vereinbarten Transittagen sich (abgesehen von den besonderen

ermäßigten Sätzen für Waarenproben, Zeitungen u.) auf 45 steigerte, darunter allein 33 für die verschiedenen Deutschen Länder! Hierin namentlich hat der Deutsche Postverein einer großen Vereinfachung Bahn gebrochen.

Der Vertrag vom 23. November 1846 war auf fünf Jahre mit stillschweigender Verlängerung von Jahr zu Jahr geschlossen.

Im Jahre 1849, nachdem im Belgischen Postwesen sowohl rücksichtlich der Gesetzgebung und der Administration, als des Betriebes umfassende Verbesserungen bewirkt worden waren und auch die Preussische Portotaxe eine bedeutende Ermäßigung erfahren hatte, wurden Behufs Erleichterung des internationalen Postverkehrs von Neuem zwischen Preußen und Belgien Unterhandlungen angeknüpft, bei denen der gegenwärtige Chef der Preussischen Postverwaltung, Staatsminister v. d. Heydt, bereits die Erreichung eines Maximalportofages von nur drei Sgr. für die Preussisch-Belgische Correspondenz zur Aufgabe stellte; ein Beweis, daß die Preussische Postverwaltung schon vor der Gründung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins sich bei ihren damaligen Separatverhandlungen mit den einzelnen Staaten bezüglich der Porto-Ermäßigung und internationalen Verkehrs-Erleichterung noch weitere Ziele steckte, als nachmals der Postverein. Nachdem der Letztere im April 1850 gegründet war, mußte die Preussische Verwaltung die Unterhandlungen mit Belgien auf Grundlage des Vereinsvertrages führen, zu welchem Behufe der Geheime Ober-Postrath Wegner sich im December 1851 nach Brüssel begab. Belgien verlangte namentlich die Ausdehnung des zweiten Preussischen Rahons bis zur Elbe und lehnte die von Preußen beanspruchte Ermäßigung der Transitgebühren für die Briepackete nach England und Frankreich auf 40 und 17 Centimes (die Hälfte) ab, während es andererseits ausgedehnteren geschlossenen Transit nach Deutschen und Außerdeutschen Staaten via Preußen zu erhalten wünschte. Nachdem im Wege der Unterhandlung diese Ansprüche im Hinblick auf die dem Belgischen Postverkehr durch die Gründung des Deutschen Postvereins gewährten Vortheile auf das richtige Maß zurückgeführt worden waren, wurde unterm 17. Januar 1852 der neue Preussisch-Belgische Postvertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten, dem Gesandten Grafen v. Seckendorff, dem Geheimen Ober-Postrath Wegner und dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten d' Hoffschmidt de Restaigne, zu Brüssel abgeschlossen. \*) Die frühere Vereinbarung ward aufgehoben und die gesammten gegenseitigen Postbeziehungen wurden neu geordnet. — Das Preussische, resp. Deutsche Porto für die International-Correspondenz beträgt 1, 2 oder 3 Sgr. (wobei rücksichtlich Preußens statt des zehn-

\*) Amtsblatt des Preussischen Postdepartements Nr. 13. pro 1852 und Moniteur Belge Nr. 91. pro 1852.

meiligen Rayons die Rheinprovinz und statt des zwanzigmeiligen Rayons die Provinz Westphalen angenommen ist) und das Belgische Porto 1 oder 2 Sgr. (bei der Erhebung in Belgien 10 oder 20 Cts.), je nachdem der Brief nach den Provinzen Lüttich, Limburg und Luxemburg oder nach den weitergelegenen Belgischen Provinzen bestimmt ist. Die Progression ist die der 15 Grammes. Das Localporto für die Correspondenz zwischen Grenzorten wird auf 1 Sgr. (bei der Erhebung in Belgien 10 Cts.) festgesetzt und halbscheidlich getheilt. Das Porto für Kreuzbände soll 6 Pf. (6 Centimes) betragen, wovon Preußen 4, Belgien 2 bezieht. Jede Ermäßigung der internen Tarife soll auf die International-Correspondenz Anwendung finden. Die auf die Staatsverwaltung und die Gerichtspflege bezüglichen amtlichen Correspondenzen sind portofrei. Jene vorerwähnten 45 Transitätze des Vertrages von 1846 für die einzeln transitirende Correspondenz wurden auf 10 reducirt und statt der 33 Deutschen Transitätze kam ein einziger (3 Sgr.) zur Anwendung. Das Belgische Transitporto für die Preussisch-Französische Briefspakete (in denen auch andere als Preussisch-Französische Correspondenz, mit Ausnahme der Correspondenz nach Großbritannien, befördert werden kann) ward nach Artikel 30. auf 20 Centimes für 30 Grammes netto der Briefe und 1 Centime für 30 Grammes netto der Zeitungen und Drucksachen festgesetzt. Unter denselben Bedingungen sollen etwaige Preussisch-Holländische Briefspakete durch Belgien transitiren. Die Transitvergütung für die Briefspakete über Ostende mit der Deutsch-Englischen, resp. überseeischen Correspondenz sollte den Satz von 40 Centimes pro 30 Grammes Briefe und 2 Centimes für jedes Journal oder jeden gedruckten Bogen nicht übersteigen (Artikel 32). Dieselben Bedingungen sollen für den Fall der Beförderung jener Briefspakete über Calais und im Transit durch Belgien eintreten (Art. 33). Bei der Abrechnung und der Reduction fremder Portosätze wird 1 Sgr. zu 12½ Centimes gerechnet. — Eine besondere Uebereinkunft zwischen den beiden Postverwaltungen regelte das Detail der Ausführung und die Betriebsformen.

Der Vertrag bleibt bis Ende 1860 in Kraft und demnächst von Jahr zu Jahr, insofern nicht sechs Monate vor dem Ablaufe eines jeden Termines die Aufkündigung erfolgt.

Eine Staatsfahrpost-Verbindung mit Belgien bestand früher nicht. Die Preussischen Packet- und Geldsendungen nach Belgien, dem nördlichen Frankreich und Großbritannien mußten von der Preussisch-Belgischen Grenze ab an Expediture übergeben werden und gelangten, durch Vermittelung der Letzteren, an die mit dem Transport der Fahrpostfachen auf den fremden Gebieten sich beschäftigenden Privat-Unternehmungen. Wie überall, so zeigten sich auch hier die mit einer solchen Expeditionsweise verknüpften Uebelstände, hauptsächlich Unbestimmtheit der Beförderungs- und Ablieferungszeit, Unzuverlässigkeit, Höhe und Ungleichheit der Tarife,

Mangel an strenger Dienstordnung, Unsicherheit der Gewährleistung und Schwierigkeit bei Nachforschungen. \*)

Als das Eisenbahnetz genügend ausgebaut war, richtete bald nach der Gründung des Deutschen Postvereins die Preussische Postverwaltung ihr Bestreben darauf, eine unmittelbare regelmäßige Fahrpostverbindung zwischen Preußen, resp. Deutschland und Belgien, Frankreich, Großbritannien, wie den überseeischen Ländern herzustellen und für den internationalen Fahrpostverkehr dieser Länder nach dem Muster des Preussischen Fahrpost-Instituts eine Anstalt zu schaffen, die der steigenden Lebhaftigkeit und univervellen Ausbreitung jenes Verkehrs in möglichst vollkommenem Grade genügen könne. Daß hierbei große Schwierigkeiten zu überwinden sein würden, lag bei der bekanten mangelhaften Beschaffenheit des in Privathänden befindlichen Fahrpostwesens in den westlichen Staaten auf der Hand. Außerdem hatte die rasche Entfaltung der Eisenbahnlinien in diesen westlichen Gegenden dem Verkehr einen so plötzlichen Aufschwung gegeben und die betreffenden Staaten einander so schnell genähert, daß die den internationalen Verkehr berührenden, auf frühere Zustände fußenden gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften in Betreff der Postregals-, der Gewerbs-, der Zoll-, Polizei-, Press- und sonstigen Verhältnisse der veränderten Ordnung der Dinge entsprechend noch nicht völlig hatten reformirt werden können.

Die Sachlage bot indeß eine vortheilhafte Seite dar, welche der beabsichtigten Einrichtung zur festen Basis dienen konnte. Dies war das Belgische Staats-Eisenbahnbetriebsystem. Es kam daher zunächst darauf an, das Interesse der Königlich Belgischen General-Verwaltung der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen für die Herstellung eines postmäßigen Betriebes bei Versendung von Packeten und Geldern auch für die engere Verbindung der desfallsigen Einrichtung mit der Preussischen Staats-Fahrpostanstalt nach der einen und mit den Französischen und Englischen Privatunternehmungen nach der anderen Seite zu erregen. Hierbei kam für die Belgische Verwaltung der ungünstige Umstand mit in Betracht, daß das Gesetz eine Staats-Fahrpostanstalt in Belgien nicht mit den erforderlichen Schutzmitteln umgab, wogegen andererseits der Besitz der Staats-Eisenbahnen und die Leitung des Post- und Waarentransportbetriebes auf denselben durch eine Centralbehörde manche Vorthelle darbot. So vollkommen nun auch die Belgische General-Verwaltung bei den ersten, ihr auf schriftlichem Wege gemachten Eröffnungen über den Preussischen Plan die Wichtig-

\*) In einem Handelsbericht aus Triest vom 29. October 1857, der sich über das dortige Privat-Speditionswesen verbreitet und in die Tagesblätter aufgenommen war, heißt es: „Seit Eröffnung des directen Güterverkehrs auf der Wien-Triester Eisenbahn ist, wie leicht im Voraus zu bemessen war, eine vollständige Revolution in dem Speditionswesen unseres Platzes eingetreten. Die verkappte Gesellschaft hiesiger Spediteure, denen es durch ihre Vereinigung möglich war, den Handelsstand durch eine Reihe von Jahren zu brandschützen, ist aufgelöst.“

keit und Gemeinnützigkeit desselben würdigte, so natürlich war es, daß bei den dargestellten Umständen die beabsichtigte, für die dortigen Verhältnisse völlig neue Einrichtung auf mancherlei Schwierigkeiten und Bedenklichkeiten stieß. Es gelang indeß der mündlichen Unterhandlung, dieselben zu heben, und im November 1850 wurden von dem zu diesem Behufe nach Brüssel committirten Preussischen Bevollmächtigten, General-Postinspector und Geheimen Postrath Philippsborn, und dem um die Vervollkommnung der Belgischen Verkehrsanstalten in ihren inneren und äußeren Beziehungen hochverdienten General-Postdirector Masui die Grundlagen zur Herstellung einer unmittelbaren regelmäßigen Preussisch-Belgischen Staats-Fahrpostverbindung, welche demnächst ihre Wirksamkeit auch auf den Packet- und Geldverkehr mit England und Frankreich ausdehnen sollte, vereinbart und in Bezug auf Expedition, Betrieb, Zollabfertigung, Abrechnung alle Vorbereitungen getroffen, um die Einrichtung baldigst ins Leben zu rufen. Auf diesen Grundlagen ward demnächst unterm

31. Januar

1851 zwischen der Preussischen Postverwaltung und der

27. Februar

Belgischen Staatsverwaltung der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen der Fahrpostvertrag abgeschlossen,<sup>\*)</sup> durch welchen die unmittelbare Staats-Fahrpostverbindung zwischen Preußen und Belgien hergestellt ward. Anfangs nur auf die größeren Belgischen Eisenbahnbüreaux ausgedehnt, konnte der Vertrag bereits im nächsten Jahre eine sehr erweiterte Anwendung erhalten, indem Fahrpostsendungen aus Preußen und Deutschland, resp. den hinterliegenden Ländern nach allen Belgischen Staats-Eisenbahn-Büreaux, so wie nach den meisten außerhalb der Eisenbahnen belegenen Belgischen Orten, wohin Messagerieverbindungen stattfinden, zur Beförderung angenommen werden konnten. Gleichzeitig hatten sich die Französische Nordbahngesellschaft und die Englische Continental-Packet-Beförderungs-Agentur in Folge der von der Belgischen Verwaltung eingeleiteten Unterhandlungen dem Preussisch-Belgischen Fahrpostvertrage angeschlossen. Diese Beförderungsanstalten standen ihrerseits mit den größeren Französischen, Englischen und überseeischen Transport-Unternehmungen in Verbindung und es konnten nunmehr auch Fahrpostsendungen nach Frankreich, Großbritannien und Irland, Spanien, Portugal, den Handelsplätzen des Mittelmeeres, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Westindien, Brasilien, Ostindien, China und anderen überseeischen Ländern, nach denen regelmäßige Dampfschiffverbindungen bestehen, aus Preußen, den übrigen Deutschen Staaten, Schweden, Dänemark, Rußland u. s. w. durch Vermittelung der Preussischen Postverwaltung vermöge der neugeschaffenen Staats-Fahrpostverbindung mit Belgien postmäßig befördert werden.

Die Wichtigkeit dieser postalischen Schöpfung für den Weltverkehr läßt den lebhaften Wunsch gerechtfertigt erscheinen, daß den fortgesetzten

<sup>\*)</sup> Amtsblatt des Preussischen Postdepartements Nr. 19. pro 1851.



Bemühungen der Preussischen Postverwaltung zur Vervollkommnung dieses Instituts, von keiner Seite, und namentlich auch nicht Seitens der Mitglieder des Deutschen Postvereins, Hemmnisse bereitet werden mögen. Es sind ohnedies bei Herstellung und Ausbildung des geordneten Zusammenhanges einer fast über die ganze bewohnte Erdoberfläche sich ausdehnenden, alle Arten regelmäßiger Transportmittel, Posten, Messagerieen, Eisenbahnen und Dampfschiffe umfassenden, vielen abweichenden staats- und privatrechtlichen Bestimmungen unterworfenen, rücksichtlich der administrativen Beziehungen durch die Verschiedenheit der Sprachen, Gesetzgebungen und technischen Usancen nicht eben auf einfachen Elementen beruhenden Anstalt ohnehin der Schwierigkeiten genug zu überwinden. —

#### Postverhältnisse mit Großbritannien.

Der Postverkehr Großbritanniens mit dem Continente war trotz der lebhaften Handelsbeziehungen lange Zeit und selbst noch bis in das vorige Decennium nur mangelhaft regulirt. Ein einfacher Brief von Berlin nach London kostete z. B. noch im Jahre 1840: 27¼ Sgr., worunter allein 18 Sgr. Englisches Porto. Dabei mußte jeder Brief bis zur Seeküste frankirt werden, widrigenfalls er von den Großbritannischen Postämtern zurückgesandt wurde. Recommandationen von Briefen waren nicht zulässig: ein Nachweis fast nie zu erlangen. Auch nachdem der Preussische Tarif im Jahre 1844 bedeutend herabgesetzt und auf die Englisch-Preussische International-Correspondenz angewendet worden war, hielt England seine hohen Sätze dem Auslande gegenüber aufrecht. Briefe aus überseeischen Ländern, die mit Porto belastet in London ankamen und an Personen auf dem Continente adressirt waren, wurden von dem Postamte in London nicht weiter gesandt. Vielmehr ward zuvor ein Notizzettel an das betreffende Postamt auf dem Festlande (z. B. Berlin) abgesandt, um den in diesem Notizzettel bezeichneten Adressaten zu veranlassen, daß er den z. B. aus Rio Janeiro für ihn eingegangenen, in London lagernden Brief bei dem Londoner Postamte durch Zahlung des auf dem Briefe haftenden Porto's auslöse. Der Berliner Adressat war in Folge dessen genöthigt, nach London an einen Handelsfreund zu schreiben (was ihm zunächst 27¼ Sgr. Porto kostete) und diesen zu beauftragen, jenen Brief aus Rio Janeiro einzulösen, wobei das Postamt in London noch zuweilen die Producirung einer förmlichen Vollmacht verlangte. Wenn sich nun auch größere Häuser dadurch halfen, daß sie ein für allemal befreundete Firmen mit der Einlösung der überseeischen Briefe beauftragten, und wenn das General-Postamt in Berlin den übrigen Correspondenten dadurch ein Hilfsmittel gewährte, daß die Briefe aus überseeischen Ländern Seitens der Absender an den Preussischen Generalconsul Geheimen Commercierrath Sebeler in London couvertirt werden konnten, so waren diese Maßregeln doch eben nur

Nothbehelfe, welche auf die Dauer nicht genügen und die nachtheiligen Folgen dieser seltsamen Belästigung des Briefverkehrs nicht ausreichend beseitigen konnten, zumal der verursachte Aufenthalt durch die damaligen langsameren und weniger häufigeren Verbindungen noch fühlbarer wurde (ein Brief von London nach Berlin brauchte im Jahre 1839:  $4\frac{1}{2}$ , nach Prag  $6\frac{1}{2}$ , nach Wien  $8\frac{1}{2}$ , nach Triest  $10\frac{1}{2}$  Tage. War der interne Englische Portotarif vor der berühmten Reform Rowland Hill's (1840)\*) sowohl

\*) Der erste Jahresbericht des Großbritannischen General-Postmeisters (Anno 1855) beginnt mit einem Abriss der Geschichte der Englischen Post. „Es kann — heißt es in der Beilage A. des Berichtes S. 51 — unter den intelligenten Menschen nur wenige geben, welche nicht ein Interesse nehmen sollten an der Geschichte eines Institutes, das aus so kleinen Anfängen sich so bedeutend und mächtig entwickelt hat, und welches, obgleich anfänglich in keiner anderen Absicht gegründet, als um die Einnahme der Krone etwas zu vermehren, von so wesentlichem Einfluß für die Interessen des Volkes geworden ist, dessen Wohlstand es steigert und dessen geistige Cultur es befördert.“ Im Jahre 1481 legte Eduard IV. während des Schottischen Krieges für Regierungszwecke eine stationsweise beförderte Reitpost, wahrscheinlich zwischen York und Edinburgh an. Die Stationen waren 20 Englische Meilen von einander entfernt; die Depeschen wurden in 3 Tagen 200 Meilen befördert. Diese für Regierungszwecke bestimmten Posten erhielten später eine größere Ausdehnung; aber noch zur Zeit der Königin Elisabeth bestand keine Postanstalt für das Publicum. Unter der Regierung Jacobs I. wurde in London ein Postamt für die ausländische Correspondenz etablirt und erst unter der Regierung Karls I. (mithin fast anderthalb Jahrhunderte später, als in Deutschland) geschah die Errichtung einer Postanstalt zum allgemeinen Gebrauch des Publicums im Jahre 1635. Der Porto-Tarif war: bis 80 Meilen = 2 d.; 80—140 Meilen = 4 d., und jede weitere Entfernung in England 6 d.; nach Orten in Schottland aber 8 d. für den einfachen Brief. Zwei Jahre später (1637) wurde der Postzwang — für Briefe eingeführt. „The object of the Crown — heißt es (a. a. O. p. 10) in establishing this letter post was probably quite as much the formation of a profitable monopoly as the accommodation of the public.“ Die Einführung des Postmonopols erregte jedoch bei Vielen „great dissatisfaction“ und 1642 ward die Abschaffung dieses Vorrechtes im Parlament in Anregung gebracht. Allein der Nutzen der Posteinrichtung und die Nothwendigkeit des Briefzwanges waren so einleuchtend, daß keine Aenderung erfolgte. Die Postämter wurden verpachtet, eine Einrichtung, die bezüglich der Neben-Postämter noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts bestand. Im Jahre 1649 betrug die aus den Posten gezogene Einnahme 5000 £; 1663: 21,000 £; 1685: 65,000 £. Cromwell ließ die Postanlagen wesentlich verbessern und weiter ausdehnen. 1683 wurde die Londoner Stadtpost errichtet. Unter der Regierung Wilhelms III. wurden in Folge einer Acte des Schottischen Parlaments im Jahre 1695 die Posten in Schottland eingerichtet; aber noch 1715 waren es lauter Fußposten, und erst von 1716 ab wurden allmählich reitende Posten eingerichtet. (Die Posteinnahme Schottlands betrug 1730 1194 £. 1757 brauchte die Post von London bis Edinburgh 87 und von Edinburgh bis London 131 Stunden; sie ging damals 3 mal wöchentlich. 1776 wurde in Edinburgh die Stadtpost eingerichtet. Das Postwesen in Schottland erforderte oft bedeutende Zuschüsse und ward nicht als Finanzanstalt betrachtet. (sfr. Second Report of the Postmaster General S. 78). Der Postschiffdienst nach Irland wurde unter Karl I. eingerichtet und von Cromwell wesentlich verbessert. Ein Brief von Dublin nach London kostete damals 6 d. = 5 Sgr. [1839 waren 732; 1856: 1373 Postämter in Irland; die Zahl der Briefe betrug 1839: 9 Mill.; 1856: 42 Mill. (sfr. Third Report p. 63).]

rücksichtlich der Höhe der Sätze, als des Modus seiner Zusammensetzung schon ganz veraltet, schwerfällig und fiskalisch, so litt die auswärtige Correspondenz noch unter dem Drucke eines besonderen Portozuschlags, der den

Im Jahre 1710 unter der Regierung der Königin Anna wurde ein Gesetz zur Organisation der Postanstalt erlassen, welches bis zum Jahre 1837 die Grundlage der Englischen Postverwaltung bildete. Diesem Gesetz zufolge ward ein General-Postamt — General-Post-Office — für die drei Königreiche und die Colonien eingerichtet und an dessen Spitze ein General-Postmeister — Her Majesty's Postmaster General — gestellt, so wie die Errichtung von 5 Hauptpostämtern in London, Edinburgh, Dublin, New-York und Westindien angeordnet. Die Verwaltung ist centralisirt, und in den Provinzen fungiren Postinspectoren als Aufsichtsorgane. Statistische Notizen aus dem Jahre 1764 ergeben, daß die Postanstalt und Verwaltung bis jetzt, im Vergleich zu jener Zeit, um das 17. bis 18fache an Größe zugenommen hat. Eine der wichtigsten Verbesserungen wurde im Jahre 1784 zufolge der Vorschläge John Palmers, Theaterdirectors in Bath, bewirkt. Bis dahin waren die Mails lediglich mit reitenden Posten befördert worden, die nur 3 bis 4 Englische Meilen per Stunde machten. Viele andere Beförderungsmittel, z. B. die Landkutschen (Privat-Unternehmungen zur Packet- und hauptsächlich Personenbeförderung, welche in England niemals vom Staate betrieben, wohl aber von ihm besteuert wurde und wird) waren schneller als die Post; dabei war die letztere häufigen Raubanfällen ausgesetzt. Palmer schlug nun vor, jene Passagierkutschen zur Beförderung der Briefposten mit zu benutzen und sie durch zuverlässige gut bewaffnete Conducteurs begleiten zu lassen; auch brachte er mehrere Maßregeln zur Beschleunigung des Ganges dieser Postlandkutschen (Mail-coaches) in Vorschlag, in Folge wessen 6 Englische Meilen per Stunde zurückgelegt wurden. Palmer ward zum General-Postcontroleur ernannt und reichlich belohnt. 1792 kam das Geldanweisungsgeschäft durch die Postanstalt — Money-Order-System — zuerst in Gang, jedoch lediglich als eine Privat-Unternehmung der Postbeamten; vom Staate wurde der Money-Order-Dienst erst 1838 eingerichtet. 1796 wurde der Tarif anders normirt und zwar in verschiedenen Abstufungen von 3—9 d. Das Straßenbausystem Mac Adams (1818) war von bedeutendem Einfluß auf die Beschleunigung der Posten; sie gelangten dahin, 10 Englische Meilen per Stunde zurückzulegen. 1830 bei Eröffnung der Manchester-Liverpooler Eisenbahn wurden die Briefpakete zum ersten Mal per Locomotive befördert. 1835 wurde in Folge der durch die unermüdlichen Versuche des Lieutenant's Waghorn erlangten Ergebnisse die Ueberlandpost nach Indien eingerichtet. 1836 wurde der Zeitungstempel von  $3\frac{1}{4}$  d. auf 1 d. ermäßigt, in Folge wessen die Anzahl der mit der Post beförderten Zeitungen (gestempelte Zeitungen haben freie Postbeförderung in England, indem das Porto in der Stempeltaxe mitbegriffen, folglich nur einmalige Erhebung nöthig ist) sich sehr vergrößerte. Die einflußreichste Reform erfuhr der Posttarif im Jahre 1840, als auf den Vorschlag Rowland Hills das Pennyporto eingeführt ward. Bevor wir dieser wichtigen Reform näher erwähnen, mögen folgende statistische Angaben über das Großbritannische Postwesen, die den Jahresberichten des Großbritannischen General-Postmeisters und anderen authentischen Actenstücken entlehnt sind, hier folgen:

Es betrug in Großbritannien die Anzahl der Postanstalten: im Jahre 1840: 4028; 1854: 9973 (935 Postämter, 9038 Postexpeditionen); 1855: 10,498 (920 Postämter, 9578 Postexpeditionen); 1856: 10,866 (845 Postämter, 10,021 Postexpeditionen); 1857: 11,101 (810 Postämter, 10,291 Postexpeditionen). Das Post-Personal: 1854: 21,574; 1855: 22,547; 1856: 23,130; 1857: 23,731 (davon über 3000 in London). Die Anzahl der im Postdienst zurückgelegten Englischen Meilen (excl. derjenigen im Seepostdienst nach außerhalb) betrug 1857: 45,500,000 (davon  $10\frac{1}{2}$  Mill. auf Eisenbahnen,  $33\frac{1}{2}$  Mill. auf Landwegen, nämlich  $11\frac{1}{2}$  zu Wagen oder reitend

Zweck eines Finanzzolles erfüllte. Bei dieser Ausbeutung des Correspondenzverkehrs zu finanziellen Zwecken blieb die Englische Verwaltung noch nicht stehen. Ungeachtet sie im Oktober 1844 einen Postvertrag mit

und 22 per Fußboten und  $1\frac{1}{2}$  Mill. auf Flüssen, Canälen und im Küstendienst); die Kosten der Post-Beförderung betragen auf den Eisenbahnen  $9\frac{1}{2}$  d. (in Nord-Amerika  $5\frac{1}{2}$  d.); auf Landwegen zu Pferde  $2\frac{1}{2}$  d. (in Nord-Amerika  $3\frac{1}{4}$  d.) zu Fuß  $1\frac{1}{2}$  d. durchschnittlich per Englische Meile. Die Vergütung, welche die Britische Postverwaltung an die Eisenbahngesellschaften für den Correspondenztransport zu zahlen hat, und welche lediglich von freier Vereinbarung abhängt, da das Gesetz den Eisenbahnen nur die Verpflichtung auferlegt, zu jeder Zeit nach dem beliebigen Verlangen der Postverwaltung die Mails zu befördern und event. zu diesem Zweck besondere Züge einzurichten, ist sehr hoch und bereits zu wiederholten Malen der Gegenstand vielfacher Streitigkeiten gewesen. Die Mailtrains legen allerdings den Eisenbahngesellschaften, weil sie wegen der nothwendigen Beschleunigung keine bedeutenden Personen- und Gütertransporte damit verbinden dürfen, und das General-Postamt die Fahrpläne bestimmt, ziemlich bedeutende Opfer auf; dennoch sind die Sätze, welche das General-Postoffice zahlen muß, in den meisten Fällen viel zu hoch; aber es existirt nur der Weg compromissarischer Entscheidung, so lange nicht ein neues Eisenbahngesetz den übertriebenen Forderungen der Gesellschaften Schranken setzt.

Der Money-Order-Dienst hatte folgenden Umfang: Die Anzahl der Money-Order-Office's, das heißt derjenigen Postanstalten, bei welchen baare Einzahlungen und Auszahlungen stattfinden können (was bei Weitem nicht bei allen Britischen Postanstalten der Fall ist), betrug 1857: 2233 (1856: 2059; 1855: 1935; 1854: 1872); die Stückzahl der Money-Orders 1857: 6,389,702 Stück mit 12,180,272 £ (davon 10,410,163 £ allein in England, die übrigen in Schottland und Irland); 1854: 5,466,244 Stück mit 10,462,411 £; 1842: 1,552,845 Stück mit 3,127,507 £.

Finanzverhältnisse: Der reine Ueberschuß betrug 1780: 150,000 £ (Brutto-Einnahme 430,000 £); 1790: 331,000 £; 1800: 720,000 £ (Brutto 1,083,000 £); 1810: 1,190,000 £; 1815: 1,507,000 £ (Brutto 2,159,000 £); 1820: 1,448,000 £; 1825: 1,459,000 £ (Brutto 2,054,000 £); 1830: 1,517,000 £; 1835: 1,540,000 £ (Brutto 2,180,000 £); 1836: 1,622,000 £.

Jahr, endend am:	Brutto- Einnahme £	Ausgabe £	Ueberschuß £
5. Januar			
1838	2,339,737	687,313	1,652,424
1839	2,346,278	686,768	1,659,509
1840	2,390,763	756,999	1,633,764
1841	1,359,466	858,677	500,789
1842	1,499,418	938,168	561,249
1843	1,578,145	977,504	600,641
1844	1,620,867	980,650	640,217
1845	1,705,067	985,110	719,957
1846	1,887,576	1,125,594	761,982
1847	1,963,857	1,138,745	825,112
1848	2,181,016	1,196,520	984,496
1849	2,143,679	1,403,250	740,429

Belgien abgeschlossen hatte, durch welchen die Verbindungen über Ostende vermehrt und die Portosätze ermäßigt worden waren, spedirte das Postamt in London die Correspondenz nach der Preussischen Rheinprovinz und nach

Jahr, endend am:	Brutto- Einnahme £	Ausgabe £	Ueberschuß £
5. Januar			
1850	2,165,349	1,324,562	840,787
1851	2,264,684	1,460,785	803,898
1852	2,422,168	1,304,163	1,118,004
1853	2,434,326	1,343,907	1,090,419
31. Decbr.			
1854	2,574,407	1,400,679	1,173,727
1855	2,716,420	1,651,364	1,065,056
1856	2,867,954	1,660,229	1,207,725
1857	3,035,713	1,713,476	1,322,237

Nach dem Durchschnitt der letzten 4 Jahre ist mithin der reine Ueberschuß der Britischen Postverwaltung: 1,190,000 £ jährlich gewesen. Hiervon geht nun aber zunächst ab das von den Staatsbehörden für die amtliche Correspondenz, die seit der Reform von 1840 keine Portofreiheit mehr genießt, gezahlte Porto. Dasselbe betrug 1854: 185,236 £; 1855: 173,560 £; 1856: 154,229 £; 1857: 135,517 £; mithin durchschnittlich jährlich 162,000 £; ferner sind davon in Abzug zu bringen die Kosten für den Seepostdienst. Diese sehr bedeutenden Kosten erscheinen nämlich nicht, wie dies in Preußen und Nordamerika der Fall ist, im Ausgabebudget der Postverwaltung, sondern im Ausgabebudget der Admiralität. In den Jahresberichten der Postverwaltung heißt es, daß diese Kosten zum Theil aufgewogen, daß die Gebühr für Beförderung der Zeitungen zum Stempelamt fließt (die mit dem Pennystempel des Stempelamtes gestempelten Zeitungen befördert die Post frei; statt des Stempelabdruckes des Stempelamtes kann aber auch, wie vor einigen Jahren nachgegeben wurde, die Zeitung mit einer Postmarke besetzt werden; dies ist im vergangenen Jahr bei dem 4. Theil der Zeitungen geschehen; diese Einnahme ist also zur Postkasse geflossen, wogegen die Einnahme für die übrigen drei Viertheile der Zeitungen, welche 160,000 £ betragen hat, zur Stempelamtskasse geflossen ist). Diese 160,000 £ wiegen aber die Kosten für den Seepostdienst nur zu einem sehr geringen Theile auf. Die Jahresberichte des Britischen General-Postmeisters enthalten keine Angaben über die letzteren Kosten. Wir sind jedoch in den Stand gesetzt, dieselben aus anderen Quellen zu ermitteln. Sie haben nämlich betragen 1824: 114,425 £; 1830: 161,252 £; 1840: 417,744 £; 1842: 560,413 £; 1844: 554,197 £; 1846: 717,960 £; und 1847: 701,580 £ (davon 85,835 £ für königliche Postschiffe; 64,161 £ für die Dampf- und Segelschiffe der Marine, die zur Briefbeförderung mit benutzt worden sind und 551,584 £ für contractliche Packetboote). Lassen wir die 64,161 £ für die Marineschiffe auch ganz außer Betracht, so bleiben für den eigentlichen Postdienst doch pro Anno 1847: 637,419 £. Inzwischen sind 10 Jahre vergangen und es werden diese Kosten gegenwärtig mindestens zu 1,000,000 £ zu veranschlagen sein, was nach Verhältniß der Summen, welche Nordamerika auf seinen Seepostdienst verwendet, und bei der eingetretenen bedeutenden Vermehrung der Verbindungen namentlich nach Indien und Australien in keinem Falle zu hoch sein dürfte. Hiervon würden abgehen 160,000 £ Zeitungstempel; dagegen hinzu kommen 162,000 £ Porto für Staatsdienstsachen; es bliebe also von dem reinen Ueberschuß ad 1,190,000 £ jedenfalls

Westphalen über Cuxhaven und Bremen, weil der Englische Porto-Antheil auf diesem Wege höher war. Die Briefe wurden dadurch nicht nur vertheuert, sondern auch bedeutend verspätet. »Es dürfte nicht länger Anstand

in Abzug zu bringen 1,000,000 £, wonach also der **wirkliche** reine Ueberschuß der Britischen Postverwaltung auf 190,000 £ zu stehen kommt (d. i. 1,300,000 Thlr.; in Preußen betrug nach dem Durchschnitt der letzten 4 Jahre der reine Ueberschuß der Post: 1,500,000 Thlr. mithin ungefähr die gleiche Summe). Unter den Ausgaben pro 1857 waren an Beförderungen: 948,573 £, an Baukosten 29,367 £, für Postbeförderungen a) auf Eisenbahnen 420,000 £, b) auf Landwegen 165,000 £, c) auf Flüssen, Kanälen und längs der Küste 12,298 £; für Anfertigung der Freimarken 28,566 £; verschiedene Ausgaben 109,672 £.

Die Brief-Anzahl betrug:

1839:	82,000,000	1849:	337,300,000
1840:	168,700,000	1850:	347,000,000
1841:	196,500,000	1851:	360,600,000
1842:	208,400,000	1852:	379,500,000
1843:	220,400,000	1853:	410,800,000
1844:	242,200,000	1854:	443,600,000
1845:	271,400,000	1855:	456,200,000
1846:	299,500,000	1856:	478,300,000
1847:	322,100,000	1857:	504,000,000
1848:	328,800,000		

Davon wird der 4. Theil in London und dessen Postdistricten bestellt, und die Hälfte aller Briefe passiert durch das Postamt in London. Von den 504 Millionen des Jahres 1857 kommen 410 Mill. auf England (21 per Kopf); 51 Mill. auf Schottland (16 per Kopf); 43 Mill. auf Irland (7 per Kopf). In London selbst kommen 43 Briefe auf jeden Einwohner. Außer jenen 504 Mill. Briefen (worunter inländische und ausländische begriffen sind), beförderte die Britische Post 71 Mill. Zeitungen. Im Russischen Reich wurden nach einer im Journal von St. Petersburg veröffentlichten Statistik im Jahre 1856: 16,400,000 Briefe befördert, das ist — sagt der Großbritannische General-Postmeister in dem Jahresbericht pro 1857 — gerade so viel als in der einzigen Stadt Manchester und deren nächsten Umgebungen zur Post gegeben werden.

In Großbritannien kommen im Durchschnitt auf den Kopf der Bevölkerung 14 Briefe; in Frankreich, in Preußen und in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika 7; in Oesterreich  $1\frac{1}{2}$ ; in Rußland 0,3. —

Werfen wir nun einen Blick auf die vielbesprochene Englische Postreform vom Jahre 1840. Es wird ihrem Urheber, Rowland Hill, bei der Mit- und Nachwelt zum Ruhme gereichen, zu einer Zeit, wo alle Postverwaltungen und an der Spitze die Englische noch fiskalische Tugzen festhielten, die großen national-öconomischen und finanziellen Vortheile einer einfachen und mäßigen Posttaxe dargethan, durch seine unablässigen Anstrengungen, dem vortrefflichen von Oesterreich in früheren Zeiten aufgegebenen Systeme einer ohne Rücksicht auf die Entfernungen zu normirenden Brieftaxe in dem größten Verkehrsstaate der Welt Geltung verschafft und der allgemeinen Civilisation einen wichtigen Dienst geleistet zu haben. Der Portosatz, den Rowland Hill schon 1837 vorschlug, und der nach vielen Verhandlungen im Englischen Parlament, vom 10. Januar 1840 ab in Kraft trat, war 1 d. für den einfachen bis  $\frac{1}{2}$  Unze schweren frankirten Brief. (Kreuzbandsendungen zählen in England auch 1 d. und genießen somit keine Ermäßigung. Nach Orten, wo keine Postanstalt besteht, kostet übrigens ein einfacher Brief 2 d. Der alte Englische Posttarif war: bis 15 Englische Meilen 4 d.;

zu nehmen sein — berichtet der General-Postmeister v. Magler an den König — daß correspondirende Publicum von dem Drucke einer Finanzmaßregel des Britischen General-Postamtes zu befreien, die so nachtheilig auf den

von 15—20: 5 d.; von 20—30: 6 d.; 30—50: 7 d.; 50—80: 8 d.; 80—120: 9 d.; 120—170: 10 d.; 170—230: 11 d.; 230—300: 12 d.; 300—400: 13 d.; 400 bis 500: 14 d. u. s. w. für je 100 Meilen 1 d. mehr; dabei waren nicht die directen, sondern die Entfernungen längs der Poststraße zu Grunde gelegt; außerdem wurde das Porto nicht nach dem Gewicht, sondern nach der Anzahl der Bogen oder Einlagen des Briefes berechnet; ein einfacher Brief war ein solcher, der auf einem Briefbogen geschrieben war; für jeden Bogen, oder einliegenden Brief mehr wurde ein Portofaß mehr erhoben. Dieser Tarif war sonach allerdings im hohen Grade fehlerhaft und er war ohne Zweifel als eine der hauptsächlichsten Ursachen anzusehen, daß von 1815 bis 1836 die Rein-Einnahme der Post stationär geblieben war, während die Bevölkerung sich sehr vermehrt hatte. Uebrigens war seine Unhaltbarkeit von der Regierung längst erkannt und eine, freilich nicht so durchgreifende Reform vorbereitet, welche die Eisenbahnen ohnedies zur Nothwendigkeit gemacht haben würden.) Der Begründer und die Anhänger der Reform nahmen nun an, daß bei der plötzlichen und außerordentlichen Ermäßigung der Taxe auf 1 d. (das war durchschnittlich auf den 6. Theil der früheren Sätze) die Correspondenz sich sofort um das 5- bis 6fache und nach längerer Zeit selbst um das 10- ja 20fache vermehren werde, daß somit die Einführung des Penny-Portos für die Staatskasse mit keinem Verluste (mit Ausnahme von etwa 2—300,000 £ für Mehrausgaben in Folge der vermehrten Betriebs- und Verwaltungskosten) verbunden sein und die Einnahme der Postverwaltung ungeschmälert bleiben werde. Nur in dieser Voraussetzung, die das Parlament theilte, war das Penny-Porto eingeführt worden, trotz der Warnungen der Postverwaltung, (welche den miflichen Erfolg des Penny-Porto für die Finanzen voraus sagte), trotz des Vorschlages des Select-Committee, das Porto auf 2 d. festzusetzen und erst später auf 1 d. herunterzugehen, wodurch die Einnahmen sicher gestellt gewesen wären. Was ergeben nun jenen Voraussetzungen gegenüber die Resultate? Erst nach 16 Jahren hat sich die Correspondenz um das 5- bis 6fache vermehrt; die Brutto-Einnahme (nach Abzug des von den Behörden gezahlten Porto) erreichte erst nach 14 Jahren die frühere Höhe wieder; die Rein-Einnahme aber hat noch heute nicht die frühere Höhe erreicht und der Verlust, den die Britische Staatskasse bis jetzt in Folge der plötzlichen Einführung des Penny-Porto erlitten hat, beläuft sich auf nahezu 100 Millionen Thaler. Das Whigministerium, unter welchem die natürlich sehr populäre und namentlich von den großen Englischen Kaufleuten und Buchhändlern und den Freihandelsmännern mit aller Macht der Englischen Agitation und „systematischen Bewegung“ unterstützte Maßregel des Penny-Porto eingeführt ward, mußte bekanntlich, da sich auch wegen seiner sonstigen Maßregeln im Staatshaushalt ein Deficit von 7 Millionen £ zeigte, abtreten; die Verhandlungen im Parlamente beim Sturze dieses Ministeriums zeigen, daß ihm namentlich auch die unverständige und übertriebene Ermäßigung der Posttaxe zum Vorwurf gemacht wurde. Schon unterm 20. October 1842 schrieb die Morning-Post: „Die volle Wahrheit ist, daß die Postreform, was ihren finanziellen Erfolg betrifft, auf das äußerste fehlgeschlagen ist und dem Staate eine sehr ernste Verlegenheit bereitet hat (has proved an utter failure and a most serious public embarrassment).“ Es mußte bekanntlich unter dem Ministerium Peel eine Erhöhung der directen Steuern eintreten, um das Deficit im Staatshaushalt zu decken. „Die großen Kaufleute und Buchhändler — schreibt der Observer vom 14. Januar 1844 — haben an Porto Tausende erspart, welche nachher von dem ganzen Publicum durch eine Erhöhung der allgemeinen Steuertaxen von 10 pCt. und durch eine neue Eigenthumssteuer aufgebracht werden mußten.“ Das neue Ministerium soll sogar mit dem Plane umge-

Geschäftsverkehr Preussischer Länder wirkt.« Demgemäß ward verfügt, daß das Englische Porto, welches auf den über Bremen und Münster eingehenden Briefen hafte, nicht gezahlt werden solle und daß, falls auch

gangen sein, das Porto auf 3 d. festzusetzen. Man hatte sich bei der Reform auch namentlich darin getäuscht, daß bei einer Vermehrung der Correspondenz um das 5- bis 6fache die Betriebs- und Verwaltungs-Ausgaben der Post nur sehr wenig steigen würden. Die obige Statistik zeigt, wie bedeutend gerade die Ausgaben gewachsen sind, wobei indes zu bemerken ist, daß viele derselben in Folge der Vermehrung der Postanlagen und Postanstalten, Verbesserung des Betriebes, Vertheuerung des Transports auf den Eisenbahnen u. a. m. entstanden sind, mithin nicht auf Rechnung der Porto-Reform gestellt werden können. Dagegen macht man nun in der Regel geltend, welche indirecten Vortheile durch Hebungen des moralischen, intellectuellen und materiellen Zustandes der Englischen Bevölkerung in Folge der Erleichterung des Correspondenzverkehrs dem Staate erwachsen sind. Die Thatsache ist ohne Frage richtig, allein sie ist nichts weniger als beweisend; denn die Postreform versprach ja diese Vortheile neben der ungeschmälerten Erhaltung der Post-Einnahme zu gewähren. Dies glänzende Resultat würde ohne Zweifel erreicht worden sein, wenn man mit der Ermäßigung nicht so plötzlich ins Extrem übergegangen wäre; der Correspondenzverkehr wäre dadurch keinesweges in seiner Entwicklung gehemmt worden. Zu hohe Tarife, wie der alte Englische und der ehemalige Westphälische hemmen allerdings die Correspondenz; allein sie nimmt keinesweges im Verhältniß der Ermäßigung zu, und keinesweges vermag auch ein mäßiger Tarif allein die Correspondenz bedeutend zu vermehren; hierzu tragen unserer Ansicht nach die Tüchtigkeit der Postanstalt, die Anzahl der Postanlagen und der allgemeine Kulturzustand eines Landes in weit erhöhtem Maße bei. Wir werden dies sogleich darthun. Zunächst darf man aus der bei der Ermäßigung des Englischen Tarifes eingetretenen Steigerung der Briefanzahl nicht schließen, daß die mehr vorhandenen Briefe alle erst in Folge des Penny-Porto geschrieben worden sind, und daß der Nutzen, den sie schaffen, lediglich eine Folge des Penny-Porto sei. Ein großer Theil jener Briefe ist vielmehr auch früher geschrieben worden, nur ist er nicht auf die Post gelangt. In der That wurde früher in England der Briefschmuggel in einem wahrhaft enormen Maße betrieben. Bei den Verhandlungen des Select-Committee in Betreff der Postreform im Jahre 1838 sind darüber eine sehr große Anzahl Zeugen vernommen worden: Ein Kaufmann gesteht selbst, daß er im Jahre 1836: 2068 Briefe per Post und 5861 auf anderen Wegen versandt habe; Andere sagen aus, daß sie wöchentlich 100 bis 150 Briefe durch Fuhrleute befördern lassen; Andere bezeichnen die Zahl der gelegentlich beförderten Briefe als der durch die Post verschickten gleichkommend; ein anderer Correspondent hat von 117 Briefen nur circa 7 durch die Post erhalten; ein Anderer ist unter 20,000 Fällen, in denen er die Postgesetze übertreten, nur einmal ertappt worden; nach Glasgow sollen täglich wohl einige Tausend Briefe ungesetzlich eingeführt werden; ein Handlungsreisender sagt aus, daß er täglich im Durchschnitt 50 Briefe fremder Correspondenten für eine kleine Vergütung auf seinen Geschäftsreisen von Ort zu Ort mitgenommen habe; außer ihm seien noch 5 Personen damit beschäftigt gewesen; der Postmeister in Manchester sagte aus, daß aller Wahrscheinlichkeit nach die Hälfte aller Briefe zwischen Liverpool und Manchester ungesetzlich befördert worden wäre; der Postmeister in Dublin sagt, daß wohl täglich 400 Briefe nach Dublin durch Privatleute gebracht werden; Richard Cobden, ebenfalls vom Committee vernommen, sagt aus: „ich bin aus eigener Beobachtung und Erfahrung überzeugt, daß mehr als  $\frac{2}{3}$  aller Briefe zwischen London und Manchester anders als durch die Post gehen; wir haben Beweise hierüber, die wir selbst zurückgehalten haben, indem wir sie vor dem Committee zu veröffentlichen nicht für geeignet gehalten haben, und ich bin gewiß, daß, wie groß auch der schon erwiesene Umfang der Contraventionen sein mag, das Committee dennoch durch die angeordneten Vernehmungen



diese Maßregel nichts helfen würde, die Englischen Briefe an der Preussischen Grenze ganz zurückgewiesen werden sollten. Das Publicum solle von der ganzen Angelegenheit durch öffentliche Bekanntmachung in

noch nicht den wirklichen Umfang ergründet hat.“ In ähnlicher Weise geht es in dem uns vorliegenden Bande der Protocolle des Select-Committee noch viele Bogen lang fort und als Resultat ergibt sich, daß von allen Briefen, die im Vereinigten Königreich geschrieben werden, nur die Hälfte der Post anvertraut wurde. Wenn das Penny-Porto diesem Unwesen zum großen Theil ein Ziel gesetzt hat, so ist damit gewiß dem Staate, namentlich auch in moralischer Hinsicht, ein großer Dienst geleistet worden, den wir nach seinem vollen Werthe anerkennen; wenn aber von den Vortheilen die Rede ist, welche die durch das Penny-Porto bewirkte Correspondenzvermehrung dem Handel und Verkehr gebracht hat, so kann die aus der eben erwähnten Ursache entstandene gewiß sehr beträchtliche Vermehrung der Postbriefe nicht mit in Anschlag gebracht werden. Bei der Vermehrung der Eisenbahnen (welche gerade mit der Einführung des Penny-Porto zusammenfällt), der Dampfschiffe und Posten, bei dem Aufschwunge der Industrie und des Handels, der Verbreitung der Bildung (die Anzahl der Schulkinder in England betrug 1818: 600,000; 1851: über 2 Mill.) u. a. m., würde die Correspondenz in England auch bei einem Satz von 2 Penny (bis 15 miles 1 Penny), wie ihn die zur Prüfung der Hillschen Vorschläge eingesetzte Commission vorschlug, in gleichem Maße gestiegen sein. Denn in England hat sich die Correspondenz von 1839 bis 1856 um das  $5\frac{1}{2}$ fache, in Preußen (wie in Frankreich) in derselben Zeit um etwas mehr als das 4fache vermehrt; wären in Preußen so viel Eisenbahnen gebaut, so viel Dampfschifflinien eingerichtet, so viel Postanstalten neu etablirt worden, wie in England (wo ihre Anzahl seit 1839 sich bei Weitem mehr als verdoppelt hat, während in Preußen 1839: 1404; 1856: 1896 Postanstalten waren), herrschte hier wie dort die gleiche Verkehrslebendigkeit und Regsamkeit der Speculation, wäre in Preußen aus der Unterdrückung des Briefschmuggels eine ähnliche Vermehrung der Postbriefe zu hoffen, so würde dieser Staat bei seinen nicht überstürzten Posttarif-Ermäßigungen ohne Zweifel eine fast gleiche verhältnismäßige Vermehrung des Correspondenzverkehrs aufzuweisen haben, wie England. In Oesterreich betrug die Briefanzahl 1830:  $18\frac{1}{2}$  Mill.; 1840:  $27\frac{1}{2}$  Mill., d. i. eine Vermehrung von 50 pCt., oder jährlich von 5 pCt.; 1855 betrug die Briefzahl  $49\frac{1}{2}$  Mill., war also in den 15 Jahren seit 1840 um 80 pCt. oder jährlich um  $5\frac{1}{3}$  pCt. gestiegen, mithin trotz der wiederholten Tarif-Ermäßigungen kaum merklich mehr als in dem vorerwähnten Jahrzehend, wo gar keine Tarif-Ermäßigung stattfand; ein Beweis, daß zu einer lebhaften Correspondenz andere Vorbedingungen erfordert werden, als ein mäßiger Tarif. In Oesterreich hat hauptsächlich der niedrige Grad der Volksbildung in den östlichen nichtdeutschen Provinzen, so wie der Mangel an Verkehr und an Postanlagen („Wir haben — sagt ein dem Oesterreichischen Postwesen nahe stehender Staatsbeamte, der Kaiserliche Rath Dr. Herz in seinem 1851 veröffentlichten Werke „die Post-Reform“ Seite 39, in Oesterreich noch unzählige Länderstrecken von vielen Quadratmeilen, wo keine Spur postalischer Thätigkeit zu finden ist, wir haben unzählige Straßen, die noch nicht Poststraßen sind, ungemein viele Hauptorte, die durch keine Postfahrt verbunden sind und nur der kleinste Theil unserer Gemeinden ist ins Postnetz gezogen, viele, die darin sind, haben eine einmalige oder höchstens zweimalige Postverbindung per Woche“) und der Culturzustand der benachbarten Hinterländer des Kaiserstaats die Entwicklung des Correspondenzverkehrs, trotz aller Tarif-Ermäßigungen, gehemmt. Dazu kommt die Verschiedenheit der Sprache in den einzelnen Provinzen. Was kann der Magyar mit dem Italiener correspondiren, da beide sich nicht verstehen? Die Anhänger des Penny-Porto wiesen zur Unterstützung ihrer Theorie gewöhnlich auf die ungemeine Zunahme des Verbrauchs an Kaffee, Zucker, Seife, Baumwollenzug u. in Folge der Ermäßigung der Zölle hin. Aber es springt in die Augen, wie wenig dieses Beispiel paßt. Daß einer Preis-Ermäßigung jener Gegenstände sofort eine

Kenntniß gesetzt werden. Die Macht der öffentlichen Meinung, Presse und Parlament, werde dann die Großbritannische Verwaltung veranlassen, ihr Verfahren zu ändern. Und hierin hatte man sich nicht getäuscht: die Briefe wurden durch Belgien geleitet. — Von nicht minder fiskalischem Standpunkte faßte die Englische Postverwaltung bekanntlich ihre Stellung später gegenüber der ersten regelmäßigen Postdampfschiffverbindung zwischen Deutschland und Nord-Amerika (Bremen-New-York) auf. Die Nord-amerikanischen Dampfschiffe nach Bremen fuhren in Southampton an und überbrachten dorthin Briefe aus Nord-Amerika nach England. Da die Englische Verwaltung sich wo möglich ein Monopol auf Beförderung der Seebriefe sichern wollte (indem bisher nur Englische Postdampfschiffe zwischen Europa und Nord-Amerika gegangen waren), so belegte sie jene mit Ameri-

bedeutende Mehrconsumtion folgte, ist sehr natürlich; denn jene Gegenstände braucht Jedermann. Schreibt aber auch Jedermann Briefe? Mit Nichten! Beim Briefwechsel muß eine bestimmte Veranlassung vorliegen, es müssen sich vorher gewisse Beziehungen commerceller, socialer oder intellectueller Natur gebildet haben, wie sie nur aus der Höhe des allgemeinen Culturstandes hervorgehen. Die Anzahl der Consumenten jener gewöhnlichen Lebensbedürfnisse umfaßt auch die Kinder, Frauen, Greise, die ungebildeten Klassen und ist unermeslich größer als die Anzahl der Correspondirenden. Daß demnach für die Correspondenzbewegung ein anderes Gesetz gelten muß, als für die Bewegung der materiellen Consumtion, kann wohl kaum zweifelhaft sein, und am wenigsten hat die Erfahrung den Satz als richtig erwiesen, daß die Correspondenz in demselben Verhältnisse sich steigere, wie der Tarif ermäßigt werde. In England selbst betrug die Ermäßigung des Porto bei den Briefen, die zwischen den verschiedenen Postbüreaux ausgewechselt werden, 800 pCt., und bei den Briefen im Londoner Postbezirk 1 und 200 pCt.; bei den Briefen der ersten Kategorie hätte also die Steigerung eine bei Weitem größere sein müssen als bei den Briefen der letzteren Kategorie. Allein die Steigerung ist bei beiden Kategorien fast ganz gleich gewesen. Man bedenke ferner, welche eine bedeutende Vermehrung des amtlichen Schriftwechsels, so wie der Privatcorrespondenz nach außerhalb (namentlich auch Amerika [Californien], Australien) gerade in den letzten 10 Jahren eingetreten ist, und woran das Penny-Porto keinen Antheil hat. (Aus England nach Preußen und Deutschland wurden z. B. 1843: 250,000 Briefe, 1852: 650,000, 1856 über 1 Million befördert; aus England nach Frankreich 1846: 1,630,000, 1856: 4,200,000.)

So gewiß es hiernach sein dürfte, daß bei der Vermehrung der Correspondenz noch andere Elemente als eine Tarif-Ermäßigung vorzugsweise mitwirken, daß am allerwenigsten die Correspondenz sich in dem Verhältnisse der Moderation des Tarifes vermehrt, und die Einnahme bei derartigen Maßregeln unberührt bleibe, daß mithin die ultrasanguinischen Hoffnungen, welche man bei der plötzlichen Einführung des Penny-Porto hegte, nicht in Erfüllung gegangen sind; so gewiß ist es auch andererseits, daß wo die sonstigen Vorbedingungen eines lebendigen Postverkehrs vorhanden sind, ein einfacher und mäßiger Tarif die besten, auch für die Finanzen vortheilhaftesten Resultate gewähre, und daß die beste Briefstage die gleichförmige ohne Rücksicht auf die Entfernungen nach einem Satze normirte ist, das Ziel, zu welchem man in stetem — aber so lange die Postanstalten noch als Einnahmequellen mitwirken müssen, ohne Gefahr für die Staatsfinanzen nicht zu übereilenden — Fortschritten gelangen muß. Dieses Endziel erkannt und gewürdigt und allen andern Staaten eine mächtige Anregung zu Tarifreformen gegeben zu haben, wird immer das ausgezeichnete Verdienst der Englischen Postreform und ihres ingeniosen Gründers bleiben. (Näheres siehe in den nichtamtlichen Mittheilungen der Nr. 23. des Preussischen Postamtsblattes pro 1858.)

kanischen Dampfschiffen beförderten Briefe mit einem sehr hohen Porto im Innern, so daß wir hier das Beispiel einer Anwendung des Differential-Systemes auf die Posttaxen haben. Außerdem bereitete sie dem Amerikanischen Postdampfschiff der New-York-Bremer Linie, dem „Washington“, mancherlei Schwierigkeiten in Southampton. In Folge dessen ergriff der Präsident der Vereinigten Staaten ernste Repressalien. Der Englischen Post nach und aus Canada ward der Transit durch das Gebiet der Union verweigert, und als am 14. November 1847 die Durchführung der Canadischen Post durch das Territorium der Vereinigten Staaten dennoch versucht wurde, ward sie nebst den auf ihr befindlichen 100,000 Doll. zu Burlington von den Amerikanischen Beamten mit Beschlagnahme belegt, was in Canada und England großes Geschrei erregte. Das Gouvernement der Vereinigten Staaten ließ sich dadurch nicht beirren. Der Congreß zu Washington nahm eine Bill an, wonach alle mit Englischen Dampfschiffen in Nord-Amerika ankommenden Briefe statt der bisherigen 5 Cts. Amerikanisch künftig 25 Cts. (=  $10\frac{1}{2}$  Sgr.) Porto (ein Mitglied beantragte sogar 34 Cts.) zahlen sollten, und zwar so lange, als England für die mit den Schiffen der New-York-Bremer Linie überbrachten Briefe die höhere Taxe erhebe. Die Amerikaner waren so gereizt, daß wenig fehlte, so hätten die mit den Englischen Schiffen in Nordamerikanischen Häfen ankommenden Briefsäcke für Canada und andere Britische Besitzungen ein ähnliches Schicksal erfahren, wie im Jahre 1782 jene weltgeschichtlichen Theekisten zu Boston. Das Englische Publicum war mit der ganzen Sache wenig zufrieden und in der Sitzung des Unterhauses am 28. Juli 1848 ward Lord Palmerston von Mr. Brown wegen dieser Angelegenheit interpellirt, worauf der Erstere erklärte, daß Unterhandlungen zur Beseitigung dieser Differenzen zwischen den beiden Regierungen bereits im Gange seien. Diese Unterhandlungen führten zur vorläufigen Verständigung, indem die Englische Verwaltung sich fügte.

Die nachtheilige Stellung, in welcher nach diesen Thatsachen die Großbritannienische Verwaltung in Beziehung auf den internationalen Postverkehr erschien, erklärte sich, abgesehen von den finanziellen Motiven, zum Theil aus der Schwerfälligkeit der Englischen Gesetzgebung und der Macht hergebrachter Formen, zum Theil aber auch aus einigen Grundsätzen der früheren Britischen Handelspolitik, in welcher Beziehung wir nur an die damaligen im Wesentlichen noch auf der Cromwell'schen Navigationsacte beruhenden Schiffahrtsgesetze erinnern wollen, die z. B. jedenfalls bei den Maßregeln gegen den Postdampfer Washington mit von Einfluß gewesen sind. Dazu kam noch das Mißtrauen zwischen England und Holland, wodurch vor der Trennung Belgiens von Holland eine durchgreifende Verbesserung der Postverbindungen auf dieser Route verhindert wurde. Holland war von England bei einem früheren Postvertrage wegen der Englisch-Holländischen See-Postverbindungen, dem Methunvertrage in der Postgeschichte, bedeutend übervorthheit worden. Wie es nun bei dergleichen Uebervortheilungen,

die in früheren Zeiten das Hauptziel der Unterhändler bei Staats- und namentlich Handels- und Postverträgen bildeten, und die zuletzt in der Regel auf Nachtheil und Schaden hinauslaufen, zu geschehen pflegte, so faßten auch die Holländer, als sie jenen Umstand später gewahr wurden, ein tiefes Mißtrauen gegen England und sie verfahren nun ihrerseits so chikanös, daß die Schatzkammer in London sich nicht getraute, irgend einen Vertrag mit Holland abzuschließen, ohne zuvor jedes Wort darin von Rechtsverständigen und Sprachgelehrten untersuchen zu lassen.

In Folge dieses Verhältnisses zeigte sich auch Holland Anfangs nicht geneigt, dem Wunsche der Preussischen Postverwaltung, directe verschlossene Briefpakete im Transit durch Holland (via Rotterdam) mit England wechseln zu können, zu willfahren. Erst später, nachdem Belgien sich bereit erklärt hatte, den Transit verschlossener Preussisch-Englischer Briefpakete über Ostende zu gestatten, und Preußen auch der directen Verbindung mit England über Hamburg versichert war, räumte Holland der Preussischen Verwaltung den Transit verschlossener Briefpakete nach England über Rotterdam ein. Abgesehen von den naheliegenden allgemeinen Gründen, welche dafür sprechen, sich mehrere Transitwege zu sichern, kam hier auch noch der Umstand in Betracht, daß neben der Route über Ostende damals, weil die Eisenbahnen noch nicht ihre gegenwärtige Ausdehnung hatten und die Dampfschiffverbindung zwischen Ostende und Dover nur viermal wöchentlich stattfand (zwischen Calais und Dover wurde der tägliche Seepostdienst durch den Vertrag vom 14. Juni 1833 zwischen England und Frankreich hergestellt), die Route über Hamburg und Rotterdam auch für den regelmäßigen Briefpostverkehr Preußens mit Großbritannien mit Vortheil benutzt werden konnte.

Nachdem die Preussische Postverwaltung sich durch Unterhandlungen mit den fremden Staaten jene Transite gesichert hatte, nachdem die Reform des Postwesens in England durchgeführt und inzwischen auch die Preussische Postotage ermäßigt war, wurde die bereits in den dreißiger Jahren begonnene Negociation mit Großbritannien wegen Herstellung einer directen Preussisch-Englischen Postverbindung und Beseitigung der bisherigen Mängel wieder aufgenommen. Als Basis stellte das Preussische General-Postamt beim Beginne der Unterhandlungen sofort den Satz auf: »daß der Zweck der gegenwärtigen Unterhandlungen weniger dahin gerichtet sei, Geldvorthelle für die beiderseitigen Staatskassen zu erzielen, als vielmehr dem Publicum in beiden Staaten die Vortheile einer geregelten und wohlfeilen Communication in möglichst vollkommenem Grade zu verschaffen und die Bestimmungen so einzurichten, daß auch dritte Staaten sich ihnen anschließen können.«

Als Bevollmächtigter der Preussischen Regierung begab sich der Geheime Postrath Seidel, der sich um die Herstellung einer geordneten Postverbindung Englands mit Preußen und Deutschland große Verdienste erworben hat, im August 1846 nach London.

Unterm 1. October desselben Jahres ward von ihm und Lieutenant Colonel Maberly, damaligem General-Secretair der Britischen Postverwaltung, der erste Preussisch-Englische Postvertrag unterzeichnet. Der Hauptzweck des Vertrages ist nach den Worten der Einleitung: »die Postverbindungen zwischen beiden Königreichen nach freieren und für die Bewohner beider Länder vortheilhafteren Grundsätzen zu ordnen« (upon a more liberal and advantageous basis for the inhabitants of both countries). Die directe postalische Verbindung beider Staaten über Hamburg, Rotterdam und Ostende ward hergestellt und dabei der Grundsatz der Zuführung der Correspondenz auf dem schnellsten Wege angenommen; der Francozwang fiel; das Porto wurde bedeutend herabgesetzt und der Tarif vereinfacht; die Recommandation ward gesichert; besondere Ermäßigungen und Erleichterungen wurden für die Bücher- und Zeitungsversendung eingeführt und die Absatzpreise der Englischen Zeitungen ermäßigt; der Correspondenzverkehr Preußens und Deutschlands mit überseeischen, so wie Englands mit außerdeutschen Ländern (Rußland, Polen, Türkei, Italien) ward erleichtert und von den bisherigen Belästigungen befreit. In directen Kartenschluß traten das Preussische Ober-Postamt in Hamburg und die Postämter in London und Hull, ferner Emmerich und London, Aachen und London, Cöln und London und Cöln und Dover. Die Kartenschlüsse der Postämter Aachen und Cöln gingen später an das Eisenbahn-Postamt Nr. 10. der Route Cöln-Berriers über. Für den Transit über Hamburg und Holland sorgte die Preussische, für denjenigen über Belgien die Großbritannische Postverwaltung, welche durch den Postvertrag mit Belgien von 1844 sich das Recht der Durchführung verschlossener Brieffpakete nach dem Continente via Belgien zu entsprechenden für die damalige Zeit billigen Bedingungen erworben hatte. Bezüglich der Festsetzung der Portotage zeichnet sich der Vertrag dadurch aus, daß darin sowohl für sämtliche Preussische als auch für sämtliche Großbritannische Orte nur ein Portosatz festgestellt ward, nämlich 4 d. Preussisches und 6 d. Englisches Porto (incl. des Seeporto). Hierzu kamen 2 d. Transitporto (und zwar gleichmäßig via Hamburg, via Belgien und via Holland), so daß sich für jeden Brief aus Preußen nach Großbritannien ohne Unterschied des Bestimmungsortes und ohne Unterschied des Beförderungsweges ein gleichmäßiger Portosatz von 12 d. gleich 10 Sgr. ergab (auch nach der Preussischen Porto-Ermäßigung im Jahre 1844 hatte ein Brief von Berlin nach London noch  $24\frac{1}{4}$  Sgr., von Breslau nach London  $25\frac{1}{2}$  Sgr. gekostet). Da Preußen nicht unmittelbar an Großbritannien grenzt, so konnte die Annahme des so vortheilhaften einheitlichen Portosatzes, weil eine besondere Belästigung der Correspondenz nahegelegener Bezirke damit nicht verbunden war, unbedenklicher erfolgen, wengleich die Ermäßigung des Porto für die Rheinprovinz in Folge dessen weniger ausgiebig ward (ein Brief von Cöln nach London hatte bisher  $12\frac{1}{2}$  Sgr. gekostet). Sehr hoch blieb die Englische Recom-

mandationsgebühr (1 Schill.), trotzdem sie 1848 auf die Hälfte (6 d. gleich 5 Sgr.) ermäßigt worden war. Bezüglich der überseeischen Länder konnte die Frankirungsfreiheit vorläufig nur nach den Gegenden, wo Britische Colonien und Postanstalten sich befanden, gestattet werden, wonach also für die Correspondenz nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika noch der Francozwang bestehen blieb. Das Englische Transitporto für die Preussischen resp. Deutschen Briefe nach überseeischen Ländern soll in demselben Sage bestehen, welchen jetzt oder künftig die Britischen Unterthanen für ihre Briefe nach jenen Ländern zahlen (Artikel 15.). Beide Theile versprechen ihre Vermittelung eintreten zu lassen, um bei denjenigen fremden Postverwaltungen, mit denen sie in Verbindung stehen, gegenseitig ihr Post-Interesse zu fördern (Artikel 19.). Die übrigen Bestimmungen des Vertrages und der Uebereinkunft über die Ausführung betrafen die Behandlung einzelner Klassen von Sendungen (Kreuzbände, Retourbriefe u.), die Abrechnung, die Postcontraventionen, das Expeditionsverfahren und andere Details. Die Dauer des Vertrages war auf 10 Jahre mit der Verlängerung auf einen gleichen Zeitraum, wenn keine Kündigung erfolgen würde, festgesetzt.

Bezüglich des Transits der Britisch-Ostindischen Briefpost durch Preußen (welche in der Regel über Marseille befördert wird, für welche England sich aber auch andere Routen sicher stellen mußte) bestimmte der Vertrag, daß England an Preußen eine Transitgebühr von 8 d. pro Unze netto und  $\frac{1}{2}$  d. für jede Zeitung zu zahlen habe \*).

\*) Die Convention zwischen England und Frankreich d. d. Paris 18. Mai 1839 wegen des Transits der Englisch-Ostindischen Post durch Frankreich bestimmte im Artikel III.: Frankreich verpflichtet sich, die Beförderung dieser Post auf seinem Territorium und zwischen Alexandrien und Marseille durch Staats-Packetboote von 160 Pferdekraft, zu besorgen. Art. IV. Die Fahrt von Alexandrien bis Marseille soll bei gewöhnlichem Wetter wenigstens in 345 Stunden oder 14 Tagen und 9 Stunden, die Fahrt von Marseille bis Alexandrien in 300 Stunden oder 12 Tagen und 12 Stunden zurückgelegt werden. Art. V. Die Mallepost zwischen Marseille und Calais wird diesen Weg in 102 Stunden (4 Tagen 6 Stunden) zurücklegen. Art. VI. Um die Ostindische Post den Purificationsmaßregeln in Marseille zu entziehen, soll sie in hermetisch verschlossenen Kisten von Zinn oder Eisenblech verpackt sein. Art. VII. Die Englische Verwaltung hat das Recht, die Post durch einen besonderen Courier geleiten zu lassen, der bei allen Operationen, welche mit derselben vorgenommen werden möchten, zugegen sein soll. Art. IX. An Transitgebühr zahlt England für die Strecke von Alexandrien bis Calais et v. v. 6 Fr. pro Unze netto und 10 Ets. für jede Zeitung oder Kreuzbandsendung — Eine Britisch-Ostindische Post, welche im August 1846 in London ankam, bestand aus 22 zwei Fuß langen,  $1\frac{1}{2}$  breiten und 1' hohen Kisten von Eisenblech. Es waren darin 2028 Unzen Briefe und 4700 Zeitungen enthalten. Das Gesamtgewicht incl. der Kisten betrug 12 Centner. Die Post war mäßig. Die stärkste Post in dem genannten Jahr war von 18 Centner. Die am 28. November 1847 von Marseille abgegangene Post nach Indien bestand aus 46 Kisten Englischer und 27 Kisten Französischer Briefe und Zeitungen. Jede Kiste enthielt durchschnittlich 5000 Stück, so daß sich eine Gesamtzahl von 230,000 Englischen und 135,000 Französischen Briefen und Zeitungen (worunter jedoch auch die aus anderen

Sollte die Beförderung mittelst extraordinärer Eisenbahnzüge, Courierpferde u. geschehen und der Betrag der Kosten durch jene Gebühr nicht gedeckt sein, so wird der Mehrbetrag in jedem einzelnen Falle der Preussischen Postverwaltung durch die Britische Administration erstattet werden.

Staaten des Continents) ergibt. Viel Aufsehen machten ihrer Zeit die damaligen Probefahrten des Lieutenant's Waghorn, um die Vorzüge der Triester vor der Marceller Route darzuthun. Nachdem der Bau der Eisenbahnen von Calais bis Marseille gesichert war, gab die Englische Regierung indeß diesen Waghorn'schen Plan auf, bei welchem sie wegen der vielen beim Transit über Triest theilbeteiligten Deutschen und Außerdeutschen Staaten nicht die gleichen Vortheile und Garantien fand, als auf der Route über Marseille. Die inzwischen beendigte Eisenbahnverbindung nach Triest, welche durch den Bau der Tyroler Eisenbahnen noch vermehrt und verbessert werden wird, so wie die Gründung des Deutschen Postvereins dürften indeß die Verhältnisse günstiger gestaltet haben. Der kürzere Weg bleibt derjenige über Triest und wenn die Englisch-Ostindische Telegraphen-Verbindung über Oesterreich geleitet wird, so ist ein guter Anfang gemacht. Die Dampfschiff-Verbindung mit Malta kann dabei keine Schwierigkeiten verursachen. Aber auch die Triester Route wird einer besseren weichen müssen, nämlich derjenigen über Wien und Pesth, wenn erst die Eisenbahn bis Constantinopel beendigt und eine Bahn durch Kleinasien bis zum Golf von Bassora gebaut sein wird. Dann wird der Weg nach dem Orient wieder seine alte Richtung über Brüssel, Köln, Frankfurt a. M. und Nürnberg durch Deutschland nehmen, von Nürnberg wird sich eine Route, wie im Mittelalter und vor der Entdeckung des Seeweges nach Ostindien durch Vasco de Gama, auf Venedig abzweigen, die andere Route aber, und dies wird die Haupt-Poststraße sein, wird sich von Nürnberg aus nach Wien und von dort dem Laufe der Donau folgend durch Ungarn, wo der Eisenbahnbau bereits rüstig fortschreitet bis zur Hauptstadt Constantins des Großen und Justinians erstrecken (der natürliche Weg, den auch die Kreuzfahrer nahmen). Dann wird auch Kleinasien, so reich an Naturproducten und einst so blühend durch seine Industrie und seinen Handel, einst ein herrlicher Sitz der Bildung und des Wohlstandes, durch die Macht des Verkehrs, und von Deutschland aus durch das verjüngende Element des Germanischen Geistes seinem Verfall entrissen werden und die Cultur wird wieder auferstehen an diesen Stätten, wo einst ihre Wiege stand. Dies Ziel mag nicht so fern mehr sein. Der Kreislauf ist Naturgesetz, und Amerika wird bald aufhören, das hauptsächlichste Ziel unserer Auswanderer zu sein. —

Früher wurde die Englisch-Ostindische Post monatlich zweimal befördert. Inzwischen sind die Beförderungen vervielfältigt und durch die Eisenbahnen, wie die Verbesserung der Dampfschiffe bedeutend beschleunigt. Die Ueberland-Post geht jetzt viermal monatlich. Sie braucht von Dover bis Marseille 30 Stunden. Von Marseille gehen dann Englische Post-Dampfschiffe über Malta nach Alexandrien in 6 Tagen. Von Alexandrien bis Suez sind 48 Stunden erforderlich (nach Eröffnung der Eisenbahn 12 Stunden). Von Suez ab geschieht die Beförderung mit den Dampfschiffen der Ostindischen Compagnie und der Peninsular- und Oriental-Compagnie, und zwar bis Aden in 6 bis 7 Tagen und von Aden bis Bombay in 10 und 9 Tagen; von Aden bis Point de Galle (Ceylon) aber in 11 Tagen. Von Point de Galle gehen die Dampfschiffe in 4 Tagen bis Madras, und in 7 Tagen bis Calcutta. Die Post von London nach Bombay braucht sonach 25—26, und bis Ceylon 27—28 Tage und bis Calcutta 35—36 Tage. Von Suez bis Melbourne sind 39, und bis Sydney 43 Tage erforderlich. Diese Verbindung nach Australien findet monatlich einmal statt. Die frühere Postverbindung nach Ostindien um das Kap der guten Hoffnung ist seit kurzem aufgehoben. Die Post hat also den Seeweg Vasco de Gama's bereits verlassen und sich dem natürlichen Wege wieder mehr genähert.

Ueber den Englisch-Preussischen Vertrag schrieb die London Gazette: »Nicht allein hat Preußen durch diese Convention seinem eigenen Lande bedeutende Vortheile verschafft, sondern die nämlichen Vortheile werden auch ausgedehnt über die anderen Deutschen Länder, deren Briefe nach England über Preussisches Gebiet gehen. Es ist eine wahrhaft Deutsche Maßregel, wodurch die unmittelbare Verbindung mit England bedeutend gefördert werden wird. Außer dem briesschreibenden Publicum, wozu vor Allem der Handelsstand gehört, dürfen die beiden Regierungen aber auch auf den Dank der Buchhändler und der Zeitungen Anspruch machen, da die Versendung der Druckschriften und Journale sehr erleichtert worden ist.«

Im Jahre 1850 ließ der Handelsminister v. d. Heydt, noch bevor der Postverein gegründet war, Unterhandlungen mit der Englischen Postverwaltung zu dem Zwecke der Ermäßigung des Briefporto's auf die Hälfte (5 Sgr.) eröffnen. Leider war diese Ermäßigung damals noch nicht durchzuführen. Man mußte sich namentlich wegen der Transitsforderungen Belgiens und aus Rücksicht auf den Tarif des inzwischen gegründeten Deutschen Postvereins vorläufig mit einer Ermäßigung auf 7 Sgr. begnügen. Gleichzeitig aber richtete die Preussische Postverwaltung ihre Bestrebungen auf Erlangung ermäßigter Seeportosätze von England für die transatlantische Correspondenz, wobei ihr die Mitwirkung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika zu Statten kam. »Am Schlusse der Note des hiesigen Amerikanischen Gesandten an Lord Palmerston — heißt es in einer Depesche des damaligen Königlich-Englischen Gesandten in London, Ritters v. Bunsen, vom Jahre 1851 — findet sich eine Andeutung über die Nothwendigkeit, worin die Vereinigten Staaten sich befinden, darauf zu sehen, daß die Englischen Seeportosätze ermäßigt werden. Diese Andeutung hat nichts Geringeres im Hintergrunde, als die Aufkündigung des bestehenden Postvertrages. Die Idee dieser Drohung aber gewinnt dadurch eine große Europäische Wichtigkeit, daß es der letzte Gedanke der Regierung der Vereinigten Staaten ist; in der Zwischenzeit den direkten Postdampfschiffahrten zwischen New-York und Bremen, Antwerpen und Havre durch Uebereinkunft mit den betreffenden Regierungen solche Ausdehnung zu geben, daß das Festland künftig Englands entbehren könnte. Höchst wahrscheinlich wird England nachgeben, sobald die Vereinigten Staaten mit ihrer Drohung Ernst machen. Wegen der Porto-Ermäßigung für die Deutsch-Englische Correspondenz habe ich die Unterhandlungen mit Lord Palmerston wieder aufgenommen und die Genußthuung gehabt, ein volles Eingehen in die Sache bei ihm zu finden, obwohl die Schwierigkeiten sich noch nicht zu ebnen scheinen.«

Auch bei der Belgischen Regierung fand die Absicht der Preussischen Postverwaltung Hindernisse, indem das Belgische Finanz-Ministerium gegen eine Ermäßigung des Transitporto's, ohne welche die obenerwähnte Maßregel nicht durchgeführt werden konnte, Widerspruch erhob. (Das Belgische Transitporto für die Englische Correspondenz



betrug 1847: 107,000 Fr.; 1848: 149,000 Fr. und 1849, als die Route über Ostende immer mehr den Vorrang vor den andern Routen gewann 255,000 Fr. Ann. Parl. de la Chambre des Représ. 1850 p. 128.) Die Belgische Regierung machte geltend, daß ihr die Seetransporte und die auf der Transitroute von Verviers bis Ostende eingerichteten Nachtzüge große Kosten verursachten, deren Erheblichkeit allerdings in der Repräsentantenkammer bereits die Kritik einiger Abgeordneten erfahren hatte.

England hatte durch den Vertrag mit Belgien vom 19. Oktober 1844 gegen Einräumung anderer Vortheile das Recht des verschlossenen Transits zu einer Gebühr von 60 Centimes pro 30 Grammes erlangt. Preußen hatte nach dem Vertrage mit Belgien vom 23. November 1846 für 30 Grammes 1 Fr. zu zahlen (und 5 Cts. für jede Zeitung). Diese Vergütung war später auf 80 Cts. ermäßigt worden. Jetzt beanspruchte die Preussische Postverwaltung in Rücksicht der Vortheile, welche dem Belgischen Postverkehr durch den Postverein erwachsen waren, eine Ermäßigung auf 40 Cts. für 30 Grammes. Die Belgische Verwaltung erklärte, höchstens auf 60 Cts. herabgehen zu können. Sie beharrte dabei mit solcher Entschiedenheit, daß der Chef der Preussischen Postverwaltung sich veranlaßt sah, mit dem Holländischen Ministerium wegen Herstellung einer täglichen direkten Post-Dampfschiffahrt zwischen Holland und England in Verbindung zu treten. Auch den vereinten Schritten des Preussischen und Englischen Gesandten in Brüssel war es nicht gelungen, das Ziel zu erreichen. Die Belgische Regierung hatte die Antwort ertheilt, sie werde die Ermäßigung des Transitporto in weitere Ueberlegung nehmen, wenn England die Seeportofrage herabsetze. Hierzu war aber Letzteres, wie wir bereits gesehen haben, wenig geneigt, und so schien die für den Handels- und Correspondenzverkehr von ganz Deutschland mit England und den transatlantischen Staaten so wichtige Maßregel der Portoermäßigung und Regulirung der beiderseitigen Verhältnisse auf der Grundlage des Postvereinsvertrages in weite Ferne gerückt, als der Chef der Preussischen Postverwaltung, Staatsminister v. d. Seydt, die Unterhandlungen persönlich in die Hand nahm und bei seiner Anwesenheit in London im November 1851 eine die bisherigen Schwierigkeiten beseitigende Vereinbarung zwischen Preußen, Großbritannien und Belgien über die Grundlagen der neuen Regelung des Deutsch-Englischen Postverkehrs via Belgien herbeiführte. In Folge dessen ward durch Artikel 32 des Preussisch-Belgischen Postvertrages vom 17. Januar 1852 das Belgische Transitporto auf 40 Cts. pro 30 Grammes Briefe (d. i. circa 10 Cts. pro Brief) und 2 Cts. für jedes Journal oder gedruckte Bogen ermäßigt (gleichviel ob die Beförderung über Ostende oder Calais erfolgt). Demnächst ward unterm 2./7. Juli 1852 von dem Staatsminister v. d. Seydt und dem Großbritannischen General-Postmeister, Grafen v. Hardwicke ein Additional-Vertrag zu dem Postvertrage vom

1. October 1846 abgeschlossen \*). Durch diesen Additional-Vertrag ward das Porto für die Deutsch-Englische Correspondenz auf der Route über Belgien, die nunmehr ausschließlich benutzt wurde, auf 7 Sgr. (8 d.) für den einfachen Brief (bis 1 Zollloth resp.  $\frac{1}{2}$  Unze) ermäßigt. Dieses Porto wird zwischen Preußen und England halbscheidlich getheilt und das Belgische Transitporto von jedem der beiden Staaten zur Hälfte getragen. Bezüglich des Preussischen Portobezuges für die Correspondenz aus und nach den anderen Postvereinsländern gelten die Bestimmungen des Postvereins-Vertrages. Auch das Porto für die durch Preußen resp. den Postverein transitirende Correspondenz aus England nach dritten Staaten (Rußland, Schweden, Dänemark, Schweiz etc.), für welche Correspondenz vom Englischen Abgangsorte bis zur Postvereins-Ausgangsgrenze übrigens der obige Satz von 7 Sgr. ebenfalls zur Anwendung kommt, ward durch die inzwischen (resp. in der Folge) mit jenen Staaten Seitens Preußens und anderen Postvereinsstaaten abgeschlossenen Verträge bedeutend herabgesetzt, so wie andererseits die Englischen Seepostosätze ermäßigt wurden [z. B. nach Canada von 1 Schill. 8 d. auf 1 Schill. 2 d.; nach Westindien von 1 Schill. 8 d. auf 1 Schill.; nach Ostindien von 1 Schill. 8 d. auf 1 Schill. Die Ermäßigung des Seeporto für Briefe nach den Vereinigten Staaten von 1 Schill. 4 d. auf 8 d. ( $6\frac{3}{4}$  Sgr.) war bereits durch den Postvertrag zwischen England und den Vereinigten Staaten vom 15. December 1848 erreicht worden. Dieser Vertrag setzte gleichzeitig fest, daß das Seeporto dem Lande zukomme, welchem das betreffende Postschiff gehöre]. Später haben diese Sätze zum Theil noch weitere Ermäßigungen erfahren (nach den Britischen Colonien meist auf 6 d.). In dem Vertrage von 1846 hatte die Preussische Postverwaltung die Englische Taxprogression angenommen; in dem Additional-Vertrage ward bezüglich des in Deutschland zu erhebenden Porto England gegenüber die Deutsche Vereins-Taxprogression behauptet, und der Taxmodus außerdem dadurch vereinfacht, daß das Belgische Transitporto, welches früher mit 2 d. nach einer eigenen von halben zu halben Lothen fortschreitenden Scala zu erheben gewesen war, jetzt nicht mehr zur abgesonderten Erhebung kam.

Gegenwärtig sind Verhandlungen wegen Herabsetzung des Porto von 7 auf 5 Sgr. mit der Englischen und Belgischen Regierung und den Deutschen Vereins-Postverwaltungen im Gange \*\*). —

\*) Amtsblatt des Königl. Preussischen Postdepartements Nr. 35. pro 1852.

\*\*) Zwischen Frankreich und England ist unterm 24. September 1856 ein neuer Postvertrag abgeschlossen. Nach Artikel 13. desselben beträgt das Porto 40 Cts. pro  $7\frac{1}{2}$  Grammes für jeden frankirten und 80 Cts. für jeden unfrankirten Brief (resp. 4 und 8 d. für  $\frac{1}{2}$  Unze). England hat sich sonach der Französischen, für den Correspondenzverkehr lästigen Progression gefügt. Nach Art. 18. und 19. werden Zeitungen, Kataloge etc. bis zum Bestimmungsort frankirt; Frankreich vergütet an England pro Kilogramm derselben 1 Fr.; und England an Frankreich 50 Cts. pro Pfund (netto). In Artikel 20.

## Postverhältnisse mit Frankreich.

Der Postverkehr zwischen Preußen und Frankreich wurde in früheren Zeiten, als beider Reiche Grenzen sich noch nicht berührten, nicht durch eine directe Verbindung der beiderseitigen Postanstalten, sondern durch die Reichspostanstalt vermöge deren Postämter am Mittel- und Niederrhein vermittelt. Als in Folge des Luneviller Friedens das linke Rheinufer an Frankreich abgetreten und Vesteres dadurch am Niederrhein der Gebiets-Nachbar Preußens geworden war, hatte die Preussische Postverwaltung wegen Abschluß eines Postvertrages mit Frankreich im Jahre 1803 Unterhandlungen angeknüpft, welche indeß ohne Erfolg geblieben waren (Seite 334). Die Thurn und Taxische Postverwaltung blieb das Mittelglied für den beiderseitigen Postverkehr. Als nach dem Beschlusse der allirten Mächte die Verwaltung der Posten in den beim Vorrücken der verbündeten Armeen von den Franzosen geräumten Theilen des linken Rheinufers provisorisch dem Fürsten von Thurn und Taxis übertragen worden war, schloß derselbe im Jahre 1814 mit der Französischen Postverwaltung einen neuen Postvertrag, durch welchen unter Anderem die Wiederherstellung der bereits in früheren Zeiten im Transit durch die Niederlande bestandenen directen Briepackete von Paris nach Aachen und Düsseldorf erfolgte. Inzwischen wurde das Preussische Postwesen in den neuerworbenen Landestheilen am Rhein eingeführt, und da Preußen und Frankreich durch die Gebietsregulirung gleichzeitig unmittelbare Grenznachbarn geworden waren, so trat das Bedürfniß, die postalischen Beziehungen

---

räumen sich beide Postverwaltungen gegenseitig unbeschränkte Transitbefugnisse ein. Frankreich zahlt (Art. 21.) an England eine Transitgebühr von 40 Ets. pro 30 Grammes Briefe und 1 Jr. pro Kilogramm Zeitungen und Kreuzbände; für die Seepost aber (Art. 22.) 1 Jr. 20 Ets. pro 30 Grammes Briefe und 1 Jr. pro Kilogramm Zeitungen; ist die See-Entfernung aber unter 2000 Miles, so beträgt die Transitgebühr 60 Ets. pro 6 Grammes. England zahlt (Artikel 24.) an Frankreich für den Transit der Briepackete, welche über die Französisch-Belgische Grenze gehen, 40 Ets. pro Unze; für den Transit der Briepackete, welche über die Luxemburgische oder Preussische Grenze gehen, 60 Ets. pro Unze; für die über die Rheinbayerische und Badische Grenze gehenden Briepackete 80 Ets. pro Unze; für die über andere Punkte gehenden Briepackete 1 Jr.; und für alle Druckfachen ohne Rücksicht auf den Grenzpunkt 50 Ets. für das Britische Pfund. Beim Seetransit dagegen zahlt England an Frankreich (Artikel 25.) 1 Jr. 20 Ets. pro Unze der Briefe und 50 Ets. pro Pfund der Zeitungen und Kreuzbände; bei See-Entfernungen unter 2000 Miles tritt eine Ermäßigung auf 60 Ets. für die Briefe ein.

Zwischen Belgien und England ist unterm 14./28. August 1857 ein neuer Vertrag geschlossen. Die Portosätze für die Belgisch-Englische Correspondenz sind dieselben wie für die Französisch-Englische Correspondenz (40 und 80 Ets.), aber unter Anwendung der 15 Grammes Progression. In Artikel 12. hat England eine Ermäßigung des Belgischen Transitportos für seine Briepackete nach dem Continente auf 20 Ets. für 30 Grammes der Briefe und 80 Ets. für 1 Kilogramm der Journale und Kreuzbände erlangt.

zwischen beiden Reichen fest zu ordnen und unmittelbare Verbindungen herzustellen, beiderseits fühlbar hervor. \*)

\*) Das Edict Ludwigs IX. vom Jahre 1464 rief in Frankreich zuerst geordnete, aber lediglich für den Dienst des Königs und des Staates bestimmte Couriercourse ins Leben. Die Couriere wurden aber nur abgefertigt, wenn das Bedürfniß es erheischte; ein regelmäßiger Gang fand nicht statt. (Eine Botenanstalt hatte die Pariser Universität schon im 13. Jahrhundert gehabt.) Erst 1622, mithin ein Jahrhundert später, als in Deutschland, wurden die ersten auch für das Publicum berechneten regelmäßig coursirenden Posten in Frankreich eingerichtet und bald allgemein ausgebreitet. Je suis en fantaisie — sagt Mad. de Sévigné in den Briefen an Mad. de Grignan (1671) — d'admirer l'honnêteté de messieurs les postillons qui sont incessamment sur les chemins pour porter et rapporter nos lettres; enfin, il n'y a jour de la semaine où ils n'en portent quelqu'une à vous ou à moi. Il y en a toujours à toutes les heures par la campagne. Les honnêtes gens! qu'ils sont obligeants! et que c'est une belle invention que la Poste! Die Postämter wurden auch hier, wie in England, verpachtet und von 1672 ab in Generalpacht gegeben, welches Verfahren noch bis 1790 bestand. (cfr. Ch. Bernède: Des postes en général et particul. en France, Paris 1826; Hilpert: le Messagiste, Paris 1840; Jouhaud: De l'instit. des postes, Paris 1838; namentlich aber den von Mr. Dubost verfaßten Artikel „Postes“ im Dictionnaire du Commerce und Gouin: Essai historique sur l'établissement des Postes en France, Paris 1824.) Durch das Decret vom 12. Juni 1790 wurde der letzte Vertrag mit den Generalpächtern aufgelöst und der Staat übernahm den speciellen Betrieb. Die oberste Verwaltung führte ein Administrationsrath, dessen Verfassung collegialisch war. Dies verursachte jedoch einen schleppenden Geschäftsgang und mancherlei Weilkäuflichkeiten. Der Kaiser Napoleon beseitigte durch das Decret vom 19. März 1804 seinem Verwaltungssystem gemäß diese Verfassung der obersten Postbehörde und stellte an die Spitze der Verwaltung einen General-Postdirector. Die Verwaltung ist centralisirt; als Aufsichtsorgane der General-Administration fungiren in den Departements Postinspectoren (ihre Zahl ist 93, außerdem 30 sous-inspecteurs). In größern Aemtern sind seit 1855 Ortscontroleure angestellt. Die Post hat in Frankreich das Monopol des Transports der Briefe, Zeitungen, periodischen Werke und Packete und Schriften bis zum Gewicht von 1 Kilogramm (2 Pfund). Jede Contravention wird mit 150 — 300 Fr., im Rückfall mit 300 — 3000 Fr. Geldbuße bestraft (1853 kamen zur Anzeige 478 Contraventionsfälle, 1854: 880, 1855: 1750, 1856: 1694). Auf die Französische Postgesetzgebung kommen wir später bei Darstellung der ehemaligen Postgesetzgebungsverhältnisse in der Preussischen Rheinprovinz zurück. In den Malloposten des Staates wurden früher außer den Briefen und Zeitungen gleichzeitig für Staatsrechnung (aber ohne Monopol) Personen (2, 3 u. 4) befördert, um den Gewinn zu erhöhen. Seit 1847 wurden die Malloposten in Folge der Ausdehnung der Eisenbahn-Routen allmählich aufgehoben. Sonst ist die Beförderung von Personen, Packeten und Geldern lediglich der Privat-Industrie, den Eisenbahnen, Messagerien zc. überlassen. Auch der Postschiffsbetrieb, insofern er die Beförderung von Personen und Fracht zum Zwecke hat, ist seit 1848 vom Staate der Privat-Industrie überlassen worden. Außer dem seit 1817 in Frankreich bestehenden Geldanweisungsgeschäft durch die Postanstalt — den articles d'argent (baaren Ein- und Auszahlungen) — besorgt die Französische Postverwaltung auch die Beförderung von kleineren Werthsendungen, den sogenannten valeurs cotées, bis zum Werthe von 1000 Fr. und bis 300 Grammes Gewicht, welche in Gegenwart des Postdirectors in eine Schachtel oder ein Etui verpackt und versiegelt werden müssen. Das Porto beträgt 2 pCt. des Werthes und 35 Cts. Scheingeld. Im Verlustfalle wird der volle declarirte Werth von der Administration ersetzt. Für einen recommandirten Brief werden im Verlustfalle 50 Fr. ersetzt.

Der von der Preussischen Regierung zum Abschluß des Postvertrages mit Frankreich bevollmächtigte Ober-Postdirector zu Aachen, Baron v. Haysdorff, begab sich zu Anfang des Jahres 1816 nach Paris und

Der von der Commission der Deputirtenkammer im Jahre 1847 aus Anlaß des Glais-Vizoin'schen Antrages erstattete Bericht über die Portoreform giebt folgenden Umriss der Geschichte des Französischen Briefportotarifs. Im Jahre 1673 betrug das geringste Porto 2 Sous (= 10 Ets.), das höchste 5 Sous. Die Regierung der Republik, welche durch die gestattete freie Concurrenz im Posttransportwesen die Finanzen sehr zerrüttet hatte, suchte dies durch eine Tax-Erhöhung auszugleichen. Durch das Gesetz vom 3. Thermidor III. ward das Französische Postgebiet in vier Zonen getheilt, in denen die Briefe 10, 15, 20 und 25 Sous bezahlten. Das Resultat war indeß so ungünstig, daß der Rath der Hundert in einem neuen Gesetz vom 6. Nivose IV., „um die Einnahmen mit den Ausgaben der Post ins Gleichgewicht zu setzen“, die hohe Taxe von  $2\frac{1}{2}$ , 5,  $7\frac{1}{2}$  und 10 Fr. für jeden einzelnen Brief bestimmte, wobei indeß zu bemerken ist, daß sich diese Sätze auf das so beträchtlich entwerthete Papiergeld der Republik beziehen. Die Folge dieser Tax-Erhöhungen war, daß die den Posten anvertraute Correspondenz immer mehr ab- und das Deficit zunahm. Man sah sogleich den begangenen Fehler ein und nach 6 Monaten ward durch ein neues Gesetz das Porto auf 6, 10, 14 und 18 Sous herabgesetzt. Durch das Gesetz vom 15. März 1827 wurde der Tarif umgestaltet und in folgender Weise normirt:

	bis 40 Kilometres incl.	2 Decimes
über 40 — 80	„	3 „
„ 80 — 150	„	4 „
„ 150 — 220	„	5 „
„ 220 — 300	„	6 „
„ 300 — 400	„	7 „
„ 400 — 500	„	8 „
„ 500 — 600	„	9 „
„ 600 — 750	„	10 „
„ 750 — 900	„	11 „
über 900	„	12 „

und die Gewichtsprogression:

unter	$7\frac{1}{2}$ Grammes	1 fach
„ $7\frac{1}{2}$ — 10	„	excl. $1\frac{1}{2}$ „
„ 10 — 15	„	2 „
„ 15 — 20	„	$2\frac{1}{2}$ „
„ 20 — 25	„	3 „

u. s. w. von 5 zu 5 Grammes einen halben Satz mehr.

Der Glais-Vizoin'sche Antrag lautete auf eine gleichförmige Taxe von 20 Ets. pro Brief, wurde aber verworfen, wobei namentlich der große Verlust, welchen die Englische Staatskasse in Folge des Penny-Porto erlitten hatte, geltend gemacht ward. Während der Republik wurde indeß im Jahre 1848 die gleichförmige Taxe von 20 Ets. vom 1. Januar 1849 ab eingeführt (Decret der Nationalversammlung vom 24. August) und für die Briefe nach Corsika und Algerien der Décime supplémentaire abgeschafft. Da aber der Ueberschuß der Postverwaltung im Jahre 1849 in Folge dieser Ermäßigung von 16 Mill. Fr. auf 6 Mill. Fr. herabsank, so wurde schon vom 1. Juli 1850 ab durch das Gesetz vom 18. Mai 1850 die Taxe auf 25 Ets. erhöht; man mußte also, da man früher mit einem Male zu weit gegangen war, den stets sehr bedenklichen Schritt einer Erhöhung der Posttaxe thun. Auch äußerte sich Unzufriedenheit und so wurde denn durch das Gesetz vom 20. Mai 1854 für frankirte Briefe das Porto wieder auf 20 Ets.,

trat mit dem Französischen Bevollmächtigten, General-Postdirector Baron Dupleix de Mézy, in Unterhandlung. Nachdem die Verhandlungen, welche besonders durch Gegenwirkungen der damals in Paris Behufs

für unfrankirte dagegen auf 30 Cts. festgesetzt. Die Gewichtsprogression ist bis  $7\frac{1}{2}$  Grammes incl. = 20 Cts. (30 Cts. für unfrankirte Briefe),  $7\frac{1}{2}$  — 15 Grammes incl. = 40 Cts. (60 Cts.), 15 — 100 Grammes incl. = 80 Cts. (1 Fr. 20 Cts.), 100 bis 200 Grammes = 1 Fr. 60 Cts. (2 Fr. 40 Cts.), 200 — 300 Grammes = 2 Fr. 40 Cts. (3 Fr. 50 Cts.) u. s. w. für je 100 Grammes bei frankirten Briefen 80 Cts., bei unfrankirten 1 Fr. 20 Cts. mehr. Die Briefe, welche in dem Umkreise eines Postamtes — dans la circonscription d'une direction de poste — circuliren, in welchem Umkreise öfter mehrere Brieffassungen — Distributions — etablirt sind, so wie die Briefe von einer Commune nach einer anderen Commune desselben postalischen Arrondissements, unterliegen einer Lage von 10 Cts. (bis  $7\frac{1}{2}$  Grammes); derselben Lage (aber bis 15 Grammes) unterliegen die Briefe von einer Stadt nach derselben Stadt (Stadtpostporto) mit Ausnahme von Paris, wo die frankirten 10, die unfrankirten 15 Cts. zahlen. Die Lagen für Journale, Drucksachen, Muster u. sind durch das Gesetz vom 25. Juni 1856 normirt (für politische Journale 4 Cts. bis 40 Grammes, für nicht-politische 2 Cts. bis 20 Grammes, Circulare, Annoncen u. unter Kreuzband 1 Ct. pro Exemplar von 5 Grammes; cfr. Annuaire des Postes de l'Empire Français 1858 p. 42). Seit 1847 ist auch das Landbriefbestellgeld — décime rural — gänzlich aufgehoben und die Gebühr für baare Einzahlungen — articles d'argent — von 5 auf 2 pCt. herabgesetzt worden. Die Freimarken wurden durch das Gesetz vom 24. August 1848 eingeführt, ihr Gebrauch erlangte aber erst in Folge des Gesetzes vom 20. Mai 1854, welches für unfrankirte Briefe die höhere Lage von 30 Cts. festsetzte, eine größere Ausdehnung. Im Jahre 1847 machten die frankirten Briefe 10 pCt., die unfrankirten 90 pCt. der Gesamtzahl aus. Im Jahre 1857 war dieses Verhältniß gerade das umgekehrte. Die Idee der Postfreimarken und Freicouverts ist übrigens ursprünglich in Frankreich und zwar bereits vor zwei Jahrhunderten zur Ausführung gebracht worden. »En 1653 — schreibt Pélisson — un maître des requêtes, nommé de Velay, avoit obtenu un privilège du roi, pour pouvoir seul établir des boestes (boîtes) dans divers quartiers de Paris, et avoit ensuite établi un bureau au Palais, où on vendoit pour un sou certains billets imprimez et marquez d'une marque qui lui estoit particulière. Ces billets ne contenaient autre chose sinon »port payé le . . . jour du mois de . . . l'an 1653«. Pour s'en servir, il falloit remplir le blanc de la datte du jour et du mois auquel vous escrивiez et après cela vous n'aviez qu'à entortiller ce billet autour de celui que vous escrивiez à votre ami et les faire jeter ensemble dans la boeste. Il y avoit des gens qui avoient ordre de l'ouvrir trois fois par jour et de porter les billets où ils s'adressoient. Outre le billet de port payé que l'on mettoit sur sa lettre pour la faire partir, celui qui escrivoit avoit soing, s'il vouloit avoir response, d'envoyer un autre billet de port payé enfermé dans sa lettre.« (Pierre Clément: Appréciation des conséquences de la réforme postale und das vortreffliche Werk von Piron: Du service des postes et de la taxation des lettres. Paris 1838 S. 96 und 139, der hierüber noch Näheres mittheilt.) In England wurde diese Idee mehrere Jahre vor der Hill'schen Reform wieder aufgenommen, und zwar zuerst von Charles Knight, welcher bei Gelegenheit der Frage wegen Abschaffung des Zeitungstempels vorschlug, daß das Porto für die Zeitungen dadurch erhoben werden möge, daß man gestempelte Umschläge ad l. d. jeden verkaufe (Rowland Hill erzählt dies selbst und sagt, daß er die Idee dem Mr. Knight verdanke: cfr. »Post-Office Reform« 3. Auflage, London 1837. S. 28). Rowland Hill zeigte aber die beste und einfachste Anwendung der

Postvertrags-Unterhandlungen gleichfalls anwesenden Bevollmächtigten von sieben anderen Deutschen und Außerdeutschen Staaten erschwert wurden, anderthalb Jahre gewährt hatten — zu jener Zeit eine übrigenß nicht un-

Knigthschen Idee für die Brief-Manipulation und ohne ihn würde dieser vortheilhafte Frankirungsmodus schwerlich so bald und so allgemein ins Leben getreten sein. —

Die Anzahl der portopflichtigen Briefe betrug in Frankreich:

1821: 45,000,000	1848: 122,140,000	1853: 185,512,000
1830: 64,000,000	1849: 158,268,000	1854: 212,385,000
1840: 93,000,000	1850: 159,500,000	1855: 233,517,000
1845: 108,000,000	1851: 165,000,000	1856: 252,014,873
1847: 126,480,000	1852: 181,000,000	1857: 252,921,942

Dazu die portofreien Briefe, deren Anzahl im Jahre 1854: 30,919,000 betrug. Ferner die Anzahl der Journale und sonstigen Kreuzbandsendungen: 1821: 23 Mill., 1830: 32 Mill., 1840: 41 Mill., 1847: 90 Mill., 1850: 94½ Mill., 1855: 123½ Mill., 1857: 144½ Mill. Die Anzahl der baaren Einzahlungen: 1821: 317,642 mit 9 Mill. Fr., 1830: 495,468 mit 13 Mill. Fr., 1840: 960,175 mit 19½ Mill. Fr., 1847: 1,355,181 mit 39,744,522 Fr., 1850: 2,103,266 mit 55,785,484 Fr., 1855: 3,358,222 mit 87,103,272 Fr., 1857: 2,928,971 mit 84,013,860 Fr.

Die Brutto-Einnahme der Französischen Postanstalt betrug:

1827: 24,800,000 Fr.		
1830: 30,134,000 „		
1835: 37,036,468 „		
1840: 46,105,736 „		
1845: 53,968,250 „		
1847: 53,295,676 „	die Ausgabe: 35,477,340 Fr.	der Ueberschuß: 17,818,336 Fr.
1848: 52,940,150 „	„ 36,539,917 „	„ 16,400,233 „
1849: 42,034,819 „	„ 35,590,112 „	„ 6,444,747 „
1850: 43,559,994 „	„ 33,991,593 „	„ 9,568,401 „
1851: 44,307,434 „	„ 34,632,429 „	„ 9,675,005 „
1852: 46,609,523 „	„ 33,119,630 „	„ 13,489,893 „
1853: 49,369,043 „	„ 32,802,445 „	„ 16,566,598 „
1854: 53,707,833 „	„ 33,848,519 „	„ 19,859,314 „
1855: 54,040,756 „	„ 36,043,269 „	„ 17,997,487 „
1856: 55,843,228 „	„ 36,290,886 „	„ 19,552,342 „
1857: 56,030,835 „	„ 36,420,061 „	„ 19,610,774 „

Keine andere Postanstalt Europa's liefert einen so bedeutenden Ueberschuß. Wenn die Englischen Postrechnungen einen größeren nominellen Ueberschuß nachweisen, so ist doch der wirkliche Ueberschuß, wie wir (S. 612) dargethan haben, bei Weitem nicht so groß. Allerdings ist in Frankreich die Brieffrage gerade doppelt so hoch als in England, wie denn überhaupt der Französische Portosatz von 20 Ets. für nahe Entfernungen zu bedeutend ist. So lange man nicht mit dem ganzen Satz auf 10 Ets. herabgehen kann, würde die zweistufige Frage (z. B. bis 10 oder 20 Deutsche Meilen 10 Ets. und über 10 oder 20 Meilen 20 Ets.) vorzuziehen sein. Fast zwei Drittel aller internen Correspondenz bewegen sich erfahrungsmäßig innerhalb eines Rayons von 10 Meilen, und wenn für diese Correspondenz 20 Ets., d. i. das Doppelte des Portosatzes in England und desjenigen in Preußen und im Deutschen Postverein, erhoben werden, so muß dies allerdings die Einnahme bedeutend anschwellen. Hätte man 1849 freilich die Sätze von 10 und 20 Ets. eingeführt, so würde der Ausfall noch bedeutender gewesen sein. Daß die Französische Postverwaltung bei ihrer Tag-Reform mit mehr Vorsicht verfahren

gewöhnlich lange Frist für derartige Geschäfte — kam unterm 16. Juli 1817 der erste Preussisch-Französische Postvertrag zu Stande. Durch denselben wurden die Postverkehrs-Beziehungen beider Staaten geordnet und über Saarbrück und Forbach, sodann über Aachen und Givet im Transit durch Belgien directe postalische Verbindungen hergestellt, welche sowohl für die International-Correspondenz, als für die Correspondenz nach

hat als die Britische, zeigen die obigen Zahlen. Allein nachahmungswürth war die Reparationsmaßregel der nachmaligen Erhöhung der Taxe auf 25 Cts. (event. für unfrankirte Briefe später auf 30 Cts.) auch nicht. Allerdings darf man nicht übersehen, daß die Taxe von 20 Cts. unter dem Einflusse des republikanischen Régime entstand. Bemerkenswürth ist übrigens bei obiger, amtlichen Darstellungen entlehnter Statistik noch die außerordentlich geringe Steigerung der Ausgaben in den letzten 10 Jahren; eine auffallende Erscheinung im Vergleich zu den Finanzresultaten anderer Postverwaltungen, welche gerade in der letzten Zeit eine sehr bedeutende Steigerung namentlich der Betriebs-Ausgaben zeigen. Es fehlt bezüglich der Ausgabe-Artikel an speziellen statistischen Daten, aus welchen man Aufschluß darüber schöpfen könnte. Zwei Umstände scheinen uns hierbei jedoch hauptsächlich Einfluß zu haben und zwar a) England gegenüber die sehr geringen Kosten, welche der Correspondenztransport auf den Eisenbahnen der Französischen Postverwaltung verursacht, und die geringere Vermehrung der Postanstalten; b) Preußen gegenüber der Mangel der Staats-Jahrpostanstalt, denn gerade bei dem Jahrpostbetriebe sind in letzterem Lande die Ausgaben beträchtlich gestiegen.

Die Anzahl der Beamten der Postverwaltung betrug: Im Jahre 1791: 2377, 1805: 3488, 1838: 14,058, 1857: 24,289 (davon 1193 im Postamt zu Paris und 315 in der General-Administration).

Die Anzahl der Postanstalten: Im Jahre 1791: 1419, 1815: 1630, 1838: 2359, 1857: 3826 [darunter 173 Postämter (bureaux composés), 2561 Postexpeditionen (bureaux simples) und 1092 Briefsammlungen (distributions)].

In Folge der Ausbreitung des Französischen Seepostdienstes von Marseille aus (im Jahre 1847 benutzte die Post 19, jetzt 50 Packetboote für die Fahrten im Mittelmeere; jene gehörten dem Staat, diese sind das Eigenthum von Privatgesellschaften, da der Staat die Fracht- und Passagierbeförderung aufgegeben hat) sind in Constantinopel, an den Dardanellen, in Smyrna, in Beyruth und in Alexandrien Französische Postämter und in Gallipoli, Mitilene, Alexandrette, Rhodus, Mersina, Catakiah, Tripoli, Jaffa, Salonich, Volo, Varna, Sulina, Tultscha, Galacz, Jbrailla, Ineboli, Sinope, Samsun, Kerasunt und Trapezunt Französische Postexpeditionen angelegt worden. Auch Oesterreich besitzt in diesen, wie noch in einigen anderen Orten der Türkei und der Levante Postanstalten und breitet sie mit der Zunahme des Seepostdienstes von Triest aus und mit der steigenden Lebhaftigkeit des Postverkehrs auf der Donau und der türkisch-ungarischen Land-Postroute immer weiter aus, was uns vom Deutschen Standpunkt aus, jenen Französischen Anlagen im Orient gegenüber, nur wünschenswürth erscheinen kann. Auch der Englische Einfluß in der Türkei beginnt sich auf postalischem Gebiet zu regen. Mr. Smith, Feld-Postmeister bei der Englischen Armee im Krimm-Feldzuge, ist mit Genehmigung und Empfehlung der Großbritannischen Postverwaltung in die Dienste des Sultans getreten, um das Türkische Postwesen zu organisiren. Ist aber erst die Eisenbahn von Pesth bis Constantinopel und im weiteren Anschluß jede durch Kleinasien bis zum Golf von Bassora fertig, so wird der Deutsche Einfluß hier die Oberhand behaupten. Dieses Unternehmen sollte mit allem Nachdruck von Deutschland aus gefördert und die Particularpolitik dabei hintangesezt werden.



England (via Calais), Italien, der Schweiz, Spanien, Portugal, Algier, den Inseln des mittelländischen Meeres, Griechenland, der Levante, den Französischen Colonien in Westindien u. und andererseits den norddeutschen Postgebieten, Rußland, Polen, Schweden, Dänemark benutzt werden konnten. Vermöge dieser Verbindungen wurde die Correspondenzbeförderung beschleunigt, das Porto ermäßigt \*) und der bis dahin bestandene lästige Grenz-Frankirungszwang abgeschafft, so daß die Absendung bis zum Bestimmungsort frankirter oder ganz unfrankirter Briefe gestattet war. Nur bezüglich mehrerer Zweige der Transitcorrespondenz konnte, mit Rücksicht auf die Verhältnisse zu dritten Staaten, die Frankirungsfreiheit noch nicht eingeführt werden. Das Franco für die International-Correspondenz ward nach Maßgabe der beiderseitigen Landestarife erhoben und vergütet. Bezüglich des Porto für unfrankirte Briefe, rücksichtlich dessen nach den damaligen allgemein bei den Postverträgen Frankreichs mit auswärtigen Staaten zur Anwendung gebrachten Grundfätzen der Französischen Postverwaltung die Letztere sich auf eine Einzelanrechnung nicht einließ, ward bestimmt, daß die Grenzpostämter sich gegenseitig die Correspondenz nach dem Gesamtgewichte ausliefern und zurechnen sollten. Es wurde nämlich für je 30 Grammes Briefe ein bestimmter, von demjenigen Portobetrage, welcher für die einzelnen Briefe in den beiderseitigen Postgebieten von den Correspondenten erhoben wurde, ganz unabhängiger Vergütungssatz in der Convention festgesetzt, so daß also die beiden Officien sich die Correspondenz an den Grenzen nach dem Gesamtgewichte gewissermaßen verkaufte und es nun jeder Verwaltung überlassen blieb, die Erhebungssätze ihrem Publicum gegenüber so einzurichten, daß das Aera keinen Verlust erlitt. Um die gegenseitigen Vergütungssätze (Kaufpreise der Correspondenz) den Entfernungen angemessen zu normiren, hatte man das Preussische und das Französische Postgebiet zum Theil nach den Längengraden, zum Theil auch nach den Flüssen und Gebirgszügen je in fünf Rayons eingetheilt und es bezahlte:

\*) Ein  $\frac{1}{2}$  Loth schwerer Brief (denn die fiskalische Französische Gewichtsprogression stieg damals von 6 zu 6 Grammes; später von  $7\frac{1}{2}$  zu  $7\frac{1}{2}$ ) von Berlin bis Paris kostete nach dem Vertrage an Preussischem Porto  $6\frac{1}{2}$ , an Belgischem Transit 1, an Französischem Porto  $3\frac{1}{2}$ , Summa  $10\frac{1}{2}$  gGr. (=  $13\frac{1}{2}$  Sgr.; heute  $4\frac{1}{2}$  Sgr.); ein 1 Loth schwerer Brief dagegen: an Preussischem Porto  $6\frac{1}{2}$ , an Belgischem Transit 1, an Französischem  $6\frac{1}{2}$ , Summa  $14\frac{1}{2}$  gGr. Für Zeitungen unter Kreuzband wurde das gesammte Französische und Preussische am Abgangsorte in Einer Summe zu erhebende und halbscheidlich zu theilende Porto auf 8 Ets., für andere Kreuzbandsendungen auf 10 Ets. pro Blatt festgesetzt. Im Jahre 1828 wurde aber für Kreuzbandsendungen statt der Ganzfrankatur die Frankirung bis zu den gegenseitigen Grenzen eingeführt, eine namentlich dem literarischen Verkehre nicht vortheilhafte Maßregel, welche durch beiderseitige fiskalische Interessen hervorgerufen war und später wieder beseitigt wurde. Für Waarenproben wurde ein Drittel des Briefporto erhoben, für recommandirte Briefe das Doppelte.

## Preußen an Frankreich


## Frankreich dagegen an Preußen


Diese Sätze waren im Durchschnitt etwas höher als die Französischen, obgleich noch nicht ganz ausreichend, um die Preussische Postverwaltung für die damals von ihr allein bewirkte Bezahlung des Belgischen Transitporto, welches in der Convention mit den Niederlanden auf 6 Holländische Cents pro Loth, d. i. auf 24 Französische Centimes pro 30 Grammes festgestellt war, so wie für das an Deutsche Postverwaltungen (z. B. Hannover) zu zahlende Transitporto völlig zu entschädigen.

Ohne Zweifel bietet das Rayon-Vergütungs-System rücksichtlich der Erleichterung der Expedition und Abrechnung, wie der Anbahnung einer einfacheren Lagirungsweise, manche nicht zu verkennende Vortheile dar; allein es gestattet keine klare Uebersicht über die Gestaltung der Ertragsverhältnisse, stellt das Aerar vor mitunter sehr empfindlichen Verlusten nicht sicher und entspricht den strengen rechnerischen Anforderungen nicht. Die Bemessung richtiger Vergütungspreise für die einzelnen Rayons bleibt immer mehr Sache der Schätzung, als der sicheren Rechnung und kann, wenn die Durchschnittspreise, wie bei dem vorerwähnten Vertrage, nach dem arithmetischen Mittel der bis zu dem Grenzpunkt bestehenden Layen der einzelnen, in jedem Rayon belegenen Postanstalten und demnächst nach der Annahme einer gewissen, dem Gewichte von 30 Grammes an Schwere gleich kommenden Anzahl Briefe bemessen werden, schon um deshalb keine correcten Resultate liefern, weil die Correspondenz sich nichts weniger als gleichmäßig unter die Postanstalten jedes einzelnen Rayons vertheilt und das Gewicht der einfachen Briefe in verschiedenen Ländern keinesweges im Durchschnitt gleich ist. Aenderungen der Tarife bedingen häufig Aenderungen der Durchschnittspreise, und außerdem führt das erwähnte System den Uebelstand mit sich, daß nicht selten Briefe zwischen denselben Orten verschiedene Portobeträge kosten, je nachdem das Porto in einem oder dem anderen Lande gezahlt wird. Dabei ist eine den Anforderungen der Reciprocität entsprechende Größenbestimmung der ein-

zelnem Rayons bei zweien, sowohl rücksichtlich ihrer Ausdehnung und Gestalt als rücksichtlich der geographischen Lage der Haupt-Postverkehrsorte und der Entfernung derselben von den Grenzen so verschiedenen Ländern, wie Preußen und Frankreich, nicht ohne Schwierigkeit und bildet einen der wichtigsten, die Vertrags-Unterhandlungen sehr erschwerenden Gegenstand der Vereinbarung. Endlich dürfte es den Anforderungen, welche an eine durch einen Staatsact bewirkte Regelung der internationalen Postbeziehungen zweier Reiche zu stellen sind, nicht entsprechen, wenn eines der wichtigsten Momente, die Bestimmung der Erhebungssätze, nicht in den Bereich der vertragsmäßigen Festsetzungen gezogen wird.

Diese Gründe haben daher auch im Laufe der Zeit die Französische Postverwaltung zum Aufgeben ihres früheren Correspondenz-Auslieferungssystems veranlaßt. Neuerdings hat die Großbritannische Postverwaltung in ihren jüngsten Verträgen mit Frankreich und Belgien rücksichtlich der Kreuzbandsendungen das System der Auslieferung nach dem Gesamtgewicht gegen Festsetzung eines bestimmten Durchschnitts-Vergütungspreises pro Pfund, ohne Rücksicht auf die Erhebungssätze, wieder eingeführt, und für diese Kategorie der Sendungen, die in fast allen Staaten nur einer einfahigen, die Bemessung des Durchschnittspreises erleichternden Taxe unterliegen und bei welchen es sich nicht um so bedeutende Beträge, wie bei dem Briefporto handelt, ist das System der Gesamt-Auslieferung nach dem Gewichte weniger nachtheilig und unter Umständen der Einzelvergütung vorzuziehen, indem die Letztere bei den Kreuzbandsendungen den Expeditionsdienst der Grenzpostämter, namentlich da, wo die Letzteren ambulante Eisenbahn-Büreaux sind, fühlbar belästigt.

Unterm 26. März 1835 wurde von dem zu diesem Behuf nach Paris committirten Ober-Postdirector zur Hofen aus Aachen und dem Französischen General-Postdirector Conte eine Additional-Convention abgeschlossen, durch welche eine beträchtliche Beschleunigung des Postenganges auf den Haupttrouten zwischen beiden Reichen herbeigeführt und eine Vermehrung der directen Verbindungen durch Eröffnung der Route über Straßburg, so wie der Seepostroute über Havre und Hamburg für Preussisch-Französische Briepackete erzielt ward. Gleichzeitig wurden neue Kartenschlüsse und zwar zwischen Aachen, Paris und Valenciennes, Saarbrück und Paris, Creuznach, Erfurt, Langensalza und Zeitz mit Straßburg, und Trier mit Thionville hergestellt.

Die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse, der Bau der Eisenbahnen, die Aenderungen in den Portotaxprincipien und die freiere Bewegung, welche dem internationalen Postverkehr inzwischen durch liberalere Verträge mit einigen anderen Staaten (wiewohl noch nicht allgemein) gesichert worden war, ließen um die Mitte der vierziger Jahre eine neue Regulirung und zeitgemäße Verbesserung der postalischen Beziehungen Preußens und Frankreichs als ein Bedürfniß erscheinen. Im Mai 1847 begab sich der Geheime Postrath Meßner als Bevollmächtigter der Preussischen Regierung zum

Abschluß eines neuen Postvertrages nach Paris und trat mit dem Administrator Dubost in Verhandlung. Die Unterhandlungen wurden so glücklich gefördert, daß nach Verlauf von zwei Monaten der paraphirte Vertragssentwurf vorgelegt und der neue aus 91 Artikeln bestehende Postvertrag am 11. August desselben Jahres, so wie die Uebereinkunft zur Ausführung des Vertrages am nächsten Tage unterzeichnet werden konnte. \*)

Auch in diesem Vertrage wurde noch das frühere Vergütungssystem, jedoch mit wesentlichen Verbesserungen, beibehalten. Die Rayons wurden in jedem Gebiet auf zwei beschränkt; Preußen vergütete an Frankreich für den ersten 80 Kilometer von der Grenze entfernten Französischen Rayon pro 30 Grammes 80 Centimes; für den zweiten, alle übrigen Orte Frankreichs und Algeriens umfassenden Rayon 1 Fr. 60 Centimes; Frankreich dagegen an Preußen für den ersten, die Regierungsbezirke Aachen und Trier \*\*) umfassenden Rayon 1 Fr. und für den zweiten, alle übrigen Theile des Preussischen Postgebietes umfassenden Rayon 2 Fr. pro 30 Grammes. In gleicher Weise wurde nun auch die Auslieferung und Vergütung der frankirten Briefe regulirt. Die Vergütungssätze, welche die Preussische Postverwaltung empfangt, waren hiernach verhältnißmäßig erhöht worden, wie dies auch den Grundsätzen der Reciprocität entsprach, da Preußen das Belgische und Deutsche Transitporto (z. B. auch dasjenige an Baden, Bayern und die Thurn und Taxis'sche Verwaltung seit Einrichtung der directen Briefpackete auf Straßburg) nach wie vor allein bestritt. Ein fernerer Vortheil war es, daß die Erhebungssätze für alle Briefe mit in den Bereich der vertragsmäßigen Vereinbarung gezogen wurden. Sie wurden im Zusammenhange mit dem angenommenen Vergütungssystem, und wie sich dies aus dem Letzteren ergab, in der Weise normirt, daß bezüglich der frankirten Briefe aus und der unfrankirten Briefe nach Frankreich für die Französische Strecke die Französische Landestaxe, für die Preussische Strecke aber der vierte Theil der obigen Preussischen Rayon-Vergütungspreise von 1 Fr. und 2 Fr. (nach Maßgabe des Erfahrungssatzes, daß vier Briefe in der Regel auf 30 Grammes gehen) vom Französischen Publicum, ferner bezüglich der frankirten Briefe aus und der unfrankirten Briefe nach Preußen für die Preussische Strecke die Preussische Landestaxe, für die Französische Strecke aber der vierte Theil der obigen Französischen Rayon-Vergütungspreise von 80 Cts. und 1 Fr. 60 Cts. vom Preussischen Publicum erhoben werden sollte.

\*) Die Unterzeichnung des Vertrages geschah Preussischer Seits durch den Gesandten am Pariser Hofe, Freiherrn v. Arnim, und den Geheimen Postrath Wegner, Französischer Seits, den dortigen diplomatischen Formen entsprechend, allein durch den Minister der auswärtigen Angelegenheiten Guizot.

\*\*) Dadurch kamen die in Absicht auf die Correspondenz mit Frankreich besonders wichtigen Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf in den II. Rayon, was für die Preussische Postkasse vortheilhaft war.

Hiernach blieb zwar der Uebelstand bestehen, daß das Porto für Briefe zwischen denselben Orten verschieden war, je nachdem es in Frankreich oder in Preußen bezahlt wurde (was hier nicht allein durch das System der Auslieferung nach dem Gesamtgewicht, sondern auch durch die ungleiche Vertheilung der Transitlast, welche Preußen allein zu tragen hatte, herbeigeführt wurde), allein es war doch im Vergleich zu dem Standpunkt des Vertrages von 1817 ein bemerkenswerther Fortschritt erfolgt. Die durch den Vertrag bewirkten Porto-Ermäßigungen waren nicht unbedeutend. Es betrug z. B. das von den Preussischen Correspondenten zu zahlende Porto für einen Brief von  $\frac{1}{2}$  Loth:

zwischen Aachen	und Paris.....	$4\frac{1}{4}$	statt früher	7	Sgr.
» Cöln	» Paris.....	$5\frac{3}{4}$	»	$8\frac{1}{2}$	»
» Berlin	» Paris.....	$9\frac{1}{4}$	»	12	»
» Königsberg	» Paris.....	$10\frac{1}{4}$	»	13	»
» Cöln	» Marseille ..	$7\frac{1}{2}$	»	$12\frac{1}{2}$	»
» Berlin	» Marseille ..	$9\frac{1}{2}$	»	$13\frac{1}{2}$	»

Für die Französischen Correspondenten kamen diese Sätze etwas höher zu stehen, wie sich aus dem oben Gesagten ergibt. Auch für die verschiedenen transitirenden Correspondenzen waren Porto-Ermäßigungen und Erleichterungen des Frankirungszwanges bewirkt worden. Ermäßigungen der internen Tarife sollten künftig auch stets der internationalen Correspondenz zu Gute kommen. Bezüglich der Kreuzbandsendungen wurde die Grenzfrankatur noch aufrecht erhalten; für die Französische Strecke sollten 4 Ets. für jedes Journal und 5 Ets. für jedes Blatt der anderen Kreuzbandsendungen erhoben werden; die für die Preussische Strecke zu erhebende Taxe sollte diesen Betrag nicht übersteigen. Die Festsetzungen über die Beförderung der Kreuzbandsendungen sollen übrigens nach Artikel 80. in keiner Weise das Recht der beiden Postverwaltungen beeinträchtigen: »de ne pas effectuer sur leurs territoires respectifs le transport et la distribution de ceux des objets énoncés aux dits articles, à l'égard desquels il n'aurait pas été satisfait aux lois et ordonnances qui règlent les condition de leur publication et de leur circulation dans les deux Pays.« Diese auch in anderen Postverträgen enthaltene Bestimmung war für die Verhältnisse der Presse von Wichtigkeit. Durch Veränderung und Vermehrung der Auswechslungspunkte und Vereinfachung des Expeditions- und Lagirungsmodus wurde eine Beschleunigung der Correspondenzbeförderung erlangt. Endlich erhielt die Preussische Postverwaltung im Artikel 72. des Vertrages das Zugeständniß, verschlossene Briefpakete mit England, der Schweiz, Spanien, Portugal, Sardinien und den übrigen Staaten Italiens, im Transit durch Frankreich gegen Entrichtung einer den Verhältnissen angemessenen Transitgebühr, wechseln zu können. Wichtig im Interesse der Verkehrsfreiheit und durch seine Tendenz, die Leitung und Bewegung der mehrere Gebiete berührenden Correspondenz mit Frankreich von den Fesseln zu be-

freien, die ihr durch mehrere ältere, insbesondere zwischen einigen Deutschen Postverwaltungen und Frankreich bestehende Verträge in einseitigen Post-Finanz-Interessen auferlegt worden, ist auch der Artikel 64.: »Si ultérieurement et pendant la durée de la présente Convention, l'une des Hautes Parties contractantes se trouve en mesure de procurer à l'autre Partie contractante plus d'accélération ou des prix de port plus modérés, relativement à des correspondances étrangères transitant actuellement par d'autres Etats en vertu de traités existants, il est entendu, que celle des deux Parties qui se trouvera engagée par ces traités à recevoir ou à diriger lesdites correspondances par l'intermédiaire de ces Etats, demandera à qui de droit, si besoin en est, et sans attendre l'expiration desdits traités, qu'il soit fait aux stipulations concernant le transit et la direction de ces correspondances les modifications nécessaires. Dans le cas où elle rencontrerait, de la part des Etats vis-à-vis desquels elle est engagée, des obstacles à la réalisation immédiate des avantages devant résulter des modifications réclamées dans l'intérêt de ces correspondances, elle fera connaître aux dits Etats son intention de rentrer, à l'époque de l'expiration des traités qui l'engagent, dans son droit de donner auxdites correspondances, même à prix égal, la direction qui sera jugée la plus rapide ou la plus avantageuse.«

»Les deux H. P. c. promettent, en outre, de ne s'engager à l'avenir envers d'autres Etats à remettre à ces Etats, soit les correspondances de leurs régnicoles, soit les correspondances étrangères passant par leurs territoires respectifs, que sous la condition expresse de pouvoir changer la direction de ces correspondances dans le cas où de nouvelles voies de communication plus profitables au public viendraient à s'ouvrir pour elles.«

Nach der Gründung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins wurden im Jahre 1852 von den gleichzeitig nach Paris committirten Bevollmächtigten Oesterreichs, Preussens, Bayerns, Badens und der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung gemeinschaftliche Unterhandlungen mit der Französischen Postverwaltung geführt, um Namens des Vereins einen, den neueren Verhältnissen entsprechenden Vertrag mit Frankreich zu Stande zu bringen. Die Unterhandlungen zogen sich jedoch sehr in die Länge und blieben zuletzt, obwohl die Deutschen Bevollmächtigten in allen Hauptfragen ganz in einheitlichem Sinne handelten und das Maß der Zugeständnisse erschöpften, um die hohen Forderungen Frankreichs zu befriedigen, erfolglos. Frankreich war nicht geneigt, die großen Vortheile, welche die jetzigen Bestimmungen des Vereinsvertrages in Betreff der vereinsausländischen Correspondenz den fremden Staaten an sich schon gewährten,

durch entsprechende Concessionen aufzuwiegen, und bereits bei den damaligen Verhandlungen zeigten sich die seitdem immer wieder aufgetauchten Schwierigkeiten, welche der nahe Begriff der Reciprocität bei derartigen Vertragsverhandlungen nur zu leicht hervorzurufen geeignet ist. Proteusartig zog sich der Gedanke der Herstellung vollständiger Reciprocität namentlich in Absicht auf den Portobezug durch alle diese Verhandlungen. Bald suchte man, von dem Satze ausgehend, daß die fremden Unterthanen wie die eigenen zu behandeln und die internationale Correspondenz daher nach den beiderseitigen Landestarifen zu taxiren sei, den Portobezug nach Maßgabe der Letzteren zu bemessen, was aber Frankreich gegenüber deshalb Schwierigkeit hatte, weil der Französische Landestarif mit seiner Halbllothprogression für schwerere Briefe bedeutend höhere Sätze ergab, als der auf der Lothprogression beruhende Deutsche Vereinstarif. Dann versuchte man, nach dem Vorbild mehrerer Handelsverträge, ein Auskunftsmittel durch das Zugeständniß der Vortheile der meistbegünstigten Nationen zu finden. Oder es sollte das Größenverhältniß der beiderseitigen Postgebiete für den Portobezug maßgebend sein, wobei aber wiederum in Betracht kam, daß ein kleineres Gebiet nach Maßgabe seiner Gestalt und nach Maßgabe der Entfernung der Hauptpostverkehrsorte von den Grenzen mitunter längere Beförderungsstrecken haben kann, als ein größeres Gebiet, so wie daß selbst die Länge der Beförderungsstrecken an sich kein absolutes Maß der Leistung ist, da es hierbei z. B. noch auf die Anzahl der täglichen Correspondenzverbindungen, die Schwierigkeiten der Beförderung (wie denn z. B. die Schweizerische Postverwaltung für die Beförderung der Postsendungen über die Alpenpässe einen besonderen Portozuschlag, die Alpentage, bezieht), die allgemeinen Preis- und Geldwerthverhältnisse (die z. B. in England die Kosten für die Beförderung der Fahrpostsendungen sehr hoch erscheinen lassen) und den Umstand ankommt, ob die Verbindung unmittelbar oder im Transit durch zwischenliegendes Gebiet stattfindet. Hieraus ist nun wohl ersichtlich, daß die eigentlich bloße Worterklärung, die Reciprocität beruhe darin, daß für gleiche Leistungen gleiche Vergütungen gewährt werden müssen, den Anforderungen an eine erschöpfende objektive Begriffsbestimmung nicht genügen kann, und daß dieser Umstand, wenn man, anstatt durch Nachgiebigkeit eine gütliche Einigung zu befördern, allen Scharfsinn anstrengt, um für übertriebene Forderungen Gründe aufzustellen, die Quelle langwieriger Differenzen werden und die Postvertragsabschlüsse sehr erschweren kann.

Die Deutschen Bevollmächtigten sahen sich genöthigt, die Verhandlungen abzubrechen. »En résultat — heißt es in ihrer letzten Note vom 25. Januar 1853 — les soussignés ont trouvé dans le projet et dans le Mémoire du 13 du courant la preuve, que non-seulement MM. les Commissaires français ne sont pas disposés à se relâcher sur aucune des questions qui étaient encore en discussion, mais même que tous les points sur lesquels on paraissait déjà d'accord sont de nouveau mis en question. Les

négociations se trouvant de cette manière ramenées au même point ou elles en étaient il y a trois mois, les soussignés ne peuvent conserver aucun espoir d'arriver à un arrangement entre l'Association postale austro-allemande et la France. Ils croient donc devoir regarder comme terminées les négociations entamées à ce sujet, et il ne leur reste qu'à exprimer leur profond regret qu'il ait été impossible d'apporter dans les relations postales d'une si grande partie de l'Europe les améliorations que leurs Administrations respectives ont eues en vue.

Paris, le 25. Janvier 1853. »

(gez.) Löwenthal. Megner. Müller.

Da sonach die gemeinschaftlichen Unterhandlungen gescheitert waren, so schritt der Preussische Bevollmächtigte ungefümt zur Negociation eines Separatvertrages zwischen Preußen und Frankreich, um den Correspondenten beider Länder und der der Vermittelung ihrer Postanstalten sich bedienenden Deutschen und Außerdeutschen Staaten die Vortheile der inzwischen eingetretenen Tarif-Ermäßigungen zu verschaffen. Unterm 19. April 1853 kam demnächst eine *Additional-Convention* \*) zu dem Postvertrage zwischen Preußen und Frankreich vom 11. August 1847 zu Stande. Die Lage für die Preussisch-Französische und die via Preußen beförderte Postvereins-Correspondenz mit Frankreich wurde gebildet

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| a) aus dem Vereinsporto . . . . .                              | 1, 2 und 3 Sgr.,                 |
| pro einfachen bis 1 Loth schweren Brief,                       |                                  |
| b) aus dem Französischen Porto . . . . .                       | von 25 Ets.                      |
| für den einfachen bis $\frac{1}{2}$ Loth ( $7\frac{1}{2}$ Gr.) |                                  |
| schweren Brief,  |                                  |
| c) aus dem Belgischen Transitporto . . .                       | » 5 »                            |
|  | = 30 Ets. = $2\frac{1}{2}$ Sgr., |

so daß das Gesamtporto für die Briefe aus Preußen und den anderen der Preussischen Posten sich bedienenden Vereinsländern  $3\frac{1}{2}$ ,  $4\frac{1}{2}$  und  $5\frac{1}{2}$  Sgr. betrug, je nachdem die Briefe aus Orten herrührten, die 10, 20 oder über 20 Meilen von der Grenze entfernt waren. Wie die Erhebung, so wurde auch die Vergütung regulirt, die Auslieferung der Correspondenz nach dem Gesamtgewicht und das darauf beruhende frühere Vergütungsprincip beseitigt und die Einzelauslieferung eingeführt. Bezüglich der nicht über 30 Kilometer entfernten Grenzorte wurde ein moderirter Portosatz zur Erleichterung des Grenzverkehrs festgesetzt. Auch die Portosätze für die transitirenden Correspondenzen und für die recommandirten Briefe wurden

\*) Einen vollständigen Abdruck derselben siehe in der Beilage zu Nr. 24. des Amtsblattes des Preussischen Postdepartements pro 1853.



beträchtlich ermäßigt. Für Kreuzbandsendungen wurde statt der Frankatur bis zur Grenze die dem Verkehr vortheilhaftere Ganzfrankatur hergestellt und das gemeinschaftliche Preussisch-Französische halbscheidlich zu theilende Porto (incl. des Belgischen Transitporto) auf 10 Ets. festgesetzt. Das Belgische Transitporto wurde zwar nach wie vor von Preußen an Belgien gezahlt, die Französische Postverwaltung erstattete jedoch der Preussischen die Beträge des Belgischen Transitporto für die frankirten Briefe aus und die unfrankirten Briefe nach Frankreich wieder, so daß im Grunde das Belgische Transitporto von beiden Theilen halbscheidlich getragen wurde. Directe Brief-

packete wurden nunmehr unterhalten zwischen  $\frac{\text{Berlin, Coblenz, Kreuznach}}{\text{Paris}}$ ;  $\frac{\text{Saarbrück}}{\text{Straßburg}}$ ;

$\frac{\text{Paris, Forbach und Bureau-Ambulant der Route Nancy-Forbach}}{\text{Büreau-Ambulant der Route Cöln-Berviers}}$ ;

$\frac{\text{Paris, Givet, Lille, Valenciennes und den Büreaus-Ambulants der Routen Paris-Quiévrain und Paris-Erquelines}}{\text{Büreau-Ambulant der Route Halle-Eisenach}}$ ;

$\frac{\text{Saarlouis}}{\text{Paris, Bolay, Bouzonville}}$ ;

$\frac{\text{Trier, Perl und Saarburg}}{\text{Sierck, Thionville}}$ , so daß eine der gestiegenen Lebhaftigkeit des

Correspondenzverkehrs und den neuen Eisenbahn-Postrouten entsprechende Vermehrung der directen Postverbindungen eingetreten war.

Nach Ablauf des auf zehn Jahre abgeschlossenen Postvertrages vom 11. August 1847 und der bis zu dem gleichen Endtermine abgeschlossenen Additional-Convention wurde unterm 21. Mai 1858 ein neuer Postvertrag zwischen Preußen und Frankreich abgeschlossen, der mit dem 1. Juli 1858 in Kraft getreten ist und durch welchen im Durchschnitt eine abermalige Ermäßigung des Porto, so wie in Betreff der beiden abweichenden Gewichtsprögressionen von 1 Loth und  $7\frac{1}{2}$  Grammes insofern eine Annäherung erzielt ward, als beiderseitig das einfache Briefgewicht zu 10 Grammes ( $\frac{6}{10}$  Loth Sollgewicht) angenommen wurde und die Scala mit diesem Betrage steigt. Auch Oesterreich, Bayern und Baden schlossen Separatverträge mit Frankreich ab, welche zum Theil unter einander mehrfach abweichende Bestimmungen enthalten, so daß der Correspondenzverkehr zwischen Frankreich und dem Deutsch-Oesterreichischen Postverein den bei Gründung des Letzteren leitend gewesenen Absichten noch nicht überall hat entsprechend geregelt werden können. —

Des Fahrpostverkehrs mit Frankreich ist bereits bei Belgien Erwähnung geschehen. —

### Postverhältnisse mit der Schweiz.

Eine vortheilhaftere Regulirung der Postverhältnisse mit der Schweiz wurde durch die im Jahre 1848 bewirkte Umgestaltung des Schweizerischen Postwesens, durch welche die Beseitigung der Territorial-Postinstitute der einzelnen Cantone herbeigeführt und die Posttage ermäßigt ward<sup>\*)</sup>, so

\*) Das Postregal in der Schweiz stand früher nicht dem Bunde, sondern den einzelnen Kantonen zu. Das Postwesen war kein allgemeines Bundes-Institut, vielmehr hatte fast jeder einzelne Kanton seine eigene Postverwaltung. Die Anzahl derselben betrug 16, indem mehrere Kantone ihr Postwesen an benachbarte Kantone verpachtet hatten. Diese verschiedenen kantonalen Postanstalten wurden nichts weniger als nach gleichförmigen Grundsätzen administriert; sie hatten vielmehr eine jede ihre eigene Gesetzgebung, ihren besonderen Tarif und standen sich einander wie fremdländische Postanstalten gegenüber. In weiterer Entwicklung dieses Verhältnisses bildete auch die Schweiz dem Auslande gegenüber kein einheitliches Postgebiet; vielmehr schloß jeder Kanton Postverträge mit ausländischen Staaten ab, und so kam es, daß z. B. Oesterreich noch im Jahre 1847 sechzehn Postverträge mit der Schweiz hatte. Es war ein ähnlicher Zustand des Postwesens, wie vor der Gründung des Postvereines in Deutschland, nur daß bei der geringeren Ausdehnung der Kantone und der großen Anzahl derselben, bei den durch kleinliche Sonder-Interessen genährten Eifersüchteleien einzelner Kantone die Zersplitterung des Postwesens, namentlich der sonstigen Einheit und Festigkeit des föderativen Bundes gegenüber, sich zum Nachtheile des Verkehrs in hohem Grade fühlbar machte. Auch in politischer Beziehung war diese Zersplitterung nicht vortheilhaft, denn es wuchs dabei der Einfluß fremder Verwaltungen; Schaffhausen verkaufte sogar die Ausübung seines Postregals an den Fürsten v. Thurn und Taxis (sfr. S. 423).

Der Alt-Landammann Jakob Baumgartner, einer der Schweizerischen Bevollmächtigten bei den Post-Unterhandlungen mit Oesterreich, giebt in seiner diese Unterhandlungen betreffenden Broschüre (St. Gallen bei Scheitlin und Zollikoffer 1847) über diese Verhältnisse, sowie über die Reformbewegungen im Schweizer Postwesen manche interessante Aufschlüsse. »Das Postgeschäft zwischen einigen Kantonen wurde rein kaufmännisch betrieben und es fragte sich gewöhnlich zwischen dem Einen und dem Andern nur: wie theuer werde ich die Briefe empfangen, wie theuer sie wieder verkaufen. Auf die Ergebnisse gegenüber der bezahlenden Bevölkerung wurde weniger Bedacht genommen, obwohl hier und da der Handelsstand einen überwiegenden Einfluß auf die Verwaltung der Posten gewonnen hatte. . . . Die Reform-Entwürfe von 1843 und 1844 wurden von Vielen schon aus dem Grunde nicht gern gesehen, weil sie den eingeübten Manipulationen und Gewohnheiten in den Weg traten und zugleich den beliebten gegenseitigen Uebervorthellungen von Kanton zu Kanton ein Ziel setzten. Unter sich sollten die Kantone auch in Bezug auf den Transit selbst den guten Post-Einrichtungen näher zu kommen suchen. Wenn in Ermangelung geschlossener Transitpakete ein Brief zwischen St. Gallen und Genf bei fünfmal manipuliert und taxirt werden muß, kann dies unfehlbar ohne große Mühe und Zeitverlust nicht geschehen; auch für die Reisenden findet ähnlicher Aufenthalt statt. . . . Im Postwesen werden die Verträge mit Oesterreich einen Fortschritt anbahnen, denn man wird doch sorgen müssen, daß die Briefe aus Genf, Waadt und Wallis in der östlichen Schweiz und umgekehrt nicht theurer zu stehen kommen, als jene aus Pesth oder Semlin nach Zürich. Man ist unter den Kantonen gegenseitig Ansätze gewöhnt, welche mit der Kleinheit der einzelnen Kantonsgebiete in keinem Verhältnisse stehen und unglücklicher Weise kann oft ein Kanton die Ausführung guter Absichten von einer Reihe anderer hindern.«

Im Sommer 1843 wurde zuerst die Postreform in der Schweiz allgemeiner an-

wie später durch die Gründung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins angebahnt.

Noch vor der Errichtung des Letzteren hatte der Handelsminister v. d. Seydt zu Anfang des Jahres 1850 die Eröffnung von Unterhand-

gereg. Namentlich ergriffen St. Gallen und Zürich die Initiative, um zunächst das allgemeine Zugeständniß unbedingter Post-Transitfreiheit unter den Kantonen herbeizuführen. In Zürich fand eine Postconferenz statt, an welcher aber der bei der Hauptfrage vorzugsweise theilhaftige und in den Schweizerischen Post-Angelegenheiten von jeher von großer Bedeutung gewesene Kanton Bern (cfr. Zbl. I. S. 170) keinen Antheil nahm. Eben so wenig war dieser Kanton auf der zweiten im September 1844 zu Zürich stattgehabten Postconferenz vertreten. Die politischen Unruhen, die um jene Zeit in der Schweiz eintraten, verhinderten indeß die ausgestreute Saat zu reifen. Im Juli 1847 fand demnächst zu Bern eine Conferenz unter dem Vorsitze des Regierungsraths und Finanzdirectors Stämpfli statt, auf welcher beschlossen wurde, die Unterhandlungen wegen der Umgestaltung des Postwesens auf Grund der Züricher Beschlüsse von 1843 und 1844 wieder aufzunehmen (Baseler Zeitung vom 20. Juli 1847 Nr. 169). Die Verhandlungen in der Bundes-Revisionskommission im Jahre 1848 in Betreff des Postwesens lieferten vielfache Beweise von den Nachtheilen der Kantonal-Post-Institute.

Die Umgestaltung geschah durch die Artikel 33., 34.\* und 35. der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 12. Herbstmonat 1848.

„Artikel 33. Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen unter folgenden Vorschriften:

1. Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im Ganzen ohne Zustimmung der theilhaftigen Kantone nicht vermindert werden.
2. Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.
3. Die Unverletzbarkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet.
4. Für Abtretung des Postregals leistet der Bund den Kantonen Entschädigung nach näheren Bestimmungen (den Maßstab bildete der jährliche Durchschnitts-Ertrag des Trienniums von 1844—1846).

Artikel 34. Bei der Verwaltung des Zoll- und Postwesens sind die Angestellten größtentheils aus den Einwohnern derjenigen Kantone zu wählen, für welche sie bestimmt sind.

Artikel 35. Der Bund übt die Oberaufsicht über die Straßen und Brücken, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat.“

Die näheren Verhältnisse wurden demnächst durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Brachmonat 1849, und das Bundesgesetz über die Organisation der Postverwaltung vom 25. Mai 1849 und das Bundesgesetz über die Posttagen vom 4. Brachmonat 1849 (cfr. Schweizerisches Bundesblatt pro 1849), so wie durch die von dem Postdepartement der Schweizerischen Eidgenossenschaft erlassenen Dienst-Reglements und Instructionen (cfr. Schweizerisches Postamtsblatt pro 1849 S. 94 ff.) geordnet. —

Das Postmonopol der Eidgenossenschaft erstreckte sich auf den Transport der Briefe, der Gelder und Packete bis 10 Pfd., den regelmäßigen periodischen Personentransport und die Extrapostbeförderung. Für die Beförderung von Personen auf Eisenbahnen, Schiffen und Fuhrwerken, so wie mit Extrapost, ferner für die Beförderung von Briefen, Packeten und Geldern durch Boten kann der Bundesrath gegen eine Gebühr Concessionen ertheilen (Artikel 4. des Gesetzes vom 2. Brachmonat 1849). Der Schweizerischen Postgesetzgebung eigenthümlich ist die Bestimmung des Artikel 13. desselben Gesetzes: „die Postverwaltung

lungen mit der Eidgenössischen Postverwaltung zur Herstellung einer directen den Verkehr fördernden und erleichternden Verbindung veranlaßt. Schon im 17. Jahrhundert (Zbl. I. S. 67) hatte Preußen in directer Postverbindung mit der Schweiz gestanden. Diese Verbindung hatte aber im

hat dem Aufgeber eine Vergütung von 10 Fr. zu leisten, wenn die Abgabe eines eingeschriebenen (recommandirten oder charginen) Briefes oder eines eingeschriebenen Schriftstückes mit oder ohne Werthangabe um mehr als einen Posttag verspätet wird (im Verlustfalle werden 30 Fr. gezahlt). Jene Bestimmung ist für das Publicum vortheilhaft, aber ihre Anwendung scheint uns mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden zu sein. Auch in den Tagbestimmungen zeigen sich manche Abweichungen. Nach Artikel I. des Posttaggesetzes vom 4. Brachmonat 1849 dient nicht die directe, sondern die Entfernung längs der Poststraßen zur Grundlage. Das Briefporto wurde nach 4 Rayons (bis 10 Stunden, 10—25, 25—40 und über 40 Stunden) mit 5, 10, 15 und 20 Rappen normirt; die Gewichtsprogression schreitet von halb zu halb Loth mit der Hälfte des einfachen Satzes fort (Artikel 2. ibid.). Für Pakete und Gelder beträgt das Porto für je 5 Wegstunden pro Pfund oder bei Geld- und Werthsendungen pro 50 Fr. 1 Rappen und außerdem für jedes Stück eine Einschreibebühr von 5, 10, 15 und 20 Rappen nach Maßgabe der 4 Briefkreise; als Minimum doppeltes Briefporto. Für den Transport über die Alpenpässe kann ein Zuschlagporto vom Publicum erhoben werden (Artikel 14. ibid.). Ein Platz im Coupé kostet per Wegstunde  $5\frac{1}{2}$  Bazen (auf Alpenpässen 7), im Innern des Wagens oder auf den Außensitzen  $4\frac{1}{2}$  Bazen (auf Alpenpässen 6) (Artikel 20. und 21.). Die erwähnten Taxen waren, wenn sie auch zum Theil höher ausfielen als bei mehreren anderen Postanstalten, im Vergleich zu den früheren einzelnen Kantontaxen doch einfach und mäßig. Das neue Posttaggesetz vom 25. August 1851 führte fernere Vereinfachungen und Ermäßigungen ein. Die Einführung einer einheitlichen statt der jetzigen mehrstufigen Taxe ist in Anregung gekommen.

Die oberste vollziehende und leitende Behörde ist der Bundesrath. Er unterhandelt auch die Postverträge mit dem Auslande, die Ratifikation derselben aber steht der Bundesversammlung zu (Artikel 3. des Bundesgesetzes über die Organisation der Postverwaltung vom 25. Mai 1849). Die unmittelbare Oberaufsicht und Leitung des gesammten Postwesens steht dem „Postdepartement der Schweizerischen Eidgenossenschaft“ in Bern zu. Ausübende Verwaltungsorgane sind die Kreis-Postdirectionen, deren für jeden der 11 Postkreise eine besteht. Die Eintheilung des Bundesgebietes in diese 11 Postkreise richtet sich keineswegs ausschließlich nach den einzelnen Kantongrenzen, sondern wurde den postalisch-administrativen Verhältnissen entsprechend festgesetzt. Die Centralbehörde bedient sich zweier Post-Inspectoren als Aufsichtsorgane. Jeder Kreis-Postdirection ist ein Controleur zugeordnet. Die Postanstalten werden in Postbüreaus (unter der Leitung eines Postverwalters oder Postexpeditors) und in Postablagen, deren Vorsteher die Benennung „Ablagehalter“ führen, eingetheilt. Alle Postbeamten werden auf eine Amtsdauer von 3 Jahren erwählt; die Postbediensteten dagegen auf unbestimmte Zeit. Der Bundesrath hat jederzeit das Recht, einen Beamten durch motivirten Beschluß zu entlassen, wenn der Gewählte sich als untüchtig zeigt oder sich grober Fehler schuldig macht. (Die Stellung der Beamten ist hiernach nicht mit denjenigen Rechtsgarantien umgeben, wie sie in der Regel in Staaten mit monarchischer Verfassung stattfinden und sich aus dem neueren Begriff des Staatsamtes und Staatsdieners von selbst ergeben.)

Seitdem das Schweizerische Postwesen vom Bunde ressortirt, sind unverkennbare Fortschritte in der Entwicklung dieser Anstalt gemacht. Mit Recht wird in dem Geschäftsberichte des Schweizerischen Post- und Baudepartements von 1856 die Steigerung des Postbetriebes nicht allein der allgemeinen Zunahme des Verkehrs, sondern auch den seit der

Laufe der Zeiten aufgehört und die Correspondenz aus Preußen nach der Schweiz war an fremde, hauptsächlich an die Thurn und Taxissche, Badi-sche und Bayerische Postverwaltung einzeln ausgeliefert worden. Da sie durch mehrere Gebiete transirte, so war nicht allein das Porto sehr hoch, sondern auch die Erhebung schwierig und die Beförderung, wegen der unterwegs erforderlichen Umspeeditionen mit manchem Aufenthalte und sonstigen Uebelständen verknüpft.

In Folge der Bestimmungen des Postvereins-Vertrages mußten die mit der Schweiz angeknüpften Unterhandlungen wegen Herstellung einer directen Verbindung über Deutsches Gebiet Preussischer Seits abgebrochen werden und die betreffenden Deutschen der Schweiz benachbarten Grenzpost-verwaltungen traten nun mit der Eidgenössischen Postverwaltung in Unter-handlung.

In einer zu Lindau am Bodensee zwischen den Abgeordneten Oesterreichs, Bayerns, Württembergs, Badens, der Thurn und Taxis-schen Postverwaltung und der Schweizerischen Eidgenossenschaft unterm 23. April 1852 abgeschlossenen Uebereinkunft wurden die Grund-lagen festgesetzt, welche für die von den betreffenden einzelnen Deutschen Postverwaltungen abzuschließenden Postverträge mit der Schweiz nach Maßgabe der Bestimmungen des Postvereins-Vertrages zur Anwendung kommen sollten. Nach Artikel 3. dieser Uebereinkunft soll bezüglich der internationalen Correspondenz für Deutschland das Deutsche Vereinsporto (1, 2 und 3 Sgr.) für die Schweiz, das Schweizerische Porto von 10 Rappen (1 Sgr.) bis incl. 10 Meilen und von 20 Rappen (2 Sgr.), für Entfernungen über 10 Meilen allgemein zur Erhebung kommen. Nach Artikel 6. sollen diese Taxen auch auf die Transit-Correspondenz (sofern der Transit der Briefe stückweise stattfindet) Anwendung finden. Außerdem kommt für dieselben das betreffende fremde Porto in Anrechnung. Die Gewichtsprgression ist die des Postvereins. In gleicher Weise schließen sich die Bestimmungen der Artikel 11—19. über die Kreuzbandsendungen, die Waarenproben, die recommandirten Briefe, die irrig instradirten, un-

---

Centralisation des Postwesens eingeführten Verbesserungen zugeschrieben. Es ist nämlich seit dieser Zeit die Anzahl der Briefe von 15 Mill. auf 25 Mill., der Zeitungen von  $7\frac{1}{2}$  auf 16 Mill., der Fahrpoststücke von  $2\frac{1}{2}$  Mill. auf 4 Mill., der Reisenden auf 450,000 auf 1 Mill.; ferner die Brutto-Einnahme von 4,898,000 Fr. auf 8,363,128 Fr., und der Reinertrag von 1,050,064 Fr. auf 1,636,932 Fr. gestiegen. Aus diesem Reinertrage konnte an die Kantons die vollständige Entschädigung gezahlt und außerdem ein Ueberschuß von 150,000 Fr. an die Bundeskasse abgeführt werden. Durch den fortschreitenden Bau der Eisenbahnen in den Nachbarstaaten, namentlich Sardinien, Bayern und Tyrol, verliert die Schweiz an dem einträglichen Posttransit. Die Anzahl der Postbüreaux betrug 1856: 480, der Postablagen (Briefsammlungen) 1405. Die Eisenbahnen sind der Post gegen-über zum unentgeltlichen Transport der Briefe und Fahrpostfachen bis 10 Pfd. und zur unentgeltlichen Beförderung fahrender Postämter verpflichtet. Sobald die Eisenbahnen mehr als 4 pCt. Nettogewinn abwerfen, haben sie eine Concessionsgebühr von 500 Fr. für jede im Betriebe befindliche Wegstunde zu entrichten.

bestellbaren und nachgesandten Briefe den Festsetzungen des Postvereins-Vertrages an.

Wichtig ist (für Preußen insbesondere wegen der geographischen Lage der Lombardei) die Bestimmung des Artikel 20. ad 2: »Die Schweizerische Postverwaltung gewährt den Postverwaltungen des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins den Transit geschlossener Briefpakete aus einem Theile des Postvereinsgebietes nach dem andern durch die Schweiz gegen eine Vergütung von  $\frac{1}{3}$  Kr. C. M. oder Rheinisch pro Loth netto auf die geographische Meile mit einem Maximum von 2 Kr. für Strecken bis 10 Meilen einschließlich und von 3 Kr. für längere Strecken. Für Waarenproben wird die Hälfte dieser Transitgebühr, für Kreuzbandsendungen  $\frac{1}{4}$  Heller pro Loth und Meile, als Maximum aber 4 Rappen für die ganze Transitstrecke vergütet.« Uebrigens dürfen den unter dieser Begünstigung durch die Schweiz transitirenden vereinsländischen Briefpaketen keine fremdländischen geschlossenen Briefpakete beigelegt werden. Die außerhalb des transitirenden Correspondenzen müssen stückweise ausgeliefert werden und es wird das Schweizerische Transitporto dafür bei Entfernungen bis 10 Meilen mit 1 Sgr. und bei Entfernungen über 10 Meilen mit 2 Sgr. für den einfachen Brief angesetzt (bei Kreuzbänden und Waarenproben mit ermäßigten Beträgen). Zeitungen aus einem Theile des Vereinsgebietes nach dem andern im Transit durch die Schweiz, Retourbriefe, versandte Briefe und Dienstcorrespondenzen sind transitfrei. Art. 21.: Die dienstliche Correspondenz der Staatsbehörden der Postvereinsländer und der Schweizerischen Eidgenossenschaft ist portofrei. Artikel 24.: Bei dem Fahrpostverkehr finden die jeweils in beiden Postgebieten bestehenden Fahrposttagen und Tagbestimmungen nach Maßgabe gewisser Taggrenzpunkte Anwendung. Die Schweizerische Postverwaltung macht sich jedoch verbindlich, bei den aus einem Theile des Deutsch-Oesterreichischen Postvereinsgebietes nach einem andern Theile desselben bestimmten durch die Schweiz transitirenden Fahrpostsendungen die Tage nach der Entfernung in gerader Linie und mit Abzug von 20 pCt. an der nach dem Schweizerischen Fahrposttarife treffenden Gewichts- und Werthstaxe zu berechnen und hiernach für die beteiligten Postverwaltungen entsprechende Taxzusammenstellungen ausfertigen zu lassen. Artikel 25.: Theilweise Frankatur ist unstatthaft. Artikel 26.: Auf Fahrpoststücke können Vorschüsse bis zu 50 Thlr. nachgenommen werden. Artikel 29. enthält die Festsetzungen über Garantie und Ersatzleistung nach Maßgabe der Bestimmungen des Postvereins-Vertrages.

Auf Grund der Vindauer Uebereinkunft wurden von den erwähnten Grenzpostverwaltungen die einzelnen Postverträge mit der Schweiz abgeschlossen. \*) —

\*) Amtsblatt des Königlich Preussischen Postdepartements Nr. 54. pro 1852 S. 659. Für die über die Alpenpässe (Splügen, St. Gotthard, Simplon, Bernhardin, Julier und

Da die Correspondenz der Rheinprovinz und Westphalens mit einem Theile der Schweiz, namentlich mit den Cantonen Genf, Waadt und Wallis bei der Expedition durch Frankreich schnellere Beförderung erhielt, als bei der Expedition durch Baden oder Bayern, so knüpfte die Preussische Postverwaltung mit der Französischen und der Schweizerischen Postverwaltung Unterhandlungen an Behufs Herstellung einer directen postalischen Verbindung zwischen Preußen und der Schweiz durch Frankreich, ohne Berührung des Postvereinsgebietes. Bei der Anwesenheit des Geheimen Ober-Postrathes Mezner zu Paris Behufs Unterhandlung des Additional-Postvertrages mit Frankreich wurde von der Französischen Postverwaltung das Zugeständniß des Transits verschlossener Preussisch-Schweizerischer Briefpakete unter angemessenen Bedingungen erlangt und unterm 23. September 1853 kam zwischen der Preussischen und Schweizerischen Postverwaltung eine Uebereinkunft zu Stande\*), nach welcher zwischen dem Eisenbahnpostamte Nr. 10. (Cöln-Berwies) einerseits und Genf und Lausanne andererseits täglich einmal directe Briefpakete über Paris gewechselt werden. Außerdem sendet das Postamt in Saarbrück einen Kartenschluß auf Genf ab, der aber von letzterer Postanstalt vorläufig nicht erwiedert wird. Das Preussische Porto beträgt 3, das Schweizerische 2, in Summa 5 Sgr. (50 Rappen) mit der Lothprogression; für Kreuzbandsendungen  $\frac{1}{2}$  Sgr. Preussisches und  $\frac{1}{2}$  Sgr. Schweizerisches Porto (unter der üblichen Abrundung). Zu bemerken ist, daß Waarenproben auf diesem Wege keine Portoermäßigung genießen. Das Belgische Transitporto trägt die Preussische Postverwaltung allein; von dem Französischen Transitporto (15 Ets. für 30 Grammes bei Briefen, und  $\frac{1}{2}$  Et. für 30 Grammes bei Zeitungen und Kreuzbänden) erhält dieselbe ein Drittel durch die Schweizerische Postverwaltung erstattet. Im Uebrigen schließt sich das Abkommen den Festsetzungen der Lindauer Uebereinkunft bezüglich des internationalen Briefverkehrs an. Durch diese directe postalische Verbindung mit der Schweiz war der betreffenden Preussischen Correspondenz die schnellere Route durch Frankreich gesichert, ohne daß eine Erhöhung des für die Routen durch Bayern und Baden durch die Lindauer Uebereinkunft festgesetzten Porto eintrat. Die Preussische Postkasse hatte den Vortheil, daß sie für die in den directen Briefpaketen eingehenden Briefe aus der Schweiz das Vereinsporto von 3 Sgr. bezog, welches bisher von der Verwaltung des an die Schweiz grenzenden betreffenden Deutschen Postgebietes bezogen worden war. —

Maloya) zu befördernden Fahrpostsendungen kommt ein besonderer Zuschlag — Alpentaxe — zur Erhebung. Postamtsblatt Nr. 15. pro 1853 S. 238.

\*) Postamtsblatt Nr. 40. pro 1853.

## Postverhältnisse mit Sardinien.

Im Jahre 1849 wurden mit der Sardinischen Postverwaltung »zum Zwecke einer den beiderseitigen Interessen entsprechenden Regulirung des Correspondenzverkehrs« Unterhandlungen angeknüpft. Der Correspondenzverkehr nach Sardinien war bisher durch den Francozwang und hohe Portosätze sehr bedrückt. Ein Brief von Berlin nach Turin kostete z. B.  $13\frac{1}{4}$ , ein Brief von Cöln nach Turin (wegen des höheren Transitporto's) sogar  $14\frac{1}{4}$  Sgr.

Die Sardinische Regierung, welche damals ihre internationalen Postverhältnisse einer allgemeinen Revision und Reform unterwarf (sie schloß unterm 26. Juli 1850 einen Postvertrag mit Belgien, unterm 21. October 1850 einen Postvertrag mit der Schweiz und unterm 9. November 1850 einen Postvertrag mit Frankreich ab), zeigte sich einer directen Correspondenzauswechslung zwischen der Preussischen und Sardinischen Postverwaltung geneigt und es war bereits eine bestimmte Basis der Unterhandlungen gewonnen, als unterm 6. April 1850 zwischen Preußen und Oesterreich der Deutsch-Oesterreichische Postvereinsvertrag zu Stande kam, nach dessen Grundsätzen der Oesterreichische Postverwaltung — als der Postverwaltung des Grenzgebietes — der Abschluß eines für den Postverein gültigen Postvertrages mit Sardinien überlassen blieb. In Folge dessen brach die Preussische Postverwaltung die Verhandlungen mit Sardinien wegen der directen Correspondenz-Auslieferung über Deutsches Vereinsgebiet ab. Um für den Fall, daß durch Frankreich eine schnellere Verbindung mit Sardinien hergestellt werden würde, die Correspondenz unter vortheilhaften Bedingungen auf diesem Wege befördern zu können, wurden Unterhandlungen mit der Französischen Regierung gepflogen.

Inzwischen kam unterm 28. September 1853 der Postvertrag Oesterreichs mit Sardinien zu Stande, durch welchen die Franfirungsfreiheit erreicht und das Porto für den einfachen Brief aus dem Postvereinsgebiet nach Sardinien auf  $4\frac{1}{4}$  resp.  $5\frac{1}{4}$  Sgr. ermäßigt wurde. Für die mit den Dampfbooten von Genua aus zu befördernde Deutsche Correspondenz nach Tunis u. war unter angemessenen Bedingungen der Transit durch Sardinien gesichert.

Gegenwärtig besteht für die Sardinische Correspondenz der Expeditionsweg durch Oesterreich (Mailand), durch Frankreich und durch die Schweiz (von Basel über Luzern und Magadino nach Arona). Dem Briefpostvertrage zwischen Oesterreich und Sardinien folgte nach dem Bau der Turiner Eisenbahn der Fahrpostvertrag zwischen beiden Staaten, betreffend die Beförderung der Reisenden, Pakete und Gelder durch die beiderseitigen Staats-Beförderungsanstalten auf der Route über Novara, woselbst der Auswechslungspunkt ist, bis zu welchem die Oesterreichische Postverwaltung die Beförderung besorgt und demgemäß auch das Porto bezieht. —



## Postverhältnisse mit Spanien.

Die Correspondenz der Preussischen Posten nach der pyrenäischen Halbinsel und von daher wurde früher im Einzeltransit durch Frankreich auf dem Landwege oder mittelst der von den Atlantischen Häfen Frankreichs und Englands abgehenden Packetboote nach den Spanischen und Portugiesischen Häfen befördert.

Bald nach der Gründung des Deutschen Postvereins wurden von der Preussischen Regierung, welche durch den Postvertrag mit Frankreich vom 11. August 1847 das Recht erworben hatte, geschlossene Briefpakete nach und aus Spanien und Portugal im Transit durch Frankreich zu führen, zunächst mit der Regierung Spaniens Unterhandlungen zur Herstellung einer directen Verbindung der beiderseitigen Staatspostanstalten angeknüpft. Diese Unterhandlungen führten unterm 19. Januar 1852 zum Abschluß des Postvertrages zwischen Preußen und Spanien, in Folge dessen eine regelmäßige Auswechslung der International- und Transitcorrespondenzen der Posten beider Reiche mittelst directer Briefpakete der Preussischen Eisenbahn-Postbüreaus der Route Cöln-Verriers und der Spanischen Grenzpostbüreaus zu Irun und La Junquera hergestellt wurde.

Das Porto wurde in folgender Weise normirt:

## a) Für Briefe aus Spanien:

Spanisches Porto .....	4 Sgr.
Französisches Transitporto .....	3 $\frac{1}{2}$ »
Belgisches „ .....	$\frac{1}{2}$ »
Preussisches resp. Deutsches Vereinsporto 1, 2 oder 3 .....	»
Summa .....	9, 10 oder 11 Sgr.

Der ganze Betrag ist stets vom Empfänger zu erheben.

## b) Für Briefe nach Spanien:

Preussisches resp. Vereinsporto, welches stets vom Absender zu erheben ist. . . . .	1, 2 oder 3 Sgr.
Das Spanische Porto für diese Briefe erhebt die Spanische Verwaltung vom Empfänger mit 4 Realen = .....	8 »
Summa .....	9, 10 oder 11 Sgr.

Dafür, daß die Spanische Postverwaltung für die Briefe nach Spanien das Spanische Porto mit 8 Sgr. erhebt, überläßt sie für die Briefe aus Spanien das 4 Sgr. betragende Spanische Porto der Preussischen Postkasse, welche aus diesem Betrage das gleich hohe Französische und Belgische Transitporto für die Briefe nach Spanien bestreitet. Diese für den Correspondenzverkehr unbequeme Normirung der Bezugsverhältnisse hat ihren Grund in dem von der Spanischen Regierung bei allen ihren Postverträgen festgehaltenen Princip, in keinerlei Abrechnung mit fremden Verwaltungen über Porto zc. zu treten.

Journale, Zeitungen, periodische Werke, Kataloge, gedruckte oder lithographirte Anzeigen zc. unter Kreuzband genießen einer bedeutenden Porto-Moderation.

Die etwa zur See auf Preussischen oder Spanischen Fahrzeugen beförderten Briefe (Schiffsbriefe) sollen in die Häfen beider Länder zugelassen werden. Das Porto ist demjenigen auf dem Landwege gleich. \*) —

\*) In dem Bericht des Spanischen Staatsministeriums an Ihre Majestät die Königin vom 1. September 1854 (abgedruckt in der Gaceta de Madrid Nr. 610., betreffend das neue Portotaxgesetz) wird die Anzahl der von den Spanischen Posten beförderten Briefe für das Jahr 1852 auf 22,236,656, pro 1853 auf 22,978,957 angegeben; 1854 betrug dieselbe über 25 Millionen. Die Post-Brutto-Einnahme ist in jenem Bericht zu 35,500,000 Realen (= 2,560,000 Thlr.), die Ausgabe zu 21,374,355 Realen (= 1,543,700 Thlr.) angegeben. Der Ueberschuß beträgt demnach 14,125,645 Realen (= 1,016,000 Thlr.) und ist im Verhältniß zur Brutto-Einnahme sehr ansehnlich. Im Jahre 1822 betrug die Brutto-Einnahme der Spanischen Postanstalt nur 10,000,000 Realen (circa 700,000 Thlr.); 1848: 26,800,000 Realen (circa 1,900,000 Thlr.); die gesammte Staats-Einnahme war in dem letztgenannten Jahre: 1,257,780,466 Realen (84 Millionen Thlr., darunter Cuba mit über 20 Millionen), wonach die Post-Einnahmen verhältnißmäßig nur einen geringen Beitrag zu den Staats-Einnahmen lieferten. — Der durch Königliches Decret vom 1. September 1854 eingeführte Spanische Portotarif ist nach sehr liberalen Principien entworfen. Der einfache Brief von 1 Poth kostet in ganz Spanien, ohne Rücksicht auf die Entfernung, 4 Cuartos, d. i. 1 Sgr., wobei noch zu bemerken, daß der reelle Werth des Geldes in Spanien geringer ist als z. B. in Preußen. Der Portofuß für einen Brief nach den Spanischen Antillen wurde auf 1 Real = 2 Sgr. 2 Pf. (dem wirklichen Geldwerth nach nur etwas mehr als 1 Sgr.) festgesetzt, mithin beispiellos niedrig normirt. — Das ehemals in der Entwicklung zurückgebliebene Postwesen Spaniens hat überhaupt in neuerer Zeit sehr bedeutende Fortschritte gemacht. — „Trotz der schlechten Straßen — sagt Sieglcr (Reise in Spanien 1852 Bd. II. S. 31) — sind namentlich in Folge der neueren Reformen die Postverbindungen lebhaft; die neu eingeführten Briefportostempel sind ausgegeben und der Ratification des wesentliche Verbesserungen bezweckenden Spanisch-Portugiesischen Postvertrages wird entgegen gesehen. Auch stellen die Postämter gegen Einzahlung Wechsel aus.“ Wie das Briefporto, so sind auch die Fahrpreise sehr wohlfeil. In dem genannten Reiserwerke ist darüber gesagt (Bd. I. S. 98): „Die durch das Land laufenden Posten und Deligencias sind von einer Wohlfeilheit, welche nirgends in Europa besteht und welche es möglich macht, daß man z. B. auf dem letzten Plaze (Rotonda oder Coupé) die große Entfernung von Bayonne über Madrid nach Sevilla für 240 Realen zurücklegen, mithin die ganze pyrenäische Halbinsel fast in ihrer größten Ausdehnung für so geringen Preis durchschneiden kann. Die Mäßigkeit, Bescheidenheit und Gefälligkeit der Spanischen Postillone — heißt es ferner Bd. I. S. 132 — so wie auch der Majorals und Zagals sind bemerkenswerth.“ Ein Uebelstand ist aber die Nichtstellung von Beiwagen (wie bei den Französischen Messagerien), so daß eine unbeschränkte Aufnahme von Passagieren nicht stattfindet. Ueber die Mangelhaftigkeit der Wagen klagen viele neuere Reisende (auch der Verfasser des vorerwähnten Werkes). Durchgreifenden Verbesserungen, welche die jetzige Administration längst beabsichtigt, steht aber der sehr schlechte Zustand der Wege als ein großes Hinderniß entgegen. „Der Majoral (sagt Sieglcr a. a. O. Bd. I. S. 14.) bekleidet die Stelle des Conducteurs, weshalb er auch gewöhnlich die ganze Reisetour zurücklegt, während der Zagal, jenes leichtfüßige Phantom, bald im saufenden Galopp neben den Maulthieren herläuft und sie mit lautem Zuruf und Peitschenhieben zu größerer Eile antreibt, bald sich

Mit den Regierungen von Portugal und Brasilien wurden Preussischer Seits in neuerer Zeit ebenfalls Unterhandlungen zur Herstellung directer postalischer Verbindungen angeknüpft. —

### Postverhältnisse mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Der Postverkehr Preußens und Deutschlands mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika \*) und den übrigen Theilen der neuen

wieder mitten im Carrière zur Erholung auf den Vorderfuß hinausschwingt und nun mit gewaltigen Geschrei, in welches der Majoral aus voller Kehle und unter Peitschenknall mit einstimmt, sein Geschäft betreibt. Auch bedient er sich zu diesem Zweck öfters eines kleinen Stachels oder kleiner Steinchen, die er sehr geschickt zu werfen weiß. Auf den größeren Postrouten im Inneren Spaniens sieht man auch noch auf dem vordersten Maulthiere einen jungen Menschen als Postillon reiten, der die ganze Tour zurücklegt und oft mehrere Tage und Nächte hindurch im Sattel bleibt. [Von dem anstrengenden Dienste dieser Vorreiter, *Abelanteros*, erzählt auch Herr v. Minutoli in seinem bekannten Werke: „Altes und Neues aus Spanien“ 1856 Bd. I. S. 45, ein merkwürdiges Beispiel.] „Die Maulthiere sind paarweise vor einander gespannt, oft 8, 10 und 12, mit buntem Kopfzeug und Schellengeläuten geschmückt und durch Riemen und Geschirr mit einander sehr einfach verbunden. Auf dem Rücken bis zur Hälfte des Bauches sind diese Thiere geschoren, damit, wie man uns sagte, sie nicht so von Ungeziefer und Schweiß zu leiden hätten. Die Bespannung ist der Art, daß die Stränge, an einander ohne Wage geknüpft, bis unter dem Sitze des Majorals zusammenlaufen und daß man von Jägeln und Leitseilen, außer bei den Deichselpferden, auch nicht viel gewahr wird. Der Ruf der Führer und die gute Abrichtung der Thiere ist die Hauptsache, und man wird es in Deutschland für gar nicht möglich halten, daß so ein langer Postzug (*Tiro*) vom Bocke aus im vollsten Trabe und Galopp gelenkt werden kann. In den engen Straßen der Städte bei schroffen, plötzlichen Biegungen und Wendungen oder bei gefährlichen Stellen rennt dann der *Jagal* neben den Thieren her, ergreift mit Blitzesschnelle das vorderste bei der Halfter, galoppirt über die gefährliche Stelle weg, schwingt sich wieder gewandt auf seinen Sitz und unter dem Gebrülle: *anda, arriba a la montaña, Cabrera, Gitana* u. s. w. stürmt der Postwagen vorwärts. Der *Sponier* ist ein vortrefflicher Fuhrmann und insbesondere scheint mir der *Catalonier* die Kunst zu verstehen, bei schlechten Wegen schnell und sicher zu fahren. Ich erinnere mich nicht, jemals so schnell gefahren zu sein, als in Catalonien. Das Spanische Fuhrwesen zeigt noch viel Eigenthümliches und der Fremde wird beim Anblick desselben vielleicht eben so überrascht, als um Hals und Beine besorgt gemacht.“

Wenn die neueren Reformen erst ihre volle Wirksamkeit entfaltet haben werden, wird auch besonders mit der fortschreitenden Ausdehnung der Eisenbahn- und Telegraphenanlagen in Spanien (in welcher Hinsicht Cuba allerdings dem Mutterlande bei Weitem voraus ist, indem ein ausgedehntes und mannigfach verzweigtes Netz von Eisenbahnen und Telegraphen die ganze Oberfläche der Insel umspannt) der Postverkehr Spaniens, der jetzt, trotz des fast doppelt so großen Gebietsumfanges, doch nur dem fünften Theile des Preussischen Postverkehrs gleichkommt, eine bedeutende Steigerung erfahren. —

\*) Den jährlichen, vielseitiges Interesse gewährenden Berichten des General-Postmeisters der Vereinigten Staaten an den Präsidenten der Union entlehnen wir folgende Data:

Die Anzahl der Postanstalten in den Vereinigten Staaten betrug im Jahre 1827: 7000; 1837: 11,767; 1847: 15,146; 1849: 16,747; 1853: 22,320; 1856: 25,565; 1857: 27,148.

Welt wurde früher hauptsächlich durch die Britisch-Amerikanischen, die Bremen-Amerikanischen und die Französisch-Amerikanischen regelmäßigen directen Postverbindungen, sowie außerdem gelegentlicher Weise durch die

Die Länge der Poststraßen (Eisenbahnen, Chausseen, Landwege, Dampfboot-routen) betrug im Jahre 1840: 155,739 Englische Meilen; 1849: 167,703; 1853: 217,743; 1854: 219,935; 1856: 239,642; 1857: 242,601 (darunter 22,530 auf Eisenbahnen, 15,245 auf Wasserstraßen und 204,826 auf Landwegen).

Die Anzahl der von den Posten zurückgelegten Meilen belief sich im Jahre 1840: auf 36,370,776 (Englische Meilen); 1849: 42,547,069; 1853: 61,892,542 (darunter 12,986,705 auf Eisenbahnen, 6,685,065 auf Wasserstraßen, 42,220,772 auf Landstraßen); 1854: 63,387,005 (darunter 15,433,389 auf Eisenbahnen, 5,795,483 auf Wasserstraßen, 42,158,133 auf Landstraßen); 1856: 71,307,897 (darunter 21,809,296 auf Eisenbahnen, 4,240,170 auf Wasserstraßen, 45,258,431 auf Landstraßen); 1857: 74,906,067 (darunter 24,267,944 auf Eisenbahnen, 4,518,199 auf Wasserstraßen, 46,219,924 auf Landstraßen).

Die Beförderungskosten für eine Englische Meile betragen im Jahre 1853: auf den Eisenbahnen 12 Cents (à 5 Pfennig), auf den Wasserstraßen 9 Cents, auf den Landstraßen 5—6 Cents; 1854: auf den Eisenbahnen 11 Cents, auf den Wasserstraßen 8 Cents, auf den Landstraßen 5—6 Cents; 1856: auf den Eisenbahnen 10 Cents, auf den Wasserstraßen 20 Cents (bedeutende Steigerung wegen erhöhter Forderungen der Dampfschiffahrts-Unternehmer, namentlich in Betreff der Fahrten über den Ocean), auf der Landstraße 5—7 Cents; 1857: auf den Eisenbahnen 10 Cents, auf den Wasserstraßen 22 Cents, auf den Landstraßen 6—7 Cents.

Die Postfinanzen gestalteten sich folgendermaßen:

J a h r.	Einnahmen.	Ausgaben.	Zuschuß.	Ueberschuß.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1830.....	1,850,583	1,932,707	82,124	—
1835.....	2,993,556	2,757,850	—	235,706
1837.....	4,100,605	3,303,428	—	797,177
1840.....	4,539,266	4,759,111	219,845	—
1843.....	4,237,285	4,296,512	59,227	—
1846.....	3,487,199	4,084,297	597,096	—
1849.....	4,905,176	4,479,049	—	426,127
1853.....	5,940,724	7,982,765	2,042,041	—
1854.....	6,955,586	8,577,424	1,621,838	—
1856.....	6,920,821	10,405,286	3,484,465	—
1857.....	7,353,961	11,508,057	4,154,069	—

Im Jahre 1835 zeigte sich zuerst ein Ueberschuß. Da nun die Postanstalt nach einem Verfassungsgrundsatz der Vereinigten Staaten nicht als Finanz-Institut angesehen werden, vielmehr im Allgemeinen nur ihre Ausgaben decken soll, so schlug der General-Postmeister 1836 eine Ermäßigung des Porto vor. Der Congress ging jedoch hierauf nicht ein, sondern ordnete eine weitere Ausdehnung der Poststraßen und Postanlagen an. In Folge dessen stiegen die Ausgaben so beträchtlich, daß, da jene Routen zum großen Theil nicht rentabel waren, die Einnahme wiederum hinter der Ausgabe zurückblieb. In Bezug auf die Einführung des Pennyporto, welche auch in Amerika von mehreren Seiten gewünscht wurde, war die Regierung der Vereinigten Staaten,

Handelschiffe der Deutschen Ost- und Nordseestaaten, ferner Englands, Frankreichs, Amerika's, Hollands und Belgiens vermittelt. Die Hauptverbindung war diejenige über England, an dessen Postverwaltung die

welche zur Beobachtung der Folgen der Englischen Reform einen Beamten nach England gesandt hatte, eben so vorsichtig und zurückhaltend wie die durch die Vorgänge in England gleichfalls gewarnten Regierungen von Frankreich, Belgien und Oesterreich, welche ebenfalls durch genaue Beobachtung an Ort und Stelle von dem in finanzieller Hinsicht vollständigen Scheitern der Reform überzeugt worden waren. „Und obgleich die Ermäßigung des Porto die Correspondenz vermehrt — sagt der Amerikanische General-Postmeister John Miles in seinem Jahresbericht von 1840 an den Präsidenten — so ist, nach meiner Meinung, die daraus entstehende Mehr-Einnahme nicht hinlänglich, den Einnahmeverlust zu decken.“ Erst durch die Acte vom 3. März 1845 wurde das Porto auf 5 und 10 Cents (für Entfernungen bis und über 3000 Meilen) ermäßigt, in Folge wessen die Einnahme im ersten Jahr um fast 1 Million Dollars herabging. Auch die Ausgaben verminderten sich, weil das Gesetz von 1845 bestimmte, daß die Postfuhr-Unternehmungen stets dem Mindestfordernden, ohne sonstige weitere Rücksichten, übertragen werden sollten. Hiernächst ward durch die Acte vom 3. März 1851 das Porto auf Entfernungen bis 3000 Meilen für den frankirten Brief auf 3, für den unfrankirten auf 5 Cents und für Entfernungen über 3000 Meilen auf das Doppelte dieser Beträge ermäßigt. Diese Acte blieb bis zum 1. April 1855 in Kraft, von wo ab durch ein neues Gesetz vom 8. März 1855 der Frankirungszwang für alle inländischen Briefe eingeführt und das Porto für den einfachen bis  $\frac{1}{2}$  Unze schweren Brief für Entfernungen bis 3000 Meilen auf 3 Cents, für weitere Entfernungen auf 10 Cents normirt ward. Allein die Einnahmen blieben immer mehr hinter den Ausgaben zurück. In dem Jahresbericht pro 1854 sagt der General-Postmeister Campbell: „In Folge der Acte von 1845 fiel die Einnahme 1846 um 988,738 Doll., d. i. 27 Procent; 1847 stieg sie dann in Folge der Correspondenzvermehrung gegen 1846 um 363,959 Doll., d. i. um  $13\frac{3}{5}$  Procent. In Folge der Acte von 1851 fiel die Briefporto-Einnahme 1852 um 1,185,993 Doll., d. i.  $22\frac{1}{2}$  Procent; 1853 stieg sie dann gegen 1852 nur um 251,747 Doll., d. i.  $6\frac{1}{10}$  Procent, eine sehr geringe Zunahme im Verhältniß zur Zunahme der Bevölkerung. Es mag daraus abgenommen werden können, daß die Acte von 1845 die Correspondenz schon nahe auf den höchstmöglichen Grad ihrer Ausdehnung vermehrt habe und daß deshalb die Acte von 1851 nur wenig Veranlassung zur Mehrbenutzung der Posten bot (afforded but little further inducement to use the mails). In dem Berichte pro 1856 sagt ferner der General-Postmeister der Vereinigten Staaten, indem er nachweist, daß die durchschnittliche Porto-Einnahme in den letzten Jahren wiederum weniger gestiegen ist, als früher: „es geht hieraus klar hervor, daß niedrige Portosätze aufgehört haben, die Correspondenz des Landes zu vermehren“ („that low rates of postage have ceased to stimulate the correspondence of the country“). Indessen sind auch die Ausgaben, namentlich für die Dampfschiffsbeförderung, sehr bedeutend gestiegen. Unter der Einnahme pro 1857 figuriren: der Ertrag für Briefmarken mit 5,447,000 Doll.; sonstiges Briefporto: 983,000 Doll.; Zeitungsporto: 634,800 Doll.; Stadtpostporto und Bestellgebühr: 154,700 Doll.; unter den Ausgaben: Gehälter für Postmeister: 2,285,600 Doll.; Gehälter für Postschreiber: 834,000 Doll.; für Briefträger: 154,000 Doll.; Beförderungskosten: 7,239,300 Doll.; Briefbeutel: 65,219 Doll.; Formulare: 117,170 Doll.; Emballage-Papier: 52,000 Doll.; Inspektionskosten: 75,100 Doll.; für Freimarken: 30,600 Doll.; für Freicouriers: 63,600 Doll.

Im Januar 1857 machte der General-Postmeister den Vorschlag der Einführung des Money-Order-Dienstes; der Verwirklichung desselben scheinen aber noch große Schwierigkeiten im Wege zu stehen.

Briefe nach und aus Amerika einzeln ausgeliefert wurden; die Verbindung über Havre wurde weniger benutzt, als diejenige über Bremen.

Dem letzteren Staate gebührt der Ruhm, Deutschland, dessen Ver-

Die Anzahl der Briefe ist in den Jahresberichten nicht angegeben, sie läßt sich indes nach Maßgabe der Porto-Einnahme auf circa 200 Millionen jährlich veranschlagen.

Die Vereinigten Staaten haben einen Flächeninhalt von 156,000 □ Meilen mit 28 Millionen Einwohnern. Aus der ersteren Zahl erklärt sich die (absolut) große Anzahl der Postanstalten und die (absolut) große Länge der Poststraßen, aus der geringeren Zahl der Bevölkerung und den ungeheuren, fast noch unbewölkerten Landstrichen die relativ geringe Größe des Amerikanischen Postwesens und die hinter England weit zurückbleibende Lebhaftigkeit des Postverkehrs. Der Umfang des Letzteren und der Betrieb der Amerikanischen Postanstalt ist von mehreren Schriftstellern in Folge der blendend großen Zahlenangaben über die Postämter, die Poststraßen und die zurückgelegten Meilen übertrieben hoch angeschlagen worden. Wir können hier nicht weiter darauf eingehen, aber einige Streiflichter werden vielleicht zur besseren Beleuchtung der Verhältnisse beitragen. In der Union wurde im Jahr 1857 jede Meile Poststraße täglich im Durchschnitt noch nicht ganz einmal im Postdienste befahren; in Preußen wurde im Jahre 1857 jede Meile Poststraße täglich beinahe fünfmal im Postdienste befahren; die Einnahmen und Ausgaben der Nordamerikanischen Postverwaltung betragen gegen 19 Millionen Dollars; die der Preussischen Postverwaltung gegen 23 Millionen Thaler; in Nordamerika kamen auf den Kopf der Bevölkerung sieben Briefe; in Preußen ganz die nämliche Anzahl; dabei beförderte die Preussische Post 100 Millionen Pfund Packete und 1,225,837,577 Thaler in Geld- und Werthsendungen, so wie 3,370,000 Personen; in der Union kamen auf 100 □ Meilen 16 Postanstalten mit 32 Meilen (Deutsche) Poststraßen, in Preußen auf 100 □ Meilen 40 Postanstalten mit 80 Deutsche Meilen Poststraßen.

Ueber den Europäischen Correspondenzverkehr mit Nordamerika mögen noch folgende, aus den vorerwähnten Jahresberichten des Amerikanischen General-Postmeisters zusammengestellte Angaben hier eine Stelle finden:

Es betrug die Anzahl	1854.	1856.	1857.	Bemerkungen.
der Briefe in den Englisch-Amerikanischen Brief-packeten .....	4,336,704	3,909,128	3,879,076	Unter den 3,879,076 Briefen waren 1,961,142 nach Amerika. 1,917,934 aus Amerika.
der Zeitungen .....	2,472,776	3,196,014	3,322,052	Darunter: 1,280,586 Zeit. nach Amer. 2,041,466 „ aus Amer.
der Briefe in den Preussisch-Amerikanischen Brief-packeten .....	712,249	974,409	1,058,327	Darunter: 446,680 Briefe nach Amer. 611,647 „ aus Amer.
der Zeitungen .....	50,056	63,131	90,378	Darunter: 30,933 Zeit. nach Amer. 59,445 „ aus Amer.

kehrbeziehungen zu Nordamerika durch den Handel und die Auswanderung in neuerer Zeit außerordentlich belebt worden waren, die erste directe Seepostverbindung mit den Vereinigten Staaten, dem Vaterlande der

Es betrug die Anzahl	1854.	1856.	1857.	Bemerkungen.
der Briefe in den Französisch-Amerikanischen Briefpaketen (seit dem neuen Französisch-Amerikanischen Postvertrage von 1857; 250,000 in drei Monaten)	—	—	1,000,000	Darunter sind, wie in den Preussisch-Amerikanischen Briefpaketen, viele Briefe aus den übrigen Theilen Deutschlands, namentlich den Süddeutschen Staaten.
der Briefe in den Bremen-Amerikanischen Briefpaketen .....	451,958	353,195	332,330	
der Zeitungen .....	13,716	23,165	29,891	
der Briefe in den Hamburg-Amerikanischen Briefpaketen .....	—	—	10,606	
der Zeitungen .....	—	—	1,212	

Während also die Anzahl der Briefe in den Englisch-Amerikanischen und Bremen-Amerikanischen Briefpaketen alljährlich im Abnehmen begriffen ist, zeigt sich in den Preussisch-Amerikanischen Briefpaketen von Jahr zu Jahr eine erfreuliche Steigerung. Auch liefert die vorstehende Nachweisung, insbesondere wenn man erwägt, daß auch in den Englisch-Amerikanischen, wie in den Französisch-Amerikanischen Briefpaketen viele Briefe aus Deutschland enthalten sind, einen Beleg der Lebhaftigkeit des Postverkehrs zwischen Deutschland und Nordamerika.

Das Porto betrug	1854.	1856.	1857.
	Doll.	Doll.	Doll.
von den Englisch-Amerikanischen Briefpaketen .....	979,648	897,648	874,328
» » Preussisch-Amerikanischen Briefpaketen .....	217,663	299,465	326,872
» » Bremen-Amerikanischen Briefpaketen .....	82,979	55,789	52,083
» » Französisch-Amerikanischen Briefpaketen (seit Abschluß der neuen Convention 41,188 Pfd. in drei Monaten)	—	—	164,752

Das General-Postamt zu Washington besteht aus vier Abtheilungen: die erste — the Appointment Office — im Wesentlichen für die Personal- und

Dampfschiffahrt, verschafft zu haben. Bremen bot durch seinen vor-  
trefflichen Hafen, seine Communicationen mit dem Innern Deutschlands,  
seine rege Handelsthätigkeit und den wahrhaft liberalen Geist, in welchem

Verwaltungssachen; die zweite — the Contract Office — für das Beförderungs- und  
Courswesen; die dritte — the Finance Office — für die finanziellen Angelegen-  
heiten, das Rechnungs- und Revisionswesen; die vierte — the Inspection Office —  
für die Controlle des Beförderungswesens, die Ueberwachung des technischen Betriebes, die  
Untersuchungs-Angelegenheiten etc. In der ersten Abtheilung, sind 19, in der zweiten 26,  
in der dritten 21, in der vierten 17 Secretaire beschäftigt. Postmeister mit über 1000 Doll.  
Gehalt werden von dem Präsidenten der Union angestellt und können von ihm entlassen  
werden. Alle übrigen Postmeister kann der General-Postmeister allein anstellen und ent-  
lassen. —

Die Post-Einrichtungen in Californien und Oregon gründeten sich auf die Con-  
gressacte vom 14. August 1848. Die Herstellung dieser Einrichtungen war mit großen  
Schwierigkeiten verbunden und Jahre vergingen, ehe nur einigermaßen Regelmäßigkeit und  
Zuverlässigkeit in den Operationen der Californischen Postanstalt bemerkbar wurden, weil  
die Verhältnisse der socialen Entwicklung dieses Landstrichs ganz abnorm waren. In  
seinem Bericht von 1849 erwähnt der General-Postmeister der Vereinigten Staaten, daß in  
Californien unter 3000 Doll. jährliches Gehalt kein Postschreiber zu bekommen sei, daß an  
Miethe für ein einigermaßen geeignetes Postlocal in San Francisco 12,000 Doll. jährlich  
zu zahlen wären; die Beförderung der Posten nur einmal wöchentlich auf 8 Routen zur  
Verbindung der eingerichteten 12 Postämter kostete 80—100,000 Doll. 1853 betragen  
die Beförderungskosten 20—30 Cents auf die Englische Meile Landweg (in den übrigen  
Theilen der Vereinigten Staaten 5—6 Cents). Die ersten regelmäßigen Briefpakete dahin  
wurden aus New-York am 2. October 1848 abgefertigt, gingen noch um das Kap Horn und  
legten so 19,000 Meilen (Englische) zurück. Die folgenden wurden über den Isthmus  
von Panama befördert; sie enthielten monatlich gegen 15,000 Briefe und 15,000 Zeitungen  
und herwärts 12,000 Briefe und 2000 Zeitungen. Außerdem wurden nach San Francisco  
Briefpakete von Charleston, Savannah und New-Orleans abgefertigt. Nach den Gold-  
minen wurden wegen des öfteren Wechsels der Barackenlager der Minengräber Ezyress-  
Fußposten von den nächsten Postämtern eingerichtet, welche Minenposten genannt  
wurden. Das Porto auf diesen Minenposten betrug, je nach der Verschiedenheit der Ent-  
fernung, für einen Brief 1—5 Doll.; die Gebühr für ein Fach zur Abholung der  
Briefe beim Postamt in San Francisco 4 Doll. monatlich; das Porto auf den gewöhn-  
lichen Posten in Californien betrug dabei nur 6 und 10 Cents (für frankirte und un-  
frankirte Briefe), konnte mithin bei Weitem die Kosten nicht decken. »Much confusion  
— sagt der General-Postmeister selbst (Report for 1853 p. 10) — is found to  
exist in the arrangement and operations of the offices in California. Several  
appear to be in operation that were never established by the Postmaster-  
General, and a general mis-understanding prevails among postmasters as  
to the restrictions imposed by law upon their expenditures . . . . This leads  
me to the consideration of the defective nature of the agency provided for  
that remote section of the Union. An agency of higher functions  
should be provided for the charge and supervision of the entire mail service  
on the Pacific.« Die Congressacte vom 3. März 1857 ordnete außer den bestehenden  
Verbindungen mit Californien noch die Errichtung einer overland-mail von einem  
Punkte des Mississippithales nach San Francisco an. Die Post soll mit vierspännigen, auch  
zur Passagierbeförderung (à 8 Personen) eingerichteten Wagen in 25 Tagen befördert  
werden; die Stationen sollen nicht weiter als 10 Meilen (Englische) von einander entfernt  
sein. Nachdem genaue Terrain-Untersuchungen vorgenommen und die verschiedenen sich dar-



der Senat — wie die Regierung der Vereinigten Staaten selbst anerkannt hat — die Unterhandlungen führte, für Herstellung der regelmäßigen Atlantischen Dampfschiffahrten mannigfache Vortheile dar. Diese Vor-

bietenden Wege gründlich erforscht worden waren, entschied sich der General-Postmeister für die südliche, als die beste Route von Memphis und von St. Louis über Little Rock, Preston, Texas, den Rio grande oberhalb El Paso nicht weit von dem Fort Fillmore überschreitend, dann auf Fort Duma und durch die geeignetesten Gebirgspässe nach San Francisco. Erwägt man, daß diese Route über 2100 Englische Meilen lang ist, daß sie durch Länderstrecken führt, die zum großen Theile aller Cultur ermangeln, mit rauhen Gebirgen oder wasserlosen Graswüsten bedeckt sind und von Indianerhorden durchstreift werden (zu deren Fernhaltung die Ueberlandsposten auch mit militairischen Escorten versehen werden sollen), daß fast auf der ganzen Strecke erst überall Ablager für die Posten errichtet und Stationshäuser zc. erbaut werden müssen, so wird man die Schwierigkeit dieses großen Postunternehmens, das, nach dem Ausdrucke des Amerikanischen General-Postmeisters, der Eisenbahn nach dem Stillen Ocean den Weg bahnen wird, einigermaßen ermessen können. Die Beförderung der Posten ist einer Gesellschaft von Unternehmern zu dem Preise von 600,000 Doll. jährlich für zweimal wöchentliche Fahrten übertragen worden. Der Contract hierüber wurde unterm 16. September 1857 geschlossen. Wenn die Pacific-Eisenbahn zu Stande kommen sollte, so wird sie den kürzesten Verbindungsweg nach Californien bilden und von großer Bedeutung für den Verkehr über den stillen Ocean mit Asien werden. Die Expedition nach Japan und die Amerikanischen Einflüsse auf den Sandwichinseln deuten schon darauf hin. Der Weg, den Columbus ursprünglich suchte, wird dann hergestellt sein. Von New-York aus ist bis dahin noch der kürzeste Weg nach Francisco (23—27 Tage) über Mittelamerika (via Nicaragua 4531 Meilen, via Tehuantepec 3804 Meilen und via Panama 4992 Meilen). Bezüglich der Beförderung der Amerikanischen Posten über den Isthmus von Panama bestand, ehe die Eisenbahn von Aspinwall nach Panama gebaut war, ein Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten und der Regierung von Neu-Granada, welche für den Transport zu sorgen verpflichtet war. Das dauerte bis zum Jahre 1851. Die Beförderung geschah aber sehr langsam und unregelmäßig und die Regierung der Vereinigten Staaten strebte in Folge dessen danach, die Befugniß zu erhalten, den Transport über den Isthmus selbst zu besorgen. Durch die Verhandlungen über den Bau der Panama-Eisenbahn erhielt diese Angelegenheit eine andere Richtung. Die Amerikanische Postverwaltung trat mit der Panama-Eisenbahn-Gesellschaft in ein Vertragsverhältniß und zahlte derselben z. B. für das Jahr 1856 für Beförderung der zweimal monatlichen Mails über den Isthmus: 141,308 Doll. Diese Summe war außerordentlich hoch. Die Regierung von Neu-Granada hatte für die Beförderung der Amerikanischen Mails 17 Cents pro Pfund erhalten. Im October 1851 war mit der Panama-Gesellschaft der Vertrag auf 22 Cents pro Pfund abgeschlossen worden. Damals war das Gewicht der Mails nur klein und die Beförderung geschah zum Theil durch Strom-Boote, zum Theil durch Maulthiere; je schwerer die Briefspackete wurden, desto mehr steigerten sich bei dieser Transportweise die Kosten; es war also die Bezahlung nach dem Gewichte nur gerecht; die Transportvergütung, welche 1851: 40,387 Doll. betragen hatte, war auf diese Weise im Jahre 1854 auf 119,727 Doll. gestiegen (woraus hervorgeht, daß das Gewicht der Mails 544,200 Pfund betragen haben muß). Als die Eisenbahn fertig war, bot die Amerikanische Postverwaltung der Gesellschaft die Summe von 18 Cents (anstatt der früheren 22 Cents), ein noch immer sehr hoher Betrag (für eine Strecke von circa 9 Deutschen Meilen). Die Gesellschaft lehnte das Anerbieten ab, und da in Folge der inzwischen entstandenen politischen Differenzen mit Nicaragua die Route durch diesen Staat (die durch Dampfboote auf dem San Juan-Strom und dem Nicaragua-See befahren wurde) verschlossen war, so blieb nichts Anderes übrig, als

theile wurden von den Vereinigten Staaten um so höher angeschlagen, als ihre damaligen Beziehungen zu Frankreich und insbesondere zu England — auch im Postwesen (cfr. S. 618) — mancherlei Störungen erlitten

der Gesellschaft nach wie vor 22 Cents pro Pfund zu bewilligen; hiernach ergab sich pro 1856 eine Gesamtsumme von 160,321 Doll. Durch die Concurrenz der Nicaragua- und Tehuantepec-Route gelang es später, die Forderungen der Panama-Eisenbahn-Gesellschaft herabzustimmen, und im Jahre 1857 ward ein neuer Vertrag geschlossen, in welchem dieselbe die Beförderung der Mails, so oft es erfordert wird, gegen eine feste jährliche Vergütung von 100,000 Doll. übernahm. Die Kosten der Post-Dampfschiffahrt zwischen New-York, New-Orleans und Aspinwall, so wie zwischen Panama und San Francisco kommen circa auf 700,000 Doll. zu stehen, so daß die Verbindung mit den Küstenländern des stillen Oceans über den Isthmus von Panama der Amerikanischen Postverwaltung jährlich 800,000 Doll. kostet. — Ueber die Post-Einrichtungen in den Mittelamerikanischen Freistaaten mögen aus diplomatischen und consularischen Berichten noch folgende Mittheilungen hier in Kürze erwähnt werden. Als nach der Losreißung der Spanischen Colonien vom Mutterlande im Jahre 1821 die Staaten Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua und Costa Rica sich zu einer föderal-Republik vereinigten, deren Regierungssitz Guatemala war, wurde auch die Verwaltung des Postwesens der Unionsregierung übertragen. Als die Union sich später auflöste, blieb doch neben anderen gemeinschaftlichen Einrichtungen auch die gemeinschaftliche, aber auf Specialrechnung der einzelnen Staaten geführte Postverwaltung bestehen. In einem Lande, dessen Bevölkerung überwiegend aus bedürfnislosen Indianern besteht, dessen politische Verhältnisse sehr schwankend sind, dessen Gebiet durch reisende, fast nirgends überbrückte Ströme, so wie von mächtigen Armen der Cordilleren überall durchzogen ist, dessen Verkehrs-Entwickelung durch die mißverständene Colonialpolitik der Spanier zurück gehalten wurde, fehlen wesentliche zum Gedeihen der Posteinrichtungen erforderliche Bedingungen. Im Innern ist in den meisten Orten der Gebrauch von Wagen oder sonstigen Fahrzeugen ganz unbekannt. Der Personen- und Sachentransport geschieht auf dem Rücken der Indianer oder zu Pferde, oder auf Maulthieren. (Sogar Baumaterial, Dünger und ähnliche Gegenstände werden, in Ochsenhäute verpackt, von den Indianern getragen.) Auf der Südseite des Landes sind die Verhältnisse besser: von Guatemala nach dem stillen Meere sind in den letzten Jahren Verbindungsstraßen angelegt, die einen lebhaften Verkehr hervorgerufen haben, und wo es Diligencen und mitunter elegante Equipagen giebt. Die erheblichste Verbindung Guatemala's ist die mit England; von Guatemala nach Izabal (am Golf Dulce) führt eine mangelhafte Straße, welche die Posten benutzen. Von Izabal führt eine Post-Goelette die Briefe durch den Golf und den Rio Dulce, sodann durch die Bay von Honduras nach Belize, dem Hauptorte der Englischen Colonie Britisch Honduras, von wo einmal monatlich ein Englischs Packetboot nach Europa abgeht. Nach Mexiko geschieht der Postverkehr auf beschwerlichen Landwegen; nach Californien gehen die Briefe über den Hafen San Juan del Sur im Staate Nicaragua, um von dort mit den wöchentlichen Amerikanischen Dampfern nach San Francisco befördert zu werden. Die Postverwaltung in Guatemala — *Administracion general de correos* — ressortirt in ihren ökonomischen Verhältnissen vom Finanzministerium, im Uebrigen vom Ministerium des Innern. Sie besteht aus dem General-Postadministrator, seinem Stellvertreter, einem Secretair, einem Briefträger und 17 Fußcourierern. Die Ankunft der Posten wird durch Flaggen auf dem Postgebäude angezeigt: die blaue Flagge bedeutet die Ankunft der Post aus den mittel-amerikanischen Staaten: die rothe aus Mexiko, die weiße aus Izabal (Europa und Nord-Amerika). Ueber die angekommenen Briefe werden (wie dies früher auch in Europa geschah) Listen ausgehängt. 20 Postbüreaus sind in den verschiedenen Theilen des

hatten, und als mit der Herstellung regelmäßiger Dampfschiffahrten nach Deutschland den Amerikanischen Erzeugnissen zum Theil ein neuer Markt eröffnet und leichter zugänglich gemacht wurde.

Im Jahre 1847 committirte der General-Postmeister der Vereinigten Staaten, Johnson, den mit den internationalen Postbeziehungen der Union am meisten vertrauten First Assistant Postmaster General Hobbie nach Bremen, wo derselbe mit dem Chef des Bremischen Postdepartements, Senator Duckwig, welcher rühmlich bekannte Staatsmann sich auch bei Leitung dieser Angelegenheit große Verdienste um Bremen und Deutschland erworben hat, den betreffenden Vertrag vereinbarte, in Folge dessen zunächst mittelst der Dampfer Hermann und Washington eine regelmäßige Postverbindung hergestellt ward.

Wir wissen bereits, daß die Eifersucht Englands hierüber rege ward. Die dadurch hervorgerufenen Differenzen fanden in dem Postvertrage zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten, d. d. London, 15. December 1848, ihre Beseitigung. Durch denselben wurde das Seepporto, d. h. das Porto für die Beförderung über den Atlantischen

---

Landes etablirt. Die Staatsbehörden haben Portofreiheit, die noch auf den Traditionen der Föderal-Republik, so wie auf dem berücksichtigungswerthen Umstande beruht, daß die Kassen der meisten Behörden an fortwährender Ebbe leiden. Die Briefbeförderung geschieht auf dem Landwege durch Fußboten. Auch in der Regenzeit werden sie nicht durch Reitposten ersetzt, weil diese rüstigen indianischen Postboten, die immer, ihr Felleisen auf dem Rücken und dasselbe durch einen Stirntragerriemen vorschiebend, im Trabe gehen, sicherer und rascher ihr Ziel erreichen und an der Innehaltung der in ihrem Stundenzettel vorgeschriebenen Zeit weder durch Sturm und Unwetter noch durch schlechte Straßen und ausgetretene Flüsse verhindert werden. Im Nothfall durchschwimmen sie die Letzteren. In Betreff der schwimmenden Postboten erzählt A. v. Humboldt in seinen Südamerikanischen Reisen, daß man sich derselben zur Briefbeförderung bediene, daß sie *«el correo que nada»* genannt werden und gewöhnlich junge Indianer sind. So z. B. schwimmt einer dieser Postboten in zwei Tagen von Pomahuaca bis Tomependa, erst auf dem Rio de Chamarza und dann auf dem Amazonenstrom. Er legt die Briefe sorgfältig in ein weites baumwollenes Tuch, das er sich turbanartig um den Kopf wickelt. Damit er von dem langen Schwimmen weniger ermüde, umfaßt er oft mit einem Arm einen Kloben von leichtem Holze. Bisweilen schwimmen zwei Postboten. Der Gouverneur der Provinz Jaen de Bracamoros versicherte Humboldt, daß auf dieser sonderbaren Wasserpost selten Briefe beneht oder verloren werden. Humboldt selbst hat bald nach seiner Rückkehr aus Mexiko in Paris auf dem eben beschriebenen Wege Briefe aus Tomependa erhalten. A. v. Humboldt's Reisen in Amerika und Asien, herausgegeben von H. Kletke. Berlin 1856 II. S. 339.) Briefe und Pakete werden ohne Rücksicht auf Größe und Gewicht von der Post in Guatemala angenommen und befördert, auch kann man gegen 3 pCt. Provision baare Gelder versenden, wovon aber wegen der mangelnden Sicherheit (indem die Post keine Garantie leistet) wenig Gebrauch gemacht wird. Ein Postzwang besteht für Sendungen im Innern des Landes nicht, dagegen besteht derselbe für Sendungen nach außerhalb, und zwar bis zur Tragelast eines Mannes. An Porto wird für den einfachen Brief (bis  $\frac{1}{2}$  Unze) ohne Rücksicht auf die Entfernung 2 Real erhoben. Die Einnahmen betragen circa 15,000 Piafter und decken die Ausgaben. Wegen Anlegung neuer Seepostverbindungen hat die Regierung von Guatemala Unterhandlungen eingeleitet.

Ocean (auch für die Deutsche Correspondenz), von 1 Schilling (10 Sgr.) auf 8 Pence ( $6\frac{3}{4}$  Sgr.) ermäßigt, wodurch das Briefporto für einen Brief aus Preußen via England bis zur Amerikanischen Küste, welches früher 20 Sgr. betragen hatte, auf  $16\frac{3}{4}$  Sgr. zu stehen kam.

Im Artikel 8. dieses Vertrages hatten die Vereinigten Staaten gegen das Zugeständniß des unbedingten Transits verschlossener Englischer Briefpakete durch das Territorium der Union (was für England, namentlich wegen Canada, von Wichtigkeit war und, wenn die große Amerikanische Pacific-Eisenbahn zu Stande kommt, auch wegen des Verkehrs mit Asien von großer Bedeutung werden kann) das Recht erlangt, ihrerseits verschlossene Briefpakete mit fremden Ländern im Transit durch Großbritannien wechseln zu können.

Hierauf gründete die Preussische Postverwaltung das Project der Herstellung einer directen postalischen Verbindung mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika auf dem Wege über Belgien und England. Ungesäumt wurden zu diesem Zwecke Preussischer Seits im Frühjahr 1849 auf diplomatischem Wege Unterhandlungen mit der Regierung in Washington angeknüpft. Die Preussische Postverwaltung setzte sich dabei das Ziel, der Correspondenz mit Amerika nicht allein die schnellste und häufigste Verbindung zu eröffnen (über Bremen fand dieselbe nur einmal, später zweimal monatlich statt, während Preußen auf Einführung wöchentlich zweimaliger Briefpakete mit Nordamerika hinarbeitete), sondern auch eine Porto-Ermäßigung für dieselbe herbeizuführen und die Beseitigung des auf dem Wege über England bestehenden Frankaturzwanges, wie überhaupt aller jener Uebelstände zu erlangen, an welchen der Correspondenzverkehr mit Nordamerika litt und die nicht allein durch die Anzahl der häufig abhanden gekommenen, sondern auch durch die unglaubliche Menge der als unbestellbar zurückkommenden Briefe charakterisirt wurden. Die Amerikanische Regierung ging bereitwilligst auf den Plan ein, doch fand die Verwirklichung desselben in seinen einzelnen Theilen an manchen eigenthümlichen Verhältnissen des Amerikanischen Postwesens Hindernisse, die zuvor geebnet werden mußten. Dies gelang indeß noch im Laufe des Jahres 1849, so daß die von dem Preussischen Minister-Residenten in Washington, Freiherrn v. Geroldt, unterhandelten Präliminar-Artikel bald festgestellt werden konnten.

Die wichtigste Aufgabe war nun, die Großbritannische und die Belgische Regierung zur Ermäßigung ihrer Transitportosätze zu vermögen, weil sonst das Porto für die in den Preussisch-Amerikanischen Closed Mails zu versendende Correspondenz nicht so billig gestellt werden konnte, um eine wirksame Concurrency mit den anderen Routen zu eröffnen. Die desfallsigen Unterhandlungen mit den genannten beiden Regierungen waren fast zwei Jahre, Anfangs auf administrativem, später auf diplomatischem Wege geführt worden, jedoch ohne Erfolg, da Belgien sowohl, als namentlich England bei seinem mehrfach theilhaftigen Interesse die größten Schwierigkeiten machten. So war der Sommer 1851 herangekommen und jener,

für die commerciellen und socialen Beziehungen Deutschlands und Amerika's, wie auch in seiner allgemeineren politischen Bedeutung wichtige Plan war nahe daran zu scheitern, als in Folge persönlicher Einwirkung des Preussischen Staatsministers v. d. Heydt, bei dessen Anwesenheit in London der Preussisch-Englische Additional-Postvertrag zu Stande gebracht und die Großbritannische und Belgische Regierung zur Ermäßigung des Transsporto's vermocht wurden.

Nunmehr stand der Ausführung kein Hinderniß mehr im Wege. Die Vereinbarung zwischen der Preussischen und der Nordamerikanischen Postverwaltung ward unterm  $\frac{17. \text{ Juli}}{26. \text{ August}}$  1852 von dem Minister v. d. Heydt

und dem General-Postmeister Hall unterzeichnet, und vom 1. October desselben Jahres ab trat die neue Postverbindung zwischen dem Europäischen und Amerikanischen Continent, welche alle bisherigen Verbindungen für die Deutsch-Amerikanische Correspondenz bald bei Weitem überflügelte, ins Leben. In Folge des Vertrages wurden zweimal wöchentliche directe Briepacketschlüsse zwischen dem Preussischen Eisenbahn-Postamt Nr. 10. der Route Cöln-Berviers und den Postämtern in New-York und Boston eingeführt, die nach Bedürfniß der Umstände etwa erforderliche Vermehrung der Auswechslungsämter ward vorbehalten. Das Porto (welches, nachdem das Preussisch-Britische Porto auf 7 Sgr. festgesetzt war, bei der Einzelauslieferung der Briefe an England  $13\frac{3}{4}$  Sgr. bis zur Amerikanischen Küste kostete) ward für die gesammten Strecken vom Preussischen (resp. im sonstigen Postvereinslande) gelegenen Abgangsort bis zum Amerikanischen Bestimmungsort auf 13 Sgr. für den einfachen, bis 1 Loth schweren Brief normirt und der Francozwang abgeschafft. Es war also nicht nur das Porto im Vergleich zu der eine gleiche Beschleunigung gewährenden Route im Einzeltransit durch England ermäßigt, sondern auch dem Publicum der Vortheil verschafft, bis zum Bestimmungsort frankiren zu können, oder die Correspondenz unfrankirt abzusenden. Die Taxirung war somit klar und einfach, das Porto hin- wie herwärts, und für frankirte, wie für unfrankirte Briefe gleich; auch war, wie überall bei directen Briepacketen, größere Sicherheit gewährt, als bei der Expedition durch die Englische Post; zur Beförderung wurden die schnellsten und häufigsten Verbindungen benutzt, und auch bei den ankommenden Amerikanischen Posten, die mitunter in einer Stärke von über 20,000 Briefen in Berviers dem ambulanten Preussischen Bureau zugehen, welches innerhalb der kurzen Fahrzeit von Berviers bis Cöln diese aus den verschiedensten Ländern herrührende, nach den verschiedensten Ländern bestimmte Correspondenzmasse vollständig manipuliren muß, um in Cöln die Anschlüsse an die nach dem Norden und Süden Deutschlands abgehenden Eisenbahnzüge, Posten und Dampfschiffe zu erreichen, wurde mit besonderen Opfern die pünktlichste und schnellste Beförderung ermöglicht. Es kommen Fälle vor, daß für die Englische und Amerikanische Correspondenz, die Fahrpost

und die Zeitungen bei einem Eisenbahnzuge drei Eisenbahn-Postwagen mit einem Personal von 25 Beamten von dem Eisenbahn-Postamt Nr. 10. eingestellt werden müssen, um die Umarbeitung während der Fahrt zu ermöglichen. Da dies gleichwohl nur mit den größten Anstrengungen zu erreichen ist, so sind Unterhandlungen mit der Belgischen Postverwaltung angeknüpft, um die Preussischen ambulanten Eisenbahn-Post-Büreaus statt bis Berviers bis Lüttich zu führen, indem, wenn auch etwa die Manipulation der Süddeutschen Correspondenz theilweise auf den ambulanten Post-Büreaus der Preussischen Rheindampfschiffe oder der künftigen Eisenbahn nach Coblenz bewirkt werden könnte, hierin doch keine wesentliche Erleichterung liegen würde. Vielleicht ließe sich durch Errichtung einer Preussischen Postagentur in New-York, in dieser, wie in mancher anderen Beziehung, ein nützlicher Erfolg erreichen.

Jene Vorzüge der Beförderung in den Preussisch-Amerikanischen directen Briepacketen haben dieser Verbindung den bei Weitem größten Theil der Correspondenz zwischen Deutschland und Amerika zugeführt, wie aus den in der Note enthaltenen statistischen Angaben näher erhellt.

Der Portosatz von 13 Sgr. wird in Amerika mit 30 Cents erhoben. Davon kommen: auf das Amerikanische Porto 5 Cents, auf das Seeporto, das Britische und Belgische Transitporto 20 Cents und auf das Preussische resp. Deutsche Vereinsporto 5 Cents (= 2 Sgr., auf welchen einheitlichen Betrag das Vereinsporto normirt und damit in den meisten Fällen ermäßigt wurde).

Wegen Ermäßigung des Seeporto, welches Bremen und später auch Hamburg für ihre Dampfschiffrouuten im Vereine mit der Amerikanischen Union so niedrig normirt haben, daß der einfache Brief nach und aus Amerika auf diesen Routen nur  $6\frac{1}{2}$  Sgr. kostet, welches England aber in der bisherigen Höhe erhält, sind Seitens der Preussischen Regierung bereits wiederholt Schritte gethan worden, bisher jedoch ohne Erfolg. —

Für die Correspondenz der die Posten des Deutschen Postvereins benutzenden rückliegenden Europäischen, wie für die Correspondenz der die Posten der Vereinigten Staaten benutzenden rückliegenden Mittel- und Südamerikanischen Länder wurde die Beförderung in den Preussisch-Amerikanischen verschlossenen Briepacketen zu angemessenen Bedingungen ebenfalls gesichert. In den Portosätzen für diese Correspondenz sind seitdem bereits mehrfache Porto-Ermäßigungen bewirkt worden.

Für Zeitungen bis 2 Unzen (4 Loth) zwischen Deutschland und Amerika wurde durch den Preussisch-Amerikanischen Vertrag ebenfalls die Frankirung bis zum Bestimmungsorte ermöglicht und das Gesamtporto auf den mäßigen Satz von 6 Cents ( $2\frac{1}{2}$  Sgr.) festgestellt.

Inzwischen ist Behufs einer mehr sichernden Uebermittlung der Briefe mit werthvollem Inhalt zwischen beiden Verwaltungen die Vereinbarung getroffen worden, daß auch recommandirte Briefe in den geschlossenen Preussisch-Amerikanischen Briepacketen versendet werden können,

eine Einrichtung, welche bis dahin an Specialverhältnissen des Amerikanischen Postwesens ein Hinderniß gefunden hatte, aber gerade für diesen Correspondenzverkehr unentbehrlich geworden war.

Früher schon war zur Uebermittlung kleiner Geldbeträge (bis 50 Thlr.) aus Preußen nach Amerika, in welcher Hinsicht namentlich für die Beziehungen der Auswanderer sich ein lebhaftes Bedürfniß geltend gemacht hatte, von der Preussischen Postverwaltung die Einrichtung eines Baar-Ein- und Auszahlungs-Verfahrens (Geldanweisungsgeschäftes durch die Postanstalten in Preußen und durch den Preussischen General-Consul Schmidt in New-York und verschiedene Agenten in den einzelnen Städten) getroffen worden.

Packetsendungen nach Amerika können auf Grund des Seite 607 erwähnten Fahrpostvertrages zwischen Preußen und Belgien via Belgien und England, oder durch Vermittelung der Hannoverschen Postverwaltung via Bremen, oder auf Grund eines zwischen der Preussischen Postverwaltung und der Hamburger Packetfahrts-Actiengesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens via Hamburg befördert werden. —

#### K ü d b l i d.

Wir haben nunmehr das Gebiet der internationalen Beziehungen der Preussischen Staats-Postanstalt durchschritten. Zwar war die Nothwendigkeit der Uebergehung vieler Einzelheiten geboten und ein längeres Verweilen nur bei den Hauptmomenten gestattet. Doch dürfte eine Gesamt-Anschauung der dargestellten Resultate das erfreuliche Bild einer auf die Erreichung wichtiger Culturzwecke, auf die Verwirklichung fruchtbarer Gedanken gerichteten regsamen und dem Geiste des Fortschritts ergebener Thätigkeit der Verwaltung gewähren. Wirkungsmächtige, aber von den einseitigen staatswirthschaftlichen Anschauungen früherer Jahrhunderte, von den drückenden Fesseln einer engherzigen Particular-Politik gebundene Kräfte der Civilisation hat der frische Flügel Schlag der in einer großen Zeit entstandenen, von unseren größten Staatsmännern geförderten Ideen auch hier in den Bereich freier Wirksamkeit getragen; die Grundsätze der Handelsfreiheit und Verkehrserleichterung sind zur Geltung gelangt, die Besitzstände geordnet und von dem schwankenden Boden des herkömmlichen Bestehens auf den festen Grund des geschriebenen Rechts verlegt; die technische Gestaltung reift, was Lichtigkeit und Einfachheit betrifft, immer weiterer Vervollkommnung entgegen; das große Princip der Rechtsgleichheit der Nationen ist, auch auf diesem Gebiete menschlicher Entwicklung, mit Ueberzeugung in das Leben eingeführt und dadurch eine fernere Garantie des Völkerfriedens gegeben worden. Unter den Staaten Deutschen Stammes ward eine Gemeinschaft geschlossen, in deren befruchtendem Schooße reiche Früchte nationaler Annäherung zur Reife gediehen; eine Gemeinschaft, die der Kern und Ausgangspunkt weiterer umfassenderer genossenschaftlicher Bildungen

der Europäischen Nationen sein und ein wichtiges Hilfsmittel zur Erfüllung der geschichtlichen Mission unseres Zeitalters bilden wird. —

## 2. Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der Postanstalt.

### Gesetzgebung.

Die unter der Regierung Friedrichs des Großen hergestellte Einheit in der Postgesetzgebung (S. 269) ging verloren, als 1815 die Umgestaltung der Territorialverhältnisse der Preussischen Monarchie erfolgte.

Während in denjenigen Theilen der Monarchie, in welchen das Allgemeine Landrecht Geltung hatte, die bisherigen Preussischen postgesetzlichen Bestimmungen (conf. S. 358) Anwendung fanden, war in einem Theile der Rheinprovinz die Französische Gesetzgebung \*) in Kraft.

\*) In früheren Zeiten und namentlich auf Grund des Beschlusses vom 7. August 1725 hatte die Französische Regierung fast das gesammte öffentliche Transportwesen als Gegenstand einer für den Staat in Anspruch genommenen Exklusivberechtigung vom Privatbetriebe ausgeschlossen, und dasselbe bald unmittelbar unter einer von ihr eingerichteten Regie, bald durch Pächter verwalten lassen. Der Begriff der Regalität der Posten erstreckte sich in jener Periode in Frankreich noch über das Vorrecht der Regelmäßigkeit der Verbindung und des Abwechslens der Beförderungsmittel hinaus. In Folge der Verordnung vom 26./29. August 1790 trat eine Veränderung dieses Zustandes in sofern ein, daß der Staat, unter ausschließlichem Vorbehalt der Briefbeförderung, den Transport von Personen und Sachen, jedoch unter der Beschränkung, daß weder Regelmäßigkeit der Fahrzeiten noch ein Wechsel der Transportmittel unterwegs stattfinden durfte, freigab. In dem Decret vom 25. Vendém. III. (16. October 1794) dagegen wurde Jedermann die Anlegung der Posten von der Republik gestattet und nur die Beförderung von Briefen und kleinen Paketen bis zum Gewicht von 1 Kilo, gramme (2 Pfund), so wie das Extrapostwesen dem Staate vorbehalten. Dieser großen Beschränkung des Regals ungeachtet, wurden die Staatsfahrposten beibehalten. Sehr bald aber zeigte sich, daß sie die Concurrenz mit den gleichartigen Privat-Unternehmungen, an welche geringere Ansprüche gemacht werden, nicht zu ertragen vermochten. Die Regierung war, da eine Umkehr zu dem früheren System nicht mehr möglich war, genöthigt, die Staatsfahrposten zum Nachtheile des Verkehrs ganz aufzuheben und nur die mallepostes, so wie das Extrapostwesen beizubehalten, zur Ausgleichung der finanziellen Verluste aber von allen Privatpost-Entreprisen eine Abgabe auf Höhe des zehnten Theils des Brutto-Ertrages zu erheben, und sogar das Personenfuhrwesen, selbst wenn keine regelmäßigen Fuhrgelegenheiten etablirt wurden, mit einer Steuer zu belegen, welche sich nach der Zahl und dem Umfange der von dem Unternehmer gehaltenen Wagen richtete. [Verordnung vom 9. Vendém. VI. (30. September 1797) Tit. VII. art. 65. seq.] Die Abgabe des Zehnthells (dixième) wurde durch das Finanzgesetz vom 5. Ventôse XII. (25. Februar 1804) Tit. V. chap. III. art. 74. seq. auch auf die Güterbeförderung ausgedehnt. Somit war denn die Regalität der Posten gerade in derjenigen Richtung, welche wohl am meisten angefochten werden kann, nämlich in der finanziellen, dem Wesen



In den am rechten Rheinufer belegenen, früher zum Großherzogthum Berg gehörig gewesenen Distrikten bestand die von Napoleon erlassene Bergische Postordnung vom 25. Februar 1809 in Verbindung mit dem von Joachim Murat erlassenen Postgesetz vom 28. August 1806; in den eben daselbst belegenen, von dem Großherzogthum Nassau eingetauschten Landestheilen die Nassauische Postordnung vom 10. März 1807 und in dem Bezirke der Stadt Weylar die Reichs-Postordnung und das Post-Strafedict vom 28. November 1768. In Neu-Vorpommern endlich waren die Schwedischen Postordnungen vom 13. September 1745 und vom 3. December 1770 in Kraft. Neben allen diesen Particulargesetzen hatte das gemeine Recht subsidiäre Geltung.

Abgesehen davon, daß die vorangeführten Gesetze unter sich vielfach verschieden (z. B. Postzwang für Pakete in den älteren Provinzen bis 40 Pfund, in der Rheinprovinz bis 2 Pfund, in den ehemaligen Bergischen Landestheilen bis 50 Pfund) und zum Theil sogar in der principiellen Auffassung des Zweckes der Postanstalt abweichend waren, so enthielten sie auch über manche für die Rechtsverhältnisse des Post-Instituts und der Staatsangehörigen wesentliche Punkte lückenhafte oder unklare Bestimmungen, die z. B. bei den verschiedenen Obergerichten selbst solcher Landestheile, für welche ein und dieselbe Postgesetzgebung galt, abweichenden Auslegungen unterlagen. Auch die Strafen und das Proceßverfahren waren sehr verschieden normirt.

nach wiederhergestellt; nur die Form, in welcher der Staat die Posten für sich nutzbar machte, war eine andere. Daß die gesetzgebende Gewalt selbst von diesem Gesichtspunkte ausging; erhellt ganz unzweideutig aus dem Gesetz vom 19. Fimaire VII. (9. December 1798), durch welches zum Schutze der beibehaltenen postes aux chevaux (Extraposten) und der zu deren Betriebe auf den einzelnen Stationen mit Bestellungen versehenen Posthalter (maitres des postes) jedem Andern die Beförderung von Reisenden mit unterwegs gewechselten Transportmitteln bei Strafe untersagt wurde. Das Gesetz vom 15. Ventöse XIII. (6. März 1805) bestimmte, daß die Fuhrleute die zur Fortschaffung der Wagen erforderlichen Pferde im Falle des Pferdewechsels von den Posthaltern entnehmen, oder denselben eine Abgabe von 25 Centimes pro Station und Pferd entrichten sollten. Das Gesetz vom 30. Floréal XIII. (20. Mai 1805) endlich machte die Anlage eines jeden neuen Postunternehmens (diligence ou messagerie) von der Kaiserlichen Genehmigung abhängig. Eine gediegene Darstellung des Entwicklungsganges der Französischen Postgesetzgebung findet sich in dem von dem Assessor und Geheimen expedirenden General-Postamtssecretair Seidel verfaßten Werk: „Ueber Postregal und Postzwang in dem auf dem linken Rheinufer belegenen Theile der Preussischen Rheinprovinz,“ Berlin 1840. Die alte Französische Postverfassung, welche dem Gewerbebetriebe lästige Fesseln anlegte, war einer Reform bedürftig. Aber der Convent ging durch das Decret vom 25. Vendém. III. zu weit, und die Geschichte der Postgesetzgebung der Republik liefert ein treues, lehrreiches Bild der Verwirrung, welche hiedurch entstand. Der Postzwang erstreckte sich nach dem Gesetz vom 27. Prairial IX. (16. Juni 1801), verkündet in der Rheinprovinz durch das Reglement vom 19. Messidor IX. auf Briefe (ohne Unterschied, ob offen oder verschlossen), Zeitschriften und Pakete bis zum Gewicht von 1 Kilogramme (2 Pfund).

Dieser mangelhafte Zustand der Postgesetzgebung führte Belästigungen des Verkehrs, Erschwerung der Verwaltung und Rechtsunsicherheit herbei.

Schon bei Einführung des Preussischen Postwesens in der Rheinprovinz lag es in der Absicht, die für die älteren Theile der Monarchie bestehende Postgesetzgebung ebenfalls in den neu erworbenen Provinzen einzuführen. Zuvor jedoch sollte diese Gesetzgebung, deren fiskalische Tendenz (vgl. S. 267, 359) den Verhältnissen nicht mehr angemessen war, einer Revision unterworfen werden. Noch unter dem General-Postmeister v. Seegebarth war im Jahr 1818 ein Entwurf zu einem allgemeinen Postgesetz für die Preussische Monarchie ausgearbeitet und dem Staatskanzler vorgelegt worden, in welchem u. a. schon auf Herabsetzung des postzwangspflichtigen Gewichtes von 40 auf 20 Pfund Bedacht genommen war. Durch die Reformen, welche kurze Zeit darauf beim Beginn der Verwaltung des General-Postmeisters v. Nagler in mehreren wichtigen Zweigen der Post-Administration durchgeführt wurden, ward die allgemeine Revision der Postgesetzgebung verzögert, zu der jener nicht erschöpfend gearbeitete Entwurf um so weniger eine genügende Basis abgeben konnte, als durch die bewirkte Bervollkommnung des Post-Instituts der Wirkungskreis desselben erweitert worden war.

Unterdessen waren aber über einzelne Rechtsverhältnisse des Post-Instituts gesetzliche Bestimmungen ergangen. So war durch die Verordnung vom 26. Mai 1820 (Gesetz-Samml. S. 71) der Postzwang für Reisende erleichtert worden.\*) Dahingegen wurde eine Erschwerung des Verkehrs und des freien Gewerbebetriebes durch die Verordnung vom 10. Januar 1824 (Gesetz-Samml. S. 16), betreffend die Einführung einer Lohnfuhrabgabe, bewirkt. Schon in früheren Zeiten hatte eine solche Abgabe bestanden (S. 268), war aber, wie wir oben gesehen haben, im Jahre 1808 auf Antrag der Ostpreussischen Landstände aufgehoben worden. Dessenungeachtet wurden die Lohnfuhrten nach dem Beispiele aller übrigen Deutschen Staaten und im Verhältnisse zu dem Abtrage, welchen die Posthalter von ihrem Extrapost-Verdienst zur Postkasse zu zahlen hatten, im Jahre 1824 auf Antrag des Staatsministeriums wiederum mit einer allerdings bedeutend mäßigeren Abgabe\*\*\*) als in früheren Zeiten belegt, deren Ertrag

\*) Danach durften Reisende, die mit einem gedungenen Gespanne, Extrapost oder Lohnfuhr an einem Poststationsorte ankommen, nach Ablauf von 24 (statt früher 72) Stunden mit anderen Miethspferden ihre Reise fortsetzen.

\*\*) Einen Silbergroschen pro Pferd und Meile ohne Rücksicht auf die Personenzahl von einer jeden, auf mehr als zwei Postmeilen sich erstreckenden Personenzuhre auf Post-rouen. Die Miethskutscher und Lohnfuhrleute hatten diese Abgabe an die Postanstalt des Abfahrtsortes zu entrichten. Der Ertrag belief sich 1824 auf 76,341 Thlr.; 1834 auf 65,171 Thlr.; 1840 auf 61,642 Thlr.

namentlich mit zur Deckung der Zinsen und successiven Amortisation des zur Ausführung von 100 Meilen Chaussee erforderlichen Kapitals dienen sollte. Diese Abgabe erschien aber als eine dem freien Gewerbebetriebe angelegte drückende Fessel, ein Widerspruch gegen den Geist der Gewerbe-Gesetzgebung, und da ihre Erhebung sowohl für die Gewerbtreibenden als für die Postanstalten und die Reisenden mit vielen Umständlichkeiten verbunden war, und lästige Controlen herbeiführte, so wurde sie auf Antrag des General-Postmeisters durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 10. December 1841 (Gesetz-Samml. S. 336) aufgehoben.

Des Gesetzes über das Postarwesen (Porto-Tax-Regulativs) vom 18. December 1824 wird in dem Kapitel über die Portotaxe gedacht werden.

An dieses Gesetz sollte sich alsbald eine Verordnung über den Umfang des Postregals, über die von der Postverwaltung zu leistende Garantie und über die Bestrafung der Postcontraventionen anschließen. In Folge der inzwischen Allerhöchsten Ortes angeordneten Revision des Allgemeinen Landrechts und der seit dessen Erscheinen ergangenen allgemeinen Gesetze wurde indessen im Einverständniß mit dem Justizministerium hiervon Abstand genommen und dagegen beabsichtigt, den ganzen Titel 15, Tbl. II. des Allgemeinen Landrechts, Abschnitt IV. über das Postregal, den Bedürfnissen der Zeit entsprechend umzuarbeiten und als integralen Theil des zu erwartenden revidirten allgemeinen Preussischen Codex ins Leben treten zu lassen. Da sich jedoch sehr bald ergab, daß dieses umfassende Werk einen mehrjährigen Zeitaufwand erfordern werde, dem General-Postmeister aber daran liegen mußte, wenigstens diejenigen Verhältnisse, in Beziehung auf welche die bestehenden Gesetze sich vorzugsweise als unzureichend erwiesen hatten, vorläufig normirt zu sehen, so legte derselbe unterm 12. Februar 1827 dem Staatsministerium den Entwurf einer Verordnung vor, welche die oben gedachten Gegenstände (Umfang des Postregals, Garantie und Bestrafung der Postcontraventionen) betraf. Inzwischen ließ der General-Postmeister auch die Vorarbeiten zu einem vollständigen Postgesetz in seinem Departement fortsetzen, gewann jedoch hierbei die Ueberzeugung von der Connexität jener, bereits zur Berathung gestellten Verordnung mit den übrigen, dem Gesetze vorbehaltenen Bestimmungen, und kam daher gegen Ende des Jahres 1827 mit dem Justizminister, Grafen von Danckelmann, dahin überein, ein vollständiges Postgesetz durch eine gemischte, aus einem Rath des Justizministeriums und zwei Rätthen des Postdepartements zusammengesetzte Kommission entwerfen zu lassen, bis dahin aber die obige Verordnung zurückzunehmen.

Diese Kommission legte den von ihr ausgearbeiteten Gesetzentwurf zunächst dem General-Postmeister zur Genehmigung vor, von welchem er dem Justizminister, unterm 28. Mai 1829 mitgetheilt wurde. Letzterer übersandte ihn, von seinem Votum begleitet, am 20. November ejd. a. dem Staatsministerium, und nachdem hier zuvörderst die schriftlichen

Nota des Ministers des Innern und der Polizei, von Schuckmann, des Ministers des Innern für Handel und Gewerbe, von Brenn, und des Finanzministers Maassen eingeholt, und auch der Königlich Hauptverwaltung der Staatsschulden, auf ihr besonderes Ansuchen Gelegenheit gegeben worden war, sich darüber zu äußern, waren die Verhandlungen im Jahre 1832 so weit gediehen, daß die mündliche Berathung eröffnet werden konnte. Nachdem diese längere Zeit hindurch wegen der Abwesenheit des General-Postmeisters, in dessen Gegenwart sie erfolgen sollte, und welcher durch seine Verhältnisse als Preussischer Gesandter beim Bundestage in Frankfurt a. M. zurückgehalten wurde, ausgesetzt worden war, wurde nach Beseitigung dieses Hindernisses im Jahre 1835 der Gesetzentwurf mit den eingegangenen Notiz dem Geheimen Staats- und Justizminister, von Kamph, zugestellt, um die Relation Behufs des mündlichen Vortrages ausarbeiten zu lassen. Da jedoch die gegen den Entwurf gezogenen Monita größtentheils vom praktischen Gesichtspunkte aus erörtert und beleuchtet werden mußten, so kam der gedachte Justizminister mit dem General-Postmeister v. Nagler dahin überein, daß der Entwurf von einer gemischten Commission, welche wieder aus den Redactoren desselben gebildet wurde, nochmals unter Berücksichtigung der bisher dagegen gezogenen Monita revidirt und demnächst auch von eben dieser Commission die vorgeschriebene Relation ausgearbeitet werden sollte.

Die durch die Ausbreitung der Dampfschiffahrten und der Eisenbahnen bewirkten Veränderungen in dem gesammten Transportwesen verursachten eine weitere Vertagung der Verhandlungen über das Postgesetz. Die Zwischenzeit ward von der Postverwaltung dazu benutzt, den früheren Gesetzentwurf einer nochmaligen Prüfung zu unterwerfen und in demselben unter Benützung der inzwischen gesammelten Erfahrungen diejenigen Modificationen und Verbesserungen vorzunehmen, welche das Zeitbedürfniß erheischte. Dieser sehr ausführliche Entwurf\*) ward dem Staatsministerium im Jahre 1844 vorgelegt. Die Berathung wurde jedoch dadurch verzögert, daß der General-Post-Director Schmückert um diese Zeit schwer erkrankte. Nach erfolgter Genesung desselben wurde die Angelegenheit ihrem Ziele entgegen geführt und die Berathung geschlossen. Mittelft Allerhöchster Cabinets-Ordre vom 30. Januar 1846 ward der Entwurf schließlich von des Königs Majestät einer Commission des Staatsrathes zur Prüfung überwiesen. Nachdem der Entwurf nunmehr alle Stadien der Gesetzgebung durchlaufen hatte, erhielt er unterm 22. Mai 1846 die Allerhöchste Sanction. Allein auch jetzt noch ward der Publicirung Anstand gegeben. Denn gerade zu jener Zeit wurden die ersten Einleitungen zur Bildung eines Deutschen Postvereins getroffen. Es erschien rathsam,

\*) Er umfaßte 189 Paragraphen auf 32 Quartseiten in Druck nebst 140 gedruckte Quartseiten Motive.

einerseits den Einfluß der beabsichtigten Vereinigung auf die Rechtsverhältnisse der Post-Institute in den einzelnen Deutschen Staaten abzuwarten, andererseits aber durch eine mit dem Moment des Beginnes dieser Verhandlungen zusammentreffende Publication eines neuen Preussischen Postgesetzes nicht die Besorgniß zu erregen, als sollten die Principien dieses Gesetzes in die Grundlagen der Verhandlungen aufgenommen werden, und etwa eine Hegemonie der Preussischen Postverwaltung im Deutschen Postvereine anbahnen.

Die folgenden politischen Ereignisse führten eine neue Verzögerung herbei.

Nachdem im Jahre 1850 die Reorganisation der Verwaltung des Postwesens und die Bildung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins erfolgt war, wurde auf Veranlassung des Handelsministers von der Heydt durch den Geheimen Ober-Post- und Kammergerichtsrath Grein ein neuer Postgesetzentwurf ausgearbeitet, ohne Verzug den Kammern vorgelegt und nach erfolgter Beschlußnahme und Allerhöchster Genehmigung unter dem 5. Juni 1852 das Gesetz über das Postwesen publicirt.

Schon bei den früheren Entwürfen war der Hauptzweck auf Gleichstellung der verschiedenen Theile der Monarchie und auf thunlichste Erleichterung derjenigen Beschränkungen der Gewerbe- und Verkehrs-Freiheit gerichtet gewesen, welche aus den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über den Umfang des Postregals und des Postzwangs, namentlich der älteren Landestheile, gestossen waren.

Ausschließung liegt im Wesen der Regalität. Gewisse Beschränkungen müssen bestehen bleiben und bestehen in allen cultivirten Staaten. Ohne sie würde die Existenz des Post-Instituts gefährdet sein; darüber waltet kein Zweifel ob. Nur dürfen sie nicht weiter ausgedehnt werden, als zum Bestehen des Post-Instituts unbedingt nothwendig ist. Vor anderen Regalien ist das Postregal nicht nur einträglich, sondern hauptsächlich gemeinnützig. Diese doppelte Natur hat die Gesetzgebung ins Auge zu fassen.

In allen Europäischen und den civilisirten Transatlantischen Staaten geschieht die Beförderung der Briefe und meist auch der gedruckten periodischen Schriften durch die Staats-Postanstalt. In Betreff der Beförderung von Personen und Sachen sind dagegen sehr verschiedene Systeme üblich. Denn einige Staaten benutzen ihre aus dem Postregal entspringenden Befugnisse nur indirect, indem sie von denjenigen Privatpersonen, welchen der Staat die Ausübung jener Befugnisse überläßt, im Wege der Concession (oder auch ohne solche) eine Abgabe erheben; andere Staaten betreiben die Beförderung der Personen und Sachen durch eigene Staatskosten und ertheilen dabei zugleich gegen Abgabe Concessionen an Privat-Unternehmer, oder erheben bloß Abgabe von denselben; noch andere behalten gewisse Arten solcher Transporte lediglich den Staatsposten vor und schließen jeden Privatbetrieb dabei aus. In den

Deutschen Ländern, und am frühesten und ausgedehntesten in Preußen, hatte sich fast überall, abweichend von den Westeuropäischen Staaten, aber in der Natur Deutscher Zustände tief begründet, ein Staats-Fahrpost-Institut ausgebildet und der Entwicklung des nationalen Transportwesens lange Zeit die Richtung gegeben. Zum Schutze dieses Institutes und zur Erhöhung seiner Einnahme waren der Privat-Transport-Industrie und dem Reise-, wie dem Versendungs-Verkehr jene Beschränkungen auferlegt worden, deren thunlichste Beseitigung ohne Gefährdung des Bestehens des Institutes einen Hauptzweck der neueren Preussischen Postgesetzgebung bildete.

Da es sich im Laufe der Zeit immer klarer herausgestellt hatte, daß in Absicht auf den Reinertrag der Posten das Briefpostwesen den Hauptfactor ausmacht, so erschien es um so unbedenklicher, bei dem Fahrpost-Regal Erleichterungen eintreten zu lassen. Dagegen war die Postverwaltung nicht im Zweifel darüber, daß eine gänzliche Freigebung des Fahrpostverkehrs und somit eine Auflösung des Fahrpost-Institutes in Preußen gerade aus den Gründen noch nicht rathsam sei, aus welchen die Doctrin sie fordern zu müssen glaubte, nämlich aus staatswirthschaftlichen. Das Fahrpost-Institut als Finanzanstalt mochte fallen, als Wohlfahrts-Anstalt mußte es, wie die Verhältnisse lagen und sich historisch entwickelt hatten, bestehen bleiben. Doch konnte nicht fehlen (und zum Theil war es eine nothwendige Folge der früheren engherzigen Gesetzgebung), daß die Frage, ob es nicht rathsam sei, einem allgemeinen national-ökonomischen Lehrsatze und dem Beispiele anderer Staaten entsprechend, das Fahrpost-Monopol ganz aufzugeben, bei den Berathungen der Postgesetz-Entwürfe zur Erörterung kam, zumal auch die öffentliche Meinung und die Presse ihre Aufmerksamkeit auf diesen Gegenstand gerichtet hatten. Die Postverwaltung selbst wäre bei Aufhebung des Staats-Fahrpostwesens, welches einen enormen Betriebsapparat erfordert und die Administration sehr complicirt, von einem großen Ballaste befreit worden. \*) Allein aus Gründen

\*) Der Ueberschuß aus dem Fahrpostwesen betrug nach einer im Jahre 1841 aufgestellten approximativen Berechnung, die aber auf sehr unsicheren rechnerischen Grundlagen beruht, 161,861 Thlr. jährlich. Eine Berechnung über die Finanzresultate des Fahrpostwesens kann gegenwärtig, nachdem der neue Expeditionsmodus eine schärfere Trennung der Brief- und Fahrpost-Einnahmen möglich gemacht hat, mit größerer Sicherheit als früher aufgestellt werden, obwohl sie in den Ausgabe-Positionen (namentlich bei den Verwaltungs-Ausgaben) sich auch jetzt noch bei mehreren Objecten auf Schätzung stützen muß. Wir sind auf Grund specieller Berechnungen nach verschiedenen Methoden zu dem Resultat gekommen, daß das Fahrpostwesen höchstwahrscheinlich nur einen geringen baaren Ueberschuß abwirft. In der Einnahme pro 1856 von  $11\frac{1}{2}$  Millionen Thaler figurirt die Fahrpost (Personen- und Packet- und Geldtransport) mit  $6\frac{1}{2}$ , die Briefpost mit  $5\frac{1}{2}$  Millionen Thaler. In England betrug nach dem Durchschnitt der letzten vier Jahre der reine Ueberschuß der Post, wie oben (Note zu S. 613) nachgewiesen wurde, jährlich 1,300,000 Thlr.; diesen Reinertrag brachte (mit Ausnahme von circa 200,000 Thlr. Gebühren für Money-Orders) lediglich die Briefpost auf. In Preußen betrug in derselben Zeit der Reinüberschuß der Post

des Gemeinwohls sprach sich die Preussische Postverwaltung für Aufrechthaltung eines Staats-Fahrpostwesens aus. »Nicht in dem aus unbeschränkter Freiheit hervorgehenden Chaos von Privat-Post-Instituten — heißt es in einer betreffenden, von dem Geheimen Postrath Seidel unterm 30. April 1841 verfaßten Denkschrift — die sich nur zu einem Ganzen gestalten würden, wie Zufall und Privat-Interesse es fügen, sondern in dem wohlgeordneten Organismus eines auf allgemeine Zwecke gerichteten großen Landes-Instituts beruht der Segen der Posten. Für Gewerbefreiheit und Handelsfreiheit gelten andere Principien. Es bedarf dabei nur einfacher Grundgesetze, um unbekümmert über die Entwicklung des Ganzen zu sein. Nicht so bei den Posten. Die Entwicklung des Ganzen kann nicht dem Zufall oder der freien Einwirkung Einzelner Preis gegeben werden. Nur in dem wohlgeordneten Ganzen, gleich einer unzertrennbaren Maschine, besteht die Kraft und der Nutzen des Post-Instituts.«

Privat-Unternehmer würden nur auf denjenigen Routen Posten anlegen, wo ein Gewinn zu erwarten wäre. Alle anderen Routen würden

1,500,000 Thlr. jährlich. Der Vergleich mit England zeigt, wenn man namentlich ins Auge faßt, daß in Preußen die Tage höher ist, als in England, wie wenig die Fahrpost zu jenem Reinertrage in Preußen beigesteuert hat. Wie wir weiter unten bei dem Kapitel von den Finanzen sehen werden, ist von 1850—1856 der Fahrpostverkehr um 65 Procent gestiegen; dagegen sind die Betriebsausgaben um 63 Procent gestiegen, mithin fast in demselben Verhältniß, und darin beruht eben der finanzielle Nachtheil der Fahrpost, daß mit jeder Steigerung des Verkehrs auch gleich die Betriebskosten (Kosten für das Transportwesen, für Locale, Beamte u.), und zwar mitunter unverhältnißmäßig steigen. In England betragen 1855 die Post-Einnahmen 2,716,420 £; die Betriebskosten (im Gegensatz zu den Verwaltungskosten, wozu sämtliche Kosten für das Personal gehören) 1,277,000 £; 1856 die Einnahmen: 2,867,954 £, die Betriebskosten 1,296,000 £. Also waren die Betriebskosten 45 Procent der Einnahme, in Preußen aber, wo das Fahrpost-Institut besteht, 53 Procent; (während, ein Beweis der billigeren Preussischen Verwaltung, die Postverwaltungskosten in Preußen pro 1856 nur 20, in England aber 37 Procent der Einnahme betragen). Wenn nun auch das Fahrpostwesen wenig baaren Ueberschuf liefern mag, so ist dagegen zu bedenken:

- a) daß die portofreien Paket- und Geldsendungen mit der Fahrpost befördert werden. 1855 betrug die Stückzahl der portofreien Pakete 1,264,029 zu 6,706,401 Pfund; die Stückzahl der portofreien Geld- und Werthsendungen 708,656 mit 249,124,811 Thlrn. Das Porto für diese Gegenstände würde sich auf circa 600,000 Thlr. belaufen haben;
- b) daß fast die gesammte mit den Posten beförderte Correspondenz jetzt bei den Fahrposttransporten ohne besondere Kosten mittransportirt wird. Würde die Fahrpost-Anstalt aufgehoben, so würde die Beförderung (incl. der Kosten für die Wagen) der demnächst einzurichtenden besonderen Briefposten (selbst wenn auf die möglichste Ausdehnung der gesetzlichen Befugniß, die alsdann entstehenden regelmäßigen Privat-Unternehmungen zur Beförderung der Briefpost-Gegenstände unentgeltlich zu benutzen, Rücksicht genommen wird) eine Ausgabe von circa 928,325 Thlr. verursachen. So viel über den Finanzpunkt in Beziehung auf die Fahrpost. Es handelt sich dabei um circa  $1\frac{1}{2}$  bis 2 Millionen jährlich; allein, noch einmal, dieser Vortheil ist untergeordnet; die Gemeinnützigkeit des Instituts ist sein beredtester Vertheidiger.

der regelmäßigen Communicationsmittel entbehren. Die Anzahl dieser Routen ist nicht unbedeutend; schon im Jahre 1836 wurden über 400 Post-course, die keinen Gewinn brachten, wohl aber einen Zuschuß von jährlich 120,000 Thlr. erforderten, von der Postverwaltung im Interesse des Verkehrs unterhalten und ihre Zahl hat sich inzwischen beträchtlich vermehrt. Diese Routen sind gerade in solchen Gegenden belegen, deren commercielle und industrielle Entwicklung noch vorzugsweise der Pflege bedarf. Während in anderen Gegenden Ueberfluß, würde dort Mangel an Beförderungs-Anstalten herrschen, und das Transportwesen würde somit bald an demselben Uebel franken, welches mit einer regellosen Entwicklung des modernen Industrialismus unvermeidlich verbunden zu sein scheint, nämlich das Gleichgewicht der Gütervertheilung eher zu stören als zu befördern. Und so würden denn auch bei einer solchen Umgestaltung des Transportwesens nur die betreffenden Unternehmer und einzelne Gewerbetreibende gewinnen; die Gesamtheit des Publikums aber würde verlieren. Die Einheit in dem ganzen Beförderungssystem würde verloren gehen. Bei Einrichtung der Fahrten und der Course, bei Etablierung der Aufgabestellen, namentlich in größeren Städten, würden Sonder-Interessen und persönliche Zwecke, nicht der allgemeine Nutzen und die Landeswohlfahrt maßgebend sein. Die Reglements und Taxen würden verschieden und zum großen Theil von der Willkühr der Unternehmer abhängig sein. Selbst die Wohlfeilheit, welche als der hauptsächlichste, ja man darf sagen, als der einzige Vortheil der freien Concurrrenz im Transportwesen angeführt wird, würde (ganz abgesehen davon, daß der Vortheil wegfiel, Paketsendungen mit einem Briefe begleiten zu können) nicht in dem gehofften Grade, ja in vielen Fällen gar nicht eintreten. Denn alle jene Privat-Unternehmungen bemühen sich, ihre Concurrenten zu Grunde zu richten. Gelingt ihnen dies, so entstehen, wie die Erfahrung in anderen Ländern zeigt, factische Monopole der einzelnen Privat-Unternehmer, die bei Weitem drückender sind \*) als die Belästigung, welche das Staats-Monopol verursacht.

Rücksichtlich der Solidität, Sicherheit und Zuverlässigkeit dürfte eine Staatsanstalt wohl unbestreitbar den Vorrang vor einer Privatanstalt behaupten, während die Schnelligkeit der Beförderung überall da beeinträchtigt werden wird, wo ein Uebergang von einer Transport-Anstalt auf die andere stattfindet. Bei der jetzigen Organisation der Fahrpostanstalt in Preußen kann jeder Absender mit Bestimmtheit darauf rechnen, daß seine Sendung ohne Aufenthalt zu jeder Zeit befördert und an dem bestimmten Tage dem Adressaten pünktlich behändigt wird. Eben so wird jeder Reisende, ohne Rücksicht auf die Zahl der schon vorhandenen Passagiere und Postgüter,

\*) Conf. hierüber: De la concurrence en Messageries. Paris. P. Dupont 1839 und besonders den darin besprochenen berüchtigten Prozeß der Messageries Royales und Générales gegen die Messageries Françaises, so wie: De la législation des Railroutes. Paris. Achille Guillaume. 1838.



mit der ersten abgehenden Post pünktlich befördert. Dieser große Vortheil würde bei den meisten Privatanstalten fortfallen, indem sie ihre Betriebsmittel nur auf den gewöhnlichen regelmäßigen Verkehr einrichten würden, da die Unterhaltung der Betriebsmittel für außergewöhnliche Fälle bedeutende Kosten verursacht. Ist in den Ländern mit regelmäßigen Privat-Transportanstalten der Wagen besetzt, so muß der auf einer Unterwegsstation eingeschriebene Reisende bis zur nächsten Fahrt warten und kann, wenn ihm der Zufall nicht günstig ist und er keine besondere Fuhre dinge will, einen Aufenthalt von mehreren Tagen erleiden. Und eben so ist es mit den Sendungen.

Ein berühmter Schriftsteller, dem wohl Niemand eine besondere Vorliebe für Deutsche Einrichtungen zuschreiben wird, Ludwig Börne, schildert die übeln Erfahrungen,<sup>\*)</sup> die er auf einer Reise in Frankreich in dieser Hinsicht machte, und hebt ihnen gegenüber die Trefflichkeit der Deutschen Fahrpostanstalt hervor; und auch die durch gediegenes Wissen und lichtvollen Einblick in praktische Verhältnisse sich auszeichnenden neueren Volkswirtschaftslehrer (z. B. Rau in seinem Lehrbuch der politischen Oeconomie Band III. §. 212.) theilen die Ansicht von der Zweckmäßigkeit der Staats-Fahrpostanstalt in den Ländern, wo sie hergebracht ist, indem sie die großen Vorzüge dieser Anstalt anerkennen.

Selbst die subversive Legislatur der Französischen Republik sah sich, nachdem sie 1794 das Fahrpost-Monopol aufgehoben hatte, durch die mannigfachen daraus entstehenden Inconvenienzen bald veranlaßt, Beschränkungen eintreten zu lassen und die in der Note auf S. 663 kurz skizzirte Geschichte der Postgesetzgebung des Convents, des Directoriums und Consulats liefert ein lehrreiches Bild der Verwirrung, in welcher man sich befand und zu deren Abhülfe man so viele Experimente machte.

Industrielle Privat-Unternehmungen sind mehr oder weniger dem Einflusse der Conjunctionen unterworfen und in Zeiten allgemeiner Handelskrisen würden sie bei der Erschütterung des Credits und der Stockung des Verkehrs in Mitleidenschaft gezogen werden. Dies würde einen ungünstigen Rückschlag auf das Vertrauen des Publicums und folgerich auf den Verkehr selber ausüben. Bei dem Post-Transportwesen ist außerdem das Steigen und Fallen der Futterpreise von wesentlichem Einfluß auf das finanzielle Resultat. Eine Privat-Unternehmung würde in diesem Betracht nicht leicht eine Gelegenheit zur Erhöhung der Portotagen vorübergehen lassen. Die Post macht hiervon keinen Gebrauch. Nachtheile, welche mehr in lokalen Umständen beruhen, vermag die Post, weil ihr Betrieb sich auf den ganzen Staat ausdehnt, durch die in anderen Orten erlangten Vortheile auszugleichen und in den Finanzergebnissen zu übertragen.

<sup>\*)</sup> In den Pariser Briefen: „ich überlegte — so schließt er in seiner Weise — ob es besser sei, Pressfreiheit ohne gute Posten, wie in Frankreich, oder gute Posten ohne Pressfreiheit, wie in Deutschland.“

Bei dem Verkehr mit dem Auslande, der sich seit der Gründung des Zoll-, des Post- und Telegraphenvereins und der Beseitigung der internationalen Schranken so beträchtlich gesteigert hat, würden Privat-Unternehmungen durch Unterhandlungen mit den betreffenden fremden Staaten nicht die gleichen Vortheile wie die Staatsregierung zu erreichen vermögen.

Für eine Sendung von irgend einem Orte Deutschlands nach einem anderen Deutschen Orte, sei er auch an der entferntesten Grenze gelegen, kann das Porto gleich bei der Aufgabe voraus berechnet und dem Publicum das Mittel gegeben werden, sich von der Richtigkeit des Portobetrages zu überzeugen. Dasselbe kann nach Rußland, Schweden, Dänemark, überhaupt nach den Staaten geschehen, die eine Staats-Fahrpostanstalt besitzen. Bei Sendungen nach Frankreich, die innerhalb des Französischen Gebietes auf mehrere Privat-Transportanstalten übergehen, ist dies nicht ausführbar, weil jede der Letzteren einen anderen Tarif hat. Ebenso verhält es sich mit der Garantie und anderen für den Fahrpostverkehr wichtigen Einrichtungen. Würde man, wenn in Deutschland keine Staatsfahrpost-Institute beständen, je zu dem Ziele gelangt sein, welches auf der dritten Deutschen Postconferenz in München erreicht wurde, daß alle Deutschen Postbezirke in einer Ausdehnung von mehr als 21,000 □Meilen in Absicht auf den Fahrpostverkehr, auf das Fahrposttag-, Expeditions- und Rechnungswesen als Ein einziges ungetheiltes Postgebiet angesehen werden?

Für den Staat würde die Aufhebung des Fahrpost-Instituts insofern von Nachtheil sein, als derselbe für die ihm verbleibende Briefbeförderung bedeutend höhere Kosten aufzuwenden haben würde, indem gegenwärtig die zur Personen- und Sachenbeförderung dienenden Posten ohne besonderen Kostenaufwand zugleich mit für die Briefbeförderung benutzt werden können. Bei Vermehrung regelmäßiger Privatbeförderungs-Gelegenheiten würden außerdem die Briefcontraventionen zunehmen. Ferner würde das Extrapostwesen nicht in seinem bisherigen über die ganze Monarchie sich verbreitenden Umfange aufrecht erhalten werden können, wenn anders nicht der Staat diesem Zwecke bedeutende finanzielle Opfer bringen soll. Das Extrapostwesen steht mit dem Fahrpost-Institut in genauer Verbindung und die Transportmittel des Letzteren können zur Wahrnehmung des Ersteren zum Theil mitbenutzt werden. Es läßt sich nicht erwarten, daß Privat-Unternehmer, um des mäßigen und unsicheren Gewinnes willen, welchen sie aus dem Extrapostdienste ziehen könnten, ihren Pferde- und Wagenbestand über den nothwendigsten Bedarf zum Betriebe der regelmäßigen Anstalten erhöhen werden. Jedenfalls werden sie vereinzelt nicht zu leisten fähig sein, was der Staat im Ganzen durchzuführen im Stande ist, indem er über die mächtigsten, verbreitetsten Mittel disponirt. Für die Reisenden aber tritt der Uebelstand hinzu, daß der Privat-Unternehmer die Verpflichtung nicht übernimmt, welche dem Staate obliegt, nämlich den Reisenden jederzeit sofort oder wenigstens nach kurzem Aufent-

halt mit gewechselten Pferden weiter zu befördern, worauf das Wesen und der Vorzug des Extrapost-Instituts ganz eigentlich beruht.

Für die Staatsverwaltung endlich würde durch das Aufhören der Fahrposten insofern eine Verlegenheit entstehen, als die Staatsdienst-Sendungen und die Staatsgelder, welche die Posten portofrei befördern, den weniger sicheren und pünktlichen Privatgelegenheiten überlassen und bezahlt werden müßten. Dies ist kein unbeträchtliches Object, da das Porto für die portofreien Packet- und Geldsendungen sich auf circa 600,000 Thlr. jährlich berechnet und die Anzahl dieser Sendungen beständig steigt. Denn es wurden z. B. portofrei befördert:

im Jahre

1840 ..	693,048	Packete	(im Gew. von ca. 5,291,632 Pfd.),
1857 ..	1,265,940	»	»
1840 ..	160,313,821	Thaler	in Gold, Silber und Papieren,
1857 ..	269,139,169	»	»

Es geht über die Grenzen unseres Zweckes und Raumes hinaus, hier eine vollständig ausgeführte Abhandlung über die beregte Frage zu geben. Die in Vorstehendem mit möglichster Kürze angegebenen Hauptgesichtspunkte, aus denen dieselbe zu beurtheilen ist, dürften die Nothwendigkeit des Fortbestehens des Staatsfahrpost-Instituts, welches in Preußen, wie in den übrigen Deutschen Ländern, durch die historische Gestaltung des öffentlichen Transportwesens sich im Laufe von Jahrhunderten entwickelt hat und schon dieserhalb einen Vergleich mit den entsprechenden Zuständen der Westeuropäischen Staaten\*) nicht zuläßt, außer Frage stellen.

Diese Ueberzeugung drang auch bei den Berathungen der Postgesetz-Entwürfe durch. Die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 26. Februar 1840 sprach die Königliche Willensmeinung dahin aus, daß es nicht die Absicht sei, »die Aufhebung oder Freigebung des Postregals oder einzelner Theile desselben, namentlich das Fahrpostregal, in Frage zu stellen,« und auch aus den im Jahre 1852 in beiden Häusern des Landtags über das neue Postgesetz gepflogenen Berathungen resultirte die Ueberzeugung, »daß die Wichtigkeit des Post-Instituts allgemein anerkannt sei und die Nothwendigkeit, dasselbe für Preußen in seinem bisherigen Umfange fortbestehen zu lassen, nicht in Zweifel zu ziehen sein dürfte.«

Steht diese Nothwendigkeit fest, so müssen folgerect dem Institute die zu seiner Selbsterhaltung nöthigen Vorrechte belassen werden, deren Entziehung nicht nur die Verwaltung der Mittel berauben würde, das Institut fortgesetzt durch zeitgemäße Einrichtungen zu vervollkommen und durch möglichste Ausdehnung seiner Anlagen, wie durch billige Porto- und Gebührensätze noch gemeinnütziger zu machen, sondern auch das Institut

\*) Belgien hat übrigens auf seinen Eisenbahnrouen einen Staats-Fahrpostdienst mit großem Nutzen für den Post-, Packet- und Geldverkehr einzurichten begonnen.

bald in seinen einzelnen Bestandtheilen untergraben und dem Verfall zu führen würde.

Die Exklusivberechtigungen, welche sich der Staat in Beziehung auf das Transportwesen vorbehalten hat und welche gemeinhin unter dem Postregal im weiteren Sinne verstanden zu werden pflegen, sind nun ihrer rechtlichen Natur nach zwiefacher Art.

Einerseits nämlich verbietet der Staat, indem er das Recht, Posten anzulegen, ausschließlich für sich in Anspruch nimmt, den Unterthanen die Errichtung von Anstalten dieser Art und beschränkt auf diese Weise die ihnen sonst eingeräumte Befugniß des freien Gewerbebetriebes, und eben hierin liegt die Regalität der Postanstalten im engeren Sinne.

Andererseits aber nöthigt er sie durch Einführung des Postzwanges, sich bei gewissen Arten von Versendungen und Reisen ausschließlich der Posten zu bedienen und jeder anderen Art der Fortschaffung sich zu enthalten, auch wenn die Letztere durch eine Anstalt erfolgte, welche den Charakter einer Post nicht annimmt, mithin durch die Regalität der Posten nicht untersagt ist.

Es ist ein wesentliches Verdienst der neueren Postgesetzgebung, die Begriffe Postregal und Postzwang ihrem Umfang und Inhalt, wie ihrer spezifischen Differenz nach scharf festgestellt und die in früheren Verordnungen anzutreffende nicht genügend klare Auffassung beider geläutert zu haben. Noch bei den früheren Berathungen über die Postgesetz-Entwürfe waren im Staatsministerium Zweifel über das Verhältniß beider Begriffe entstanden, indem von einigen Seiten die Meinung gehegt wurde, daß der Staat durch die Bestimmungen über den Postzwang erst ausspreche, in welchem Umfange er von den aus dem Postregal folgenden Befugnissen Gebrauch machen wolle, und daß er sie über die Grenzen des Postzwangs hinaus nicht auszuüben, vielmehr sich ihrer zu Gunsten des freien Verkehrs zu begeben beabsichtige. Hiernach wurden Postregal und Postzwang als correlate Begriffe bezeichnet; es ward angenommen, daß die Grenzen des einen durch den Umfang des anderen bedingt werden.

Gegen diese fehlerhafte Auffassung, welche, wenn sie in der Postgesetzgebung zur Geltung gekommen wäre, die nachtheiligsten Consequenzen für das Post-Institut herbeigeführt haben würde, trat nun die Postverwaltung in den im Jahre 1844 von dem damaligen Justitiarius des General-Postamts, jezigen Wirklichen Geheimen Rath und Geheimen Rabinetsrath Illaire bearbeiteten, die gesammten Staats- und Privat-Rechtsverhältnisse des Post-Institutes eingehend beleuchtenden Motiven des damals vorgelegten Gesetz-Entwurfes mit den erschöpfendsten Argumenten auf.

»Es kann nicht in Frage gestellt werden — heißt es in diesen Motiven — und bedarf daher auch keiner Ausführung, daß der Staat, sowohl indem er die Errichtung von Postanstalten zum Regal erhebt, als auch durch Einführung des Postzwanges, die bürgerliche Freiheit seiner Unterthanen beschränkt, und daß beide Maßregeln in dem gemeinsamen

Zweck, die Nutzungen der von ihm unterhaltenen Posten zu erhöhen, übereintreffen. Allein nichtsdestoweniger sind beide in ihrem inneren Wesen, in Beziehung auf die Rechte der Unterthanen, welche dadurch betroffen werden, von einander durchaus verschieden und von einander unabhängig. Indem nämlich der Staat die Anlegung von Posten, d. h. von Anstalten, um Personen oder Sachen regelmäßig oder stationsweise zwischen bestimmten Orten fortzuschaffen, zum Regal macht und somit ausschließlich für sich in Anspruch nimmt, richtet sich die hieraus fließende Beschränkung der Unterthanen gegen den ihnen sonst eingeräumten freien Gewerbsbetrieb und entzieht demselben die Errichtung solcher Anstalten. Sonach bleibt bei und neben dem Regal nicht nur der gewerbliche Betrieb anderer Transport-Unternehmungen, welche die Kriterien der Posten nicht annehmen, gestattet, sondern es wird namentlich auch dadurch die Freiheit des Publicums, zu seinen Reisen und Versendungen sich jeder anderen Transportgelegenheit zu bedienen, unmittelbar gar nicht berührt. Dieser Effect wird vielmehr erst hervorgebracht durch Einführung des Postzwanges, vermöge dessen eben die Unterthanen verpflichtet werden, zu ihren Reisen und Versendungen die Staatsposten zu benutzen und sich jeder anderen, selbst unentgeltlichen Transportgelegenheit zu enthalten.

»Hieraus ergibt sich denn zur Evidenz, daß die Bestimmung des Postzwanges niemals eine Beschränkung des Postregals ist, sondern daß der Staat vielmehr durch denselben, um des Postregals willen und um das Letztere für sich nutzbarer zu machen, seine darin liegenden Berechtigungen noch erweitert und daß er daher den Postzwang erhöhen und ermäßigen, ja denselben ganz aufgeben kann, ohne seine aus dem Regal fließenden Rechte in irgend einer Weise zu gefährden und zu schmälern. Dem Votum vom 30. September 1840, welches die entgegenstehende Ansicht vertheidigt, dürfte eine nicht richtige Auffassung von der rechtlichen Natur des Postzwanges zum Grunde liegen. Dort werden nämlich als »postpflichtig« (dem Postzwange unterworfen) diejenigen Gegenstände bezeichnet,

»deren Beförderung in postmäßiger Weise durch andere als die vom Staat selbst eingerichteten Anstalten nicht stattfinden darf.«

»Könnte dieser Satz als richtig zugegeben werden, dann allerdings würde auch die daraus gezogene Folgerung, daß Postregal und Postzwang correlate (ja sogar identische) Begriffe seien, gerechtfertigt erscheinen. Allein vermöge des Postzwanges ist die Beförderung der demselben unterworfenen Gegenstände nicht bloß in postmäßiger Weise, sondern ganz allgemein untersagt, dergestalt, daß sie nicht nur nicht durch Anstalten, welche die Eigenschaften der Staatsposten (Regelmäßigkeit und Wechsel der Transportmittel) haben, sondern überhaupt nicht, und namentlich selbst nicht unentgeltlich, von Privatpersonen fortgeschafft werden dürfen. Dies scheint zwar in dem gedachten Votum nicht anerkannt zu werden, indem es dort in der weiteren Ausführung heißt:

»Das Recht, von den Unterthanen zu fordern, daß sie sich zu Reisen und Versendungen der Post bedienen, wird auch durch den Postzwang nicht erworben; ein solches Recht existirt überhaupt nicht. Das Monopol der Posten ist nur gegen gewerbweises Befördern von fremden Personen und Sachen gerichtet.«

»Allein diese Ansicht findet in den ganz unzweideutigen Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts Thl. II. Tit. 15. §§. 143. seq. und der Verordnung vom 12. Juni 1804, Artikel 1. und 5., ihre Widerlegung, welche eben den Postzwang normiren und dabei zugleich selbst das gelegentliche Mitnehmen postpflichtiger Gegenstände untersagen.

»So wie aber mit der obigen Prämisse auch die daraus gezogene Folgerung schon von selbst fällt, eben so wenig rechtfertigt sich der in gedachtem Votum ferner aufgestellte Satz,

»daß, wenn das Postregal den Staat zum alleinigen, ausschließlichen Besizer postalischer Anstalten mache, das Publicum an sich schon gezwungen sei, sich derselben zu bedienen, und der Postzwang also in seiner höchsten Allgemeinheit schon in der Exklusivität des Regals begründet sei und nicht besonders ausgesprochen zu werden brauche«,

indem dabei wiederum nicht in Betracht gezogen worden ist, daß eben, weil die Regalität nur die Anlegung postalischer Anstalten verbietet, vermöge derselben die Versendung auf nicht postmäßigem Wege unbeschränkt bleibt.

»Nur in der Umkehrung ist daher der obige Satz insofern richtig, als allerdings, sobald der Staat den Postzwang etablirt, dieser, so weit er reicht, besondere Gesetze zum Schutze des Regals unnöthig macht und in seiner höchsten Allgemeinheit gedacht, daher, als das Majus, zugleich das Regal in seinem weitesten Umfange in sich schließt. Daraus aber, daß innerhalb der Grenzen, für welche er angeordnet ist, zugleich das Regal factisch besteht, läßt sich keinesweges der Schluß rechtfertigen, daß da, wo er endet, auch die Grenzen des Regals gesteckt sind.«

Auch nach ihren practischen Consequenzen aufgefaßt würde die Ansicht, daß die in der Regalität der Posten beruhenden Vorrechte des Staates objectiv nicht über die Grenzen des Postzwanges hinausgehen, als höchst bedenklich erscheinen. Denn, da es nach dieser Ansicht gestattet sein würde, daß zur Beförderung nicht postzwangspflichtiger Güter postmäßig eingerichtete Anstalten von Privat-Unternehmern betrieben werden dürften, so würde der Staat durch Ermäßigung des Postzwanges einen sehr bedeutenden Verlust erleiden, da jene postmäßigen Privat-Anstalten bald einen großen Theil der nicht mehr zwangspflichtigen Güter an sich ziehen würden. Mit jeder Ermäßigung des Postzwanges würden diese Verluste anwachsen, zumal die Privat-Unternehmungen, je weiter sie sich ausbreiten, um so schwieriger überwacht werden und um so mehr Uebergriffe und Contraventionen begehen können. Sonach würde der Staat stets große Bedenken tragen

müssen, eine Ermäßigung des Postzwanges eintreten zu lassen, und es würde mithin jenes Princip gerade ein Hinderniß sein für die allmähliche Befreiung des Verkehrs von dem Postzwange. Nur einzelnen Gewerbetreibenden, nicht der Gesammtheit der Staatsangehörigen würde es Vortheil bringen. Wird dagegen, wie es auch in dem neuen Postgesetz vom 5. Juni 1852 geschehen ist, der Grundsatz festgehalten, daß der Umfang der Regalitätsrechte keinesweges durch die Grenzen des Postzwanges bedingt ist, dem Staate vielmehr die Anlage von postmäßigen Transport-Anstalten (Regelmäßigkeit der Abfahrts- und Ankunftszeit, Wechsel der Transportmittel) ausschließlich gebührt, so werden die Staatsposten die Concurrrenz mit den Privat-Unternehmungen (die alsdann nichtpostmäßig sind) auch in Hinsicht der nichtpostzwangspflichtigen Güter mit ungleich geringeren Verlusten zu ertragen im Stande sein, und es wird alsdann eine Ermäßigung des Postzwanges weit weniger Schwierigkeiten finden.

Bei den Berathungen der früheren Postgesetz-Entwürfe wurde anerkannt, daß eine Ermäßigung des Posttarifs für das Gesamt-Publicum nützlicher sein würde, als das Aufgeben einzelner Elemente des Regals, zumal der Staat, wenn bedrängte Zeiten eine Erhöhung der Einnahmen nothwendig machen würden, diesen Zweck wohl durch eine Rückkehr zu den früheren Tarifen, aber nicht durch eine Wiederherstellung der einmal abgegebenen Vorrechte erreichen könnte.

Allein bei der inzwischen erfolgten beträchtlichen und wiederholten Ermäßigung des Tarifs, sowohl desjenigen, der für den inländischen, als für den Postverkehr mit dem Auslande gilt, ist die neuere Postgesetzgebung nicht stehen geblieben, sondern sie hat auch bezüglich der aus dem Postregal und dem Postzwange fließenden Beschränkungen des freien Gewerbebetriebes und Verkehrs Erleichterungen eintreten lassen.

Fast man diese Beschränkungen in Beziehung auf die Belästigungen ins Auge, welche sie für die Staatsangehörigen herbeiführen, so ist nicht zu verkennen, daß die dem freien Verkehr durch den Postzwang angelegten Fesseln drückender sind als jene, die aus dem Postregal herrühren. Denn durch die Regalitätsrechte werden hauptsächlich nur einzelne Gewerbetreibende betroffen. Der Postzwang dagegen trifft das gesammte Publicum unmittelbar und erscheint demselben besonders deshalb lästig, weil er es in der natürlichen Freiheit beschränkt, zu Reisen und Versendungen jede sich ihm darbietende Transportgelegenheit zu benutzen. Auch erfordert die Handhabung des Postzwanges vielfache Controlen, welche, wenn sie ihrem Zwecke nur einigermaßen entsprechen sollen, nicht ohne Belästigung des Publicums und ohne Hemmung des Verkehrs zur Ausführung gebracht werden können. Daher hat die Postverwaltung hierbei mit Rücksicht zu Werke gehen müssen. Denn ein wie mächtiges moralisches Motiv auch die Achtung vor dem Gesetze ist, so dürfte die große Masse der Nation schwerlich auf jener Höhe sittlicher Bildung stehen, wo die Achtung vor dem Gesetze dem staatsbürgerlichen Pflichtgefühl ganz immanent ist. Ein Gesetz,

welches in mancher Hinsicht materiell drückend ist, wirkt auch in der ange- deuteten moralischen Richtung nachtheilig.

Die Postgesetzgebung des letzten Zeitraums hat daher ihr Bestreben auf Ermäßigung des Postzwanges gerichtet.

Den bei der Gründung des Preussischen Post-Institutes durch den großen Kurfürsten erlassenen Bestimmungen über die Rechtsverhältnisse der Postanstalt zum Publicum war eine Postzwangsfestsetzung fremd. *Zbl. I. S. 51.*\*) Die Einführung eines Postzwanges in Preußen fällt in das erste Jahrzehend des 18ten Jahrhunderts (*Zbl. I. S. 117 u. 178*). Seine weitere Ausbildung und beträchtliche Erhöhung geschah durch die von Friedrich dem Großen eingefetzte Französische Postregie im Jahre 1766 (*S. 267*) und gehört mithin einer Zeit an, wo das Finanzprinzip bei der Postverwaltung überwiegend war.

Das Postgesetz vom 5. Juni 1852 hob zunächst den zuletzt in der Verordnung vom 26. Mai 1820 näher normirten Postzwang für Reisende, der sich als besonders lästig erwiesen hatte, gänzlich auf.\*\*\*) Es ermäßigte ferner den Postzwang bei Packeten von 40 Pfund auf 20 Pfund.\*\*\*) Außer den Packeten (d. i. den postmäßig verpackten Sachen) bis 20 Pfund incl. und den verschlossenen Briefen†) (deren Postzwangspflichtigkeit sich von selbst versteht), sind dem Postzwange noch unterworfen: gemünztes Geld und Papiergeld, ungemünztes Gold und Silber, Juwelen und Pretiosen (alle ohne Unterschied des Gewichtes)††) so wie die nach dem Gesetz vom 2. Juni 1852 einer

\*) Auch das gemeine Recht kennt den Postzwang nicht. „Gemeinrechtlich besteht keine positive Verpflichtung der Privaten, sich zum Personen- und Güter-Transport, Briefe nicht ausgenommen, gerade der Postanstalten zu bedienen, und es kann daher die Postanstalt weder die Absendung von besonderen Boten, noch auch die Uebernahme der Bestellung von Briefen oder Packeten untersagen, oder das Reisen mit Privatlohnkutschern oder gar mit eigenem Gefährte, und das Versenden von Gütern durch Frachtfuhrleute und Schiffer verhindern, sofern ihre Rechte nicht durch besondere Landesgesetze hierauf ausgedehnt sind.“ (K. E. Weiß, *System des Deutschen Staatsrechts*. Regensburg 1843 S. 375. S. 849.) So auch Eichhorn (*Deutsches Privatrecht* §. 392.): „Singegeben kann die Anstalt Niemand nöthigen, sich ihrer zu bedienen, und daher weder die Absendung von Boten, noch die Uebernahme der Bestellung von Briefen oder Packeten untersagen, oder von Lohnfuhrern eine Abgabe erheben, sofern ihre Rechte nicht durch ausdrückliche Gesetze darauf ausgedehnt sind.“

\*\*) Die früheren Entwürfe zum Postgesetz hatten den Postzwang für Reisende noch aufrecht erhalten, die event. Bedingung des 24stündigen Aufenthalts aber auf einen 6stündigen Aufenthalt (wie die Französische Gesetzgebung es durch die Verordnung vom 1. November 1805 und 6. Juli 1806 für die Rheinprovinz bestimmt hatte) eingeschränkt.

\*\*\*) Diese Ermäßigung hatten schon die früheren Entwürfe in Aussicht genommen.

†) Nach §. 14. des Entwurfs von 1844 sollte Reisenden gestattet sein, gleichzeitig drei Briefe unentgeltlich mitzunehmen.

††) In den früheren Entwürfen war die Postzwangspflichtigkeit bei den Geld- u. Sendungen ebenfalls auf das Maximalgewicht von 20 Pfund beschränkt. Dies war vor-



Stempelsteuer unterliegenden Zeitungen und Anzeigebblätter. Für alle durch das Preussische Gebiet auf einer Strecke unter 5 Meilen ohne Umladung transitirenden Gelder und Päckereien wurde der Postzwang aufgehoben. Bei Versendungen durch Expressen und bei Versendungen und Reisen von Orten, von wo ab, und nach Orten, wohin keine Postbeförderung stattfindet, fielen die Beschränkungen aus dem Postzwange schon nach der bisherigen Gesetzgebung (im letzteren Falle für die Strecke bis zur nächsten auf dem Wege belegenen Postanstalt) fort. Eben so findet der Postzwang nicht Anwendung auf solche Sachen, welche die Posten anzunehmen nicht verpflichtet sind. (Glaswaaren, Flüssigkeiten, explodirende Stoffe u. c.)<sup>\*)</sup>

Schon früher hatte die Postverwaltung die Frage der Erörterung unterzogen, ob nicht eine weitere Ermäßigung des postzwangspflichtigen Gewichts (z. B. auf 10 Pfund) oder eine gänzliche Aufhebung des Packet-Postzwanges thunlich sei. Wenn die Post nur die Concurrenz der Dampfschiffe, der Eisenbahnen und der sonstigen Landtransport-Anstalten zu ertragen hätte, so möchte diese Frage zu bejahen sein. Allein in den Rechtsverhältnissen der Eisenbahnen zu der Staatspostanstalt liegt ein wesentliches Motiv gegen die Ermäßigung des Postzwanges.

Die Eisenbahnen haben, wie hier zum Voraus bemerkt sei, der Post weder hinsichtlich des Verkehrs noch der Einnahme Abbruch gethan. Vielmehr hat das Postwesen, der früher oft gehegten Meinung entgegen, gerade seit der Ausbreitung der Eisenbahnen, welche so mächtige Hebel der commerciellen und industriellen Entwicklung geworden sind, seinen größten Aufschwung genommen, und das Post-Institut hat, indem es den Transport der schwerfälligen Güterfrachten verlor, der die Beweglichkeit der Posten nicht selten beeinträchtigte, seinem eigentlichen Zwecke gerade durch die Eisenbahnen, die seine mächtigsten Verbündeten wurden, bei

---

nämlich des hohen Geldportes wegen geschehen. Da dasselbe inzwischen sehr bedeutend ermäßigt worden war und der Postzwang bei Geldsendungen, welche der Sicherheit wegen doch zum größten Theil den Posten anvertraut werden würden, auch wenn der Postzwang nicht bestände, überhaupt weniger drückend ist, so wurde er in dem bisherigen Umfange aufrecht erhalten.

Für diejenigen Theile der Rheinprovinz, in welchen die Französische Gesetzgebung gilt, trat bei Packeten eine Erhöhung des Postzwanges von 2 auf 20 Pfund ein. Dies war durch die Nothwendigkeit der Herstellung einer einheitlichen Gesetzgebung bedingt. Uebrigens hatten die Einwohner der Rheinprovinz insofern dennoch Vortheile, als bei allen Sendungen, die im Verkehr der Rheinprovinz mit den andern Landestheilen vorkamen, der Postzwang von 40 auf 20 Pfund, und in den vormals Bergischen Landestheilen von 50 auf 20 Pfund ermäßigt wurde, so wie demselben auch nur verschlossene Briefe (nach der Rheinischen Gesetzgebung früher verschlossene und unverschlossene) unterworfen wurden.

<sup>\*)</sup> In Oesterreich sind dem Postzwange nur Briefe und periodische Schriften unterworfen (§§. 7. und 12. des Postgesetzes vom 5. November 1837). Auch in Bayern besteht ein Postzwang für Pakete nicht mehr. Sachsen bereitet die Aufhebung vor.

Weitem wirksamer genügen können. Nicht allein, daß die Anzahl der Postanstalten und ihr Betrieb sich immer längs der Eisenbahnrouuten vorzugsweise steigert, auch auf ihrem eisenumschienten Rücken selbst trägt die Bahn die fahrenden Postämter (Bureaux ambulants), die bei Tag und Nacht in rastloser Thätigkeit für die Zwecke des Post-Instituts wirksam sind und die cultivirtesten Striche Europa's durchheilen. Aber auch ganz abgesehen von dem Postbetriebe auf und neben den Eisenbahnen, hat sich nicht minder auf den Landstraßen der Postverkehr bedeutend gehoben und ist keineswegs durch die Eisenbahnen verringert worden. Einige statistische Daten\*) mögen dies näher darthun.

Die Preussischen Posten auf den Landstraßen legten zurück  
im Jahre 1839: 2,458,583 Meilen  
» » 1857: 4,425,677 »

(außerdem 1,438,916 auf Eisenbahnen).

Die Zahl dieser Posten betrug  
im Jahre 1837: 1407  
» » 1857: 2063

(außerdem 838 Bahnhofsfahrten).

Mit den Posten reisten  
im Jahre 1838: 826,623 Personen  
» » 1839: 1,132,186 »  
» » 1856: 3,276,150 »

Die Zahl der Posthaltereien betrug  
im Jahre 1845: 970  
» » 1857: 1068.

Die Zahl der Königlichen Postwagen (auf Landstraßen)  
betrug

1844: 1329  
1857: 2104

(dazu 188 Eisenbahn-Postwagen und außerdem 173 Wagen zu Bahnhofsfahrten, so wie 770 Schlitten).

Die Zahl der Postaltereien wag  
1840: 5492  
1857: 4396

(und 1549 Schlitten); (hier ist eine Verringerung eingetreten wegen des eingegangenen Extrapostdienstes auf den großen Routen, wo jetzt Eisenbahnen sind).

Die Zahl der Postpferde

1839: 14,231

1857: 13,173 (wegen eingegangenen Extrapostdienstes).

\*) Wo die Statistik aus mehreren Jahren vorlag, sind die Angaben für dasjenige Jahr, welches in Preußen dem Bau der ersten größeren Eisenbahnen unmittelbar voranging, genommen worden.

## Die Zahl der Posthalter

1841: 1020

1857: 1068.

## Die Zahl der Postillone

1841: 5148

1857: 4352.

## Die Zahl der Packete\*)

1842: 2,833,598 mit 24,688,302 Pfund

1857: 11,543,688 » 95,611,841 »

## Die Zahl der Postanstalten

1841: 1514

1857: 1956.

## Das Gesamtpersonal des Post-Instituts

1841: 11,669

1857: 19,225.

## Die Post-Einnahme betrug

1840: 7,063,197 Thlr.

1857: 12,176,540 »

## Der Ueberschuß

1840: 1,560,630 Thlr.

1857: 1,964,373 »

Die Rechtsverhältnisse der Post zu den Eisenbahnen normirt der §. 36. des Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen folgendermaßen (Gesetz-Samml. S. 513):

„Die aus dem Postregal entspringenden Vorrechte des Staates, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, so weit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung der postmäßigen Versendungen unter den nachfolgenden näheren Bestimmungen zu benutzen.

1. Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, so weit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.
2. Sie übernimmt den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterworfenen Güter.
3. Sie übernimmt ferner den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.
4. Findet es die Postverwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor anderen

\*) Briefe werden hier nicht erwähnt, da die Eisenbahnen bei deren Beförderung nicht concurriren; ebenso die Geldsendungen, (der Werth der Letzteren betrug

1842: 461,281,232 Thlr.,

1857: 1,225,837,577 Thlr.).

Die Zahl der Briefe 1842: 36 Millionen

1857: 115 »

Personen auf derjenigen Klasse von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestimmt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen zu befördern. (Dieser Fall ist bisher nicht vorgekommen.)

5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Postfreipässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, — vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn; einen anderen Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.
6. Wird der regelmäßige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, daß die Postverwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, so ist die Gesellschaft zum Ersatz des hierdurch veranlaßten Kostenaufwandes verpflichtet.“

Wie diese Gesetzgebung liegt, muß nun den Eisenbahn-Gesellschaften aus jeder Ermäßigung des Postzwanges doppelter Vortheil erwachsen; einmal, weil sie alle nicht postzwangspflichtige Pakete an und für sich befördern dürfen und dann, weil sich die Frachtvergütungen erhöhen, welche die Postverwaltung den Eisenbahnen für den Transport der nicht postzwangspflichtigen Güter nach Maßgabe der abgeschlossenen Verträge zu zahlen hat (unter denen z. B. auch viele Staatsdienstsachen sich befinden, für welche die Post gar kein Porto bezieht).\*) Allerdings stehen beide Factoren in Gegenwirkung. Im Jahre 1855 sind 96,000 Thlr. Frachtvergütungen für nicht postzwangspflichtige Güter an die Eisenbahnen aus der Postkasse gezahlt. Wäre der Postzwang bei Paketen auf 10 Pfund ermäßigt worden, so würden 53,000 Thlr. mehr zu zahlen gewesen sein, und bei einer Ermäßigung auf 5 Pfund 92,000 Thlr. mehr. (Die Anzahl der Postsendungen unter 10 Pfund verhält sich zu denen über 10 Pfund wie 79 : 21; die Anzahl der Sendungen unter 5 Pfund zu denjenigen über 5 Pfund verhält sich dagegen nur wie 55 : 45; die Porto-Einnahme im ersteren Fall wie 60 : 40, im letzteren wie 43 : 57.) Wird der Postzwang für Pakete ganz aufgehoben, eine

\*) In dieser Beziehung ist die Preussische Postverwaltung den Eisenbahnen gegenüber nicht so günstig gestellt, als die Postverwaltungen mehrerer anderen Deutschen Staaten. Meistens müssen dort die Eisenbahnen sämtliche portofreie Sendungen unentgeltlich befördern; für die übrigen Postsendungen erhalten sie Vergütungen, die die Höhe des gewöhnlichen Frachtfasses nicht erreichen; sie müssen auch wohl besondere Aversalvergütungen an die Post für Abtretung einzelner Zweige des Regals zahlen, mitunter auch die für Beförderung der Postsendungen erforderlichen Wagen selbst liefern und unterhalten. Das jetzige Verhältniß in Preußen bezüglich der Vergütungen für die nichtpostzwangspflichtigen Güter verursacht der Administration mancherlei Weitläufigkeiten und ist für Fortschritte in der Postgesetzgebung ein Hemmniß. Zwar hatte das neue Postgesetz den Nachtheil, welcher darin liegt, daß ein wesentlicher Theil der Leistungen der Eisenbahngesellschaften den Posten gegenüber auf einem variablen Moment beruht, dadurch zu beseitigen gesucht, daß es in §. 9. bestimmte: „Für die Verbindlichkeit der bereits concessioinirten Eisenbahn-Gesellschaften zum unentgeltlichen Transport von Postsendungen bleiben die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über den Umfang des Postzwanges maßgebend“, allein mehrere Eisenbahngesellschaften haben auf Grund der mit der Postverwaltung abgeschlossenen besonderen Verträge im gerichtlichen Wege das Recht erstritten, den nach der jedesmaligen Gesetzgebung festgestellten Umfang des Postzwanges für jene Leistungen zur Norm zu nehmen.

Maßregel, die sonst ganz unbedenklich wäre, da die Staats-Postanstalt auf ihrer jetzigen Stufe eines solchen Schutzes nicht mehr bedarf und anerkannte staatswirthschaftliche Grundsätze für die Aufhebung sprechen, so würde jenes Opfer aus der Staatskasse noch bedeutender werden und sich, bei dem zunehmenden Verkehr alljährlich steigern. Es kann aber dem Staate nicht zugemuthet werden, ein solches Opfer, wovon der Vortheil nur den Privat-Eisenbahngesellschaften zufließen würde, zu bringen. Eine Aufhebung des Packetzwanges dürfte daher auf den übrigen Postrouten zwar allgemein, auf den Eisenbahn-Postrouten für jetzt aber nur insoweit räthlich erscheinen, als die Gesellschaften ihre Verpflichtung zu unentgeltlichen Leistungen für die Post in dem bisherigen Umfange auch ferner übernehmen. Erfährt aber die Eisenbahn-Gesetzgebung in dem berührten Punkte eine Aenderung (deren Durchführbarkeit allerdings in Verhältnissen beruht, die außer dem Bereiche der Postverwaltung liegen), oder sind erst mehrere Eisenbahnen in die Verwaltung des Staates übergegangen, so wird eine völlige Aufhebung dieses Postzwanges eher thunlich sein.

Die Resultate der Postzwangsermäßigung von 1852 lassen sich deshalb nicht klar ermitteln, weil in demselben Jahr durch das Gesetz vom 2. Juni 1852 eine Ermäßigung des Packetporto's bewirkt wurde, die auf den Postgüterverkehr mit von Einfluß war:

Die Zahl der Packete betrug

1851: 4,700,468 zu 36,059,686 Pfund.

1852: 5,324,202 zu 43,865,802 »

1853: 5,985,044 zu 50,664,250 »

1854: 6,412,211 zu 54,034,150 »

1855: 7,322,770 zu 64,873,887 »

1856: 10,800,000 zu 90,000,000 »

Das Durchschnittsgewicht jedes Packet's betrug demnach

1851: 7,7 Pfund,

1853: 8,5 »

1855: 8,8 »

1856: 8,3 »

Dasselbe ist mithin trotz der Ermäßigung des Postzwanges gestiegen.

Die Porto-Einnahme für Packete betrug

1851: 789,875 Thaler,

1853: 893,647 Thaler\*).

Schon zehn Jahre vor Ermäßigung des Postzwanges war, wie wir oben gesehen haben, die drückende Lohnfuhrabgabe aufgehoben worden (vom 1. Januar 1842). Ermäßigungen des Posttarifs erfolgten in den Jahren 1844, 1847, 1848, 1849 und 1852.

Das Postregal war in Bezug auf die Beförderung der Personen

\*) Vom II. Semester 1854 ab ist dieselbe nicht mehr getrennt ermittelt worden.

und nichtpostzwangspflichtigen Sachen für den Betrieb der Eisenbahnen den Letzteren überlassen worden.

Ferner wurde durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 3. Januar 1846 (Gesetzsammlung S. 22) Jedermann die Anlegung regelmäßiger Transport-Anstalten mit Wechsel der Beförderungsmittel für Pakete, deren Gewicht 100 Pfund übersteigt, so wie auch für solche Sachen, welche die Posten anzunehmen nicht verpflichtet sind, gestattet.

Durch das Postgesetz vom 5. Juni 1852 wurde außerdem das Postregal auf Wasserstraßen (Dampfschiffe) freigegeben (sowohl in Bezug auf die Beförderung von Personen, als in Bezug auf die Beförderung aller dem Postzwange nicht unterworfenen Gegenstände) und, Behufs der Herstellung billigerer Fahrgelegenheiten für die ärmeren Volksklassen, einem Jeden gestattet, auf Landstraßen Transport-Anstalten zur Beförderung von Personen anzulegen, insofern dabei zwar eine regelmäßige Abgangs- und Ankunftszeit eingehalten wird, aber ein Wechsel der Transportmittel unterwegs nicht stattfindet und das von den Reisenden einschließlich der Fracht für 30 Pfund Freigepäck zu erlegende Personengeld den Satz von  $2\frac{1}{2}$  Sgr. pro Meile nicht übersteigt (§. 2. Gesetz vom 5. Juni 1852)\*). Fahrgelegenheiten zwischen bestimmten Orten mit regelmäßiger Abgangs- und Ankunftszeit, bei welchen das Personengeld auf mehr als  $2\frac{1}{2}$  Sgr. pro Meile festgestellt wird, dürfen dagegen nur mit Genehmigung der Postverwaltung und unter den von derselben zu bestimmenden Bedingungen errichtet werden (§. 4.). Im Uebrigen hielt das Postgesetz die ausschließliche Befugniß des Staats aufrecht, Personen oder Sachen gegen Bezahlung mit unterwegs gewechselten Transportmitteln oder zwischen bestimmten Orten mit regelmäßig festgesetzter Abgangs- oder Ankunftszeit zu befördern.

Neben den Erleichterungen, welche die Postgesetzgebung der Neuzeit hiernach für den Gewerbebetrieb, wie für den Verkehr in Beziehung auf das Postregal, den Postzwang und den Posttarif eintreten ließ, wurden die legislativen Bestimmungen über die Garantie der Postverwaltung reformirt. Der bisherigen Auffassung der desfalligen Rechtsverhältnisse lag im Wesentlichen die Supposition einer Analogie des Schiffergewerbes mit dem Posttransportbetriebe zum Grunde (sfr. S. 269 die Note).

Allein der Postverkehr, wie der Schiffstransport, und zwar jener wegen seines Umfanges und der dabei nöthigen Beschleunigung, dieser hingegen wegen der dabei leicht vorkommenden unabwendbaren Zufälligkeiten bieten, namentlich bei der inzwischen eingetretenen Umwälzung im Land-

\*) Um noch weitere Erleichterungen zu gewähren, sind mit Rücksicht auf die gestiegenen Futter- und Pferdepreise im September 1858 die Ober-Postdirektionen autorisirt worden, Concessionen zu solchen Privatfahrgelegenheiten, wenn das Personengeld nicht mehr als  $3\frac{1}{2}$  Sgr. beträgt, nach eigenem Ermessen zu ertheilen.

transportwesen, so viel Eigenthümliches dar, daß eine Analogie zwischen beiden sich mit Consequenz nicht durchführen läßt. Deshalb war es nothwendig, für die von der Postverwaltung zu leistende Garantie selbstständige Normen festzusetzen; und indem die neuere Postgesetzgebung dies bewirkte, hielt sie dabei den zwiefachen Gesichtspunkt fest, daß einerseits das betheiligte Publicum auf möglichst einfachem Wege zum Ersatz seines Schadens gelange, und insbesondere jede weitläufige und in ihrem Resultat überdies unsichere Ausmittelung möglichst erspart, andererseits aber unter Beseitigung aller engherzigen fiskalischen Rücksichten die Verantwortlichkeit der Postverwaltung dem Publicum gegenüber so weit ausgedehnt werde, als es geschehen konnte, ohne den Staat einer ganz ins Ungewisse hinausgehenden Verpflichtung zu unterwerfen.

Schon in den früheren Gesetz-Entwürfen war zwischen unmittelbarem Schaden und mittelbarem Schaden oder entgangenem Gewinn scharf unterschieden und ausgesprochen worden, daß die Postverwaltung für mittelbaren Schaden oder entgangenen Gewinn nicht hafte \*)

\*) Allerdings läßt sich hiergegen anführen, daß die Post mit dem Absender in einem unerlösen Contractsverhältniß stehe, in Folge dessen sie die aufgegebenen Sache wohlbehalten an den Ort ihrer Bestimmung schaffen müsse, und daß sie daher bei analoger Anwendung der Vorschriften des Allgemeinen Landrechts Thl. I. Tit. 5. §. 285. ff. nach Maßgabe des Grades der Verschuldung, durch welche der Verlust oder die Beschädigung der Sache herbeigeführt wird, nicht nur für den unmittelbaren, sondern auch für den mittelbaren Schaden und sogar unter Umständen für den entgangenen Gewinn aufkommen müsse.

Alllein abgesehen davon, daß wie schon oben erwähnt worden, die Vertretungsverbindlichkeit der Post wegen der Eigenthümlichkeit der dabei obwaltenden Verhältnisse nach selbstständigen Grundsätzen regulirt werden muß, und jene subsidiären Bestimmungen daher nicht maßgebend sein können, so steht der Anwendbarkeit der letzteren doch auch in rechtlicher Beziehung entgegen, daß der Fiscus, als dessen Bevollmächtigte die Beamten zu betrachten sind, durch die Handlungen der Letzteren, insofern sie den ihnen erteilten Instructionen zuwider handeln, nicht verpflichtet wird, mithin deren Versehen nicht zu vertreten hat (A. v. R. Thl. I. Tit. 13. §§. 85. 90.) und für den durch sie den Absendern verursachten Schaden um so weniger aufzukommen gehalten ist, als der Natur der Sache nach er die ihn tangirenden Geschäfte nur mittelst der Beamten, als seiner Organe, in Vollzug setzen kann (A. v. R. I. c. §§. 46. 52. Tit. 6. §§. 50. 53. *ibid.*), weshalb es denn auch einer ausdrücklichen Vorschrift bedurfte, um dem Fiscus die Verbindlichkeit aufzuerlegen, bei dem unmittelbaren Schaden die Versehen seiner Beamten zu vertreten, wie sie im Allgemeinen Landrecht Thl. II. Tit. 15. §. 186. enthalten ist.

Es tritt aber noch hinzu, daß der mittelbare Schaden in Beziehung auf die Postverwaltung, da sie denselben nicht voraussehen vermag, jederzeit ein zufälliger sein wird (A. v. R. Thl. I. Tit. 6. §§. 3. 4.) und ihr daher nach allgemeinen Grundsätzen nicht imputirt werden darf (A. v. R. Thl. I. Tit. 3. §. 13. 14.).

Erscheint aber hiernach selbst vom rechtlichen Standpunkte die Ablehnung der Ersatzverbindlichkeit begründet, so dürfte um so weniger Anstand genommen werden, sie auszusprechen, als die entgegengesetzte Bestimmung der Postverwaltung eine Verantwortlichkeit von ganz ungemessenem Umfange aufbürden würde, gegen deren Folgen sich zu schützen ihr die Mittel gebrechen würden und welche ihr daher bisher weder in der Preussischen, noch in irgend einer auswärtigen Gesetzgebung zugemuthet worden ist. (cfr. Motive zu dem Postgesetz-Entwurf von 1844 Seite 85.)

(S. 269). Rückfichtlich des *casus fortuitus* hatte das Allgem. Landrecht im Prinzip die Nichthaftbarkeit der Postanstalt festgehalten. Auch das Postgesetz vom 5. Juni 1852 geht von diesem Principe aus, bestimmt aber dabei zum Vortheile des Publicums, daß Raub und Diebstahl niemals zu solchen, die Post von ihrer Ersatzpflicht befreienden Ereignissen gerechnet werden sollen. Auch konnten in Folge der in den neueren Postverträgen mit fremden Staaten bezüglich der Garantie für die internationalen Sendungen fast allgemein zur Geltung gekommenen Grundsätze die Bestimmungen über die Ersatzpflicht der Postanstalt in solchen Fällen, wo der Verlust oder die Beschädigung sich auf fremdem Gebiete zugetragen hat, im Interesse des Publicums modificirt werden. Bezüglich der *recommandirten* Briefe *cc.*, für welche bisher ein Ersatz nicht zu leisten war, wurde der Postverwaltung durch das Gesetz vom 2. Juni 1852 ebenfalls eine Ersatzverbindlichkeit auferlegt. Das Gleiche geschah in Bezug auf das Passagiergut und die Kosten der Heilung im Fall der körperlichen Beschädigung eines Postreisenden, in welcher Beziehung der Postanstalt bisher keine gesetzliche Verpflichtung zur Schadloshaltung auferlegt gewesen war.\*)

Der Anspruch auf Schadloshaltung gegen die Postverwaltung muß nach §. 17. des Postgesetzes in allen Fällen gegen die Ober-Postdirection gerichtet werden, in deren Bezirke der Ort der Einlieferung der Sendung oder der Ort der Einschreibung des Reisenden liegt. Bis zum Erlaß der Verordnung vom 2. Januar 1849 über die Gerichtsorganisation (Gesetz-Samml. Nr. 1. pro 1849) mußten Ersatzansprüche bei dem General-Postamte angebracht werden, welches sein Forum bei dem Kammergerichte in Berlin hatte. Die Verordnung vom 2. Januar 1849 hob in dieser Beziehung nur den *eximirten* Gerichtsstand auf, in Folge dessen das General-Postamt sein Forum bei dem Stadtgericht zu Berlin erhielt, wogegen darin, daß Entschädigungsansprüche gegen das General-Postamt gerichtet werden mußten, nichts geändert ward. Erst durch Artikel II. des Gesetzes vom 26. April 1851 (Gesetz-Samml. Nr. 11. pro 1851 S. 181) ward bestimmt: »Der Fiskus hat seinen persönlichen Gerichtsstand bei dem Gerichte, in dessen Bezirke die Behörde ihren Sitz hat, welche befugt ist, den Rechtsstreit im Namen des Fiskus zu führen.« Daß den einzelnen Postanstalten die Befugniß nicht beigelegt werden konnte, über Ersatzansprüche zu entscheiden oder die Postverwaltung im Fall der Klage bei den oft sehr erheblichen Processen zu vertreten, liegt auf der Hand. In Folge des Allerhöchsten Erlasses vom 19. September 1849 waren jedoch in den einzelnen Regierungsbezirken Ober-Postdirectionen als *adminisirrende* Organe eingesetzt worden, und wenn diesen Behörden die Entscheidung (natürlich mit Vorbehalt des Rechtswegs) über die Verbindlichkeit der Postverwaltung zur Garantieleistung nur bei Beträgen

\*) Die Bestimmungen über die Garantie machen den Abschnitt II. des Postgesetzes aus und umfassen die §§. 10—19.



bis zu einschließlich 20 Thln. übertragen worden war, so wurden sie doch im Interesse des Publicums im Postgesetze als diejenigen Behörden bezeichnet, gegen welche Ersatzansprüche ohne Rücksicht auf die Höhe des Entschädigungsanspruchs zu richten sind. In Folge dessen sind auch gerichtliche Klagen auf Entschädigung bei dem Gericht des Ortes anzubringen, an welchem die betreffende Ober-Postdirection ihren Sitz hat.

Der Anspruch auf Entschädigung an die Postverwaltung verjährt nach §. 18. des Postgesetzes mit Ablauf von sechs Monaten. Die Verjährung wird durch Anmeldung der Klage, so wie auch durch Anbringung der Reclamation bei der competenten Ober-Postdirection unterbrochen.

Diese Abkürzung der allgemeinen gesetzlichen Verjährungsfristen beruhte theils darauf, daß die Untersuchung nach längerer Zeit nicht mehr mit gleicher Aussicht auf Erfolg geführt werden kann und die Postverwaltung daher Gefahr laufen würde, ihren Regreß an den schuldigen Beamten nicht mehr begründen zu können; theils darauf, daß das Finanz- und Rechnungswesen der Postverwaltung nicht mit Sicherheit abgeschlossen werden kann, so lange die Kassen noch unbekanntem Entschädigungs-Forderungen ausgesetzt sind, so wie auch die Postverwaltung ohne jene Beschränkung der Verjährungsfristen genöthigt sein würde, längere Zeit ein bei der bedeutenden Zunahme der Sendungen außerordentlich umfangreiches Material an Registern, Manualen, Scheinen u. aufzubewahren. Auch erscheint bei der Schnelligkeit der Verbindungsmittel und der Festsetzung, daß die Verjährung schon durch Anbringung der Reclamation bei der competenten Ober-Postdirection unterbrochen wird, jene Abkürzung als ganz unbedenklich.

Der III. Abschnitt des Postgesetzes (§§. 20—31.) handelt von den besonderen Vorrechten der Posten (Befreiung vom Chaussee-, Brücken-, Fährgelde und anderen Communications-Abgaben, von Pfändungen und bezüglich des Posthalterei-Inventariums von Arresten, Exemption desselben und der Posthäuser von öffentlichen Lasten, Verpflichtung anderer Behörden zur Unterstützung der Post, Verpflichtung der Staatseinwohner zu Hilfsleistungen<sup>\*)</sup>), Berechtigung zur executivischen

\*) Und zwar: §. 25. „Wenn die auf einer Poststation contractlich zu haltende Pferdezahl in Folge ungewöhnlicher Frequenz nicht ausreicht, so sind die Besitzer von Ackerpferden und Lohnfuhrleute, und zwar zunächst die am Stationsorte und sodann jene der benachbarten Ortschaften, der Post die erforderlichen Hilfspferde gegen die volle und unverkürzte Zahlung der Extrapostgebühren zu stellen verpflichtet.“

§. 26. „Wenn den ordentlichen Posten, Extraposten oder Estafetten unterwegs ein Unfall begegnet, so sind die Anwohner der Straße verbunden, denselben die zu ihrem Weiterkommen erforderliche Hilfe gegen vollständige Entschädigung schleunigst zu gewähren.“

Die Bestimmungen des §. 25. finden sich bereits in der früheren Gesetzgebung (Edict vom 30. April 1755 im Nov. Corp. Const. Thl. I. p. 815., und Circular-Berordnung des General-Directoriums vom 8. October 1800 ibid. Thl. X. p. 3131, so wie Allerh. Cabinets-Ordre vom 28. November 1803, v. Kämpf Annalen V. 803).

Beitreibung unbezahlt gebliebener Portobeträge und Gebühren, Vorzug bei Oeffnung der Thore, Barrieren 2c. und rücksichtlich des Ausweichens auf den Landstraßen). Dieselben beruhen in der Natur einer allgemeinen Staatspostanstalt, haben nichts Drückendes und bestanden im Wesentlichsten schon in den ersten Zeiten des Entstehens der Posten (Zbl. I. S. 53 und 120) so wie sie auch zum größten Theile in allgemeinen landrechtlichen Bestimmungen begründet sind.

Der IV. Abschnitt des Postgesetzes (§§. 32—43.) handelt von den Strafbestimmungen bei Post- und Porto-Übertretungen; der V. Abschnitt (§§. 44—46.) von den Strafbestimmungen für andere in Beziehung auf das Postwesen verübte Übertretungen (Ordnungs- und Sicherheitspolizei auf den Posten und in den Passagierstuben).

Bei den Strafbestimmungen sind die Festsetzungen des Gesetzes vom 23. Januar 1838 über die Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen der Allgemeinen Gewerbe-Ordnung vom 17. Januar 1845 und des Strafgesetzbuches vom 14. April 1851 mit berücksichtigt worden.

Dabei ist, was früher nicht der Fall war, bestimmt unterschieden zwischen solchen Übertretungen, die das Postregal und den Postzwang angehen und vorzugsweise von Fuhr-Unternehmern oder sonstigen Beförderern, namentlich beim gewerbsmäßigen Betriebe begangen werden, und solchen Übertretungen, die den Postzwang und die Postgefälle betreffen und von den Absendern begangen werden. Für die ersteren sind höhere Strafen (5—50 Thlr.), für die letzteren niedere Strafen (4facher Betrag des Porto, jedoch Minimum 5 Thlr.) festgesetzt. Im Rückfall tritt Schärfung ein. Die Strafmaße wurden fast durchgehends niedriger gegriffen, als die in den früheren Postverordnungen enthaltenen, und wenn man die Pönalbestimmungen der alten Postverordnung von 1782 mit den entsprechenden Festsetzungen des jetzigen Postgesetzes vergleicht, so

Als das Finanz-Edict vom 27. October 1810 (Ges. Samml. S. 25) und das Edict vom 28. October 1810 (Ges. Samml. S. 77) die Aufhebung des Vorspannes ausgesprochen hatten, zog das Ministerium des Innern den Fortbestand jener Verpflichtung der Staatsangehörigen zur Pferdegestellung für die Post in Zweifel, der Staatskanzler entschied jedoch durch das Rescript vom 15. Februar 1812 zu Gunsten der Posten. Die Postverwaltung kam in Zeiten außergewöhnlicher Frequenz, namentlich bei Reisen Allerhöchster Herrschaften dieser Hilfsleistung nicht entbehren. Uebrigens geschieht alles Mögliche, um jede Belästigung der Gespann haltenden Einwohner dabei zu mildern. Die Stations-Pferdebestände werden dem gewöhnlichen Bedürfniß vollkommen entsprechend regulirt, und die Posthalter verpflichtet, sich selbst für Fälle einer steigenden Frequenz der Hilfe anderer Gespannhalter nach freier Uebereinkunft zu sichern. Während das Vorspann-Regulativ vom 29. Mai 1816 (Ges. Samml. S. 201) die Vergütung für den Militair-Vorspann auf 6 Gr. pro Pferd und Meile festsetzte, zahlt die Postverwaltung den Pferdebesitzern, deren Hilfe sie in Anspruch nimmt, den viel höheren Extrapostvergütungssatz. Die Vorschrift des §. 26. findet sich schon in der Postordnung vom 26. November 1782 Abschnitt XVII. §. 5., wurde inzwischen wiederholt eingeschärft (v. Kampff Annalen Bd. IX, S. 334—336. 644) und ist im Interesse des Publicums selbst unerlässlich.

zeigt sich auch hier der philantropische Standpunkt, den die neuere Gesetzgebung überhaupt inne hält. In materieller Hinsicht stehen die jetzigen Strafmaße überdem in richtigerem Verhältniß unter einander, in formeller Hinsicht sind sie einfacher.

Bei den Vorschriften über das Untersuchungs- und Straf-Verfahren wurden die Bestimmungen der Allgemeinen Gerichtsordnung, des Gesetzes vom 23. Januar 1838 und des Allerhöchsten Erlasses vom 25. März 1850 berücksichtigt. Die Untersuchung wird von den Postanstalten oder den Aufsichtsbeamten summarisch, wie es dem Wesen des administrativen Strafverfahrens entspricht, geführt, und darauf im Verwaltungswege von den Ober-Postdirectionen entschieden<sup>\*)</sup>. Diese können, so lange noch kein Strafbescheid erlassen ist, die Verweisung der Sache zum gerichtlichen Verfahren verfügen, und ebenso kann der Beschuldigte während der Untersuchung bei der Postbehörde und binnen 10 Tagen präclusivischer Frist nach Eröffnung des von Letzterer abgefaßten Strafbescheides auf rechtliches Gehör antragen, oder gegen den Strafbescheid den Recurs an das General-Postamt einlegen. Die Einlegung des Recurses schließt fernerhin jedes gerichtliche Verfahren aus. Bisher hatte es an einem Instanzenzuge für die im administrativen Wege zu führenden Untersuchungen, wie er nunmehr eingerichtet ist, gefehlt, denn von dem Strafresolüt des General-Postamts war nur die Provocation auf gerichtliche Untersuchung möglich gewesen.

Der VI. und letzte Abschnitt (§§. 47 — 52.) enthält »Allgemeine Bestimmungen.« Der §. 50. ermächtigt die Postverwaltung, durch ein von ihr zu erlassendes Reglement, dessen Bestimmungen als ein Bestandtheil des zwischen dem Absender (oder Reisenden) und der Postverwaltung eingegangenen Vertrages anzusehen sind, die weiteren bei Benutzung der Posten zu Versendungen und Reisen zu beobachtenden Vorschriften zu treffen, insbesondere hinsichtlich der Einlieferung der Postsendungen, ihrer äußeren Beschaffenheit und Behandlung, ihrer Bestellung am Ankunftsorte u. s. w., ferner hinsichtlich der Estafettenbeförderung, der Reisen mit den Posten und mit Extrapost u. s. w. Für die Beweglichkeit der Verwaltung war die ihr eingeräumte Befugniß, ohne Einwirkung der gesetzgebenden Gewalt die Bedingungen und Gebühren für baare Einzahlungen, Postvorschüsse, Kreuzband- und Muster-Sendungen, rekommandirte Sendungen, Bestellung der Expresbriefe, der Stadtbriefe und der Pakete durch Factageboten, sowie für die Landbriefbestellung zu bestimmen und das Personengeld festzusetzen<sup>\*\*)</sup>, von großer Wichtigkeit.

Auch wurde dadurch, daß die Bestimmungen reglementarischer und dienst-

<sup>\*)</sup> In Fällen, wo nach §. 34. Verlust der Befugniß zur Treibung des Fuhrgewerbes eintritt (zweiter Rückfall) steht die Untersuchung und Entscheidung den Gerichten zu.

<sup>\*\*)</sup> Nur das Einverständniß des Finanz-Ministers ist hierbei nach dem Allerhöchsten Erlaß vom 13. Februar 1852 erforderlich. (Schon in früheren Zeiten war durch die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 30. Januar 1826 der General-Postmeister zur selbstständigen Festsetzung des Personengeldes ermächtigt worden.)

instructiver Natur aus dem Gesetze selbst ausgeschieden wurden (vgl. S. 280) eine bessere Stoffanordnung in die neuere Postgesetzgebung gebracht.

Das Reglement zum Gesetze über das Postwesen wurde nach vorgängiger Berathung in einer Commission höherer Postbeamten unterm 31. Juli 1852 erlassen. Auf der zweiten Deutschen Postconferenz in Wien wurde es mit geringen Modificationen für den gesammten Postverein angenommen. Unterm 27. Mai 1856 ward demgemäß das revidirte Reglement, welches nunmehr für den internen, wie für den Vereinsverkehr gilt, erlassen.

Wegen des Briefgeheimnisses bestimmt Artikel 33. der Verfassungs-Urkunde: »Das Briefgeheimniß ist unverleglich. Die bei strafgerichtlichen Untersuchungen und in Kriegsfällen nothwendigen Beschränkungen sind durch die Gesetzgebung festzustellen.« Letzteres ist noch nicht geschehen. Die Postverwaltung hat diesen Verfassungs-Artikel auf das Gewissenhafteste befolgt, ihn in allen Specialfällen zu Gunsten des Publicums interpretirt, nur in strafgerichtlichen Untersuchungen und nur auf Requisition der Gerichte und Staatsanwaltschaften Briefe ausgeliefert, sie aber alsdann auch nicht wieder zurückgenommen, überhaupt in diesem wichtigen Punkte das öffentliche Recht in einer Weise gewahrt und behauptet, wie man es nur immer von einer Verwaltungsbehörde erwarten kann. —

### Verwaltung.

Dem Entwicklungsgange der Verwaltung des Preussischen Post-Instituts sind wir oben (S. 397 ff.) bis zu dem Zeitpunkt gefolgt, mit welchem der Geheime Staatsrath v. Nagler als Präsident des General-Postamtes an die Spitze dieser Administration trat (1821). Wir sahen, daß sich bei der allgemeinen Umgestaltung der Staatsverhältnisse in der Stein-Hardenbergischen Epoche bezüglich des Organismus der Postverwaltung Reformbedürfnisse geltend gemacht hatten. Die gleich damals durchgeführten Veränderungen waren mehr durch einzelne dringende aus concreten Verhältnissen hervorgegangene Forderungen des Augenblicks geboten gewesen. Die Resultate eines tiefer durchdachten von schöpferischen Ideen beseelten Planes, der zugleich die in historischen Zuständen liegende Nothwendigkeit mit der Freiheit der zeitgemäßen Reformbewegung zu versöhnen geeignet gewesen wäre, lagen jedoch bisher nicht vor. Allerdings zeigten sich in den ersten von Steins Hand bald nach dem Tilsiter Frieden vorgezeichneten allgemeinen Verwaltungs-Normen die Ansätze einer organischen Umgestaltung der Postverwaltung. Um dieses Sentkreiß aber lebensfähig zu machen, hätte es erst auf einen, seiner naturgemäßen Entwicklung zuträglicheren Boden verpflanzt werden müssen, und dazu wäre eine Zeit ruhiger Bildung erforderlich gewesen, wie sie unter den Stürmen der Jahre 1807—15, bei denen das Postwesen in Preußen wie in Deutschland so sehr in Verfall gerieth, nicht anzutreffen war.

Nach hergestelltem Frieden nahm zunächst der Fürst Staatskanzler die Idee der Reorganisation der Postverwaltung wieder auf. »Die Postverwaltungsgrundsätze selbst anlangend — schreibt Hardenberg unterm 13. Juni 1821 an den Präsidenten des General-Postamtes, Geheimen Staatsrath v. Nagler — so müssen dieselben bis zur Vollendung der von mir sogleich eingeleitet werdenden Reorganisation des gesammten Postwesens unbedingt wie sie zur Zeit bestehen aufrecht erhalten werden.«

In Folge der Allerhöchsten Kabinettsordre vom 19. Dezember 1821 ward demnächst unter dem Vorzuge des Geheimen Staatsministers Grafen v. Böttum eine Commission zur Reorganisation des Postwesens aus höheren Staatsbeamten (meist vom Finanzfache) gebildet. Für die Postverwaltung war nur ein Mitglied, der Geheime Postrath Pistor, in diese Commission berufen worden. Ein einziges Mitglied also hatte genügende Kenntniß von den Gegenständen, um die es sich handelte.

Die Commission trat am 18. Januar 1822 zusammen. Wer sich die wenig lohnende Mühe nimmt, ihre Protocolle zu lesen, der wird die Ueberzeugung theilen, daß die Resultate ihrer Berathungen höchst dürftig gewesen sind. Die edle Zeit wurde vergeudet in endlosen Darstellungen über die Beschaffenheit der Posteinrichtungen, welche das der Postverwaltung angehörige Mitglied zu liefern hatte, um die übrigen Mitglieder nur in den Stand zu setzen, ein einigermaßen auf Kenntniß der Sache gegründetes Urtheil abgeben zu können. Die Berathungen schweiften planlos zwischen Gegenständen der Posttechnik, der Postgesetzgebung, der Administration und des Postfinanzwesens umher. Das wenige Gute, über welches man zu einer Verständigung gelangte, blieb Stückwerk. Das Resultat der über ein Jahr lang gepflogenen Verhandlungen der Commission war ein aus 38 Paragraphen bestehendes Regulativ über die Reorganisation des Postwesens — ein treues Abbild ihrer Berathungen. Der Staatskanzler hatte der Commission beim Beginn ihrer Verhandlungen ein sehr ausführliches Promemoria zugefertigt, welches Vorschläge zur Verbesserung der Postverwaltung enthielt. In demselben war bezüglich des Organismus der Verwaltung besonders hervorgehoben, daß »die oberste Behörde beim Postwesen nicht wie bei anderen Verwaltungszweigen auf eine allgemeine Leitung und Beaufsichtigung des Ganzen beschränkt sei, sondern daß sie sich selbst mit einem nicht geringen Theile der speciellen Verwaltung befaße, ein Umstand, der bei der großen Entfernung einiger Provinzen von der Hauptstadt einen wesentlichen Grund der Mangelhaftigkeit der Postverwaltung ausmache«. In der Hardenbergischen Denkschrift war daher vorgeschlagen, für jede Provinz eine Ober-Postdirection mit administrativen Befugnissen einzurichten, derselben auch das Rechnungswesen für den Bezirk zu übertragen und ihr Behufs beständiger Führung der Aufsicht auf den Betrieb der Bezirks-Postanstalten einen Post-Inspector zuzuordnen. Außerdem aber wollte

Hardenberg in jedem Ober-Postdirectionsbezirke Kreis-Postämter gebildet wissen, die unter den Ober-Postdirectionen stehen würden. Jedem Kreis-Postamte sollte eine bestimmte Anzahl kleinerer Postanstalten (in Bezug auf das Rechnungswesen, die Betriebsaufsicht etc.) zugeordnet werden, die demnach erst mittelbar von der Ober-Postdirection ressortiren würden. Das Motiv für die Bildung dieser weiteren Zwischen-Instanz der Kreis-Postämter, die ein unlebendiges Glied geblieben wäre und demnach auf die Verwaltung nur hemmend hätte wirken können, lag offenbar in der angegebenen großen Ausdehnung der Ober-Postdirectionsbezirke, die sich auf eine ganze Provinz erstrecken sollten.

Die Reorganisations-Commission erklärte sich gegen diesen Vorschlag. Allein sie verwarf auch seinen guten Kern und kam auf die in der Regierungs-Instruction von 1808 entwickelte, Seite 397 näher dargestellte Idee einigermaßen zurück, wonach in jedem Regierungs-Departement ein besonderer Beamter, der bereits in der Landes-Administration fungirt (also etwa ein Regierungsrath), mit der Verwaltung der Postpolizei und Erledigung der Beschwerden in Postsachen beauftragt und ihm ein Post-Inspector beigegeben werden sollte. Ferner sollten 97 unter dem General-Postamte stehende Kreis-Postämter gebildet werden, von deren jedem eine gewisse Anzahl von Postverwaltungen I. und II. Klasse ressortiren würde. Die Kreis-Postämter sollten rechnungslegend, die Postverwaltungen bloße Recepturen sein. Eine Commission practischer Postbeamten sollte die Details zur Ausführung des Reorganisations-Regulativs ordnen, eine Dienst-Instruction ausarbeiten und den Entwurf zu einer neuen Postordnung vorbereiten. Bei dem General-Postamte sollten drei General-Post-Inspectionen nach Maßgabe einer Eintheilung des gesammten Postareals in drei Coursgebiete gebildet werden.

Nicht allein blieb das von der Reorganisations-Commission zusammengestellte Regulativ von des Königs Majestät unvollzogen, sondern es ward die Commission selbst durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 4. April 1823 aufgelöst. Durch eine Allerhöchste Kabinetts-Ordre von demselben Tage ward nach des Fürsten Staatskanzlers inzwischen erfolgtem Tode (26. November 1822) der General-Postamts-Präsident, Geheimer Staatsrath v. Nagler (geb. 1770 zu Anspach, Regierungsrathreferendar daselbst unter Hardenberg, dem er 1798 bei dessen Ernennung zum Mitgliede des General-Directoriums und Kabinettsministeriums nach Berlin als vortragender Rath für das neugebildete Anspach-Baireuthsche Departement folgte; 1802 Geheimer Legationsrath; 1809 Geheimer Staatsrath und Director der zweiten Section des Kabinettsministeriums; trat mit dem Ministerium Altenstein ab, und war von 1810 — 21 außer Dienst; 1821 General-Postamts-Präsident, 1822 General-Postmeister, 1823 in den Adelsstand erhoben; 1824 Bundestagsgesandter in Frankfurt a. M.; 1835 auf seinen Wunsch zurückberufen; in demselben Jahr Geheimer Staatsminister; † 13. Juni 1846), zum General-Postmeister und Chef des

gesamten Postwesens ernannt. »In dieser Eigenschaft, — heißt es in der erwähnten Allerhöchsten Kabinetts-Ordre — haben Sie die Postverwaltung in ihrem ganzen Umfange selbstständig zu führen, auch sollen Sie innerhalb der Grenzen des Etats, welche mit Concurränz der General-Controle zu entwerfen und von Mir zu vollziehen sind, zu disponiren und die auf die laufende Verwaltung sich beziehenden Anträge unmittelbar an Mich zu richten befugt, dagegen aber gehalten sein, Veränderungen und neue Einrichtungen, welche nicht bloß den technischen Postdienst betreffen, sondern auf Leistungen und Verpflichtungen der Unterthanen, so wie auf den Handelsverkehr, auf polizeiliche Verhältnisse oder auf auswärtige Staaten Bezug haben können, dem Staatsministerio im Entwurfe vorzulegen, welches darüber mit Ihnen in Berathung treten und demnächst Meine Entscheidung einholen wird. Die Commission, welche zur Reorganisation des Postwesens bisher bestand, habe Ich aufgelöst und will Ihnen die successive Organisation Ihres Ressorts unter den obigen Beschränkungen überlassen.«

Nachdem noch ferner durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 27. December 1824, auf deren Inhalt wir bei Darstellung der Etatsverhältnisse zurückkommen werden, dem General-Postmeister freiere Bewegung in der Verwendung der finanziellen Mittel zur Hebung des Post-Institutes gewährt worden war, wurden bald unter vorzugsweiser Mitwirkung des nachmaligen General-Postdirectors Schmückert (geb. 12. November 1790 zu Greiffenberg in Pommern; in den Staatsdienst getreten 1807; 1813 freiwilliger Jäger, später Adjutant im Colberger Regiment; focht in den Schlachten von Groß-Görschen, Baugen, Groß-Beeren, Dennewitz, Leipzig, beim Sturm auf Arnheim und vor Antwerpen, wo ihm beim Sturm auf eine Batterie eine feindliche Kugel das rechte Bein forttrieb; erhielt den Abschied als Hauptmann; 1815 Postmeister in Bernau; im August 1816 Hülfсарbeiter im Collegium des General-Postamts; 1. October 1816 Geheimer Postrath; 1840 Geh. Ober-Postrath, welche Charge damals zum ersten Mal verliehen wurde; 1846 Director des General-Postamts; 1849 General-Postdirector, Mitglied des Staatsrathes und der I. Kammer; später des Hauses der Abgeordneten; beging am 10. Juni 1857 das fünfzigjährige Dienstjubiläum; Ritter des eisernen Kreuzes I. Klasse, des Rothen Adler-Ordens I. Klasse mit Eichenlaub und hoher und höchster Oesterreichischer, Russischer, Schwedischer, Dänischer, Niederländischer, Belgischer, Bayerischer, Hannoverscher u. s. w. Orden) in den meisten Zweigen des Postwesens, namentlich aber in dem Cours-, dem Etats-, Personal-, Expeditions-, Postfuhr- und Zeitungs-wesen und den vertragmäßigen Beziehungen zu fremden Staaten Verbesserungen durchgeführt, die das Preussische Postwesen auf eine für die damaligen Zeitverhältnisse sehr hohe Stufe der Vollkommenheit hoben und dasselbe in vieler Hinsicht zum Muster für andere Postanstalten machten. Das Preussische Postwesen erreichte (sagt Freiherr v. Reden in seiner Erwerbs- und Verkehrsstatistik von Preußen) den ersten Rang in Deutsch-

land, ja in Europa, und in gleicher Weise sprachen sich viele andere Schriftsteller unter den Zeitgenossen aus.

Auch die Allerhöchste Anerkennung ward der Verwaltung zu Theil. »Ich habe — heißt es in der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 21. Januar 1828 an den General-Postmeister v. Nagler — aus dem Berichte, den Sie über Ihre sechsjährige Verwaltung des Postwesens unterm 10. d. Mts. an Mich erstattet haben, mit besonderem Wohlgefallen die Resultate ersehen, die von Ihnen detaillirt nachgewiesen worden, und gebe Ihnen für die hierin bezeugte Thätigkeit und Umsicht Meine vollkommene Zufriedenheit zu erkennen. Das Staats-Ministerium ist von Mir beauftragt, die Berathungen über ein neues Postgesetz, über das Regulativ wegen des Extrapost-, Courier- und Estafettenwesens und über das Regulativ wegen der Portofreiheiten möglichst zu beschleunigen.«

Von Frankfurt a. M. aus, wohin der General-Postmeister v. Nagler im Jahre 1824 als Bundestagsgesandte ging, führte derselbe die allgemeinere Leitung des Postwesens, während die specielle Verwaltung in ihren wichtigsten Theilen hauptsächlich den Händen des Geheimen Postrathes Schmückert in Berlin anvertraut blieb.

Durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 24. Februar 1835 ward Herr v. Nagler von dem Gesandtschaftsposten in Frankfurt a. M. entbunden und sein Gehalt als General-Postmeister von 6000 auf 10,000 Thlr., ohne Anrechnung der freien Dienstwohnung, erhöht. Demnächst bestimmte die erwähnte Allerhöchste Kabinetts-Ordre: »In Beziehung auf Ihre Verhältnisse als Chef der Postverwaltung gegen das Staats-Ministerium habe Ich an das letztere diejenigen Bestimmungen erlassen, welche Sie aus der abschriftlich anliegenden Verfügung ersehen. Die legislative Einwirkung des Staatsraths in das Postwesen tritt jederzeit nur dann ein, wenn Ich solche unmittelbar anordne. In Rücksicht auf Meine Zustimmung in Angelegenheiten der Postverwaltung hat es bei den Vorschriften des organischen Gesetzes vom 27. October 1810 (von S. 399) auf welche Ich Sie verweise, sein Verbleiben.«

Jene Allerhöchste Verfügung an das Staats-Ministerium vom 24. Februar 1835 lautete:

»Ich habe zur Feststellung der Dienstverhältnisse des General-Postmeisters bestimmt, daß derselbe in allen Post-Angelegenheiten, welche sich in legislativer oder administrativer Beziehung zur Berathung des Staats-Ministeriums eignen, mit Sig und Stimme in demselben zugezogen werden soll. Das gesammte Technische des Postwesens, namentlich über Brief-, Paket- und Personenbeförderung, über die Erhaltung der Ordnung und Regelmäßigkeit bei derselben, über die Declaration der Werthsendungen, so wie über das Extrapost- und Estafettenwesen bleibt, unabhängig von der Einwirkung eines anderen Ressorts, ausschließlich dem



Geschäftskreise des General-Postmeisters vorbehalten. In Rücksicht auf Meine unmittelbare Genehmigung in Angelegenheiten der Postverwaltung hat es bei den Vorschriften des organischen Gesetzes vom 27. October 1810 sein Bewenden.«

Wenn man einerseits dem verewigten Chef des Preussischen Postwesens, und wohl nicht ohne Grund, den Vorwurf gemacht hat, bei der Verwaltung der Staatspostanstalt den unmittelbaren Finanzgewinn zu sehr berücksichtigt zu haben, so darf andererseits nicht übersehen werden, daß der Staat bei der drohenden Finanzkrisis im Anfange der zwanziger Jahre erhöhte Ansprüche an die Finanzkraft des Post-Instituts machte, in Folge wessen der etatsmäßige Ueberschuß der Postverwaltung um 25 Procent erhöht werden mußte. Später, als die Staatskasse an den beträchtlichen Ueberschuß aus dem Postwesen gewöhnt war, fand die Beschränkung der Finanz-Erträge des Letzteren unüberwindliche Schwierigkeiten. Es war in Preußen, wie in allen übrigen Staaten Europas: das Bedürfniß des Staatshaushaltes nöthigte dazu, die Post noch immer als Einnahmequelle zu benutzen. Und es liegt in der That viel Wahres in den Worten Colonel Maberly's, der als Secretary at the Post office lange Zeit und unter den schwierigsten Verhältnissen die Verwaltung des Britischen Postwesens führte: »Ich bekenne offen — sagt derselbe bei seiner Vernehmung vor dem Postage Committee 1843 (Report p. 175) — daß, wenn ich freies Feld vorfände, ich die Postanstalt keinesweges zur Einnahmequelle machen würde; aber in Anbetracht unseres mit großen Ausgaben belasteten Landes, wo man durch neue Steuern kaum noch einen Heller aufbringen kann, und wo das Publicum bei jeder Steuer sehr ungeduldig ist, glaube ich, ist es gerathener, bei den Einnahmequellen eher darauf zu sehen, ob sie leicht und zu Niemandes wesentlicher Belästigung fließen, als darauf, ob sie sich principiell rechtfertigen lassen.« Das Porto ist eine sehr bequeme Steuer und insofern, als es für eine Leistung gezahlt wird eine der besten Steuern, die es giebt. Nur darf die Verwaltung nicht principaliter aus diesem Gesichtspunkt geführt werden. In Preußen hatte das General-Postamt lange Zeit fortwährende Kämpfe mit der General-Controle, dem Finanz-Ministerium, der Ober-Rechnungskammer und den von Zeit zu Zeit für Finanzzwecke eingesetzten Immediat-Commissionen zu bestehen. Schon bei Gelegenheit der Vorschläge der Immediat-Commission zur Untersuchung des Staatshaushaltes im Jahre 1824 that die Postverwaltung dar: »daß Veredlung und Vermehrung der Communicationsmittel die einzige wahre Postfinanzquelle sei, daß man die Ausgaben nicht beschränken, sondern reichere Betriebsmittel zweckmäßig anwenden müsse,« und im Jahre 1832 sagte der General-Postmeister in einem Berichte an des Königs Majestät über Einmischungen der Ober-Rechnungskammer in den materiellen Theil der Verwaltung: »Was würde aus dem Post-Institute werden, wenn der Chef desselben den einseitigen Ideen von Sparsamkeit und strenger

Fiscalität die Beförderung der Gemeinnützigkeit der Posten aufopfern wollte!« In diesem Immediatberichte beleuchtete der General-Postmeister im Allgemeinen die fortwährenden Bestrebungen der Organe der Finanzverwaltung, die durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 27. December 1824 festgesetzten freieren Dispositionsbefugnisse des Chefs der Postverwaltung zu beschränken und zu verkümmern, worauf die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 12. November 1832 bestimmte: »Da die damaligen Verhältnisse noch fortbestehen und Ihre rühmliche Verwaltung des Postwesens keine Veranlassung zu abändernden Maßregeln darbietet, so kann es bei dem durch Meine Ordre vom 27. December 1824 begründeten Verfahren bewenden.« Auf die Ersparungs-Projecte der durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 3. März 1836 unter dem Vorsitze des Finanzministers eingesetzten Immediat-Commission zur Untersuchung und Feststellung des wirklichen Geldbedürfnisses einer jeden Staatsverwaltung, so weit jene Projecte die Postverwaltung betrafen, entgegnete Herr v. Nagler etwas empfindlich, daß es »wohl nicht die Absicht sein könne, statt der Prediger die Küster die Predigten vorlesen zu lassen, Kürassiere in Dragoner, Gymnasien in Realschulen zu allenfalliger Ersparung umzuwandeln. Im Uebrigen erkenne die Commission selbst an, daß die Resultate der Verwaltung des Postwesens in jeder Beziehung erfreulich seien.« Die Vorschläge dieser Commission bezüglich der Postverwaltung erhielten eben so wenig die Allerhöchste Genehmigung und kamen eben so wenig zur Ausführung, als diejenigen der Reorganisations-Commission von 1821. Daß bei aller und in manchen Punkten übertriebener Sorgfalt für die Finanzen der Entwicklung der volkswirtschaftlichen Seite des Post-Instituts überwiegende Pflege Seitens der Verwaltung zu Theil wurde, bewies das fast einstimmige Anerkenntniß aller Provinzialstände und der Ober-Präsidenten, wie der hohe Ruf, den das Preussische Post-Institut im Auslande genöß. Freilich den glänzenden Resultaten gegenüber, welche das letzte Jahrzehend der Preussischen Postverwaltung in finanzieller, wie in volkswirtschaftlicher Hinsicht aufzuweisen hat, erscheinen die Erfolge der früheren Administration minder bedeutend. Es wäre aber ungerecht, sie deshalb weniger anzuerkennen. Eine Zeit muß aus sich heraus beurtheilt werden und jene frühere Epoche entbehre noch der Impulse, die der mächtige Aufschwung der materiellen Kräfte der Nationen in der Jetztzeit der Entwicklung des Verkehrslebens gegeben hat. Dagegen erheischt auch die historische Treue hier die Erwähnung, daß die Postverwaltung in den späteren Lebensjahren ihres verewigten Chefs, der sich in der letzten Zeit schwer für durchgreifende Reformen entscheiden konnte, in ihrer Entwicklung nicht überall so schnell und entschlossen voranschritt, als die durch die mächtige Anspannung aller Factoren der Production so vielfach potenzierte Verkehrsthätigkeit es erheischen mochte. Der Postchef hätte alle Mittel anwenden sollen, wo nicht den Bau, doch die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen, wenigstens der größeren,

unter seine Leitung zu bringen. Allein Herr v. Nagler war bekanntlich ein Gegner der Eisenbahnen, und als die entgegenstehende Ansicht der einsichtigsten Rätthe später bei ihm Eingang fand, war schon der günstige Moment veräußert. Die Maxime des Abwartens und Temporisirens konnte auf diesem Gebiete, wo es galt, rasch und entschlossen zu handeln, nicht, wie sonst wohl, Triumphe feiern. So geschah es auch, daß die wichtigsten und zum Theil im Schooße des General-Postamtes schon seit längerer Zeit vorbereiteten Angelegenheiten: Revision der Postgesetzgebung, Ermäßigung und Vereinfachung der Portotaxe, Umgestaltung des Expeditionsmodus und Kassen- und Rechnungswesens, Ausdehnung der Postdampfschiffahrten auf der Ostsee, Gründung des Deutschen Postvereins und Umgestaltung des Organismus der Verwaltung unausgeführt blieben. Der General-Postmeister v. Schaper ergriff dieselben zwar mit dem lebendigsten Fortschritts-eifer; allein seine Amtsdauer war zu kurz und fiel in eine für planmäßiges Schaffen zu wenig geeignete Zeit, um bedeutende Resultate auf dem Gebiete der positiven Gestaltung zu erzielen. Dies blieb der folgenden Epoche vorbehalten, in welcher, nachdem die obere Leitung des Postwesens auf den Handelsminister v. d. Heydt übergegangen und der General-Postdirector Schmückert an die Spitze der technischen Verwaltung getreten war, eine Reihe umfassender Reformen durchgeführt, die Verwaltung von den fiskalischen Traditionen befreit und jene Einheit zwischen Hauptzweck und leitender Idee hergestellt wurde, welche vorzugsweise die Quelle nützlichschaffender Thätigkeit, die Grundbedingung lebensvollen Fortschreitens ist.

Was den Verwaltungs-Organismus der Postanstalt betrifft, so hatte Herr v. Nagler das Centralisations-system, wie es unter Friedrich dem Großen bestand, beibehalten und die in der Stein-Hardenberg'schen Zeit angeregten Ideen der Einrichtung von Provinzial-Postverwaltungsstellen nicht recipirt. Sämmtliche Postämter (unter denen einzelne größere den Namen Ober-Postamt [Hof-Postamt] führten, ohne daß sie irgend eine selbstständigere Stellung als die übrigen einnahmen<sup>\*)</sup>) und die sogenannten Postverwaltungen ressortirten gleichmäßig und unmittelbar von dem General-Postamte. Es waren ihrer 1849: 290. Jedem Postamte war in Bezug auf die Rechnungslegung und Betriebsaufsicht eine gewisse Anzahl von Postanstalten geringeren Umfanges (Postexpeditionen, Brieffammlungen) zugeordnet. Es waren ihrer 1849: 1410. Das ganze Postgebiet war mit Rücksicht auf die Grenzen der Provinzen und auf die Ausdehnung der größeren Course in mehrere (der Regel nach sieben, zuletzt zehn) Inspectionen getheilt, in deren jedem ein Post-Inspector als Commissarius des General-Postamtes persönlich und unmittelbar die Aufsicht auf die Postämter, Postcourse, Posthaltereien &c. zu führen hatte. Wenn

<sup>\*)</sup> Die hin und wieder gemachten Versuche, den Ober-Postämtern einen weitem Wirkungsbereich zu geben, blieben unfruchtbar.

nun auch unter dem General-Postmeister v. Nagler der Central-Postbehörde eine große Vollendung gegeben und vermöge der Kräfte, die in ihr wirkten, eine ruhmvolle Vervollkommnung des Post-Instituts erreicht ward, so blieb doch bei der strengen Centralisation der Verwaltung die oberste Behörde, was schon Hardenberg ausstellend bemerkt hatte, mit einem nicht geringen Theil der speziellen Verwaltungsgeschäfte belastet. Die Erledigung derselben nahm bei dem bedeutenden Anwachs des Postverkehrs seit Entstehung der Eisenbahnen die Kräfte des Directoriums dergestalt in Anspruch, daß sie lediglich durch die Wahrnehmung der laufenden Verwaltung erschöpft wurden und eine schaffende und belebende Thätigkeit zuletzt kaum mehr entfaltet werden konnte. Auch litt die beim Postwesen so nöthige schnelle und freie Bewegung der Verwaltung unter einer Geschäftsanhäufung, von deren Umfang man sich einige Vorstellung machen kann, wenn man bedenkt, daß von allen Civilverwaltungsbranchen des Staates das Getriebe des Post-Institutes am weitesten verbreitet, das Personal am zahlreichsten ist. In den Büreaus des General-Postamtes waren circa 250 Beamte und Unterbeamte thätig und nahe an 90,000 Nummern liefen jährlich durch das Eingangs-Journal (1822: 37,789, 1829: 46,642, 1838: 59,818). Bei einer solchen die kleinsten Dienst-details umfassenden Thätigkeit der Centralbehörde mußten die Amtsvorsteher in den Provinzen bald alle Selbstständigkeit verlieren. Von einem Eindringen in den Geist der Verwaltungsgrundsätze und einer auf richtigem Verständniß des allgemeinen Zusammenhanges derselben beruhenden Erfüllung des Berufes ward unter diesen Umständen wenig offenbar. Noch weniger vermochten die Amtsvorsteher in dieser Richtung einen belebenden Einfluß auf die ihnen zugewiesenen Postexpeditionen auszuüben, denen gegenüber ihre Thätigkeit sich damals hauptsächlich auf Feststellung der monatlichen Abrechnung und, wenn viel geschah, alljährlich einmalige Kassenrevision beschränkte. Die Post-Inspectoren traten zu selten in persönlichen Verkehr mit der leitenden Stelle, ihre Bezirke waren zu ausgedehnt, ihre Kräfte bei der zunehmenden Erweiterung der Postverwaltungs- und Betriebsverhältnisse durch specielle Aufträge viel zu sehr in Anspruch genommen, als daß sie sich die zu jeder hervorbringenden Thätigkeit erforderliche Freiheit des Geistes hätten bewahren können. Dazu kam die gedrückte Stellung der jüngeren Postbeamten, die geringe Aussicht zur Erlangung eines selbstständigen Wirkungskreises, welche dem freien Vorwärtstreben selbst der kräftigeren Geister Fesseln anlegte. Die Folge von Allem diesem war, daß der Einzelne sich nicht mehr mit dem Allgemeinen verbunden fühlte und bei seinem Wirken den Gesamtzweck aus den Augen verlor — ein untrügliches Zeichen des allmählichen Erstechens jedes Organismus.

Die Frage, ob in dem Verwaltungs-Organismus des Postwesens das Centralisationsystem oder die Gliederung nach administrativen Provinzialorganen vorzuziehen sei, läßt eine allgemeingültige Antwort a priori

nicht unbedingt zu. Es wird hierbei immer wesentlich auf specielle Verhältnisse und geschichtliche Zustände ankommen. Oesterreich, Preußen, Bayern und die Schweiz haben Provinzial-Postverwaltungsbehörden; die Westeuropäischen Staaten und die Amerikanische Union haben eine centralisirte Verwaltung im Postwesen. Allerdings ist bei ihnen, da kein Staats-Fahrpost-Institut besteht, die Handhabung der Postverwaltung bei Weitem einfacher, und überdies wird die Wirksamkeit der Centralstelle durch zahlreiche Controlorgane in den Provinzen (in Frankreich die Departements-Post-Inspectoren [über 90] und Unter-Inspectoren, in England die Surveyors, in den Vereinigten Staaten die Special-Agents) unterstützt und verstärkt. So sehr die Postanstalt materiell mit dem Staatsleben zusammenhängt, so wenig wird sie im Ganzen von den wechselnden Formen der äußeren Erscheinung desselben, von der Staats-Verfassungs- und Verwaltungsordnung berührt. Die Gerichtsorganisation, die Polizeiverwaltung, die Regierungen, die ständischen und Communalverhältnisse sind eng damit verknüpft. Die Postverwaltung hat in ihren administrativen Gestaltungen freieren Spielraum, da das Bogen der politischen Elemente und Parteien sie nicht bewegt. Desto mehr Rücksicht hat sie aber auf ihre eigenen Verhältnisse zu nehmen; desto stärkeren Widerstand hat sie der vis inertiae zu leisten, die in einem von äußeren Kräften nicht bewegten Körper am ehesten Stillstand erzeugt.

Die Centralisation gewährt den Vortheil der Einheit und in mancher Hinsicht der Schnelligkeit. Zu weit ausgedehnt, kann sie aber leicht die entgegengesetzten Nachtheile herbeiführen. Durch provincielle Mittelbehörden bleibt dagegen die Verwaltung in unmittelbarer Berührung mit dem wirklichen Leben und den, stetem Wechsel unterworfenen Bedürfnissen des Verkehrs. Wichtigere Gegenstände gelangen, von sachkundiger Hand vorbereitet, in genügender Reife zur Cognition der Centralstelle: mit unwichtigen wird sie nicht behelliget. Durch genauere Controle und durch angemessene Zusammensetzung des den Provinzial-Behörden bekannten Personals bei den Post-Anstalten wird eine verlässlichere Executive gesichert, so wie die Handhabung einer festen Dienstdisziplin ermöglicht. Je ausgebreiteter die Lage der Provinzen eines Staates ist, desto eher kann den an den Conferenzsaal und die Schreibstube gefesselten Mitgliedern der Centralstelle die bei der speziellen Leitung der Postverwaltung so wichtige Kenntniß der Localumstände, der Persönlichkeiten und concreten Verhältnisse im Laufe der Zeit entgehen. Die in Folge der Geschäfts-Ueberlastung höchst selten unternommenen Reisen der Mitglieder des Collegiums in die Provinzen werden den Werth dauernder näherer Beobachtung und längeren unmittelbaren Verkehrs nicht ersetzen können. Die Centralstelle, außer Berührung mit den realen Verhältnissen, geräth in Gefahr, in farblose Allgemeinheit zu verflachen. Die Vorsteher der Aemter in den Provinzen, des Selbstdenkens entwöhnt, werden die Verfügungen mechanisch ausführen, ohne die höhere Aufgabe der executiven Instanz zu erfassen, die

darin besteht, die Allgemeinheit des Grundsatzes auf die Besonderheit des Falles, der Eigenthümlichkeit des Letzteren entsprechend, anzuwenden. So kann es leicht dahin kommen, daß die Verwaltung ein förmig wird, ohne im höheren Sinne einheitlich zu sein. In dieser Hinsicht können Territorialbehörden in richtig abgemessenen Bezirken bei denkender Auffassung und weiser Erfüllung ihres Berufes für den Verwaltungsorganismus von ähnlicher Wichtigkeit werden, wie gesunde corporative Elemente es für die naturwüchsige Entwicklung des inneren Staatslebens sind.

Die Centralisation der Verwaltung war in früheren Zeiten unbestreitbar von großem Nutzen, als das Postwesen mehr in den Stadien der Ausbildung begriffen und noch nicht zu einem bestimmten, die Hauptmomente seiner Entwicklung in der festen Form allgemeiner Grundsätze consolidirenden Abschlusse eines gereiften Verwaltungssystems gelangt war.

Aber schon unter Friedrich dem Großen war die Idee der Einrichtung einzelner Provinzial-Postverwaltungsstellen, freilich noch in sehr unbestimmten Umrissen und mit vorwiegender Rücksicht auf die Verhältnisse Schlesiens, hervorgetreten (Seite 211). Man hatte damals unter Anderem auch den Fall des Krieges im Auge, und allerdings kann auch für diesen Fall die Wirksamkeit von Territorial-Behörden, wie die allgemeine Erfahrung lehrt, großen Nutzen stiften. Als 1806 nach der Einnahme Berlins das General-Postamt zersprengt wurde, geriethen die rath-, hülfs- und führerlosen Postanstalten in den Provinzen in raschen und allgemeinen Verfall, der durch die Wirksamkeit geeigneter Bezirks-Postverwaltungs-Behörden in vielen Gegenden hätte verhindert oder wenigstens in seinen Folgen gemildert werden können.

Stein und Hardenberg hatten jenen Gedanken schon bestimmter formulirt. Allein durch die Gestaltung der Gebiets-Verhältnisse der Preussischen Monarchie in Folge des Wiener Congresses war das Preussische Postareal aus Gebietsstheilen zusammengesetzt worden, in denen hinsichtlich der Postverfassung große Verschiedenheiten obwalteten. Ueberdies war das Postwesen während der Kriegsjahre im Allgemeinen so zerrüttet worden, daß fast ein völliger Neubau nöthig war. Unter diesen Verhältnissen erschien den General-Postmeistern v. Seegerth und v. Nagler die Centralisation der Verwaltung zweckmäßiger. Gegenwärtig aber, wo die Eisenbahnen und Telegraphen die schnellste Verbindung der Centralstelle mit den Mittelbehörden sichern, wo Einheit in die Verwaltungsnormen und die allgemeineren Grundlagen des Post-Institutes gebracht worden war, schienen die allerdings auch mit der Decentralisation verbundenen Nachtheile nicht mehr zu fürchten, wenn die Kompetenzgrenzen der Mittelbehörden richtig bemessen wurden. Ueberhaupt aber liegt in dem natürlichen Zusammenhange des Postwesens das wirksamste Schutzmittel gegen die bei Einsetzung von Territorialbehörden etwa zu besorgende Zersplitterung, wie denn, um von vielen Beispielen ein anschauliches zu wählen, unter Anderem die großen Course, deren Regulirung das General-Postamt sich vorbehalten hat, ge-

wissermaßen natürliche Bindemittel bilden, die die einzelnen Bezirke untereinander verknüpfen.

Nach dem Tode des General-Postmeisters v. Nagler entwarf der General-Postdirector Schmücker zuerst die Grundlagen zur Reorganisation der Postverwaltung, denen der im Detail ausgearbeitete Plan folgte, welcher, nachdem das Postdepartement dem durch Allerhöchsten Erlaß vom 17. April 1848 gebildeten Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zugetheilt und vom 1. October 1849 ab die General-Postmeisterstelle eingezogen worden war, die Genehmigung Seiner Excellenz des Staatsministers v. d. Heydt und die Zustimmung der übrigen Staatsminister erhielt. Auf den Immediatbericht des Staatsministeriums vom 15. September 1849 erfolgte durch die Allerhöchste Ordre, d. d. Sanssouci, 19. September 1849, die Genehmigung Seiner Majestät des Königs:

»Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 15. September d. J. erkläre Ich mich mit der in Antrag gebrachten zeitgemäßen Umgestaltung der Verwaltung des Postwesens einverstanden und bestimme demgemäß Folgendes: Für jeden Regierungsbezirk, so wie für die Residenzstadt Berlin ist eine Ober-Postdirection einzurichten. Sämmtliche Postanstalten des Regierungsbezirks werden der Ober-Postdirection gleichmäßig untergeordnet. Die im Auslande gelegenen Preussischen Postanstalten werden den nächstgelegenen Ober-Postdirectionen zugewiesen. Das Ober-Postamt in Hamburg bleibt wegen seiner Lage und Wichtigkeit als ein Immediat-Ober-Postamt bestehen; die anderen größeren Postämtern bisher beigelegte Benennung »Ober-Postamt« fällt weg. Dem Vorsteher der Ober-Postdirection werden zugewiesen: Ein Bureauvorsteher, \*) welcher in Behinderungsfällen des Ober-Postdirectors denselben vertritt, ein Post-Inspector, ein Postkassen-Controleur und die nothwendige Anzahl von Bureau- und Revisions-Beamten. Den rechtskundigen Beistand bei der Ober-Postdirection hat der Justitiarius der Regierung, bei der Ober-Postdirection in Berlin der Justitiarius des Post-Departements zu leisten. Bei jeder Ober-Postdirection ist eine Bezirks-Postkasse \*\*) einzurichten, deren Personal aus einem Rendanten, welcher den Ober-Postdirector als Vorstand der Local-Postanstalt vertritt, aus einem Buchhalter und einem Kassirer besteht, welcher zugleich die Kassen-geschäfte der Orts-Postanstalt besorgt. Dagegen geht die General-

\*) Die Bureau-Vorsteher erhielten den Titel »Postrath« durch die Allerhöchste Ordre vom 3. April 1850. Gef. Samml. Nr. 22.

\*\*) Die Bezirks-Post-Kassen erhielten die Benennung »Ober-Post-Kasse.« Von der Vereinigung der Rendantenstelle mit der Vorsteherstelle der Local-Postanstalt ward später in den meisten Fällen Abstand genommen und für letztere Stelle ein besonderer Beamter »Post-Director« eingesetzt. Das Personal der Ober-Post-Kassen ward im Allgemeinen aus einem Rendanten, einem Buchhalter und einem Hilfsbuchhalter zusammengesetzt.

Postkasse in Berlin als entbehrlich ein. Die unmittelbare Controle über die Ober-Postdirectionen, namentlich die Sorge für Aufrechthaltung eines übereinstimmenden Verfahrens bei denselben wird durch zwei General-Post-Inspectoren wahrgenommen, deren Functionen von den vortragenden Rätthen des Post-Departements, nach näherer Bestimmung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, mit versehen werden sollen.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hat diese Bestimmungen zur Ausführung zu bringen, die dazu weiter erforderlichen Anordnungen zu treffen und die bei der Central-Postverwaltung zu entbehrenden Beamten bei den Ober-Postdirectionen und Postanstalten, so weit als thunlich, anderweit zu verwenden.

Sanktsouci, den 19. September 1849.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

(gegenggez.) Graf v. Brandenburg. v. Ladenberg.  
v. Manteuffel. v. Strotha. v. d. Heydt.  
v. Rabe. Simons. v. Schleinitz.

An das Staatsministerium. «

Mit der energischsten Thätigkeit ward an die Ausführung gegangen. Innerhalb vier Monaten waren die Vorarbeiten vollendet und mit dem 1. Januar 1850, nach 200 jährigem Bestehen der Preussischen Staats-Postanstalt, trat die Reorganisation ins Leben, die bedeutungsvollste und tiefgreifendste Umgestaltung, welche, seitdem der große Kurfürst im Jahre 1649 den Befehl ertheilte, daß Verwaltung und Betrieb des Postwesens vom Staate übernommen werden sollte, das Preussische Post-Institut erfahren hat. Die Postverwaltung hatte in einer nach dem Zeugniß der schon bis jetzt erreichten Gesamtergebnisse durchaus zweckentsprechenden Weise durch sich selbst die Aufgabe gelöst, welche zu verschiedenen Zeiten und selbst von zweien der größten Preussischen Staatsmänner zu lösen versucht worden war.

Die Reform erstreckte sich nicht allein auf Einrichtung der Ober-Postdirectionen, in welchen dem Organismus der Verwaltung die zu seiner freieren Bewegung und erhöhteren Lebensäußerung erforderlichen Glieder gegeben waren, sondern sie griff theils unmittelbar, theils in ihren vorausberechneten weiteren Folgen in viele der wichtigsten Verhältnisse des Postwesens ordnend und neugestaltend ein: in die Verwaltung und Classification der einzelnen Postanstalten, wie in die innere Einrichtung der Centralbehörde, in die Beamten- und Etatsverhältnisse, wie in das Rassen- und Rechnungswesen und den Zustand des Betriebes, sowohl beim Expeditions- als beim Transportwesen, und war für die innere Hebung, wie für die äußere Erscheinung des Post-Instituts von gleich wohlthätigem Einfluß.



Wo die Reorganisation in einzelnen Beziehungen hinter dem beabsichtigten Zwecke noch zurückblieb, ist der Grund davon hauptsächlich in vorübergehenden Verhältnissen zu suchen. Die allgemeinen Principien der Reorganisation haben sich überall bewährt, und bei eingehender Vergleichung des gesammten Zustandes des Preussischen Postwesens vor zehn Jahren mit dem heutigen wird sich als Resultat die Ueberzeugung ergeben, daß den Grundgedanken jener Reformen ein belebender Geist und eine verjüngende Kraft inne wohnen, denen die Wiedergeburt dieses für den Wohlstand und die Gesittung der Nation so wichtigen Institutes zu verdanken ist. Und so müssen jene Ideen wie jedes Produkt ächten Geistes auch Geist erzeugend fortwirken, die neubegründete Aera der Verwaltung als bewegendes Agens mit frischem Pulschlage durchdringen und vermöge der ihnen gegebenen bildsamen Form die lebendige Fortentwicklung des Ganzen auch in den ferneren Stadien leiten und befördern.

Bei der Einrichtung der Territorial-Postbehörden kam in Frage, ob statt der für jeden Regierungs-Bezirk projectirten Einsetzung einer Ober-Postdirection nicht für jede Provinz eine Provinzial-Postdirection zu errichten sein würde. Es wurde jedoch hiervon damals in der Rücksicht Abstand genommen, daß einige Bezirke alsdann zu groß, der Verwaltungsapparat einer Provinzial-Direction zu complicirt und die Untermischung des Büreausystems mit Elementen der Collegial-Verfassung alsdann wahrscheinlich nothwendig geworden wäre, so daß Schwerfälligkeit und Kostspieligkeit der Verwaltung nicht in dem Grade hätten beseitigt werden können, wie bei der Einsetzung von Ober-Postdirectionen.

Den Ober-Postdirectionen wurde im Wesentlichsten übertragen: Die Sorge für pflichtmäßige Ausführung der Allgemeinen Landesgesetze und Anordnungen der obersten Postbehörde, die Wahrung der Postgerechtfame und Untersuchung und Bestrafung der Post-Contraventionen und Porto-Defraudationen,\*) die Bearbeitung des Garantiewesens, die Ueberwachung und Bervollkommnung des Dienstbetriebes bei den Postanstalten, die Erledigung der Beschwerden des Publicums, die Controle über richtige Ausführung der Postverträge, die Controle über die Ertragsverhältnisse der Postanstalten und Postverbindungen, Sorge für Localien und Beschaffung der Inventarien, Prüfung der Einnahmen und Ausgaben, Entwerfung der Special-Etats, Beaufsichtigung des Kassen- und Rechnungswesens bei der Ober-Postkasse, General-Abrechnung mit fremden Postverwaltungen, Ueberwachung, richtige Benuzung der Expeditionswegen, die Verdingung des Postfuhrwesens, Festsetzung der Extrapoststraßen und postmäßigen Entfernungen, Einrichtung der Kariol-, Boten- und Retour-Reitposten-Veränderungen im Gange der Local- und Anschlußposten, die Verständigung

\*) Durch den Allerhöchsten Erlaß vom 25. März 1850 (Ges. Samml. Nr. 22. pro 1850) wurde die Befugniß des General-Postamtes, in Post- und Porto-Contraventionen durch eine Resolution zu entscheiden, auf die Ober-Post-Directionen übertragen.

mit den Provinzial-Verwaltungsbehörden über Instandhaltung der Wege, Trajektanstalten u., die Aufsicht über den Gang der Posten, Bestrafung der Versäumnisse, Geschäftsverkehr mit den Eisenbahn-Directionen, resp. den Eisenbahn-Commissariaten in Angelegenheiten des laufenden Dienstes und Abrechnung mit denselben, Beschaffung der Postcourswagen und Sorge für die Unterhaltung derselben, Bestimmung des Orts der Beschäftigung der Post-Aspiranten, Eleven und Assistenten, Abnahme des ersten Post-Examens; Annahme, Befoldung, Versetzung und Entlassung der Post-Expedienten, Post-Expediteure und Post-Unterbeamten, Genehmigung zur Annahme der Post-Expeditionsgehilfen und Entlassung derselben, Regulirung der Cautionsverhältnisse sämmtlicher Beamten und Unterbeamten, Handhabung der Dienstdisciplin, Abfassung executorischer Beschlüsse, Beurteilung der Beamten (auf vier bis sechs Wochen), Bewilligung von Unterstützungen aus der Postarmerkassa u. a. m.

Der Ober-Postdirector führt die Verwaltung in dem ihm anvertrauten Bericht selbständig und unter eigener Verantwortlichkeit. Er hat den Bezirk, so oft es nach seinem pflichtmäßigen Ermessen nothwendig ist, zu bereisen, um sich von dem Zustande des Betriebes und den Bedürfnissen des Verkehrs zu unterrichten, und die Leistungen und die Führung der einzelnen Beamten kennen zu lernen. Der Post-Rath (Büreau-Vorsteher) hat den Ober-Postdirector durch wirksame Theilnahme an den Verwaltungsgeschäften zu unterstützen, ihn in Abwesenheitsfällen zu vertreten und speciell den Geschäftsgang in den Büreaus der Ober-Postdirection zu regeln und zu überwachen.

Die Gestaltung und innere Einrichtung der Ober-Postdirectionen ist in dem vorangeführten Allerhöchsten Erlasse vom 19. September 1849 in den Grundzügen vorgeschrieben. Sie beruht auf den Prinzipien des Büreausystems, welches seit 1810 in der Postbehörden-Verfassung zur Geltung gelangte (cfr. S. 400) und der Natur dieses Staats-Institutes am besten entspricht. Es herrscht daher auch in den Postverwaltungs-Ordnungen aller übrigen Länder vor; war überdies in Preußen vor 1810, wemgleich die Einrichtung des General-Postamtes collegialisch war, schon factisch vorwaltend, und zeigte sich unter andern in Frankreich, nach dem verunglückten Versuche des Conventes, ein oberstes-Post-Administrations-Conseil mit collegialischer Verfassung einzusetzen, in seiner ganzen Nothwendigkeit (vergl. die Note zu S. 627). Allerdings wird es immer ein Hauptmangel der Büreauverfassung bleiben, daß sie geringere Garantien des öffentlichen Rechtes gewährt, als das Collegialsystem: indeß ist dabei doch auch nicht zu übersehen, daß es jener formellen Garantien des öffentlichen Rechtes immer weniger bedarf, jemehr die materiellen Garantien desselben hervortreten: nämlich die Herrschaft des sittlichen Principes im Staate und die Erstarkung des allgemeinen Rechtsbewußtseins. Bei der Lebensströmung, die in einem gesunden Verwaltungsorganismus zwischen Haupt und Gliedern herrscht, wird auch in dieser Hinsicht die

Wirksamkeit der Provinzialstellen richtig geleitet und durch den Geist der Centralbehörde geregelt werden können.

Sämmtliche Postanstalten der Monarchie, die gleichmäßig und unmittelbar unter den Ober-Postdirectionen stehen (nur die Preussische Postanstalt in Hamburg blieb immediat), wurden bei der Reorganisation der Postverwaltung nach bestimmten Grundsätzen classificirt und zwar in Postämter und Post-Expeditionen.<sup>\*)</sup> Nach Maßgabe ihres Geschäftsumfanges und ihrer sonstigen Bedeutsamkeit zerfallen die Postämter sowohl, wie die Post-Expeditionen in solche erster und zweiter Klasse. Die Vorsteher der Postämter erster Klasse führen den Amtsscharakter Postdirector und die Vorsteher der Postämter zweiter Klasse den Amtsscharakter Postmeister, während die Vorsteher der Post-Expeditionen erster, resp. zweiter Klasse den Amtsscharakter Post-Expedienten, resp. Post-Expediteure führen. Die Postämter werden mit pensionsberechtigten, die Post-Expeditionen im Princip mit aufkündbaren Beamten besetzt. Post-Expeditionen zweiter Klasse werden, so weit es angeht, an geeignete Ortseinwohner als Nebenstelle auf Kündigung übertragen.

Es war bei der Reorganisation der Postverwaltung und der dadurch erreichten spezielleren Ueberwachung des Dienstes thunlich, viele unbedeutende Postämter zur Ersparung von Verwaltungskosten in Post-Expeditionen zu verwandeln. Auch wurde die Führung der Hauptkasse jeder Postanstalt dem Vorsteher übertragen, während früher bei den größeren Postanstalten ein besonderer Kassirer zu diesem Zwecke angestellt war. Dieser war aber in vielen Fällen (Offizier-Postämter) auch Administrator der Postanstalt oder er hatte neben der Hauptkasse noch eine besondere Expeditionsstelle (in der Regel die Decartirung) in dem Postamte und die damit verbundene Zweigkasse zu verwalten, so daß es ein getheiltes Wesen war, bei welchem weder Einheit in der Leitung des Amtes, noch Klarheit in der Kassen- und Rechnungsführung in genügendem Grade aufrecht erhalten werden konnten.

Die einzelnen Betriebsstellen im Innern der Postanstalten sind in Folge des neuen Expeditionsmodus und der bei den Verwaltungsreformen bewirkten Aenderung des Kassen- und Rechnungswesens systematischer geordnet und unbeschadet des ungestörten unmittelbaren Zusammenhangs bestimmter abgegrenzt worden, wodurch der Expeditionsbetrieb und das Kassenwesen an Sicherheit, Klarheit und Uebersichtlichkeit gewonnen haben, so daß Leitung und Controlle dem Amtsvorsteher, wie den Inspektionsbeamten bedeutend erleichtert wurde. In größeren Postanstalten

<sup>\*)</sup> Für die Postämter in Berlin und Königsberg wurde die Benennung „Hof-Postamt“, für die Preussische Postanstalt in Hamburg die Benennung „Ober-Postamt“ beibehalten. Die zur Wahrnehmung des ambulanten Postbetriebes auf Eisenbahnen bestimmten Postanstalten führen die Benennung „Eisenbahn-Postamt“. Von ihnen gehen die einzelnen auf der Linie sich bewegenden Eisenbahn-Post-Büreaus aus.

tritt dies Princip der Arbeitstheilung in der Bildung bestimmter Zweig-Expeditionen, deren jede unter einem besonderen Vorsteher (Ober-Postsecretair) steht, welche für den Amtsvorsteher wesentliche Stützen bilden, noch schärfer hervor.

Wie in der Administration, so ist hiernach auch im Betriebe eine bestimmte organische Gliederung geschaffen. Ein fest geregeltes genaues Ineinandergreifen der einzelnen sich mit Leichtigkeit bewegenden Theile gestattet der obersten Behörde trotz des bedeutenden Verwaltungs-<sup>o)</sup> und Betriebsapparates in ihren Maßregeln mit Sicherheit vorzugehen und die bei der nothwendigen Beweglichkeit der Postanstalt oft erforderlichen plötzlichen Veränderungen im Betriebe leicht und schnell durchzuführen. Welche schaffende Thätigkeit die in Folge der Reorganisation von der Last der Special-Verwaltung zum großen Theil befreite Centralbehörde entfaltet hat, davon geben die Annalen der Verwaltung seit 1850 Zeugniß.

Durch den vorerwähnten Allerhöchsten Erlaß vom 17. April 1848 ward die Verwaltung des Postwesens dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zugetheilt. Chef der Postverwaltung ist der Staatsminister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, auf welchen auch seit Einziehung der General-Postmeister-Stelle (im Jahre 1849) die Befugnisse des General-Postmeisters übergegangen sind. Das Postdepartement bildet jetzt eine Abtheilung (die erste) des Handelsministeriums, an deren Spitze der General-Postdirector steht.

Die Decernate im General-Postamte waren früher nach Provinzen oder auch nach bestimmten Courscomplexen vertheilt. Daneben bestand aber für einzelne Gegenstände der Verwaltung auch das Realsystem in der Geschäftseinteilung und zwar mit sehr günstigem Erfolge. So namentlich im Cassen-, Etats- und Rechnungswesen, für welches im Jahre 1823 ein besonderer Cassenrath<sup>\*\*)</sup> bei dem General-Postamte angestellt wurde.

Ein anderes bestimmtes Departement bildete das der Justitiarien. Die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 16. December 1837 bestimmte: »daß die Justitiarien-Geschäfte bei dem General-Postamte, welche gegenwärtig von den beiden Geheimen Posträthen Ballhorn und Raumann neben übrigen Dienstgeschäften besorgt werden, künftig einem ausschließlich bei dem General-Postamte beschäftigten Beamten übertragen und auf diese

\*) »Manche Schriftsteller — sagt Rau (Grundsätze der Finanzwissenschaft S. 214.) — stellen sich die Verwaltung der Posten zu leicht vor. Sie ist aber heutiges Tages viel künstlicher und erfordert mehr Kenntnisse, als ehedem.« Robert Peel erkannte 1844 im Englischen Parlamente an, daß die Postverwaltung, deren Apparat sich über das ganze Land verbreitet, sehr schwierig zu handhaben sei.

\*\*\*) Damals der Geh. Postrath Seidel.

Weise die sieben Stellen für vortragende Rätbe auf sechs beschränkt werden sollen.» (cfr. auch die Allerh. Kabinetts-Ordre vom 26. Juli 1847.) Seit Entstehung der Eisenbahnen, deren zum Theil verwickelte Rechtsverhältnisse zu der Postverwaltung einen bedeutenden Anwachs von Arbeiten verursachten, so wie überhaupt seit der universelleren Ausbreitung des Postverkehrs, durch welche die staats- und völkerrechtlichen, wie die privatrechtlichen Verhältnisse des Post-Instituts nach allen Seiten hin erweitert wurden, zeigte sich eine Justitiarienstelle aber bald als unzureichend, weshalb auf Eröirung einer zweiten desfalligen Stelle Bedacht genommen wurde. »Die beim Postwesen in Betracht kommenden Gewerbegeetze — schrieb Herr v. Nagler schon im Jahre 1824 an die General-Controle —, das Hypothekenwesen, die vielfachen Contractsverhältnisse und Staatsverträge, die Vollmachts-, Cautions- und Disciplinar-Angelegenheiten, die Contraventions- und Defraudationsfälle, die Ersatz-Angelegenheiten, die abweichenden Bestimmungen des Rheinischen Civilrechts, die mancherlei Competenz-Conflicte, die staats- und völkerrechtlichen Verhältnisse u. a. m. erheischen bei dem sich über den ganzen Staat erstreckenden und allseitig mit dem Auslande in Berührung tretenden Postwesen Männer von ganz ausgezeichneten juristischen Kenntnissen.«\*)

Das Vorherrschen des Territorialsystemes in der Geschäftseintheilung bei der obersten Postbehörde hatte seine Berechtigung, so lange es der Postverwaltung an provinziellen Mittelbehörden fehlte. Nachdem diese constituirt waren, konnte die bereits längere Zeit als zweckmäßig erkannte Real-Eintheilung mit besserem Erfolge durchgeführt werden und es wurde nunmehr jedem vortragenden Ratbe ein nach Materien bestimmt abgemessenes Departement überwiesen.

Gleichzeitig wurde die Registratur der größeren Uebersichtlichkeit und des beschleunigteren Geschäftsganges wegen in vier Abtheilungen gegliedert. Die erste Abtheilung (A) umfaßt hauptsächlich das Postcourz-, Eisenbahn- und Dampfschiffwesen, die Tax- und Expeditionsverhältnisse, das Wagenbauwesen, überhaupt die auf die Deconomie bezüglichen Angelegenheiten, ferner die conventionellen Verhältnisse mit auswärtigen Staaten. Die zweite Abtheilung (B) umfaßt das Telegraphenwesen; die dritte Abtheilung (C) hauptsächlich das gesammte Post-Finanzwesen, die Kassen- und Rechnungs-

---

\*) Unter Friedrich dem Großen war der ausgezeichnetste Justitiar des General-Postamtes der Geheime Postrath Buchholz. Seit und während des hier in Rede stehenden Zeitraumes der Preussischen Postverwaltung sind mehrere ihrer Justitiarien zu sehr einflussreichen Staatsstellen berufen worden; so z. B. der jetzige Wirkliche Geheime Rath und Geheime Kabinettsrath Maire, der Staatsminister und Chef des Ober-Tribunals v. Uden, welche beide als Geheime Post- und Kammergerichtsrätbe Justitiarien des Postdepartements waren. Auch der jetzige Geheime Ober-Justizrath Friedländer war in den vierziger Jahren Justitiarius des Postdepartements. Gegenwärtig bekleiden die Justitiarienstellen bei dem General-Postamte der Geheime Ober-Post- und Kammergerichtsrath Grein und der Ober-Postrath v. Mühler.

Staats- und Beamten-Verhältnisse, das Zeitungswesen, die Portofreiheiten, die Statistik u. a.; die vierte Abtheilung (D) hauptsächlich die Postgesetzgebung und Verwaltung, die innere Einrichtung der Postanstalten, die Localien und das darauf bezügliche Bauwesen, die Contraventions-Angelegenheiten, die Manipulation und das Postfuhrwesen. Mit jeder Abtheilung ist gleichzeitig das entsprechende Journal vereinigt. Das Geheime Postarchiv ist mit der Abtheilung A verbunden.

In früheren Zeiten war die gesammte Registratur unter einem Vorsteher vereinigt und es bestand ein Haupt-Journal; dabei waren aber besondere Unterabtheilungen (zulezt 7) constituirt. So befanden sich die Generalacten in einer besonderen Abtheilung, die entsprechenden Specialacten in einer anderen Abtheilung, oder die Abtheilungen der Registratur waren nach Maßgabe der Departements (Decernate) der Rätthe, in früheren Zeiten also hauptsächlich nach Provinzen geschieden. Dies führte zu Zersplitterungen, so wie andererseits bei einer nothwendig werdenden Aenderung in der Vertheilung der Decernate oft eine nicht ohne große Mühe und Gefahr der Verwirrung durchzuführende Umänderung der Abtheilungen der Registratur erforderlich erschien. Bei der Umgestaltung der inneren Einrichtung des General-Postamtes in Folge der Reorganisation des Postwesens wurde durch die schon erwähnte systematische Gliederung der Registratur dieser Uebelstand beseitigt. Sie hat jetzt eine dauernde Ordnung und Eintheilung nach Maßgabe bestimmter sachlicher Momente erhalten. Es stimmen ihre Abtheilungen jetzt nicht mehr mit den Decernaten (deren Anzahl [gegenwärtig 7] schon größer ist) überein. Bei der jetzigen Einrichtung kann daher jede Veränderung in den Decernaten mit Leichtigkeit bewirkt werden, ohne daß dadurch für den Mechanismus des Betriebes Unterbrechungen oder Störungen besorgt werden dürfen.

Das Coursbureau des General-Postamtes mit der Bibliothek und Kartensammlung ward im Jahre 1817 auf Vorschlag des Geheimen Postraths Pistor zu dem Zwecke der specielleren und einheitlichen Wahrnehmung der auf die Postcours- und Poststraßen-Angelegenheiten, auf die Vermessung und Festsetzung der Entfernungen, die Entwerfung der Influenzkarten, die Herausgabe der auf das Post-Courswesen bezüglichen Werke und Karten, die Vervollkommnung der Post-Transportmittel, die Prüfung der in dieser Hinsicht im In- und Auslande gemachten Erfindungen und überhaupt der auf den höheren wissenschaftlichen Theil der gesammten Posttechnik bezüglichen Geschäfte gegründet. Es hatte in früheren Zeiten vierteljährliche Berichte über seine Thätigkeit an den General-Postmeister v. Nagler zu erstatten, der sich besondere zeitweise Revisionen vorbehielt und diesem für die Betriebsverhältnisse wichtigen Institute überhaupt große Aufmerksamkeit zuwandte. Curator und gleichzeitig technischer Director des Coursbureaus ist einer der vortragenden Rätthe. \*)

\*) Gegenwärtig der Geheime Ober-Postrath Friedrich.

Für das Postfinanzwesen, die Kassen- und Rechnungsverhältnisse bestanden früher bei dem General-Postamte zwei abgesonderte Büreaus: die Geheime Verificatur und die Geheime Calculatur unter besonderen Directoren und unter dem Curatorium des Kassenrathes. Aufgabe der ersteren war vornehmlich: Zusammenstellung und Prüfung der Finanz-Resultate der Verwaltung, Bearbeitung des Etatswesens, Revision der Spezial- und Hauptrechnungen, Prüfung und Festsetzung der Ausgaben. Die Geheime Calculatur dagegen hatte es hauptsächlich mit der Prüfung der Einnahmen, der Controle der Erhebungsfälle und dem Portotagwesen zu thun. Bei der großen Anzahl der zu revidirenden speziellen Einnahmebeläge (Postkarten, Personenzettel etc.) sämmtlicher Postanstalten der Monarchie, der Verwickelung der Portotag-, Portofreiheits- und Expeditionsverhältnisse und der früheren Beschaffenheit des Expeditionsmodus ward die Thätigkeit der Calculatur durch das Revisionsgeschäft nicht allein vollständig absorbiert, sondern es waren fast immer bedeutende Rückstände vorhanden. Die große Anzahl der Beamten und Hilfsarbeiter der Geheimen Calculatur war nicht genügend zu überwachen, und der Betrieb litt an Schwerfälligkeit. Nicht selten vergingen Jahre, ehe die Beamten in der Provinz erfuhren, welche Versehen sie bei Erhebung der Portotagen etc. gemacht hatten und ehe sie über einen Irrthum belehrt, beziehungsweise wegen einer Unaufmerksamkeit zur Verantwortung gezogen wurden. Unter diesen Umständen konnte die Geheime Calculatur des General-Postamtes ihrem höheren Zwecke, ein thätiges Hilfsorgan für die oberste Administration zu sein und bei Vorbereitung allgemeiner Verwaltungsmaßregeln, beim Abschlusse von Postverträgen mit fremden Staaten, so wie bei Prüfung der Resultate erlassener Anordnungen, durch gehörige Verarbeitung der statistischen Elemente der endgültigen Beurtheilung feste Stützpunkte zu verschaffen, wenig entsprechen.

Auch hier griff die Reorganisation abhelfend ein, indem sie die specielleren Revisions- und Controlgeschäfte, welche sich auf den technischen Dienst, die Gefällenerhebung und die Rechnungsführung bei den einzelnen Postanstalten erstreckten, den Ober-Postdirectionen übertrug. Die Geheime Verificatur und die Geheime Calculatur wurden aufgelöst und in Stelle beider das Rechnungsbüreau des General-Postamtes eingerichtet zu dem Zwecke, das Etats- und Rechnungswesen bei der ersten Abtheilung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und die auf die Statistik der gesammten Post-, Zeitungs-, Gesellschafsammlungs- und Telegraphen-Verwaltung bezüglichen Angelegenheiten zu bearbeiten. Das Rechnungsbüreau soll über den finanziellen wie über den statistischen Stand dieser Verwaltungszweige jeder Zeit eine volle Uebersicht gewähren. (Das Nähere hierüber wird in dem folgenden Kapitel über den Postfinanz-Zustand, das Kassen- und Rechnungswesen erwähnt werden). Das Rechnungsbüreau steht unter dem Curatorium und der Oberleitung des Kassen- und Personal-

rathes beim General-Postamte. \*) Die formelle Leitung und Beaufsichtigung des Dienstbetriebes im Innern des Bureau's liegt einem besonderen Director ob. Für die Statistik sollte nach dem ursprünglichen Vorschlage zur Umgestaltung des Postwesens ein eigenes statistisches Bureau beim General-Postamte gebildet werden, wovon indeß vorläufig Abstand genommen wurde. Auf Beschaffung einer ausführlichen und rationellen Poststatistik ist unter dem gegenwärtigen Chef der Preussischen Postverwaltung, eingedenk des treffenden oft citirten Ausspruchs Napoleons: *La statistique est le budget des choses et sans budget point de salut!* besondere Sorgfalt verwendet und namentlich eine Postverkehrsstatistik zum großen Theil erst geschaffen worden, während früher hauptsächlich nur eine Postfinanzstatistik entworfen worden war. Doch ist im Allgemeinen die Poststatistik noch in ihrem Entwicklungsalter und ohne Zweifel der weiteren Ausbildung fähig, wobei hauptsächlich der Gesichtspunkt im Auge zu behalten sein dürfte, daß die Statistik neben der Verlässlichkeit auch eine recht lebendige, fruchtbare sei und der statistische Stoff zu diesem Ende gehörig verarbeitet werde.

Der gegenwärtigen Einrichtung der Geheimen Registratur des General-Postamtes ist des Zusammenhanges wegen bereits oben bei der Decernat-Eintheilung Erwähnung geschehen. Hier noch einige historische Notizen. In den älteren Zeiten wurde wenig Sorgfalt auf die Registraturen verwendet. Bei der Einfachheit der damaligen Zustände war man so glücklich, wenig schreiben zu dürfen und bei der auf Kosten der Consequenz und Principienmäßigkeit fast durchgehends concreten Behandlung der Verwaltungsgeschäfte war das Studium und die Befragung der Acten weniger Bedürfnis. Deshalb ward auch nicht viel aufbewahrt und wenn dies ja geschah, so war durch die Verschmelzung der verschiedenen Behörden die Entstehung und Ausbildung besonderer Departements-Registraturen nicht erleichtert, wie denn z. B. noch viele auf die Postverhältnisse damaliger Zeit bezügliche Acten und Schriftstücke sich bei der alten Registratur des General-Oberfinanz-Directoriums und des älteren Geheimen Staatsrathes, von welchem unter des großen Kurfürsten Regierung die Verwaltung und obere Leitung des Postwesens ausging, befinden. Unter König Friedrich Wilhelm I. wurde auch auf diesen Dienstzweig mehr Sorgfalt verwendet und die Registratur bei dem General-Postamte nach einem bestimmten Plane angelegt (sfr. Thl. I. S. 184). Durch den siebenjährigen Krieg und die später eingesetzte Französische Regie kam die Registratur in Zerrüttung (S. 278). Nach Aufhebung der Postregie ordnete im Jahre 1770 der General-Postmeister v. Derchau eine allgemeine Revision und Verbesserung der Registratur an, »indem selbige solches sehr stark von nöthen hat.« Auch ließ er durch die Grenz-Postämter und die diplomatischen Agenten Nachrichten über das Postwesen in auswärtigen

\*) Gegenwärtig General-Post-Inspector, Geheime Postrath Philippsborn.



Staaten einsammeln und dieselben archivmäßig ordnen. Er ließ ferner ein current zu haltendes vollständiges Repertorium anlegen und eine schriftliche Instruction für die Registratur entwerfen, beauftragte auch einen der vortragenden Rätthe mit specieller Ueberwachung der Registratur. Ein am 25. Februar 1786 verübter nächtlicher Einbruch in das Registraturlocal des General-Postamts gab Veranlassung, daß der Militairposten, der bis dahin im Innern auf dem Posthofe gestanden hatte, vor das Posthaus gestellt wurde.

Damals bestand das Beamtenpersonal der Registratur aus zwei Registratoren und zwei Assistenten. Im Jahre 1793 ward wiederum über die »Unordnung und Unvollständigkeit der Registratur, wie die fortwährenden Zänkereien derer Registraturbeamten« geklagt. »Die Boten — heißt es in einem betreffenden officiellen Schriftstück aus dieser Zeit — verkaufen die Acten ohne zu fragen; der vorige Registrator N . . . . ., stets im Verkehr mit Juden und Weinschenken, hatte einen Theil der currenten Registratur unter dem Geschäftstisch neben seinen Beinen, ließ nur in Nothfällen Acten heften und war froh, wenn sie sich verminderten. Die alte Registratur war in mehreren engen Zimmern zwischen dem Pferdestall und dem Futterboden untergebracht.« Die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 22. August 1799 bestimmte, daß: »bei der in neuerer Zeit in allen Departements so sehr vermehrten Schreiberei« überflüssige Schriftstücke nicht aufbewahrt und daß keine Kosten zur Erweiterung der Registraturlocalien angewiesen werden sollen. In Folge dessen wurden viele Acten als Patronenpapier verwendet. In den Kriegsjahren 1806—15 gerieth, insonderheit bei den Rückzügen und während der Französischen Occupation, die Registratur sehr in Verwirrung und viele Actenstücke kamen abhanden, so daß 1816, als das neue General-Postamtsgebäude bezogen wurde, nur 47,580 Actenstücke vorhanden waren. Durch den unermüdlchen Fleiß und die Ordnungsliebe des 1806 zum ersten Registrator, nachmals zum Hofrath und Archivar beim Post-Departement ernannten Matthias, der von 1785 ab fast 50 Jahre nach einander in der Registratur des General-Postamts thätig war, wurde der Grund zu dauernder Ordnung gelegt.

Im Jahre 1821 ward eine neue Instruction für die Führung der Geheimen Registratur- und Haupt-Journalgeschäfte entworfen. Die letzte Instruction und Geschäftsordnung ist von 1846. Damals waren in der Geheimen Registratur acht Registratoren, fünf Assistenten und vier Büurediener, im Geheimen Journal drei Journalisten und zwei Assistenten beschäftigt. In Folge der Reorganisation des Postwesens im Jahre 1850 ging eine große Anzahl von Acten an die Ober-Postdirectionen über, und gegenwärtig werden die vereinfachten und übersichtlich geordneten Registratur- und Journalgeschäfte von drei Geheimen Registratoren, denen je ein Assistent zugetheilt ist, versehen.

Im Jahre 1821 begründete der General-Postmeister v. Nagler das Geheime Postarchiv. Ein wichtiger und damals auch angedeuteter Zweck desselben, nämlich eine Uebersicht der Grundsätze der Postverwaltung, wie sie sich im Laufe der Zeiten ausgebildet haben, und der Gestaltung der inneren und äußeren Verhältnisse des Post-Institutes nach den geschichtlichen Hauptmomenten ihrer Entwicklung zu gewähren, so wie über die Zustände des Postwesens in ausländischen Staaten ein kritisch gesichtetes und zweckmäßig geordnetes Material zu beschaffen, ist indeß bisher noch unerreicht geblieben, und in seiner jetzigen Beschaffenheit ist das Geheime Archiv weit davon entfernt, eine gehaltreiche Fundgrube für die Postverwaltungs-Wissenschaft zu sein.

Im Jahre 1829 wurde ein besonderes Archiv für die Bau-Documente angelegt und das Baugeschäftszimmer des General-Postamts eingerichtet.

Für die Geheime Kanzlei des General-Postamts ward unter König Friedrich Wilhelm I. im Jahre 1716 das erste Kanzlei-Reglement erlassen, welches bereits ziemlich ausführliche Festsetzungen enthält und die damalige Kanzleigebühren-Lage regelte. Die Beamten sollten Vormittags von 8 bis 12 Uhr und Nachmittags von 2 Uhr an, so lange bis alle Sachen abgemacht wären, Dienststunden halten. Im Jahre 1772 wurden vom General-Postmeister v. Derchau Verbesserungen im Kanzleidienste eingeführt, die namentlich Abkürzung des Geschäftsganges, Beschleunigung und Correctheit der Munda bezweckten. Hier sei noch der Allerhöchsten Cabinets-Ordre Friedrichs des Großen vom 21. October 1779 erwähnt: »Da Seine Majestät es für sehr überflüssig finden, wenn in den Bestellungen für Dero Bediente, wie auch in denen Pachtcontracten und anderen dergleichen Ausfertigungen die ganze königliche Titulatur vorgesezt wird, so haben Höchst dieselben zu resolviren geruhet, daß das von nun an nicht weiter geschehen, sondern nur kurz und simpel weg gesezet werden soll: « »Wir Friedrich von Gottes Gnaden König von Preußen etc. etc.« Mehr nicht, und alle die anderen Historien weggelassen werden sollen. Potsdam, den 21. October 1779. (gez.) Friedrich.«

Ergänzungen zu dem früheren Kanzlei-Reglement, resp. neue Dienst-Instructionen wurden demnächst in den Jahren 1780, 1791, 1810, 1817, 1831, 1846 und zuletzt unterm 19. Juli 1849 erlassen. Durch diese letztere Instruction wurden namentlich die Arbeitspensa der Beamten in einer Weise festgestellt, die eine genauere Ueberwachung der Thätigkeit des Einzelnen nöthig machte. — Der Geheimen Kanzlei steht ein besonderer Director vor. Das Personal besteht gegenwärtig, außer dem Vorsteher, aus sieben Geheimen Kanzleisecretairen, sechs Assistenten und fünf Kanzleidienern. Die Geheime Kanzlei des General-Postamts erfordert wegen der vorzugsweisen Schnelligkeit und Correctheit, mit der die zu mundirenden Verfügungen in Sachen des laufenden Dienstes abgemacht sein müssen, so wie wegen der vielfachen Geschäftsverbindungen der Postverwaltung mit aus-

ländischen Staaten und des dadurch bedingten Schriftwechsels in fremden Sprachen eine tüchtige Leitung und geübte Kräfte.

Mit der Geheimen Kanzlei verbunden ist die im Jahre 1846 eingeführte metallographische Presse des General-Postamts, mittelst welcher eine Vervielfältigung der Circular-Befehle im Wege des Umdruckes, so wie der Druck eines großen Theils der Formulare etc. bewirkt wird. Durch die Benützung der metallographischen Pressen wird Beschleunigung und Kostenersparniß erzielt. Früher waren vier Maschinen im Betriebe. Bei der Reorganisation der Postverwaltung und der dadurch bewirkten Vereinfachung des Geschäftsbetriebes im General-Postamte konnte jedoch eine Presse eingezogen werden. — Der Geheimen Kanzlei liegt ferner die Redaction des Postamtsblattes, die Anschaffung und Verwaltung der Bureau-Materialien für das General-Postamt und der Druck und die Lieferung bestimmter Formulare für die Ober-Postdirectionen ob.

Bei dem General-Postamte bestand früher noch die Retourbrief-Öffnungs-Commission, an welche die Retourbriefe von den Postanstalten zur Eröffnung Behufs Ermittlung der Absender einzusenden waren. Bei der Reorganisation der Postverwaltung sind, und zwar mit dem Vortheil wesentlicher Beschleunigung, die desfalligen Geschäfte auf die einzelnen Ober-Postdirectionen übergegangen. Die Beamten der Retourbrief-Öffnungscommissionen sind für ihre desfalligen Geschäfte besonders verpflichtet und haben sich bei Ermittlung des Namens des Absenders jeder Kenntnißnahme des Inhaltes des Briefes zu enthalten.

Unmittelbar unter dem General-Postamte steht auch das Post-Montirungsdepot unter specieller Leitung des Cours-Büreaus. Das Zeitungs- und Gesetzsammlungs-Debits-Comtoir in Berlin ist der Ober-Postdirection daselbst untergeordnet.

Die General-Postkasse ist, wie bereits erwähnt, bei Reorganisation der Postverwaltung aufgelöst worden.

Von dem General-Postamte ressortirt ferner unmittelbar die Telegraphen-Direction, an deren Spitze der Director des Telegraphenwesens \*) steht.

Das amtliche Organ der obersten Postbehörde für die Publicirung ihrer Verordnungen und Erlasse an die Postanstalten und die Bekanntmachung der Personal-, Cours- und sonstigen Nachrichten ist das Amtsblatt des Königlich Post-Departements (Post-Amtsblatt). Bezüglich der Publication der für die Staatsangehörigen verbindlichen Postverordnungen und Postgesetze gelten die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen.

Schon in den ersten Jahrzehenden der Verwaltung des Herrn v. Nagler (während welcher die allgemeinen Verordnungen des General-Postamts den Postanstalten in gedruckten zeitweise erlassenen Circularen be-

\*) Gegenwärtig Major Chauvin.

kannt gemacht wurden) war die Gründung eines periodischen Organs zur Publicirung derselben in Anregung gekommen. Herr v. Nagler war dieser Idee jedoch nicht geneigt und sie kam daher bei seinen Lebzeiten nicht zur Ausführung. Das geheimnißvolle Dunkel, mit welchem die Verwaltung des Post-Instituts, einer so mitten in die Oeffentlichkeit gestellten Anstalt, damals fast alle ihre Maßregeln umgab, ungeachtet Zweck und Natur der letzteren dafür wohl selten einen zureichenden Grund abgeben mochten, war längst Gegenstand vielfacher Angriffe und Beschwerden gewesen. Die gleich nach dem Tode des früheren Chefs der Postverwaltung geschehene Einführung des — Jedermann zugänglichen — Post-Amtsblattes durch den General-Postdirector Schmückert wurde daher Seitens des Publicums, wie der Postanstalten mit allgemeiner Freude begrüßt. Man erblickte darin, daß die Verwaltung frei vor das Forum der Oeffentlichkeit trat und sich aus eigenem Antriebe dem Prüfstein der letzteren unterzog, den ersten bedeutungsvollen Schritt in der liberalen Richtung, welchen sie seitdem inne gehalten und die ihr Segen gebracht hat. — Außer in dem Post-Amtsblatt werden die generellen Verfügungen der Postbehörde von allgemeinerem Interesse, in den größeren Zeitungen sofort bei ihrem Erlasse veröffentlicht. Ebenso erfolgt der Regel nach die vollständige Veröffentlichung der Postverträge mit fremden Staaten, der finanziellen Resultate, der Statistik der Verwaltung und anderer Angaben von publicistischem Interesse.

Eine den gesammten Provinzial-Postdienst in allen seinen Zweigen umfassende und gleichzeitig die Verwaltungsvorschriften für die Ober-Post-Directionen, wie die gesetzlichen Bestimmungen über das Postwesen enthaltende Postdienst-Instruction wurde, nachdem im Jahre 1850 ein erster Entwurf vorangegangen war, im Jahre 1854 in vollständiger systematischer Bearbeitung herausgegeben. Dieses vorzugsweise durch den General-Post-Inspector, Geheimen Postrath Philipsborn ins Leben gerufene Werk hat einem wesentlichen Bedürfnisse abgeholfen, indem die Menge der bis dahin erlassenen Postdienstvorschriften, welche in der Postordnung von 1782 und in den seit dem Erscheinen derselben erlassenen General- und Special-Circularen, die fast für jedes Jahr einen starken Folioband füllten, so wie in Tausenden von einzelnen Verfügungen ohne bestimmte Anordnung zerstreut waren, nicht mehr übersehen werden konnte, so daß mancherlei Inconsequenzen und Widersprüche im Laufe der Zeiten entstanden waren und die Verwaltung erschwert wurde, während die Beamten unsicher waren. Durch die Postdienst-Instruction wurde nach geschehener kritischer Sichtung der ganzen, seit fast einem Jahrhundert regellos aufgehäuften Masse des Verordnungs-Materials Uebersichtlichkeit und Ordnung in dieses Labyrinth gebracht und durch zusammenhängende Darstellung der regulatorischen Bestimmungen für jeden Dienst- und Verwaltungszweig, so wie durch systematische Entwicklung der einzelnen Dienstdisciplinen, ein vollständiges Organon des Postdienstes geschaffen, das für die Verwaltung ein wichtiges Hilfsmittel, für den

technischen Postdienst die Richtschnur und für die postdienstliche Ausbildung der Beamten ein unerseßliches Lehrbuch ist. \*) Ein großer Antheil an den guten Erfolgen der Neugestaltung des Postwesens gebührt diesem Werke.

Für die einzelnen Kategorien der Unterbeamten wurden besondere gedrängte Instructionen erlassen (resp. die älteren umgearbeitet). —

Die Organe des General-Postamtes für die Beaufsichtigung und Controle des Dienstbetriebes waren vor der Reform die Post-Inspectoren. Während im Jahre 1803 ihre Anzahl sich auf vier belief, wurden im Jahre 1817 noch drei neue Post-Inspectoren angestellt und diese Anzahl vom 1. October 1847 ab noch um drei vermehrt. Jedem Post-Inspector war ein bestimmter Bezirk zugewiesen, innerhalb dessen ihm die Wahl seines Domicils anheim gestellt blieb. Die Aufgabe der Post-Inspectoren, als der einzigen zur Förderung allgemeinerer Verwaltungszwecke damals bestehenden Provinzial-Organen war eine sehr umfassende. »Die Erfordernisse der Qualification der Post-Inspectoren — schreibt Herr v. Nagler im Jahre 1827 — sind nicht unbedeutend: rechtlicher, unparteiischer, leidenschaftsfreier Charakter, gute Schulbildung, Lebhaftigkeit des Geistes und eine geordnete Leichtigkeit und Entschlossenheit, Liebe für das Postwesen — für das Allgemeine und jedes Detail — und für die Ehre des Postwesens, gründliche Kenntniß der Posttechnik und des Cassen- und Rechnungswesens, verständige Thätigkeit und menschenfreundliche Theilnahme. Alles dies findet sich selten beisammen, und ich würde ohne lange reife Probe keinen Post-Inspector ernennen. Es ist darüber gründliche Berathung der Departementsräthe erforderlich.«

Das Post-Inspectoramt war von jeher eine Vorbildung für die oberen Dienststellen und viele, im höheren Verwaltungsdienste mit Auszeichnung thätig gewesene und noch thätige Kräfte sind daraus hervorgegangen.

Welchen Ursachen es beizumessen war, daß die Controle bei der raschen und großen Ausdehnung der Postanstalt in dem vorigen Jahrzehend nicht mehr wirksam und lebendig genug erscheinen konnte, ist oben bei Charakterisirung des allgemeinen Verwaltungszustandes erwähnt worden. Schon im Jahre 1838 war in Vorschlag gekommen, bei den größeren Postämtern, vorzugsweise den Grenzpostämtern, eigene Controleure zur Ueberwachung der richtigen Erhebung und Berechnung der Einnahmen wie der ordnungsmäßigen Wahrnehmung der Expeditionsgeschäfte anzu-

---

\*) Die Niederländische Postverwaltung besaß schon im Anfang des 18. Jahrhunderts, Frankreich schon 1792 eine allgemeine Postdienst-Instruction. Das beste Werk dieser Art war die 1832 herausgegebene Französische Postdienst-Instruction in zwei Foliobänden, die vor zwei Jahren in neuer Umarbeitung erschienen ist. (Sie umfaßt 700 Seiten in Folio, die nur auf das Briefpostwesen sich erstrecken. Die Englische Instruction für die Postmeister ist ein kleines Octabuch von 63 Seiten; dabei bestehen aber für die übrigen Beamtenklassen und Dienststellen Special-Instructionen.)

stellen, und die General-Controle der Finanzen hatte bereits im Jahre 1822 in einem Schreiben an das General-Postamt geäußert: »Bei so vielen Versuchen und Organisationen sind bisher stets die Schlüsselpunkte, nämlich gute Controlden, zur Sicherung der Maßregeln für minder wichtig gehalten worden, und doch sind sie von so großer Bedeutung.«

Dem offenkundigen Bedürfnis wurde durch Vermehrung der Zahl der Post-Inspectoren zu entsprechen versucht. Allein dieses Aus Hilfsmittel genügte nicht, wie sich besonders bei der im Jahre 1849 erfolgten Einführung des neuen Expeditionsmodus zeigte, indem ein großer Theil der expeditirenden Beamten sich schwer an ein durchaus zuverlässiges Arbeiten gewöhnen konnte.

Vom 1. Mai 1849 ab wurden deshalb besondere ambulirende Postkassen-Controleure in Thätigkeit gesetzt, deren Wirksamkeit jedoch zunächst darauf beschränkt ward, über einen ordnungsmäßigen Betrieb des Expeditionsdienstes und über gehörige Verrechnung der Post-Einnahmen zu wachen, insbesondere die Postkassen und die verschiedenen Zweig-Expeditionen im Innern der Postanstalten zu revidiren. Für jeden der 10 Inspectionsbezirke wurden (in der Regel) zwei Controleure angestellt und dem Bezirks-Post-Inspector untergeordnet.

Bei der Reorganisation der Verwaltung des Postwesens wurde ein Haupt-Augenmerk darauf gerichtet, eine wirksamere und belebende Controle zu schaffen. Es wurde »Behufs einer möglichst ununterbrochenen persönlichen Beaufsichtigung und Controlirung des Dienstbetriebes bei den Postanstalten und zur fortwährenden unmittelbaren Einwirkung und Anregung an Ort und Stelle« für den Bezirk jeder Ober-Postdirection ein Post-Inspector und in den Bezirken von größerer Ausdehnung oder schwierigen Verhältnissen außerdem ein dem Post-Inspector beigeordneter Bezirks-Postkassen-Controleur angestellt. Beide sind als beständige Commissarien der Ober-Postdirectoren anzusehen. Der Post-Inspector hat sein Augenmerk besonders auf den allgemeinen Postdienstbetrieb, auf das Personal, die Postanstalten, die Posthaltereien und das Postcourswesen zu richten, während die Revision der Postkassen und die Aufsicht auf genaue Ausführung der Vorschriften im Expeditions-Lag- und Kassenwesen mehr zu den speciellen Berufspflichten der Postkassen-Controleure gehört. Bei größeren Postämtern I. Klasse ward außerdem »zur Unterstützung des Amtsvorstehers in Absicht auf die Beaufsichtigung und Controle über die richtige Verrechnung der Postgefälle und über die vorschriftsmäßige Handhabung des Expeditionsdienstes« ein Orts-Postkassen-Controleur angestellt.

Vom 1. Januar 1850 ab wurde noch ein Eisenbahn-Post-Inspector für die gesammte Monarchie eingesetzt, dessen Bestimmung hauptsächlich dahin gehen sollte, bei Regulirung der Eisenbahn-Fahrpläne die Post-Interessen zu vertreten, für eine möglichst vortheilhafte Benützung der Dampfwagenzüge zu Posttransporten zu sorgen, den Postdienstbetrieb auf den Eisenbahnen sowohl während der Fahrt als auf den Bahnhöfen und

Saltepunkten in genaue Aufsicht zu nehmen und auf dessen möglichste Verbesserung bedacht zu sein. Nachdem die Ober-Postdirectionen eine vollständige Uebersicht von den Coursverhältnissen und dem Zusammenhange derselben mit denen entfernter Bezirke sowohl rücksichtlich der gewöhnlichen Posten als auch der Eisenbahnverbindungen erlangt hatten, wurde im Jahre 1854 die Dienststellung des Eisenbahn-Post-Inspectors, da dessen Aufsichtspflichten durch die übrigen Controlbeamten in geeigneter Weise wahrgenommen werden konnten, dahin bestimmt, daß derselbe bei der Central-Postbehörde in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs beschäftigt sein und nur in Folge specieller Aufträge in unmittelbarem Geschäftsverkehr mit den Ober-Postdirectionen und Postanstalten treten sollte.

Durch die bei der Umgestaltung der Postverwaltung erfolgte anderweite Einrichtung des Aufsichtsdienstes wurde eine nähere und stetigere Beziehung der inspicirenden mit den administrirenden Organen der Verwaltung hergestellt. Die Letzteren konnten auf die Thätigkeit der Ersteren im Geiste der allgemeinen Verwaltung regelnd einwirken und die Inspectionreisen der Ober-Postdirectoren oder der General-Post-Inspectoren gaben Gelegenheit, die Resultate der Aufsichtsführung auch im Besonderen kennen zu lernen. Die Errichtung des General-Post-Inspectoramtes<sup>\*)</sup> als oberster aufsichtsführender, namentlich auch die Provinzialverwaltungsstellen revidirender Instanz bildete den Schlußpunkt dieser Organisation des Aufsichtsdienstes.

Die Erfolge der wirksameren Aufsicht sowohl in ihrer belehrenden und dienstordnenden als in ihrer strafenden Thätigkeit blieben nicht aus: der technische Betrieb gewann an Präcision, das Kassen- und Rechnungswesen an Klarheit und Ordnung, das Postfuhrwesen, die Dienstlocale und Inventarien erhielten (auch mit Rücksicht auf die Anforderungen des äußeren Anstandes und der Eleganz) wesentliche Verbesserungen, die Postgerechtfame wurden wirksamer gegen Eingriffe, die Postgefälle sorgfältiger gegen Beeinträchtigungen<sup>\*\*)</sup> geschützt, Untersuchungen wurden prompter und mit ent-

\*) General-Post-Inspector ist gegenwärtig der Geh. Postrath Philipsborn.

\*\*\*) Zur Ueberwachung der Fuhrleute, Schiffer und Reisenden und sonstiger Privatpersonen, so wie auch der Schirmermeister und Postillone in Absicht auf Verletzung der Postregalrechte oder Uebertretung der Postzwangsgesetze waren zuerst im Jahre 1709 „Postlandreuter“ (mit 140 Thlr. Gehalt, wofür sie gleichzeitig das Pferd unterhalten mußten) angestellt worden. Im Jahre 1772 wurde ihr Gehalt auf 300 Thlr. erhöht und ihnen als Denuncianten-Prämie ein Viertel der Strafe zuerkannt. In Berlin waren ihrer zwei angestellt und außerdem bei den größeren Postämtern (z. B. Halle, Danzig, Minden) je einer. Die Postlandreuter wurden aber von den Amtsvorstehern selbst zu wenig controlirt, und da sie meist aus invaliden Militärs hervorgingen, so sahen sie ihren Posten als eine Versorgung an und versielen in Unthätigkeit. Nur der kleinste Theil der Postcontraventionen und Defraudationen gelangte zur Kenntniß der Behörde. Im Jahre 1824 wurden in ihrer Stelle in Folge des Gesetzes vom 10. Januar 1824 über die Lohnfuhrabgabe Lohnfuhrcontroleure eingesetzt, und zwar einer für jeden Post-

schiedenerem Erfolge geführt, für die Königl. Kassengelder und die Postsendungen größere Sicherheit erzielt und die Handhabung einer kräftigeren Dienstdisciplin ermöglicht.

Die durch die Neugestaltung der Verwaltung des Postwesens herbeigeführte Errichtung einer bedeutenden Anzahl höherer Administrationsstellen gewährte den eifrigen und talentvollen Beamten lohnendere Aussicht. Nach den Entwürfen des Geheimen Ober-Postrathes Schüller wurde gleichzeitig eine durchgreifende Reorganisation der Verhältnisse der Postaspiranten und Eleven bewirkt, welche den Stand derselben hob und eine tüchtige Pflanzschule für die höheren Stellen der Verwaltung schuf. Jeder Befähigte hat Zutritt zu diesen Stellen. Jedem Strebsamen ist durch Einführung eines geordneten Bildungsganges Gelegenheit gegeben, sich die erforderlichen Kenntnisse zu erwerben. Eine systematische Scheidung der Beamten-Klassen in

1. solche, die für die eigentliche Administration und die wichtigeren, einen höheren Grad geistiger Reife und wissenschaftlicher Bildung, wie eine umfassendere Vorbereitung und gediegenere Fachkenntniß erheischenden Stellen bestimmt sind (Beamte des General-Postamts, Ober-Postdirectoren, Posträthe, Post-Inspectoren und Controleure, höhere Kassenbeamte, Büreaubeamte bei den Ober-Postdirectionen, Postamtsvorsteher und Vorsteher der einzelnen Zweig-Expeditionen in größeren Postämtern) und
  2. solche, die für den mehr mechanischen Theil der Expeditionsgeschäfte und den einfacheren Theil der Büreaugeschäfte bestimmt sind, wozu die erforderliche Brauchbarkeit und Geschicklichkeit sich durch Fleiß, Aufmerksamkeit und Uebung auch ohne höhere wissenschaftliche Ausbildung erwerben läßt (Post-Expedienten, Post-Expeditionsgehilfen)
- wurde durchgeführt. Es war dabei die Absicht, für den mehr untergeordneten Theil des practischen Postbetriebes ein Personal zu beschaffen, das nach Maßgabe seiner Leistungen, seiner Ausbildung und socialen Stellung im Allgemeinen mit mäßigeren Mitteln besoldet werden konnte, wodurch für die den Verhältnissen entsprechendere höhere Dotirung der wichtigeren Stellen Mittel frei wurden. Auch wurde hierdurch der frühere Uebelstand beseitigt, daß die für die höhere Carrière bestimmten Beamten (Post-Eleven, Post-Assistenten, Post-Secretaire) den größten Theil der Dienstzeit oder doch die Jahre der regsten Thatkraft und Frische im mechanischen Dienste zuzubringen genöthigt waren, dessen Einförmigkeit auf die Dauer nicht selten die Abspannung der Geisteskräfte herbeiführte.

---

Inspections-Bezirk. Sie waren zunächst dem Bezirks-Post-Inspector untergeordnet, erhielten 400 Thlr. Gehalt (incl. der Kosten für die Unterhaltung der Dienstpferde), 20 Sgr. Tagelöhner und den Denuncianten-Antheil. Bei der Reorganisation der Postverwaltung wurden ihre Stellen eingezogen. Ihr Institut hatte in der Verwaltung wie in der öffentlichen Meinung nie recht festen Fuß fassen können.



Wurden diese Beamten dann nach mehreren Jahrzehnten solcher Dienstzeit zum selbstständigen Wirken in einem weiteren Kreise berufen, so waren sie häufig abgestumpft und sahen ihr Amt als eine Versorgung an, auf welche sie warteten, bis in der Anciennetät's-Liste die Reihe an sie kam. Das Amt war dem Inhaber die Nahrungsquelle und kaum weiter etwas. Ein sittliches Band fand zwischen beiden selten statt. Leider waren allerdings die Besoldungen und Aussichten nicht im Einklang mit den Lasten und Mühen der Stellung, und darunter litt die volle und freudige Hingebung an den Beruf. Es bedarf nicht der Erwähnung, daß es sehr rühmliche Ausnahmen gab.

Daß trotz der schlechten Aussichten damals immer noch so viele junge Männer sich dem Postdienste zuwendeten, erklärt sich aus dem Umstande, daß sie in der Regel gleich im ersten Jahre eine Remuneration erhielten und ihren Eltern nicht zur Last fielen, sowie daß die Anforderungen an Befähigung und Schulbildung nicht so bedeutend waren, als jetzt. \*) Es

---

\*) Postschreiber wurden schon bei der Begründung des Preussischen Post-Instituts durch den großen Kurfürsten bei bedeutenderen Postämtern angestellt. Sie waren damals vom Staate besoldet (Th. I. S. 57 ff.). Aber schon unter König Friedrich I. kamen Postschreiber vor, die im Privat-Engagement bei den Postmeistern standen (Tit. I. S. 129). Dies wurde zur Regel unter König Friedrich Wilhelm I. Die Postmeister empfingen Adjuta auf Unterhaltung der Postschreiber. Damals wurden auch zuerst die älteren und befähigteren Postschreiber zu Postsecrétaires ernannt (Thl. I. S. 190). Ihre Anzahl war im Ganzen gering, da die Postmeister in der Regel den Dienst selbst versahen, was bei der Beschränktheit des Verkehrs und Postenganges thunlich war. Unter Friedrich dem Großen wurde dem Postschreiberstande rücksichtlich der Auswahl, Anlernung und Beförderung der Bewerber zuerst größere Sorgfalt zugewendet (S. 288 und 289). Ihre Stellung behielt aber lediglich den Charakter eines Privatverhältnisses zum Postmeister, in Folge dessen diese angehenden Staatsbeamten nicht selten eine unwürdige Behandlung von ihren Principalen erlitten. (Eckhof sollte u. a., bevor er die Laufbahn betrat, die ihn so berühmt machte, als Postschreiber in Hamburg hinten auf der Kutsche des Postmeisters stehen, in Folge dessen er entwich und zur Bühne ging.) Noch in den ersten Jahrzehnten des jetzigen Jahrhunderts mußten mehrere Postmeister zur anständigen Behandlung der Postschreiber ermahnt werden. Dagegen gab es auch viele Amtsvorstände, die dieses Verhältniß in humanerer Weise auffaßten und dann konnte es zu einem nicht unwichtigen moralischen Bildungselemente werden. Es liegt viel Wahrheit in den Worten eines im Jahre 1846 bei der beabsichtigten anderweiten Regulirung der Postschreiber-Verhältnisse abgegebenen Votums des Geheimen Postrathes Timme: „Die Zeit, wo der junge Mann aus dem elterlichen Hause in das Haus des Postmeisters gleichsam als Familienglied überging, wo er in seinem Principal seinen Fürsorger zu achten sich gewöhnte, wo das Familienleben der Vergnügungssucht vorbeuete und Sittsamkeit schützte, hat uns fleißige, folgsame und sittliche Leute gegeben, die auch bei anstrengender Arbeit in dem Gelingen derselben ihre Genugthuung und in der Zufriedenheit der Vorgesetzten Belohnung fanden.“ Die Nachtheile des Privatverhältnisses standen aber mit diesen Vortheilen nicht im Einklange. Da das General-Postamt im Allgemeinen nur auf die Schulbildung, die intellectuelle und physische Qualification, die Moralität und Cautionsfähigkeit der anzunehmenden Postschreiber sah, (schon unter Friedrich d. G. war bestimmt worden, daß ohne Vorwissen und Genehmigung des General-Postamtes kein Postschreiber angenommen werden

war auf mehreren Gymnasien Erfahrungssatz, daß die mittelmäßigeren Secundaner zum Postfach abgingen; ja Besteres wurde sogar für mehrere Di-

solte), von den speciellen Engagements-Bedingungen aber weiter keine Kenntniß nahm, so führte dies zu mancherlei Bedrückungen. So z. B. mußten sich die Postschreiber oft verpflichten, drei Jahre bei dem Postmeister zu bleiben, über welche Bedingung Herr v. Nagler aber folgendes Urtheil fällte: „Eine Engagementsbedingung der Art, „daß der Lehrling unter allen Umständen 3 Jahre aushalten müsse“ erkläre ich für unzulässig. Sie ist der Würde des Königlichen Postdienstes nicht angemessen und ein Ueberbleibsel der Zeit, wo der Postschreiber den Vaquai und nach Umständen auch Hausknecht spielen mußte. Nicht einmal bei Handwerksjungen kommt die, an Verbeigenschaft erinnernde Bedingung dreijähriger Unentlassbarkeit aus der Lehre durchweg vor.“ In Folge dessen wurde bestimmt, daß kein Postschreiber auf länger als 1 Jahr von dem Postmeister verpflichtet werden dürfe. Im Jahre 1839 wurde beiden Theilen das Einhalten einer dreimonatlichen Kündigungsfrist vorgeschrieben. Auch durfte unter keinen Umständen eine Vergütung für die Anlernung ausbedungen werden. Der General-Postmeister v. Nagler legte überhaupt großen Werth auf die Hebung des Postschreiberstandes, für den er vor Allem junge Männer von Kenntnissen und guter Erziehung herangezogen wissen wollte, die auch in ihrer äußeren Erscheinung und ihrem Auftreten dem Institut Ehre machten und dem Publicum mit Höflichkeit begegneten. Denn in letzterer Beziehung waren auch in Preußen, wie in allen anderen Ländern, Klagen über die Postbeamten laut geworden, ein Uebelstand, der von Anbeginn des Postinstituts bestanden zu haben scheint, da u. a. schon Benvenuto Cellini im 16. Jahrhundert in seiner Biographie bei dem Abenteuer mit dem Postmeister von Siena hierüber klagt, und auch Seume in seiner syracusischen Reisebeschreibung eines ähnlichen Vorfalles rügend erwähnt.

Im Jahre 1824 waren in den Postdienst eingetreten: 29 Postschreiber, 1825: 42, 1826: 31. In diesem letzteren Jahre waren 268 vorhanden und es wurde beschlossen, die Zahl der Anzunehmenden auf 24 jährlich zu beschränken. Dies stand in richtigem Verhältniß mit den alljährlich eintretenden Vacanzen unter den etatsmäßig angestellten Beamten und mit den Vermehrungen der höheren Stellen. Wäre unter Beachtung dieser Vacanzen und genauer Abwägung der dabei noch eintretenden Nebenumstände die Zahl der Aspiranten in solchem richtigen Verhältnisse erhalten worden, so hätte die Verwaltung es in der Hand gehabt, die Postschreiber nach einer ziemlich zutreffend im Voraus zu bestimmenden nicht allzu langen Reihe von Jahren in etatsmäßige Stellen einrücken zu lassen. Die Vergrößerung des Postbetriebes machte jedoch einen immer vermehrteren Zuwachs an Arbeitern erforderlich, die etatsmäßigen Stellen wurden nicht entsprechend vermehrt, und so entstanden allmählig Mißverhältnisse. Im Jahre 1828 waren 300, im Jahre 1838: 416 Postschreiber vorhanden, (davon 120 diätarisch beschäftigt). Die Anzahl der fixirt angestellten Secretaire belief sich auf 634. Im Jahre 1842 waren 601 Postschreiber vorhanden (darunter 243 Diätarien); die Zahl der fixirt angestellten Postsecretaire belief sich auf 685 (außerdem 95 Secretaire gegen Remuneration). Im Jahre 1845 waren 701 Postschreiber (darunter 311 Diätarien) und 695 fixirte Postsecretaire vorhanden, (ferner 8 vortragende Rätthe und 104 Subalternen des General-Postamts, 3 Hofpostmeister, 15 Ober-Postdirectoren [Vorsteher der Ober-Postämter], 37 Postdirectoren und 181 Postmeister). Das Verhältniß ward immer ungünstiger. 1846 waren 777 Postschreiber (darunter 421 Diätarien) und 711 fixirte Secretaire; 1848: 836 Postschreiber (darunter 475 Diätarien) und nur 689 fixirte Secretaire vorhanden; am 9. Januar 1849: 850 Postschreiber (darunter 460 Diätarien) und 691 fixirte Secretaire. Wenn die Verhältnisse in der früheren Verfassung geblieben wären, so würden die 1849 eintretenden Postschreiber erst nach dreißigjähriger Dienstzeit zur fixirten Anstellung als Postsecretair haben gelangen können.

rectoren ein Motiv, solchen Schülern das Zeugniß der Reise für Prima, ohne daß sie den desfallsigen Anforderungen ausreichend genügten, con-

neu eingetreten waren im Jahre 1843: 22; 1844: 56; 1845: 73; 1848: 92; 1849: 115 Postaspiranten. Hier setzte zunächst das neue, die Anforderungen bedeutend steigende Reglement über die Annahme und Beförderung der Posteleven vom 20. August 1849 (s. Post-Amtsblatt Nr. 43., das Rev. Reglement cfr. Post-Amtsblatt S. 104 pro 1857) Schranken, und im Jahre 1850 traten ein 4; 1853: 20; 1854: 9 u. s. w. Jetzt vermehrt sich die Zahl wieder, da die Bedingungen namentlich in Rücksicht auf pecuniäre Erleichterung während der Ausbildungszeit modificirt wurden.

Die zuerst im Jahre 1836 ausführlicher festgestellten Annahmehedingungen waren früher: ein Alter von 17—21 Jahren, Reise für Prima eines Gymnasiums (bis 1836 für Secunda) oder bestandene Abiturientenprüfung bei einer dazu berechtigten Realschule; gute Führung; kräftige Körperconstitution, besonders auch gutes Gesicht und Gehör, 300 Thlr. Caution und die Bedingung, sich während der ersten Dienstjahre so lange selbst zu erhalten, bis aus königlicher Kasse auskömmliche Remuneration erfolgen könne. Die meisten Postschreiber erhielten aber von den Postmeistern, bei denen sie engagirt waren, oft gleich im ersten Jahre Bezahlung; häufig auch noch freie Station. Demnächst wurden die Postschreiber in der Regel nach bestandnem Postsecretair-Examen bis zur fixirten Anstellung diätarisch (25 Sgr. pro Tag) beschäftigt, hatten aber bis zu ihrer Ernennung zum Postsecretair nur die Eigenschaft vereideter Privatdiener, die bei mangelhafter Dienstführung oder unzureichenden Kenntnissen ohne Weiteres aus dem Postdienste entlassen werden konnten. Das Privatverhältniß zwischen Postmeister und Postschreiber, welches nicht mehr zeitgemäß war und unter anderen auch die Verwaltung in der freien Disposition über das Postschreiber-Personal behinderte, ward durch das schon erwähnte Reglement vom 20. August 1849 ganz beseitigt. Nach dem revidirten, in den Grundsätzen mit dem ebenerwähnten übereinstimmenden Reglement vom 1. März 1857 müssen die Post-Aspiranten entweder von einem Gymnasium oder einer vollständigen Realschule nach bestandnem Abiturienten-Examen mit dem Zeugniß vollständiger Reise und guter sittlicher Führung entlassen werden, der Französischen oder der Englischen oder der Polnischen Sprache mächtig und in der Regel nicht über 25 Jahr alt sein. Der Bewerber muß in der Regel vor dem Eintritt in den Postdienst der nach Maßgabe der Preussischen Wehrverfassung bestehenden allgemeinen Militairpflicht durch Ableistung des 1 resp. 3jährigen Dienstes im stehenden Heere genügt haben. Er muß 300 Thlr. Caution stellen und im Stande sein, sich während der ersten 3 Jahre (1 Jahr als Aspirant, 2 Jahr als Post-Eleve bis zum Post-Assistenten-Examen) aus eigenen Mitteln zu unterhalten, wobei jedoch den von einem Gymnasium abgegangenen Aspiranten, sobald sie in die Kategorie der Eleven übertreten (also nach Beendigung des Probejahrs) und eine wirkliche Dienststelle ausfüllen, eine Diäten-Remuneration bis zur Höhe von 15 Sgr. pro Tag gewährt werden kann. Die Bewerber fungiren jetzt, so lange bis ihnen ein Einkommen aus Postfonds gewährt wird, lediglich als überzählige Arbeiter, auf deren Arbeitskraft nicht gerechnet wird, sondern deren Beschäftigung nur zum Zweck hat, sich mit dem Dienst vertraut zu machen und für ihren künftigen Beruf heranzubilden. Diese Ausbildung, welche der speciellen Fürsorge der Amtsvorsteher anvertraut ist und von den Ober-Post-Directionen überwacht wird, soll nach einer bestimmten Methode geschehen, die vornehmlich darauf beruht, daß die Praxis mit der Theorie stets Hand in Hand gehe, daß der angehende Beamte bei Erlernung einer Disciplin sich der Nothwendigkeit derselben und ihres Zusammenhanges mit den anderen Zweigen des Dienstes bewußt werde, und der Uebergang von einem Dienstzweige zum anderen erst nach vollständig erfolgtem Verständniß und Einprägen des früheren stattfinden muß. Daß neben dieser dienstlichen Ausbildung die wissenschaftliche Fortbildung der Aspiranten ihrem eigenen

nivendo zu ertheilen, so daß das General-Postamt sich veranlaßt sah, hiergegen aufzutreten. Die große Anzahl Aspiranten von mittelmäßiger Befähigung und — was sich in der Regel damit verbindet — von hohen

Eifer und Bildungstriebe überlassen bleiben muß, mag für jetzt noch unvermeidlich sein. Allein bei der gegenwärtigen Lehrverfassung der Schul-Institute bleiben doch in dem wissenschaftlichen Fonds der Abiturienten noch wesentliche Lücken, die das Selbststudium auch bei dem größten Eifer und den besten Fähigkeiten nur sehr schwer zu ergänzen vermag. Von großem Nutzen ist es in dieser Hinsicht schon gewesen, daß seit Entstehung der Realschulen den exacten Disciplinen größere Sorgfalt zugewendet wird. Allein es fehlt noch an der Fortbildung in den Staatswissenschaften nebst dem Staatsrecht und der positiven Staatenkunde. Allerdings gehören sie hauptsächlich, wenn auch nicht ausschließlich, in das Dominium der akademischen Bildung, oder einzelner Fachschulen, wie sie für bestimmte Branchen der Staatsverwaltung schon bestehen. Aber wo es solche Fachschulen nicht giebt?

Ein Post-Examen führte zuerst der General-Postmeister v. Nagler unterm 5. November 1825 ein. Jeder Postschreiber mußte diese Prüfung, die übrigens fast lediglich posttechnischer Art war, bestehen, um Postsecretair zu werden, wobei das Examen aber keinen Einfluß auf die Anciennetät hatte. Die Prüfung wurde in Berlin vor einer aus Mitgliedern des General-Postamts bestehenden Examinations-Commission, welche dadurch gleichzeitig Kenntniß von der Persönlichkeit der Postschreiber erhielten, abgelegt. Die Einrichtung bewährte sich als nützlich und von gutem Einfluß auf die Ausbildung der Beamten. Doch wird noch in mehreren späteren Verfügungen über Mangel an Befähigung zu schriftlichen Arbeiten geklagt.

Seit der Reorganisation der Postverwaltung im Jahre 1850 wird das eine erste Postexamen bei den Ober-Postdirectionen abgelegt, und ist es bestanden, so erhält der Postelove das Prädicat „Postassistent“, tritt damit in die Reihe der Staatsdiener ein, und wird vorzugsweise zu Stellvertretungen für Postsecretaire und sonstige Hilfsleistungen verwendet, für deren Dauer derselbe 25 bis 30 Thlr. monatlicher Diäten-Remuneration erhält, bis nach Maßgabe der eintretenden Vacanzen die Beförderung in eine etatsmäßige Postsecretairstelle erfolgen kann. Das erste Examen zerfällt in eine postpraktische, in eine schriftliche und mündliche Prüfung, und erstreckt sich außerdem auf wissenschaftliche Gegenstände, namentlich auf Geschichte, Geographie, Arithmetik und lebende Sprachen. Um zu den höheren Dienststellen (vom Ober-Postsecretair incl. an aufwärts) zu gelangen, ist seit 1850 die Ablegung einer zweiten Prüfung bei dem General-Postamte erforderlich. Dieselbe zerfällt: 1. in die Ausführung praktischer Aufträge (Revisionen von Postanstalten, Kassen, Posthaltereien, Führung von Untersuchungen, Einrichtung von Postcoursen, Postanstalten u. s. w.); 2. in die schriftliche Prüfung (theoretische Ausarbeitungen über verschiedene Dienstdisciplinen, Gutachten über getroffene oder zu treffende organische Einrichtungen, und Relationen aus geschlossenen Acten etc.); 3. in die mündliche Prüfung vor der unter dem Vorß des Geheimen Ober-Post- und Kammergerichts-Rathes Grein constituirten Examinations-Commission des General-Postamts (über den ganzen Umfang des Postdienstes in seinem technischen, wie administrativen Theil, über die wichtigsten, beim Postinstitute in Betracht kommenden Rechtsgrundsätze, über den Hauptorganismus des Staates und die allgemeinen Grundsätze der Staatswirthschaft, die Grundzüge des Gerichtsverfahrens, der Militärverfassung, Finanzverwaltung etc.). Der Hauptzweck der Prüfung ist nach §. 8. der Instruction für die Examinations-Commission: „von dem positiven Wissen des Examinanden eine genügende Ueberzeugung zu gewinnen; es kommt aber auch wesentlich darauf an, seine geistige Individualität, mithin nicht bloß den Umfang seiner theoretischen Kenntnisse, sondern auch seine

Ansprüchen, wurde eine Last für die Administration, da es Vielen nur um eine Versorgung im Postdienste zu thun war. Der Mangel an tüchtigen Kräften machte sich um so fühlbarer, als die Aufgabe der Postverwaltung von Jahr zu Jahr an Bedeutung zunahm.

Die Reorganisation hat auch hierunter die Begründung eines besseren Zustandes beabsichtigt. Sie hat Bewegung in jene starren Massen gebracht und die treibende Kraft des Wettseifers in ihren Dienst genommen. Sie hat den verschiedenen auseinander gehenden Interessen die einheitliche Richtung auf das Ganze zu geben, die strebenden Kräfte zu stählen, die denkenden mehr zu erwecken bezweckt und überhaupt die Verbreitung eines größeren geistigen Lebens, wie einer sittlicheren Auffassung des Berufes beabsichtigt. Sie hat die Sinecuren beseitigt, sowohl diejenigen, welche verfassungsmäßig bestanden, \*) als diejenigen, welche die Gemächlichkeit sich selbst gebildet

---

natürlichen Anlagen, den Grad seiner Urtheilskraft, seine Gewandtheit und die Gründlichkeit seiner dienstlichen Ausbildung zu erforschen.“ —

Die zur Wahrnehmung des mehr mechanischen Theils der Postgeschäfte bestimmte Post-Expedienten werden hauptsächlich aus der Klasse der civilversorgungsberechtigten Militärpersonen und der Post-Expeditionsgehilfen entnommen. Sie haben bei den Ober-Postdirectionen ein Tentamen zu machen. Die Post-Expediteure (Vorsteher der Post-Expeditionen II. Klasse) werden meistens aus der Zahl der geeigneten Orts-Einwohner entnommen. Die in der Regel bei Postanstalten geringeren Umfangs beschäftigten Post-Expeditionsgehilfen müssen vor ihrer Annahme sich bei den Ober-Postdirectionen einem Tentamen über ihre schulwissenschaftliche Bildung unterwerfen. Sie dürfen bei der Bewerbung nicht unter 17, und nicht über 25 Jahr alt sein. Das Institut der Post-Expeditionsgehilfen, aus welchen ein immer größerer Theil der im praktischen Postbetriebe beschäftigten Kräfte hervorgeht, ist noch weiterer Ausbildung fähig und bedürftig.

\*) Aus der Note zu S. 387 ist ersichtlich, in welcher Lage sich die Angelegenheit der Anstellung und Versorgung invalider Officiere im Postdienste beim Beginne des in dem gegenwärtigen sechsten Abschnitte behandelten Zeitraumes befand. Im Jahre 1818 bestanden 264 Postämter, darunter 150 für Militärpersonen und 114 für Postbeamte. Der Tod des Fürsten Staatskanzlers setzte den Bestrebungen, das Princip der Versorgung invalider Officiere mit Postmeisterstellen gänzlich zu beseitigen, ein Ziel. Zwar kam die mehrfach erwähnte Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 27. December 1824 auf die Anforderung der Darlegung der Qualification zurück, indem sie bestimmte: „Bei der Wahl der Beamten entscheidet allein Qualification und Verdienst und nur bei der Gleichheit derselben gibt Alter und Dienstzeit den Ausschlag. Es können daher nur solche Militairs zur Versorgung in der Postverwaltung gelangen, welche nach gehöriger Prüfung hinlängliche Qualification zum Postdienste nachweisen. Sie (der General-Postmeister) haben jedoch zu Meiner Genehmigung die Forderungen einzureichen, welche in dieser Beziehung an die zu versorgenden Militärpersonen zu machen sein werden und auf welche sie geprüft werden sollen. Die Zahl der am 1. Januar 1825 vorhandenen, zu Militair-Versorgungen bestimmten Postämter soll künftig weder vermindert noch vermehrt werden.“ Der General-Postmeister v. Nagler beantragte indeß, rücksichtlich der Unterbringung invalider Officiere im Postfache die bisherige Verfassung beizubehalten. Wahrscheinlich bewog ihn hierzu die Erwägung, daß, wenn der Officier die Prüfung, deren Beschaffenheit von der Allerhöchsten Genehmigung abhing, bestanden hatte, derselbe nun auch die Amtsverwaltung selbstständig und ohne Unterstützung

hatte. Sie hat vermöge einer kräftigeren Dienstzucht und sorgfältigeren Ueberwachung des Personals die schnellere Entfernung der schädlichen,

eines technischen Postbeamten hätte führen müssen, in welcher Hinsicht jedoch die Verwaltung in früheren Zeiten, wenn auch hin und wieder ein tüchtiger Amtsvorsteher aus der Reihe jener Bewerber hervorgegangen war, im Allgemeinen, wie oben erwähnt, keine vortheilhafte Erfahrungen gemacht hatte. Durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 4. Februar 1826 wurde jener Antrag auf Beibehaltung der bisherigen Verfassung (Nichtprüfung) genehmigt und gleichzeitig bestimmt, daß, wenn die Persönlichkeit des zu versorgenden Officiers außerordentliche Hilfe zur gehörigen Verwaltung des Postamtes erheische und diese nicht aus den Einkünften der Stelle bestritten werden könne, der Postfonds dazu in Anspruch genommen werden solle.

Am 1. Januar 1825 waren 243 Postämter vorhanden, davon 132 für Militair- und 111 für Civilpersonen. Von jenen 132 waren 34 für Stabsofficiere, 46 für Capitaine und Rittmeister und 52 für Lieutenanten bestimmt (in Summa mit 86,200 Thlr. Gehalt). Die Postamts-Vorsteherstellen bis zu 300 Thln. waren für Lieutenanten, über 300 bis 500 Thlr. für Capitaine und über 500 Thlr. für Stabsofficiere bestimmt. In Folge des Wegfalls der Emolumente und der Normalisirung der Besoldungen wurden jene drei Grenzsummen auf resp. 400, 600 und (für Stabsofficiere) 700—1200 Thlr. festgesetzt und die erste im Jahre 1830 von 400 auf 500 Thlr. erhöht. Die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 18. August 1842 bestimmte, daß, da die bisherigen Festsetzungen nach Emanirung des Militair-Pensions-Reglements vom 13. Juni 1825 nicht mehr entsprachen, die Besetzung der Militair-Postämter nicht ferner nach Maßgabe der Charge, sondern nach Maßgabe der im Militair erdienten gesetzlichen Pension geschehen solle, wobei die Stabsofficiere, welche über 1000 Thlr., und die Capitains, welche über 900 Thlr. jährlich Pension beziehen, als versorgt angesehen werden sollen; Officieren, die sich im Postdienste auszeichnen, soll die Aussicht auf ein einträgliches Postamt der nächsten höheren Kategorie eröffnet werden.

Uebrigens konnte ein Umtausch von Militair-Postämtern in Civil-Postämtern et v. v. wenn dadurch Besoldungsbetrag und Stellenzahl nicht geändert wurden, nach den Bedürfnissen des Postbetriebes erfolgen. Im Jahre 1846 bestanden, da einige Postämter in Postverwaltungen (Post-Expeditionen) hatten verwandelt werden können, nur 235 Postämter. Da nach der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 27. December 1824 die Zahl der am 1. Januar 1825 vorhanden gewesenen Militair-Postämter weder vermindert noch vermehrt werden durfte, so bestanden nunmehr 103 Civil- und 132 Militair-Postämter. Von den Letzteren wurden 79 von den betreffenden Officieren selbst verwaltet; dabei viele auch nur dem Namen nach. Andere Militair-Postmeister waren auf unbestimmte Zeit beurlaubt. Einige Militair-Postämter (damals 22) waren einstweilen noch an Civil-Postbeamte vergeben. Wie früher lehrte die Erfahrung, daß nur eine geringe Anzahl der versorgungsberechtigten Officiere sich zu tüchtigen Postmeistern heranzubilden. Im Falle der Nichtselbstverwaltung wurden in der Regel zwei Drittel des Postmeistergehalts dem Officier als postmeisterliche Competenz überlassen, wobei aber bei höheren Gehältern Ausnahmen zu Gunsten der Officiere gestattet waren, indem sie z. B. bei 1200 Thln. für die Kosten der Administration 400 Thlr. verloren haben würden.

Trotzdem der größere Theil der Postämter den Officieren vorbehalten war, so fanden doch Vacanzen so selten statt und andererseits war die Anzahl der zur Versorgung im Postfache notirten Officiere so groß, daß sie oft erst nach einer Expectanz von 20 Jahren zur Anstellung gelangen und demnach kaum mehr den Anforderungen an körperliche Rüstigkeit und geistige Beweglichkeit, wie die Postamts-Vorsteherstellen sie erheischen, entsprechen konnten. Nach dem Tode des Herrn v. Nagler fanden zwischen dem General-Postmeister v. Schaper und dem Finanzminister v. Düesberg Behufs Modification des Verhältnisses

aber auch die baldige Erkennung und Heranziehung der hervorragenden Elemente erzielt. Sie hat Stellen geschaffen, welche eine größere geistige Befriedigung, wie ein vor Sorgen schützendes Einkommen gewähren.

Während in früheren Zeiten zuweilen Klagen über Nepotismus sich vernehmen ließen, waltet jetzt — und darüber herrscht gewiß nur Eine Stimme — die größte Gewissenhaftigkeit und strengste legale Ordnung bei Behandlung der Personal-Angelegenheiten Seitens der obersten Postbehörde vor. Die wichtigen Rechte, welche die neuere Gesetzgebung überhaupt im Vergleich zu den früheren Zuständen (sfr. die Note auf

der im Postfache zu versorgenden invaliden Officiere Verhandlungen statt, die aber vorläufig ohne Erfolg blieben.

Die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 17. October 1847 an den General-Postmeister v. Schaper besagte: „Uebrigens kann Ich die Einrichtung, wonach die mit Postämtern beliehenen invaliden Officiere solche theilweise gar nicht antreten und nicht einmal an dem Orte wohnen, nicht für angemessen erachten. Es wird nicht an invaliden Officieren fehlen, die ein Postamt mit der Verbindlichkeit zu dessen eigener Verwaltung gern übernehmen und dazu, ihrer Militair-Invalidität ungeachtet, hinreichend befähigt sein werden, sofern ihnen durch Zuordnung tüchtiger und zuverlässiger Secretaire diejenige Hilfe gewährt wird, welche ihre Verhältnisse erfordern und ihre militairischen Leistungen verdienen. Ich beauftrage Sie, über die Aufhebung der gedachten Einrichtung mit dem Kriegsminister in nähere Berathung zu treten.“

Am Schlusse des Jahres 1848 fanden über diesen Gegenstand Berathungen im königlichen Staatsministerium statt, aus denen die Meinung hervorging, „daß die Anstellung invalider Militairs im Postdienste ohne Prüfung unzulässig, und daß ihr Privilegium principienwidrig und unzeitgemäß sei.“ Indessen blieben auch die damaligen Verhandlungen einstweilen ohne practischen Erfolg.

Die Reorganisation der Postverwaltung im Jahre 1850 führte eine Verringerung der Anzahl der Postämter (namentlich der Militair-Postämter, von denen mehrere nur unbedeutend und längst zur Verwandlung in Post-Expeditionen geeignet gewesen waren), so wie die Nothwendigkeit herbei, daß der Amtsvorsteher die Verwaltung, und namentlich auch die Kasse des Postamtes selbstständig führe, überhaupt umfassendere persönliche Thätigkeit und Regsamkeit entfalte. Nach dem Etat pro 1851 hatten von den früheren 132 Militair-Postämtern nur 60 als Postämter aufrecht erhalten werden können. Die Zahl sämmtlicher Postämter war auf 158 reducirt. Nach längeren Verhandlungen zwischen dem Chef der Postverwaltung und dem Kriegsminister wurde eine Einigung dahin erzielt, daß von diesen 158 Postämtern 84 mit einem Besoldungsquantum von 56,400 Thln. dem alten Zahlenverhältniß zwischen Militair- und Civil-Postämtern entsprechend für versorgungsberechtigte Officiere offen gehalten werden sollten (1857 bei 176 Postämtern 95 Stellen mit 63,100 Thln.). Dieselben sollten aber die Verwaltung selbst zu führen und ihre Qualification dazu durch eine Prüfung darzuthun haben, Bewußt welcher sie die zur Wahrnehmung einer Postamts-Vorsteherstelle erforderlichen Kenntnisse und Dienstfertigkeiten practisch erwerben und zur Erlernung des Postdienstes bei einem Postamte eintreten mußten. Einige Officiere erfüllten diese Bedingungen mit Eifer und Sorgfalt. Im Ganzen leisteten aber nur wenige den deshalb an sie ergangenen Aufforderungen Folge, so daß im Jahre 1856 nur ein verhältnißmäßig kleiner Theil der Militair-Postämter wirklich mit Officieren besetzt war. Hierdurch entsteht der Uebelstand, entweder die übrigen Militair-Postämter auf ungewisse Zeit hin commissarisch verwalten zu lassen (was dem Interesse der Postverwaltung nicht zusagt) oder sie definitiv mit Civil-Postbeamten zu besetzen (was dem Interesse des Kriegsministeriums widerspricht). Eine Aenderung hierunter ist angeregt worden.

Seite 394) als grundverfassungsmäßige Attribute des Staatsdiener-Verhältnisses hinstellte, sind zur Wahrheit geworden.

Während unter Herrn v. Nagler die Etats-Operationen und Befoldungs-Normalisierungen in das geheimnißvollste Dunkel gehüllt wurden, herrscht jetzt darin die liberalste Oeffentlichkeit und durchsichtigste Klarheit. Den Verhältnissen der Beamten wird eine regere, fürsorglichere Theilnahme, ihren Wünschen und Privat-Interessen, so weit es irgend mit dem dienstlichen Interesse vereinbar ist und Andere dadurch nicht benachtheiligt werden, die humanste Berücksichtigung zugewandt.

Schon seit Einführung des neuen Expeditions-Modus, sodann seit der Entwerfung und Regulirung der neuen Geschäftsordnungen für die einzelnen Postanstalten ist die Ueberlast der Arbeit, welche die expedirenden Beamten drückte und ihre Gesundheit untergrub, wesentlich erleichtert worden, und es dürfte wenige Provinzial-Postbeamten mehr in der Monarchie geben, die, wie in früheren Zeiten, 14 — 15 Dienststunden täglich haben, von denen ein großer Theil in die Nachtstunden fiel und wobei freie Nachmittage an den Wochentagen nicht stattfanden. Ueberall zeigt sich hierin die Wirkung philanthropischer Maximen. Nach Kräften wird dahin gestrebt, dem fortwährend steigenden Umfange des Postbetriebes entsprechend alljährlich eine Vermehrung der etatsmäßigen Stellenzahlen zu erreichen und ein schnelleres Einrücken in höhere Gehaltsstufen (worüber früher zuweilen Zeiträume von 15 Jahren vergingen) so wie eine frühere Gelangung zur ersten etatsmäßigen Anstellung (worüber 10 — 12 Jahre vergingen) zu ermöglichen. Wenn das Uebergangsstadium vorüber und die Normal-Epoche beschritten ist, werden die Personal-Verhältnisse hierunter vortheilhafter zu stehen kommen, da eine planlose Ueberfüllung der Verwaltung mit Bewerbern vermieden wird.

Daß trotz dieser besseren Verhältnisse die pecuniäre Stellung vieler im Vergleich zu früheren Epochen ungeachtet der höheren Gehaltssummen und des schnelleren Vorrückens dennoch sich verschlechtert hat, liegt nicht in Mißverhältnissen, die der Post-Etatsregulirung und der Postverwaltung zur Last fallen, sondern es liegt anerkanntermaßen an der zunehmenden Preissteigerung sämtlicher Lebensbedürfnisse, mit welchen die Normal-Befoldungsverhältnisse nicht mehr in richtigem Verhältnisse stehen.

Hier wird der Staat von seinem umfassenderen Standpunkte aus helfend einschreiten müssen. —



## Finanzlage, Kassen- und Rechnungswesen.

Die finanziellen Resultate der Postverwaltung in diesem letzten Zeitraum möge die folgende Uebersicht vergegenwärtigen.

Es betrug:

Im Jahre	Die Einnahme Thlr.	Die Ausgabe Thlr.	Der Ueberschuß Thlr.	Die Ausgabe war von der Ein- nahme pCt.	Der Ueber- schuß war von der Einnahme pCt.
1821....	2,997,606	2,279,441	718,165	76	24
1825....	3,463,576	2,341,959	1,121,617	67	33
1830....	4,461,474	3,051,671	1,409,803	68	32
1835....	5,145,125	3,587,626	1,557,399	69	31
1840....	7,063,197	5,442,567	1,560,630	77	23
1845....	7,541,818	6,461,550	1,080,268	85	15
1848....	6,995,910	6,280,338	715,572	89	11
1849....	6,924,534	6,333,616	590,918	90	10
1850....	7,482,202	6,560,581	921,621	87	13
1851....	7,830,384	6,788,603	1,041,781	88	12
1852....	8,055,853	7,207,615	848,238	89	11
1853....	8,680,695	7,638,646	1,042,049	88	12
1854....	9,276,983	7,971,901	1,305,082	85	15
1855....	10,273,439	8,986,946	1,286,493	87	13
1856....	11,486,170	9,729,222	1,756,948	85	15
1857 *)..	12,132,437	10,137,113	1,995,323	84	16

Von 1821—1840 (zwanzig Jahre) war der Ueberschuß von 718,165 Thaler gestiegen, mithin um 117 pCt., d. i. jährlich um 5,8 pCt.

Von 1850—1857 (acht Jahre) war der Ueberschuß ebenfalls um 117 pCt. gestiegen, mithin jährlich um 14,6 pCt. (In den besten Post-Finanzjahren des vorigen Jahrhunderts betrug die jährliche Steigerung des Ueberschusses höchstens 4½ pCt.)

Von 1821—1857 hat die Postanstalt zusammen circa 45 Millionen Thaler reinen Ueberschuß geliefert. Ihre Roh-Einnahme bildete den zehnten Theil der gesammten Staats-Einnahmen. Eine Porto-Erhöhung hatte im Jahre 1824 stattgefunden. Porto-Ermäßigungen fanden statt in den Jahren 1844, 1847, 1848, 1850 und 1852, darunter namentlich die Ermäßigungen von 1844 und 1850 sehr beträchtlich waren. Das bedeutende Zurückgehen des Ueberschusses in den Jahren 1848 und 1849 ist hauptsächlich der durch die politischen Verhältnisse herbeigeführten Stockung des Verkehrs zuzuschreiben. — Die Eisenbahnen und Telegraphen haben die Finanzkraft des Post-Instituts, wie Mancher besorgte, nicht geschwächt, sondern gestärkt. Eben so hat ein anderes Belebungs mittel des Verkehrs, die richtig abgemessene Ermäßigung des Porto zur Erhöhung der Einnahmen beigetragen. Daß diese mit Ausnahme vorübergehender Fälle beständig gestiegen sind, dürfte beweisen, wie sicher das richtige Maß bei Herabsetzung des Porto getroffen ward. In England und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika hat diese volkswirtschaftliche Maßregel, da man sich nicht vom Extrem fern hielt, dem Staate beträchtliche finanzielle

\*) pro 1857, nach dem vorläufigen Abschluß.

Verluste verursacht. Von 1821 — 1857 ist die Post-Einnahme um 305, der Post-Ueberschuß um 178 pCt., die Volkszahl Preußens um 50 pCt. gestiegen. Von der Brutto-Einnahme der Postverwaltung kam auf den Kopf der Bevölkerung 1821:  $7,8$  Sgr., 1857:  $21,1$  Sgr., von dem Ueberschuß 1821:  $1,8$  Sgr., 1857:  $3,5$  Sgr.

Die besten Resultate sind in der gegenwärtigen Verwaltungs-Epoche erreicht worden. Ihre Ursachen waren außer der Steigerung des Verkehrs vornehmlich die freien Grundsätze, von welchen die Leitung des Post-Instituts in seinen inneren und äußeren Beziehungen getragen wurde, und die Tüchtigkeit der Administration. Die Wahrheiten der national-ökonomischen Wissenschaft haben hier einen neuen Triumph gefeiert.

Wenn unter der Verwaltung des Herrn v. Nagler die Post, wie obige Uebersicht zeigt, 24 — 32 pCt. der Einnahme als Ueberschuß abwarf, so war dies in rein finanzieller Hinsicht ein ganz außergewöhnliches Resultat, das aber eben deswegen schwerlich ganz ohne Druck nach einer oder der anderen Seite erreicht werden konnte. Der Post-Ueberschuß der letzten Jahre ist in absoluter Hinsicht größer als der damalige; relativ aber ist er kleiner, denn er beträgt nur 13 — 16 pCt. der Einnahme. Dagegen sind anstatt früher 2 — 5 Millionen jetzt 8 — 10 Millionen jährlich von der Postverwaltung productiv verwendet worden und in mannigfache Kanäle des wirthschaftlichen Lebens der Nation geflossen. Eine Ueberspannung der Finanzkraft, wie sie bei einem Ueberschuß von 33 pCt. (im Jahre 1825) wohl anzunehmen ist, schadet auf die Dauer den Finanzen selbst. Auch hatte, wie die obige Uebersicht zeigt, der Procentsatz des Ueberschusses seit 1825 abgenommen, während er seit 1854 wieder im Steigen begriffen ist. Daß dieses Steigen nicht eine gewisse Grenze überschreite, dürfte nach Vorstehendem im staatswirthschaftlichen wie im fiscalischen Interesse selbst liegen. Nehmen wir an, daß als solche Grenze — als Normalsatz — etwa 15 pCt. (das Ergebnis von 1856) gelten würde, so möchte es, sobald etwa 3 Jahre hintereinander dieser Normalsatz überschritten wird, thunlich sein, Gebührenherabsetzungen oder sonstige Erleichterungen in der Postgesetzgebung herbeizuführen, so wie die Postanlagen auch auf solchen Coursen, wo sie sich nicht rentiren, noch weiter zu vermehren. Ein Normal-Ueberschuß von 15 pCt. dürfte nicht zu niedrig sein. Gestattet die Lage der Staatsfinanzen, ihn auf 10 pCt. zu bestimmen, so wird die Gemeinnützigkeit des Post-Instituts noch erhöht werden.

Bei den Betriebsausgaben wurde auf möglichst productive Verwendung, bei den Verwaltungsausgaben auf möglichste Einschränkung — Beides unbeschadet des höheren Zweckes des Post-Instituts — Bedacht genommen. Die Eröffnung neuer Finanzquellen (z. B. durch Anknüpfung directer Correspondenzverbindungen mit fremden Staaten, Einrichtung neuer Postbetriebszweige, Benutzung aller Vortheile, welche die geographische Lage in Absicht auf die Correspondenzleitung anderen Staaten gegenüber darbietet u. a. m.) wurde nicht verabsäumt. Eine geschärfte Controlle sicherte die

Post-Intraden ungleich besser als in früheren Zeiten und auch die formelle Seite des Postfinanzwesens, das Kassen- und Rechnungswesen wurde in neuerer Zeit vervollkommenet.

Es betrug:

Im Jahre	Die Einnahme an		
	Porto. Zblr.	Personengeld. Zblr.	Briefbestellgeld. Zblr.
1825 . . . . .	2,770,054	378,575	97,638
1840 . . . . .	4,272,303	2,050,751	158,238
1849 . . . . .	4,364,710	1,529,940	259,151
1850 . . . . .	4,545,566	1,674,663	249,172
1856 . . . . .	7,545,707	2,358,855	361,113
	troß der Ermäßigungen des Porto für die internen und die auswärtigen Briefe).	(troß der Eisenbahnen).	

Es betragen:

Im Jahre	Die Verwaltungs- kosten. Zblr.	Die Betriebs- kosten. Zblr.	Die Bewaltungs- kosten waren von der Einnahme pEt.	Die Betriebskosten waren von der Einnahme pEt.	Bemerkungen.
1825	817,849	1,370,012	23	40	Die Baukosten, welche von 1825 — 1847 durchschnittlich 60—70,000 Zblr. jährlich betragen, kommen von da ab durchschnittlich auf 115—120,000 Zblr. jährlich zu stehen.
1840	1,269,855	3,712,239	18	52	
1849	2,039,325	3,721,882	30	53	
1850	2,099,672	3,715,230	28	49	
1856	2,395,936	6,079,559	20	53	
		(in Folge vermehrter Post-Anlagen und der Fourage-Ehenerung).			

Die Betriebskosten (hauptsächlich Ausgaben für das Post-Transportwesen, wie Postfuhrvergütungen, Zuschüsse zu den Fouragekosten, Frachtvergütungen an die Eisenbahnen, Kosten für Postwagen, Remuneration der

Postboten, Landbriefträger u.) waren von 1825 — 1856 von 1,370,012 Thlr. auf 6,079,559 Thlr., mithin um 343 pCt. gestiegen: ein Beweis der Ausdehnung der Postanlagen. In derselben Zeit waren die Verwaltungskosten (Besoldungen der Beamten, Diäten, Miete, Kosten für Amtszutensilien und Inventarien) von 817,849 Thlr. auf 2,395,636 Thlr., mithin nur um 193 pCt. gestiegen. Von 1850 — 1856 haben die Betriebskosten sich um 63 pCt., die Verwaltungskosten dagegen nur um 14 pCt. gesteigert. Von 1825 bis incl. 1849 sind die Verwaltungskosten um 150 pCt., also jährlich um 6 pCt. gestiegen. Von 1850 bis incl. 1856 dagegen um 14 pCt., also jährlich nur um 2 pCt., während die Betriebskosten seit 1850 um 9 pCt. jährlich stiegen. 1825 betrug die Verwaltungskosten 23, 1849: 30, 1856 dagegen nur 20 pCt. der Brutto-Einnahme. Von 1850 — 1856 sind gestiegen: die Gesamtausgabe um 48 pCt., die Betriebskosten um 63 pCt., die Verwaltungskosten um 14 pCt.; die Anzahl der Briefe ist in derselben Zeit gestiegen um 76 pCt., die der Pakete um 52 pCt., die der Werthobjecte um 64 pCt., der Betrag des Werthes um 64 pCt., die Personenzahl um 71 pCt., mithin der Postverkehr durchschnittlich um 65 pCt. Das Gesamtpersonal der Postverwaltung betrug 1850: 14,352 und 1856: 18,290, ist mithin gestiegen um 27 pCt. Die Verwaltung ist daher wenig kostspielig; dagegen verursacht der Betrieb bedeutendere, allerdings productive Ausgaben. \*)

\*) Die Großbritannische Postverwaltung wendete im Jahre 1855 für ihr Personal (22,547) auf: 81,300 £ = 5,691,000 Thlr. Die Preussische Postverwaltung wendete 1855 für ihr Personal (17,134) auf: 2,467,230 Thlr. Wegen der Finanzresultate der Großbritannischen Postverwaltung vergl. die Note zu Seite 611, so wie wegen der Finanzresultate der Französischen Postverwaltung die Note zu Seite 627.

In Oesterreich betrug:

	die Einnahme:	die Ausgabe:	der Ueberschuß der Posten:
1835:	4,927,996	3,156,513	1,771,483 fl.
1840:	6,181,799	3,924,474	2,257,325 „
1845:	7,109,153	5,134,680	1,974,473 „
1851:	8,422,215	8,274,993	147,222 „ Reformjahr.
1852:	9,092,483	8,444,378	648,105 „
1853:	9,208,062	8,125,926	1,082,136 „
1854:	9,997,277	8,436,337	1,560,940 „
1855:	10,720,821	9,012,535	1,708,286 „

Es war also im Jahre 1854 die Ausgabe von der Einnahme 85 pCt., der Ueberschuß 15 pCt. (gerade wie in Preußen), im Jahre 1855 beziehungsweise 84 und 16 pCt. Die Post-Einnahme in Preußen betrug 1855 rund: 10,270,000 Thlr., in Oesterreich: 7,500,000 Thlr. Das Preussische Postareal umfaßt 5,200 □ Meilen, das Oesterreichische 12,200 □ Meilen; die Einwohnerzahl des Ersteren 17 Millionen, des Letzteren 40 Millionen. Die Anzahl der mit der Post beförderten Briefe betrug in Preußen 100 Millionen, in Oesterreich 50 Millionen. Es betrug in Oesterreich 1855 das Briefporto 5,148,497 fl., das Fahrpostporto 2,922,783 fl., das Personengeld 1,654,250 fl. Im Jahre 1853 betrug die Transportkosten 3,746,168 fl., die Kosten für Lokale 71,923 fl., die Kosten für Wagen 157,582 fl., für neue Requisitionen 108,740 fl., an Amtserfordernissen

In Bezug auf die Etats-Festsetzung, die dabei eintretende Mitwirkung der General-Controle (beziehungsweise des Finanz-Ministeriums) und die Nothwendigkeit der Einholung der Allerhöchsten Genehmigung bei

187,414 fl., an Gehältern zc. 1,349,973 fl., an Diäten 411,171 fl., verschiedene Ausgaben 1,364,450 fl. Die Betriebskosten waren 52 pCt. der Gesamtausgabe (gerade wie in Preußen); die Verwaltungskosten in Oesterreich 30 pCt. (in Preußen 24 pCt.) der Gesamt-Ausgabe.

Bayern. Der Reinertrag war vom Rohertrag (nach Rau, Lehrbuch der polit. Econ. Thl. III. §. 205.) 1832—1834 im Durchschnitt jährlich 30 pCt., 1837—1842 31 pCt. Nach der Rechnung des Etatjahres 18 $\frac{34}{4}$  war die Einnahme 2,549,844 fl., die Ausgabe 2,396,263 fl., so daß die Ausgabe 93 $\frac{2}{3}$  pCt. der Einnahme beträgt (Kammer-Sitzung vom 21. November 1855). Nach dem Budget pro 18 $\frac{51}{2}$  war der Ueberschuß auf 300,000 fl. veranschlagt. Nach der Rechnung betrug derselbe 170,000 fl. (in früheren Jahren 4—500,000 fl.).

#### Hannover.

	Einnahme:	Ausgabe:	Ueberschuß:	die Einnahme war von der Ausgabe:
Jahr 18 $\frac{49}{30}$ :	722,825	546,086	175,739 Thlr.	75 pCt.
» 18 $\frac{50}{31}$ :	746,689	594,850	151,839 »	79 »
» 18 $\frac{51}{32}$ :	730,003	601,049	128,954 »	82 »
18 $\frac{34}{35}$ betrug der Postüberschuß 150,362 Thlr., 18 $\frac{44}{45}$ 147,649 Thlr. Im Budget pro 18 $\frac{56}{56}$ ist er mit 162,700 Thlr. veranschlagt.				

Württemberg. Nach dem Budget für 3 Jahre der vorletzten Finanzperiode Rohertrag zusammen: 3,301,000 fl., Reinertrag 491,875 fl. Der Reinertrag belief sich 1853 auf 92,000 fl., 1854 auf 125,265 fl.; die Ausgabe beträgt 89 pCt. der Einnahme.

Braunschweig. Nach dem Etat für die Finanzperiode 1855—1857 durchschnittlich jährlich 152,000 Thlr., die Ausgaben circa 110,000 Thlr. (genau lassen sie sich in einigen Positionen wegen der Verschmelzung mit der Eisenbahnverwaltung nicht angeben), Ueberschuß also circa 40,000 Thlr. (d. i. gerade so viel als Braunschweig von fremden Postverwaltungen, namentlich Preußen, an Entschädigungen für Transit erhält; die desfalligen Einnahmen der Postverwaltung des Herzogthums belaufen sich nämlich auf 80,000 Thlr., die Ausgaben auf 40,000 Thlr.)

Oldenburg. Früher betrug der Netto-ertrag 10—12,000 Thlr. bei 80—90,000 Thlr. Brutto-ertrag. Seit Ermäßigung der Tarife beläuft sich derselbe nur auf circa 2000 Thlr. jährlich. Artikel 57. der Oldenburgischen Verfassungs-Urkunde bestimmt: »Die Postanstalten sollen künftig nicht den Zweck haben, eine Quelle der Staats-Einkünfte zu sein.«

Belgien. 1854: Einnahme 3,687,421 fr. (roh), 1853: Einnahme 3,536,276 fr. (roh).

Holland. 1850: 1,294,137 fl., 1851: 1,330,102 fl., 1852: 1,382,610 fl. (roh).

Schweiz. 1849: roh 5,005,602, Ueberschuß 1,072,945 fr.

1854: » 7,425,794, » 1,548,997 »

1855: » 7,713,587, » 1,205,717 »

Budget pro 1856: 8,057,000, » 1,495,000 »

Die Ausgabe beträgt von der Einnahme 85 pCt.

Dänemark. Normal-Budget für die Finanzperiode von 1856—1858 Brutto: 1,300,000 Thlr., Ueberschuß 243,000 Thlr., also jährlich 81,000 Thlr. Netto. Die Ausgabe ist von der Einnahme 82 pCt.

beabsichtigter Erhöhung der Etatsfonds, sofern diese nicht aus der Fraction sich ergab, enthielten das Gesetz vom 27. Oktober 1810 (Gesetz-Sammlung Nr. 2.) über die Verfassung der obersten Staatsbehörden und die Allerh. Kabinetts-Ordre vom 17. Januar 1820 (Gesetz-Sammlung S. 580) die Directiv-Normen.

Bei der Ausführung walteten jedoch mannigfache Verschiedenheiten ob, hinsichtlich deren zwischen dem General-Postamte und der General-Controle nicht selten Competenzstreitigkeiten entstanden.

Unter der Verwaltung des General-Postmeisters v. Nagler wurden bezüglich der Regulirung des Etats der Postverwaltung und der desfalligen Dispositionsbefugnisse des Postchefs festere, auch die bei diesem Gegenstande so wichtigen Einzelverhältnisse umfassende Bestimmungen getroffen.

In dieser Hinsicht ward die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 27. December 1824 für das gesammte Post-Finanzwesen von entscheidendem Einflusse. Es wurde darin den Vorschlägen des General-Postmeisters, »obwohl sie in mehreren wesentlichen Punkten von den Vorschlägen der Immediat-Commission zur Revision des Staatshaushaltes abweichen«, die Allerhöchste Genehmigung ertheilt. »Es geschieht dies, — heißt es weiter in dieser Allerhöchsten Kabinetts-Ordre — in der Voraussetzung, daß dieser Beweis Meines Vertrauens ein neuer Antrieb für Sie sein wird, Ihrer Verwaltung auch in Bezug auf die davon zu erwartenden Einnahmen die möglichste Vollendung zu geben.«

Der Ueberschuß der Postverwaltung ward vom 1. Januar 1825 ab auf den etatsmäßigen Betrag von 1 Million Thaler festgesetzt. Von dem Mehrüberschusse sollten 10 pEt. zum Gratificationsfonds »für solche Beamten, welche zur Vermehrung der Einnahmen oder zur Verminderung der Ausgaben thätig gewesen« und anderweite 10 pEt. zur Bildung eines Post-Meliorationsfonds verwendet werden und zur Disposition des General-Postmeisters bleiben. Unter Concurrenz der General-Controle sollten entworfen werden:

1. ein Haupt-Etat der Postverwaltung<sup>\*)</sup>, welcher jährlich zur Allerhöchsten Vollziehung gelangt;

Rußland.	1839: Einnahme 12,897,349 Rubel
	Ausgabe 6,715,184 „
	Ueberschuß 6,182,164 Rubel

1852: Einnahme 4,430,306 Rubel, Ueberschuß 1,369,532 Rubel. Die Ausgaben betragen 69 pEt. der Einnahme.

\*) Die Ausgabe-Titel des Haupt-Stats waren nach Inhalt der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 27. December 1824: a) Verwaltungsausgaben; b) Baukosten; c) Betriebskosten; d) andere Ausgaben, welche weder zu den Verwaltungs-, noch zu den Betriebskosten gerechnet werden können; e) ungewöhnliche Ausgaben; f) Zuschüsse an andere Kassen; g) durchlaufende Rechnungsposten.

2. ein Etat für die General-Postkasse und Special-Etats für die Postämter, welche von der General-Controle und dem General-Postamte zu vollziehen waren.

Alle steigenden und fallenden Einnahmen, so wie alle nicht fixirten Ausgaben sollten in der Regel nach einem genauen Durchschnitte der drei letzten Jahre im Haupt-Etat ausgeworfen werden. Eben so diente bei den betreffenden Positionen der Special-Etats der dreijährige Durchschnitt als Norm.

Die Dispositionsbefugniß des Chefs der Postverwaltung hinsichtlich der Besoldungen ward durch die mehrfach erwähnte Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 27. December 1824 speciell festgesetzt; erläuternde Bestimmungen enthielten die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 5. April 1825, 26. Januar 1828, 7. Februar 1829, 19. Januar 1830 und 1. December 1832 und namentlich die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 29. Mai 1826, betreffend die Auflösung der General-Controle und die Errichtung der Staatsbuchhaltereie.

Ueber den Gratificationsfonds, so wie über die fixirten Diätenfonds und über die Fonds der Post-Straf- und Armen-Kasse blieb dem General-Postmeister die freie Disposition. Bei allen übrigen Ausgaben verfügte derselbe innerhalb der Beträge, welche der Hauptverwaltungs-Etat bei jedem Titel im Ganzen enthielt, dergestalt jedoch, daß etwaige Ersparnisse bei dem einen Ausgabebetitel nicht dazu benutzt werden durften, Ueberschreitungen bei einem anderen Titel zu decken. Bei den Unterabtheilungen eines Titels, die gleichartige oder nahe verwandte Ausgaben umfassen, waren jedoch Uebertragungen zulässig (wobei jedoch zu berücksichtigen war, daß das Ausgabequantum einer Unterabtheilung, sofern solches fixirt oder normalisirt ist, nicht überschritten werden durfte). Bei unumgänglichen Ueberschreitungen einzelner Titel mußte sonach die Allerhöchste Genehmigung nachgesucht werden.

Unterm 29. Mai 1826 ward die mittelst Verordnung vom 3. November 1817 errichtete General-Controle, nachdem die beabsichtigte Aufstellung einer klaren Uebersicht des Staatshaushalts, die Gleichstellung der Ausgaben mit den Einnahmen und die Unterordnung der einzelnen Verwaltungszwecke unter die Zwecke und Mittel der gesammten Staatsverwaltung erreicht worden war, aufgehoben. Behufß der dieser Behörde bisher obgelegenen Zusammenstellungen der Uebersichten des Staatsvermögens, der Staatseinnahmen und Ausgaben in Vergleichung mit den Etats ward durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 29. Mai 1826 (Gesetz-Sammlung pro 1826 Seite 45) eine Staatsbuchhaltereie eingesetzt\*).

\*) Die Staatsbuchhaltereie wurde „bei dem wohlgeordneten Zustande, in welchem das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen des Staates sich befindet“ durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 19. Juli 1844 (Gesetz-Sammlung Seite 265) aufgehoben. Ihre Functionen gingen auf das Finanzministerium über.

Die Haupt-Etats waren nun, wie in früheren Zeiten, dem Finanz-Minister zur Mitrevision in finanzieller Hinsicht und zur Mitzeichnung vorzulegen. Uebrigens blieben die Etats bei der Rechnungslegung der Revision der Ober-Rechnungskammer unterworfen, welche zwar gegen die nach Maßgabe der vollzogenen Etats geführte Verwaltung keine Rechnungsmonita aufzustellen, aber von den etwa bemerkten Abweichungen von allgemeinen Vorschriften und Allerhöchsten Specialbefehlen Anzeige zu machen hatte. Die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 29. Mai 1826 enthielt ferner Vorschriften über die Fälle, in welchen die Allerhöchste Genehmigung nachzusuchen ist<sup>\*)</sup>, so wie über die äußere (formelle) Einrichtung der Etats,

\*) Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 29. Mai 1826. „Meine Genehmigung ist jedesmal erforderlich:

- a) über alle und jede Abänderungen in den Verwaltungsgrundsätzen und über neue Einrichtungen;
- b) wenn bei der Einnahme eine Vermehrung durch neue Auflagen entstehen soll; ferner wenn eine Verminderung des bisher etatsmäßigen Einkommens herbeigeführt wird;
- c) wenn bei den Ausgaben eine Erhöhung des für einen Verwaltungszweig unter einem Haupttitel ausgesetzten Gesamtbetrages der Ausgaben erfolgen soll, die nicht, der bestehenden Einrichtung nach, aus der gegenüberstehenden Vermehrung der Einnahme hervorgehet;
- d) wenn die von Mir für die verschiedenen Beamtenkategorien festgesetzten höchsten Besoldungssätze überschritten, oder außerdem noch Lantien bewilligt werden sollen, oder die Anzahl der Stellen bei einzelnen Behörden und Anstalten vermehrt werden soll, ohne Unterschied ob eine Normalzahl der Stellen von Mir bestimmt ist, oder nicht.
- e) Jede Bewilligung von Ausgaben, für welche in den Etats nicht gesorgt ist, oder Bewilligung außergewöhnlicher über die durch die Etats gegebenen Mittel ist bei Mir nachzusuchen. Wenn ein anderer Minister oder Verwaltungschef als der Finanzminister die Bewilligung von Zuschüssen oder außergewöhnlicher Ausgaben, die nicht innerhalb der etatsmäßig zugestandenen Fonds hergenommen werden können, nachzusuchen hat, so tritt dabei, wie bei anderen beabsichtigten Veränderungen, welche wesentlichen Einfluß auf die Einnahmen und Ausgaben haben, die Concurrency des Finanzministers ein, um sich vorab zu erklären, wie das angegebene Erforderniß aus anderweit vorhandenen Mitteln oder Beständen, ohne Zurücksetzung dringenderer oder gleich nöthiger Ausgaben, bewirkt werden kann. Dasselbe findet statt bei allen nachzusuchenden Anweisungen auf das Extraordinarium der General-Staatskasse. Fällt die Erklärung des Finanzministers gegen den Antrag aus und glaubt der andere Verwaltungschef dabei beharren zu müssen, so sind in dem, über solchen Bedarf allemal gemeinschaftlich mit dem Finanzminister Mir zu erstattenden Berichte die Gründe mit anzuführen, die der Bewilligung seines Dafürhaltens entgegenstehen.“ (Vergl. auch §. 11. des Kassen-Regulativs vom 17. Mai 1828.)

Die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 4. Januar 1834 (und vom 26. Februar 1833) bestimmte, daß sämtliche Etats-Erhöhungen für das folgende Jahr, ehe sie die Allerhöchste Genehmigung erhalten, bei dem Finanzminister angemeldet und demselben die Mittheilungen bei Zeiten dergestalt gemacht werden sollen, daß er seinen Bericht darüber an des Königs Majestät jedesmal im Monat September erstatten könne. Jedes Mehrbedürfniß solle durch ein besonderes ausführliches Promemoria nachgewiesen und motivirt werden. Nähere Bestimmungen hierüber traf noch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 7. März 1839 an das Staatsministerium.



und bestimmte, daß spätestens bis zum 1. December sämtliche Kassen mit den Etats für das folgende Jahr versehen sein müssen. (Die Instruction für die General-Controle vom 4. December 1824 enthielt zu diesem Zwecke schon die Bestimmung, daß mit den Etatsarbeiten im Monat März begonnen werden solle.)

Auß Veranlassung der Ausführung dieser Allerhöchsten Kabinetts-Ordre kam im Staats-Ministerium die Frage zur Erörterung, ob nicht über die Befugnisse der Ministerien und obersten Verwaltungsbehörden in Beziehung auf das Etats- und Rechnungswesen ein speciellcs Regulativ zu erlassen sei. (Protocoll der Staats-Minist.-Sitzung vom 1. November 1827.) Bezüglich des Post-Departements waren indeß diese Befugnisse nach Maßgabe der technischen Einrichtungen und der Eigenthümlichkeit des Postdienstes bereits durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 27. December 1824 und die späteren Declarationen in allen Details festgestellt worden, weshalb der General-Postmeister rücksichtlich seines Ressorts dem Staats-Ministerium keine Bemerkungen zu dem beabsichtigten Regulativ mitzutheilen hatte.

Im Jahre 1832 versuchte die Ober-Rechnungskammer eine anderweite Classification der Etatstitel und deren Unterabtheilungen, namentlich rücksichtlich der Titel: Verwaltungs- und Betriebs-Ausgaben herbeizuführen. Die Unterabtheilungen dieser beiden Titel waren: persönliche — sächliche — vermischte Ausgaben (der allgemeineren Eintheilung der Etats der Ministerien entsprechend). Da der Chef der Postverwaltung innerhalb dieser Unterabtheilungen Uebertragungen vornehmen konnte, von einem Titel zum anderen aber keine Uebertragungen stattfinden durften, so konnten durch eine anderweite Classification leicht Beschränkungen in seiner Dispositionsbefugniß herbeigeführt werden, wie überhaupt eine anderweite formelle Einrichtung der Etats von weittragender materieller Bedeutung war. Außerdem hatte die Ober-Rechnungskammer über die Bewilligung der Unterstützungen an die Posthalter durch den General-Postmeister und die Art der Bildung der Gratificationsbeträge Bedenken erhoben. Die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 12. November 1832 an den General-Postmeister v. Nagler genehmigte indeß, daß die bisherige Etatseintheilung beibehalten werden sollte, »und kann es bei dem bisherigen durch Meine Ordre vom 27. December 1824 begründeten Verfahren um so mehr bewenden, als die damaligen Verhältnisse noch fortbestehen und auch Ihre rühmliche Verwaltung keine Veranlassung zu abändernden Maßregeln giebt. Insbesondere überzeuge Ich Mich auch, daß die Unterstützungen der Posthalter nicht wohl als Gnadensache behandelt und von Meiner jedesmaligen Genehmigung abhängig gemacht werden können.«

In dem Haupt-Etat pro 1833 konnte die Postverwaltung statt des bisherigen etatsmäßigen Ueberschusses von 1 Million Thaler bereits einen Ueberschuß-Betrag von 1,200,000 Thlr. auswerfen. Mit dem etats-

mäßigen Ueberschusse hing die Dispositionsbefugniß des General-Postmeisters zu Gratifications- und Meliorationszwecken zusammen, da demselben durch die Allerh. Kab.-Ordre vom 27. December 1824 10 pCt. des Surplus (d. i. der über den Betrag des etatsmäßigen Ueberschusses aufkommenden Summe) Behufs der Gratifikationen und 10 pCt. (später 15 pCt.) Behufs allgemeiner Meliorationszwecke\*) zur Verfügung gestellt waren.

\*) Da der etatsmäßige Ueberschuß der Postverwaltung auf 1 Million und später auf 1,200,000 Thlr. fixirt war, der wirkliche Ueberschuß aber alljährlich bedeutend stieg und die Procentabzüge von dem Surplus sonach zunahmen, so flossen dem Gratificationsfonds und dem Meliorationsfonds immer beträchtlichere Mittel zu. Außer den Gratifikationen an die im Dienst befindlichen Beamten konnten aus dem Gratificationsfonds noch der Post-Armenkasse Hilfsmittel gewährt werden. (Von 1825 bis zur Auflösung des Gratificationsfonds zusammen 105,928 Thlr.) Der bereits im Jahre 1800 auf Seegebarth's Vorschlag gegründete, sodann im Jahre 1806 eingegangene und 1824 wieder hergestellte Meliorationsfonds wurde zu solchen allgemeinen Verbesserungszwecken, für welche die Etats keine Mittel oder keine genügende Mittel gewährten, verwendet. So sind aus dem Post-Meliorationsfonds viele Hunderttausende zu Chausséen und Wegebauten; ferner ansehnliche Summen zum Ankauf und Bau von Posthäusern, zur Unterstützung und Vervollkommnung neuer Erfindungen in Betreff der Postwagen, der Dampfschiffe zc., endlich zu Wohlthätigkeitszwecken verwendet worden. Außerdem hatte sich bei diesem Fonds bis zum Jahre 1838 ein Bestand von 166,000 Thln. gebildet, der zur General-Staatskasse eingezogen wurde. Da das Surplus fortwährend stieg, so setzte die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 8. Mai 1835 für beide Fonds je ein Maximum von 30,000 Thln. und ein Minimum von 25,000 Thln. fest. 1853 fiel der Meliorationsfonds fort, da nach Entstehung der Eisenbahnen die Post keine Geldmittel mehr auf Unterstützung an Chaussébauten zu verwenden brauchte und für die übrigen Verbesserungszwecke die regulären etatsmäßigen Mittel ausreichten. Die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 9. Januar 1846 genehmigte, daß der Gratificationsfonds auf den Betrag von 25,000 Thln. erhalten werde. Nach den Beschlüssen der zweiten Kammer bei Verathung des Staats-Haushalts-Etats pro 1849—1850 sollten bei allen Verwaltungen die Gratificationsfonds im Princip aufgehoben, dagegen die Besoldungssätze, so weit ein Bedürfniß vorläge, auskömmlich regulirt werden. Dahingegen sollten auch ferner in den Etats besondere Fonds ausgebracht werden können, zu dem Zwecke, in außergewöhnlichen Bedarfsfällen einzelnen Beamten Unterstützungen zu gewähren. Solche Unterstützungen sollten jedoch nur Beamten gewährt werden dürfen, deren Dienst-Einkommen den jährlichen Betrag von 1000 Thln. nicht übersteige. In Folge dessen ging auch bei der Postverwaltung der Gratificationsfonds ein und es wurde ein Unterstützungsfonds ad 25,000 Thlr. gebildet, wovon 24,000 Thlr. den gewöhnlichen Unterstützungsfonds für Postbeamte bilden und 1000 Thlr. zu außerordentlichen Belohnungen für solche, dem Post-Institute nicht angehörende Personen ausgesetzt sind, welche sich um das Interesse der Postverwaltung besonders verdient machen.

Im Jahre 1826 wurden veränderte Grundsätze über die Verwaltung des Post-Armen-Kassen-Fonds (conf. Theil I. Seite 183) eingeführt. Nach Inhalt des betreffenden Circulars vom 5. Mai 1826 ist der Post-Armen-Kassen-Fonds verfassungsmäßig für invalide Postillons bestimmt. Eigentliche Pensionen können daher nur diesen zu Theil werden. An Post-Unterbeamtete können Unterstützungen, aber keine Pensionen aus der Post-Armen-Kasse verliehen werden. Die Wittwen der Post-Unterbekleideten und Postillons haben nach dem bestehenden allgemeinen Grundsatz, gleich allen Beamten-Wittwen, gar keinen Anspruch. Es soll ihnen aber, wenn der Fonds es gestattet, eine mäßige Unterstützung für Winterbedürfnisse und zu Erziehungsgeldern verabreicht werden.

Deshalb war die Bestimmung der Allerh. Kab.-Ordre vom 25. Januar 1835, daß der bisherige etatsmäßige Ueberschuß der Postverwaltung

Im Jahre 1820 wurden aus der Post-Armen-Kasse Pensionen an 648 Individuen und Unterstützungen an 67 Individuen verabreicht; 1831: Pensionen an 893, Unterstützungen an 360 Individuen und außerdem Erziehungsgelder an 114 Wittwen; 1853 empfingen circa 2000 Individuen Pensionen und Unterstützungen aus der Post-Armen-Kasse. Außerdem sind mit den Fonds der Post-Armen-Kasse sieben Zöglingstellen für Waisen der Postbeamten bei dem Civil-Waisenhause in Potsdam und sieben desgleichen zu Klein-Ollienick gestiftet worden.

Das Kapital der Post-Armen-Kasse war zu Friedrichs des Großen Zeiten in Pfandbriefen und bei der Bank und Seehandlung angelegt. Im Jahre 1773 wurden der Post-Armen-Kasse aus dem Verkauf des Posthauses in Stolp 886 Thlr. als immerwährender Fonds überwiesen. Von 1795—1804 erhielt die Post-Armen-Kasse in Folge Allerhöchster Bewilligung einen jährlichen Zuschuß von 400 Thlrn. aus der General-Post-Kasse. Im Jahre 1805 wurde dieser Zuschuß auf 1800 Thlr. erhöht. Im Jahre 1825 wurden von des Königs Majestät noch 4800 Rthlr. (in Summa also 6600 Thlr.) bewilligt zum Ersatz für die weggefallenen Beiträge der Provinzial-Postbeamten, indem die nicht auf Kündigung angestellten Beamten in Folge des in dem genannten Jahre erlassenen Pensions-Reglements Beiträge zum Pensionsfonds zu leisten hatten.

Der Staatsminister, General-Postmeister v. Nagler, dem die Post-Armen-Kasse ihren vortheilhaften Zustand verdankt, beantragte (zur Hebung des Standes der Postillone), daß ein Theil des Gratificationsfonds jährlich der Post-Armen-Kasse überwiesen werde, welcher Antrag die Allerhöchste Genehmigung erhielt. Die Summe der aus dem Gratificationsfonds der Post-Armen-Kasse zugeflossenen Beträge beläuft sich im Ganzen auf 105,928 Thlr.

Es betrug bei der Post-Armen-Kasse:

Im Jahre	Einnahme.  Thlr.	Ausgabe	Ueberschuß.  Thlr.	Vermögen
		(incl. der zur Erhöhung des Vermögens zum Ankauf von Papieren verwendete Betrag). Thlr.		(nach dem Nominalbetrage). Thlr.
1795.....	4,089	3,537	552	4,500
1805.....	10,211	8,805	1,406	6,400
1817.....	16,947	14,431	2,516	10,900
1825.....	26,476	26,466	10	18,500
1833.....	50,853	50,841	12	137,725
1840.....	53,470	53,453	17	179,850
1845.....	58,813	57,819	994	227,030
1852.....	77,249	71,114	6,135	228,730

(darunter 38,800 Thlr. Documente über sieben Waisenstellen zu Potsdam und sieben zu Klein-Ollienick).

Gegenwärtig wird jeder Ober-Postdirection alljährlich ein bestimmtes Ausgabe-Quantum aus dem Post-Armenfonds zur Disposition überwiesen und der Rest am Jahresßluß zu Weihnachts-Unterstützungen verwendet.

à 1,200,000 Thlr. ferner nicht erhöht werden sollte, von großer Wichtigkeit. Was den ungewissen Mehr-Ertrag über den etatsmäßigen Ueberschuß betrifft, so sollte derselbe, insoweit er nicht zu Gratificationen oder Meliorationen zu verwenden war, nach Inhalt der eben erwähnten Allerhöchsten Kabinetts-Ordre (so wie der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 8. Mai 1838) bis zur Summe von 200,000 Thlrn. noch an die General-Staatskasse abgeliefert werden. Die demnächst über 1,400,000 Thlr. einkommende Summe, sollte an die Rendantur des Staatschazes abgeliefert werden\*). Aus diesen letzteren Beträgen sollte nach der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 6. Februar 1838 ein besonderer Fonds zur Erwerbung von Kunstgegenständen\*\*), Sammlungen und zur Unterstützung wissenschaftlicher und künstlerischer Bestrebungen gebildet werden, damit bei Bewilligung für diese Zwecke aus dem allgemeinen Extraordinarium der General-Staatskasse nicht die Besorgniß entstehen könnte, daß hinsichtlich anderer aus diesem Extraordinarium zu bestreitenden Ausgaben Verlegenheiten herbeigeführt werden möchten.

Bei der Anfertigung des Haupt-Etats der Postverwaltung fand in sofern ein abweichendes Verfahren statt, als die dreijährige Fraction bei den Ausgaben nur im Allgemeinen zum Grunde gelegt und der Fractionsbetrag wegen der von Jahr zu Jahr stattfindenden Steigerung der Betriebsmittel der Postverwaltung bei einzelnen Ausgabe-Positionen angemessen erhöht wurde, indem man die Ausgabebeträge in der Regel mit Rücksicht auf den bekannten neuesten Zustand festsetzte. Da nun ferner der etatsmäßige Ueberschuß der Postverwaltung auf 1,200,000 Thlr. im Voraus fixirt war, so entstand hierdurch die weitere Abweichung, daß die Einnahmen ebenfalls nicht nach der Fraction, sondern immer dergestalt in dem Etat angesetzt wurden, daß sie die Ausgaben um 1,200,000 Thlr. überstiegen.

Dies Verfahren ward durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 6. Februar 1838 beseitigt. »Ich ersehe« — heißt es in derselben — »aus der eingereichten Fraction's-Nachweisung, daß manche Einnahmen im Etat niedriger und manche Ausgaben höher angesetzt sind, als sie nach der Fraction zu stehen kommen. Dies Verfahren entspricht nicht den Bestimmungen. Insoweit die Etats-Positionen grundsächlich nach Fractionen zu normiren

\*) Dies war ebenfalls ein Ausnahme-Verhältniß. Denn nach §. 6. des Kassen-Regulativs vom 17. März 1828 sollten die Ueberschüsse der Postverwaltung direct an die General-Staatskasse abgeliefert werden, und der §. 15. ibid. bestimmte: Was im Ganzen beim Staatshaushalt durch Mehr-Einnahmen oder Ausgabe-Ersparnisse erübrigt wird, fließt zum Staatschaz und die Ablieferungen an diesen erfolgen durch die General-Staatskasse.

\*\*) Aus diesem Fonds wurde unter Anderem ein großer Theil der Kosten zu dem Denkmal Friedrichs des Großen in Berlin entnommen.

sind, müssen sie auch, falls nicht ganz besondere Umstände eine Abweichung begründen, nach den Resultaten der Fractionsberechnung angesetzt werden. Es hat weniger auf sich, wenn die wirkliche Einnahme und Ausgabe hinterdrein diesen Resultaten nicht entspricht, als wenn bei der Etats-Aufstellung die vorschriftsmäßige Grundlage verlassen wird. In dem Haupt-Etat pro 1839 kam demnach der etatsmäßige Ueberschuß auf pppt. 1,527,000 Thlr. zu stehen. — Die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 8. Mai 1838 bestimmte, daß der Ober-Rechnungskammer bei Etats-Ueberschreitungen zwar die Befugniß zur materiellen Prüfung der Ausgabe überall verbleiben, jedoch die Vorschrift im §. 26. der derselben erteilten Instruction, wonach es den obersten Verwaltungs-Behörden nur dann freisteht, Erhöhungen der etatsmäßigen Ausgabe bis zu 5 pCt. des speciellen betreffenden Etatstitels zu bewilligen, wenn die Mehr-Ausgaben durch Mehr-Einnahmen unvermeidlich herbeigeführt und die ersteren aus den letzteren gedeckt werden können, bei der Postverwaltung nur dann Platz greifen solle, wenn der im Etat nachgewiesene Ueberschuß, abgesehen von den etwa durch gesetzliche Bestimmungen herbeigeführten Einnahme-Verminde- rungen, um mehr als 100,000 Thlr. zurückbleibt.

In Folge der Bestimmungen der Verfassungs-Urkunde über den Staats- haushalts-Etat und nachmaliger Beschlüsse der beiden Häuser des Landtages wurden einige Aenderungen in der Einrichtung und Aufstellung der Etats\*) bewirkt. Es wurde namentlich eine mehr systematische Gleichförmigkeit bei Eintheilung der Haupt-Etats in Titel und eine übereinstimmendere Bezeich- nung derselben herbeigeführt, so wie eine größere Specialisirung der in den Staatshaushalts-Etat aufzunehmenden Titel bewirkt. Bei allen Beamten- Kategorien sollte das Maximum und Minimum der Besoldung aus den Vorlagen ersichtlich gemacht werden und bei jeder noch vorhandenen Ueber- schreitung des normalen Gehaltes künftig der überschreitende Theil ausdrück- lich als wegfallend bezeichnet werden. Auch wurde als Regel hingestellt, daß ein besonderer Fonds zu Gratificationen und extraordinairern Remune- rationen, so weit letztere nicht für ungewöhnliche, ganz außer dem Dienst- bereiche liegende Leistungen gegeben werden, im Etat nicht mehr auszu- bringen sei. Mit Rücksicht auf die verschiedenen Stadien, welche die Etats- Fertigung und Genehmigung zu durchlaufen hat, mußten die Termine für die Etats-Arbeiten abgekürzt und die Letzteren selbst beschleunigt werden\*\*).

\*) Cfr. Promemoria des Finanzministeriums vom 5. October 1848 und vom 29. Januar 1851. Beschlüsse der zweiten Kammer bei Berathung des Staatshaushalts pro 18<sup>49</sup>/<sub>50</sub> u. f.

\*\*\*) Vergleiche die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 7. Juni 1854. Nach derselben ist die Zusammenstellung der Etats-Erhöhungen und der vorhandenen Deckungsmittel bis zum 30. Juni dem Finanzminister mitzutheilen. Die zur Correction des Finanzministers bestimmten Etats, mit Ausnahme der Haupt-Etats, sind demselben so zeitig mitzutheilen, daß die Etats-Feststellung spätestens bis zum 31. Juli beendigt sein kann. Die Haupt-

Endlich wurden nicht nur die Ueberschüsse, wie bisher, sondern die gesammten Staats-Einnahmen und Ausgaben in den Etat der General-Staatskasse übergeführt, damit dieser Etat so weit als möglich mit dem Staatshaushalts-Etat übereinstimme und als Grundlage für die den Kamern vorzulegende Rechnung dienen könne.

Behufs Herstellung eines neuen Normal-Etats für die Postverwaltung schweben seit längerer Zeit Unterhandlungen mit dem königlichen Finanz-Ministerium. Die Frage, ob unter den jetzigen Verhältnissen ein Normal-Etat für eine Verwaltung, die in so rascher Fortentwicklung begriffen ist, wie die des Postwesens, überhaupt zweckmäßig sein dürfte, scheint auf Grund der vorliegenden Thatsachen eher verneint als bejaht werden zu müssen. So z. B. möchte das Bedürfnis in den verschiedenen Beamtenklassen durch bestimmte Stellenzahlen und Besoldungsquantia schwerlich normalisirt und im Voraus für längere Zeit fixirt werden können. In dem Entwurf des Kassen-Etats pro 1857 hat gegen den Etat von 1856 allein eine Mehr-Einnahme von 1,100,000 Thln. und ein Mehr-Ueberschuß von 300,000 Thln. ausgebracht werden können. Die Einnahme der Postverwaltung betrug 1849: 6,873,294 Thlr. und 1857: über 12 Mill. Thlr. Solche Resultate können nur erreicht werden, wenn die Thätigkeit der productiven Elemente der Postanstalt durch Anwendung größerer Betriebsmittel erhöht wird. Ein nach dem Maßstabe des Kassen-Etats pro 1856 gefertigter Normal-Etat würde nicht einmal 1 Jahr genügen. —

In Beziehung auf das Kassen- und Rechnungswesen bildeten die Grundlage: die Bestimmungen des Kassen-Edikts von 1769, der Post-Ordnung von 1782, der Regierungs-Instruction von 1817, der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 19. August 1823 (Gesetzsammlung S. 159) über die Kassenrevisionen, der Instruction für die Ober-Rechnungskammer vom 18. December 1824, der schon oben erwähnten Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 29. Mai 1826 über die Errichtung der Staatsbuchhalterei, und die Festsetzungen des Kassen-Regulativs (»Regulativ wegen künftiger Einrichtung des Kassenwesens rücksichtlich der Disposition über die Einnahmen zum Staatshaushalt und der Nachweisung der Geld- und Verwaltungs-Resultate«) vom 17. März 1828.

Das Verfahren bei Defecten regulirte das Gesetz vom 24. Januar 1844.

Das Kassenwesen der Postverwaltung war, dem allgemeinen Organismus der Administration entsprechend, früher nach dem Centralssystem geordnet. Die Centalkasse war die General-Postkasse in Berlin, welche die Ueberschüsse der Postämter an die General-Staatskasse abführte. Jedes Postamt

---

und General-Etats der einzelnen Verwaltungen sind dem Finanzminister im Laufe des Monats August zur Correction und Benutzung bei Aufstellung des Staatshaushalts-Etats zu übersenden.

legte Rechnung, zugleich für die ihm untergeordneten Postwärtereien (Post-Expeditionen), welche mit dem Postamte in monatlicher Abrechnung standen. Die Abnahme der Rechnungen erfolgte durch die Geheime Verificatur. Die General-Rechnung legte die General-Postkasse, für welche unterm 3. März 1820 von dem General-Postamte eine detaillirte Geschäftsanweisung erlassen wurde. Durch diese Instruction wurde eine practische Trennung der einzelnen Kassenverwaltungszweige bei der General-Postkasse durchgeführt und namentlich das Vorschußwesen aus den eigentlichen Rechnungsgeschäften sachgemäß ausgeschieden, wie der Zweck von Etat und Rechnung es erheischte, um die regelmäßigen wirklichen Einnahmen und Ausgaben logisch geordnet nachzuweisen. Außer denjenigen Kassengeschäften, die sich auf den Etat und die Rechnung erstreckten, wurden bei der General-Postkasse nunmehr besonders verwaltet: das Vorschußwesen, das Depositenwesen und die Haupt-Intelligenzkasse (für Rechnung des Waisenhauses in Potsdam Th. I. S. 196).

Das Personal bestand aus dem Rendanten, dem Kassirer, dem Controleur (eigentlich erstem Buchhalter), dem Buchhalter (eigentlich Hilfsbuchhalter), drei Kassen-Secretairen und zwei Kassendienern. Wie die Buchführung bei den Staatskassen im Allgemeinen nach ihren Hauptzwecken und den daraus abgeleiteten allgemeinen Regeln in zweifacher Ordnung — in chronologischer und systematischer, jene in den Journalen, diese in den Manualen — angelegt sein muß, so bestand auch bei der General-Postkasse das Haupt-Kassenbuch (Kassen-Journal) zum Zweck der allgemeinen chronologischen Darstellung des baaren Gesamtzustandes der Kasse, das Haupt-Journal zum Zweck der chronologischen Darstellung des Zustandes einer jeden der vorerwähnten vier Haupt-Abtheilungen der Kasse und das Haupt-Manual (resp. die einzelnen Manuale über spezielle Rechnungstitel) zum Zweck der systematischen Darstellung des Zustandes eines jeden einzelnen Rechnungstitels und Kassen-Conto's. Durch die vom Rendanten geführten Journale wurde die Uebersicht und Controle des gesammten Kassenverkehrs gesichert. In den vom Buchhalter geführten Manualen ward die künftige Rechnungslegung vorbereitet. Sie bildeten die Grundlage der Rechnung. Bei der Verwickelung des früheren Postkassen- und Rechnungswesens konnten beide Buchführungen nur schwierig in der nöthigen Uebereinstimmung des Ganzen, wie der Einzelheiten erhalten werden und die Controle konnte nicht, wie jetzt, mit Leichtigkeit in jedem Augenblicke und nach allen Seiten vollständig und durchgreifend geübt werden.

Die General-Postkasse fertigte den monatlichen Verwaltungs-Extract an, dessen Zweck darin bestand, monatlich den Gesamtzustand der Kasse und die jedesmaligen Verhältnisse der Specialkassen zur General-Postkasse genau darzustellen, so wie alle 4 Monate den vollständigen Finanz-Status der Verwaltung gegen den Etat und am Schlusse des Jahres mit dem letzten Tertial-Extract zugleich den complekten Rechnungsabschluß für das verflossene Jahr zu liefern. Die Verwaltungs-Uebersichten wur-

den von der Geheimen Verificatur gefertigt<sup>\*)</sup>. Seit 1826 gelangten die Verwaltungs-Uebersichten und Abschlüsse an die Staatsbuchhalterei, welche, wie oben erwähnt, bei Auflösung der General-Controle durch die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 29. Mai 1826 errichtet wurde und vornehmlich den Zweck hatte, von den gesammten Einnahmen und Ausgaben des Staates sowohl nach der Zusammenstellung der Etats, als auch, wie solche sich aus der wirklichen Verwaltung ergaben, jederzeit eine vollständige und zuverlässige Uebersicht zu gewähren.

Das Kassen-Regulativ vom 17. März 1828 bezweckte namentlich, dem Kassenwesen eine solche Einrichtung zu geben, daß die Disposition über die Ueberschüsse aller Verwaltungszweige zum Staatshaushalt von dem Finanzministerium allein ausgehe und dieses eine fortwährende zuverlässige Uebersicht, sowohl von dem Ertrage derselben und von den bei allen Kassen vorhandenen Beständen, als von dem daraus zu bestreitenden Ausgabe-Bedarf der einzelnen Behörden nach den verschiedenen Zahlungsterminen erhalte. Das Kassen-Regulativ leitete demnach fast durchgehends die Abführung der Ueberschußgelder zur General-Staatskasse durch die Regierungshauptkassen ein und löste mehrere Centrakassen, wie z. B. die General-Salz-kasse, die General-Bergwerkskasse und die General-Chauffeekasse auf. Nur bei der Post- und bei der Lotterie-Verwaltung blieb die bisherige Central-Kassen-Einrichtung bestehen und wurden die Ueberschüsse direct an die General-Staatskasse abgeliefert. Dem Finanz-Ministerium wurden zu dem vorerwähnten Zwecke die Kassen-Extracte und Jahres-Abschlüsse übersandt. Die Extracte sollten so eingerichtet werden, daß der Extract für das vierte Quartal zugleich den Jahres-Finalabschluß bildete. Es sollten dabei alle unnöthigen Details vermieden und die Resultate nur summarisch nach den Etatstiteln darin ausgeworfen werden, da die speciellen Ausweisungen über die Einnahmen und Ausgaben bei der Rechnungslegung zu erfolgen hatten. Die Final-Abschlüsse bildeten die Grundlage der Jahresrechnung, mit der sie übereinstimmen mußten.

Das Kassen- und Rechnungswesen bei den Postämtern war bei der Steigung des Verkehrs, der Ausdehnung des Post-Instituts und der Entstehung neuer Postbetriebzweige im Laufe der Zeit zu schwerfällig geworden. Unter der Verwaltung des General-Postmeisters v. Nagler wurden zwar bedeutende Verbesserungen auch in diesem Geschäftszweige eingeführt und namentlich eine größere Einheit und Gleichförmigkeit im Kassenwesen hergestellt. Die alten Grundformen, welche noch auf dem Expeditions-Modus, wie er im vorigen Jahrhundert bestand (Seite 315), beruhen, blieben aber unverändert. Die Nothwendigkeit einer großen Anzahl

\*) Zwischen den jährlichen Uebersichten der Verwaltungsbehörden und den Final-Abschlüssen der General-Staatskasse wurde früher noch häufig die Uebereinstimmung vermißt. Im Jahre 1822 wurden hierüber im Staatsministerium Beratungen gepflogen und zur Abhilfe jenes Mangels Maßregeln getroffen.



directer Kartenschlüsse und das Princip, daß die Porto, wie die Franco-Einnahme nur bei dem distribuirenden Postamte zu berechnen war, so wie das Verhältniß der Post-Expeditionen zu den Postämtern führte ein sehr umfassendes und verwickeltes Abrechnungswesen — Verlagsporto-Berechnung — unter den verschiedenen Postämtern der Monarchie herbei.

Hierin ward im Jahre 1849 durch den neuen von dem General-Post-Inspector, Geheimen Postrath Philipsborn ausgearbeiteten Expeditionsmodus der Postanstalten eine sehr wesentliche Verbesserung bewirkt. Indem der neue Expeditionsmodus das Princip aufstellte, daß die Einnahme an der Stelle zu berechnen ist, wo sie vorkommt, das Franco also bei der colligirenden, das Porto bei der distribuirenden Postanstalt, beseitigte er mit einem Schlage jene schwerfällige Verlagsporto-Berechnung. Er beschränkte die directen Kartenschlüsse, hob das Emolumentenwesen auf, durch welches Unklarheit in den Kassenzustand gekommen war, und gab vermöge der sachgemäßen Trennung von Brief- und Fahrpost dem Kassenwesen eine Einrichtung, die es gestattete, die finanziellen Resultate einzelner Betriebszweige mit größerer Leichtigkeit und schärferer Bestimmtheit zu ermitteln, als zuvor. Der neue Expeditionsmodus bahnte die rationelle Arbeitstheilung an, welche durch die Reorganisation des Postwesens in Absicht auf den inneren Dienstbetrieb der einzelnen Postanstalten ausgeführt wurde. Die einzelnen Zweig-Expeditionen wurden auch in rechnerischer Beziehung strenger geschieden. Die Buchführung ward so eingerichtet, daß bei jeder Kassen- und Rechnungsstelle bei der Hauptkasse sowohl, wie bei den Zweig-Expeditionen in jedem Augenblicke der vollständige Abschluß ohne Schwierigkeit gefertigt werden konnte, und von den Zweig-Expeditionen auch alle 24 Stunden gefertigt werden muß. Diese Maßregel trug zu einer dauernden Ordnung und Zuverlässigkeit in der Kassenführung und zur Sicherheit der Kassenbeamten in ihren Geschäften wesentlich bei. Daß das Postkassen- und Rechnungswesen manche eigenthümliche Schwierigkeiten bietet, erhellt leicht, wenn man sich z. B. vergegenwärtigt, daß eine Einnahme von 12 Millionen Thalern groschenweise erhoben, berechnet, revidirt und controlirt werden muß. Den Amtsvorstehern war die stetige Controlle, den Aufsichtsbeamten die extraordinäre Revision der Kassen erleichtert worden, und nicht leicht konnten nunmehr Defecte und Unterschleife auf die Dauer verhüllt werden. Die Verantwortlichkeit war schärfer abgegrenzt und z. B. für Fälle der Stellvertretung, der Wahrnehmung einzelner Dienststellen in umfassenderen Amts-Expeditionen durch Assistenten, das Interesse der verantwortlichen Beamten vermöge genügender Controlmittel und eines besseren Uebergabe-Verfahrens mehr gesichert.

Die Postämter, als die eigentlichen Betriebsstellen, wurden von der Rechnungslegung, die viel Zeit und Kräfte in Anspruch genommen hatte, befreit. Die Rechnungslegung ward der Kasse der Administrationsstellen (Ober-Postkasse) übertragen, welche für den ganzen Ober-Post-Directionsbezirk, dessen sämtliche Postanstalten mit ihr nur in monatlicher

Abrechnung siehe, Rechnung legt. Das Liquidationswesen wurde vereinfacht<sup>\*)</sup>.

Die Reorganisation der Postverwaltung beseitigte das Central-Kassen-System. Die General-Postkasse ward aufgelöst. Ihre Functionen gingen im Allgemeinen auf die Ober-Postkassen über, deren Ueberschüsse nunmehr durch die Regierungshauptkassen zur General-Staatskasse gelangten. Die nähere Verbindung, in welcher die Ober-Postkassen mit den Postanstalten des Bezirks standen, gestattete einen rascheren Betrieb der Rechnungsgeschäfte und eine speciellere Aufsicht auf die Handhabung derselben. Den Schlußpunkt der neuen Organisation des Postkassen- und Rechnungswesens bildete die 1850 bewirkte Einrichtung des an die Stelle der Geheimen Verificatur getretenen Rechnungs-Büreaus des General-Postamts (vgl. S. 710). Dasselbe hat die Aufstellung der Special-Etats, die Haupt-Zusammenstellung derselben und den Entwurf des Haupt-Etats (Budgets) der Post-, Zeitungs-, Gesessammlungs- und Telegraphen-Verwaltung zu bewirken, die Ausgabefonds namentlich auch in Bezug auf etwaige Ueberschreitungen zu controliren und dahin zu wirken, daß das Kassen- und Rechnungswesen bei den Post- und Telegraphen-Behörden nach Maßgabe der bestehenden Grundsätze und mit der erforderlichen Gründlichkeit und Zuverlässigkeit bearbeitet werden. Ferner liegt dem Rechnungs-Büreau die Bearbeitung der von den Post- und Telegraphen-Behörden einzusendenden Uebersichten, Termin- und Rechnungssachen, die Bearbeitung der bei dem General-Postamte selbst vorkommenden Rechnungs-Angelegenheiten, die Prüfung und Zusammenstellung der monatlichen Kassen-Verwaltungs-Extracte der Ober-Postkassen und der Telegraphen-Direction und auf Grund derselben die Aufstellung der monatlichen General-Balancen über die gesammten Einnahmen und Ausgaben der Post- u. Verwaltung ob. (Bis 1849 konnten vollständige Uebersichten der Finanz-Verhältnisse der Post-Verwaltung nur in Tertial-Abschnitten erlangt werden.) Demnächst ist die General-Rechnung nebst der Haupt-Recapitulation der Jahresübersichten von dem Rechnungs-Büreau anzufertigen. —

#### Portotaxe.

Die Posttaxe (sfr. Seite 291 und 360) war, mit Ausnahme zinjiger Special-Bestimmungen, über gewisse Klassen von Sendungen bis zum Jahre 1822 unverändert geblieben.

\*) Die im Jahre 1832 von dem königlichen General-Postamte herausgegebene, von dem damaligen Kassencurator, Geheimen Postrath Seidel verfaßte Darstellung des Preussischen Postkassen- und Rechnungswesens, ein Werk, das seiner Zeit von vortrefflichem Nutzen war, ist jetzt durch die Vorschriften über das Kassen- und Rechnungswesen der Postanstalten und der Ober-Postkassen in der allgemeinen Postdienst-Instruction ersetzt.

Die mit dem 1. Januar des genannten Jahres in Folge des Münz-Edicts vom 30. September 1821 eingetretene Eintheilung des Thalers in 30 Silbergroschen (statt 24 gute Groschen) machte eine Reduction der bisherigen Tarifsätze in die neue Erhebungsmünze erforderlich. Da als Grundsatz angenommen war, daß in der Taxe als Bruch nur  $\frac{1}{2}$  Groschen erscheinen sollte und die kleineren Groschenbrüche auf  $\frac{1}{2}$ , beziehungsweise 1 Sgr. in plus abgerundet werden sollten, so entstand hierdurch in vielen Fällen eine Erhöhung der Taxe. Es wurden z. B.

6 gute Pfennige	verwandelt in	1 Sgr.	(statt $7\frac{1}{2}$ Pf. *)
1 guter Groschen	»	in $1\frac{1}{2}$ »	(statt $1\frac{1}{4}$ Sgr.)
$2\frac{1}{2}$ gute Groschen	»	in $3\frac{1}{2}$ »	(statt 3 Sgr. $1\frac{1}{2}$ Pf.)
3 » »	»	in 4 »	(statt $3\frac{3}{4}$ Sgr.)

u. s. w.

Das unterm 18. December 1824 von des Königs Majestät vollzogene Portotax-Regulativ, \*\*) welches mit dem 1. Januar 1825 in Kraft trat, hob die früheren Tarifsatzfestsetzungen auf und bewirkte eine durchgreifende Umgestaltung der bisherigen Posttaxe nach einheitlichen Grundsätzen und namentlich eine formelle Verbesserung des Tarifs mit Rücksicht auf die technischen Anforderungen an eine gute Posttaxe.

Die Hauptbestimmungen dieses ersten vollständigen Grundgesetzes über das Posttaxwesen waren die folgenden:

Der Brief-, Packet- und Geldtaxe zwischen sämmtlichen Postanstalten wird lediglich die directe Entfernung, nicht aber der von der Post zurückgelegte Weg zu Grunde gelegt. \*\*\*) Somit hört auch das Binnenporto auf. Zwischen allen Preussischen Postanstalten wird das Porto nur in Einer Summe erhoben und berechnet. Alle ausnahmsweisen Porto-Erhöhungen, Zuschläge wie Ermäßigungen für einzelne Course und Orte fallen fort: das neue Posttaxgesetz kommt für alle Staatsbürger gleichmäßig zur Anwendung. Verschiedenheit der Packettaxe nach Maßgabe des Inhalts der Sendungen (Kaufmannswaren, Victualien u.) findet nicht mehr statt; auf alle Packete findet ein gleicher Tarif Anwendung, so daß lediglich Gewicht und Entfernung für die Taxirung maßgebend sind, wie bei Geldsendungen die Entfernung und der Werthbetrag. Statt der unbestimmten Taxe für Papiere au porteur wird eine Taxe für alle courshabenden Papiere eingeführt: das

\*) Cfr. die dem Circulare vom 12. December 1821 beigefügte Reductionstabelle.

\*\*) Gesetzsammlung pro 1824 S. 225.

\*\*\*) Nachdem nach einer neuen Projection unter Leitung des Geheimen Postrathes Pistor eine geeignete Karte entworfen war, wurde im Jahre 1823 die Ermittlung der directen Entfernungen begonnen und nach  $1\frac{1}{2}$  Jahren (incl. doppelter Nachrevison) beendigt. Es waren 1,386,506 Entfernungen zu messen gewesen. Die Messung wurde von acht Geometern, das Eintragen in die Entfernungstabellen von zehn Postbeamten bewirkt.

Vorzeigen der Papiere und das Versiegeln des Briefes im Postbureau, so wie die hiernach modificirte Verschiedenheit der Tage fällt fort.

Die Tarif-Bestimmungen des Portotag-Regulativs vom 18. December 1824 waren im Wesentlichen folgende:

Briefporto (§§. 4 und 5. des Tagregulativs)

bis	2 Meilen.....	1 Sgr.,
über	2— 4 Meilen.....	1½ »
»	4— 7 » .....	2 »
»	7—10 » .....	2½ »
»	10—15 » .....	3 »
»	15—20 » .....	4 »
»	20—30 » .....	5 »

und von da an für jede 10 Meilen 1 Sgr. mehr. Der Briefportosatz für die weiteste Entfernung \*) im Preussischen Postgebiet kam hiernach auf 19 Sgr. für den einfachen Brief, d. i. für einen Brief bis  $\frac{3}{4}$  Loth incl. zu stehen.

\*) Der höchste Briefportosatz für die weiteste Entfernung war früher 18 Sgr. gewesen.

Für Sendungen aus und nach kleineren Orten traten durch den Wegfall des Binnenporto's meistens Ermäßigungen ein; so kostete

ein Brief von Berlin nach Arnswalde	früher 4½ Sgr., nach dem Tagregulativ	4 Sgr.
» » » » » Bahn	» 4 » » » »	3 »
» » » » » Garz	» 4½ » » » »	3 »
» » » » » Gollnow	» 5 » » » »	4 »
» » » » » Greiffenhagen	» 4½ » » » »	3 »

Ferner lag eine Ermäßigung darin, daß für Entfernungen bis 2 Meilen das Porto von 1½ Sgr. auf 1 Sgr. herabgesetzt wurde. Dagegen trat für den Verkehr zwischen großen Orten und den überwiegenden Theil der Correspondenz durch das Tagregulativ vom 18. December 1824 in den meisten Fällen eine Erhöhung ein (ganz abgesehen von der schärferen Gewichtsprogression). Denn es kostete nach der alten 1821 in Sgr. reducirten Tage

ein Brief von Breslau nach Cöln	9½ Sgr., nach der Tage von 1824:	12 Sgr.,
» » » » » Frankfurt a. d. O.	4½ » » » » »	5 »
» » » » » Berlin	5 » » » » »	6 »
» » » » » Aachen » Königsberg	13½ » » » » »	17 »
» » » » » » Danzig	12 » » » » »	15 »
» » » » » Berlin » Berlin	8½ » » » » »	10 »
» » » » » Berlin » Angermünde	2 » » » » »	2½ »
» » » » » » Prenzlau	2½ » » » » »	3 »
» » » » » » Bremen	5 » » » » »	7 »
» » » » » » Cöln	7½ » » » » »	9 »
» » » » » » Danzig	6½ » » » » »	8 »
» » » » » » Königsberg	7 » » » » »	9 »
» » » » » » Stettin	3½ » » » » »	4 »
» » » » » » Magdeburg	3½ » » » » »	4 »

Nach Maßgabe des Briefgewichts (§. 7. des Tagregulativs) stieg das Porto bei den Reit- und Schnellposten in folgender Weise:

über $\frac{3}{4}$ Loth bis 1 Loth . . . . .	der $1\frac{1}{2}$ fache Satz,
» 1 » » $1\frac{1}{2}$ » . . . . .	» 2 » »
» $1\frac{1}{2}$ » » 2 » . . . . .	» $2\frac{1}{2}$ » »
» 2 » » $2\frac{1}{2}$ » . . . . .	» 3 » »
» $2\frac{1}{2}$ » » 3 » . . . . .	» $3\frac{1}{2}$ » »
» 3 » » $3\frac{1}{2}$ » . . . . .	» 4 » »

u. s. w. für jedes halbe Loth ein halber Briefportosatz mehr. \*)

Den älteren Posttarifen entsprechend hatte auch das Portotag-Regulativ vom 18. December 1824 eine besondere Schrift- oder Actentaxe \*\*) beibehalten, nämlich (§. 11.) für alle mit der Fahrpost versandten geschriebenen Gegenstände (Schriften, Acten, Documente zc.)

über 2 Loth bis 8 Loth . . . . .	3fach Briefporto,
» 8 » » 16 » . . . . .	4 » »
» 16 » » 24 » . . . . .	5 » »
» 24 » » 1 Pfd. . . . .	6 » »
» 1 Pfd. » 2 » . . . . .	7 » »

u. s. w. für jedes Pfund einfaches Briefporto mehr.

Das Porto für Zeitungen, Journale, gedruckte oder lithographirte

\*) Die Taxe von 1766 hatte die seit den ältesten Zeiten der Postverwaltung in Preußen bestandene volle Lothprogression (von 1 zu 1 Loth einen Portosatz mehr) beibehalten. In der Anwendung war aber von den Postanstalten verschieden verfahren worden, indem z. B. von einigen bei den die vollen Lothe übersteigenden Bruchtheilen auch entsprechende Tagbruchtheile berechnet wurden (z. B. bei  $\frac{1}{4}$  Loth mehr den vierten Theil bei  $\frac{1}{2}$  Loth mehr die Hälfte des Briefportosatzes u. s. w.); andere erhoben bei überschüssigen Loththeilen einen vollen Portosatz mehr, wie es auch im Sinne der Tagvorschriften von 1766 lag. Um diese Verschiedenheiten zu beseitigen, declarirte das Circular vom 20. Juni 1816 jene Vorschriften dahin, daß bei Briefen über 1 Loth das Porto mit jedem halben Lothe um die Hälfte des einfachen Satzes steige (also für  $1\frac{1}{2}$  Loth 1fachen, 2 Loth 2fachen,  $2\frac{1}{2}$  Loth  $2\frac{1}{2}$ fachen, 3 Loth 3fachen Briefporto); eine mäßige Progression.

\*\*) Ursprünglich wurde für Schriften, Acten zc. der achte Theil des Briefporto erhoben; die im Jahre 1712 aufgestellte Actentaxe wurde im Jahre 1717 dahin declarirt, daß von 1—4 Loth 2fachen, 4—8 Loth 3fachen, 8—12 Loth 4fachen, 12—16 Loth 5fachen, 16—24 Loth 6fachen, 24 Loth bis 1 Pfd. 7fachen Briefporto zu erheben war. Dann stieg die Progression von  $\frac{1}{2}$  zu  $\frac{1}{2}$  Pfd. mit dem einfachen Briefporto bis auf 10 Pfd., wofür 26fachen Briefporto zu berechnen war. Von 10 Pfd. ab begann eine Ermäßigung dergestalt, daß von 10— $10\frac{1}{2}$  Pfd. nur 18fachen u. s. w. bis 18 Pfd. 32fachen; 18 bis  $18\frac{1}{2}$  Pfd. 32 $\frac{1}{2}$ fachen;  $18\frac{1}{2}$ —19 Pfd. 33fachen; 19— $19\frac{1}{2}$  Pfd. 34fachen;  $19\frac{1}{2}$ —20 Pfd. 35fachen Briefporto zu erheben war. Ueber 20 Pfd. trat wieder eine Ermäßigung ein, so daß z. B. für  $20\frac{1}{2}$  Pfd. nur 27fachen,  $20\frac{1}{2}$ —21 Pfd. 28fachen zc. Porto zu erheben war. Die Taxe war theuer, verwickelt und insofern ganz irrational, als schwerere Sendungen zum Theil weniger Porto zahlten, als leichtere. König Friedrich Wilhelm I. hatte die Geheimhaltung dieser Taxe befohlen.

Preiscurante, Circularien, Annoncen zc. unter Kreuzband (§. 14.) wurde auf den vierten Theil der Brieftage festgesetzt.\*)

Für Waarenproben (§. 17.) sollte bis zu  $1\frac{1}{2}$  Loth schwer nur das einfache Briefporto und bei schwererem Gewicht die Hälfte des tagmäßigen Porto erhoben werden.

Für recommandirte Briefe (§. 20.) war zu zahlen das Porto für den Brief, das Scheingeld von 2 Sgr. und das einfache Porto für den zurückkommenden Schein über die richtige Bestellung.\*\*)

Brief-Einlagen von einem und demselben Absender an einen oder verschiedene Empfänger sollten lediglich nach dem Gesamtgewicht (nicht mehr einzeln nach der Anzahl, was früher zu Belästigungen des Publicums, Verlegungen der Briefe zc. Veranlassung gegeben hatte) taxirt werden.

Das Packetporto (§. 23.) wurde auf 3 Pfennige pro Pfund für je 5 Meilen normirt. Als Minimum sollte aber bis zum Gewicht von 4 Pfund zweifaches, über 4 Pfund dreifaches Briefporto erhoben werden. Ueberschießende Meilen werden für volle 5 Meilen gerechnet. Ueberschießende Lothe bleiben unberücksichtigt (§. 25.). Gehören mehrere Pakete zu einer Adresse, so wird das Gewicht derselben zusammengezogen (§. 24.). Mit der Schnellpost können Pakete gegen 50 Procent Taxaufschlag befördert werden (§. 27.). Der Begleitbrief (§. 28.) geht bis  $\frac{3}{4}$  Loth frei; ist er schwerer, so wird vom Uebergewicht das Briefporto besonders erhoben. Bei Paketen, deren Werth 10 Thlr. pro Pfund oder mehr betrug, bestand Declarationszwang. Für dergleichen Pakete kam die Goldtaxe zur Anwendung (§. 30.).

Das Geldporto betrug:

- a) Für Silbersendungen (§. 32.): bis 1 Thlr. einfaches Briefporto, über 1 — 20 Thlr. zweifaches Briefporto, über 20 — 50 Thlr.

\*) Die moderirte Taxe für Kreuzbandsendungen gründete sich auf das in Folge persönlicher Veranlassung des Staatskanzlers Hardenberg unterm 15. December 1821 erlassene, die Erleichterung des literarischen, buchhändlerischen und kaufmännischen Verkehrs bezweckende Regulativ über die künftige Verwaltung des Zeitungswesens. Im §. 2. desselben war die Taxe für inländische Zeitungen unter Kreuzband nur 4 Pfennig für den ganzen,  $2\frac{1}{2}$  für den halben und  $1\frac{1}{2}$  für den Viertelbogen, so wie  $1\frac{1}{2}$  für den ganzen und 1 für den halben Bogen Beilage festgesetzt worden; für ausländische Zeitungen waren diese Sätze nur 1 —  $1\frac{1}{2}$  Pf. höher. Für Kataloge, Preiscurante, Anzeigen zc. unter Kreuzband war im §. 4. die Taxe normirt auf 8 Pf. für den ganzen, 5 Pf. für den halben und 4 Pf. für den Viertelbogen.

\*\*\*) Das Recommendationsverfahren wurde durch den General-Postmeister v. Nagler zuerst in den Rheinprovinzen vom 1. August 1821 ab eingeführt (Circular vom 6. Juli 1821). Es war bei fremden Postanstalten schon länger üblich gewesen; in Preußen hatte sich jedoch, sei es wegen des ausgebreiteten Jahrespostwesens, sei es wegen des namentlichen Eintragens auch der unrecommandirten Briefe, bisher ein Bedürfnis nicht herausgestellt gehabt. Als Taxe für recommandirte Briefe wurde damals, ähnlich der früheren Französischen Taxbestimmung, das doppelte Briefporto festgesetzt.

(.) dreifaches Briefporto\*), über 50—100 Thlr. wie 100 Thlr. voll. Bei 100 Thlrn. und darüber trat eine Taxprogression ein, welche von 5 zu 5 Meilen mit 4 Sgr. für jedes Hundert und mit 2 Sgr. für jedes halbe Hundert stieg, \*\*) bis zu 1000 Thlr., von wo ab für jede fernere 100 Thlr. 3 Sgr. und für jede 50 Thlr.  $1\frac{1}{2}$  Sgr. von 5 zu 5 Meilen erhoben wurden. Fremde Silbermünzen werden nach der Münz-Vergleichungstabelle vom 15. October 1821 (Gesetzsammlung S. 190) berechnet. Für Kupfermünzen (§. 34.) wird das Porto nach der Packettage bezahlt.

- b) Für Goldsendungen: bis 50 Thlr. zweifaches Briefporto, über 50—100 Thlr. wie für 100 Thlr. Bei Summen, von 100 Thlrn. und darüber tritt eine Taxprogression ein, welche von 5 zu 5 Meilen mit 3 Sgr. für jedes Hundert und mit  $1\frac{1}{2}$  Sgr. für jedes halbe Hundert fortschreitet. Auch hier fand bei Sendungen über 1000 Thlr. eine Ermäßigung auf 2, beziehungsweise 1 Sgr. statt (§. 35.).
- c) Für Papiergeld und courshabende Papiere\*\*\*) (wofür ebenfalls Declarationszwang bestand) ward bezüglich des inländischen Papiergeldes die Hälfte, bezüglich des ausländischen Papiergeldes und aller courshabenden Papiere der vierte Theil der Silbertaxe erhoben (§. 37.).

\*) Früher war für 1—20 Thaler zweifaches, 20—35 Thaler dreifaches und 35 bis 50 Thaler vierfaches Briefporto festgesetzt (cfr. die Note auf Seite 296).

\*\*) Nach der Taxe von 1766 (Abtheilung IV. S. 296) für je 100 Thlr. Silber auf je 10 Meilen 5 gGr., für je 100 Thlr. Gold auf je 10 Meilen  $3\frac{1}{2}$  gGr.; durch Circular vom 8. August 1806 war demnächst bestimmt worden, daß bei Silbersendungen über 100 Thlr. für jedes Viertelhundert  $\frac{1}{4}$  jener Taxe und bei Gold für jedes halbe Hundert  $\frac{1}{2}$  jener Taxe erhoben werden solle.

\*\*\*) Infolge der Allerhöchsten Verordnung vom 4. Februar 1806 wegen der in Umlauf zu bringenden Tresorscheine kam für die Versendung derselben mit den Posten das Goldporto zur Anwendung. In Folge §. 8. der Verordnung vom 1. März 1815 (Gesetzsammlung Nr. 3.) wegen erweiterter Realisation der Tresor- und Thalerscheine ward das Porto für dieselben auf die Hälfte (also den halben Betrag des Goldporto) herabgesetzt (Circular vom 7. April 1815) mit der Maßgabe, daß als Minimum doppeltes Briefporto zu erheben war (Circular vom 2. Juni 1815). In gleicher Weise sollten Papiere au porteur taxirt werden (Circular vom 10. November 1815). Diese Bestimmung wurde unterm 15. December 1815 näher dahin erläutert, daß Papiere au porteur, wenn der Absender sie im Postbureau vorzeigt, einsegelt und einen Schein darüber erhält, Voth für Voth mit dem doppelten Briefporto, wenn kein Schein verlangt, jedoch der Geldwerth der Papiere auf dem Couvert angegeben ist, Voth für Voth mit dem einfachen Briefporto, und Documente, Obligationen, Wechsel, auch wenn der Geldwerth auf dem Couvert angegeben ist, mit dem Porto nach der Actentage belegt werden sollen. (Cfr. auch das Circular vom 28. Januar 1820 und vom 4. September 1822, welches Letztere das Taxminimum für courshabende Papiere auf das Goldporto herabsetzt.)

d) Für vermischte Sendungen [Gold, Courant, Papiergeld u. zu Schriften, in einem Brief, welche Versendungsweise nur bis 8 Loth zulässig war (§. 44.)] bis 4 Loth doppeltes und über 4 Loth dreifaches Briefporto oder, wenn die gewöhnliche Geldtage mehr betrüge, diese (§. 45.). Bei Sendungen von größerem Gewichte als 8 Loth ward eine Vermischung solcher Gegenstände, für welche eine verschiedene Tage bestand, überhaupt nicht gestattet (§. 46.), sie mußten, wenn sie auch zu einer Adresse gehörten, je in besondere Pakete verpackt werden.

Mit den Schnellposten können Gelder gegen 50 Procent Taxaufschlag versandt werden (§. 49.). In wie weit die Benugung der Schnellposten zu Packet- und Geldversendungen stattfinden kann, bestimmt die Postverwaltung (§§. 26. und 48.).

Das Landporto (d. h. das Porto für die mit den Posten beförderten Briefe nach solchen Orten an den Landstraßen, durch welche die Posten passiren, ohne daß dort eine Postanstalt besteht) wurde von der nächsten Station ab nach dem niedrigsten Taxsatz berechnet (§§. 51. und 52.).

Bei eintretender Fourage-*T*heuerung war der General-Postmeister befugt (§. 53.), nach Maßgabe der steigenden Post-Transportkosten in dem Falle, daß der Preis des Hafers nach einem Durchschnitt in den bedeutendsten Orten der Monarchie 1 Thlr. pro Scheffel überstiege, das Packetporto auf 4 Pf. für 1 Pfund pro 5 Meilen, das Porto für Silbergeld auf 5 Sgr. für 100 Thlr. pro 5 Meilen und für Gold verhältnißmäßig zu erhöhen.

Das Scheingeld (cfr. Abschnitt V. S. 360) wurde auf 2 Sgr. für jede Geldsendung (und wenn der Absender auch für gewöhnliche Packetsendungen einen Schein forderte, ebenfalls auf 2 Sgr.) festgesetzt (§. 54.).

Das Bestellgeld ward allgemein für Briefe bis 16 Loth auf  $\frac{1}{2}$  Sgr., für schwerere Briefe, Adressen, \*) Scheine auf 1 Sgr. normirt (§. 57.).

Eine Fachgebühr für abholende Correspondenten ward, wie bisher, nicht erhoben.

Das Packamergeld (Lagergeld für alle am folgenden Tage nach Bestellung der Adresse nicht abgeholtene Pakete und Gelder), welches bis dahin nur in größeren Städten als ein Emolument der Packkammerbedienten bestanden hatte, dessen allgemeine Einführung aber aus mehrfach naheliegenden Gründen nützlich erschien, ward durch §. 60. des Portotax-Regulativs allgemein und in folgender Weise normirt:

\*) Früher hatte dasselbe 3 und 6 gute Pfennige betragen (cfr. Abschnitt IV. S. 314), welche Sätze in der Post-Ordnung von 1782 Abschnitt V. §. 7. und in dem Briefträger-Reglement vom 18. April 1811 wiederholt vorgeschrieben worden.



Für die ersten vier Tage

a) für ein Packet bis 30 Pfund .....	1 Sgr.,
über 30 — 60 » .....	2 »
» 60 » .....	3 »
b) für Geld- und Werthpactete bis 100 Thlr. ....	1 »
über 100 — 500 » .....	2 »
» 500 — 1000 » .....	3 »

und für jede fernere 1000 Thlr. 1 Sgr. mehr.

Ist auch nach Ablauf jener 4 Tage die Abholung nicht erfolgt, so wird das Packkammergeld für jede folgende Woche mit den doppelten vorgenannten Beträgen erhoben.

Für Postvorschüsse war das Geldporto und außerdem an Procuragebühr von 5 bis 15 Sgr. 1 Sgr.; über 15 Sgr. von halben zu halben Thalern: a) bis 10 Thlr. 1 Sgr., b) über 10 Thlr.  $\frac{1}{2}$  Sgr. zu erheben (§. 68.)<sup>\*)</sup>.

In Betreff des Retourporto<sup>\*\*</sup>) bestimmt §. 74. des Tax-Regulatives, daß bei Briefen bis 2 Loth kein Porto für den Rückweg berechnet werden sollte; bei schwereren Briefen, Packeten und Geldern aber kam auch das Porto für den Rückweg zur Berechnung. Die Abrundung bei Erhebung der Taxen hatte gemäß §. 91. in der Weise zu erfolgen, daß für 1 und 2 Pf. gerechnet werden soll .....

..... 3 Pf.,

für 4 und 5 .....

..... 6 »

» 7 » 8 .....

..... 9 »

» 10 » 11 .....

..... 1 Sgr.

Diese Bestimmungen des Portotax-Regulatives vom 18. December 1824 erfuhren, bald nachdem dasselbe ins Leben getreten war, einzelne durch die Praxis als nothwendig erwiesene Aenderungen. So war die Taxe für courshabende Papiere, bei welcher im mittleren Durchschnitt das Verhältniß des Porto zu dem Nominalwerthe der Papiere zu 1 bis  $1\frac{1}{2}$  promille, folglich etwa  $\frac{1}{4}$  der beim Handel mit courshabenden Papieren gewöhnlichen Wechsler-Courtage und Provision angenommen war, zu hoch, und führte Erschwerungen dieses Handels herbei, die bei dem Finanzzustande der Staaten und der stets zunehmenden Wichtigkeit jenes Verkehrs-zweiges

<sup>\*)</sup> Früher wurde bei Postvorschüssen außer dem Porto für den Brief u. noch das Porto berechnet, welches der Empfänger hätte zahlen müssen, wenn er das Geld dem Absender baar übersandt hätte (Post-Ordnung von 1782 Abschn. XV. §. 13). Die Procuragebühr (sfr. Seite 314) war in der Post-Ordnung von 1782 für Vorschüsse unter 1 Thlr. auf 1 gGr., von 1 bis 5 Thlr. auf 2 gGr. und für jeden Thaler mehr 1 gGr. festgesetzt, und durch das General-Circular vom 8. Juli 1823 dahin modificirt worden, daß bei Beträgen bis  $\frac{1}{4}$  Thlr. gar keine Procuragebühr, von  $\frac{1}{4}$  bis  $\frac{1}{2}$  Thlr. 1 Sgr. und von  $\frac{1}{2}$  bis 1 Thlr. 2 Sgr. angelegt werden sollte.

<sup>\*\*</sup>) Die Circular-Berordnung vom 25. Juni 1804 hatte bestimmt, daß für zurückgekommene Briefe nur das Porto für den Hinweg, für zurückgekommene Packete und Gelder aber auch das Porto für den Rückweg berechnet werden sollte.

von mannigfachen nachtheiligen Wirkungen sein mußten. Durch die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 6. März 1825 wurde daher auf Antrag des General-Post-Amtes und der General-Controle das Porto für ausländisches Papiergeld und courshabende Papiere (§. 37. des Tag-Regulatives) anstatt auf  $\frac{1}{4}$ , auf  $\frac{1}{10}$  des Porto für Silbergeld herabgesetzt, und gleichzeitig genehmigt, daß courshabende Papiere mit der Reitpost in recommandirten Briefen versandt werden konnten. Auch das Goldporto (§. 35. des Tag-Regulatives) wurde durch die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 19. März 1826 ermäßigt und zwar auf die Hälfte des Porto für Silbersendungen<sup>\*)</sup>. Diese ermäßigte Taxe fand auch auf Werthstücke Anwendung, sofern für dieselben das Porto nach dem Gewichte nicht mehr betrug. Die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 19. März 1826 ertheilte dem General-Postmeister zur Erleichterung des Handelsverkehrs gleichzeitig die Befugniß, Porto-Restitutionen in folgender Art zu bewilligen: Für Silbersendungen: bei einer jährlichen Versendungsmasse von 25,000 Thln. an bis 50,000 Thlr. — 10 pEt. des Porto; über 50,000 Thlr. aber 15 pEt.; für Packetsendungen: bei einer jährlichen Versendungsmasse von 10,000 Pfd. an bis 20,000 Pfd. — 10 pEt., und über 20,000 Pfd. 15 pEt.

Die Schriften- und Actentaxe (§. 11. des Tag-Regulatives) erschien bei Sendungen größeren Gewichtes ebenfalls zu hoch und die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 5. November 1827 ermäßigte dasselbe daher für Sendungen über 16 Loth auf das doppelte Packetporto, wodurch zugleich eine wünschenswerthe Vereinfachung der Schriftentaxe herbeigeführt wurde. Dieselbe Allerhöchste Cabinets-Ordre setzte das Scheingeld für gewöhnliche Packete (§. 54. des Tag-Regulatives) von 2 auf 1 Sgr. herab.

Zur Erleichterung des schriftstellerischen Verkehrs wurde im Jahre 1828 die Versendung von Correcturbogen (ohne beigefügtes Manuscript) unter Kreuzband gegen die ermäßigte Kreuzbandtaxe gestattet (Circular vom 5. Mai 1828). Im Jahre 1840 wurde die Versendung von Kassen-Anweisungen (gleich den courshabenden Papieren) in recommandirten Briefen nachgegeben (Circular vom 14. December 1840, 11. Januar 1841, 8. December 1841 und 4. Juli 1842). Ferner wurde im Jahre 1842 die im §. 40. des Tag-Regulatives von 1824 vorgeschriebene Erhebung des einfachen Porto für den zurückfolgenden Schein über die richtige Bestellung recommandirter Briefe und die im §. 68. *ibid.* für Vorschußbriefe außer dem Briefporto und der Procuragebühr angeordnete Erhebung des Geldporto für den Betrag des Vorschusses aufgehoben (Circular vom 4. Juli 1842).

\*) Schon früher war der Concurrnz fremder Post-Anstalten in Hamburg wegen für diesen Ort eine Ermäßigung des Gold-Porto auf  $\frac{1}{2}$  des im Tag-Regulativ bestimmten Betrages verfügt worden.

Zu erweiterter Erleichterung des Geldverkehrs ward 1843 (Circular vom 28. Februar) nachgegeben, daß Kassen-Anweisungen, wie alle übrige Gattungen von Papiergeld und courshabende Papiere nach Gutbefinden der Absender declarirt oder undeclarirt und letzterenfalls mit oder ohne Recommendation mit der Post versandt werden können.

Eine bedeutende Ermäßigung des Briefpost-Tarifs erfolgte demnächst durch die Allerhöchste Cabinets-Ordre d. d. Erdmannsdorf, 18. August 1844 »unter Vorbehalt einer vollständigen Umarbeitung des Portotag-Regulativs vom 18. December 1824.« Das Porto für den einfachen Brief ( $\frac{3}{4}$  Loth) wurde festgesetzt:

bis zu	5	Meilen auf	1	Sgr.,
über	5 — 10	»	»	1 $\frac{1}{2}$ »
»	10 — 15	»	»	2 »
»	15 — 20	»	»	2 $\frac{1}{2}$ »
»	20 — 30	»	»	3 »
»	30 — 50	»	»	4 »
»	50 — 100	»	»	5 »
»	100 Meilen für jede weitere Entfernung im Preussischen Postgebiet	»	6	»

Diese Taxe fand auf Brief- und Schriften sendungen Anwendung. Für Packet- und Geldsendungen blieben, auch in solchen Fällen, in welchen bei Taxirung dieser Sendungen nach den Vorschriften des Tag-Regulativs das Briefporto zum Grunde gelegt wird, die alten Briefportofäge in Kraft. In Folge jener Porto-Moderation wurden auch die Preussischen Porto- und Transitportofäge für die ausländische Correspondenz in gleicher Weise ermäßigt (Circular vom 17. April 1845).

Für die der Post zur Beförderung übergebenen, auf Eisenbahn-routen transportirten Packetsendungen ward durch die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 5. März 1847 die bereits seit 1842 von dem General-Postmeister für einzelne Eisenbahnrou ten versuchsweise und wider-ruflich angeordnete Ermäßigung des Packetporto (§. 23. des Tag-Regulativs) auf die Hälfte, d. i. auf 1 $\frac{1}{2}$  Pf. pro Pfund auf je 5 Meilen, genehmigt und allgemein für alle Eisenbahnrou ten eingeführt (vom 1. April 1847 ab, cfr. Post-Amtsblatt Nr. 12. pro 1847 S. 65). Als Minimum sollte doppeltes Briefporto erhoben werden.

Eine principielle Umgestaltung der Geldtaxe ward in Folge der Allerhöchsten Verordnung vom 8. April 1848 bewirkt, indem das Porto für Geldsendungen und andere Sendungen mit declarirtem Werthe nunmehr gebildet ward: a) aus dem Porto für das Gewicht nach Maß-gabe der Brief- oder Päckereitaxe, und zwar ersterer bei Papier-, letzterer bei baarem Gelde; b) aus einer Affecuranzgebüh r für den angegebene n Werth.

Dieselbe betrug bei baarem Gelde:

	bis 50 Thlr.	über 50—100 Thlr.	für jede fernere 100 Thlr.
bis 10 Meilen . . . . .	$\frac{1}{2}$ Sgr.	1 Sgr.	1 Sgr.
über 10—50 Meilen	1 »	2 »	2 »
über 50 Meilen . . . . .	2 »	4 »	4 »

und für Papiergeld und courshabende Papiere die Hälfte dieser Beträge. Bei vermishten Sendungen unter und bis 100 Thlr. wurde die Asscuranzgebühr, wenn die größere Hälfte in Courant bestand, nach dem Satz für Courant, wenn sie in Papiergeld bestand, nach dem Satz für letzteres berechnet; bei derartigen Sendungen über 100 Thlr. wurde die Asscuranzgebühr für jeden Theil der Sendung besonders berechnet. Für Geldsendungen über 1000 Thlr. trat für den diese Summe übersteigenden Theil der Sendung eine Ermäßigung der Asscuranzgebühr auf die Hälfte ein (Allerhöchste Ordre vom 28. Juni 1848).

Die Allerhöchste Ordre vom 8. April 1848 ermäßigte gleichzeitig das Packetporto von 3 Pf. auf 2 Pf. pro Pfund auf je 5 Meilen; für die Sendungen auf den Eisenbahnrouen blieb der ermäßigte Satz von  $1\frac{1}{2}$  Pf. pro Pfund bestehen. Gleichzeitig bestimmt die gedachte Allerhöchste Ordre, daß das Minimalporto (doppelte Briefporto) nicht ferner nach dem Briefpost-Tarif von 1824, sondern nach demjenigen von 1844 berechnet werden sollte. Das Scheingeld wurde abgeschafft, aber auch eine Restitution von Porto nicht mehr statuiert. Der Declarationszwang hörte gänzlich auf.

Durch die Allerhöchste Ordre vom 21. September 1848 ward demnächst der Unterschied in der Briestage und der Schriften-(Acten-) Tage beseitigt, und da eine Verschiedenheit in der Reit- und Fahrpost-Beförderung seit Einrichtung der Personenposten und der Eisenbahnen nicht mehr in dem Grade bestand wie früher, ohne Rücksicht auf die Postengattung, mit der die Versendung geschah, für sämtliche Brief- und Schriften (Acten-) Sendungen eine einheitliche Taxprogression, nämlich die des §. 11. des Portotax-Regulativs, nach welcher sich die Sätze für Sendungen über 2 Loth billiger gestalteten, als nach der im §. 7. des Tax-Regulativs vorgeschriebenen sonst für die Reit- und Schnellposten zur Anwendung gekommenen Progression, eingeführt. Vom 1. October 1848 ab trat demnach folgende Gewichtsprogression für alle Briefe, Schriften u. in Kraft:

bis . . . . .	$\frac{3}{4}$ Loth Preuß.	. . . . .	1fach,		
über	$\frac{3}{4}$ —1	»	»	. . . . .	$1\frac{1}{2}$ fach,
»	1— $1\frac{1}{2}$	»	»	. . . . .	2 »
»	$1\frac{1}{2}$ —2	»	»	. . . . .	$2\frac{1}{2}$ »

über 2 — 8 Loth Preuß. . . . . 3fach,

» 8 — 16 » » . . . . . 4 »

und über 16 Loth so lange das 4fache Briefporto, bis das doppelte Packetporto mehr beträgt.

Der wichtigste und für die Erleichterung des Verkehrs im Inlande und mit dem Auslande, wie für die Vereinfachung des Tarifs bedeutendste Fortschritt im Postwesen erfolgte demnächst durch das Gesetz vom 21. December 1849, betreffend die Briefportotaxe. Dieselbe wurde normirt:

für Entfernungen bis 10 Meilen auf 1 Sgr.,

über 10 — 20 » » 2 »

für alle weiteren Entfernungen » 3 »

für den einfachen Brief bis 1 Zollloth excl.:

von 1 Loth bis excl. 2 Loth ist das zweifache,

» 2 » » » 3 » » » dreifache,

» 3 » » » 4 » » » vierfache,

» 4 » » » 8 » » » fünffache,

» 8 » » » 16 » » » sechsfache

Porto so lange zu erheben, bis das Porto nach der Packettage mehr beträgt (§. 1.). Zur Frankirung sollen Francoempel eingeführt werden (§. 3.). Für alle Postsendungen, für welche die Briefportotaxe der Erhebung des Porto zum Grunde liegt, tritt die in §. 1. festgesetzte Taxe an die Stelle der bisherigen (§. 4.). An Bestellgeld ist auch für Adressen und Scheine nur  $\frac{1}{2}$  Sgr. wie für Briefe zu erheben (§. 5.). Das gegenwärtige Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1850 in Kraft (§. 6.).

In derselben Weise wurde nun auch das Porto für Schriften, Acten, Documente, Papiergeld u. berechnet, wobei für letzteres, wenn der Werth declarirt ist, selbstverständlich noch die Assuranzgebühr zur Anwendung kommt. Für Kreuzbandsendungen wurde durch das Reglement zum Postgesetz vom 31. Juli 1852 das Porto ohne Unterschied der Entfernung auf 6 Pf. für je 1 Zollloth festgesetzt und später den Bestimmungen des Postvereins-Tarifs entsprechend auf 4 Pf. ermäßigt. Für Waarenproben wurde durch das Reglement zum Postgesetz die Taxe dergestalt normirt, daß für je 2 Zollloth einfaches Briefporto zu erheben war.

Das Gesetz vom 2. Juni 1852, betreffend die Ermäßigung des Güterporto auf den Preussischen Posten, setzte das Packetporto vom 1. Juli 1852 ab allgemein auf  $1\frac{1}{2}$  Pf. pro Pfund auf 5 Meilen fest (mit dem Minimum des doppelten Briefporto), bestimmte, daß überschießende Lothe für ein volles Pfund gerechnet werden sollen und daß bei mehreren zu einer Adresse gehörigen Packeten die Taxe für einzelne Stücke absondert berechnet werden soll. Auch soll bei Begleitbriefen über 1 Zollloth schwer das Briefporto für den Begleitbrief nicht mehr bloß nach dem 1 Zollloth übersteigenden Gewichte, sondern nach dem Gesamtgewicht des Briefes erhoben werden. Mit

dieser Ermäßigung des Güterporto trat auch gleichzeitig für Sendungen mit baarem Gelde oder Packete mit declarirtem Werth, insoweit das Porto für dieselben nach dem Gewichte zu berechnen ist, eine Ermäßigung des Porto ein. Bei der Beförderung von Fahrpostgegenständen mit der Schnellpost fand die Erhöhung der Portotaxe um 50 pCt. nicht ferner statt (Post-Amtsblatt Nr. 40. pro 1852 S. 532).

Das Gesetz vom 16. Mai 1853 hob den Unterschied in der Affecuranzgebühr für baares Geld und Papiergeld (Allerhöchste Verordnung vom 8. April 1848) auf, und stellte die Affecuranzgebühr für Papiergeld derjenigen für baares Geld gleich. Vermischte Geldsendungen wurden durch die Verordnung vom 12. Januar 1853 für unzulässig erklärt; doch kann Sendungen von Papiergeld gemünztes Geld in Beträgen unter 1 Thlr. beigefügt werden.

In Vorstehendem sind die verschiedenen Entwicklungsphasen, welche der Preussische Posttarif seit 1815 durchlaufen hat, in gedrängter Aufeinanderfolge dargestellt, um eine schnellere Uebersicht zu gewähren. Es möge nun, rücksichtlich der Höhe der zu verschiedenen Zeiten seit der Gründung der Preussischen Post gültig gewesenen Tarife die nachstehende vergleichende Uebersicht hier folgen, wobei bezüglich des in früheren Zeiten höheren Werthes des Geldes auf die Note zu S. 59 Thl. I. verwiesen wird.

Das Porto betrug für einen einfachen Brief (bis 1 Loth)	Nach der Lage unter dem großen Kur- fürsten. gGr.	Nach der Lage von 1699. gGr.	Nach der Lage von 1712. gGr.	Nach der Lage von 1766. gGr.	Nach der Lage von 1821. Sgr.	Nach der Lage von 1824. Sgr. (u. einfacher Brief nur bis $\frac{1}{2}$ Loth).	Nach der Lage von 1844. Sgr. (u. einfacher Brief nur bis $\frac{1}{2}$ Loth).	Nach der Lage von 1849. Sgr. (u. einfacher Brief bis 1 Zolloth).
Von Stettin								
bis Stolp .....	1	2	2	2 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	5	3	3
Von Cüstrin								
bis Stolp .....	1 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	2	3	4	6	4	3
Von Breslau								
bis Grüneberg.....	—	—	1743: 1 $\frac{1}{2}$	2	2 $\frac{1}{2}$	4	2 $\frac{1}{2}$	2
Von Berlin								
bis Bernau.....	$\frac{1}{2}$	1	$\frac{1}{2}$	1	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	1	1
» Neustadt C. W. . .	1	1	1	1 $\frac{1}{2}$	2	2	1 $\frac{1}{2}$	1
» Stolp.....	2	3	3	4	5	7	4	3
» Königsberg .....	4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{2}$	7	9	5	3
» Emmerich.....	3	3	3	4	5	9	5	3
» Magdeburg .....	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	4	2 $\frac{1}{2}$	2
» Halle.....	1 $\frac{1}{2}$	2	2	2 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	4	2 $\frac{1}{2}$	2
» Frankfurt a. d. O.	1	1	1	1 $\frac{1}{2}$	2	3	2	2
» Memel.....	7	7	7	8	10	10	5	3
» Pillau.....	4	4	4	5	6 $\frac{1}{2}$	9	5	3

Das Porto betrug für einen einfachen Brief (bis 1 Loth)	Nach der Tage unter dem großen Kur- fürsten. gGr.	Nach der Tage von 1699. gGr.	Nach der Tage von 1712. gGr.	Nach der Tage von 1766. gGr.	Nach der Tage von 1821. Egr.	Nach der Tage von 1824. Egr. (u. einfacher Brief nur bis $\frac{3}{4}$ Loth).	Nach der Tage von 1844. Egr. (u. einfacher Brief nur bis $\frac{3}{4}$ Loth).	Nach der Tage von 1849. Egr. (u. einfacher Brief bis 1 Zolloth).
Von Carlouis bis Schmaleningken . . .	—	—	—	—	18	19	6	3
Von Aachen bis Memel . . . . .	—	—	—	—	14	18	6	3
» Berlin . . . . .	—	—	—	—	8 $\frac{1}{2}$	10	5	3
» Breslau . . . . .	—	—	—	—	9 $\frac{1}{2}$	13	6	3
» Danzig . . . . .	—	—	—	—	12	15	6	3
» Cöln . . . . .	—	—	—	—	2	2 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	1

Bei dem Packetporto trat nach 1801 in Folge der Vermessung der Poststraßen in einigen Fällen eine Erhöhung ein. Wir haben demnach folgenden Vergleich anzustellen:

Das Porto betrug für 1 Pfd. Sachen	Nach der Tage von 1712. gGr. Pf.	Nach der Tage von 1766. gGr. Pf.	Nach der Tage von 1801. gGr. Pf.	Nach der Tage von 1821. Egr. Pf.	Nach der Tage von 1824. Egr. Pf.	Nach der Tage von 1852. Egr. Pf.	Bemerkungen.							
Von Berlin							Die Tagen bis 1801 sind in guten Groschen à 24 auf 1 Zhr., so wie in guten Pfennigen; diejenigen von 1821 ab in Egr. à 30 auf 1 Zhr. und in Silberpf. Die Tage von 1766, 1801 und 1822 bezieht sich auf gewöhnliche oder sogen. Kaufmannspackete; Victualien zahlten bis 1824 durchschnittl. um 25 pCt. billigere Portofasze.							
bis Hamburg . . . . .	1	—	1	6	1	8		2	—	1	9	—	10 $\frac{1}{2}$	
» Magdeburg . . . . .	—	7	—	10	—	10		1	6	1	—	—	6	
» Minden . . . . .	1	6	1	10	2	2		2	8	2	—	1	—	
» Wesel . . . . .	2	—	2	10	3	4		4	2	3	3	1	7 $\frac{1}{2}$	
» Königsberg . . . . .	2	6	3	2	3	8		4	6	3	6	1	9	
» Memel . . . . .	6	6	4	—	5	2		6	6	4	—	2	—	
» Stolp . . . . .	1	6	1	10	2	—		2	6	2	3	1	1 $\frac{1}{2}$	
» Halle . . . . .	9	—	10	—	1	—		1	3	1	—	—	6	
» Bernau . . . . .	—	2	—	2	—	2		—	2 $\frac{1}{2}$	—	3	—	1 $\frac{1}{2}$	
» Neustadt C. W. . . . .	—	3	—	4	—	4		—	5	—	6	—	3	
Von Aachen														
bis Memel . . . . .	—	—	—	—	—	—		11	6	7	9	3	10 $\frac{1}{2}$	
» Berlin . . . . .	—	—	—	—	—	—		4	9 $\frac{1}{2}$	3	9	1	10 $\frac{1}{2}$	
» Breslau . . . . .	—	—	—	—	—	—		6	3	5	3	2	7 $\frac{1}{2}$	
» Danzig . . . . .	—	—	—	—	—	—	8	4	6	3	3	1 $\frac{1}{2}$		
» Cöln . . . . .	—	—	—	—	—	—	5	—	6	—	—	3		

Das Porto für ein Packet mit 100 Thlr. Courant, 6 Pfund schwer, betrug	Nach der Lage von 1712. gGr.	Nach der Lage von 1766. gGr.	Nach der Lage von 1801. gGr.	Nach der Lage von 1822. Sgr.	Nach der Lage von 1824. Sgr.	Nach der Lage von 1848 und 1852. Sgr.	Bemerkungen.
Von Berlin							Wie vorstehend, bezüglich der guten und Silbergröfchen. Gold zahlte nach der Lage von 1824 die Hälfte des Porto für Silber.
bis Hamburg.....	12	20	20	25	28	8	
» Magdeburg.....	7	10	10	12½	16	6	
» Minden.....	16	25	25	31½	32	8	
» Wesel.....	24	35	40	50	52	13¾	
» Königsberg.....	40	60	45	56½	56	14½	
» Memel.....	60	60	65	81½	64	16	
» Stolp.....	24	25	25	31½	36	8¾	
» Halle.....	9	10	15	19	16	6	
» Bernau.....	2	5	5	6½	4	3	
» Neustadt-E.W..	4	5	5	6½	8	3	
Von Aachen							
bis Memel.....	—	—	—	137½	124	27¼	
» Berlin.....	—	—	—	62½	60	15¼	
» Breslau.....	—	—	—	75	84	19¼	
» Danzig.....	—	—	—	100	100	22¾	
» Cöln.....	—	—	—	6½	8	3	

Durch das Portotax-Regulativ vom 18. December 1824 wurde, wie schon oben erwähnt, eine Erhöhung der Brief- und zum Theil auch eine Erhöhung der Geld-, dagegen eine Ermäßigung der Packettage bewirkt. Jene Erhöhungen waren nicht unbedeutend und lassen sich namentlich beim Briefporto auf circa 20 Procent anschlagen. Beim Geldporto wurden die theilweisen Erhöhungen durch in anderen Fällen stattgehabte Ermäßigungen der Geldtage ausgeglichen. Das Porto für Schriften und Acten war ebenfalls ermäßigt worden. Im Allgemeinen erscheint indeß die Lage von 1824 als die höchste, welche die Preussische Post jemals gehabt hat. Der Fürst Staats-Kanzler Hardenberg hatte, als er im Jahre 1821 Einleitungen zur Reorganisation der Postverwaltung traf, eine um Vieles niedrigere Lage in Vorschlag gebracht. Als jedoch, während die Verhandlungen hierüber noch schwebten, der Zustand der Staats-Finanzen im Jahre 1824 die Niedersetzung einer Immediat-Commission zur Revision des Staats-Haushalts erheischte, erklärte dieselbe für nothwendig, daß auch die Post in stärkerem Maße, als bisher als Einnahmequelle für den Staat benutzt werde. Es wurde demgemäß dem General-Postmeister von Nagler zur Pflicht gemacht, den bisherigen Ueberschuß von 7—800,000 Thlrn. auf 1 Million jährlich zu bringen und die Erreichung eines Ueberschusses von 1,200,000 Thlr. für die Zukunft zu erstreben. In



Folge dessen wurden durch das Portotax-Regulativ vom 18. December 1824 die erwähnten Erhöhungen bewirkt.

Nachstehende Tabelle zeigt die finanziellen Wirkungen des Tax-Regulatives.

Es betrug die Einnahme an Brief-, Paket- und Geldporto:

Im Jahre	Thaler.	Gegen das Vorjahr		Reiner Ueberschuß der Post.	Gegen das Vorjahr	
		mehr. Thlr.	weniger. Thlr.		mehr. Thlr.	weniger. Thlr.
1823	2,616,011	—	—	722,904	—	—
1824	2,689,163	73,152	—	823,229	100,325	—
1825	2,770,053	80,890	—	1,121,616	298,387	—
1826	2,810,600	40,547	—	1,363,912	242,296	—
1827	2,768,658	—	41,942	1,390,134	26,222	—
1828	2,944,668	176,010	—	1,309,483	—	80,651
1829	3,111,140	166,472	—	1,361,545	52,062	—
1830	3,248,907	137,767	—	1,409,803	48,258	—
1831	3,387,745	138,838	—	1,521,463	111,660	—
1832	3,457,531	69,786	—	1,523,475	2,012	—
1833	3,430,331	—	27,200	1,596,665	73,190	—
1834	3,445,467	15,136	—	1,571,842	—	24,823
1835	3,519,416	73,949	—	1,557,399	—	14,443
1836	3,637,230	117,814	—	1,560,568	3,169	—
1837	3,720,055	82,825	—	1,581,470	20,902	—
1838	3,875,033	154,978	—	1,607,316	25,846	—
1839	4,069,176	194,143	—	1,635,216	27,900	—
1840	4,272,301	203,125	—	1,560,629	—	74,587
1841	4,406,320	134,019	—	1,435,113	—	125,516
1842	4,536,360	130,040	—	1,442,568	7,455	—
1843	4,645,426	109,066	—	1,502,121	59,553	—

Aus den in dieser Tabelle enthaltenen Ergebnissen lassen sich wichtige Folgerungen ziehen. Zunächst geht daraus hervor, daß, während im Jahre 1824: 73,152 Thlr. mehr Porto als 1823 aufgefunden waren, das Jahr 1825, also das erste nach Anwendung der erhöhten Taxe, nur 80,890 Thlr. Porto mehr ergab, das nächste Jahr (1826) nur 40,547 Thlr. mehr und das Jahr darauf (1827) sogar 41,942 Thlr. weniger. Die Erhöhung der Taxen brachte also keinesweges die davon erwartete günstige finanzielle Wirkung hervor. Wenn der reine Ueberschuß beträchtlich stieg, so floß dies nicht aus

den Porto-Extragnissen, sondern aus anderen Quellen. So zeigt das Jahr 1825: 298,387 Thlr. Mehr-Ueberschuß als das Jahr 1824, hierunter waren nur 80,890 Thlr. Mehr-Einnahme an Porto; dagegen 45,531 Thlr. Mehr-Einnahme aus dem erhöhten Scheingelde, 45,237 Thlr. Mehr-Einnahme aus dem Zeitungsdebit, 14,828 Thlr. Mehr-Einnahme an Personengeld und 136,160 Thlr. Ersparniß an Verwaltungsausgaben. In den folgenden Jahren war es dann namentlich das Personengeld, welches zur Steigerung der Ueberschüsse beitrug (dasselbe belief sich z. B. 1825 auf 370,857 Thlr.; 1827 auf 661,961 Thlr.; 1829 auf 728,887 Thlr.; 1835 auf 1,137,017 Thlr.; 1839 auf 1,747,804 Thlr.). Eine ausgiebigere Vermehrung der Porto-Einnahme hat nach obiger Tabelle in den Jahren 1828 bis 1831 und 1838 bis 1843 stattgefunden. Nun war aber von 1824 bis 1844 der Tarif im Wesentlichen ganz unverändert geblieben. Dagegen waren in den Jahren 1828 bis 1831 und 1838 bis 1843 gerade die Postanlagen und zwar in dem ersteren Zeitraum die Schnellposten, in dem letzteren Zeitraum die Personen-, Eisenbahn- und Dampfschiffposten vermehrt, beziehungsweise eingerichtet worden. Es zeigt sich also, daß die Porto-Einnahme wesentlich von der Lebhaftigkeit des Verkehrs und der Vermehrung der Postanlagen mitbedingt werde, ja daß dieses Moment unter Umständen einen stärkeren Einfluß auf die Porto-Einnahme ausüben könne, als der Tarif. Gehen wir nun zur Betrachtung der Wirkungen der Briefporto-Ermäßigung vom 1. Oktober 1844 über. Der Einnahme-Ausfall war auf circa 700,000 Thlr. fürs erste Jahr veranschlagt und der Ueberschuß der Postverwaltung im Etat pro 1845 deshalb von 1,400,000 Thlr. auf 700,000 Thlr. herabgesetzt worden. Im IV. Quartal 1844 zeigte sich gegen das IV. Quartal 1843 ein Porto-Ausfall von 126,562 Thlrn., mithin auf 1 Jahr 506,248 Thlr.

Die Porto-Einnahme pro 1845 betrug.....	4,325,570 Thlr.,
„ „ „ 1844 „ .....	4,628,133 „
mithin Ausfall 1845.....	302,563 Thlr.,
der Ueberschuß betrug 1845 ....	1,080,267 Thlr.,
1844.....	1,426,475 „
mithin weniger 1845.....	346,208 Thlr.

(nämlich obige 302,563 Thlr., und das übrige in Mehrausgaben für das Postfuhrwesen und neue Postanlagen bestehend); dabei ist zu bemerken, daß der Ausfall wegen der eingetretenen Vermehrung der Correspondenz und sodann deshalb nicht so bedeutend war, weil, nach den Vorjahren zu urtheilen, die gewöhnliche Steigerung der Fahrpost-Porto-Einnahme auch 1845 stattgefunden haben muß und durch diese Steigerung ein Theil des Ausfalls mit gedeckt wird. Denn jene Summen enthalten das Brief- und Fahrpost-Porto zusammen, welches damals noch nicht getrennt verrechnet wer-

den konnte. (Nach einer Special-Ermittelung der Geh. Calculatur belief sich das Briefporto im Jahre 1841 auf 2,968,553 Thlr., wonach 1,437,807 Thlr. auf Packet- und Geldporto kamen.) Der Ausfall von 302,563 Thlrn. wurde bald gedeckt. Im Jahre:

1846 war die Porto-Einnahme 4,514,338 Thlr.,

1847 » » » 4,771,392 »

es war also der Porto-Extrag des der Ermäßigung vorangegangenen Jahres 1843 (4,645,426) bereits überschritten. Dabei ist aber nicht zu übersehen, daß anfangs der vierziger Jahre nach der oben mitgetheilten Tabelle, unabhängig von dem Tarif, alljährlich in der Regel eine aus der Vermehrung des Verkehrs entstandene Erhöhung der Porto-Einnahme um durchschnittlich 120,000 Thlr. eintrat. Die Porto-Einnahme würde also, auch wenn wir nur diese jährliche Steigerungssumme annehmen wollen, betragen haben:

Im Jahre	Porto	Sie betrug wirklich	Verlust
1844 . . . . .	4,765,000	4,628,133	136,867
1845 . . . . .	4,885,000	4,325,570	559,430
1846 . . . . .	5,005,000	4,514,338	490,662
1847 . . . . .	5,125,000	4,771,392	353,608
		Summa	1,540,567

Im Jahre 1848 trat die bedeutende Ermäßigung und Umgestaltung der Geld- und Packet-Taxe ein, und es läßt sich daher der obige Nachweis nicht weiter verfolgen. Nach Verhältniß der angegebenen Resultate aber würde sich der Verlust im Jahre 1848 auf 146,000 Thlr. belaufen und im nächsten Jahre sich ganz ausgeglichen haben, so daß die bedeutende vom ganzen Lande mit Freuden begrüßte Ermäßigung der Brief-Taxe von 1844 der Staatskasse nur ein Opfer von 1,686,567 Thlrn. verursacht hat, ein Beweis, wie besonnen und den Verhältnissen angemessen sie gewählt war, eine Triebfeder aber auch, nuncmehr mit der längst als ein Bedürfnis erkannten Umgestaltung und Ermäßigung der Geld- und Packettaxe vorzugehen. Diese Ermäßigung erfolgte durch die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 8. April 1848. Daß sie sehr beträchtlich war, haben wir oben gesehen. Sie wird im Durchschnitt auf 66 $\frac{2}{3}$ pCt. veranschlagt werden können. Der Ausfall wurde auf circa 500,000 Thlr. fürs erste Jahr berechnet. Er überstieg diesen Betrag wegen der einer ungestörten Entwicklung des Verkehrs nicht günstigen Zeitereignisse um etwas.

Das Porto betrug 1847.....	4,771,392	Thlr.
1848.....	4,434,094	»
Ausfall (für $\frac{3}{4}$ Jahr) .....	337,298	Thlr.
mithin für ein Jahr.....	448,731	Thlr.
hierzu das aufgehobene Scheingeld (80,000 für $\frac{3}{4}$ Jahr) für 1 Jahr .....	100,000	»
Summa.....	548,731	Thlr.
Im Jahre 1849 betrug das Porto .....	4,364,710	Thlr.
mithin weniger als 1848 .....	69,384	»
(weil die ermäßigte Taxe 1848 erst vom 1. April zur Anwendung gekommen war).		
Im Jahre 1850 betrug das Porto .....	4,419,937	Thlr.
» » 1851 » » » .....	4,647,251	»
» » 1852 » » » .....	4,855,861	»

Es war also, trotz der im Jahre 1849 stattgehabten bedeutenden Briefporto-Ermäßigung (auf 1, 2 und 3 Sgr.) im Jahre 1852 der Betrag von 1847 nicht allein wieder erreicht, sondern bereits überschritten. Das Porto für Fahrpostsendungen betrug im Jahre 1849 1,433,000, im Jahre 1850 1,169,944, im Jahre 1851 1,803,097, und nahm ferner so beträchtlich zu, daß dasselbe sich im Jahre 1857 bereits auf 3,346,165 Thlr. belief.

Zur Beurtheilung der finanziellen Wirkungen der letzten bedeutenden Tax-Ermäßigungen von 1849 und 1852 möge folgende Uebersicht dienen:

Jahr	Briefporto	Fahrpost- Porto	Summa des Brief- und Fahrpost- Porto	Reiner Ueberschuß der Post- Verwal- tung	Bemerkungen.
1849	2,931,710	1,433,000	4,364,710	590,918	Ueberschuß
1850	2,750,496	1,669,441	4,419,937	921,621	1847.. 1,000,481 Thlr.
1851	2,844,154	1,803,097	4,647,251	1,041,781	1848.. 715,572 »
1852	2,901,534	1,954,327	4,855,861	848,238	1849.. 590,918 »
1853	3,081,116	2,252,381	5,333,497	1,042,049	(1849 weniger 69,384 Thlr. und 36,525 Scheingeld, so wie 20,000 Thlr. wegen verringerten Zeitungsdebüts gegen 1848.)
1854	3,280,467	2,527,726	5,808,193	1,305,082	— Im Jahre 1852 ff. forderte das Post- fuhrwesen wegen der gestiegenen Getreide- preise besonderen Aufwand an Betriebs- kosten.
1855	3,510,473	2,841,887	6,352,360	1,286,492	
1856	3,814,567	3,120,071	6,934,638	1,756,948	
1857	4,070,116	3,346,165	7,416,281	1,964,373	

Diese Uebersicht zeigt, daß auch die unter der jetzigen Verwaltung der Preussischen Post Behufs Befreiung des Posttaxwesens von allen fiskalischen Traditionen mehrfach bewirkten weitgreifenden Taxermäßigungen,

ohne zu bedeutendes Opfer aus der Staatskasse erkaufte worden sind, vielmehr sich in ihren weiteren Folgen für die Finanzen selbst von Nutzen erwiesen haben. Wenn sich, nachdem der Briefpost-Tarif jetzt seit 9 und der Fahrpost-Tarif seit 6 Jahren keine Ermäßigung von Belang erfahren hat, gerade in den letzten Jahren die bedeutendste Steigerung zeigt, so ist dies ein neuer Beweis für die oben aufgestellte Behauptung, daß Vermehrung der Postanlagen und Communicationen, Tüchtigkeit der Postanstalt, Lebhaftigkeit des Verkehrs, die Höhe des Culturzustandes im Allgemeinen und die Festigkeit der politischen Zustände mächtigere Motoren für die Vermehrung der Correspondenz sind, als der Posttarif. Damit ist jedoch selbstverständlich nicht gesagt, daß ein übertrieben hoher Tarif, wie z. B. der alte Englische vor der Reform von 1839 oder derjenige des ehemaligen Königreiches Westphalen, nicht die Correspondenz hemmen oder wenigstens einen großen Theil derselben auf den illegalen Weg treiben können \*); selbst der Preussische Tarif von 1824 machte auf weitere Entfernungen bei einem Sage von z. B. 18 Sgr. zwischen Aachen und Memel eine Correspondenz der ärmeren Volksklassen mit der Post nahezu unmöglich und wirkte unzweifelhaft erschwerend auf die Geschäftsverbindungen und den literarischen Verkehr ein. Daß ein mäßiger und einfacher Tarif in jeder Hinsicht den meisten Nutzen schafft, hat die Wissenschaft längst außer aller Frage gestellt und die Erfahrung bestätigt. Es ist überflüssig, dies noch erst darzuthun. Die Vereinfachungen und Ermäßigungen des Preussischen Posttarifs in neuerer Zeit gehören auch unzweifelhaft zu den für den Verkehr wichtigsten Fortschritten im Postwesen, und wir hoffen, daß man damit noch nicht zu Ende gekommen sein wird. Allein es sind die Wirkungen, sowohl der Tarifierhöhungen, als namentlich der Tarifiermäßigungen auf den Correspondenzverkehr in neuerer Zeit, insbesondere bei unseren westlichen Nachbarn, seit dem Beginn der Englischen Portoreform, und hin und wieder auch in Deutschland, bei Weitem zu übertrieben geschätzt worden. Der Posttarif kann in dieser Hinsicht mit dem Zolltarif gar nicht verglichen werden; die Schlüsse aus den Wirkungen der Zollermäßigungen, mit welchen man Anträge auf Porto-Ermäßigungen zu unterstützen pflegte, treffen nicht zu. Die Folgen der Englischen Portoreform insbesondere sind in dieser Beziehung sehr lehrreich. Sie zeigten unter andern, daß die Vermehrung der Correspondenz keinesweges in demselben Verhältnisse statthabe, in welchem der Tarif ermäßigt werde. Die Sorgfalt, mit welcher die Erfolge der Preussischen Porto-Ermäßigung von 1844 beobachtet wurden, setzt uns in den Stand, hierüber statistische Beläge geben zu können.

\*) Cfr. die Note zu dem Kapitel: „Postverhältnisse mit Großbritannien.“

Das Briefporto war ermäßigt worden	Die Correspondenz auf die gleiche Entfernung war gestiegen von 1842 bis 1845
über 100 Meilen um 63 pCt.	um 35 pCt.
von 50 bis 100 Meilen um 50 »	» 37 »
» 30 » 50 » » 39 »	» 36 »
» 20 » 30 » » 40 »	» 31 »
» 15 » 20 » » 38 »	» 42 »
» 10 » 15 » » 33 $\frac{1}{3}$ »	» 31 »
» 5 » 10 » » 33 $\frac{1}{3}$ »	» 33 »
bis 5 » » 33 $\frac{1}{3}$ »	» 23 »
Und die Correspondenz zwischen ganz nahe gelegenen Orten, für die das Porto $\frac{1}{2}$ und $\frac{3}{4}$ Sgr. betrug und bei welcher im Jahre 1844 gar keine Ermäßigung der Portosätze eingetreten war, hatte sich vermehrt um	» 21 »

Daß bei Geld- und Packetsendungen das Vermehrungsverhältniß noch ungünstiger ist, liegt auf der Hand; die Geldporto-Ermäßigung von 1848 betrug 66 $\frac{2}{3}$  pCt.; die Anzahl der Geldsendungen stieg um 31 pCt.; die Packetporto-Ermäßigung betrug 33 $\frac{1}{3}$  pCt., die Anzahl der Packete stieg um 17 pCt.; die Ermäßigung von 1852 betrug 18 bis 20 pCt.; die Packetzahl stieg im nächsten Jahr um 14 pCt.; im folgenden Jahr um 12 pCt.; im nächsten Jahr (1854) um 7 pCt., 1855 um 11, 1856 um 8 und 1857 um 7 pCt.; bei Packetsendungen ist außerdem die Concurrenz der Eisenbahnen von Einfluß. Die Anzahl der mit den Preussischen Posten beförderten portopflichtigen Briefe betrug:

1839.....	22 Mill.	
1840.....	23 »	
1841.....	24 »	
1842.....	25 »	
1843.....	26 »	
1844.....	28 »	} Porto-Ermäßigung vom 1. October 1844.
1845.....	32 »	
1846.....	36 »	
1847. ....	37 »	} Stockung des Verkehrs in Folge der politischen Ereignisse und der Theuerung von 1847.
1848.....	38 »	
1849.....	39 »	
1850.....	46 »	} Porto-Ermäßigung vom 1. Januar 1850 ab.
1851.....	48 »	
1852.....	52 »	
1853.....	58 »	

1854.....	71 Mill.
1855.....	78 »
1856.....	88 »
1857.....	93 »

Die Tarifiermächtigungen von 1844 und 1849 haben hiernach eine Vermehrung der Correspondenz bewirkt, die größte Steigerung zeigt sich aber in den letzten Jahren, wo keine Tarifiermächtigungen stattfanden, wohl aber durch fortschreitende Vermehrung der Post- und Eisenbahnanlagen und günstige Conjunctionen der Verkehr jeder Art sich einer großen Blüthe erfreute; weniger bedeutend ist die Steigerung im Jahre 1857 gewesen, und der Grund davon liegt in der Handelskrisis. Uebrigens ist jener übertriebene Portoreform-Enthusiasmus, zu welchem die Einführung des Penny-Porto in den vierziger Jahren Anlaß gab, immer mehr einer ruhigeren Abwägung der Verhältnisse gewichen (sfr. die Note zu Seite 652). Eine allmähliche Ermäßigung des Posttarifs ist für den Verkehr förderlich und für die Finanzen des Staates nicht nachtheilig.

In Preußen hat die Briefzahl seit 1838 fast in gleichem Verhältnisse sich vermehrt wie in England.

Der Postüberschuß in Preußen betrug:

im Jahre 1837.....	1,581,470 Thlr.
» » 1857.....	1,964,373 »

er ist also heute beträchtlich höher, als damals.

Der Postüberschuß in England betrug

1837.....	1,652,242 Pfd. Stl.
1857.....	1,276,100 »

er hat also noch heute nicht, d. i. 17 Jahre nach der Reform, seine alte Höhe erreicht, welche er zufolge der Theorie des Pennyporto schon in 2 bis 3 Jahren wieder erreichen sollte. Preußen hat seit 1844 bei seinen fünf Porto-Moderationen für Brief- und Fahrpostgegenstände zusammen ungefähr 6 bis 8 Millionen Thaler geopfert, während der Verlust, den die Britische Staatskasse erlitten hat, auf ppotr. 100 Mill. zu stehen kommt, der durch die indirecten Vortheile nicht aufgewogen worden ist\*). —

Mit der formellen Verbesserung des Posttarifs und der Herstellung der Einheit und Gleichförmigkeit im Posttarwesen fielen manche Ausnahmestimmungen in Betreff besonderer Ermäßigungen und Begünstigungen für einzelne Course, für gewisse Sendungen zc. fort. Nur die den Soldatenbriefen gewährte besondere Porto-Ermäßigung zc. wurde aus den dafür sprechenden Willigkeitsgründen im Princip aufrecht erhalten, während sie fac-

\*) »On doit reconnaître — sagt der Verfasser einer trefflichen Brochüre über die Englische Postreform — Herr Post-Inspector Louis Bronne in Brüssel — que le bon marché extrême, l'abaissement excessif des taxes n'ont ni les mérites, ni les effets qu'on leur attribuait et que, dans le remaniement des tarifs, il y a une limite à respecter, limite, que l'on ne peut dépasser sans danger.«

tisch bei den stattgefundenen allgemeinen Ermäßigungen des Porto von selbst in ihrer Eigenschaft als eine Exklusivberechtigung immer mehr beschränkt ward.

Dahingegen gelang es nicht, einen uralten Krebschaden der Post-Anstalt, das Portofreiheitswesen, welches die Postreform in England mit einem Schlage ganz beseitigte, gründlich zu heilen. Es läßt sich zwar Manches dafür, aber Vieles dagegen sagen. Jedenfalls gehört das Portofreiheitswesen, dessen Bearbeitung beim Ministerium dem Justitiarius des General-Post-Amtes obliegt, mit zu den schwierigsten und undankbarsten Departements der ganzen Postverwaltung, und der darüber täglich stattfindende ausgebreitete Schriftwechsel bringt die Postverwaltung mit fast allen anderen Staats- und Communalbehörden, welchem Zweige sie auch angehören mögen, so wie mit vielen Privatpersonen, Actiengesellschaften, Vereinen &c. in fortwährende Berührung. Man vergegenwärtige sich nur den Correspondenz-, Geld- und Güterverkehr der verschiedensten Art, welcher in einem so ausgebreiteten und gegliederten Organismus, wie dem eines modernen Staatswesens, vorkommt. Wegen der vielen concurrirenden Interessen wird eine durchgreifende Umgestaltung immer auf außerordentliche Schwierigkeiten stoßen. In Preußen war nicht allein sämmtlichen Staats- und für gewisse Zwecke auch den Communalbehörden, sondern außerdem einer Unzahl von Privatvereinen, Gesellschaften und Anstalten zur Beförderung wissenschaftlicher, künstlerischer, gemeinnütziger, religiöser, Wohlthätigkeits- &c. Zwecke die Portofreiheit bewilligt worden, und hatte allmählig eine Ausdehnung erhalten, die nicht mehr zu übersehen war. Im Jahre 1847 ward von dem General-Post-Amte für die Post-Anstalten eine gedruckte Uebersicht der Portofreiheitsverhältnisse herausgegeben. Dieses Buch enthält 403 Paragraphen und 254 Octavseiten Text, und hat seitdem schon zahllose Veränderungen, Zusätze &c. erfahren. Eine regelmäßige und richtige Anwendung aller dieser Bestimmungen war gar nicht durchzuführen, vermeintliche und wirkliche Mißbräuche gaben zu vielfachen Differenzen Veranlassung, die gewährten Begünstigungen riefen Berufungen hervor u. a. m. Im Jahre 1853 betrug bloß für Portofrei-Sendungen in Staatsdienst-Angelegenheiten das Porto:

für Briefe .....	1,396,185 Thlr.
für Fahrpost-Sendungen .....	505,199 »
Summa.....	1,901,384 Thlr.

Seit 1850 wird, insbesondere auch mit Rücksicht auf das im Deutschen Postvereinsvertrage aufgestellte Princip darauf hingearbeitet, die Portofreiheiten zu beschränken und die darüber bestehenden Bestimmungen auf einfachere Principien zurückzuführen. —

#### Dienstbetrieb, Beförderungswesen, technische Einrichtungen.

Unter den technischen Betriebsmitteln der Postverwaltung treten in diesem Zeitraume als neu hervor die See-Postdampfschiffe. Der



Errichtung der Preussischen See-Postverbindungen auf dem Baltischen Meer (nach Ostadt, Stockholm, Kopenhagen und Petersburg) und ihrer staatsrechtlichen Grundlagen ist bereits oben bei der historischen Darstellung der Postvertrags-Verhältnisse mit Schweden, Dänemark und Rußland ausführlich Erwähnung geschehen. Auch sahen wir, daß die Postdampfschiffahrten 1822 zwischen Stralsund und Ostadt ihren Anfang nahmen, und daß das im Jahre 1821, also 12 Jahre nach den ersten Versuchen Fulton's im Lorenzstrom, in Schweden erbaute Preussische Postdampfschiff, der »Adler« (40—50 Pferdekraft), das erste Dampfschiff war, welches die Ostsee befuhr und den Beweis lieferte, daß diese treffliche Erfindung des menschlichen Geistes auch die eigenthümlichen Schwierigkeiten der Baltischen Schifffahrt zu überwinden vermochte.

Als Reserveeschiff zu den Stralsund- (resp. Greifswald-) Ostadter Fahrten ließ das General-Postamt im Jahre 1828 den Schooner »Friedrich Wilhelm« (28 Pferdekraft, von Holz, 92' lang, 6—7' Tiefgang, im Inlande (Stettin) bauen. Allein dieser Versuch mißglückte. Das Schiff erwies sich bei den ersten Probefahrten rank, zum Theil wegen unrichtiger Verhältnisse des Körpers, zum Theil auch wegen unmäßig hoher Takelage und zu schwerer Bauart der Ueberbordtheile. Es mußten kostspielige Aenderungen vorgenommen werden, damit das Schiff im schweren Wetter See zu halten vermochte. Die Postverwaltung benutzte es zur Reserve und zu den Post-Jachtfahrten nach Ostadt (sfr. Vertragsverhältnisse mit Schweden), so wie mitunter zu Küstenfahrten. Als im Jahre 1831 die Insurrection im Gouvernement Wilna ausgebrochen und die Postverbindung mit Rußland auf dem Landwege (über Pölangen) durch die kriegerischen Ereignisse in der Nähe der Preussischen Grenze gehemmt war, wurde das erwähnte Postdampfschiff von dem General-Postamte nach dem Hafen von Memel beordert, um von dort die Postverbindung mit Rußland herzustellen, zu welchem Behufe regelmäßige Fahrten zwischen Memel und dem Hafen von Libau von der Preussischen Postverwaltung eingerichtet wurden. Im Jahre 1834 beabsichtigte das General-Postamt das Schiff zu Postfahrten auf dem Frischen oder Kurischen Haff zu verwenden; allein für diese Gewässer war sein Tiefgang zu bedeutend. Es wurde nun im Seegatt bei Memel und im Wyk bei Greifswald zum Bugfieren von Handelsschiffen, so wie 1850 zum Bugfieren der Bagger in Stralsund benutzt, und 1851, da seines Alters wegen es zu Seefahrten nicht mehr tauglich war, und die königliche Marineverwaltung es auch im Binnenwasser nicht benutzen konnte, meistbietend verkauft.

Inzwischen hatte das General-Postamt zu der Seepostverbindung mit Schweden im Jahre 1841 ein neues tüchtiges Postdampfschiff, »Königin Elisabeth«; von Ditchburn und Mare in Blackwall bei London bauen lassen. Dieses zur Schnellfahrt scharf gebaute Schiff hat 2 Maschinen

à 50 Pferdekraft, 250 Tonnen, ist 135' lang, zwischen den Radkasten 20' breit, und hat einen Tiefgang von 6' 4". Der Durchmesser der Schaufelräder beträgt 15 $\frac{3}{4}$ '. Der Kohlenverbrauch ist 10—12 Pfund pro Pferdekraft und Stunde. Der Preis war für das Schiff 41,300 Thlr., für die Maschinen 33,526 Thlr., Extrakosten 2680 Thlr., zusammen 77,506 Thlr. Es legt die Fahrt von Stralsund nach Ostadt in 9—10 Stunden zurück, und ist auch häufig zu Postfahrten nach Kopenhagen verwendet worden. Seine durchschnittliche Geschwindigkeit ist 10 geographische Meilen in der Nacht (4 Stunden). Bei dem Kriege mit Dänemark wurde es im Jahre 1849 zum Theil armirt, dabei aber so beschädigt, daß es Behufs gründlicher Instandsetzung in eine Dock gebracht werden mußte. Die Reparatur erfolgte in den königlich Schwedischen Marine-Docks zu Carlskrona. Im Jahre 1850 wurde die »Elisabeth« nach Eckernförde kommandirt, um die eroberte Fregatte »Gefion« aus dem dortigen Hafen nach der inneren Rhede zu bringen; indeß hatte ein ungewöhnlich hoher Wasserstand die Auslegung der Fregatte schon möglich gemacht. In neuerer Zeit ist die »Elisabeth«, wenn sie beim Dienst auf der Seepostroute nach Schweden disponibel war, zu regelmäßigen Postfahrten zwischen Stettin und Stralsund (unter Berührung von Swinemünde und Putbus) benützt worden. Jetzt hat das Schiff ein Alter von 17 Jahren, mithin dasjenige Alter erreicht, in welchem hölzerne Schiffe nicht mehr für seefähig gehalten werden. Es soll daher verkauft werden.

Das größte Preussische und bis zur Erbauung des »Magler« allgemein als das beste Ostsee-Dampfschiff gerühmte Postschiff ist der zur Verbindung von Stettin und Kronstadt benutzte »Preussische Adler«. Das General-Postamt ließ ihn, nachdem der Bau eines bei Bury-Curtis und Kennedy in Liverpool in Bestellung gegebenen Schiffes mißglückt war, nach einem von dem königlichen Wirklichen Admiralitäts-Rath Elberghagen zu Berlin, entworfenen Plane, unter Aufsicht und Leitung desselben bei Ditchburn und Mare \*) zu Blackwall, die Maschine von Penn und Sons im Jahre 1846 bauen. Er hat sich bisher in jeder Beziehung als ein vorzügliches Postschiff bewährt. Die Construction war um so schwieriger, als dieses Schiff gleichzeitig mit für den Kriegszweck gebaut und die Einrichtung dahin getroffen werden mußte, daß es im Nothfall mit zwei 68pfündigen Paighans und vier 32-Pfündern armirt und mit den Pulverkammern und der Kriegsbesatzung von 160 Mann versehen werden, so wie den gehörigen Widerstand im Gefechte leisten konnte. Postschiffe erfordern Leichtigkeit und schlanke Form, die der Schnelligkeit förderlich ist, aber Kriegsschiffen in gleichem Grade nicht gegeben werden kann. Während für ein Postschiff der eiserne Schiffskörper bei gehöriger Neutralisirung der Einwirkung auf den Compass vor dem hölzernen anerkanntermaßen den

\*) Ditchburn und Mare haben auch für die Preussische Seehandlung und die Französische und Englische Regierung Dampfschiffe gebaut und ihren Ruf weit begründet.

Vorzug verdient, weil er leichter ist, einen geringeren Tiefgang befördert und mehr inneren Raum hat, ist diese Frage für Kriegsschiffe noch keineswegs überall zum Vortheil des Eisens entschieden.

Der »Pr. Adler« hat einen eisernen Schiffskörper, zwei Maschinen mit oscillirenden Cylindern, von zusammen 300 Pferdekraft, 850 Tonnen Gehalt, eine Länge von 185, eine Breite von 31 und einen Tiefgang von  $10\frac{1}{2}$  \*)). Seine durchschnittliche Geschwindigkeit ist  $11\frac{1}{4}$  Knoten = 13 Englischen Meilen in der Stunde, und bei aufgesetzten Segeln, für deren Anwendung er mit Schoonertakelage versehen ist, 12 Knoten oder nahezu 14 Englische ( $3\frac{1}{2}$  Deutsche) Meilen in der Stunde; der Kohlenverbrauch  $7\frac{1}{2}$  Pfund pro Stunde und Pferdekraft. Er macht die Fahrt von Stettin nach Kronstadt bei gewöhnlichem Wetter in 65—70 Stunden, die Kosten des Brenn- und Schmier-Materials (Kohlen, Oel, Talg) betragen bei einer einfachen Fahrt circa 1000 Thlr. Die Kosten waren für das Schiff 22,950 Pfd. Sterl. \*\*); für die Maschine 15,600 Pfd. Sterl. \*\*\*), Ausstattung 42,600 Thlr.; Summa 312,000 Thlr. Es ist Lagerplatz für 168 Passagiere vorhanden. An Gütern können 4000 Centner geladen werden. Die Schiffsbesatzung und Maschinenbedienung beträgt 50 Mann. Die innere Einrichtung ist so zweckmäßig als elegant, und auf die Sicherheit und den Comfort der Reisenden vorzüglich berechnet. Uebrigens war der »Preussische Adler« das erste Schiff von dieser Größe, das die Oder bis Stettin besuhr und gehörte lange Zeit zu den größten Dampfschiffen Deutschlands. Im Jahre 1848 wurde er der Kriegsmarine überwiesen und armirt. Während des Waffenstillstandes wurde er zum Bugfieren Preussischer Schiffe durch den Sund benutzt. Am 27. Juni 1849 hatte er ein Gefecht mit der Dänischen Kriegsbrigg »St. Croix«.

Nach dem Frieden mit Dänemark trat er die Postfahrten nach Kronstadt wieder an, welche jedoch zufolge des zwischen den Westmächten und Rußland ausgebrochenen Krieges und der Blokade der Russischen Ostseehäfen durch die Englisch-Französische Flotte im Jahre 1854 wieder unter-

\*) Der von der Dänischen Postverwaltung zu den Stettin-Kopenhagener Postfahrten eingestellte »Gehser« hat 554 Tonnen Gehalt, eine Länge von 160 Fuß, eine Breite von 47 Fuß, einen Tiefgang von  $10\frac{1}{2}$  Fuß und Bettplätze für 72 Passagiere. Seine Maschine hat 160 Pferdekraft. Er kann mit zwei 60pfündigen Paizhans und vier 18pfündigen Kanonen armirt werden. Er legt die 45 geographischen Meilen zwischen Stettin und Kopenhagen in 19—20 Stunden zurück und kann ohne Dampf bei gutem Winde 8—9 Meilen in der Nacht zurücklegen.

Das Russische, zu den Stettin-Petersburger Fahrten eingestellte Dampfschiff »Wladimar« ist so groß wie der »Preussische Adler.«

\*\*) D. i. 27 £ pro Tonne, was nicht zu theuer erscheint, da die Englischen Schiffbauer um jene Zeit durchschnittlich pro Tonne für den Rumpf 22 £ und für die Ausrüstung, die Masten, Rundhölzer, Segel und Takelage 6 £, zusammen 28 £ berechneten.

\*\*\*) D. i. 52 £ pro Pferd; damals wurden in der Regel 50—52 £ pro Pferd gerechnet.

brochen wurden. Während dieser Zeit benutzte die Preussische Postverwaltung, da der Russische Handel mit England sich vornehmlich über Memel zog, den »Pr. Adler« zur Herstellung einer regelmäßigen Verkehrsverbindung zwischen Memel und Hull \*). Nach dem Frieden zu Paris begannen die Fahrten zwischen Stettin und Kronstadt wieder.

\*) Dabei mußte natürlich die Frage über die Rechte der Neutralen in Bezug auf den Seehandel, welche schon so häufig Stoff zu Streitigkeiten und Feindseligkeiten der Völker gegeben hat und eine so weitschichtige Materie der Völkerrechtslehre bildet, zur Erörterung kommen. Der Kriegserklärung Englands gegen Rußland vom 28. März 1854 war eine Declaration beigegeben, in welcher es u. a. hieß: »Um den Handel der Neutralen vor aller unnöthigen Behinderung zu bewahren, ist Ihre Majestät Willens, sich für jetzt eines Theils der Rechte zu begeben, welche ihr nach dem Völkerrechte als kriegsführender Partei zustehen. Es ist Ihrer Majestät unmöglich, sich die Ausübung des Rechtes zu versagen, Artikel der Kriegs-Contrebande wegzunehmen und Neutrale an der Beförderung von Depeschen des Feindes zu hindern; auch muß sie die Rechte eines Kriegsführenden in so weit behaupten, Neutrale daran zu verhindern, daß sie eine effective Blokade brechen, die mit zureichender Macht gegen die Forts, Häfen und Küsten des Feindes angelegt werden möchte. Aber Ihre Majestät wird sich des Rechtes begeben, Feindes Gut, das an Bord neutraler Schiffe verladen ist, wegzunehmen, es wäre denn Kriegs-Contrebande. Es ist nicht die Absicht Ihrer Majestät, die Confiscation neutralen Eigenthums, das keine Contrebande ist, zu beanspruchen, wenn es an Bord feindlicher Schiffe gefunden wird, und Ihre Majestät erklärt ferner, daß Sie, eifrigst bemüht, so viel wie möglich die Uebel des Krieges zu vermindern, für jetzt nicht die Absicht hat, Kaperbriefe zur Ausrüstung von Kaperschiffen auszustellen.« Der Preussischen Regierung mußte es aber wesentlich darauf ankommen, daß England und Frankreich auf das Visitationrecht in Bezug auf die zu den Fahrten von Memel nach Hull verwendeten Preussischen Postschiffe verzichteten, da eine Anhaltung und Durchsuchung derselben von Britischen oder Französischen Kreuzern zu ernstern Konflikten hätte führen können. Es wurden deshalb auf diplomatischem Wege bei den Regierungen der Westmächte die betreffenden Anträge gestellt, denen jene Regierungen auch willfahrten. Schreiben Lord Clarendon's an Ritter Bunsen vom 29. April 1854: ».....In reply I have the honour to inform you, that Her Majesty's Government will give orders to British Cruizers to abstain from seaching this vessel (den »Preussischen Adler«), on the understanding that te Prussian Government guarantees that, both at the outward and homeward voyage the vessel shall strictly conform to all the provisions of H. M's recent orders in Council respecting contraband of war, enemies despatches and other matters.« Ferner Schreiben Drouin's de L'Huy's an den Preussischen Gesandten in Paris vom 24. Mai 1854: ».....Je me suis empressé, Mr. le Comte, pour déferer au voeu que vous m'avez exprimé au nom de Votre Gouvernement, de transmettre ce document (die Instruction des General-Postamts für den Capitain des Preussischen Adlers bezüglich der Fahrten während des Krieges und der Anwesenheit der Flotten der Westmächte in der Ostsee) à Mr. le Ministre de la Marine en le priant de vouloir bien donner les ordres nécessaires pour qu' aucun obstacle ne soit apporté par les croiseurs français à la libre navigation de l'Aigle de Prusse et que ce navire soit même dispensé de la visite destinée à s'assurer qu'il ne transporte ni contrebande de guerre, ni troupes, ni dépêches officielles de l'ennemi.« In der erwähnten Instruction des General-Postamts für den Postschiffs-Capitain war u. a. bestimmt: »Personen, welche der Land- oder Seemacht eines der jetzt im Kriege begriffenen Staaten angehören, werden nicht befördert.« Als Gegen-

Auß Anlaß der Auflösung der Deutschen Kriegsflotte bestimmte die Allerhöchste Ordre vom 4. Mai 1852, daß die Schiffe des bisherigen Deutschen Nordsee-Geschwaders nach Umständen für den Preussischen Kriegs- oder Postdienst angekauft werden sollten. Allein diejenigen Dampf-Corvetten dieses Geschwaders, welche allenfalls zu Postzwecken zu verwenden gewesen wären, hatten zu großen Tiefgang für die Ostseehäfen, und die vorhandenen Dampffregatten waren für den Seepostbetrieb nicht leicht genug, weshalb die Postverwaltung sich bei der Acquisition nicht betheiligte.

stände der Kriegs-Contrebande waren im §. 6. der Instruction bezeichnet: Waffen, Blei, Schwefel, Salpeter, salpetersaures Natron, Schießpulver, Zündhütchen, Flintensteine, Geschosse, Munition, Montirungsstücke, Lager-Utensilien, Pferdegeschirre und andere Gegenstände der Kriegsausrüstung, Pferde, Schiffsdampfmaschinen und Dampfkessel, so wie einzelne Theile derselben. Bekanntlich ist bisher auch von den bewährtesten Völkerrechtslehrern vergebens versucht worden, den völkerrechtlichen Begriff der Kriegs-Contrebande seinem ganzen Umfange nach genau festzustellen. Man muß immer Aufzählungen geben, die schon wegen der stetigen Veränderung der Kriegsgegenstände nicht vollzählig sein können. Es war deshalb im §. 9. der Instruction noch hinzugesetzt: »Es bleibt vorbehalten, auch die Beförderung anderer Gegenstände vorkommenden Falls zu untersagen.« §. 7.: »Briefe oder Depeschen dürfen mit den Schiffen nicht befördert werden.«

Bezüglich der Posten auf Landwegen ist der völkerrechtlichen Verhältnisse und der Herkommen im Kriegsfall bereits im 4. Abschnitt (S. 227 und 250) erwähnt worden. Rücksichtlich der Posten auf Seewegen, welche sich allerdings schwerer controliren lassen, bestehen allgemein erleichternde Grundsätze oder betreffende Herkommen im Völkerrechte nicht; sie werden sich im Allgemeinen nach den Neutralitätsprincipien richten müssen; doch dürften Erleichterungen gerechtfertigt sein und der obige Fall giebt ein Beispiel dazu, das in der Geschichte aufbewahrt zu werden verdient.

Rücksichtlich der Seepostverbindungen zwischen den kriegführenden Parteien selbst setzt z. B. der Artikel 20. des Postvertrages zwischen England und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika vom 15. December 1845 fest: »In case of war between the two nations the mail packets of the two Offices shall continue their navigation without impediment or molestation until six weeks after a notification shall have been made on the part of either of the two Governments and delivered to the other, that the service is to be discontinued, in which case they shall be permitted to return freely and under special protection to their respective ports.« Der Artikel 11. des neuesten Postvertrages zwischen England und Frankreich vom 24. September 1856 setzt in ähnlicher Weise fest: »En cas de guerre entre les deux nations les paquebots des deux Administrations continueront leur navigation sans obstacle ni molestation jusqu'a notification de la rupture des communications postales faite par l'un des deux Gouvernements auquel cas il leur sera permis de retourner librement et sous protection spéciale dans leurs ports respectifs.« Die Postverträge zwischen England und Dänemark, England und Hannover, England und Belgien 2c. enthalten ähnliche Bestimmungen. In diesen Verträgen sind also den Seepostverbindungen bereits besondere Vorrechte und Begünstigungen zuerkannt. Uebrigens stehen nach diesen Verträgen im Frieden den Staats-Postschiffen die Ehrenbezeugungen und Vorrechte der Kriegsschiffe zu. Sie sind von Tonnen-, Schiffsfahrts- und Hafengeldern befreit, dem Embargo oder der Beschlagnahme nicht ausgesetzt; es dürfen keine Personen an ihren Bords von den Behörden des anderen Staates verhaftet werden 2c.

Das zu der Stettin-Stockholmer Seepostverbindung erforderliche neue Postdampfschiff beabsichtigte die Postverwaltung im Inlande bauen zu lassen; nachdem jedoch entschieden war, daß das Schiff von Eisen gefertigt werden sollte, mußte die Absicht, es im Inlande bauen zu lassen, aufgegeben werden. Der Bau wurde ebenfalls nach einem Plane und unter Leitung des Wirklichen Admiralitäts-Rathes Elberghagen wiederum in London von Mare und Comp. bewirkt. Dieses am 1. März 1853 fertig gewordene Postdampfschiff, welches nach Allerhöchster Bestimmung den Namen »Nagler« erhielt und am Gallion Nagler's Büste trägt, ist 180' lang, 25' 6'' breit, von 570 Tonnen Gehalt und 10½' Tiefgang. Die beiden Maschinen mit oscillirenden Cylindern haben zusammen 220 Pferdekraft, die Schaufelräder (mit Patentschaukeln) haben 21' Durchmesser. Das Schiff, welches armirt werden kann, hat sehr comfortable Einrichtungen für 70 Passagiere, und legt 16½ Englische Meilen pro Stunde zurück. Es macht die Fahrt von Stettin bis Stockholm, incl. des Aufenthalts in Swinemünde und Calmar, in 36 Stunden. Die Kosten der Erbauung betragen pptr. 180,000 Thlr.; der inneren Ausstattung 22,000 Thlr.

Der »Nagler« übertrifft in schneller und sanfter Fahrt, wie in seiner inneren Einrichtung noch den »Preussischen Adler«, und ist nach dem Urtheile der Kenner gegenwärtig das beste Schiff in der Ostsee.

In finanzieller Beziehung wirkt nur die Verbindung zwischen Stettin und Kronstadt einen Gewinn ab. Die übrigen Seepost-Verbindungen erfordern Zuschüsse, die aber bei allen, etwa mit Ausnahme derjenigen zwischen Stralsund und Ostadt, durch den national-öconomischen Zweck gerechtfertigt werden, welcher der hauptsächlichste Beweggrund ihrer Einrichtung war.

Außer der unmittelbaren Verkehrsbeförderung durch Vermittelung eines bedeutenden Correspondenz-, Güter- und Reiseverkehrs haben die Postdampfschiffahrten, wie jede Vermehrung derartiger Communicationen, zur Anknüpfung neuer Handelsverbindungen und nationaler Annäherung, zur Belebung des Import- und Exporthandels und der Rhederei, und zur Vermehrung mancher anderen Erwerbszweige beigetragen, und in manchen Beziehungen eine schnellere Durchführung von Schiffahrts-Erleichterungen mit veranlaßt.

Die Postschiffe führen seit 1817 die Staatsflagge mit dem Adler und dem eisernen Kreuz. Sie unterscheiden sich von den Schiffen der königlichen Kriegs-Marine, welche dieselbe Flagge haben, dadurch, daß die letzteren noch den Wimpel führen. Bezüglich der Nachtsignale (Allgem. Landrecht Th. II. Tit. 8. §. 1496. und Bekanntmachung des Handels-Ministers vom 9. Juli 1853) ist auf den Postdampfschiffen, wie gegenwärtig auf den Preussischen Schiffen überhaupt, das 1849 zwischen den Regierungen von England und Frankreich vereinbarte, von den wichtigsten

schiffahrttreibenden Nationen fast allgemein angenommene System im Gebrauch, wonach an der Spitze des Yockmastes ein weißes Licht, (welches einen gleichmäßigen ungebrochenen Schein über einen Bogen von 20 Kompaßstrichen verbreitet und in dunkler Nacht bei klarer Luft auf 5 Seemeilen sichtbar sein muß), auf der Steuerbordseite ein grünes und auf der Backbordseite ein rothes Licht (welche einen gleichmäßigen ungebrochenen Schein über einen Bogen von 10 Kompaßstrichen verbreiten und auf 2 Seemeilen sichtbar sind) angebracht wird. Im Jahre 1853 wurden zwischen den Preussischen und Russischen Postschiffen telegraphische Flaggen-Signale eingeführt, um beim Begegnen mit einander in Unterredung treten zu können.

Die Postschiffe ressortiren ausschließlich von der Postverwaltung.<sup>\*)</sup> Die Capitains und ersten Steuerleute stellt der Chef der Postverwaltung an. Das übrige Schiffpersonal wird contractlich engagirt auf kürzere oder längere Zeit. Die Expedition wird durch die Postanstalten an den Orten der Abfahrt resp. Ankunft bewirkt, unter deren Aufsicht

<sup>\*)</sup> In Oesterreich werden zur Beforgung des Seepostdienstes keine Staatsschiffe unterhalten. Der Oesterreichische Lloyd zu Triest besorgt die Postbeförderungen auf Grund eines Vertrages und erhält die für den Seetransport festgesetzten Gebühren. Beförderung der Passagiere und Frachtgüter ist lediglich Sache der Gesellschaft.

In Rußland schafft die Postverwaltung die zum Seepostdienst erforderlichen Postschiffe an und führt die ganze Administration des Seepostwesens. Die Besatzung stellt das Marine-Ministerium, wobei der Postverwaltung aber bezüglich der Capitains das Vorschlagsrecht zusteht. Die Maschinenbedienung, die Supercargen, das Personal für die Restauration und Aufwartung nimmt ausschließlich die Postverwaltung an.

In Schweden werden die Seepostverbindungen theils durch Staatsschiffe, theils durch Privatschiffe auf Grund von Verträgen mit den betreffenden Rhedern unterhalten. Im letzteren Fall befördert die Post nur Briefe und Zeitungen. Die Postverwaltung kann die zur Besatzung der Staats-Postschiffe erforderliche Mannschaft entweder aus dem Flotenpersonal requiriren oder nach Umständen andere Personen selbstständig anstellen.

In Norwegen wird der Seepostdienst theils durch 6 Staatspostschiffe, theils durch 3 der Kriegs-Marine gehörige Dampfschiffe ausgeführt, die der Postverwaltung zur einseitigen Benutzung überlassen sind; es finden aber auch Postbeförderungen zur See durch Privatschiffe auf Grund von Verträgen statt.

In Dänemark werden zum Seepostdienste 8 Staats-Dampfschiffe verwendet, von denen 2 Eigenthum der Kriegsmarine, die übrigen aber Eigenthum der Postverwaltung sind. Auch werden noch Privatschiffe zur Beförderung von Postsendungen benutzt. Für die 8 Postschiffe werden die Führer in der Weise ernannt, daß 4 von der Postverwaltung angestellt, die anderen 4 vom Marine-Ministerium beordert werden, wobei die Postverwaltung ein Vorschlagsrecht hat.

In Holland werden keine Staats-Postschiffe unterhalten. Der Seepostdienst beschränkt sich überhaupt nur auf Beförderung der Briefpostsendungen über den Zuyder-See, und zwischen den Niederländischen Kolonien im Indischen Archipel. Zu den Beförderungen werden Privatschiffe benutzt, mit deren Eigenthümern die Postverwaltung contrahirt.

In Frankreich, Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika bestehen keine Staats-Postschiffe mehr. Die Postverwaltung schließt Verträge mit den Eigenthümern der zur Beförderung der Postsendungen über See benutzten Schiffe.

beziehungsweise der Aufsicht der Ober-Post-Direction auch die Werkstätten, die Lager, die Inventarien u. s. w. stehen. In einigen größeren Städten des In- und Auslandes hat die Postverwaltung Agenturen für diese Dampfschiff-Verbindungen. Wegen der haven- und sanitätspolizeilichen Vorschriften, der Lootsen-, Paß- und Zoll-Angelegenheiten, der Expedition der Passagiere und Schiffsgüter, der Versicherung, des Lösens und Stauens der Ladung, der Führung der Schiffe u. s. w. sind von der Postverwaltung die nöthigen Dienst-Instructionen für die Schiffsführer u. erlassen worden. Bisher sind noch alle Fahrten der Preussischen Postschiffe glücklich gewesen.

Das Preussische Seepostwesen erhält sich ohne Monopol. Auf den Binnengewässern unterhält die Postverwaltung bis jetzt keine eigenen Dampfschiffverbindungen, weil die Eisenbahnen, Posten und die Privat-Dampfschiffverbindungen, die sich von dem Niemen und den masurischen Seen bis zum Rhein und zur Mosel auf allen Binnengewässern, sowie auch auf der Ostsee zwischen den Preussischen Küstenstädten, lebendig entfalten, für die Bedürfnisse des Verkehrs ausreichen. Dagegen werden auf Grund des Postgesetzes von der Postverwaltung einige der erwähnten Privat-Dampfschiffverbindungen, wo es mit Vortheil für den Postverkehr geschehen kann, zum Transport von Postgegenständen benutzt; z. B. von den im Jahre 1856 in Preußen bestandenen 114 Privat-Dampfschiffverbindungen 26. Daß die Anzahl der zu Postbeförderungen benutzten Privat-Dampfschiffe nicht größer ist, rührt hauptsächlich daher, daß auf den betreffenden Routen in der Regel doch Postverbindungen zu Lande unterhalten werden müssen, weil die Dampfschiffahrt bei ihrer Abhängigkeit von Witterungs-Einflüssen (Nebel) und vom Wasserstande keine so zuverlässige Communication gewährt, als die Posten. — So viel von dem Seepostwesen. —

Indem wir uns nun zu den Vervollkommnungen der technischen Einrichtungen beim Land-Postwesen wenden, gedenken wir zunächst der Postwagen, in deren Construction bedeutende Verbesserungen durchgeführt wurden.

Bergegenwärtigt man sich die Fuhrwerke des vorigen Jahrhunderts, wie sie im 4. Abschnitt (S. 308) beschrieben worden sind, und stellt man unsere bequemen, leichten, sicheren, eleganten Wagen daneben, so zeigt sich auch hier, wie viele Erleichterungen und Vorzüge wir im Vergleich zu unseren Vorältern genießen.

Die Fortschritte in allen technischen Fächern, insbesondere die Ausbildung der Maschinenlehre, die erleichterte Bearbeitung des Eisens durch Anwendung der Dampfkraft, die minder kostspielige und schleunigere Beschaffung der Rohmaterialien, die glücklichen Ergebnisse der praktischen Richtung im Gebiete der Naturwissenschaften, namentlich der Physik und Chemie, die Verbesserung der Wege, die anerkannten Vorzüge der Arbeitstheilung, noch erhöht durch eine planmäßige Einrichtung der großen Werkstätten der Industrie, waren auch für die Vervollkommnung eines so alltäglichen Gegen-



standes, wie unser Fuhrgeräth ist, von ganz vorzüglichem Nutzen. Und in der That, welch' ein Abstand ist nicht zwischen der Russischen Telege oder Karte, die von Rennthieren oder Hunden \*) durch die Schneesteypen von

\*) Eine interessante Schilderung findet sich in einer von der Hand des jetzigen obersten Chefs des Kaiserlich Russischen Postwesens Herrn von Prianschnikoff, eines um das Russische Postwesen hochverdienten Staatsmannes herrührenden im Jahre 1838 verfaßten „Darstellung des Postwesens in Rußland“. Es heißt darin: „Alle Hunde der sibirischen Posten bis zum östlichen Ocean sind von gleicher Race bis auf einige Verschiedenheit der Größe und Farbe; aber im Gouvernement Jeniseisk sind sie 16 Verschof lang und 12 Verschof hoch. Im Sommer benützt man sie zum Ziehen der gegen den Strom fahrenden Postschiffe. Zwölf Hunde vor einer Karte (Postschlitten) gespannt, ziehen 2 Passagiere mit 30 Pud Bagage. Vor eine gewöhnliche Karte werden 6 Hunde gespannt. Die Hunde-Karte ist viel leichter als die der Dammhirsche. Die Hunde werden in der Art angespannt, daß einer voran geht, welcher der Vorderhund heißt, dann folgen 2 Koppelhunde und hierauf 2 oder 3 Deichselhunde, welche an die Karte selbst und nicht an den Zugriemen gespannt werden, der nur für die anderen Hunde bestimmt ist. Der Hund an der Spitze leitet die übrigen. Er kennt die Worte des Conducteurs: „rechts! links! halt!“ und gehorcht auf der Stelle. Während des Laufes wendet er den Kopf fast unaufhörlich nach seinem Herrn, und bemerkt er, daß derselbe durch irgend einen Zufall aus dem Schlitten gefallen ist, so führt er, im Zickzack laufend, die hinteren Hunde, da er sie nicht aufhalten kann, auf Umwegen herum, so daß der Herr leicht nachkommen kann. Ein guter Vorderhund wird mit 200 bis 400 Rubel bezahlt. Wenn es darauf ankommt, können die Hunde in 24 Stunden 180 Werst (26 Deutsche Meilen) zurücklegen. Sie ruhen auf einer solchen Tour nur einmal Behufs der Fütterung. Außersten Falls dauern sie aber auch 8 Tage ohne Nahrung aus. (Der Hund ist also dem Sibirier so schätzbar wie dem Araber der Wüste das Kameel.) Die Hunde laufen im vollen Galopp und wenn der Conducteur anhalten will, darf er nur „halt!“ rufen oder seinen Larim, einen am Ende mit Eisen beschlagenen Stock, vor dem Schlitten in den Schnee stoßen, und sie stehen augenblicklich.

Was die Dammhirsche betrifft, so wird diese Art der Rennthiere sowohl statt der Zugpferde als der Saumpferde benützt. Man spannt sie paarweise vor die Karten. Das ganze Geschirr besteht in Brustriemen und Zugsträngen. Gelenkt wird mit an die Geweihe gebundenen Leinen. Zwei Männchen tragen eine Last von 16, zwei Weibchen von 12 Puds. Auf Routen, welche mit Relais versehen sind, macht die Dammhirsch-Post 250 Werst (36 Deutsche Meilen) in 24 Stunden. Es giebt zwei Arten dieser Dammhirsche. Die einen haben die Größe eines Esels und sind von dunkelbrauner Farbe; die andern, von der Größe eines Maulesels sind bald braun, bald weiß. Die ersteren sind wild und finden sich im Süden und im Innern des Gouvernements Jeniseisk; sie werden als Hausthiere nur bei den Tungusen angetroffen. Die andern finden sich wild oder gezähmt in großer Anzahl jenseits des Polarkreises.

Die Postrelais auf Kamtschatka sind 300 und mehr Werst (43 Meilen) von einander entfernt, das eine sogar 438 Werst (62 Meilen). Die Bezahlung der Post mit Geld geschieht dort nur zwischen dem Hafen von Petropaulowsk und der Festung von Tahl; im Innern Kamtschatka's wird mit Taback bezahlt, weil die Bewohner den Gebrauch des Geldes nicht kennen.“

Professor Erman in seinen „Ostsibirischen Reisen“ erzählt: „Wir brachen erst um Mittag auf, um zum erstenmal mit einer Hundepost zu reisen. Wir brauchten nahe an 90 dieser wolfsähnlichen Gefellen, da jede unserer 7 Karten mit zwölfen und einem Leit-hunde bespannt werden mußte. In Kamtschatka, wo man kleinere Fahrzeuge hat, werden

Ochotsk geschleppt wird, und einem unserer Eisenbahn-Salonwagen, auf dem wir leicht und schnell wie auf einem Faustischen Zaubermantel, die

gewöhnlich nur 2 Ziehpaare vorgelegt. Die Lenkung geschieht durch Zuruf. Die Commando's werden von dem Leitthunde und dann auch von den übrigen mit bewunderungswürdigem Eifer schnell befolgt.“ »Mehrmales haben wir Gelegenheit gehabt — erzählt Ferd. v. Wrangel in seinen Schilderungen aus Sibirien — die Klugheit und besonnene List zu bewundern, mit der ein Leitthund, falls die übrigen einer Wildspur folgen und vom Wege abweichen wollen, sie hiervon abzulenken sucht, und wenn dies nicht gelingen will, sich plötzlich mit verändertem Lauf und Gebell nach der entgegengesetzten Seite wendet, als habe er eine andere Spur entdeckt. Bei Reisen über die weite Tundra, in den dunkeln Nächten, wenn Stürme und Schneegestöber über die ganze unabsehbare Fläche schüttern und der Reisende Gefahr läuft, vom Schnee verschüttet, zu erfrieren und sich vergebens nach einer schützenden Powarnä umsieht, da ist nur ein gut abgerichteter Leitthund sein Erretter. Wenn das Thier nur einmal auf dieser Fläche gewesen ist, und mit seinem Herrn in der Powarnä übernachtet hat, so bringt es gewiß die Karte an den Platz, wo die Hütte, tief unter dem Schnee vergraben liegt; mitten auf der ungeheuren Ebene bleibt der Leitthund plöglich stehen, wedelt freundlich und zeigt seinem Herrn an, daß er mit seiner Schaufel, die sich hier bei jedem Fuhrwerk befindet, nur dort nachzugraben brauche, um das gesuchte Nachtlager zu finden. Im Sommer sind bei Flußreisen die Hunde ebenso nützlich, da sie Boote stromaufwärts ziehen. Es ist merkwürdig zu sehen, wie sie, wenn Halt gemacht werden soll, oder wenn es wegen eines den Weg versperrenden Felsens nöthig ist, das andere Ufer zu gewinnen, dem bloßen Zuruf ihres Herrn gehorchen. Sobald der Ruf erschallt, eilen sie, die Zugleine nach sich schleppend, dem Boote zu, welches dann nach dem gegenüberliegenden Ufer hinrudert, die Hunde folgen schwimmend, und so wie sie das andere Ufer erreicht haben, stellen sie sich gleich wieder in die vorige Ordnung, um auf einen zweiten Ruf das Fahrzeug weiter zu ziehen.“

In den Russischen Provinzen am Kaukasus werden die Posten unter Begleitung von regulären Truppen, in besonders gefährlichen Pässen sogar unter Begleitung von Artillerie befördert; und auf allen Poststationen stehen Kosackenpikets. Nicht selten sind die Stationsgebäude wie Blochhäuser zur Vertheidigung eingerichtet.

Fast man die ungeheure Ausdehnung des Russischen Reiches und die verschiedenartigen klimatischen Terrain-, Bevölkerungs- und Culturverhältnisse in seinen östlichen Provinzen in das Auge, so wird man die Ausdauer und Energie anerkennen, mit der die Russische Postverwaltung, indem sie ein geordnetes Postwesen von Tiflis bis Kamtschatka einrichtete, die sich entgegenstellenden enormen Schwierigkeiten überwunden hat. Ein gewöhnliches Russisches Postfuhrwerk ist die auf der Achse ruhende hölzerne Telege (auch die Tarantse), zwar nicht auf Bequemlichkeit berechnet, aber den Wegen angemessen. Die Beförderung mit dem Dreigespann, der Trojka, geschieht sehr schnell.

Schneller noch und wohl am schnellsten in der Welt fährt man aber mit der Bauernpost in Ungarn. Die kleinen, mageren, unansehnlichen Klepper der Pusta sind zu 6 und 8 vor dem leichten, niedrigen Wagen von Korbgeflecht mit dem einfachsten Seilenszeuge von der Welt angespannt. Ein Bündel Kukuruzstroh vertritt die Stelle des Gefäßes. Der Fuhrmann steigt auf seinen Sitz, seine Peitsche knallt, seine lauten Zurufe erschallen; die noch kurz zuvor so schläfrig aussehenden Thiere richten Kopf und Ohren auf, ihre Nüstern schnauben, in ihren Augen leuchtet ein eigenthümliches Feuer — und dahin geht's über die weite Pusta in rasendem Galopp unaufhaltsam vier, sechs, ja acht Meilen, welche sie in 4 Stunden zurücklegen und wobei unterwegs nur einmal eine Viertelstunde angehalten wird. »Es ist etwas Einziges — schreibt der Engländer Paget, dessen Reise-Schilderungen von Ungarn bisher noch immer für die besten in dieser Art zu erachten sind —

halbe Welt durchheilen können. Die Eisenbahn-Postwagen bergen in ihrem Innern ein ganzes Postamt mit Expeditions-Büreau, Flur, Pack-

den wilden Fuhrmann der Ungarischen Bauernpost zu sehen, sein langes schwarzes Haar im Winde flatternd, wie er sich berumdreht, nach eurerer Bewunderung zu fragen, wenn seine kleinen mageren Klepper durch Berg und Thal auf eine Art dahin rasen, welche das erste Mal, seit er die Heimath verließ, des Engländers Blut zu schnellerem Umlauf erregt.“ Angekommen auf der einsamen Esárda erschallt der Pfiff, die sonnenverbrannten Eskós mit den runden breittrempigen Hüten und dem nie fehlenden Federbusch darauf, den sie mit unnachahmlicher Würde tragen, fangen aus der wild herumlaufenden Heerde die zur Weiterfahrt bestimmten Pferde ein und mit lautem Geschrei geht's von Neuem stampfend und schnaubend über die Ebene. — Da wir einmal hier in der Nähe des Orientes angelangt sind, so sei uns noch ein Schritt weiter gestattet und zwar nach der Türkei.

„Kein Land Europas bietet mehr Schwierigkeiten bezüglich der Beförderung der Reisenden und des Transports der Waaren dar, als die Türkei. Die Reisen machen sich zum Theil am Besten zu Pferde. Die Posten sind daselbst nicht wie in anderen Ländern Europas geordnet. Man findet indessen Posthaltereien, wo 20—60 und mehr Pferde gehalten werden, allein die Stationen haben keine bestimmte und regelmäßige Länge, sondern schwanken zwischen 30—90 Kilometer (4—12 Meilen). Die Donaufürstenthümer allein haben Fahrposten. In dem übrigen Theile des Reiches ist der officielle Briefwechsel Tataren vertraut, Boten zu Pferde von erprobter Treue, welche zugleich den Reisenden und den Karawanen als Geleite dienen. Die Waaren werden gewöhnlich auf dem Rücken der Pferde transportirt“ (Perot: „Wegweiser durch die Europ. Türkei“ 1855). Ueber die kaiserlichen Posttataren enthält der VII. Band von Payne's Univerfum noch folgende Mittheilung: „Man findet sie von den Russischen Grenzen bis zum Persischen Meerbusen, vom Adriatischen Meere bis zum Nil. Unaufgehalten durch die rauhesten Schluchten, durch schneebedeckte Berge und Gebirgswässer, eilen sie in unnachlassendem Galopp im Balkan ihrem Ziele zu oder jagen gestreckten Laufs in glühender Sonnenhize durch die Wüsten und Steppen Turkomaniens. Der Tatar, welcher die Depeschen in einer mit Geldfransen besetzten Tasche auf der Brust trägt, gilt als unverlethliche Person. Der goldene Stern auf seinen ungeheuer weiten blauen Beinkleidern scheint eine Art Abglanz kaiserlicher Macht auf seinen Inhaber zurück zu strahlen. Selbst der apathische Türke sieht einen Posttataren mit großem Interesse vorbei galoppiren. „Ein Tatar des Padischah!“ murmelt er und verneigt sich, wenn sich der Reiter von Istantul fortbewegt. „Ein Tatar!“ schreit freudig die Karawane, welche fern am Horizonte einen fliegenden Schatten auftauchen und am entgegengesetzten Rande der Wüste verschwinden sieht. Die Franken entzückt das Kostüm der gelbbraunlichen Reiter: ihre blaue lange Quaste an dem rothen Fes ist in beständiger fliegender Bewegung; die Schlißärmel der schwarz verzierten grünen Jacke, welche der Mantel nicht bedeckt, ebenfalls; ihre Hand schwingt unablässig den Kantschu, ohne daß sie jedoch ihre Pferde schlägen und vorwärts: „Haidé! Haidé!“ schreien sie in den Einöden mit lauter Stimme. Der rothe ungeheure Gürtel hält zwei schwanenhäufige Pistolen, einen Jagtaghan oder krummen Handschar, dazu die lange Pfeife, Feuerzug, Tabak, ein seidengesticktes Taschentuch und eine Feuerzange. Bei wichtigen Botschaften reiten stets zwei Tataren zusammen und es kommt selten vor, daß sie angegriffen werden; doch wurden vor einigen Jahren im Libanon zwei von dem Maronitenhäuptling Ben Dglar todt niedergestreckt und der Depeschen beraubt, unter denen sich der vermutete Befehl an Reschid Pascha zur Hinrichtung Ben Dglar's befand. Man weiß nicht, soll man mehr die Ausdauer der Reiter oder ihrer Rosse bewundern. Die Tataren führen zur Stärkung für sich und das Pferd hartes Gerstenbrod in Kugeln mit sich. Ist der Tatar weit von Städten und Dörfern entfernt und er fürchtet, seine Kraft könne ihn verlassen, so öffnet er mitunter seinem Pferde eine Halsader und trinkt etwas Blut. Auch wenn das Thier ungewöhnlich

Kammer, Tischen, Spinden, Repositorien, Lagerstätten, Heiz- und Erleuchtungs-Apparaten, und allen zum Postbetriebe erforderlichen Zu-

zu schnaufen und mit den Flanken zu schlagen beginnt, öffnet er ihm die Ader. Der Tatar schafft auch im Namen des Sultans für Reisende die von Privaten zu einer bestimmten Tage zu liefernden Transportmittel herbei und es pflegt das Pferd auf die Stunde circa 3 Piafter (10 = 1 Fl. C.M.) zu kosten.“ In Aegypten bedienen sich die Posttaren namentlich bei Reisen durch die Wüste des Reit-Kameels oder Hadschins, welches eine edlere Race des gewöhnlichen Lastkameels ist. Die Ausdauer und Schnelligkeit dieser Thiere ist bewundernswürdig. Ein Pferd kann sie wohl im scharfen Galopp eine Zeit lang überholen, aber es hält keine Stunde mit ihm aus. Ein Hadschin kann ohne große Anstrengung 15 Deutsche Meilen den Tag machen. Der Tatar-Ghassi, Chef der Post bei den Karawanen, hatte einst im syrischen Kriege eine Depesche Ibrahims von Acre nach Kairo (190 Stunden) in 3 Tagen bei Verlust seines Kopfes — so lautete Ibrahims Befehl — zu überbringen. Schon in der Hälfte des dritten Tages gab er sie in Kairo ab. Indeß ermüdet das Reiten auf dem Hadschin, da der Sattel oben auf dem Höcker liegt, sehr und greift die Brust an. Um die Karawanenzüge und den Postverkehr von Syrien nach Aegypten zu erleichtern, hatte Mehemet Ali längs des ganzen Weges Post-Stationen mit Brunnen, einem Wohnhause für die Posttaren und Stallungen für Kameele, Pferde und Esel in Entfernungen von 6—8 Stunden errichten lassen, die jedoch nach neueren Reisenden (sfr. Heineemann: Reisen in den Ländern der asiat. Türkei, Leipzig 1854) leider wieder gänzlich in Verfall gerathen sind. Dagegen sind mehrfach Fußposten eingerichtet (Ziegler: Reisen im Orient und Callot: desgl. 1855). Die Boten haben Glöckchen an den Füßen und legen in der Regel in 1½ Stunden eine Meile zurück. Diese Art der Signale durch Glöckchen besteht fast überall bei den Postboten im Orient, so in China, Japan, Persien &c. Von den Kaiserlichen Courieren und Postboten in China, für die längs der Straßen Stationen angelegt sind, berichtet schon Marco Polo. Diese Boten sind nur für Regierungs- und Hofangelegenheiten bestimmt. „Eine Post für das Publicum — erzählen Sue und Gabet in den „Wanderungen durch China“ (1855) — giebt es in China nicht. Wer Briefe befördern will, muß Privatlegenheit suchen oder auf seine Kosten einen Boten schicken, der für weitere Strecken sehr kostspielig ist, ohne daß man sichere Gewähr für richtige Ueberkunft hätte. Ein Brief von Kanton nach Peking braucht volle 3 Monate. Aber die Chinesen leiden unter einem solchen Zustande nicht, weil sie mit ihren Verwandten und Freunden wenig oder gar nicht correspondiren und das Bedürfniß herzlichen Austausches nicht kennen. Selbst ihre Handelsangelegenheiten machen sie, wo es irgend angeht, lieber mündlich als durch Correspondenz ab. Da ihre sonstigen Briefe meist formell und voll der hergebrachten Floskeln sind, so ist es auch ganz gleichgültig, wann solch ein Schreiben diesen Personen zu Gesicht kommt. Der Erste Beste erbricht einen Brief, liest ihn und theilt beliebigen Personen mit, was darin enthalten ist. Das scheint sich ganz von selbst zu verstehen. Wir erboten uns einem Lehrer in Kanton, für ihn einen Brief an seine Mutter in Peking mitzunehmen. Er beauftragte einen seiner Schüler, ihm einen Brief an seine Mutter zu schreiben, was dieser sofort ohne weitere Inhaltsangaben ausführte.“ Das Reisen geschieht meistens wie in Indien im Palankin, dem Tragkasten. Im Innern dieses wandelnden Hauses, schreibt ein neuerer Reisender (sfr. Heineemann: Reisen in Indien S. 228.), sind alle möglichen Bequemlichkeiten angebracht. Die an der Seite sich öffnenden Füllrahmen dienen zugleich als Fenster und als Thüren. Die über den Füßen an den Wänden befindlichen Schubläden dienten mir als Kasse, Bibliothek, Schenk- und Schreibtisch; ein weiter Koffer auf der äußeren Wölbung der Decke enthielt meine Garderobe. Im Innern waren Neze zum Aufhängen zerdrückbarer Gegenstände; mein Kopfkissen lag auf dem Weißzeugbehälter; endlich blühten zu beiden Seiten zwischen der mit rothem Maroquin bedeckten Matratze und

rüstungsgegenständen, so daß ein Personal bis zu sechs, und im Nothfalle mehr Beamten und Unterbeamten, während die schnellsten Courierzüge Berge und Wälder durchlaufen, in diesem fliegenden Postbureau Tausende und aber Tausende von Briefen, Schriften, Zeitungen und anderen Postgegenständen expediren, und den Transport zahlreicher Packet- und Geldsendungen dergestalt regeln kann, daß ihre Beförderung mit der Schnelligkeit des Eisenbahnganges völlig gleichen Schritt hält, ein Vorzug der Preussischen Post, den Jeder gern anerkennen wird, der es versucht hat, seine Packete den Eisenbahn-Gesellschaften zum Transport zu übergeben, wo sie alsdann oft wochenlang unterwegs lagerten. Auch für solche Stationen, wo die Schnell- und Courierzüge nicht anhalten, wurde vermittelst einer besonderen Vorrichtung an den Eisenbahn-Postwagen — Fangapparat — die Uebergabe der Correspondenz ermöglicht; der Zug saust vollen Laufes an dem Stationsgebäude vorüber, aber schon hat der

---

dem Binsengerippe des Palankin Gewehr, Pistolen und Säbel. Zwei Paar Körbe von Palmried, welche die Küche, den Keller und die Backstube vorstellen, hängen auswärts am Palankin. Die Palankinträger oder Bahis sind 13 oder 9, deren einer den Fackelträger macht. 6 oder 4 Männer (in manchen Gegenden auch Frauen und Mädchen) tragen den Palankin an den Bambusstöcken, die über die Schulter reichen. Sie werden von Zeit zu Zeit durch die übrige Hälfte abgelöst. Treue und Ehrlichkeit ist ein Hauptcharakterzug, dieser Träger (dem widersprechen viele andere Reisende auf das Entschiedenste, indem sie wiederholt anführen, daß man auf alle mögliche Weise von den Trägern übervortheilt und hintergangen werde), aber bei alledem — fährt auch unser Berichtstatter fort — muß man stets auf der Hut sein. Sobald der Kopf des Reisenden bequem auf den Kissen des Palankin liegt, setzt sich sein menschliches Gespann in Trott. Die Bewegungen desselben werden durch ein sehr eintöniges Recitativ geregelt, das ein Träger nach dem anderen vorträgt und dessen Endreim allemal von der ganzen Truppe wiederholt wird. Da der geringste Taktfehler die größten Unordnungen, ja den Sturz Aller herbeiführen kann, so wird ein solches Vergehen sogleich an den Schuldigen durch eine handgreifliche Zurechtweisung gestraft. Auf den Straßen sind in gewissen Entfernungen von der Regierung die Bungalos (Absteigequartiere, Passagierstuben) für die Reisenden errichtet. An bestimmten Stationen werden die Träger gewechselt. Einfacher als der oben beschriebene Palankin sind die mit Matten bekleideten Mandijls (Graul: Reise nach Ostindien, 1855. III. S. 211) eingerichtet, deren man sich auch vielfach bedient. Man kann in einem Palankin oder Mandijl bequem lesen und schlafen. Personen und Briefe werden in Indien, mit Ausnahme gewisser Strecken, nur durch Menschen befördert, denn der Indier sagt sich schwer von seinen Gebräuchen los. Ich hatte zum Tragen meines Palankin 8, für den Dulie meines Begleiters 6 Träger genommen, außerdem 4 Banghy bardsars (Leute, welche in kleinen hölzernen oder blechernen Kasten auf einem langen Bambus jeder 40 Pfd. tragen müssen) und zwei Fackelträger. Für die Reise nach Agra, 137 Meilen, mußte ich 140 Rupien bezahlen, was den Kosten von 6 Pferden Extrapost in Preußen gleichkommt (L. v. Orlich, Reise in Ostindien 1845. S. 43). Uebrigens werden auch die Reisen in Indien, abgesehen von der Staatscarosse der Nabobs — dem Elephanten — in neuerer Zeit häufig in Wagen, die mit Pferden oder Ochsen bespannt sind, zurückgelegt. Zur Briefbeförderung wird nach Graul mehrfach, namentlich auf Ceylon, die Brieftaube benutzt. Je mehr die Britische Herrschaft sich ausbreitet, desto mehr kommen regelmäßige Postanlagen nach Europäischer Weise in Aufnahme. —

Postwagen seinen eisernen Arm ausgestreckt, der im Moment den auf einen Pfahl gehängten Briefsack erfasst und ihn zum Fenster des fliegenden Postbüreaus hineinreicht.

Auch an neuen Erfindungen im Bereich unserer Fortschaffungsmittel für gewöhnliche Landstraßen hatte es nicht gefehlt, und die Preussische Postverwaltung hatte ihnen allen unausgesetzte Aufmerksamkeit zugewendet, um dieselben, wenn es möglich gewesen wäre, für ihre Zwecke benutzen zu können. Wir wollen hier mit Uebergang nur erinnern an die 1829 in Frankreich aufgetommenen einrädri gen Wagen, an die Amerikanische Velocipede, an die nach mehreren Systemen (übrigens schon in älterer Zeit) construirten Handkurbelwagen, die Neanderschen Briefpostwagen (Berlin 1800) nach dem Systeme der Jagotschen Karren, die Draisine, die Matthews'sche Patent-Safe-Coach, die 6-, 8- und 10-rädri gen Wagen des Ingenieurs Diez in Brüssel (1838), mit welchen er auf den Chausseen förmliche Waggonzüge herstellen wollte, und mit denen u. A. die Messagerie in Paris Versuche anstellen ließ, die Duquetschen Schlittenwagen, die Griffithschen, Reichensbachschen und Baderschen Dampffuhrwerke auf Landstraßen,<sup>\*)</sup> die Vanfenspergerschen und Ackermannschen Drehachsen, die Spindelräder, die Mazelsche, die Meyersche und Brüggemannsche Hemm- und Ausspann-Maschine, die Frictionsrollen, die Robertssche Sperr- und Sicherheits-Vorrichtung, die Fullersche Kompaßhängung des Kastens, die Cookschen und Miltonschen Sicherheitsräder, die Herkloßschen Zugklappen, um den Pferden, wenn sie durchgehen, plötzlich die Augen zudecken zu können u. a. m. Vielsach wurden dem General-Postamte von einheimischen und ausländischen Mechanikern Projecte zu neuen Transportmitteln und Vorrichtungen, Zeichnungen und Modelle vorgelegt. Von all diesen Erfindungen konnte aber in der Praxis nur wenig Gebrauch gemacht werden und sie lieferten einen neuen Beweis dafür, wie so

<sup>\*)</sup> Hier sei auch der atmosphärischen Eisenbahn erwähnt, bei denen der Luftdruck die Triebkraft bildet und wovon einige in England auf kurzen Strecken angelegt wurden. Die erste Idee dazu entwarf ein Engländer Vallance (1824). Die erste Ausführung machten zwölf Jahre später Elegg und Samuda mit einer 1200' langen Probekahn bei Wormwood-Scrubs bei London. Dann wurde in Irland, Anfangs der vierziger Jahre, die Kingston-Dalkey Bahn, eine Zweigbahn der Dublin-Kingston Eisenbahn, von  $1\frac{1}{2}$  Englische Meilen Länge, nach dem atmosphärischen Princip construirte und wirklich in Thätigkeit gesetzt. Der zwischen den Schienen liegende Cylinder, aus welchem die Luft gepumpt wird und in welchem der Triebkolben sich bewegt, hat 15 Zoll inneren Durchmesser. Dieser Kolben ist mit der über dem Cylinder fahrenden Eisenbahn durch eine Platte in Verbindung gesetzt. Diese Platte mußte also den Cylinder nothwendig an irgend einer Stelle durchbrechen und den Kolben begleiten. Der Uebelstand, daß dadurch die Luft in den Cylinder dringen mußte, wurde durch eine sinnreiche Vorrichtung mit Klappen beseitigt, die sich nur an der Stelle öffneten, wo der Kolben eben passirte, und sich gleich wieder schlossen. Die Schnelligkeit konnte auf 16 Deutsche Meilen in der Stunde gebracht werden. Aber die atmosphärische Eisenbahn eignet sich nicht für längere Strecken und ist zu kostspielig.

vieles, was der Theorie nach ganz trefflich erscheint, und zufolge der mathematischen Formeln genau stimmt, doch in der Anwendung sich häufig nicht bewährt, weil irgend ein anscheinend ganz unbedeutendes Hinderniß nicht mit in Anschlag gebracht, oder die Sache nicht nach allen Richtungen hin genügend erwogen worden war. War in einem Punkte vor dem gewöhnlichen System ein Vorzug erreicht, so geschah dies auf Kosten so vieler anderen wichtigen Erfordernisse, daß der allgemeine Nachtheil den einzelnen Vortheil bedeutend überwog, was sich namentlich bei dem genauen Zusammenhange fühlbar macht, in welchem die verschiedenen Theile eines Wagens zu einander stehen. Oft auch war die Anwendbarkeit nur partiell und nicht allgemein.

Wenn nun gleich diese neuen Erfindungen wenig Nutzen brachten, so waren die Verbesserungen der bisherigen Bauweise desto erfolgreicher. Sorgfältige Ermittlungen, Berechnungen, und Versuche wurden angestellt über Einzelheiten des Wagenbaues, bei denen man früher die Gesetze der Statik und Mechanik nicht strenge beobachtet hatte und dadurch manches Vortheils verlustig gegangen war, z. B. rücksichtlich der Lastenvertheilung, bei welcher an den Postwagen namentlich die Anbringung der Packräume in Betracht kam, der Verbindung des Obergestelles mit dem Untergestell, des Vorderwagens mit dem Hinterwagen, der Richtung der Zugstränge, des Verhältnisses der Radurchmesser zu den Achsendurchmessern, des Abstandes der Vorderräder von den Hinterrädern und ihrer Form, der Spur- und Felgenbreite, \*) des Größen-Verhältnisses der Vorder- und Hinterräder,

\*) Die in allen Ländern Deutschlands und auch in einzelnen Provinzen verschiedenen Wagen Spuren (von 3' 2'' bis 5' 10'') waren ein großer Verderb für die Wege und erschwerten schon deshalb das Fahren, weil die Pferde die engen Geleise zutraten. Auf mehreren Routen sah sich die Postverwaltung in früheren Zeiten veranlaßt, Wagen mit zweierlei Spur zu bauen, z. B. auf dem Course von Magdeburg nach Minden, wo jenseits Magdeburg durch eine Umstellung der Räder dem Wagen die andere Spur gegeben werden mußte. Die Uebelstände, welche die verschiedenen Geleise herbeiführten, wurden nicht erkannt, und schon im vorigen Jahrhundert beschäftigte sich die Preussische Gesetzgebung mit der Frage wegen Einführung einer gleichen Wagen Spur in allen Provinzen. Ein solches Gesetz greift allerdings sehr in Privatverhältnisse ein. Außerdem war zu erwägen, daß in denjenigen Gegenden, wo man hauptsächlich mit engem Geleise fuhr (in der Regel solchen, wo das Zugvieh klein war), die Einführung des breiteren Geleises auch eine Verbreiterung der Wege, Dämme, Einfahrten und Thorwege, namentlich auch der Straßen in den Forsten zur Folge haben mußte, was Bedrückung und Kosten verursachen würde. Die Gesetz-Commission sprach sich im Jahre 1797 gegen die Einführung des gleichen Geleises aus. Je mehr indeß der Verkehr und Transport die localen Schranken abwarf und die Grenzen der einzelnen Provinzen überschritt, desto lebhafter wurden die Uebelstände der verschiedenen Spurbreiten gefühlt. Das Reglement vom 14. März 1805 bestimmte daher zunächst für Pommern und die Mark, daß das schmale Geleise abgeschafft und das breite (4' 4'') eingeführt werden soll. Nach den Kriegen kam die Frage wegen allgemeiner Einführung gleichen Geleises wieder zur Berathung, allein die Allerhöchste Cabinetsordre vom 14. Mai 1818 erklärte sich auf Vorschlag des Staatsrathes da-

insbesondere auch mit Rücksicht auf die Brusthöhe der Pferde und auf das Bergauf- und Bergabfahren, des Spielraumes der Achse und der Verringerung der Reibung, der vortheilhaftesten Art der Bespannung, der Länge der Zugstränge u. a. m. Um die zu verschiedenen Postwagen erforderliche Zugkraft, so wie noch speciell um die Vorzüge der eisernen vor der hölzernen Achse, welche bezüglich der Sandwege damals noch immer ihre Autorität behauptete, zu erproben, wurden unter Leitung des Geheimen Postraths Pistor bereits im Jahre 1817 zu Berlin Versuche mit dem Regnierschen Dynamometer angestellt und die Resultate sorgfältig mit denjenigen verglichen, welche die Artillerie-Prüfungs-Commission bezüglich der hölzernen und eisernen Achsen für Geschütze und Armee-Fuhrwerke ermittelt hatte. Um dergleichen Versuche über die Schwere der Postwagen und die erforderliche Zugkraft in umfassenderer Weise dauernd anstellen zu können, wurden auf dem Postwagenhofe zu Berlin, so wie in der, Seitens der Postverwaltung zu Düsseldorf etablirten königlichen Post-

gegen, weil der Chausseebau immer mehr zunahm und das Militair- und ausländische Fuhrwerk ohnehin jener Maßregel nicht unterworfen werden könnten. Allein nach der Allerhöchsten Verordnung vom 21. Juli 1827 (Gesetzsammlung Seite 25) wurde auf Antrag der Ostpreussischen Stände das Geleise von 4' 4" auch in dieser Provinz eingeführt und unter Anderem im §. 8. den Postanstalten aufgegeben, keinem Reisenden, an dessen Wagen die Spur nicht 4' 4" breit sei, Extrapostpferde zu stellen. In ähnlicher Weise erfolgte die Einführung des gleichen Geleises in den übrigen Provinzen (Westphalen 4' 4" oder 5' 9", Gesetzsammlung Seite 97 pro 1829; Sachsen 4' 4", Gesetzsammlung Seite 111 pro 1830; Posen 4' 4", Gesetzsammlung Seite 119 pro 1830; Schlesien 4' 4", Gesetzsammlung Seite 258 pro 1838 und Seite 157 pro 1853). Wegen der Postwagen bestimmte die Allerhöchste Cabinets-Ordnung vom 23. October 1836, daß sie auf chausfirten Straßen auch fernerhin breiteres Geleise als 4' 4" haben dürften.

Die schmalen Felgen wurden besonders bei den schwerbeladenen Frachtwagen den Chausseen nachtheilig, während breite Felgen die Kunststraßen nicht nur nicht verschlechtern, sondern sogar verbessern. Es bestimmte daher, nachdem über den Gegenstand auch unter den Zollvereins-Staaten Beratungen gepflogen worden waren, die Allerhöchste Verordnung über den Verkehr auf Kunststraßen vom 17. März 1839, Gesetzsammlung Seite 80 (vergl. auch Gesetzsammlung Seite 108 pro 1840 und Seite 87 pro 1853), daß Frachtwagen mindestens eine Felgenbreite von 4" beim Befahren der Chausseen haben mußten, und setzte gleichzeitig bestimmte Maximal-Ladungen fest. Bei den Beratungen des Gesetzes im Staatsministerium kam in Anregung, für die Postwagen die Felgenbreite auf mindestens 2½" festzusetzen; es wurde jedoch hiervon in der Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit und leichtere Construction der Postfuhrwerke und vornehmlich deshalb Abstand genommen, weil die Normalladungen und die Felgenbreite bei den Postwagen durch die administrativen Bestimmungen der Postverwaltung geregelt seien, der daher auch in Zukunft die Regelung überlassen wurde. Dagegen gelten die §§. 9—12. jener Verordnung auch für Postfuhrwerke. §. 9. Die Köpfe der Radnägeln, Stifte oder Schrauben müssen an den Felgen eingelassen sein und dürfen nicht vorstehen; der Beschlag muß so construirt sein, daß er eine gerade Oberfläche bildet. §. 10. Die Ladung darf nicht breiter als 9' sein. §. 11. Die Stollen an den Hufeisen der Zugthiere dürfen nicht mehr als ¾" über die Hufeisenfläche hervortragen. §. 12. Das Spurhalten auf Kunststraßen ist untersagt.)



wagen-Werkstatt, woselbst die Postwagen für die Rheinprovinzen gebaut und reparirt wurden, besondere Fahrbahnen von Eisenschienen errichtet, und zu den Versuchen die Regnierschen und Marriotschen Kraftmesser mit gutem Erfolg angewendet. Auch rücksichtlich der Erprobung der Zweckmäßigkeit breiter Felgen wurden, unter Benützung der, bei den Versuchen zu Hannover (1820) und des Grafen von Rumford (Benjamin Thomson) in Paris (1824) gemachten Erfahrungen, verschiedene Experimente angestellt. Im Jahre 1818 ließ der General-Postmeister von Seegebartz einen Probewagen nach dem Muster der stage-coaches für 1400 Thlr. in London bauen und von anderen Englischen Wagen mehrfach Modelle kommen. Doch war der damalige Mangel an Chausseen in Preußen für die Bestrebungen zur Verbesserung der Postwagen noch ein großes Hinderniß. Entschiedene Fortschritte von größerer praktischer Bedeutung sind im Postwagenbaue zuerst seit dem Jahre 1821 bemerkbar, wo der damalige Geheime Postrath Schmückert die Leitung dieser Angelegenheit überkam. Von den ausländischen Staaten wurden zum Theil durch das General-Postamt, zum Theil durch die diplomatischen und Handels-Agenten genaue Zeichnungen und Beschreibungen der dort zur Anwendung kommenden Postwagen beschafft, die einschlägigen Erscheinungen in der technischen Literatur sorgfältig beachtet, und den Leistungen und Einrichtungen der berühmtesten Wagenfabriken des In- und Auslandes (Berlin, Aachen, Wien, Brüssel, München, Cassel, Paris, London) ward unausgesetzte Aufmerksamkeit zugewendet. Bald waren neue Entwürfe für sämtliche Postwagen-Gattungen aufgestellt, die Bauart den Zwecken der Beförderung der verschiedenen Postgegenstände und den Terrainverhältnissen entsprechend angeordnet, und die Dimensionen genau bestimmt. Allmählig lehrte die Erfahrung auch rücksichtlich der einzelnen Theile, z. B. der Anbringung des Postillons- und Conducteursitzes (wobei die Ueberwachung der Ladungsräume mit in Betracht kommt), der Wagenthüren und Wagentritte, der Magazine und Bachen, der Achsen, Buchsen und Federn, der Hemmung, des Verschlusses, der Polsterung, der Lackirung, des Erleuchtens und Schmierens, das Vortheilhafteste wählen. Jeder Postwagen wurde, was früher nicht geschehen war, mit ausreichenden Utensilien und Reservegeräth versehen, damit etwaige Beschädigungen unterwegs mit geringerem Zeitverlust beseitigt werden konnten.

Es ist keine leichte Aufgabe, einen allen Anforderungen genügenden Postwagen zu bauen. Derselbe muß, da er im Postbetriebe so lange Strecken ununterbrochen und oft mit großer Ladung durchläuft, von gehöriger Festigkeit, andererseits aber wegen der möglichst schnellen Beförderung und der Vermeidung unnöthigen Aufwandes an Zugkräften von besonderer Leichtigkeit sein, zwei Eigenschaften, die sich schwer in richtigem Verhältniß vereinigen lassen, wozu noch kommt, daß die Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Reisenden große Dimensionen im Personenraume bedingt.

Da ferner die bei Weitem größte Zahl der Postwagen gleichzeitig zur Fortschaffung von Personen, wie von Briefen, Geldern und Packeten bestimmt ist, so muß auf Anbringung hinlänglicher Packräume (Hintermagazine, Geldladen, Bachen) Bedacht genommen werden, wodurch der Schwerpunkt leicht versetzt und die gefällige Form beeinträchtigt werden kann. Von Wichtigkeit sind die Terrainverhältnisse: Wagen für Chausseen gestatten eine andere Bauart (ohne Langbaum), als Wagen für Sandwege (mit Langbaum), während Wagen für Gebirgsstraßen wiederum besondere Vorrichtungen erheischen. Auch darf der Erbauer rücksichtlich derjenigen Theile, welche sich leicht abnutzen, keine zu künstliche Construction wählen, da die Reparatur häufig an kleineren Orten ausgeführt werden muß, wo die Handwerker nicht immer im Besiz der nöthigen Kenntnisse und Apparate sind.

In allen diesen Beziehungen ist der Bau der Postwagen und Postschlitten bis auf die neueste Zeit stetig verbessert worden,\*) und das General-Postamt hat zur Erreichung dieses Zweckes keine Opfer gescheut. Postwagen, die in früheren Zeiten nur  $1\frac{1}{2}$  bis 2 Jahre aushielten, bleiben jetzt 4 bis 6 und mehr Jahre im dienstfähigen Zustande. (Bis zur Reparatur-Unfähigkeit hat ein Postwagen zurückzulegen auf chausfirten Straßen 18,000 Meilen, auf unchaussirten 12,000 Meilen.) Ein 9ßziger Wagen, der sonst 40 Centner wog, wiegt jetzt 26 Centner; und was für die Bequemlichkeit der Reisenden und das gefällige Aussehen der Wagen geschehen ist, fällt Jedem in die Augen, der sich der früheren Zustände erinnert.

Früher war der Postwagenbau centralisirt: in Berlin und in der Postwagen-Werkstatt zu Düsseldorf. Je mehr aber die Industrie in Preußen sich ausbreitete und tüchtige Wagenfabriken in den Provinzen entstanden, in desto ausgedehnterem Maße konnte das General-Postamt im volkswirtschaftlichen Interesse, so wie auch zur Ersparung von Wagen-Transportkosten, auf die Decentralisirung Bedacht nehmen und den Wagenbau verschiedenen Unternehmern in den Provinzen übertragen. Die Leitung und Ueberwachung der Wagenbauten ist jetzt zum großen Theil den Ober-Postdirectionen anvertraut, und können sie von den allgemein festgesetzten Normen in einigen Punkten abweichen, sofern die lokalen Verhältnisse auf einzelnen Postrouuten es räthlich erscheinen lassen. Jeder neugebaute Postwagen wird von Postbeamten, unter Suziehung von Fachpersonen, abgenommen und genau geprüft, und zwar einmal im Rohbau, und dann nach geschehener gänzlicher Zurüstung. Wie die Post-Hauptwagen, so sind auch die Posthaltereiwagen, die zum Beiwagen- und Extrapostdienst von den Postfuhr-Unternehmern zu unterhalten sind, bedeutend verbessert wor-

\*) „Les voitures construites en Prusse se sont répandues par toute l'Europe. On sait que celles appelées berlines ont été inventées par un architecte de ce royaume.“ (Charles Bernède: Des postes en général et particulièrement en France.)

den. In dieser Hinsicht ist namentlich seit Errichtung der Ober-Postdirectionen vielen Uebelständen abgeholfen worden. Die Wagen der Posthaltereien werden jetzt in Bezug auf Construction, Dimensionen, Polsterung, Bekleidung und Lackirung eben so gebaut, wie die königlichen Wagen, und es darf kein neuer Posthaltereiwagen in Gang gesetzt werden, bevor er nicht von dem Bezirks-Postinspector oder Controleur in Absicht auf jene Erfordernisse geprüft worden ist.

Gegenwärtig kommen im Preussischen Posttransport-Betriebe, außer den Postwagen auf Eisenbahnen, folgende Wagengattungen vor:

#### I. Reinsitzige Postwagen.

(Nur auf chausfirten Straßen, ohne Langbaum; 3—4 spännig; Maximalgewicht des Wagens 26 Ctr. Pr.; Spurbreite 5' 1"; Felgenbreite 2 $\frac{1}{4}$ "; Gestelllänge von Mitte zu Mitte der Achsen 7' 4".)

#### II. Sechszitzige Postwagen mit 2 Coupés.

(Chausfirte Straße; 3 spännig; 22 Ctr.; Spurbreite 5', Felgenbreite 2 $\frac{1}{4}$ ", Gestelllänge 6' 1".)

#### III. Sechszitzige Postwagen in Berlinenform.

(Hauptsächlich chausfirte Straße; 2—3 spännig; 18 Ctr.; Spurbreite 4' 9", Felgenbreite 2", Gestelllänge 6' 4".)

#### IV. Sechszitzige Postwagen mit Cabriolet (und Langbaum).

(Hauptsächlich für unchausfirte Straßen; 3 spännig; 18 $\frac{1}{2}$  Ctr.; Spurbreite 4' 4", Felgenbreite 2 $\frac{1}{4}$ ", Gestelllänge 6' 10".)

#### V. Viersitzige Postwagen (ohne Langbaum).

(Chausfirte Straße; 2 spännig; 15 $\frac{1}{4}$  Ctr.; Spurbreite 4' 4", Felgenbreite 2", Gestelllänge 6' 3".)

#### VI. Viersitzige Postwagen (mit Langbaum).

(Unchausfirte Straße; 2—3 spännig; 14 $\frac{1}{2}$  Ctr.; Spurbreite 4' 4", Felgenbreite 2", Gestelllänge 5' 4".)

#### VII. Zweisitzige Postwagen.

(Hauptsächlich chausfirte Straßen; 1—2 spännig; 11 $\frac{1}{2}$  Ctr.; Spurbreite 4' 4", Felgenbreite 2", Gestelllänge 4' 5".)

#### VIIIa. Omnibuswagen mit Coupé.

(Chausfirte Straße; für Lokal-Personen-Postverbindungen; 3 spännig; 21 Ctr.; 9 sitzig; Spurbreite 5' 1", Felgenbreite 2 $\frac{1}{4}$ ", Gestelllänge 5' 6".)

#### VIII. Omnibuswagen ohne Coupé.

(Chausfirte Straße; für Lokal-Personen-Postverbindungen; 2 spännig; 16 $\frac{1}{2}$  Ctr.; 6 sitzig (und 2 Bockplätze); Spurbreite 5' 1", Felgenbreite 2", Gestelllänge 4' 5".)

#### IX a. Güterpostwagen größerer Art.

(Hauptsächlich um die Postgüter nach und von den Eisenbahnhöfen zu schaffen; 2 spännig; 20 Ctr.; Spurbreite 4' 9", Felgenbreite 2 $\frac{1}{4}$ ", Gestelllänge 7' 2".)

## IX b. Güterpostwagen gewöhnlicher Art.

(Zu Güterposten auf chausfirten Straßen und zu dem sub IX a. bezeichneten Zweck; 2spännig;  $16\frac{1}{2}$  Ctr.; Spurbreite 4' 4", Felgenbreite 2", Gestelllänge 6'.)

## X. Güterpostwagen kleinerer Art.

(Zu dem sub IX a. bezeichneten Zweck;  $11\frac{1}{2}$  Ctr.)

## XI a. Vierrädrige Carioipostwagen (mit Langbaum).

(Nur zur Fortschaffung von Postsendungen; 1spännig;  $7\frac{1}{2}$  Ctr.)

## XI b. Zweirädrige Carioipostwagen (mit Langbaum).

(Zur Fortschaffung von Postsendungen in den Gegenden, wo, wie am Rhein, hauptsächlich 2rädri- ges Fuhrwerk gebräuchlich ist; 1spännig; 6 Ctr.).

Außerdem halbverdeckte Extrapostchaisen (ohne und mit Langbaum; 10 Ctr. Gewicht; Spurbreite 4' 4", Felgenbreite 2", Gestelllänge 5' 1"); und ganz verdeckte Extrapostwagen (ohne und mit Langbaum, je nachdem die Verwendung auf unchauffirten oder chausfirten Straßen stattfindet,  $13\frac{1}{2}$  Ctr.).

Ueber jede einzelne Gattung sind von dem Coursbüreau des Generalpostamts genaue Beschreibungen, Zeichnungen und specielle Maßstabellen angefertigt worden, welche die Normen für die Postwagen-Fabrikation enthalten.

Die Preussische Postverwaltung besaß im Jahre 1856 dienstfähige königliche Wagen:

von der Gattung	I. ....	204,
„ „ „	II. ....	34,
„ „ „	III. ....	255,
„ „ „	IV. ....	32,
„ „ „	V. ....	303,
„ „ „	VI. ....	448,
„ „ „	VII. ....	192,
„ „ „	VIII a. und b. ....	155,
„ „ „	IX a. und b. ....	142,
„ „ „	X. ....	71,
„ „ „	XI a. und b. ....	39,
Factagewagen (Behufs Bestellung der angekommenen Pakete in größeren Orten) .....		46.

Am Schlusse des Jahres waren vorhanden 1948 Postwagen.

Dazu kamen 702 Postschlitten.

Die Anzahl der der Postverwaltung gehörigen Eisenbahn-Postwagen belief sich auf 173.

Diese Wagen repräsentiren zusammen ein Capital von circa 1,540,000 Thlr.

Außerdem waren 220 Postwagen, die Privatunternehmern gehörten, auf einigen Postcoursen als Hauptwagen im Gange.

Die Wagenzahl ist in stetiger Vermehrung begriffen.

Die Anzahl der Posthaltereiwagen belief sich auf 4456 nebst 1472 Schlitten.

Sämmtliche Postcourß-Hauptwagen auf den Landstraßen legten zurück im Jahre 1856:

auf chausfirten Straßen . . . . .	3,025,689 Meilen,
auf unchausfirten Straßen . . . . .	738,777 »
Die Eisenbahn-Postwagen legten zurück . .	928,027 »
Für Unterhaltung, Unterstellung, Reinigen und Schmieren der Post-Hauptwagen wurden verausgabt im Jahre 1856 . . . . .	256,653 Thlr.,
der Eisenbahn-Postwagen . . . . .	87,946 »
Neu gebaut wurden im Laufe des Jahres 259 Postwagen zu . . . . .	105,886 »
und 29 Eisenbahn-Postwagen zu . . . . .	76,930 »
Die Abnahme- und Transportkosten betragen . . . . .	3,668 »
Für Wagenlichte (bei Postwagen) wurden verausgabt. .	18,965 »
Für Erleuchtung der Eisenbahn-Postwagen . . . . .	9,988 »
Für Heizung derselben . . . . .	1,026 »

Im Ganzen sind, noch andere Nebenkosten eingerechnet, im Jahre 1856 für die Wagen 650,000 Thlr. verwendet worden.

Es wurde schon erwähnt, daß die Bauart der Postwagen in vielen Stücken von der Art der Vertheilung der zu befördernden Postgegenstände auf die einzelnen Transporte abhängig ist.

In früheren Zeiten war der Regel nach der Brieftransport von dem Personen- und Sachentransport abgesondert. Die Briefkelleisen wurden von reitenden Postillonnen befördert: so waren die Reitposten entstanden, die älteste Art der Postbeförderung. Ihnen gegenüber bildeten sich später die Fahrposten aus, Anfangs zum gemeinschaftlichen Personen- und Sachentransport bestimmt, später aber bei der Zunahme des Verkehrs, der Unbehilflichkeit der Ladung und der schlechten Wege, auf vielen Routen getrennt in Fahrposten für die Reisenden und Fahrposten für die Effecten und Pakete, welche Letzteren den Ersteren voraus oder nachgesendet wurden. So war es im 18. und im Anfange des 19. Jahrhunderts. Die Idee, den Brieftransport mit dem Personentransporte zweckmäßig zu vereinigen, und die Schnelligkeit des Ersteren mit der Sicherheit des Letzteren zu verbinden, gehört dem letzten Zeitraum und der Preussischen Postverwaltung an, die zuerst mit den desfallsigen, später von den meisten Staaten nachgeahmten Einrichtungen vorging, und in den Schnellposten ein Postbeförderungsmittel schuf, welches für die damalige Zeit das war, was für uns die Eisenbahn ist, und in der That eine neue Epoche im Posttransportwesen begründete. Ihr Beginn fällt in ein für die Geschichte der Verkehrsanstalten denkwürdiges Lustrum, in die Zeit

der Begründung der ersten Dampfschiffahrt Deutschlands (durch die Preussische Postverwaltung auf der Ostsee), der Vollendung und Erprobung der ersten practischen Eisenbahn-Locomotiven Stephenson's, der Entdeckung des Electromagnetismus durch Oersted, und der ersten Triumphe der Principien der Handelsfreiheit in Preußen und in England unter Hardenberg und Huskisson. An den Ufern des Rheins, welche vor dreihundert Jahren die erste Deutsche Reitpost hatten entstehen sehen, wurde im Jahre 1821 zwischen Coblenz, Cöln und Düsseldorf die erste Schnellpost in Gang gesetzt, die sich so vortrefflich bewährte, daß das ihr zum Grunde liegende Postbeförderungssystem sich alsbald in Preußen, wie in den anderen Staaten des Europäischen Continents allgemein ausbreitete.

»Bei reiflicher Erwägung unseres Posttransportsystems — heißt es in dem Memoire, welches den Ursprung der Schnellpost-Einrichtung enthält — habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß die Preussischen Briefposten dahin umgestaltet werden können, um zugleich ein vorzügliches Transportmittel für Reisende zu gewähren. Im Anfange wird die Sache freilich manche Hindernisse und Schwierigkeiten finden, besonders bei unseren Posthaltern, die, ihren eigenen Nutzen verkennend, in der Regel ohne alle Prüfung schreien, so wie etwas eingeführt wird, was von dem gewohnten Schlendrian abweicht. Mit Beharrlichkeit und richtigem Verfahren werden sich aber auch diese Schwierigkeiten beseitigen lassen. . . . . Wir werden eine Posteinrichtung erhalten, die alle Bequemlichkeiten gewährt und die Reisenden, den Briefen gleich, so schnell an den Ort ihrer Bestimmung bringt, als wenn sie mit Courierpferden reisen würden. . . . . Und wenn dafür gesorgt wird, daß von dem Reisenden nichts weiter als das Personengeld zu entrichten ist, und die Plackereien Seitens der Wagenmeister und Postillons um Gebühren, Trinkgelder zc. sowohl unterwegs, als bei der Abfahrt und Ankunft gänzlich aufhören, so werden diese Wagen immer besetzt und eben so vortheilhaft für den Ruf unserer Posten, als für die Postkasse sein. . . . .

Berlin, den 8. Juli 1821.

(gez.) S c h m ü c k e r t. «

Durch die Einrichtung der Schnellposten wurden auch die ersten wichtigeren Verbesserungen im Postwagenbau angebahnt. Im Jahre 1827 bestanden bereits 114 Schnellposten in Preußen, davon die längste auf einer Route von  $109\frac{3}{4}$  Meilen. Im Jahre 1837 bestanden 182 Schnellposten, welche zusammen 707,228 Meilen zurücklegten. Jetzt weichen sie auf den meisten Routen den Eisenbahnen.

Wo auf einzelnen Routen ein besonderes Verkehrsbedürfnis es erfordert, werden die Schnellposten, so weit es ohne Beeinträchtigung ihrer Beweglichkeit geschehen kann, auch zur Beförderung von Fahrpostgegenständen benutzt. Die eigentliche Vereinigung des Brief-, Personen- und Sachen-Transportes geschah aber durch die zuerst im Jahre 1838 ins Leben gerufenen Personenposten, eine weitere Entwicklung der Idee der

Combinirung der Posttransportarten. Der Zweck der Personenposten war noch ausgedehnter, eben deswegen aber auch ihre Geschwindigkeit geringer, als die der Schnellposten. Beide Gattungen ergänzten sich jedoch gegenseitig und bestanden auf den größeren Postrouten nebeneinander, wodurch für die verschiedenen Verkehrsbedürfnisse in möglichst vollkommener Weise Sorge getragen war. Auf den kleineren Routen reichten die Personenposten allein aus, und ihre Anzahl nahm bald sehr beträchtlich zu. Sie sicherten den Paketen und Geldern eine schnelle Ueberkunft und machten die besonderen » Güterposten « zum großen Theil entbehrlich, von denen im Jahre 1856 nur noch 14 (1831: 342) bestanden, während die Anzahl der Personenposten sich auf 1290 belief. Eigentliche Briefposten (Reitposten, Estafettenposten) bestanden 1821: 129; im Jahre 1856: aber nur mehr 12. — Neben diesen Posten bestehen noch kleinere Localverbindungen, Carioiposten (1856: 336) und Fußbotenposten (1856: 329), so wie auch die von Postbeförderungen ledig zurückkehrenden Gespanne mitunter zur Herstellung von Retour-Reitposten (1856: 17) benutzt werden.

Die Anzahl sämmtlicher Posten betrug im Jahre 1821: 793, im Jahre 1831: 1065, im Jahre 1841: 1643, und im Jahre 1856: 2015; außerdem 774 Postfahrten zwischen den Postanstalten und den Bahnhöfen. Die Anzahl der Eisenbahnzüge mit regelmäßigen Postbeförderungen betrug im Jahre 1852: 187; im Jahre 1856: 264 (darunter 132 mit ambulanten Büreaus). Außerdem wurden 45 regelmäßige Privat-Beförderungsanstalten (Personenfuhren, Dampfschiffe) von der Postverwaltung zu Posttransporten benutzt.

Die Anzahl sämmtlicher Postgelegenheiten, welche im Jahre 1821 793 betragen hatte, belief sich hiernach im Jahre 1856 auf 3098. Die Posten legten zurück (nach Maßgabe der Courslänge, ohne Rücksicht auf die Pferdezahl):

im Jahre 1832	.....	1,833,626 Meilen,
» » 1842	.....	3,658,280 »
» » 1852 (auf Landwegen	3,971,028,	
» » » Eisenbahnen	913,069)	4,884,097 »
» » 1856 (auf Landwegen	4,323,844,	
» » » Eisenbahnen	1,337,070)	5,660,914 »

Die Länge der von Posten in activem Dienst befahrenen Landpoststraßen betrug im Jahre 1856: 3600 Meilen, die der Eisenbahn-Postrouten 600 Meilen, zusammen 4200 Meilen. Jede Meile Weges (Landweg und Eisenbahn) ist hiernach im gewöhnlichen Postdienste im Jahre 1856 1348 Mal befahren worden, außerdem im extraordinaireren Postdienste jede Meile Landweg jährlich 370 Mal. Im Ganzen wurde also jede Meile Poststraße (Landweg und Eisenbahn) im Postbetriebe täglich 4,7, d. i. beinahe 5 Mal befahren, was einen anschaulichen Begriff von der Mannichfaltigkeit der Postverbindungen giebt.

## Die Schnelligkeit der Beförderung beträgt bei den

	Auf chassirter Straße	Auf un-chassirter Straße
Esfafettenposten auf die Meile . . . . .	30 Min.	40 Min.
Briefposten . . . . .	35 „	45 „
Schnellposten . . . . .	35 „	45 „
Personenposten . . . . .	40 „	50 „
Güterposten und Carriolposten . . . . .	45 „	55 „
Botenposten . . . . .	90 „	90 „

Ist die Tour über zwei Meilen lang, so findet für jede folgende Meile eine angemessene Verlängerung der Beförderungsfristen statt, was auch bei sehr gebirgigen Straßen und tiefen Sandwegen für die ersten beiden Meilen zulässig ist.

Die Pünktlichkeit der Beförderung gewann durch die bereits in den zwanziger Jahren bewirkte Einführung der Cours-Uhren. Auch wurden auf den Postgebäuden der größeren Städte Schlag-Uhren angebracht und sämtliche Postanstalten mit Bureau-Uhren versehen, deren Gang nach den Cours-Uhren mit Berücksichtigung derjenigen Zeitdifferenz regulirt wird, welche sich aus der geographischen Ortslage ergibt. Während im vorigen Jahrhundert in der Regel nur in der besseren Jahreszeit auf pünktliches Eintreffen der Posten gerechnet werden konnte,\*) trafen sie jetzt auch im Winter und auf den längsten Coursen zur festgesetzten Stunde und Minute auf der Station ein. Die 384 Meilen lange Strecke zwischen Paris und Petersburg wurde bereits im Jahre 1828 regelmäßig in 15½ Tagen zurückgelegt. Der Chausseebau,\*\*) die Verbesserungen der Wege, Brücken und Fähranstalten, die polizeiliche Sorge für die Sicherheit der Landstraßen, die gesetzlichen Vorschriften über die Begräumung des Schnees u., die im Jahre 1824 und in den folgenden Jahren im General-Postamte bewirkte Vermessung sämtlicher Poststraßen im ganzen Postgebiete und die Festsetzung der Entfernungen, die Abkürzung der langen Stationen, um die über das ganze Land vertheilten Transportkräfte in gleichmäßigerer Art und in größerem Umfange für die Zwecke der Postverwaltung benutzen zu können, trugen zur Beschleunigung des Postenganges und zu vermehrter Pünktlichkeit in der Beförderung wesentlich bei.

\*) Noch die Postordnung von 1782 sagt im §. 14. Abschnitt II., daß man „im Sommer die Zeit der Ankunft der Post genau wissen kann.“

\*\*) „Die Chaussees sollen die Postverbindungen, als vorzügliches Mittel zur Beförderung des Handels und Verkehrs, so wie der Cultur überhaupt, auf alle Weise erleichtern.“ (Chausseebauplan für die Königlich Preussischen Staaten vom 10. April 1817.)



Das Post-Courssystem erhielt gleichzeitig eine Beweglichkeit, die es der Verwaltung möglich machte, bei dem, namentlich in Folge der Aenderungen der Eisenbahn-Fahrpläne, oft so plötzlich stattfindenden Wechsel der Bedürfnisse eine Umgestaltung der Postcourss-Einrichtungen, möge sie sich auch über das Areal mehrerer Provinzen erstrecken, mit Zuverlässigkeit und Schnelligkeit durchzuführen. Außerdem vermochte die Post-Administration, mit Hilfe des von ihr ressortirenden Telegraphenwesens und vermöge ihrer Einwirkung auf die Fahrpläne der Eisenbahnen, deren Betrieb nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 mit den Bedürfnissen der Postverwaltung in Uebereinstimmung gesetzt werden muß, in ausgedehnter Weise für eine zweckmäßige Regulirung und Verbindung der verschiedenen Verkehrsanstalten zu sorgen, und das allgemeine Interesse\*) den hierbei vielfach hervortretenden Einzel-Interessen gegenüber mit Nachdruck wahrzunehmen.

Durch die, zur Vervollkommnung des Posttransportwesens angewandten Mittel wurde zugleich eine Hebung des Extrapost-Instituts (Extrapost-, Courier- und Estafettenbeförderung) erreicht. Nach und nach ward mit fast allen Stationen ein Extrapostdienst verbunden, die durch Vermehrung der ordinären Posten erhöhten Pferdebestände der Posthaltereien gestatteten eine größere Ausdehnung desselben; die Expedition der Extraposten, welche früher an vielen Orten den Posthaltern ganz überlassen gewesen war, ward durchgehends den Postanstalten übertragen, und dadurch vielen Bedrückungen des reisenden Publicums vorgebeugt, wie überhaupt eine bessere Controlle des Extrapostbetriebes erzielt. Das Abfertigungsverfahren, die Beförderungsfristen, die Normen für die Bespannung, die Tariffsätze u. wurden den veränderten Wagen- und Wegeverhältnissen entsprechend neu regulirt, und die desfallsigen Bestimmungen in ausgedehntester Weise publicirt, um den Reisenden vor unbegründeten Anforderungen der Posthalter, sowie des Unterbeamten-Personals und der Postilone zu schützen, ihn andererseits aber auch von unbilligen Ansprüchen zurückzuhalten.\*\*\*) Auf rasche Bestellung der Extrapost- und der Courierpferde, und nach Verlangen auch vorschriftsmäßiger bequemer Wagen, bei jeder Station, selbst in Zeiten der größten Frequenz (Messen, Manöver u.), sowie auf pünktliche Innehaltung der Beförderungsfristen für

\*) In England wird hauptsächlich auf die schnelle Verbindung der Cours-Endpunkte Werth gelegt; die Zwischen-Stationen erfahren weniger Rücksicht. In Frankreich ist hinwiederum Paris der Ausgangs- und der Schlüsselpunkt des ganzen Courssnetzes, dessen verschiedene Zweige sich vorzugsweise nach dem Bedürfnisse der Hauptstadt richten, welchem gegenüber die Interessen der einzelnen Departements untergeordnet erscheinen.

\*\*) Die Vorschriften über die Extrapost-Beförderung wurden unter Anderem in einem besonderen Extrapost-Reglement bündig zusammengestellt, von welchem jedem Extrapost-Reisenden ein Exemplar ausgehändigt werden sollte. (Im Kaiserreich Japan sind die betreffenden Vorschriften auf den Fächern gedruckt, deren die Reisenden sich bedienen.)

Extraposten (40 Minuten auf die Meile), Couriere und Estafetten (30 Minuten auf die Meile), wird mit Strenge gehalten, so daß die Reisenden in allen Theilen des Staats im Sommer und im Winter, bei Tag und Nacht, ohne Aufenthalt mit gewechselten Pferden sicher und regelmäßig weiter befördert werden können.

Die Leistungen des Preussischen Extrapost-Instituts kamen vornehmlich auch bei Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften in Betracht. Zu diesen Reisen war gewöhnlich eine große Zahl von Pferden erforderlich, die vorzugsweise aus den Beständen der Post entnommen wurden, weil durch die herangezogenen Hilfspferde die Beförderung nicht immer mit der nöthigen Schnelligkeit und Sicherheit verrichtet werden konnte. Was die Post in dieser Beziehung zu leisten vermochte, zeigte sich u. A. im Jahre 1835 bei den Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften nach Kalisch, von da nach Capsdorf und nach Tepliz, sowie zurück, bei welchen auf einigen der 81 Relais je 600 Pferde erforderlich waren. An einem Tage wurden u. A. in Liegnitz 145 Extraposten mit einer Bespannung von 570 Pferden abgefertigt.

Durch die Eisenbahnen, sowie durch die beträchtliche Vermehrung der Posten in allen Theilen des Staates während des letzten Jahrzehends hat das Extrapost-Institut seine frühere Bedeutung zum Theil verloren, allein es bildet gleichwohl für zahlreiche Routen noch immer ein wichtiges Verkehrsmittel, dessen Werth besonders in denjenigen Gegenden hervortritt, wo die gewöhnlichen regelmäßigen Communications-Anstalten weniger ausgebreitet sind. —

Die Erfahrungen, welche während der Befreiungskriege über die Organisation und den Betrieb der Feld-Postanstalten der Preussischen Armee gemacht worden waren, blieben, da ein dauernder Friedenszustand begründet schien, lange Zeit unbenutzt. Erst die kriegerischen Bewegungen des Jahres 1830 gaben Veranlassung, bei Ausarbeitung des Mobilmachungsplanes der Armee die Neugestaltung des Feldpostdienstes in nähere Erwägung zu ziehen, und unterm 9. April 1831 ward die von dem General-Postamt und dem Kriegs-Ministerium festgestellte »Instruction für die Feld-Postämter« erlassen. Nach dem Organisationsplane sollte für jedes Armeecorps ein Feld-Postamt mit 4 Feld-Postexpeditionen errichtet werden. Die Anzahl der letzteren wurde im Jahre 1844, in Folge des unterm 10. April ej. Allerhöchst vollzogenen neuen Mobilmachungsplanes, der anderweiten Eintheilung der Armee entsprechend, von 4 auf 6 vermehrt, und im Jahre 1848 eine neue Instruction für die Feld-Postämter nebst Separat-Instruction für die Feld-Briefträger und Feld-Postschaffner erlassen.

Bei den Feldzügen im Jahre 1849 in Baden und während der Mobilmachung der gesammten Armee im Jahre 1850 wurden die Feld-Postanstalten mit der Beförderung einer solchen enormen Masse von Privat-Päckereien für die Truppen belästigt (durchschnittlich täglich 1000 Pakete

bei einem Feld-Postamte), daß ihre Beweglichkeit darunter litt, und sie selbst zuweilen mit den Truppen nicht gleichmäßig vorrücken konnten, wenn nicht die Päckereien preisgegeben werden sollten. Auch wurde durch die Transporte dieser Pakete der Heertrioß vermehrt. Das Kriegsministerium erklärte sich daher auf den Antrag der Postverwaltung damit einverstanden, daß die Wirksamkeit der Feld-Postanstalten künftig mehr auf ihren hauptsächlichsten Zweck beschränkt bleiben solle, der darin besteht, für die schnelle und sichere Beförderung der Dienst-Correspondenz und sonst vorkommender dienstlicher Sendungen der Armee (so weit sich solche zum Feld-Posttransporte eignen) zu sorgen, und demnächst die Beförderung der Privatbriefe und kleineren Privat-Geldsendungen nach und von der Armee zu vermitteln. Da nach der neuen Formation eines mobilen Armeecorps dasselbe aus 4 (anstatt früher 6) Divisionen besteht, so wurde die Anzahl der zu einem Feld-Postamte gehörigen Feld-Postexpeditionen wiederum auf 4 reducirt, dagegen aber das Personal derselben verstärkt, damit auch bei eintretenden Divisions-Detachirungen für ausreichende Wahrnehmung des Feld-Postdienstes gesorgt sei.

Mit Rücksicht hierauf wurde im Jahre 1854 von der Postverwaltung und dem Kriegsministerium ein neuer Einrichtungsplan für die Feldpost nebst den Etats festgestellt und unterm 1. Mai 1854 von dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und dem Kriegsminister eine neue »Instruction über den Feld-Postdienst« nebst den umgearbeiteten Instructionen für die Feld-Briefträger und Feld-Postschaffner erlassen.

Für das Gardecorps und jedes der 8 Armeecorps wird im Falle eintretender Mobilmachung ein Feld-Postamt nebst vier Feld-Postexpeditionen (zwei für die beiden Infanterie-Divisionen, eine für die Kavallerie-Division und eine für die Reserve-Artillerie) errichtet. Werden mehrere Armeecorps mobil gemacht und stehen dieselben unter dem Befehle eines Ober-Feldherrn, so wird ein Feld-Oberpostamt für das Hauptquartier eingerichtet.

Die Feld-Postanstalten stehen in technischer Beziehung unter dem General-Postamte. In den übrigen Beziehungen ressortiren sie von den Intendanturen, resp. dem General-Intendanten der Armee.

Ist die gesammte Preussische Feldpost auf mobilem Fuß, so besteht ihr Personal: aus dem Feld-Oberpostmeister, 9 Feld-Postmeistern, 3 Feld-Oberpostsecretairen, 63 Feld-Postsecretairen, 54 Feld-Postexpedienten, 46 Feld-Briefträgern, 46 Feld-Postschaffnern, 228 Feld-Postillonen und 207 Trainsoldaten, zusammen 627 Mann. Die Feld-Postbeamten, Unterbeamten und Postillone werden schon in Friedenszeiten von der Postverwaltung designirt, und sind alle Vorkehrungen wegen der Ausrüstung mit Fahrzeugen, Reit- und Zugpferden, Geschirren, Inventarien, Bureau- und Stall-Utensilien zc. dergestalt getroffen, daß die Mobilmachung sämtlicher Feld-Postanstalten binnen kürzester Frist erfolgen kann. —

Wichtige Verbesserungen wurden seit dem Verwaltungsantritt des Herrn General-Postmeisters v. Nagler im Postfuhrwesen bewirkt.

Der Stand der Postillone, früher in Rohheit und Nachlässigkeit nicht selten sehr verwahrlost, ward gehoben durch Einführung von Auszeichnungen und Geldbelohnungen für längere treue Dienstleistung oder besondere Geschicklichkeit, durch Zusicherung bestimmter Ansprüche auf im Voraus normirte Pensionen aus der Post-Armenkasse, durch Offenhaltung einer bestimmten Anzahl von Post-Unterbeamtstellen für solche Postillone, welche eine gewisse Reihe von Jahren vorwurfsfrei gedient, sich die Caution und die erforderlichen Kenntnisse erworben hatten, durch Einführung der regelmäßigen Trinkgeldzahlung aus der Postkasse, durch sorgsamere Ueberwachung, durch Einführung der Dienstbücher (1827), strengere Disciplin u. a. m. Die Verbesserungen erstreckten sich bis auf die Montirung, das Posthorn und die Geschirre, und trugen, nebst der bereits erwähnten Vervollkommnung der Wagen und der Einführung fortlaufender periodischer und specieller extraordinärer Revisionen der Posthaltereien, auch zur Erhöhung des äußeren Ansehens der Posten und der Ordnung im Postfuhrbetriebe bei.

Rücksichtlich der Posthaltereien blieb die Uebertragung derselben an Privat-Unternehmer auf Grund von Zeitcontracten (im Gegensatz zu der in manchen anderen Staaten üblichen Verleihung durch Anstellungsdecret auf Lebenszeit oder gar durch ein Post-Erblichkeits-Privilegium) und zwar für einzelne Stationen, nicht für ganze Course, im Princip bestehen. Mitunter nahm die Postverwaltung einige Posthaltereien in Selbstadministration, sowohl Behufs der Experimentirung, als auch, um auf diesem oder jenem Course eine Musterposthaltereie herzustellen und dadurch auf Verbesserung der anderen Posthaltereien hinzuwirken. Die Vereinigung des Postfuhrgeschäfts mit der Postamts-Vorsteherstelle, welche früher häufig bestanden hatte, stellte sich im Laufe der Zeit immer mehr als unzweckmäßig heraus, weshalb von der Uebertragung der Postfuhr-Entreprise an die Vorsteher der Postanstalten der Regel nach Abstand genommen wurde. \*)

Ein weiterer Fortschritt war, daß für jede Station nur ein Postfuhr-Unternehmer angenommen wurde, und daß mit diesem über die Besorgung des gesammten auf der Station vorkommenden ordinären und extraordinären Postfuhrwerks contrahirt ward, während in früheren Zeiten über jede einzelne Post ein Contract abgeschlossen worden war, und zwar häufig für die einzelnen Posten mit verschiedenen Unternehmern an ein und demselben Orte, wodurch sich eine nachtheilige Zersplitterung im Postfuhrwesen erzeugt hatte. Daß aber diese Centralisation in der Regel auf eine Station beschränkt blieb und nicht auf das Postfuhrwesen ganzer Course ausgedehnt

\*) In anderen Staaten, z. B. Oesterreich, besteht noch mehrfach eine Vereinigung der Postmeister- und Posthalterstellen. In noch anderen, z. B. Hannover, ist die Abfertigung der Extraposten, Couriere zc. und die Passagierstuben-Unterhaltung mit den Posthaltereien verbunden.

wurde, hatte u. a. auch den Grund, daß örtliche Vortheile, anderweite Erwerbsquellen (z. B. Landwirthschaft) u. s. w., die das Postfuhrwesen unterstützen, von dem am Orte befindlichen Unternehmer mit größerem Nutzen ausgebeutet werden können, so wie auch die Posthalterei unter seiner fort-dauernden Aufsicht und Leitung besser verwaltet werden kann. Auch erleichtert das stete persönliche Benehmen mit der Postanstalt den Dienst und bei der Neuverdingung der Unternehmungen kann, da sie kleiner sind, auf vermehrte Concurrenz gerechnet werden.

Bis zum Jahre 1850 wurde in den Postfuhr-Contracten für jede Station die Anzahl der Pferde festgestellt und für jedes Pferd eine bestimmte jährliche Vergütung (von 180 — 240 Thlr. je nach den provinziellen und örtlichen Verhältnissen) bewilligt. Der Feststellung der Pferdezahl lag die Leistung der Posthalterei zum Grunde, wobei die Postverwaltung von dem für die Verhältnisse des Postfuhrwesens bewährten Erfahrungssatz ausging, daß das tägliche Leistungsmaß eines Postpferdes im Durchschnitt  $2\frac{1}{2}$  bis 3 (auch wohl  $3\frac{1}{4}$ ) Meilen betrage. \*) Welcher der innerhalb dieser Grenzen liegenden Leistungssätze in einem gegebenen Falle Anwendung zu finden habe, richtet sich nach örtlichen Verhältnissen, z. B. dem Postgange, dem Wegeterrain, der Länge der Beförderungstrecken, der erforderlichen Fahrschnelligkeit u. a. m. Es wurde nun berechnet, wie viele Meilen beladen und leer das Jahr hindurch von der Posthalterei zurückzulegen seien. Dabei wurden die ordinären Leistungen nach dem derzeitigen, wirklichen Umfange, die extraordinären Leistungen (der Nebendienst, Beichaisen, Extraposten u.) nach einer Fractionsberechnung aus den Vorjahren ermittelt. Aus der Jahressumme — die leeren Gänge zur Hälfte gerechnet — ergab sich die durchschnittliche

---

\*) Es ist in neuerer Zeit vielfach von Deutschen, Engländern und Franzosen versucht worden, die Leistungsfähigkeit, das tägliche Arbeitsmoment belebter Motoren und namentlich der Pferde zu ermitteln und auf einen Zahlenausdruck zurückzuführen. Allein, wie nützlich auch dergleichen Forschungen im Allgemeinen sein mögen, für die Verhältnisse des Postfuhrwesens vermochten sie wenigstens bis jetzt keinen so zuverlässigen Anhalt zu gewähren, als ihn die bisherigen durch Jahrhunderte gereiften Erfahrungen der Postverwaltung darbieten. Denn bei den gedachten Ermittlungen wird mehr oder weniger eine gewisse Regelmäßigkeit des Hindernisses und eine Gleichmäßigkeit der Kraftwirkung vorausgesetzt, wie sie bei dem Dienste des Postpferdes, der sich weder mit dem Dienste eines Arbeitspferdes noch mit dem Dienste eines Armeepferdes in Vergleich setzen läßt, gar nicht vorkommt. Auch ergeben jene wissenschaftlichen Forschungen in der Regel allgemeine Durchschnittssätze, während es bei den Postpferden gerade auf den besondern Fall ankommt, auf die besondere Beschaffenheit des Terrains der Wege einer speciellen Station, auf die Race und Stärke der in der Gegend vorkommenden Pferde, auf die verschiedene Schnelligkeit der einzelnen Postbeförderungen und die Länge der dazwischen liegenden Ruhezeit, auf die Störungen der nächtlichen Ruhe, das erforderliche stete Traben und stete Beschlagensein der Hufe, die Dienstleistungen im schlimmsten Wetter, die ungleichmäßigen Futterzeiten, die wachsende Frequenz beim Extrapost-Verkehr und viele andere Umstände, welche Beachtung erheischen.

Leistung der gesammten Posthalterei pro Tag, und durch Division dieser täglichen Gesamtleistung mit dem angenommenen Leistungsmaß pro Pferd die Anzahl der Pferde, welche der Unternehmer zu halten hatte, und für deren jedes er eine bestimmte jährliche Vergütung erhielt, in welcher gleichzeitig die Vergütung für das sonstige Inventarium, die Vocale, die Postillone &c. mit inbegriffen war. Nur die Montirungen wurden außerdem in natura verabreicht und den Postillonen die Trinkgelder aus der Postkasse gezahlt. Durch Multiplication der Pferdezahl mit dem jährlichen Vergütungssatze ergab sich die Summe der Vergütung. Da aber ein Theil der Einnahme in Extrapostgeldern bestand, die dem Unternehmer belassen blieben, ein anderer Theil seiner Einnahme sich dadurch bildete, daß ihm jede Leistung im Reichsreisenverkehr durch Ueberlassung des Personengeldes, jede andere extraordinaire Leistung für die Postverwaltung nach dem Extrapost- oder Couriersatze aus der Königl. Kasse vergütet wurde, so ward von der obigen Normalsumme der Einnahme dieser aus dem Nebenverkehr zu erwartende Ertrag, welcher nach einer Fractionsberechnung ermittelt wurde, abgezogen und der Rest bildete das dem Unternehmer aus der Postkasse zu zahlende Fixum an Postfuhr-Vergütung.

Diese Berechnungsart gewährte manche Vortheile: der Unternehmer wußte genau, wie viel Pferde er zu unterhalten haben sollte, er konnte danach seine Berechnungen besser machen, seine Forderungen richtiger stellen; dadurch ward auch der Contractsabschluss dem unterhandelnden Commissarius erleichtert, und die nachmalige Abrechnung mit der Postanstalt vereinfacht. Dahingegen stellten sich auch, namentlich seit Entstehung der Eisenbahnen und den dadurch bedingten häufigen Veränderungen im Umfange der Posthalterei, bei jener Art der Regulirung der Posthalterei-Contracte fühlbare Mißstände heraus, indem dieselbe dem ganzen Verhältnisse eine Stabilität gab, die, so vortheilhaft sie im Allgemeinen sein mochte, doch mit den erhöhten Anforderungen an die Beweglichkeit des Postcourswesens nicht in Einklang zu bringen war. Auch schien das Princip nicht rationell, daß dem Posthalter jede Leistung, gleichviel ob leicht ob schwer, lediglich nach der Zahl der dazu benutzten Pferde vergütet wurde; dem Posthalter selbst waren bei der Verwendung seines Inventariums im ausschließlichen Post-Interesse zu enge Schranken gezogen, und endlich konnte die Verwaltung die Kosten für die Unterhaltung jeder einzelnen Post nicht gehörig übersehen.

Bereits im Jahre 1847 wurde deshalb auf eine Principienänderung beim Abschluß der Postfuhr-Contracte Bedacht genommen.

Die Ausführung geschah mit dem 1. Juli 1850. Die Posthalter wurden nun nicht mehr zur Unterhaltung einer bestimmten Pferdezahl verpflichtet und die Vergütungen nicht mehr nach dem Pferdestande bemessen, sondern es wurde ihnen die Verpflichtung auferlegt, alle im Laufe der Contractsperiode ihnen zu übertragenden Leistungen gegen bestimmte pro Pferd

und Meile \*) bemessene Vergütung zu verrichten. Die Vergütungen richteten sich hauptsächlich nach der Schwierigkeit der Leistungen, und waren demnach z. B. für eine Schnellpost höher als für eine Personenpost, für einspännige Posten (wegen Unterhaltung mehrerer Postillone) höher als für mehrspännige u. s. w. Die Beförderungsfristen und die Bespannung wurden Behufs der Vergütung festgesetzt, und für Retourleistungen die Hälfte des Sages der Tourleistung bewilligt. Bei den Leistungen im Nebendienste (Beichaisen zc.) erfolgte ebenfalls die Vergütung pro Pferd und Meile und außerdem noch für den vom Posthalter hergegebenen Wagen pro Wagen und Meile (wogegen die Postkasse das Personengeld behielt). Für Extrapost-, Courier- und Estafettenbeförderungen wurden die reglementsmäßigen Sätze beibehalten.

Dem Posthalter blieb im Wesentlichen überlassen, die Zahl der Pferde und Postillone, welche er zur Bestreitung der Leistungen für nöthig fand, jederzeit selbst zu bestimmen (auf das Wagen-Inventarium konnte dies wegen der Eigenthümlichkeit der desfallsigen Verhältnisse nicht ausgedehnt werden). Nur sollte er dabei an eine Verständigung mit der Postbehörde zu dem Zweck gebunden sein, damit Letztere gegen etwaige die Regelmäßigkeit des Postbetriebes beeinträchtigende zu große Beschränkung der Betriebsmittel Einspruch erheben könnte.

Die Zahlung der Postillon-Trinkgelder und der Kosten für die Montirungen ging auf den Unternehmer über. Für die bei Aufhebung der Contracte, oder bedeutende Verringerung der Entreprise (z. B. in Folge von Eisenbahn-Anlagen) den Posthaltern zu gewährenden Entschädigungen wurden bestimmte Normen festgesetzt. Den Unternehmern ward gestattet, nach ihrem Belieben Lohnfuhrer zu verrichten, ohne daß es dazu der Genehmigung des General-Postamtes bedurfte. Ueberhaupt wurde den Posthaltern in der Anschaffung und der Verwendung ihres Inventars freiere Hand gelassen.

Bei der Festsetzung der Vergütungssätze pro Pferd und Meile kommen in Betracht: die Schwierigkeit der Leistungen, größere oder geringere Abnutzung des Inventariums, Höhe der Pferde- und Wagen-Anschaffungskosten; der Getreidepreise und Arbeitslöhne, des Zinsfußes in der Gegend, der locale Industriezustand im Allgemeinen, das Verhältniß der Zahl der Postillone und Wagen zum Gesammt-Umfang der Entreprise u. a. m. Wegen der großen Verschiedenheit der einwirkenden örtlichen Umstände und des in Zahlen schwer bestimmbar qualitativen Verhältnisses der Leistungen bei verschiedenen Postengattungen, erschien die Feststellung bestimmter

\*) Die Sächsische Postverwaltung zahlte im Jahre 1849: 6 bis 9, auch ausnahmsweise 10 Sgr. pro Pferd und Meile, die Hannoverische 8 bis 12 gGr., die Bayerische 28 bis 36 Kr., die Mecklenburgische durchschnittlich 10 Sgr., die Braunschweigische 6 bis 7 und im Harz 8 bis 9 gGr., die Thurn und Taxische 30 bis 36 Kr., wobei mehr oder weniger Naturalvergünstigungen (Lieferung der Postillon-Montirungsstücke zc.) stattfanden. Bei der bedeutenden Futterpreissteigerung seit 1849 werden auch diese Sätze bedeutend erhöht worden sein.

Normalsätze pro Pferd und Meile etwa für einzelne Provinzen, Bezirke oder gewisse Kategorien von Posthaltereien und Orten (Städte, plattes Land) noch nicht thunlich, so wünschenswerth es blieb, an der Hand der Erfahrung wenigstens bestimmte zutreffende Maximalsätze aufzufinden.

Bei den vor dem Jahre 1850 angewandten Contractsgrundsätzen waren die beladenen Tour- und Retourmeilen als volle Meilen, die leeren Retouren als halbe Meilen berechnet worden.

Bei den jetzt gültigen Grundsätzen werden für jede Postengattung drei verschiedene Sätze im Contract ausgeworfen, nämlich:

a) ein Satz für die beladene Tour mit leerer Retour (die beladene Tour eine Meile, die leeren Retouren die Hälfte), zusammen  $1\frac{1}{2}$  Meilen;

b) ein Satz für die beladene Tour ..... 1 Meile  
(mit zu erwartender beladener Retour)

c) ein Satz für diese beladene Retour ..... 1 »

Summa ad b. und c. .... 2 Meilen.

Die Leistung ad b. wird aber mit  $\frac{2}{3}$ , die Leistung ad c. mit der Hälfte davon, d. i.  $\frac{1}{3}$ , veranschlagt.

Es ist also a. =  $1\frac{1}{2}$ ,

b. =  $\frac{2}{3}$  von 2, d. i. =  $\frac{4}{3}$ ,

c. =  $\frac{1}{3}$  von 2, d. i. =  $\frac{2}{3}$ ,

oder es sind 2 Meilen Tour mit leerer Retour (d. i.  $2 \times 1\frac{1}{2} = 3$ ) gleich  $1\frac{1}{2}$  Meilen Tour mit beladener Retour (b.) incl. dieser beladenen Retour

selbst (also gleich  $1\frac{1}{2} \times \frac{4}{3} + \frac{1\frac{1}{2} \times \frac{4}{3}}{2}$  d. i. ebenfalls = 3). Ist der Satz

für a. z. B. = 9, so ist der Satz für b. = 8 und der für c. = 4, wie sich überhaupt, wenn eine der drei Größen gegeben ist, die anderen durch Rechnung leicht finden lassen.

Hierdurch wurde erreicht, daß bei den im Laufe des Contracts eintretenden Veränderungen, namentlich bei Aufhebung von beladenen Retour-Beförderungen oder deren Vermehrung, weder zum Nachtheile der königlichen Kasse noch des Unternehmers, eine Modification der Grundbedingungen des Contracts herbeigeführt ward.

So ein wichtiges wirtschaftliches Moment bei der Regulirung des Postfuhrwesens auch die Einrichtung von Retourleistungen bildet, so hat sie doch auch ihre gewissen Grenzen, die einerseits durch die Nothwendigkeit, dem Unternehmer durch Uebertragung hinreichender Leistungen die Mittel zur Unterhaltung eines angemessenen Inventariums zu gewähren, andererseits durch das Interesse der Postkasse, welches die möglichste Verknüpfung von ordinären Tourleistungen mit ordinären Retourleistungen erheischt, bedingt werden. Es kommt hierbei auch die Verhinderung zu langer Stilllager der Gespanne auf den Nachbarstationen in Betracht, weil solche Stilllager mancherlei Nachtheile haben, z. B. die Kosten für die Verpflegung des



Postillons, für den Stall, für den Transport der Futtervorräthe, oder die Anlage von Vorrathsmagazinen; die Unthunlichkeit, die Arbeitskräfte des Gespannes während des Stilllagers auf der fremden Station verwerthen zu können, die Verschleppung des Düngers u. a. m. Liegt es im Interesse der Königlichen Kasse und erheischen sonstige dienstliche Rücksichten gleichwohl längere Stilllager, z. B. über 16 Stunden (oder die 4fache Beförderungszeit, falls diese mehr beträgt), zu bedingen und fordert dann der Unternehmer eine Mehrvergütung, so wird diese zweckmäßiger in einem genau nach dem Bedürfnisse abzumessenden Aversional-Quantum, als in einer Erhöhung der allgemeinen Säge pro Meile und Pferd gewährt, weil alsdann bei einer etwaigen die Stilllager abkürzenden Veränderung im Postengange jenes Aversional-Quantum leicht wieder eingezogen werden kann.

Bei Steigerung des Fouragepreises gewährt die Postverwaltung den Postfuhr-Unternehmern contractliche Theuerungszuschüsse, die gezahlt werden, sobald der Haferpreis auf dem betreffenden Markt eine gewisse Höhe erreicht und die sich mit fortschreitender Steigerung des Preises in gewissen Abstufungen erhöhen. Früher wurde der Theuerungszuschuß nach einem monatlich für jedes Pferd zu zahlenden Satz normirt. Nachdem die Pferdezahl nicht mehr Gegenstand der contractlichen Vereinbarung ist, erfolgt die Zahlung des Theuerungszuschusses nach gewissen Procentsätzen von der Vergütung für die ordinairen Leistungen. Diese Procentsätze sind den Normal-Haferpreisen entsprechend für einzelne Provinzen verschieden.

Der Theuerungszuschuß steht natürlich in umgekehrtem Verhältniß zu dem allgemeinen Vergütungssatz pro Pferd und Meile. War der Letztere auf Grund eines hohen Haferpreises bemessen, so wird die Zahlung des Theuerungszuschusses auch erst nach einem späteren Momente einzutreten haben. Begnügt sich der Posthalter mit einem geringeren Normal-Ertragsatz, so wird ein höherer Theuerungszuschuß zugebilligt werden können und umgekehrt. Der Theuerungszuschuß ist namentlich bei der stetigen Preissteigerung der letzten Jahre, die zum Theil durch Missernten, hauptsächlich aber durch allgemeinere nicht vorübergehend wirkende Ursachen, welche aus der Gesamtgestaltung unserer volkswirtschaftlichen Verhältnisse leicht erklärlich sind, hervorgerufen wurde, ein wichtiger Factor bei der Postfuhr-Contractschließung geworden, und man hat viel experimentirt, um eine bestimmte Formel für ihn zu finden. Eine vielgegliederte Scala würde leicht die ganzen Nachtheile der Schwankungen des Marktes auf die Postkasse übertragen und außerdem das Rechnungswesen erschweren, während im entgegengesetzten Falle der Unternehmer vor den Verlusten, welche die Fourage-Preissteigerung herbeiführt, und die um so beträchtlicher sind, als eine anhaltende und erhebliche Getreidetheuerung auch auf die übrigen Posthalterei-Bedürfnisse, die Arbeitslöhne, Pferde, Kosten der Postillons-Verpflegung u. einen ungünstigen Rückschlag ausübt, sich nicht genügend gesichert sieht und darum seine Forderungen bei den Meilenvergütungssätzen erhöht.

Wenn auch das Verhältniß der Postfuhr-Unternehmer zur Verwaltung, seiner rechtlichen Natur nach, ein rein contractliches ist, so hat doch die Postverwaltung von jeher im Interesse des Postfuhrwesens selbst, durch Bewilligung extraordinärer Unterstützungen in besonderen Fällen den Fuhr-Unternehmern bei nachweislich erlittenen wirklichen Verlusten Deckungsmittel gewährt und die tüchtigeren Unternehmer an sich gefesselt, da ein häufiger Wechsel der Entrepreneurs nicht zweckmäßig erschien.

Es betragen bei sämtlichen Preussischen Posthaltereien:

Im Jahre	Die Zahl der Pferde.	Die Zahl der Postkellere.	Die fixirte Postfuhr-Bergütung. Thlr.	Die Nebenufuhr-Kosten. Thlr.	Die Extrapost-Gelder. Thlr.	Der Zbeuerungszuschuß. Thlr.	Die extraordinären Unterstützungen. Thlr.
1856...	13,429	4,360	2,766,323	707,272	272,737	291,578	275,924
1854...	12,553	4,113	2,450,954	539,585	219,786	255,746	15,077
1852...	13,395	4,367	2,434,850	364,941	172,600	155,312	45,702
1845...	17,892	5,106	2,810,642	478,307	430,481	131,201	41,976
1840...	16,255	4,872	2,276,761	482,116	572,410	—	—

Sämmtliche Pferde legten zurück:

Im Jahre	Fourmeilen.	Beladene Retourmeilen.	Summa.	
1856.....	7,650,852	4,596,773	12,247,625	• Außerdem 384,303 Fahrten nach und von den Bahnhöfen und 64,399 Factage- und Stadtpost-Fahrten.
1854.....	6,878,955	4,069,324	10,948,279	
1852.....	6,755,567	4,047,258	10,802,825	
1845.....	9,698,166	3,721,127	13,419,293	
1840.....	8,758,404	2,177,717	10,936,121	

Es legten also im Jahre 1856 sämtliche Postpferde täglich 33,687 Meilen im Postdienst beladen zurück. Unter der Gesamtsumme der Meilen waren auf chaussirten Straßen 9,415,401, auf unchaussirten Straßen 2,832,224 Meilen. Aus der Postkasse wurden für das Postfuhrwesen verwandt 4,041,097 Thlr. Hierzu kamen 272,737 Thlr. Extrapostgelder. Der durchschnittliche Ertrag pro Pferd war 321 Thlr. —

Der Eintheilung und Einrichtung der Postanstalten ist bereits oben bei Darstellung des Verwaltungs-Organismus gedacht worden. Ihre Anzahl wurde mit dem Wachsthum des Wohlstandes der Bevölkerung und der Ausbreitung der Postcourse und Eisenbahnen stetig vermehrt. Sie betrug im Jahre

1821: 1155,

1841: 1529,

1856: 1896 \*)

und zeigt, daß nächst der Schule die Post die verbreitetste Anstalt des Staates ist. Seit Einrichtung der Ober-Postdirectionen hat auch hier den Bedürfnissen des Verkehrs wie dem Interesse der Verwaltung in größerem Maße entsprochen werden können, da diese Territorial-Behörden vermöge der speciellen Kenntniß der Localverhältnisse leicht zu beurtheilen im Stande sind, an welchen Orten neue Postanstalten eingerichtet werden müssen oder wo es sich empfiehlt, bestehende Postanstalten aufzuheben.

Die meisten Postanstalten sind natürlich Post-Expeditionen II. Klasse. Ihre Anzahl betrug

1856: 1560;

die der Post-Expeditionen I. Klasse: 144. Bei der stetigen Zunahme des Postverkehrs wurden alljährlich eine gewisse Anzahl Post-Expeditionen II. Klasse in solche I. Klasse, und Post-Expeditionen I. Klasse in Postämter II. Klasse, wie Postämter II. Klasse in Postämter I. Klasse verwandelt.

Um dem Publicum die Aufgabe der Briefe zu erleichtern und zeitraubende Gänge nach der Post zu ersparen, wurde, namentlich seit Einführung der Freimarken und Francocouvert's, von der Aufstellung der Briefkasten, sowohl in den Städten als in den Landbezirken, ausgedehnte Anwendung gemacht und für die pünktliche dem Postenlaufe entsprechende Leerung derselben, wie die Sicherung der darin enthaltenen Briefe durch besondere Vorkehrungen besser gesorgt. Im Jahre 1852 waren in 1578 Orten 2258 Briefkasten aufgestellt; im Jahre 1856 in 3877 Orten 4809 Briefkasten.

Für eine, den Anforderungen der Sicherheit und des Anstandes mehr genügende Ausstattung der Postanstalten, für Beschaffung besserer Post-Vocale und Passagierstuben \*\*) und sorgfältige Instandhaltung der

\*) Die Anzahl der Postanstalten in einem Lande richtet sich nicht allein nach der Volkszahl, (da hierbei ein Land mit großen volkreichen Städten, gegenüber einem Lande mit vielen aber kleinen Städten im Nachtheil sein würde) als vielmehr nach dem Flächeninhalt, nach der Anzahl der Städte, Flecken und größeren Dörfer und der Länge der Chaussees und Eisenbahnen. Wird auf diese Umstände mit Rücksicht genommen, so folgen die wichtigeren europäischen Staaten hinsichtlich der verhältnißmäßigen Anzahl ihrer Postanstalten in nachstehender Reihe auf einander: Großbritannien, Schweiz, Belgien, Frankreich, Preußen, Niederlande, Oesterreich, Dänemark, Schweden und Norwegen, Rußland.

\*\*) Die Control-(Beschwerde-)Bücher in den Passagierstuben wurden 1826 eingeführt. Die Preiscourante für Speisen und Getränke wurden zuerst um die Mitte des vorigen

selben wurde namentlich seit der Reorganisation der Postverwaltung viel gethan. Die Anzahl der Königl. Posthäuser betrug

1818 nur 34,

1821 » 36.

Im Jahre 1836 ging zuerst der General-Postmeister von Nagler mit den bis dahin immer beanstandeten Reparaturen und Neubauten in umfassenderer Weise vor, soweit der allgemeine Grundsatz, die Anzahl der aus Staatsfonds zu unterhaltenden Gebäude möglichst zu beschränken, es gestattete. Herr von Nagler, so ausgezeichnet durch wahren Kunstsin, verlangte, daß jedes neu zu bauende Posthaus auch eine bauliche Zierde für die Stadt sein solle, aber er sprach sich entschieden gegen überladene Ornamentirung der Facaden wie gegen den »Balconlugus und die Saalpracht« aus. »Man kann ein schönes Posthaus bauen, ohne daß die innere Einrichtung palastähnlich ist.« Die Anzahl der Grundstücke der Postverwaltung belief sich im Jahre 1830 auf 54,

1840 auf 80,

1850 » 87 und

1856 » 101.

Im Jahre 1829 ließ Herr von Nagler ein besonderes Archiv über die Documente, welche den Besitz der Grundstücke und die darauf haftenden Lasten und Berechtigungen, den Werth und die Beschaffenheit betrafen, sowie über die Grundrisse, Zeichnungen, Situationspläne u. anlegen. Im Jahre 1831 wurde die periodische Besichtigung der Posthäuser durch die Bau-Inspectoren eingeführt.

Die Versicherung der Posthäuser gegen Feuerz Gefahr war bereits unter Friedrich Wilhelm I. in Anregung gekommen (Thl. I. S. 195), von diesem Könige aber nicht genehmigt worden. Im Anfange des 19. Jahrhunderts war indeß allmählig mit der Versicherung begonnen worden. Da erfahrungsmäßig in Posthäusern selten Feuerbrünste vorkommen event. bei dem lebhaften Verkehr zur Tag- und Nachtzeit bald bemerkt wurden, so beantragte der General-Postmeister bei des Königs Majestät im Jahre 1829 die Aufhebung der Versicherungen. Allein dieser Antrag wurde aus dem Grunde abgelehnt, weil es nicht rathsam sei, die Posthäuser in den Städten von den Feuer-Versicherungs-Societäten auszuschließen, während die Besitzer der übrigen Häuser Theil daran nehmen mußten. Bei den

---

Jahrhunderts vorgeschrieben. Unter Herrn v. Nagler ist die ganze Passagierstuben-Einrichtung vervollkommenet worden. Sie war immer ein Gegenstand, in welchem allen Wünschen des Publicums, aus naheliegenden Gründen, sich schwer entsprechen ließ. Freilich waren diese Wünsche oft sehr widersprechend. Denn während z. B. Studenten und Jährlinge sich in den Controlbüchern beschwerten, daß in dieser oder jener Passagierstube nur Kaffee und kein Grog zu bekommen sei, beantragten Pastoren und Mäßigkeitsvereine bei dem General-Postamte, wie dies wirklich vorgekommen ist, zu wiederholten Malen, daß die Verabreichung geistiger Getränke in den Passagierstuben eingestellt werden möge.

übrigen Behörden wurde jedoch im Allgemeinen der Grundsatz der Nichtversicherung befolgt, ohne daß eine bestimmte Vorschrift hierüber bestand. Der Staatsministerial-Beschluß vom 13. October 1846 besagte nur: »daß, wenn eine Versicherung fiskalischer Gebäude für angemessen befunden wird, sie in der Regel bei den bestehenden, durch Landesherrliche Verordnung begründeten Societäten bewirkt werden solle.« Erst 1850 wurde die Nichtversicherung bei der Postverwaltung zur Regel angenommen. —

Zur Erhöhung der Gemeinnützigkeit des Postinstituts trug die Einrichtung der Landbriefträger-Anstalt — Landpost — wesentlich bei, indem sie die Vortheile sicherer und regelmäßiger Post-Communicationen auch denjenigen Ortschaften und Ansiedelungen des platten Landes verschaffte, welche außerhalb der Poststraßen liegen, und deren Anzahl sehr bedeutend ist. Diese Einrichtung der Landpost, welche ebenfalls dem 19ten Jahrhundert angehört, wurde zuerst in Preußen ins Leben gerufen, und zwar bereits im Jahre 1824 durch Herrn von Nagler. In umfassendster Weise wurde sie hierauf in Frankreich im Jahre 1830 durchgeführt, wo der General-Postdirector Graf Billeneuve für sämtliche 35,000 Landgemeinden der Monarchie einen vortrefflichen Rural-Postdienst organisirte, der alsbald in Belgien Nachahmung fand. In Preußen ging man mit der weiteren Ausbreitung der Landbrief-Bestellung schrittweise vor, indem dieselbe nach und nach bei immer mehreren Postanstalten eingeführt und die Anzahl der Botengänge, welche sich Anfangs nur auf einen bis zwei in der Woche belief, vermehrt wurde. Denn einer plötzlichen allgemeinen Einführung dieses Instituts in allen Theilen des Staates, wie sie in Frankreich und Belgien bewirkt wurde, standen in Preußen eigenthümliche Schwierigkeiten entgegen, die ihren Grund hatten in der Verschiedenheit der Culturzustände, der Gemeindeverfassung, der Regelung der agrarischen Eigenthums-Verhältnisse (Zerstückelung des Grundbesizes, Abbauten) und der örtlichen Gruppierung der ländlichen Wohnplätze in den einzelnen Provinzen. Da war z. B. die Rheinprovinz mit ihrer Municipalverfassung und ihrem ausgebreiteten Communal-Botendienste, Pommern mit seinem schroffen Gegensatz zwischen Stadt und Land, Westphalen mit seinen den altsächsischen Stamm charakterisirenden ländlichen Einzelbauten, Sachsen und das Oberbruch mit ihren stadthähnlichen Dörfern, Schlesien mit seinen isolirten industriellen Etablissements und Pithauen mit seinen meilenweit von einander entlegenen Dörfern und Colonieen.

Die Preussische Postverwaltung wollte weder einen pecuniären Gewinn aus der Einrichtung der Landbriefbestellung ziehen, noch diese Anstalt mit irgend welchem beschränkenden und ausschließenden Privilegium umgeben wissen; dieselbe sollte sich vielmehr frei aus sich selbst entwickeln, und es wurde deshalb u. A. auch Jedermann anheimgestellt, seine mit der Post angekommene Correspondenz durch eigene Boten abholen zu lassen, ohne ge-

nöthigt zu sein, sich der Land-Postanstalt zu bedienen. Je mehr der Postverkehr zunahm und je mannichfaltiger im Laufe der Zeit sich die Beziehungen zwischen Stadt und Land gestalteten, von desto größerer Bedeutung wurde das Landpost-Institut, und im Jahre 1846 konnte es in allen Theilen der Monarchie allgemein eingeführt werden. Seit dieser Zeit ist die Entwicklung jener Anstalt lebendig fortgeschritten und namentlich seit Einrichtung der Ober-Postdirectionen gefördert worden. Es wurde außer der Bestellung der Briefe, Zeitungen, Gesetz-Sammlungen und Amtsblätter auch die Bestellung von Paketen und Geldern auf das Land angeordnet, und die Tage, welche sich früher nach der Entfernung der einzelnen Dörfer von der Postanstalt gerichtet hatte und ungleichmäßig gewesen war, einheitlich nach einem einfachen Sage (pro Brief 1 Sgr.) festgesetzt. Das Land-Postareal der einzelnen Postanstalten wurde in kleinere Bestellbezirke eingetheilt und bei Abgrenzung derselben auf die localen Beziehungen benachbarter Orte, auf die Straßenzüge, und die Erreichung möglichst gleichmäßiger und rascher Umgänge Rücksicht genommen. Während früher die Land-Briefträger nur diejenigen Orte berührt hatten, nach welchen Correspondenz zu bestellen war, mußten sie jetzt jeden Ort und jedes Etablissement ihres Bezirks berühren, auch wenn keine Briefe dorthin zu bestellen waren. Hierdurch wurde nicht allein für die Landbewohner außer der Bestellung der angekommenen Postsendungen auch bezüglich der von ihnen abzusendenden, den Landbriefträgern mitzugebenden Correspondenz eine zuverlässige Verbindung hergestellt, sondern es ward außerdem ermöglicht, die Gänge der Landbriefträger nach bestimmten Touren und Stunden genau zu regeln, so daß die Bewohner in jedem Orte zu einer bestimmten Zeit auf das Eintreffen des Postboten rechnen, und die Leistungen der letzteren gleichzeitig besser controlirt\*) werden konnten.

Durch Aufstellung von Briefkästen in den Landbezirken, Errichtung von Hilfs-Postanstalten für den Ruraldienst, Anstellung von Relaisboten in Bezirken von größerer Ausdehnung, Ermäßigung des Bestellgeldes und Gestattung der Ablösung desselben durch Aversalbeiträge, Mitgabe von Freimarken und Franco-Couvert's an die Landbriefträger zum Verkaufe unterwegs, Vermehrung des Personals, Bervielfältigung der Bestellgänge u. s. w. wurde das Landpost-Institut weiter vervollkommenet, und gegenwärtig ist fast bei sämmtlichen Postanstalten nach allen Orten und Etablissements der Umgegend ein täglicher regelmäßiger Landbrief-Bestellungsdienst (mit Ausnahme Sonntags) eingeführt, der sowohl die Correspondenz-Verbindung von der Postanstalt nach dem Landbezirke, als auch von dem Landbezirke nach der Postanstalt, wie der einzelnen Orte des Landbezirkes unter sich vermittelt. Die bis Morgens bei der Postanstalt von weiterher angekommenen Briefe zc. gelangen denselben Tag zur Bestellung im Landbezirk, und die

\*) Zur Controlle der Landbriefträger (facteurs ruraux) sind in Frankreich besondere reisende Aufsicht's-Beamte (brigadiers) angestellt.

aus dem Landbezirk abgesandten Briefe erhalten noch mit den desselben Abends von der Postanstalt abgehenden Posten Beförderung. Die Anzahl der Landbriefträger (welche sämmtlich auf Contract beschäftigt sind) betrug

im Jahre 1846: 571,

» » 1850: 1868 und

» » 1856: 3868.

Im Jahre 1844 belief sich die Einnahme an Landbrief-Bestellgeld auf 30,786 Thlr., die Ausgabe für die Anstalt auf 26,847 Thlr.; im Jahre 1847 die Einnahme auf 92,241, die Ausgabe auf 96,261 Thlr. \*)

Im Jahre 1850 kamen auf an Landbrief-Bestellgeld (1 Sgr. pro Brief)..... 181,543 Thlr.,  
im Jahre 1856 dagegen ..... 377,224 »

Die Löhnungen der Landbriefträger betragen im Jahre

1850 ..... 162,897 »

und im Jahre 1856 ..... 383,293 »

Die Anzahl der bestellten Landbriefe belief sich im Jahre 1850 auf

7,800,000,

im Jahre 1856 aber auf..... 15,500,000.

Das Institut (welches noch gegenwärtig in vielen Ländern nicht besteht und mit dessen allgemeiner Einführung mehrere unter ihnen erst jetzt beginnen) hat hiernach in jeder Hinsicht an Bedeutung gewonnen; die Schwierigkeiten und Vorurtheile, welche sich seiner allgemeinen Ausbreitung entgegenstellten, sind beseitigt; es hat sich sowohl für das Publicum, als für die Verwaltungs- und Gerichtsbehörden von wesentlichem Nutzen erwiesen, zur engeren Verknüpfung der Beziehungen zwischen Stadt und Land beigetragen und eine größere Gleichstellung aller Staatsangehörigen in Absicht auf die ihnen durch die Staats-Postanstalt zu gewährenden Vortheile bewirkt. So steht das Landpost-Institut den Maßregeln würdig zur Seite, welche die aufgeklärtere Gesetzgebung und Verwaltung des 19. Jahrhunderts zur Verbesserung der socialen Verhältnisse der Bewohner des platten Landes durchführte. Der Correspondenz- und Zeitungs-Verkehr nach dem platten Lande nahm sichtlich zu, der Wirksamkeit der Post ward ein neues

\*) In Frankreich war in den dreißiger Jahren in dem Etat des Ruralpostdienstes ein Minus von jährlich 1—1½ Mill. Fr., was durch die sogleich in sehr weitem Umfange geschehene Einrichtung der Landpost erklärlich ist. In den vierziger Jahren war jedoch dieses Minus gedeckt und die Einnahme so ziemlich der Ausgabe gleich, namentlich wenn man mit in Anschlag bringt, daß ohne die Landbriefträgeranstalt eine große Anzahl an Briefen der Landbewohner nicht zur Post gekommen wäre, welche nunmehr von diesen Briefen noch das gewöhnliche Porto erhielt. Die neuere Französische Post-Gesetzgebung hat das Landbriefbestellgeld — den décime rural — ganz abgeschafft.

Die Belgische Postverwaltung hat für mehrere Orte eine zweimal tägliche Postverbindung mit dem platten Lande eingeführt, allein es scheint, daß dieser kostspielige Versuch für jetzt noch nicht den Erwartungen entsprochen hat.

weites Feld eröffnet, und die lohnende Frucht — Hebung der Cultur — wird nicht ausbleiben. —

Rücksichtlich der Stadtbrief-Bestellung ging insofern eine Aenderung vor, als das Brief-Bestellgeld, welches früher den Briefträgern als Besoldung überlassen worden war, vom Jahre 1824 zur königlichen Kasse berechnet wurde. Die Briefträger erhielten nunmehr gleichmäßig normirte Gehälter aus der königlichen Kasse. Ueberhaupt wurde die Stadtbrief-Bestellung, welche in früheren Zeiten mehr den Charakter eines Privat-Unternehmens der Postmeister oder der Briefträger gehabt hatte, in einen Betriebszweig der Verwaltung verwandelt, wodurch manchen Willkürlichkeiten und Unregelmäßigkeiten ein Ziel gesetzt ward. Die Bestellung wurde beschleunigt und so regulirt, daß mindestens die des Nachts und des Morgens vor Beginn der Dienststunden (7 resp. 8 Uhr) angekommenen Briefe, Zeitungen &c., sofern sie von den Correspondenten nicht abgeholt werden, im Laufe des Vormittags, die bis Mittag angekommenen im Laufe des Nachmittags, und die des Nachmittags angekommenen noch an demselben Abend bestellt werden. Auch die des Abends vor dem Schlusse der Dienststunden (8 Uhr) ankommenden Briefe &c. müssen so viel wie möglich noch an demselben Abend den Adressaten behändigt werden. Das Briefträger-Institut wurde gleichzeitig für die im Jahre 1842 von der Administration geregelte Bestellung der Expressbriefe, ferner für die Bestellung der Estafetten-Sendungen und der Briefe mit telegraphisch beförderten Depeschen, für die Insinuation gerichtlicher und außergerichtlicher Verfügungen, so wie für die Beförderung der zur Post gegebenen Correspondenz der Ortsbewohner unter einander (Stadtbriefe) mit verwandt. An größeren Orten wurde ein besonderes Stadtpostwesen organisirt, z. B. die Stadtpost in Berlin im Jahre 1827, mittelst welcher u. A. im Jahre 1856 allein 2,069,000 Stadtbriefe befördert und gegen 4 Millionen weiter hergekommene Briefe bestellt wurden. Während im Jahre 1828 die Brutto-Einnahme an Porto für jene Stadtbriefe nur 6595 Thlr. betragen hatte, belief sich dieselbe im Jahre 1856 auf 59,731 Thlr. Außerdem war an Bestellgeld für weiter hergekommene Briefe eingenommen worden:

im Jahre 1828: 16,965 Thlr.,  
 » » 1856: 67,206 » \*)

\*) Eine Stadtbrief-Einsammlung und Bestellung bestand in Berlin schon im vorigen Jahrhundert als Privat-Unternehmung der „Kaufmannsgilde von der Materialhandlung.“ In den Läden der Kaufleute waren Annahmestellen für Stadtbriefe errichtet, auch wurden Boten zum Briefsammeln in den Straßen umhergeschickt, wo sie sich durch Klingeln mit einer Glocke vernehmlich machten. Diese Einrichtung wurde jedoch wegen ihrer Langsamkeit und Unregelmäßigkeit wenig benutzt. Sie zerfiel im Jahre 1806 bei der Französischen Invasion. Im Jahre 1823 faßte der General-Postmeister v. Nagler den Plan, eine förmliche Stadtpost zu organisiren. Die Ausführung mußte aber wegen Mangel an Localien bis zum Jahre 1827 verschoben bleiben. Mit dem 1. December dieses Jahres trat die Stadtpost ins Leben. Es waren außer den in einigen Stadtvierteln und später auf



und im Jahre 1857 wurden täglich gegen 19,500 Briefe von den Briefträgern in Berlin bestellt. Außer den Stadtposteinrichtungen wurden an

den Eisenbahnhöfen errichteten Zweig-Post-Expeditionen 76 Brieffammlungen in allen Theilen der Stadt eingerichtet worden. Diese Einrichtung entsprach aber den gesteigerten Anforderungen nicht mehr. Die Brieffammlungen, welche in den Läden u. von Geschäftstreibenden errichtet worden waren, deren Verhältniß zu der Postverwaltung keinen bestimmten dienstlichen Charakter hatte, erwiesen sich als ein Hemmniß für die Vermehrung der Zuverlässigkeit und Schnelligkeit der Stadtpost. Ueberdies war die Aufgabegebühr von  $\frac{1}{2}$  Sgr., welche für jeden nach außerhalb bestimmten, bei den Brieffammlungen aufgegebenen Brief außer dem Porto entrichtet werden mußte, dem Publicum lästig und wurde die Veranlassung, daß man die Brieffammlungen wenig benutzte. Aus diesen Gründen erfolgte mit dem 1. Mai 1851 eine gänzliche Umgestaltung der Stadtpost-Einrichtung. Die Brieffammlungen wurden aufgehoben, dagegen die förmlichen Post-Expeditionen in den einzelnen Stadttheilen vermehrt und eine große Anzahl Briefkästen aufgestellt, deren Anwendung seit Einführung der Freimarken und Franco-Couvertis in ausgedehnterer Weise stattfinden konnte. Diese Briefkästen wurden mit verschlossenen beweglichen Einsatzkästen versehen. Der wechselnde Bote nimmt den mit Briefen angefüllten verschlossenen Einsatzkasten aus dem äußeren Briefkasten heraus und setzt in Letzteren wieder einen mitgebrachten leeren Einsatzkasten ein, so daß die Boten selbst mit den Briefen gar nicht in Berührung kommen, wodurch Verlusten vorgebeugt wird. An jedem Briefkasten ist die Zeit der Abholung durch eingesezte bewegliche Zahlen dem Publicum ersichtlich gemacht. Die Boten bringen den abgeholtten Einsatzkasten mit den Briefen in die nächste Post-Expedition, welche mit der Centralstelle im Postgebäude durch stündliche Briefcariolfahrten in schneller Verbindung steht. An diesen, durch ihre zierliche Leichtigkeit sich auszeichnenden Briefcariolen sind ebenfalls Briefkästen angebracht, damit das Publicum noch in dem Moment, wo der Wagen schon vor der Thür hält — Briefe aufgeben und in den Wagen gelangen lassen kann. Bei der Centralstelle werden die Stadtbriefe und die von außerhalb angekommenen Briefe für die einzelnen Reviere sortirt und mittelst der erwähnten Cariole jeder Stadtpost-Expedition zugeführt, von deren Local demnächst die Briefträger die Bestellung beginnen. Während die Briefbestellung vor 1851 fünfmal täglich erfolgte, wird dieselbe jetzt zwölfmal täglich bewirkt (in London nur zehnmal); die Leerung der Briefkästen geschieht vierzehnmal täglich. Auch können bei den Stadtpost-Expeditionen außer den gewöhnlichen Briefen recommandirte und Geldbriefe aufgegeben werden. Die Verbindung der Central-Stadtpost mit den einzelnen Zweig-Expeditionen ist so geregelt, daß die mit der vollen Stunde aus den Briefkästen abgeholtten Briefe bereits 35 Minuten nach voll bei der Centralstelle eintreffen und schon nach 15 Minuten von dieser aus in die verschiedenen Bestellbezirke gesandt werden. Bei der früheren Einrichtung war ein Stadtbrief im günstigen Falle  $2\frac{1}{2}$  bis 3, im ungünstigen 6 Stunden nach der Aufgabe bestellt; jetzt befindet sich derselbe im günstigen Falle nach  $1\frac{1}{2}$ , im ungünstigen nach 3 Stunden in den Händen des Adressaten. Im Jahre 1856 betrug die Zahl der Stadtpost-Expeditionen (incl. der fünf auf den Bahnhöfen) 14; die Zahl der Briefkästen 125; die Zahl der Stadtpostbeamten 66; der Briefträger 226 (früher 106); der Stadtpostboten 72. Durch die Umgestaltung der Stadtpost wurden die Stadtbriefe gleich im ersten Jahre (1852) um 240,000 Stück vermehrt. An Bestellgeld (für weiterhergekommene Briefe) und an Stadtpostporto kamen auf:

im Jahre 1828: 16,965 + 6,595 = 23,560 Thlr.;

„ „ 1850: 41,193 + 29,705 = 70,898 „

„ „ 1856: 67,206 + 59,732 = 126,938 „

Vor der Umgestaltung brachte die Stadtpost einen Ueberschuß von circa 16 bis 19,000 Thln. jährlich ein. Im ersten Jahre nach der Umgestaltung erforderte sie einen Zuschuß von 42,813 Thln., der sich jedoch beständig verringert. Denn er betrug

größeren Orten besondere Anstalten (Factagefahrten) zur regelmäßigen Bestellung von angekommenen Packeten und Geldern errichtet. Das Packet-Bestellgeld (Factagebühr) betrug

im Jahre 1850: 24,775 Thlr.,

„ „ 1856: 49,975 „

die Ausgabe für die Fuhren und die Packetbesteller

im Jahre 1850: 12,897 Thlr.,

„ „ 1856: 27,315 „

Das Stadtbrief-Bestellgeld ( $\frac{1}{2}$  Sgr. pro Brief) betrug

im Jahre 1850 im ganzen Postbezirk 249,173 Thlr. und

„ „ 1856 . . . . . 361,113 „

(mit Ausnahme desjenigen Briefbestellgeldes, welches bei Postexpeditionen II. Klasse aufgekomen und den Vorstehern derselben zur Remuneration der Briefträger und Wagenmeistergehilfen und dessen Gesamtsumme circa 100,000 Thlr. beträgt, belassen ist). Bestellt wurden durch die Briefträger im Jahre 1850: 21 Millionen Briefe, im Jahre 1856 gegen 32 Millionen Briefe.

Eine der umfassendsten und wichtigsten Maßregeln der neueren Zeit war die durchgreifende Umgestaltung, welche der im technischen Postbetriebe zur Anwendung kommende Expeditions-Modus erfuhr.

Bis zum Jahre 1849 beruhte der Expeditions-Modus der Postanstalten noch wesentlich auf denselben Grundformen, wie sie zur Zeit des Erscheinens der alten Postordnung vom 26. November 1782 bestanden und wie sie oben (Theil II. S. 315) näher dargestellt worden sind. Schon im Jahre 1821 bei den Arbeiten der Allerhöchst eingesetzten Commission zur Reorganisation des Postwesens waren Versuche gemacht worden, den Expeditions-Modus zu reformiren, aber ohne irgend welchen Erfolg. Eine Umgestaltung des Manipulations-Verfahrens mußte so vielfach in das gesammte innere Betriebswesen der Postanstalten eingreifen und hing in mehreren Punkten so wesentlich mit einzelnen Maßregeln der eigentlichen Administration zusammen, daß man nicht ohne eine gewisse Scheu an die Vorname von Aenderungen in diesem Dienstzweige ging, zumal man sich von einigen, für frühere Zeiten von großem Nutzen gewesen Formen, gegen

1853: 27,086 Thlr.;

1854: 21,929 „ und

1856: 9,810 „

(126,938 Thlr. Einnahme und 136,748 Thlr. Ausgabe.)

Hierbei kommt noch in Betracht, daß durch die Stadtpost die Verfügungen des Stadtgerichts und des Ober-Vormundschaftsgerichts unentgeltlich bestellt werden, wodurch eine Ersparung an Botenlohn beim Justiz-Etat bewirkt wurde. Schon im Jahre 1847 betrug die Anzahl der durch die Stadtpost bestellten Erlasse des Stadtgerichts 578,383 Stück, darunter 267,575 Stück gegen Insinuations-Document, und außerdem 53,589 Erlasse des Ober-Vormundschaftsgerichts. Das Porto für dieselben würde, auch wenn man es auf die Hälfte ermäßigen würde, den vorerwähnten Zuschuß bei Weitem decken.

deren Abschaffung sich freilich Manches geltend machen ließ, die aber kaum mehr haltbar waren, wie z. B. das specielle Eintragen jedes einzelnen Briefes in die Postkarten und Copirbücher, das Anfertigen besonderer Frachtkarten, die namentliche Einschreibung der Postreisenden, nur schwer trennen wollte. So blieb das Manipulations-Verfahren unter Herrn von Ragler in seiner alten Verfassung. Bei dem steigenden Verkehr und dem bedeutenden Anwachs der zu bewältigenden Arbeitsmasse traten aber seine Mängel immer schärfer hervor.

Der Expeditions-Modus entbehrte vornehmlich der erforderlichen Einfachheit; er überfüllte den technischen Betrieb mit einer Menge von Formen, die, so unverkennbar ihr Werth für frühere Zeiten gewesen war, doch auf die jetzigen Zustände nicht mehr paßten und die Manipulationsweise im Vergleich zu der im ganzen Postbeförderungswesen eingetretenen Leichtigkeit und Beweglichkeit sehr schwerfällig erscheinen ließen; er nahm die Arbeitskräfte übermäßig in Anspruch, gestattete nur unvollkommen eine scharfe Abgrenzung der Verantwortlichkeit der einzelnen Beamten und verhinderte in Beziehung auf das Kassen- und Rechnungswesen, wie dies bereits oben des Näheren ausgeführt worden ist, besonders die Herstellung größerer Einfachheit, Klarheit und Zuverlässigkeit. Bei der außerordentlichen Beschleunigung, welche die gesammte Manipulation im Postbetriebe auf Eisenbahnrouuten erheischte, wurden zuerst im Jahre 1846 wirksame Einleitungen zur Beseitigung der unzeitgemäßen Formen des bisherigen Expeditions-Modus getroffen und nach umfassenden Vorarbeiten und Studien der betreffenden Einrichtungen fremder Staaten\*) im Jahre 1848 die neuen Vorschriften über das Expeditions-Verfahren der Preussischen Postanstalten von dem nachmaligen General-Post-Inspector Geheimen Postrath Philipsborn entworfen und sämtlichen Post-Anstalten zur Abgabe etwaiger Aenderungsvorschläge mitgetheilt. Der von allen technischen Postbeamten mit größter Freude begrüßte Entwurf ward demnächst vom 1. Mai 1849 ab als neuer Post-Expeditionsmodus in Kraft gesetzt. Er beseitigte die oben erwähnten Uebelstände, führte eine rationelle Scheidung der Brief- und der Fahrpost durch, gab den Post-

\*) Einen guten Expeditions-Modus hat der Französische Postdienst aufzuweisen. Wenn nur nicht bei demselben das Princip der Arbeitstheilung zu sehr ins Extrem getrieben wäre. So große Vortheile auch ein fabrikmäßiger Betrieb der technischen Postgeschäfte auf der einen Seite gewähren mag, so ist er doch nicht für alle Arten derselben geeignet. Er macht überdies die Beamten einseitig und wirkt abstumpfend auf das Interesse an der Sache, das immer weit reger ist, wenn der Beamte selbstständig ein Ganzes durchzuführen, z. B. eine ganze Post zu expediren, eine ganze Betriebsstelle, mag sie auch klein sein, auszufüllen hat, als wenn er eine einzelne gleichförmige Arbeit zu verrichten, einen ganz speciellen abgeforderten Theil zu behandeln hat, dessen Zusammenhang mit dem Ganzen ihn gar nichts weiter angeht. Vor diesem Nachtheil bewahrt den Preussischen technischen Postbetrieb schon die Fahrpost-Manipulation, welche der sonst erforderlichen Uebergaben wegen eine zu weit gehende Arbeitstheilung gar nicht zuläßt.

Anstalten in manchen Punkten, z. B. rüchichtlich der Regulirung der Kartenschluß-Verbindungen eine freiere, selbstständigere Wirksamkeit, erleichterte eine systematische Anordnung und Einrichtung der einzelnen Postbetriebszweigsstellen im Innern der größeren Postanstalten, traf Vorsorge für die Benutzung der vortheilhaftesten Expeditionswege, für eine mehr geordnete Einrichtung des Postpacketdienstes (Packammerbetriebes), für exactere Ausfüllung und Abschreibung der Postcourspapiere, in denen die Angaben bei längeren Coursen am Endpunkte der Fahrt häufig von der in Wirklichkeit vorhandenen Ladung zc. bedeutend abwichen, erleichterte die Abschlüsse und Rechnungs-Nachweisungen, machte eine Abkürzung der Schlußstunden, wie eine schnellere Ausgabe der angekommenen Correspondenz zc. möglich und beschleunigte und vereinfachte die Manipulation dergestalt, daß sie auch dem schnellsten Lauf der Eisenbahnzüge noch immer zuvorkam und bei der größten Anhäufung der Postsendungsmassen (z. B. während der Weihnachtszeit) noch möglichste Ordnungsmäßigkeit und Sicherheit\*) gewährte.

Den Grundlagen des veränderten Expeditions-Verfahrens entsprechend wurde auch die Manipulation im Verkehr mit ausländischen Postanstalten vereinfacht. Zu Erleichterungen gab später die Einführung der Freimarken und Franco-Couverts und der Copirmaschine Veranlassung.

Eine fast zehnjährige Erfahrung hat dargethan, daß der neue Expeditionsmodus sich trefflich bewährt und das Post-Institut in den Stand gesetzt hat, den gestiegenen Anforderungen auch hierin zu entsprechen und bei der beträchtlichen Vermehrung des Verkehrs seine erhöhte Leistungsfähigkeit und Beweglichkeit zu entfalten. —

Schon im vorigen Jahrhundert hatte die Postanstalt durch das Vorschußwesen bezüglich kleinerer Geldüberweisungen eine Art Bankverkehr vermittelt, der namentlich der Handelswelt und den Behörden zu statten kam. Die Umkehrung des Vorschußverfahrens, nämlich die Einzahlung einer bestimmten Geldsumme Seitens eines Correspondenten bei irgend einer Postanstalt zum Behuf der Wiederauszahlung dieser Summe an den Adressaten durch Vermittelung der Postanstalt an dessen Wohnorte, das Baar-Ein- und Auszahlungs-Verfahren, welches in den westeuropäischen Staaten seit längerer Zeit bestand, war bis zum Jahre 1848 von der Preussischen Postverwaltung nicht eingeführt worden. Zwar war die Einführung desselben bereits in den zwanziger Jahren im General-Postamte

\*) An Ersatz für abhanden gekommene und beschädigte Sendungen zc. wurden in den Jahren 1850—1856 durchschnittlich jährlich nach Abzug der wiedererlangten Beträge 15,000 Thlr. bezahlt. Der Werth der im Jahre 1856 von der Post unter Garantie beförderten Gegenstände betrug, (wenn man für die ordinären Pakete auch nur 10 Sgr. pro Pfund und für das Passagiergut 1 Thlr. pro Pfund rechnet) im Ganzen 1,387,654,000 Thaler. Der Verlust der Verwaltung betrug hiernach Ein Tausendstel Procent und war somit äußerst geringfügig.

zur Anregung und Berathung gekommen, indeß damals noch nicht als ein Bedürfniß erkannt worden, weil das ausgedehnte Preussische Fahrpost-Institut genügende Gelegenheit zur Geldversendung darbot.

Bei dem gestiegenen Verkehr erschien das Baar-Ein- und Auszahlungsverfahren jedoch in neuerer Zeit zur erleichterten Uebermittlung kleinerer Geldsendungen zweckmäßig, und es wurde demgemäß auf Grund der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 9. April 1848 bei den Preussischen Postanstalten und später auch im Deutschen Postverein eingeführt. Die Stückzahl der Post-Baarzahlungen in Preußen belief sich im Jahre 1850 auf 80,835 mit 235,195 Thln., im Jahre 1856 auf 759,821 mit 4,042,606 Thln. Die Zahl der Postvorschüsse betrug 1856: 872,846 mit 1,580,906 Thln. —

Die Dienste, welche die Postanstalt von ihrem Entstehen an der periodischen Presse und dem literarischen Verkehr geleistet hatte, mußten sich in diesem Zeitraume besonders in Folge der Ausdehnung des Zeitungswesens erweitern.

Das auf des Staatskanzlers Hardenberg unmittelbare Veranlassung unterm 15. December 1821 emanirte Regulativ über die künftige Verwaltung des Zeitungswesens ertheilte dem Publicum die Berechtigung, seinen Bedarf an Zeitungen von dem Verlagsorte unmittelbar oder durch Vermittelung der Postanstalt zu beziehen, während in früheren Zeiten das Publicum an die Postämter gebunden war. Da aber die Post die meiste Gewähr für Sicherheit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit bot, der Bezug durch die Postanstalt überdies dem Publicum in den meisten Fällen am bequemsten war, so blieb die Post factisch im Besiz des bei weitem größten Theiles des Zeitungsdebites. Doch wirkte das Zeitungs-Regulativ in sofern günstig auf den Zeitungsverkehr, als es für die Regelung der Absatzpreise, deren Feststellung früher den Postbeamten überlassen gewesen war, bestimmte Normen vorschrieb. Der §. 7. ordnete die Errichtung des Zeitungs-Comptoirs im Locale des General-Postamts in Berlin an. Die Einnahmen aus dem Zeitungsdebit waren früher den Postmeistern zur Bestreitung der »Poststuben-Ausgaben« überlassen gewesen und es rührte die oben erwähnte große Verschiedenheit in den Besoldungen der Postmeister zum großen Theile daher. Durch die gleichzeitig mit dem Regulativ erlassene Instruction für das General-Postamt wurde den Postmeistern zwar jenes Emolument noch ferner überlassen; doch mußten sie bestimmte Abgaben davon zahlen. Bei Regulirung der Normal-Etats im Jahre 1824 wurde dies Emolument jedoch eingezogen, der ganze Zeitungsdebit für Rechnung der Postverwaltung betrieben und die Bestreitung der Bureau-Ausgaben auf die Königliche Kasse übernommen.

Die Postverwaltung hat durch Vereinbarungen mit ausländischen Postverwaltungen und durch möglichst directe Verbindungen mit den Verlegern, Annahme von Zeitungsagenten im Auslande (England, Frankreich, Amerika), Benugung der besten und billigsten Absatzquellen, Regelung der

Expedition und der Preise für in- und ausländische Zeitungen, Verbesserung des technischen Theiles des Zeitungsgeschäftes bei den Postanstalten u. a. m. das gesammte Zeitungsdebitwesen sehr vervollkommnet.

Der Zeitungs-Preiscourant über die durch das Zeitungs-Comptoir in Berlin und die Postanstalten in Preußen zu beziehenden periodischen Blätter zc. enthält über 2000 Nummern (1650 in Deutscher und die übrigen in Französischer, Englischer, Spanischer, Italienischer, Holländischer, Schwedischer, Dänischer, Polnischer, Russischer, Ungarischer, Böhmischer, Rumänischer, Wallachischer, Czechischer, Wendischer, Lithauischer, Serbischer und Hebräischer Sprache). Die Einnahme der Postanstalt aus der Zeitungsverwaltung betrug im Jahre 1856: 188,317 Thlr., aus der Gesefsammlungs-Verwaltung 78,552 Thlr. Zieht man die beim Zeitungs- und Gesefsammlungs-Debits-Comptoir entstandenen Ausgaben ab, so bleibt noch ein Ueberschuß von circa 210,000 Thlr., wobei die Kosten, die der Zeitungsdiensft bei den einzelnen Postanstalten in den Provinzen verursacht, nicht mitgerechnet sind. \*)

Der Debit der Gesefsammlung durch die Postanstalt gründet sich auf die Allerhöchste Verordnung vom 27. October 1810 über die Einführung der Gesefsammlung. An die Gesefsammlungs-Debitskasse wurden auch bis zum Jahre 1851 die Ueberschüsse aus der Verwaltung der Regierungs-Amtsblätter abgeführt. Auf Grund eines Landtagsbeschlusses bei Berathung des Staatshaushalts-Stats pro 1849 und 1850 folgt die Abführung jetzt durch die Regierungshauptkassen an die General-Staatskasse. — Dem General-Postamte lag auch bis zum 1. Januar 1850, von welchem Termine ab das Gesef vom 21. December 1849 (Gesefsammlung S. 441) den Intelligenzzwang aufhob, die Verwaltung des gesammten Intelligenzblattwesens für Rechnung des großen Militairwaisenhauses in Potsdam ob (cfr. Thl. I. S. 196).

So hat die Postanstalt, außer ihrem eigentlichen Zwecke, dem Gemeinwesen noch manche nützliche Nebendienste geleistet. Wie sehr aber der erstere in diesem Zeitraum an Bedeutung gewann, mögen zum Schlusse noch einige statistische Angaben darthun.

\*) Das königliche Zeitungs-Comptoir in Berlin ist mit über tausend Abrechnungsstellen in Verbindung. Es debitirte u. a. im I. Quartal 1857 von den allein in Berlin erscheinenden politischen Zeitungen 62,038 Exemplare, von den nicht politischen 46,227 Exemplare, zusammen: 108,265 Exemplare. Außerdem im Jahre 1856: 37,058 Exemplare der Gesef-Sammlung. Täglich sind gegen 3500 Pakete mit Zeitungen in größter Eile zu formiren (außer den Gesef-Sammlungs-Paketen) und an die Postanstalten des In- und Auslandes, im wahren Sinne des Wortes nach allen 5 Welttheilen zu versenden. Die Russischen Postanstalten allein hatten im Jahre 1856: 123,524 Thlr. Zeitungsgelder an die Preussische Postverwaltung zu zahlen. Die Kassenbücher des Zeitungs-Comptoirs enthielten im Jahre 1856 = 9612 Einnahme-Positionen und 1846 Ausgabe-Positionen. Der Brutto-Einnahme-Betrag 1856: 676,770 Thlr. (1849: 525,075 Thlr.). Dabei waren gegen 60,000 Thlr. Zeitungs-Stempelsteuer einzuziehen. 1855 gingen 41,109 Bestellungen auf Zeitungen ein.

Es wurden durch die Preussischen Posten befördert:

Im Jahre	Briefe.	Gewöhnliche Packete.		Briefe und Packete mit Geld.		Baare Einzahlungen.		Vorschuß-Sendungen.		Summa des Werthbetrages der Geld- und Werthsendungen. Ehr.	Zahl der mit den Posten gereisten Personen.
		Stück.	Pfund.	Stück.	Werthbetrag. Ehr.	Stück.	Werth. Ehr.	Stück.	Werth. Ehr.		
1842.....	34,859,342	2,833,598	24,688,302	2,055,271	461,281,232	—	—	—	—	461,281,232	2,078,439
1846.....	48,217,786	3,684,855	28,402,078	2,588,843	501,776,659	—	—	—	—	501,776,659	2,426,619
1850.....	60,652,012	7,143,192	74,608,508	4,445,650	680,006,636	80,835	235,195	496,392	—	680,241,881	1,922,787
1856.....	110,485,271	10,804,495	89,996,465	6,571,786	1,110,221,905	759,821	4,042,606	872,846	1,580,906	1,115,845,417	3,252,987

Die Postanstalten Englands und Frankreichs befördern eine größere Anzahl Briefe, als die Preussische Postanstalt. Fast man aber die Thätigkeit der Letzteren nach allen Richtungen hin ins Auge, so wird man in der Behauptung, daß sie mehr leistet, als irgend ein anderes Post-Institut der Welt, nicht zu weit zu gehen besorgen dürfen.

Es war gestiegen von 1842 bis 1856:

die Zahl der Briefe um . . . . .	217 pCt.
die Zahl der Pakete um . . . . .	281 »
das Gewicht der Pakete um . . . . .	265 »
die Zahl der Geldsendungen um . . . . .	220 »
der Werthbetrag derselben um . . . . .	140 »
die Zahl der mit den Posten gereisten Personen um . . . . .	56 »

Welche Bedeutung wird das Preussische Post-Institut, falls seine Verfassung dieselbe bleibt, in den nächsten 10 Jahren gewonnen haben! —

#### S c h l u ß.

Gegen Ende des vorigen Zeitraums sahen wir die Preussische Staats-Postanstalt gelähmt an innerer Kraft, zerrüttet in ihren Beziehungen zum Auslande, gehemmt in freier Wirksamkeit, ein Opfer des Verfalls, ein Bild ersiechenden Wachsthums. Jetzt durchdringt ihre Thätigkeit regsam, allseitiger als je zuvor, die wichtigsten Kanäle des öffentlichen Lebens. Ein marktvoller Organismus, entfaltet sie ihre leichte freie Bewegung in weitverzweigter Gliederung und unverkümmerter Triebfülle, gekräftigt durch eine liberale Gesetzgebung, veredelt durch eine von wissenschaftlichem Geist und staatsmännischer Einsicht geleitete Verwaltung, erstarkt in ihrer Stellung zum Auslande und durchdrungen von ihrer Aufgabe als Institut der Cultur.

Zweihundert Jahre sind verflossen, seit einer der größten Regenten aller Zeiten unter Stürmen und Kämpfen den Grundstein legte zu der Preussischen Staats-Postanstalt. Erstanden in der Geburtsstunde der Preussischen Macht, hat sie sich in treuester Dienstbarkeit für die Zwecke des Staates, in innigster Befreundung mit den Interessen der Nation, zu der hohen Stufe emporgeschwungen, die sie heute in unserem Gemeinwesen einnimmt.

Sie hat innere und äußere Stürme überdauert, von Niederlagen sich erholt, ihre Hilfsmittel vermehrt und ihre Formen gewechselt, um in beflügelter Schnelle dem Fortschritt folgen und in verjüngter Kraft den erhöhten Forderungen ihres Berufes Genüge leisten zu können.

Die Wirksamkeit der Preussischen Staatspost, früher auf die belebteren Straßen und größeren Plätze beschränkt, erstreckt sich heute bis auf den einsamsten Weiler in den entlegensten Gegenden des Staates. Ihre unmit-



telbaren Verbindungen reichen weit über den Europäischen Continent bis jenseits des Oceans in die neue Welt. Vom Bord ihrer Dampfschiffe weht die Preussische Postflagge in den Häfen fremder Mächte und in rastloser Thätigkeit erscheinen an der Spitze der Eisenbahnzüge ihre fliegenden Post-Bureau's.

Sie kennt keine ihrem wahren Wesen fremde Zwecke, noch statuirt sie irgend ein Vorrecht Einzelner: — Beförderung des Gemeinwohls heißt ihr erstes Gesetz, und frei und offen liegt ihre Wirksamkeit vor Jedermanns Augen.

So ist sie eine Freundin der Nation, eine Botin des Völkerfriedens geworden, eine Beförderin des Wohlstandes und der Intelligenz, ein Machtelement unseres Vaterlandes. Möge sie fort und fort gedeihen zu feinem Wohl! —

