



ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

No. 21.

BERLIN, NOVEMBER.

1886.

- INHALT:** I. **Aktenstücke und Aufsätze:** 71. Urkunden über Botendienst und Postwesen im Elsass. — 72. Englische Postsparkassen im Jahre 1884. — 73. Der Nord-Ostseekanal.
- II. **Kleine Mittheilungen:** Neue Verwendung des Fernsprechers. — Neuer Telegraphentarif in Rußland. — Das alte Postgebäude in Breslau. — Unterirdische Führung der elektrischen Leitungen in den Vereinigten Staaten von Amerika.
- III. **Literatur des Verkehrswesens:** Die Deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung. Nebst dem Weltpostvertrag und dem Internationalen Telegraphenvertrag. Text-Ausgabe mit Anmerkungen und Sachregister von Dr. P. D. Fischer. Dritte vermehrte Auflage.
- IV. **Zeitschriften-Ueberschau.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

71. Urkunden über Botendienst und Postwesen im Elsass.

Dank dem freundlichen Entgegenkommen der Herren Stadtarchivare von Colmar und Straßburg sind wir in der Lage, unseren früheren Beiträgen zur Geschichte des altelsässischen Boten- und Postwesens (siehe zuletzt Archiv f. P. u. T. No. 11 von 1886) weitere interessante Mittheilungen folgen zu lassen. Die uns neuerdings zugänglich gewordenen Urkunden gehören der bezüglichen Sammlung des Reichs-Postmuseums theils in Originalabdrücken, theils in beglaubigten Abschriften an. Sie reichen bis weit in das sechzehnte Jahrhundert zurück und ergänzen somit die bisherigen Nachrichten in bemerkenswerther Weise.

Wir beginnen mit den

Urkunden aus dem Archiv der alten Reichsstadt Colmar,

und zwar zunächst mit der Colmarer »Leuffer bottenn ordnung«. Eine An-

gabe über das Alter dieser Botenordnung fehlt. Bei derselben hat aber offenbar die Straßburger »löffere« von 1443 (Archiv f. P. u. T. von 1876, S. 234) zum Muster gedient; sie ist also jedenfalls vor der neueren »Ordnung der Leuffers Botten zu Straßburg« von 1562 (a. a. O. S. 237) erschienen, wie auch durch den Stadtarchivvermerk: »aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts« bestätigt wird. Die Colmarer Ordnung, welche gegenüber der Straßburger »löffere« u. A. vermehrte Strafbestimmungen enthält, lautet:

»Der Leuffer bottenn ordnung etc.

Man sol hinfürther z[w]enn oberbottenn vnd vier zubottenn haben zuluouffende, vnnnd die sölleñt frome getrewe biderb vnnnd redlich knecht sin vnnnd durch die rätte gekossen werden

als andere der stat amptleut, vnd söllendt ouch jre buchssenn alle zeyt haben vor jnen hangen vnd tragen, es sy inn der stat vnnnd im lannnd, onguerde: vnnnd sol mann denn zwayenn oberbottenn geben, jr yedem vier eln güttes thuchs zu eim kleid vnnnd alle fronfastenn zechen schilling vnnnd zu dem gwerffs fry sitzenn, [vnd denn vier zubottenn yedem vj elen gemeyn tuch.] — Die eingeklammerten Worte sind gestrichen und von einer etwas späteren Hand durch folgende ersetzt worden: vnd den vier zubottenn yedem 1 lib rappen uff wyhenachten an einem lindischen rock ze' stur, den ein ieder by sinem eyd machen solle. —

Mann sol ouch den zubottenn lonnen die leuffe die sy vonn vnser stat wegen thund, vnnnd sol daryber nit anders noch fürbass mit jnen zuschaffen habenn.

Die selben zwen oberbottenn sollent eim statschriber befolhen sein, sy heissenn zu louffen, vnnnd sollent ouch die selben zwenn bottenn niergent vonn der stat louffenn one vrloub wissenn vnnnd willenns eins stetmeisters der dann zeyt richtet, oder eins statschribers, vnnnd sollennt keinen hern noch stet nichtz nit heischen inn deheinen weg vnnnd der stat botschafft treuwlich werbenn onne verzugk vnnnd geuerde, vnnnd kein ander botschafft mit der stat botschafft tragenn on der vorgeschribnen personenn vrlob.

Sy die zubottenn mögennt ouch wol vnsernn burgern vnnnd denn vnsernn leist vnnnd mannbrieffe tragen mit der buchssenn so der obgenanten zweyer einer ime erloupt: würt es aber ime nit erloubt, so soll er solche mannbrieff by seinem eyd nit tragenn, er tuge dann die buchs ab vnnnd lass sie die zyt heim vngefarlich.

Es soll ouch ein yetlicher bot schweren was gelts jm gebenn würt, den burgern oder den jrenn zubringen das sy sollich gelts so bald sy heym komennt fürderlich by der tag zeyt gebenn söllent dem es zugehört, oder an dem andern tag on lennger

verzugk, vnnnd daruff sol ein yegcklicher bot für zweintzig [pfundt pfenning] sicherheit gebenn, darann dann benüßig ein stetmeister so dann ye zu zeytenn ist, vff das ob ein bot gelt jnneme vnnnd das nit vberantwortte, als vor stat, oder ob sich ein bot anneme vnnnd zuseite ein botschafft fürderlich tag vnnnd nacht oder sunst in einer benanten zeyt oder vnuerzogenlich zu ennden vnd das nit tätte vnd die stat oder die burgere daran sumpt oder verkurtzte, oder ob ein bot eim schuldner zyl gebe vber wissen vnnnd willenn des der jne vssgeszant hette oder ander der glichen sachen handelte, darauss der stat oder den burgern oder allen andern so vnuerzogen recht auss der stat Cantzly empahenn Brust oder schadenn erwiechs, dafür sollennt die burgenn sin bis ann den zweintzig [pfundt pfenning].

Die selben louffenden boten, die obern vnnnd die andern, sollennt ouch von vnser stat vnsern burgern vnnnd den vnsernn nit mer nemen dann von yeder mil wegs [zehenn pfenning], ferre oder nahe: [doch wann sy vber das gebirge gegen schwobenn oder der Eignossen oder ander lannden die die grossen myllen angond, louffen oder ritten miessennt, so mügent sy von den selben lanngen millen nemen von yder mylen funffzechenn pfenning] vnnnd nit mer vngeforlich; vnnnd sol ouch ein yetlicher leuffer vnsern burgern vnd den vnsernn vmb den selben lonne verbunden sein zu louffende vnnnd sich des nit widern by seinem Eyd, es sige dann das er vor ein louff habe vnd sich versprochen den zuthunde vngefarlich: wurde ouch jer eim mer dann einerley botschafft empfolhenn an eim louff, wie sich das getrifft, dann sol er vonn dem vürlouff, Es sy vmb ein mylle zwo dry oder vier ouch nit mer nemenn, dann sich von den selben mylen gepürt, als vorstet: wurde aber ein botschafft so ernnstlich das einer tag vnd nacht ritten oder farren mieste den costen vnd die arbeit mögent ein stetmeister oder

statschriber wol erkennen, vnd was deren einer eim botten dafür heisset für bass thun mager wolnemenn.

Kein bot sol ouch deheim wart schillig nemenn, ir einer hab den ein ganntzen tag vber gewartet; doch sol ir deheiner durch mutwillenn des wart schillings halb vssplibenn, dann ein yegcklicher sol sich mit der botschafft har heym fürderen so er erst mag, vnnnd so mann jnenn cost git by vnnsern erbern botten, so sollennt sy ouch deheim wart gelt nemenn.

Es sol ouch deheim bot kein sennd-brieff der ime zugeben vnd empfolhenn würt herwider bringen, es wurde dann er das alhie geheissen.

Was botschafft ouch jr eim von dem statschriber empfolhenn würt, defsglichenn von den burgern oder den vnnsern es sig mit vnnerzognen rechtenn oder sunst wie das geschehe ferre oder nahe, das sol er selbs thun fürderlich on wider rede vnnnd das nit ander leutten gebenn, Es were dann brest halb seins libs, doch mit willen vnnnd vrloub eins statschribers oder der personenn die ime das geben oder empfolhenn hettenn ongefärllich, vnnnd welchenn botten er sollichs git oder fürther empfilhet zuthun, dem sol er ouch gebenn vnnnd werden lossenn alles das gelt das ime dauonn worden oder zugesagt werre zu gebenn vnnnd des nichtzt behaltenn by seinem eyd.

Wirt ouch jr einer vvsgefertigt ein botschafft zuwerben, trift er dann denn, oder die dem die botschafft zugehört neher dann er aufgefertigt ist, so sol der bot das vbrig gelt widergebenn vnnnd nit mer nemenn dann ime zugehört von den meyllen die er gāgen ist, als ob stat; defsglichen wurde ouch ir einer mit einer botschafft vvsgefertigt vnnnd wurde die botschafft wendig, so sol er das gelt ganntz vnnnd gar widergebenn onne widerrede, vnnnd ir keiner sol ouch spillenn dehein hannd spille, alle die will er aufs vnnnd in der stat oder Burger botschafft ist.

Wann sich ouch der botten deheiner in der stat oder irer burger sachenn vnnnd geschefftenn andders hieltenn dann pillich, oder einicherley handdlette das vnzimlich vnnnd wider ir ordnung were, so bald das eim stetmeister oder statschryber inclagswise oder sunst fürkomt, so sol er macht habenn dem selben botenn sein buchfse zunemen bitz off ein redlich gnugsam verantwortenn, vnnnd ob die sache so gros vnnnd wither straffbar were, das soll für meister vnnnd rat bracht vnnnd daselbst gestrafft werdenn als sich dan gepürt, vnnnd nicht desterminder der stat oder iren burgern jr recht gegen seinenn burgen behaltenn sein.

Wann ouch die botten in der stat sindt, so söllent sy by iren eiden schuldig sein zu warten off denn statschriber oder andere burger dennselben gehorsam zu sein zu louffenn vmb das gelt als die ordnung wiset vnnnd das nyemant zuuersagenn oder sich zuborgenn ongefärllich.

Es soll ouch kein louffender bot mer buchfsen habenn wann ein, vnnnd was buchfsenn sy me vnnnd fürbas habennt, die sollent sy dem statschriber geben vnnnd antwürten: es sol ouch sunst nyemandt, wer der ist, dehein der stat buchse oder zeychenn tragenn weder in der stat noch im lannde, er sige dann ein gesworner bot nach besagder ordnung, vnnnd wer das daryber freuenlich thette, der besseret drissig schilling pfenning, vnnnd sol das ein yeder geschworner bot schuldig sein zurtüggenn vnnnd für zebringenn by seinem eyde.

Alle vnnnd jetliche vorgeschriben stückh, puncten vnnnd artikeln söllent die zwenn oberbottenn vnd die zu bottenn schweren zu got vnnnd denn heiligenn stet vnnnd veste zuhaltenn, vnnnd welcher der vorgeschriben stückh deheins verbreche, der sol meinydenn vnnnd erlofs sin, vnnnd kein bot nymer mer sein noch werdenn vnnnd solmann das zu seinem lib vnnnd gut richtenn vnnnd rechtfertiggenn. —

Es folgen sechs Urkunden zum Kapitel der Fähnrisse, welchen die

»frome getrewe biderb vnn redlich Knecht« auf ihren Botenwegen ausgesetzt waren, und von denen noch Thom. Garzonus im »Allgem. Schauplatz, Venedig 1610« (vergl. Stephan, »Das Verkehrsleben im Mittelalter«, Raumers Histor. Taschenbuch, 10. Jahrgang, S. 437) zu melden weiß: »Die Boten müssen allerhand Beschwerung ausstehen von Banditen, Räubern, Spitzbuben, Mördern, *item* von Wasserfluthen, zerbrochenen Brücken, Ungewitter, Regen, Koth, Hitze, Frost, Schnee, Wind; im Sommer tausenderley Unfall zu ihrem und der Kaufleute großen Verdrufs und Schaden«, — allerdings mit dem Zusatz: »was aber die Boten selber anlanget, findet man auch ihre Mängel an etlichen und manchem, der irre geht, wenn er für einem Galgen fürbei gehet«.

Es handelt sich bei den mitzutheilenden Schreiben vorwiegend um die Rücklieferung der Ausrüstungsgegenstände verunglückter Boten, in welcher Beziehung wir besonders darauf hinweisen, dafs in der zunächst folgenden Urkunde aus dem Jahre 1527 von einem Botenhorn die Rede ist, späterhin aber stets von der BÜchse, als dem Briefbehälter und Hauptzeichen der Botenwürde.

30. Januar 1527. An Ammerschweier.

»Vnsern gutten fründen den schultheissen, dem meister vnd dem rhat zu Amerschwir.

Vnser gantz willig dienst zuuor.

Sonders lieben vnd gutten fründt, vns bericht Jos Beckh von Wurms, vnser hindersess, demnach vnd jme kurtzuerschiner tagen durch schickung gottes in euwer stat ein merckliche plödikeit seins libs zügestanden, vnd domolen zwey stückh, nemlich ein post potten horn vnd vnser frowen iss (?) by jm gehapt vnd doselbst verlossen, also das er nit wüssen mög wenn er darumben zusprechen, vnd vns deszhalben fürschriffen an vch mitzuteilen angeruffen: dwil wir dann des vnsern begern für pillig vnd vn-

abslegig bedocht, so ist vff des vnsern ansynnen an e. lieb vnser früntlich pitt die willent by den jren beide stückh halben erfahrung haben wohin die komen, vnd souil müglichen jme widerumb zuhanden komen ze lossen verschaffen, vnd sich dermossen arbeiten der vnser dis furschreibens gegen euwer lieb fruchtparlich wirt genessen, vmb si früntlich vnd nochpurlich zu beschulden haben.

Datum mitwoch nach conuersionis Pauli, anno etc. xxvij^o.

Meister vnd rhat zu Colmar.«

17. October 1538. Bürgermeister und Rath von Basel danken der Stadt Colmar für die sorgliche Rücklieferung der Briefe nebst BÜchse und Tasche eines auf der Reise verstorbenen Baseler Läuferboten.

»Den ersamen wisen meister vnn rhat der statt Collmar, vnseren liebenn vnn d gütten fründenn.

Vnser früntlich willig dienst züuor.

Ersamen wisen lieben vnd gütten fründ, wir haben den todlichenn abgang Vlin, vnsern löuffersbotten seligen (den gott gnedig beware), nit one mitliden, aber vvern gütten willen, vnd trüwe so jr gegen vnns mit züsendung der briefen wir jme vffgeben, ouch der silberin vnser stett buchsen vnd täschen, das alles vnns diser vwer diener (dem wir für sin gehepte arbeit zwo gold cronen vereret) an dato die zwölffte stund zu mittag zit erbarlich geantwurtet, früntlich erzaigt, zu sonderem danck, genaemem, wolgefallen vernomen; sagend üch sölichen nachperlichenn willens gefissenen danck, mit erbietung tich hinwiderumb fruntschafft vnd liebthat, wo sich zübreit, vnuerdrossenn zebewisenn.

Datum den xvij.^{den} octobris, anno etc. xxxviiij.

Jacob Meiger, burgermeister vnn rhat der statt Basell.«

26. August 1556. Die Stadt Bern macht Mittheilung von der erfolgten Ermordung eines Colmarer Boten und übersendet dabei dessen BÜchse, Briefsack, Kleider, Spiels u. s. w.

»Denn frommen fürsichtigen ersamen wysen burgermeister vnnnd rhat der statt Colmar, vnnsern jnsonnders gütten fründen vnnnd lieben nachpuwren.

Vnnsern fründlichen grüsz vnnnd alles güts zûuor.

From fürsichtig ersam wysz, jnsonnders gütt fründ vnnnd lieb nachpuwren, es jst nechstverschynen frytags jn eynem wald vnverr von vnnsrer statt eyn man ermurt vnnnd erst sambstag darnach durch ettlich hirtten gefunden worden, vffgehepft vnnnd begraben, vnnnd vwere silberne lüuffers buchsen, eyn wetschger, eyn lyderner sak vnnnd darjnne villerley brieff vnnnd zedel, eyn schryb täffely gelegen: das alles wir vch samptt synen kleydern vnnnd schäffelyn by disem potten vberschicken, mitt anzüug das vnns sölllicher val von hertzen leyd jst, werden ouch ernstlich nachfragen haben vnnnd erkundigung thun wär sölich schantlich morth begangen vnnnd die gethätter nach aller rüche darumb straffen.

Datum xxvj. ten augustj 1556.

Schultheis vnnnd rhat zu Bernn.«

30. August 1556. Dankschreiben von Meister und Rath der Stadt Colmar auf den vorbezeichneten Brief vom 26. August (für damalige Zeiten bemerkenswerth rascher Geschäftsgang); Bitte um Verfolgung der Mörder, welche ihrem Opfer »nit wenig gelt« geraubt haben.

»An burgermeister vnnnd rath von Bern.

Vnnser freundtliche vnnnd guttwillige dienst seind euch zuuor.

Fromb fürsichtig ersam weisz jnsonnders gute freundt vnd liebe nachpuren, euwer f. e. w. schreyben desz schandtlichen leidigen mordtz vnnsrem gewesznen potten begegnet haben wir gleich wol nit one sonndern verluszt, neben vnnsrem ehernen büchsen vnnnd allen beygelegten brieffen, zu sondermb danckhen empfangen, vnnnd bedanckhen vns zuuorderszt darauff gantz freundtlich vnd nachpurlich euwers so freundtlichen vnd nachpurlichen berichtens, mith begern das jr vff solche ehrnlosze leuth

ernstlich vffmerckhen haben wollen, wie oder was die zu begreifen werden mochten, dann vnser poth, alsz zgedenckhen nit wenig gelt bey jme gehabt, vnnnd fahls das solche strassenreuber vnd morder begriffen vnd vns oder den vnnsrem was daran gelegen sein wolte, so wöllen vnbeschwert sein vns bey aigner pottschaft desselben zuberichten.

Des seind wir vmb euch der gepur nach vleyssig freundtlich gern zuuerdienen vnd gutwillig zbeschulden gantz berait vnd genaigt.

Datum den 30. augusti anno 1556.

Meister vnnnd rath zu Colmar.«

12. Februar 1557. Colmar dankt für eine Mittheilung aus Bern über die Ergreifung zweier des Mordes verdächtiger Personen, weist dabei aber die falschen Aussagen des »Bläsy Keszler von Furtwangen« wegen angeblicher Ertränkung einer Frauensperson in Colmar energisch zurück, da »jn zehen jaren kheyne weybs person bey vnns also und ab der Welt gethan worden«.

»Den edlen gestrengen fromben fürsichtigen ehersamen vnnnd weysen herrn schultheissen vnd rath der statt Bern, vnnsrem jnsonnders guten freunden vnd lieben nachpurn.

Vnnsern freundtlichen grues vnd was wir ehernen, liebs vnd gutz vermögen zuuor.

Edel gestreng fromb fürsichtig ersam weysz jnsonnders guth freundt vnd lieben nachpurn, ewer ernuest vnnnd e. e. w. schreyben bey zaygern jrem stattpotten den 8. tag disz monats februarij zweyer gefannngen halb an vnns vszgangen haben wir empfangen, vnd bedenckhen vns zuuorderst gantz freundtlich das jr mit vnnsrem ermördten potten selig so günstig mitleyden vnd betrauren tragen, vnd seinethalb so vleyssig vffmerckhen haben wie die bösze buoben die jne gemürdt begriffen werden mögen, vnd wiewol wir auch fur vns selbs nit weniger schuldig dann geneigt sein vff solche vnd jre gesellen ernstlich vffsehen zuhaben, so könnnten wirs doch vff e. ehren vnd f. e. w. vnns zu-

khommen bericht disen dingen yetzo desto bäszer nachtrachten vnd was wir dernhalb jedertzeit jnn erfahrung khomben, darann was gelegen e. ehren vnd e. e. w. nachpurlichen bey aigner pottschaft verstendigen sich jnn allweg darnach haben zurichten. Das aber Bläsy Keszler von Furtwhangen e. ehren vnd e. e. w. vermeintlich vnd neben der warheit fürgeben, als solte vmb sannt Michels tag eine Anna genänt bey vnns alhie zu Colmar erdröckht, vnd ein frawenwürte pfält worden sein, jst ein luthere nichtigkeit, vnnnd jnn zehen jaren khein weybs personn bey vnns also vnd ab der welt gethan worden. Desz alles wir e. ehren vnd e. e. w. mit sonnderer danckhsagung (das die vnns so freuntlich vnd wol gemeinen) zu gegen bericht nit pergen sollen.

Wann wir herwiderumben dero vnd gemeiner statt Bern fruntlichen nachpurlichen guten willen zu beweysen wolgeneigt seind vnd allzeit gern thun wollen.

Datum den 12^{ten} februarij anno 1557.

Maister vnnnd rath zu Colmar.«

17. April 1572. Dank an Schultheissen und Rath von Sempach, dafs sie »mit dem abgestorbenen Colmarer Leuffers Potten Simon Feüchters In allweg so mitleydenlich vnnnd freündlichen bemüehet vnnnd beschwert«; Bevollmächtigung eines anderen Boten (des Briefüberbringers) zur Empfangnahme von Büchse und Kleidern des Verstorbenen sowie wegen Begleichung der Zechschuld beim »Wiert zum Ochsen«.

»Den Erbarñ Weysen, dem Schultheissen vnnnd dem Rath zue Sempach, vnsern lieben vnnnd gueten Freüden.

Unnsere freündtlich Dienst zuuor, Ersamen Weysen, Lieb vnnnd guete Freünd, Nachdem vnns Kurtzuerückhter tagen von Eüch der tödlich abgang weyland Simon Feüchters, vnser Leüffers Potten, seeligen durch ein schreyben angezeigt vnnnd verkhündt worden, so haben Wir nicht vnderlassen sollen vnsern Bürgern zue guet, denen derselbig Ihre Geschefft

verrichten sollen, villicht auch zum theyl verricht haben möchte, neben erforderung seiner getragenen Pottenbüchssen vnnnd was er verlossen erkundigung einzunehmen, vnnnd derwegen ein andern vnsern Leüffers Potten C'lausen Kyferlin, zeigern difs, zue Eüch abgefertigt, mit dem bevelch vnnnd gewalt dieselbig Püchs Kleyder vnnnd was er verlassen, zuerheben vnnnd dargegen die Kösten so mit eJm an seinem wiert zum Ochsen, auch mit seinen begangnen Seelgerechten vnnnd sonst auffgangen, der Pillichheit nach abzuerichten vnnnd zuebetzalen: vnnnd sagend Eüch hieneben mit sonderem Vleyfs gantz freüntlichen Dankh das Jr eüch vnns zuegefallen, mit dem abgestorbnen In allweg so mitleydenlich vnnnd freündtlichen bemüehet vnnnd beschwert, auch nachmals mit der angepottnen Rechnung Eüch zuebeschweren vrpictig seyete, mit dem erpictten das mir In gleichen Fälen vnd In ander mer Weg, ein solches vmb Eüch hinwiderumben freündtlichen zuerdienen vnuergessen sein, vnnnd wöllen eüch hierauff diesen vnsern Potten zue fürderlicher abfertigung, freündtlichen beuolhen haben, Datum den xvy Aprilis Anno etc. Lxxv^o.

Mayster vnnnd Rath zue Colmar.«

— Ueber anderweite Schwierigkeiten bei Beförderung der Posten berichten die nachstehenden Mittheilungen.

29. September 1602. Befehl des Kaiserlichen Landvogtes und Regenten zu Ensisheim an den Vogt von Heiligen Creutz (dem heutigen Sanct Kreutz im Leberthal) wegen unaufgehaltener Weiterbeförderung der Briefschaften nach und von Oberbergheim, nachdem deren Leitung über Heiligen Creutz »allerhand Kriegsgeschray und anderer Sachen« halber nothwendig geworden.

»Dem ersamen vnserm lieben besondern Andreen Beckhen, vogt zue heiligen Creütiz.

Vnser gruesz zuuor.

Ersamer lieber besonder, nachdem sich allerhandt kriegsgeschray vnnnd

andere sachen eräügen vnd fürfallen, daher die notturfft erfordern thuet die posten zue Oberbergheim vnnnd hayligen Creütz, wie vor diesem mehr beschehen, vnderzulegen, alsz ist hierauff, an statt der röm. kay. mt. vnnnd fr. dt. zue Österreich etc., vnseren allergnedigist vnd gnedigisten herren, vnser beuelch an dich daz du deines theils selbige post bej dir zue Heyligencreütz wider also anordnen, vnd wasz dir von vntz oder hiengegen an vnsez vberschrieben zue kombt, selbiges ieder zeit, so tags, so nachts, alhier oder gehn Oberberckheim gewüssz vnd eylendist vberschickhen sollest, wie wür vn dann dessen zue dir also gantzlichen thuen versehen.

Datum Ensiszheim den 29 ten septembris anno 602.

Rom. kay. mt. vnd fr. dht.
zue Österreich etc. landtvogt,
regenten vnd cammerräthe
v. ö. landen.

Rudolph, freyherr zue Pollweyll,

Andreas Harsch d. cantzler
J. Beatt Vay. sst.«

2. December 1607. Botschaft des Statthalters zu Ensisheim in gleichem Betreff, »nach gestaltsamer verlauter zeitungen vnnnd des landts erhaischenheit«.

»Dem ehrsamen vnnserem lieben besonderen Andree Beckhen, vogt zue Haylig Creütz.

Vnnser gruosz zuuor.

Ehrsamer lieber besonder, nach gestaltsamer verlauter zeitungen vnnnd des landts erhaischenheit, haben wir für ein notturfft angesehen ein post von hieausz naher Oberberckheim zu vnderlegen, vnnnd darauf, an statt vnnnd jnnamen der röm. kay. mt. vnnnd fr. dt. zu Österreich etc., vnser allers- vnd gsten herrn, vnnser beuelch dasz du, wie vor disem mehr beschehen, gewisse personen in bestellvnd beraitschafft haltest, durch welche die dir von Oberberckheim herauf zukhomende brieff alher, vnd die von hinnen naher Oberberckheim zu

hannden des vogts aldort, oder seines statthalters eylendist tag vnnnd nachts ohnaufhältig verschaffen sollest.

Werden solche potten jres lohns alhie befriediget vnnnd thuen wir vnsez dessen also versehen.

Datum Ensiszheim den 2. Decembris anno etc. 1607.

Röm. kay. mt. vnnnd fr. dt.
zu Österreich etc. statthalter,
regennten vnnnd cameräth v.
ö. landen.

Hannsz Christoff von Stadion.
Andr. Harsch cantzler.

J. Beat Vay.

Philip Bebel.«

7. März 1628. Anzeige an Bürgermeister und Rath der Stadt Colmar von Seiten des Hannsz Nicolaus Wolfgenant Linsenmeyer in Strafsburg, dasz er im Interesse der Kaufmannschaft »aufs freyem guten Willen die ordinarj durch einen seiner jungen reittendt angestellt« habe, »dieweiln deroselben (der Colmarer) fuefsgehender pott vielfeltig seine Zeit nitt gehalten«. Bitte: den Colmarer Fufsboten abzuschaffen und dessen Vergütungen auf Linsenmeyer übergehen zu lassen, »anderer gestalt mir beede einander verderben«.

»Den edlen ernuesten ersamen frommen fürsichtigen vnnnd weizen herren burgermeister vnnnd rath der h. reichs stat Colmar meinen g. herrenn.

Colmar. franco.

Edle ernueste ersame fürsichtige vnnnd weize herrren, e. g. seyen mein vnderthenig geflieszene willige dienst vnnnd grues beuor.

Demnach nun eine lange zeit hero vonn vielen vornemen grauen, herrn vnd kaufleuten wegen langsamerr spedirung deroselben schreiben clagen einkommen, dieweiln deroselben fuefsgehender pott vielfeltig seine zeit nitt gehalten, noch die ordonarj post alhier wie breuchlich erreicht hat: damit nun solchem fehlerr begegnet vnnnd ich der clag möchte fernner vberhaben sein, als habe ich ausz freyem guten willen diese ordonarj durch einer meiner jungen reittendt

angestellt, der solche ordonarj noch niemalen, got lob, versaumpt, sondern seine zeit ordenlich halt, das nun menniglichen damit wol zuefriden vnnnd darob ein wolgefallen habenn.

Wiewoln ich ein solches jüngst bey e. g. verordneten postuerwalter Georg Willig auch weitleuffig zuuerstehn geben, beneben gebetten ein solches e. g. meinetwegen vnnnderthenigst anzuzeigen, ob sie ihnen solches auch wolte gefallen laszen: jm fall es e. ge. zue thun were, dero fueszgennger abschaffeten vnnnd mir die jenige bestallung widerfahren lieszem, sampt dem jenigen so der baszler postuerwalter demselben jährlichen zugeben pflegt, vnnnd was meine gnedige hern mir vor diesem des jars vber geben haben, könnten, wie vor diesem, alle schreiben wiederum jnns kaufhaus herrn Georg Willig, oder den e. g. verordnen würden, eingeliefert werden, welches wie bis dahero in guter ordnung vnnnd richtigkeit verpliebe, der vngezweifelten hoffnung es werden ein solches e. g. nit miszfallen laszen, jnn bedrachtung weiln es denselben gar nichts praeiudicirlich noch im geringsten schädlich jst, sondern mit schleüniger bestellung aller schreiben viel mehr nützlich vnnnd befürderlich jst.

Bit demnach gantz vnnnderthenig ein solches wol bedrachten vnnnd was. e. g. gestünnet mir eine gnedige schröffliche antwort widerfahren laszen, anderer gestalt mir beede einander verderben, welches dan mir zue schwer fallen möchte zue vnnnderhaltung des ros, mich also durch den fuesgenger verderben zue lassen, welchem vnheyl e. g. am besten helffen vnnnd beuorkommen können, so ich e. g. jnn vnderthenigkeit nit verhalten, mich aber zue dero vnderthenigen diensten beneben dem lieben gott jnn gnaden beuehlen wollen.

Datum Strasburg den 7 martij 628.

E. g. vnnndertheniger

Hannsz Nicolaus Wolfgenant
Linsnmeyer.«

Linsnmeyer, der sich heimlich mit dem Grafen Taxis in Verbindung gesetzt und von diesem die Ernennung zum Postmeister in Straßburg erlangt hatte, gab in jener Zeit den Anlaß zu dauernden Streitigkeiten zwischen Straßburg und dem Taxis'schen Hause (vergl. Archiv f. P. u. T. von 1876, S. 231). Freundnachbarliche Rücksichten auf Straßburg mögen daher auch Bürgermeister und Rath von Colmar abgehalten haben, sich Linsnmeyers Anträgen geneigt zu zeigen.

25. April 1628 beklagt sich L. darüber, daß er »bifs dato weder mündt- noch schröffliche antwort empfangen«. Er wiederholt die Anschuldigungen gegen den Colmarer Fußboten, der ihm auf die Bitte um richtigere Spedition sogar »trutzige ohnbescheidene reden vnnnd antwort geben«. Zum Schlusse versichert L., daß er »hierüme kein eigen nutz suche, sonndern nur richtige vnnnd fleisige spedition der brieff«.

»Den edlen ernuesten frommen fürsichtigen ersamen vnnndt weisen herrn burgermeister vnnnd rath der freyn reichs statt Colmar, meinen gnedigen herrn in

Colmar. franco.

Edle ernueste fromme fürsichtige ersam vnnnd weise herrn, e. g. seyen mein vnnnderthenige geflieszene dienst vnnnd grues beuor.

Demnach e. g. ich nun zue vnnnderchiedlichen mahlen wegen des postwesens zugeschrieben, aber darauf bisz dato weder mündt- noch schröffliche antwort empfangen, so vielleicht anderer wichtigen geschefften halber jnn ein vergesz würd gestelt worden sein, als habe ich mich abermalen vnnnderthenigst anmelden wollen, beneben e. g. widerum berichten wie die sachen bewandt seyen, vnnnd warum die ordonarj reitendt angestellt worden seye.

Als nemlich verschiene weihnachten messz haben sich viel vorneme herrn, kaufleut des Oberlandts, so sich dieser post vnnnd strasz gebrauchen, zum höchsten beschwerdt auch gar

für der obrigkeit alhier beclagt, wie das ihre schreiben dermaszen so lang vnnderwegen verpleiben, dardurch ihnen nit gerünger schaden albereit entstanden, sonndern fürder entstehen möchten, vnnd solche langsame spedirung mir zumeszen wollen; so hat sich aber der fehler bey dero fuesgehenden potten befunden, als der vor verschiehen weinachten eine gute geraume zeit die ordinarij brief nit bey rechter zeit gelieffert, sonndern wie er alzeit des sontags abents alhier sein sollen, allererst etwan vf den mitwoch oder gar vf den donnerstag alhero kommen ist, vnnd die schreiben gelieffert, das dadurch die brief acht gantzer tag alhier haben zue ruck müeszen verligen pleiben, welches eine solche confusion verursacht das es zue erbarmen: vnnd ob ich zwar ihme fuesgenger oft vnnd vielmahlen zugesprochen vnd vmb richtigere spedition gebetten, hat er mir doch deszwegen trutzige ohnbescheidene reden vnnd antwort geben, das ich stillschweigens fro gewesen.

Damit nun fernere clagen, auch andere nachteil vnnd grosze schaden möchten abgeschafft vnnd hiengelegt werden, als habe ich seider weihnachten durch meinen diener einen solches postwesen reitendt versehen laszen, der auch bisz dato, got lob, die strasburger post niemalen verabsaumt, sonndern alzeit des sontags richtig alhier jst: darauf ich verhofft, es werden e. g. ihnen ein solches beszer als ein fuesgenger belieben laszen vnnd dero fueszgenger abschaffen, vnnd mir mehr nit als was sie dem fuesgenger geben, auch geben hetten, beneben einer gebürlichen jars bestallung: hiengegen wolte ich alle schreiben, wie vor diesem beschehen, dero bestelten ordenlich vnnd wochentlich jnns kaufhaus liefern vnnd sie das gewonliche postgelt einemen laszenn, aber getrewer vnnd redlicher alle schreiben einliefern wolte, als biszhero durch den fuesgenger beschehenn, dauon herr Willig genugsam

weis; vnnd sollenn e. g. an dero freyheit hierinnen nichts benommen sein, sonndern, da clag einkommen solte, vf dero zuesprechen vnnd verbeszern e. g. alle wilfürigkeit gehorsamst geleist, oder, da es ihnen nit belieben solte, macht haben wider abzueschaffen vnnd in vorigen standt zue brüngen.

So ich e. g. abermalen vnnderthenigst berichten, beneben vnnderthenig pitten wollen solches wol zue erwegen das ich hierinn kein eigen nutz suche, sonndern nur richtige vnnd fleiszige spedition der briefl, das jedermänniglichen wol möge gedient vnnd fernere clagen vermitteln pleiben.

E. g. verpleibe ich jnn vnnderthenigkeit zue dienen williger als willig; got beuolen.

Datum Strasburg den 25 aprill anno 1628.

E. g.
Vnndertheniger
Hansz Nicolaus
Wolfgenant Linsenmeyer«.

Ueber die Wirkung dieser erneuten eindringlichen Vorstellung liegen uns Mittheilungen nicht vor. Auch aus dem nachstehenden Sendschreiben des Stadtschreibers zu Kaisersberg ist nicht ersichtlich, ob die Stadt Colmar ihren eigenen Botendienst dann noch weiter unterhielt. Es wird nur im Allgemeinen gebeten, eine Geldsendung durch Colmarer »soldner vnnd diener« nach Straßburg befördern zu lassen, da »einem botten bey solhen zeyten das gelt vffzugeben sorglich«.

17. Juli 1628.

»Dem ernuesten hochgelerten herren Anthonio Schotten, der statt Collmar syndico vnnd stattschreybern, meinem jnnsonders günstigen herren.

Praemissa salute.

Groszgünstiger herr stattschreyber, meine g. herren hetten zwej zihl kay. cammergerichts vnderhaltung naher Strasburg dem postmeistern zu vberschickhen: wan nun einem botten bey solhen zeyten das gelt vffzugeben sorg-

lich, alsz haben erngedachte meine herren mir beuohlen den herren fr. zubitten das er vnbeschwerth solches gelt annemmen vnd durch deren soldnern vnnnd dienern jn des postmeisters behausung, gegen erhebung eines *recepissés* luffern laszen wolte.

Wan nun der herr sich souiel zubemühen gesynnet, so wolten wir morgens früe das gelt verpitschirt vberschickhen, vnd solhe mühewaltung jn andere weeg zubeschulden jn keinen vergesz stellen.

Gott mit vns.

Kaysersperg den 17ten July anno
etc. 1628

Des herren
dienstgefliessenzer
jeder zeyt

Johan Wilhem Feling
Stattschreiber ssp.

Meiner herren fr. begeren jst, der herr wolle vnbeschwerth die sach dahin das vnnszer statt jn vorsehendem stättag (weil die zeyt kurtz) vertreten werden mag, disponieren vnnnd richten

Manet alta mente repostum.«

Die Streitigkeiten zwischen Strafsburg und dem Hause Taxis wurden, wie im Archiv f. P. u. T. von 1876, S. 231, mitgetheilt, 1633 zu Ende geführt. Auf die »bewuste verenderung beim postweeszen« scheint auch das nachstehende Sendschreiben an Meister und Rath von Colmar hinzudeuten.

1. Februar 1634. Strafsburg versucht die anderweite Unterbringung des dienstlos gewordenen Postreuters Carol Bormann.

»Den ersamen weisen vnszeren besondern lieben vnd guten freündten, dem meister vnnnd rhat zue Collmar.

Vnszer freündlich dienst zuuor.

Ersam weisz besonders liebe vnd gutte freünd, durch die bewuste verenderung beim postweeszen jst vnszer burger vndt biszhero gewesene postreütter Carol Bormann dienstlos worden, welcher sich aber, so lang er jn vnszeren diensten sich offgehalten, zu jeder zeit willig gefliessen vnd treu (anders jst vnsz nie zu hören für-

kommen) vndt demnach also erzeigt dasz wir ihme seine anderwertliche befürderung wol gönnen, auch so viel an vnsz darzu zuhelffen geneigt sein: wann er dann desz postweesens wol erfahren vnd wir vermuthen dasz bey euch nun mehr auch mehrere anstatt der posten halben zu machen sein würd: alsz haben wir an etich jhnen Bormann hier mit fr. recommentiren wollen vnd solches vff sein gebühliches ansuchen, euch fr. ersuchend, jhr wollet etich dise person, so viel jetzige gelegenheit zu laszen will, zur befürderung befohlen sein.

Das würd er mit trewen vnd gefliessen diensten vnd wir vff begebende occurrentien gebühlich zu erwidern haben; gestalten dann wir ohne dasz etich zu beliebender willens erzeigung jederzeit erbietig willig.

Gott walte ob vnsz allen.

Datum den 1. Februarij 1634.

Georg Jacob Wormser der meister
vnd der rhat zu Straszburg.«

1640 muß Colmar dem Unternehmen der Strafsburg-Baseler »ordinari« bereits freundlich gegenüber gestanden haben; denn Strafsburg erbittet unterm 11. Mai des genannten Jahres die Mitwirkung der Colmarer Stadtoberen zur Beseitigung der Unzuträglichkeiten, welche sich aus der befohlenen Umleitung über Breisach ergaben. Der Befehl zur Berührung von Breisach scheint alsbald nach der Einnahme dieser Festung durch Herzog Bernhard von Weimar (1638) seitens des Commandanten ergangen zu sein. (Vergl. auch Archiv f. P. u. T. von 1886, S. 354.) Alle Anstrengungen zur Rückgängigmachung blieben erfolglos, obgleich es an verständigen Vorschlägen zur Abhülfe, wie in dem nachstehenden Schreiben angeführt, nicht fehlte.

»Den ersamen weisen vnszern besondern lieben vnd guthen freündten, dem meister vnd rhat zu Colmar.

Vnszer freündlich dienst zuuor.

Ersam weisz besondern lieb vnd guthe freündt, wir vernchmen dasz

sich etwas difficultet erzeigen will in dem postwesen zwischen hier vnd Basel, deszen direction hiebeuor von vns vnd den erb. zu Basel, vnszern lieben freunden vnd nachbarn, dem hiesigen postmeistern, vnszerm burgern Balthasar Krauten, mitt gewiszer masz übergeben worden, der sich auch biszher vnszers wizens kein mühe noch costen tauren laszen, in dem was zu befürderung der pacquet hatt dienen können: weil nun aber die abholung der brief in Preysach darinn merkliche hindernis veranlaszt, welches zugleich bei den Franckfurtischen vndt augsburgischen posten eine schädliche remoram nach sich gezogen, mit empfindlicher beschwerdt der commercien, jnsonderheit aber auch bey dardurch gehinderter spedirung anderer importirender schreiben, welche das gemeine wesen vnd vornemlich die hinländische parthey berühren.

Als ist der mittelweg gesucht die post vf e. ld. statt gelegt, vnd daraus befunden worden dasz es in der zeit ein merckliches zutrage: es hatt auch die meinung nie gehabt, wie noch, dasz dardurch die preysachische brief auszgeschlossen vnd von der post separirt, vielmehr dasz sie durch nebens botten an einen sicheren bequemen orth vf der post straszen gelüfert, vnd daselbsten jedesmaln durch die ordinari respective erhebt vnd wider abgegeben werden, also darinn geschehen solte was sonsten im gantzen heyl. reich üblich vnd herkommens.

Wir wissen desz herrn general majors von Erlach excellz. zu befürderung desz gemeinen nutzens ohne das begierig, vnd haben derentwegen gern gehört dasz sich eingangs ermelten vnszer burger vnd geordnete postmeister selbst nacher Preysach begeben, mitt deroselben nach nothurft bereden, auch zu befürderung der richtigkeit dem postmeister von Basel ebenermaszen dahin vertagen wolle, in hoffnung es werde sich der schlusz also finden dasz dardurch eingangs gedachte difficulteten abgewendet vnd

im übrigen die posten befördert nicht gehindert sein mögen.

Ahn e. ld. e. recommendiren wir nun, wie die sach selbsten, also auch vnszern burger hiemit fr. dienstlich, stellen dabey zu jhrem vernünftigen nachdenken ob jhres theils durch ein persöhnliche abordnung oder aber eine bewegliche schriftliche erinnerung an desz herren general major von Erlach excellz., damit dieszes gemeinnutzige werck mehrers erleüchert werden möchte.

Wir seind hingegen e. ld. zu angenehmen diensten bester maszen erbietig, vnd thun vns samptlichen dem schutz desz höchsten gottes trewlich befehlen.

Datum den 11. maij anno 1640.

Bernhard von Kageneck, der
meister vnd der rhat der statt
Straszburg.«

Nach zwölfjährigen vergeblichen Verhandlungen mit der Commandantur der inzwischen an Frankreich gefallenen Festung Breisach versuchte die Stadt Colmar ihrerseits, die fortdauernden Verkehrserschwernisse durch Herstellung eines Anschlusskurses nach Markolsheim zu mindern. Zwei hierauf bezügliche Schreiben nach Schlettstadt und Straßburg finden sich im diesjährigen Jahrgang des Archivs f. P. u. T., S. 355 abgedruckt. Die Antwort vom Bürgermeister und Rath zu Schlettstadt sind wir in der Lage hier mitzutheilen.

24. Juli 1652.

»Den fürsichtigen ehrsamben weisen, dem meister vnd dem rath desz heyligen reichsz statt Collmar, vnszer besonders lieben nachpahren vnd guetten freündten.

Collmar.

Vnszeren freündt. nachpahrlichen dienst vnd gruesz zuevor.

Fürsichtige ersambe weisze besondersz liebe nachpahren vnd guette freündt,

Obwohlen wür von der angedeutten postverenderung vnd darauff beschehnen sonderbahren straszburgischen deputa-

tion auch gewisse nachricht bekhommen, so seindt wir jedoch in denen guetten gedanckhen vnd hoffnung gestanden dasz esz damit vornemblich zue manutation einesz dessentwegen in dem fridenschlusz sich endthalten den, sonderen auszuführenlichen paragraphi nochmahlen bey dem alten herkhommen gelaszen werden solle: weilsz aber denne schnur strackh entgegen auszgeschlagen, vnd einen neuen weeg gewonnen, müeszen würsz zwahr mit eüch gleich wohl dahien gestelt sein laszen, wollen beneben aber nicht ermanglen bisz nechstkommenden sambstag dasz erste mahl vmb abholvnd endthebung all hiehero gehöriger postschreiben jehmanden von den vnszerigen nacher Margoltzheim abzuefertigen vnd einen versuoch zue thun ob die continuation der mühe werth sein, auch den costen ausztragen, vnd wie also, mit einem worth, sich dasz geschäft führobasz anlaszen vnd vnsz zueschlagen möchte.

Gott halte ob vnsz allerseithsz mit seinem allgewaltigen gnaden schutz, vnd thun vnsz dem selbigen zuegleich mit sonderem vleisz erlaszen.

Datum den 24...ten julij anno 1652.

Burgermeister vnd rath desz heyl. röm. reichsz statt Schletstatt.«

Im Jahre 1661 war den gerechtfertigten Wünschen der Städte auf Wiederherstellung der alten directen Postverbindung noch nicht Rechnung getragen, wie aus den beiden nächstfolgenden Zuschriften hervorgeht.

8. April 1661. Bürgermeister und Rath von Straßburg übersenden der Stadt Colmar Abschrift einer an den französischen Intendanten im Elsaß, de Colbert, gerichteten Vorstellung; man ist aber in Straßburg selbst der Ansicht, daß »ein künftiger gubernator (von Breisach) der bequämblichkeit halber ein gleichförmiges manutuniren vndt derenthalben der herr jntendant — — sich nicht gern zwischen thür vnd angel stecken wollen«.

»Den ehrsamem weisen, vnszern besondern lieben vnd guten freündten, dem meister und rath zu Colmar.

Vnszer freündtlich dienst zuuor.

Ehrsame weisze besonders liebe vnd gute freündt.

Wir erinnern vnsz annoch gutemaszen wasz bereits in anno 1659 zu ahnfang desz jahrs wegen widerverlegung der baszlerischen post auff Colmar vnd Ensizheim vnder handen gewesen vnd wasz gestalten solches vorhaben durch den herren gubernatorn in Breysach verhindert worden: wir stehen aber auch nicht ohnbilling in der vorsorg es werde ein künftiger gubernator der bequämblichkeit halber ein gleichförmiges manutuniren vndt derenthalben der herr jntendant, wie gern er auch schon sonsten vielleicht die anderung sehen möchte, sich nicht gern zwischen thür vnd angel stecken wollen.

Doch vnderlaszen wir nicht das werck allermaszen mit gehende copia mehrern jnhalts zu erkennen gibt, zu reassumiren, vnd dem herren jntendanten die nothdurfft zu gemüth zu führen, des versehens e. ldt. werde jhres ortsz zu treibung deszselbigen gleicher gestalt zue concurriren nicht ermanglen wollen.

In erwarthung erfolgs, thun wir vnsz allerseits göttlichem schutz bestermaszen empfehlen.

Datum den 8.ten. april. 1661.

Geörg Dietrich Zorn,
der meyster vnd der rath
der statt Straszburg.«

Der Inhalt der beigefügten Vorstellung an den Intendanten de Colbert läßt ersehen, mit welcher Nichtachtung französischeits der elsässischen Bevölkerung zu jener Zeit begegnet worden ist. Die anfänglich nur für die Dauer des Krieges »*pour interrompre toutes suspectes correspondances*« gewünschte Leitung der Straßburg—Baseler Post über Breisach, welche die Interessen weiter Landstrecken schädigte, wurde zwangsweise aufrecht erhalten, obgleich es sich lediglich um eine von den be-

theiligten Städten und auf deren Kosten eingerichtete Verbindung handelte. Dem städtischen Postmeister von Straßburg wurde französischerseits nicht allein die für den Umweg über Breisach »de la part de S. M. Tres Chrestienne« gewährte Entschädigung von jährlich 100 Thalern widerrechtlich entzogen, sondern sogar dasjenige vorenthalten, was er an Portogebühren zu fordern hatte. Weiteres möge aus dem Schreiben selbst, einem eigenartigen Gemische französischer Höflichkeit und deutschen Freimuthes, entnommen werden.

»Copie de la lettre de la republique de Strasbourg à Mons^r de Colbert jntendant dans l'Alsace.

Du 8 d'auril 1661.

Monsieur,

C'a esté avec beaucoup de joye que nous avons appris la nouvelle de vostre heureuse arrivee au pays, et nous n'aurions pas manqué de vous le tesmoigner tout aussitost, si, pour n'interrompre pas vos occupations d'importance, nous n'avions trouvé plus à propos de differer ce devoir jusqu'à ce qu'il se presentast quelque occasion digne de vostre entretien.

Presentement donc, que la matiere nous en est entre les mains, agreez que nous nous en acquitions et que nous vous declarions par celle-cy la satisfaction universelle que ce vostre retour a engendré au pays et le bon augure que chacun prend pour l'advenir de ce soing tres particulier que vous avez tousjours apporté et naturellement estes accoustumé d'apporter à l'entretene^mt du bon voisinage.

En nostre particulier faisons nous veritablement grand estat de l'amitié dont il vous a plû nous honorer, et en la confiance que nous y avons, nous prenons aussy la liberté de vous rafraischir par ces presentes la memoire des remonstrances qui, au suiet de l'ordinaire de Basle, vous ont esté faites de nostre part il y a deux ans.

Il vous souviendra peut estre, Monsieur, qu'il vous a esté représenté

en ce temps là que la premiere et ancienne route de ce postillon auroit esté par Selestade, Colmar et Ensisheim; que, pendant la guerre seulement, pour interrompre toutes suspectes correspondances, Messieurs les gouverneurs de Brisac auroient désiré qu'il passast par aupres de là; que, pour y porter nostre maistre de poste, on luy auroit offert de la part de S. M. Tres Chrestienne vne pension annuelle de 100 escus; que là dessus, ayans esté requis, nous y aurions donné nostre consentem^t; que du temps du feu sieur Baussan ceste assignation auroit esté revoquée; que du depuis nostre maistre de poste se plaignoit qu'on auroit mesme manqué à luy payer seulement ce qui luy estoit dû de port de lettres; que cet ordinaire ayant esté estably et jusqu'à présent entretenu par les deux villes de Strasbourg et de Basle, la disposition d'icelle ne dependroit aucunem^t d'un gouverneur de Brisac, mais de deux dites villes; que ceste route de Brisac apporteroit beaucoup d'incommoditez et d'empeschemens à la poste; qu'il se trouveroit bien d'autres moyens de faire tenir les lettres à Brisac aussy seurement que par ceste voye là; que la reigle des postes seroit de les faire passer par les villes marchandes; que la paix s'estant faite il seroit convenable au contenu d'icelle de remettre aussy cet ordinaire en son premier estat; que mesme cela seroit fort avantageux à la cour souveraine d'Ensisheim.

Tout cela, Monsieur, vous a esté deduit fort au long, et nous estions sur le poinct d'apporter les ordres necessaires pour le restablissem^t de la premiere route, si alors vous n'aviez pas trouvé à propos de le differer encor pour quelque temps.

A present, bien que nous continuions ce mesme dessein, nous n'y avons pourtant encor rien voulu disposer sans vous en donner part auparavant, et comme nous nous ne doutons pas, Monsieur, que vous ne soyez de mesme advis, et que vous ne

reconnoissiez fort facilement la justice qu'il y a en ceste affaire, nous sommes resolut tout aussytost que nous aurons appris vos sentimens de vous envoyer quelqu'un des nostres afin de vous faire dedarer plus au long l'ordre qui se pourroit donner en tout et particulierem^t pour l'adresse des lettres de Brisac, afin d'oster aussy à ces Mess^{rs} tout suiet de plainte.

Nous attendons sur cela vostre responce et persistons cependant fermement dans la resolution que nous avons prise de demeurer à jamais . . . «

Dem ersten von uns mitgetheilten Schriftstück in französischer Sprache möge die letzte alte aus dem Colmarer Archiv uns zugegangene Post-Urkunde in deutscher Sprache folgen. Es handelt sich um den Ausdruck der Freundschaft zwischen Colmar und Straßburg: die Stadt Colmar verehrt

dem Straßburger Postmeister ein halbes Fuder Wein.

»Den 25. novembris 1666.

Ahn h. postmeistern zue Straszburg.

Hiebey übersenden wir demselben, nächst fr. begrüssung, durch bringern dieses, vnsren angehörigen Schiffmann Hans Jacob Pfaffen, ein halb fueder wein zue verehr, welches der herr zue fr. wolgfällen annehmen, in gsundheit vnd fröligkeit geniessen, vnd mit seiner angenehmen correspondenz, wie biszanhero, also noch ferners gegen uns zu continuiren belieben, auch unserer wieweilen bereiten willfärigkeit zue allen begebenheiten versichert bleiben wolle.

Gött. gn. protection uns damit allersits wolbefohlen.

Geben den 25. novembris 1666.«

(Schluß folgt.)

72. Englische Postsparkassen im Jahre 1884.

Der vor einiger Zeit veröffentlichte 31. Geschäftsbericht des britischen General-Postmeisters für das am 31. März 1885 beendigte Rechnungsjahr gewährt neben einem allgemeinen Gesamtüberblick über den Stand des Postsparkassenwesens in Großbritannien zu Ende des Jahres 1884 unter seinen Anhängen noch besondere Aufschlüsse sowohl über die Geschäftsthätigkeit und Verwaltung des großbritannischen Postsparkassenwesens, wie auch über die derzeitige Lage und Gestaltung der Sparkassenverhältnisse einiger anderer Staaten. Wir entnehmen dem Berichte die nachstehenden Mittheilungen.

Es stellte sich Ende Dezember 1884 in Großbritannien a) die Zahl der für den Sparverkehr geöffneten Postanstalten auf 7 756, b) die Zahl der umlaufenden Postparbücher auf 3 333 675, c) das auf die Postparbücher entfallende Guthaben, einschließlic der gutgeschriebenen Zinsen, auf 44 773 773 Pfd. Sterl. oder auf 895 475 460 Mark.

Bei einer Gesamtbevölkerung von

35 600 000 Köpfen entfiel hiernach bereits auf 4 590 Einwohner eine Postsparsparstelle, während im Deutschen Reiche seither eine Sparstelle erst auf 13 058 Einwohner kam. Privatsparbanken bestehen außerdem 411. Das von den Privatsparbanken auf die Postsparkasse im Jahre 1884 übertragene Kapital belief sich auf 56 616 Pfd. Sterl., während andererseits 12 806 Pfd. Sterl. von der Postsparkasse den Privatsparbanken überwiesen wurden. Der Gesamtbetrag der bei der Postsparkasse niedergelegten Gelder ist von Jahr zu Jahr gestiegen. Im Februar 1885 betrug die Summe der Postsparkassengelder 46 084 697 Pfd. Sterl., die Summe der bei den Privatsparbanken hinterlegten Beträge 45 799 433 Pfd. Sterl.

Die Mitwirkung der Pfennigsparkassen (*Penny Banks*) bei den Ergebnissen der Postsparkasse ist im Jahre 1884 eine weniger lebhaft gewesene. Die Beteiligung erstreckte sich im Jahre 1883 auf 294, im Jahre 1884 aber nur auf 203 Pfennigsparkassen. Diese Abnahme betrifft fast ausschließ-

lich die Schulsparkassen — von denselben unterhielten im Jahre 1883 noch 159 bei der Postsparkasse Contos, im Jahre 1884 dagegen nur noch 74 —, sie hat darin ihren Grund, dafs die Postsparkasse selbst alle erforderlich erscheinenden Spargelegenheiten bietet. Man ist sogar im Jahre 1884, wie der Geschäftsbericht besonders hervorhebt, dazu übergegangen, das seither für gewisse grofse Fabriken angewendete System der Einsammlung von Spareinlagen auch auf Arbeiter, welche in der Hopfenernte mit dem Pflücken des Hopfens beschäftigt waren, auszudehnen.

Im Jahre 1884 sind 16 930 Anträge auf Auszahlung der Guthaben verstorbener Sparer erhoben worden. Hierbei hat sich die »*Provident Nominations and small Intestacies Act vom Jahre 1883*« bereits von Vortheil erwiesen. Die Wirkung dieses Gesetzes geht dahin, die Zahl der Fälle, in denen letztwillige Urkunden und Erbesberechtigungsanerkennnisse der Behörde beigebracht werden müssen, dadurch zu vermindern, dafs die Grenze, innerhalb welcher von der Beibringung derartiger Schriftstücke abgesehen werden kann, von 50 auf 100 Pfd. Sterl. hinaufgerückt ist, und dafs im Weiteren eine dritte Person im Voraus ernannt werden kann, welche für den Fall des Todes des Sparers dessen Sparguthaben abzuheben berechtigt ist. Im Laufe des Jahres 1884 wurden 5 732 solcher Ernennungen vorgemerkt.

Die Betriebs- und Verwaltungskosten der Postsparkasse beliefen sich für das Jahr 1884 auf den Nettobetrag von 248 618 Pfd. Sterl., was für jeden ein-

zelnen Sparfall einen Kostenaufwand von $6\frac{9}{10}$ Pence — gegenüber einem solchen von $7\frac{1}{10}$ Pence im Jahre 1883 — ergibt.

Aus den im Geschäftsbericht enthaltenen Mittheilungen über die Sparkassen- bz. Postsparkassenverhältnisse in einigen anderen Ländern ist Folgendes hervorzuheben.

Es wird erwähnt, dafs sich in Finnland der gesetzgebende Senat des Landes anscheinend für die Einführung von Postsparkassen nach englischem System entschieden habe, dafs auf den britischen Bahamainseln die Einführung eines Postsparkassengesetzes nahe bevorstehe, dafs das Sparmarkensystem neuerdings in Jamaica und Hongkong Boden gefunden habe, und dafs in dem letztgenannten britischen Besitzthum von der Hongkong- und Shanghai-Bankkorporation eine Sparkasse ins Leben gerufen sei, welche auf einer zum Theil neuen Grundlage beruhe, indem die Mindesteinlage bei dieser Sparkasse ein Dollar sei, welcher durch Ansammlung von Postmarken zu 10 Cents gebildet werden könne.

Die Ergebnisse der Postsparkasse in dem Dominion von Canada werden in dem Geschäftsbericht für Ende Juni 1884 wie folgt dargestellt. Es betrug a) die Zahl der umlaufenden Sparbücher 66 682, b) das Guthaben der Sparer 13 245 552 Dollars oder etwa 52 982 200 Mark.

Die Ergebnisse in den sieben australischen Colonien stellten sich für die allgemeinen und die Postsparkassen zusammen nach dem Geschäftsbericht Ende Juni 1883 wie folgt:

Colonie	Zahl der Sparer	Gesamtbetrag des Guthabens der Sparer
Neu-Südwaless	66 604	2 805 856 Pfd. Sterl.,
Victoria	137 093	2 818 435 -
Neu-Seeland	69 966	1 687 738 -
Süd-Australien	46 388	1 500 249 -
Queensland	26 642	1 086 685 -
Tasmanien	17 231	380 343 -
West-Australien	1 904	24 838 -
Summe	365 828	10 304 144 Pfd. Sterl. oder 206 082 880 Mark,

Wir bemerken hierzu auf Grund der von den Postverwaltungen der australischen Colonien erstatteten Jahresberichte, daß Postsparkassen in der Colonie Victoria seit 11. September 1865, in der Colonie Neu-Seeland seit 1. Februar 1867 und in der Colonie Neu-Südwaies seit 1. September 1871 bestehen. Diese Postsparkassen sind durchweg nach englischem Muster eingerichtet, sie verzinsen die eingelegten Sparbeträge wenigstens zu 4 pCt. (die Colonie Neu-

Seeland Beträge bis zu 200 Pfd. Sterl. sogar zu $4\frac{1}{2}$ pCt.) und legen die Spargelder vorzugsweise entweder unmittelbar im Staatsschatz verzinslich oder auch in Staats-, Communal- und Industriepapieren an; sie haben endlich durchweg seit Anfang der 80^{er} Jahre das Sparmarkensystem angenommen. Der Stand dieser Postsparkassen war nach den vorliegenden neuesten Jahresberichten in den einzelnen Colonien folgender:

Colonie	Zeitpunkt	Zahl der Postsparkassen	Zahl der Sparer	Betrag des Guthabens
Victoria	Ende 1882	209	63 339	1 150 391 Pfd. Sterl.,
Neu-Seeland	- 1882	190	57 717	1 470 951 - -
Neu-Südwaies	- 1883	248	45 721	1 183 519 - -
Summe		647	166 777	3 804 861 Pfd. Sterl. = 76 097 220 Mark.

In der Colonie Queensland, wie auch anscheinend in den übrigen australischen Colonien sind Postsparkassen noch nicht in Wirksamkeit. In Queensland wurde unterm 1. Januar 1865 eine Regierungssparkasse begründet, welche mit einer größeren Anzahl Districtssparkassen (42) ausgestattet wurde. In Süd-Australien wirken die Landes-Telegraphenan-

stalten seit dem 1. Januar 1867 als Agenturen der Privatsparbank. Die Zahl dieser Agenturen betrug Ende Juni 1884 82; dieselben vermittelten während des Rechnungsjahres 1883/84 69 588 Einlagen zum Gesamtbetrage von 439 893 Pfd. Sterl. und 20 392 Rückzahlungen zum Gesamtbetrage von 412 697 Pfd. Sterl.

73. Der Nord-Ostseekanal.

Der Bau des Nord-Ostseekanals, dieses großen nationalen Werkes, dessen Inangriffnahme in nächster Zeit bevorsteht, bietet für das gesammte deutsche Vaterland ein so reges Interesse, daß wir es für angezeigt halten, unseren Lesern von den Entwicklungsstufen und dem Werdegang der großartigen Meeresverbindung einen Ueberblick zu geben.

Der Plan, einen Kanal zwischen den beiden, unsere Küste umspülenden Meeren herzustellen, reicht weit in die Vergangenheit zurück, denn schon seit fünf Jahrhunderten ist man fortgesetzt bemüht gewesen, zwischen der Nord- und Ostsee eine Wasserstraße zu

schaffen, welche, unter Vermeidung der anerkanntermaßen sehr gefährvollen Seereise um das Kap Skagen, beide Meere in eine nähere und vortheilhaftere Verbindung bringen sollte. Im Laufe der Zeit ist eine ganze Reihe solcher Verbindungen geplant worden. Ueber dieselben entnehmen wir im Wesentlichen dem Centralblatt der Bauverwaltung Folgendes. Von den geplanten Kanalbauten sind drei thatsächlich zur Ausführung gekommen, während eine große Anzahl derselben, welche das Ziel in einer allein zweckmäßigen größeren Anlage erreichen wollten, nie über die Vorarbeiten oder ersten Anfänge hinaus gediehen ist.

Die wirklich ausgeführten Bauten sind:

1. der Stecknitzkanal,
2. der Alster-Travekanal,
3. der Eiderkanal.

1. Der in den Jahren 1391 bis 1398 erbaute Stecknitzkanal ist als eine Verbindung der beiden Meere in dem Sinne, wie man sie sich heute denkt, nicht zu betrachten. Er gehört eigentlich unter die Zahl der Binnenkanäle, die für den Seeverkehr, selbst nach Lage der älteren Seeschiffahrt, nicht geeignet sind. Dennoch wurde durch den Stecknitzkanal, der sich noch heute fast im ursprünglichen Zustande befindet, die erste Möglichkeit geschaffen, mit Vermeidung der Fahrt um das Kap Skagen zu Wasser von der Nordsee in die Ostsee zu gelangen.

2. Der Alster-Travekanal wurde im Jahre 1448 durch einen Vertrag zwischen Hamburg und dem Herzog Adolf von Holstein beschlossen, jedoch erst 1525 mit Betheiligung Lübecks gebaut und schon 1550 in Folge einer Fehde mit benachbarten Grundherren wieder zerstört. Das Kanalbett ist noch jetzt theilweise vorhanden, die Schiffahrt ist aber seit jener Zeit nicht wieder aufgenommen worden.

3. Der Eiderkanal war ursprünglich in größeren Abmessungen geplant, als er wirklich zur Ausführung gelangt ist. Mangel an Geld scheint der Hauptgrund gewesen zu sein, daß von der früheren Absicht abgegangen wurde. Wollte Prinz Friedrich von Dänemark, der eifrige Förderer des Unternehmens, überhaupt etwas erreichen, so war es nur in den Größenverhältnissen möglich, in denen der 1777 bis 1785 erbaute Eiderkanal auf uns überkommen ist. Zur Verbindung der beiden Meere wurde der natürliche Lauf der Eider bis Steinrade benutzt und von hier aus ein neuer Wasserweg gegraben, der bis zum Flemhuder See die obere Eider in sich aufnahm und, nach Durchbrechung der Hauptwasserscheide, nördlich von der Stadt Kiel die gleichnamige Bucht erreichte. Die sechs vorhandenen Schleusen haben jede 32 m nutzbare Länge und 7,9 m

Breite, während der Kanal eine Fahrwassertiefe von 3,2 m hat. Derselbe ist daher für größere Kriegs- und Handelsschiffe ungeeignet.

Die nicht zur Ausführung gelangten Entwürfe — 13 an der Zahl — verfolgten, abweichend von den vorgenannten Bauten, welche fast lediglich dem Handelsverkehr zu dienen geschaffen waren, neben der Erleichterung des Güteraustausches auch militairisch-politische Zwecke. Von diesen Entwürfen seien ihrer Bedeutung wegen hier nur erwähnt diejenigen:

- a) für die Linie von Husum über Schleswig nach Eckernförde, und
- b) für die Linie von Brunsbüttel nach Eckernförde.

Die erstbezeichnete Linie würde für die meisten Schiffsreisen die kürzeste Verbindung der beiden Meere geboten haben; indessen entsprach insbesondere die westliche Anfahrt zur Hevermündung durch das sechs deutsche Meilen breite Watt in ihrer unzureichenden Tiefe und unbeständigen Lage nicht den Anforderungen, welche an einen auch für große Kriegsschiffe stets zugänglichen Kanal gestellt werden müssen.

Für die Linie unter b) wurde im Jahre 1848 von den Gebrüdern Christensen ein Entwurf veröffentlicht. Sowohl Brunsbüttel, nahe der See an der Elbe gelegen, als auch die weite Eckernförde boten gute Endhäfen und stets zugängliche Einfahrten; die Verbindung der genannten Orte deutete zugleich die Richtung an, in welcher ein in gleicher Höhe mit dem gewöhnlichen Spiegel der zu verbindenden Meere liegender, durch Schleusen nicht unterbrochener Kanal mit möglichst geringen Kosten und in kürzester Linie hergestellt werden konnte.

Im Jahre 1864 wurde der Geheime Ober-Baurath Lentze von der preussischen Regierung beauftragt, die Möglichkeit der Anlage eines Nord-Ostseekanals zu prüfen und einen bezüglichen Plan auszuarbeiten. Damit trat die ganze Angelegenheit in eine neue Entwicklungsstufe, in welcher die bis-

her zerstreuten und haltlosen Bestrebungen Einzelner unter dem mächtigen Schutz eines großen, nahe theiligten Staates gesammelt und, wenn auch mit Unterbrechungen, zu dem nunmehr erreichten glücklichen Abschlufs geführt wurden.

Lentze entschied sich im Großen und Ganzen für die von den Gebrüdern Christensen in Vorschlag gebrachte Linie, legte einen ausführlichen Bauentwurf vor und fügte demselben auf Erfordern des Königl. Kriegsministeriums einen Plan für eine Kanalabzweigung von Steinrade nach Kiel bei. Da Schleswig-Holstein zu jener Zeit noch nicht mit Preußen vereinigt war, so konnte es nicht in der Absicht des letzteren liegen, mit eigenen Kosten auf fremdem Grund und Boden eine Anlage herzustellen, über die dem Erbauer nachträglich nicht die freie Verfügung zugestanden hätte. Preußen war daher geneigt, eine Gruppe großer Finanzfirmen zu unterstützen, welche sich erboten hatten, mit Hülfe einer Actiengesellschaft unter Bethciligung des Staates das Unternehmen ins Werk zu setzen. Die Verhandlungen waren zwar noch nicht zum Abschlufs gebracht, aber doch so weit gediehen, dafs in der Thronrede vom Januar 1866 die baldige Inangriffnahme des Kanals erwähnt und die Bereitstellung entsprechender Geldmittel in Aussicht genommen werden konnte. Der kurz darauf entbrannte Krieg machte jedoch allen Plänen, die zwar noch nicht aufgegeben wurden, deren Erfüllung aber stets auf günstigere Gelegenheit verschoben werden mußte, ein schnelles Ende. Zur Aufschiebung des Kanalbaues trug wesentlich der Umstand bei, dafs man in militairisch-maritimen Kreisen zunächst lieber eine wirkliche Verstärkung der Seestreitkraft anstrebte, als eine mittelbare durch die Gewährung der Möglichkeit, die kleine vorhandene Flotte mit Benutzung des Kanals bald in diesem, bald in jenem Meere verwenden zu können.

Der neueste Zeitabschnitt in der Vorgeschichte des Nord-Ostseekanals begann im Jahre 1878, indem der Hamburger Kaufmann und Rheder H. Dahlström eine Schrift, »Die Ertragsfähigkeit eines schleswig-holsteinischen Seeschiffahrtskanals«, veröffentlichte und später seitens der preussischen Regierung die Erlaubniß erhielt, Vorarbeiten zu einer Linie von Brunsbüttel über Rendsburg nach Kiel zu machen. Dahlström, dem die von dem Geheimen Ober-Baurath Lentze s. Z. ausgearbeiteten Bauentwürfe zur Benutzung bereitwilligst überlassen wurden, reichte im Mai 1881 die von ihm in technischer und wirthschaftlicher Beziehung eingehend begründeten Vorarbeiten zu dem Kanalbau ein. Diese Vorarbeiten, welche die preussische Regierung für 30 000 Mark ankaupte, wurden in wiederholten Berathungen in den Jahren 1881, 1883 und 1884 seitens der Commissarien preussischer und Reichsbehörden einer genauen Prüfung in militairischer, wirthschaftlicher und baulicher Beziehung unterworfen und dem im November 1885 bei dem Bundesrathe eingebrachten Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung eines Nord-Ostseekanals, zu Grunde gelegt. Während der Dahlström'sche Bauentwurf die Kosten für den Bau des Kanals auf 107 400 000 Mark veranschlagte, schließt der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausgearbeitete erweiterte Bauplan mit der Summe von 156 000 000 Mark ab. Die Mehrkosten sind ganz auf die Nutzbarmachung des Kanals für die Kriegsführung in Anschlag zu bringen.

Ueber die außerordentliche Wichtigkeit und Bedeutung des Kanals entnehmen wir aus der dem eingebrachten Gesetzentwurf beigegebenen Begründung Folgendes.

Die Lage der beiden deutschen Kriegshäfen an der Ostsee und an der Nordsee, die Möglichkeit, dafs durch eine feindliche Streitmacht die Ostsee an den dänischen Inseln gesperrt und

dadurch ein Zusammenwirken der an den genannten Meeren stationirten Theile der Kaiserl. Flotte gehindert werde, lassen nach Erfüllung der nächsten Aufgaben für die Kriegsmarine die endliche Verwirklichung des seit Jahrzehnten verfolgten Nord-Ostseekanalplanes als ein unabweiliches Bedürfnis erscheinen. Die Rücksicht auf die Flotte erfordert, daß die Ausführung den Gröfsenverhältnissen der deutschen Kriegsschiffe entsprechend bewirkt werde, und daher rechtfertigt sich die Uebernahme derselben durch das Reich, welches in Folge dessen Bauherr und Eigentümer des Kanals wird. Besondere Interessen Preussens begründen indessen andererseits einen Anspruch des Reichs auf eine angemessene Vorausleistung seitens dieses gröfsten, an beiden Meeren gelegenen Bundesstaates.

Erst durch die Herstellung eines quer durch Holstein führenden Kanals, welcher sämmtlichen, auch den gröfsten Schiffen der deutschen Kriegsmarine den Durchgang und damit eine Vereinigung bz. ein Zusammenwirken der beiden Flottentheile in jedem der beiden Meere ermöglicht, wird eine wirksame Vertheidigung der deutschen Seeküsten mit den vorhandenen Kräften gewährleistet. Anderenfalls besteht die Gefahr, daß die Theile isolirt werden, und es genügt ein Mehr über die Hälfte der deutschen Seestreitkräfte auf Seiten der feindlichen Macht, eine Ueberlegenheit der letzteren über den in dem einen Meere befindlichen Theil der deutschen Flotte herbeizuführen.

Die Einrichtung des Kanals für die im Vordergrund stehenden Zwecke der Kriegsmarine, die Beschaffung der deshalb nöthigen Befestigungen, Schleusenwerke u. s. w. machen das Werk zu einem wesentlich kostspieligeren, als wenn dasselbe ausschließlich den Interessen des Handels zu dienen bestimmt wäre.

Diese Mehrkosten können indessen nicht von der Verantwortlichkeit entbinden, welche mit Recht der Reichs-

verwaltung und den gesetzgebenden Körperschaften im Reiche würde zugeschoben werden, wenn in einem künftigen Kriege Deutschlands der Mangel des Kanals sich fühlbar machen sollte.

Neben den vorstehenden Erwägungen kommen die außerordentlich wichtigen wirthschaftlichen Interessen in Betracht, welche seit langen Jahren an den Plan geknüpft sind. Diese Interessen stehen mit der geographischen Lage der schleswig-holstein-jütischen Halbinsel insofern in Beziehung, als die mit erheblicher Gefahr verbundene Fahrt um das Kap Skagen bedeutende Opfer an Zeit und Geld erfordert. Durch den Kanal wird der Seeweg zwischen der Nordsee und der Ostsee für alle südlich der geographischen Breite von Hull gelegenen Häfen mindestens um 237 Seemeilen abgekürzt; die Ersparnis an Zeit ist um so gröfser, je weiter südlich das Ziel der aus der Ostsee kommenden Schiffe liegt. Für Hamburg wird die Abkürzung der Reise etwa 425 Seemeilen oder 45 Stunden betragen. Segelschiffe ersparen bei Benutzung des Kanals mindestens 3 Tage, Frachtdampfer 22 Stunden. Diese Zeitersparung, welche für Segelschiffe im Durchschnitt noch gröfser anzunehmen ist, wenn man erwägt, daß Segelschiffe im Sund in Folge widriger Winde sehr häufig längere Zeit still liegen müssen, hat für den Handelsverkehr eine Reihe erheblicher Vortheile finanzieller Art im Gefolge.

Es ist sonach anzunehmen, daß der gröfsere Theil derjenigen Schiffe den Weg durch den Kanal benutzen wird, für welche sich hierbei eine wesentliche Ersparung an Zeit und damit an Geld bietet. Zur Zeit fahren durch den Sund jährlich durchschnittlich 35 000 Schiffe; wenn nun auch nach Fertigstellung des Kanals eine gröfsere Anzahl von Schiffen, welchen es nicht besonders auf Zeitersparnis ankommt, oder welche besonders günstige Wind- und Wetterverhältnisse antreffen, die Fahrt um Skagen wählen wird, so

werden voraussichtlich doch etwa 18 000 Schiffe mit 5 500 000 Registertons Raumgehalt jährlich den Kanal benutzen.

Die Fahrt um das Kap Skagen gehört zu den aufergewöhnlich gefährlichen Seereisen. Welche Opfer die Fahrt durch den Sund erfordert hat, ergibt sich aus der Thatsache, daß in den Jahren 1877 bis 1881 auf der Fahrt zwischen Ost- und Nordsee um das Kap Skagen in den Meeren, welche bei derselben berührt werden müssen, dem Sund und den Belten, dem Kattegat, dem Skagerak, dem nördlichen Theil der Nordsee bis zur schottischen Küste und der Nordsee an der jütischen und schleswig-holstein'schen Küste bis zur Elbmündung allein 92 deutsche Schiffe mit rund 20 000 Registertons Raumgehalt und einem Gesamtwert von 3 bis 4 Millionen Mark verloren gegangen sind. Bei diesen Schiffen steht genau fest, an welchen Punkten der bezeichneten Meerestheile sie verunglückt sind, so daß kein Zweifel darüber obwaltet, daß jene Meerestheile bei Benutzung des Kanals nicht berührt worden wären. Außerdem ist eine große Anzahl von Schiffen noch verloren gegangen, ohne daß der Ort des Unterganges bekannt geworden ist. Durchschnittlich sollen nach früheren Berechnungen bei der Fahrt um das Kap Skagen an Schiffen aller Nationen jährlich etwa 200 verunglücken. Es wird daher nicht nur einen Gewinn in materieller Hinsicht, sondern auch einen solchen vom humanitären Standpunkt aus bedeuten, wenn diese Gefahren durch die Kanalfahrt vermieden werden können.

Der Gesetzentwurf wurde unterm 11. Dezember 1885 dem Reichstage zur Beschlussfassung vorgelegt. Diese Vorlage fand im Reichstage allseitig eine wohlwollende Aufnahme und wurde bei der ersten Berathung — am 9. Januar 1886 — einer Commission von 21 Mitgliedern überwiesen, welche den Entwurf in sieben Sitzungen einer Durchberathung unter-

zog, denselben fast unverändert lieferte und dem Reichstage mittels eingehenden Berichts vorlegte. Aus diesem Commissionsberichte entnehmen wir, daß bei den Berathungen des Entwurfs in der Commission von keiner Seite grundsätzliche Bedenken gegen die Vorlage erhoben und folgende Punkte eingehend erörtert worden sind:

1. die militairische und maritime Bedeutung des Kanals,
2. die technischen Anlagen,
3. die wirthschaftliche Bedeutung des Kanals in Bezug auf Handel und Schiffahrt, sowie in Bezug auf die binnenländischen und landwirthschaftlichen Interessen,
4. finanzielle Gesichtspunkte.

Zu 1. gab der Chef des Stabes der Kaiserl. Admiralität, Capitain zur See Herr Köster, ausführliche Erläuterungen, beleuchtete die Flottenverhältnisse Deutschlands und anderer Länder und hob hervor, wie es zur Verhinderung einer Blokade erforderlich sei, unsere im Frieden getrennt in der Nord- und Ostsee stationirten Schiffe zu vereinigen, um eine dem Angreifer an Stärke annähernd gewachsene Flotte entgegenstellen zu können.

Ueber die technischen Anlagen des Kanals erstattete der Herr Geheime Ober-Baurath Bünsch ausführlichen Bericht.

Bei der Besprechung der Bedeutung des Kanals für Handel und Schiffahrt wurde unter Anderem erwähnt, daß der Verlust, welcher der deutschen Schiffahrt in den Jahren 1877 bis 1881 erwachsen sei, auf etwa 6 150 000 Mark veranschlagt werden könne. Die Vortheile, welche durch die Verringerung der Reisegefahr entstehen, seien indess gegenüber der Zeitersparnis gering, welche die Schiffe bei Benutzung des Kanals durch Abkürzung des Weges erzielen würden.

Die muthmaßliche Benutzung des Kanals sei seit 30 Jahren außerordentlich verschieden berechnet worden. Das Lübecker Comité, welches den Elb-Travelkanal, nicht den Kanal Kiel—

Brunsbüttel im Auge gehabt, habe berechnet, daß 18 198 Schiffe mit 1 896 000 Lasten den Kanal benutzen würden. Das Kieler Comité habe 1864 berechnet, daß von 21 586 Schiffen, welche durch den Sund gingen, 15 500 Schiffe sich dem Kanal zuwenden würden. Jetzt sei in der Vorlage ein Verkehr von 18 000 Schiffen mit 5 500 000 Registertons angenommen, gegen 8 Millionen Tons, welche Dahlström angenommen habe. Das statistische Amt habe der Berechnung nicht nur den Umfang der Sundbenutzung zu Grunde gelegt, sondern den gesammten Verkehr aller Ostseehäfen mit allen Ländern jenseits Skagen, mit Ausnahme der Häfen in England und Schottland nördlich von Sunderland, der dänischen und schwedischen Häfen am Kattegat und Skagerak, Norwegens und der russischen Häfen am Eismeer und am Weißen Meer. Der Verkehr aus der Nordsee mit sämmtlichen Häfen der Ostsee ergebe für 1877 bis 1881 161 179 Schiffe mit etwa 53 Millionen Registertons oder 10,6 Millionen Registertons für das Jahr. Wenn man davon für die erwähnten Routen beträchtliche Abzüge mache, so erscheine die Zahl von 18 000 Schiffen mit 5 500 000 Registertons für den Kanalverkehr außerordentlich vorsichtig gewählt. Man habe ferner berechnet, wie sich die Ersparung an Mannschaftsheuer, an Kohlen, Maschinenbedarf und Generalunkosten in Geldwerth umsetzen lasse. Ein Dampfschiff zwischen Nord- und Ostsee mache etwa 10 bis 12 Doppelreisen im Jahre, ein Segelschiff 3 bis 4 Doppelreisen. Bei den Dampfschiffen würde durchschnittlich bei jeder Reise eine Ersparung von etwa 2 Tagen eintreten, so daß bei 12 Reisen 24 Tage im Jahre gespart würden, was reiner Gewinn sei. Aehnlich sei es bei Segelschiffen, doch werde die Dampfschiffahrt mehr Nutzen von dem Kanal haben, als die Segelschiffahrt.

Die Höhe der Abgabe könne noch nicht endgültig festgesetzt werden. Von den durch Dahlström gehörten nauti-

schen Vereinen habe die Mehrzahl sich mit den von demselben aufgestellten Tarifsätzen mit einem Höchstsatz von 1 Mark für die Registertonne einverstanden erklärt. Im Eiderkanal komme die Abgabe auf etwa 34 Pfennig für das Kubikmeter zu stehen, wozu noch Abgaben für Bugsirlohn, Lootsengeld u. s. w. hinzutreten. Dabei passirten 2 300 Schiffe den Kanal im ganz durchgehenden und etwa 4 000 Schiffe im inneren Verkehr des Kanals. Der Tarif könne erst aufgestellt werden, wenn der Kanal fertig sei.

Diese Angaben wurden von einigen Seiten in der Commission als nicht ganz zutreffend bezeichnet. Namentlich wurde in Frage gestellt, ob die Gefahr bei dem Wege um Skagen thatsächlich so viel bedeutender sei, als bei der Fahrt durch den Kanal. Die Fahrt durch den Sund und um Skagen sei ja unzweifelhaft ein gefährlicher Seeweg. Aber die Gefahr sei im Ganzen für Dampfer wesentlich geringer als für Segler; mit der immer zunehmenden Dampfschiffahrt müßten mithin auch die Unfälle und Verluste an Zahl geringer werden. Zudem sei in den letzten Jahrzehnten für die Verbesserung der Fahrstraße, für die Beleuchtung und Betonung, für die Aufstellung von Dampfsirenen u. s. w. sowohl seitens der dänischen als seitens der schwedischen Regierung außerordentlich viel geschehen. Dieser überaus dankenswerthen Verbesserung sei es denn auch wohl zuzuschreiben, wenn die Zahl der Unfälle im letzten Jahrzehnt gegen früher beträchtlich gesunken sei. Es sei immerhin auch die Elbmündung zu passiren und anzusegeln, sowie in dem Kanal selbst manches Unglück zu befürchten. Nach der amtlichen Statistik des Deutschen Reichs haben im Durchschnitt der fünf Jahre 1878 bis 1882 jährlich auf der Elbe zwischen Hamburg und den äußeren Elbfeuerschiffen 60 Unfälle stattgefunden, darunter allein auf der Rhede von Cuxhafen 12 Zusammenstöße, 6 Strandungen und 4 Unfälle anderer Art. Die Höhe der Ver-

sicherungsgebühren würde den besten Anhalt dafür geben, wie hoch oder niedrig man die Verringerung der Gefahr bei Benutzung des Nord-Ostseekanals gegenüber dem Seeweg um Skagen veranschlagen könne; es sei zweifelhaft, ob eine wesentliche Ersparung an Versicherungsgeldern erzielt werden könne.

Auch wurde in Frage gestellt, ob die Zeitersparniß bei Benutzung des Kanals thatsächlich so bedeutend sein möge, wie in der Vorlage angenommen; viele Seeleute haben sich eine wesentlich geringere Zeitersparniß herausgerechnet. Durch die Einfahrt in die Elbe und durch das Passiren der Schleusen würde auch jedenfalls Zeitverlust entstehen. Es sei daher zweifelhaft, ob der Kanal so viel benutzt werden würde, wie in der Vorlage angenommen.

Von anderer Seite wurde darauf hingewiesen, daß manche Städte, z. B. Lübeck, durch den Kanal geschädigt werden würden, da der Verkehr von Hamburg nach der Ostsee, welcher jetzt fast ausschließlich den Weg über Lübeck wähle, in Zukunft wohl zum großen Theil den Kanal benutzen würde. Es sei fraglich, ob Dampfschiffe, die von England, Belgien oder Holland kämen, es lohnend finden würden, die Abgabe von 75 Pfennig für die Tonne zu bezahlen, und ob diese Schiffe, welche bei dem immer billigeren Betriebe der Dampfschiffe verhältnißmäßig geringe Tageskosten haben, nicht doch den Weg um Skagen vorziehen würden.

Dem gegenüber wurde ausgeführt, daß der Kanal nicht nur den Verkehr, welcher jetzt durch den Sund gehe, heranziehen würde, sondern daß sich insbesondere durch die vermehrte Küstenschiffahrt und durch die Verbindung der Nordsee mit der Ostsee ein ganz neuer Verkehr entwickeln würde, welcher heute noch nicht bestehe. Dahin sei vor allen Dingen der Verkehr von Hamburg selbst nach der Ostsee und umgekehrt zu rechnen. Schon jetzt beständen zwei Dampfschiff-

linien von Hamburg aus, welche ausschließlich den Eiderkanal benutzten und eigens für diesen Kanal gebaute Fahrzeuge hätten. Dieser Verkehr würde einer bedeutenden Entwicklung fähig sein. Ebenfalls sei es zweifellos, daß andererseits die Ostseehäfen durch den Kanal der Nordsee sehr viel näher gebracht werden würden, und daß es ihnen dadurch ermöglicht werde, den directen Handel mit dem Mittelmeer, Frankreich, Belgien und den transatlantischen Ländern bei Weitem besser zu pflegen, als es bisher möglich gewesen.

Es komme für Dampfschiffe, welche den Kanal benutzten, nicht nur auf die unmittelbar ersparten Kosten an, sondern auch auf die Aussichten, welche durch früheres Ankommen erzielt werden könnten; z. B. sei im Winter, wenn die Schifffahrt durch Eis gehemmt zu werden drohe, häufig eine jede Stunde früherer Ankunft von außerordentlicher Wichtigkeit. Es sei sehr schwer, im Voraus die Größe des Verkehrs festzusetzen. Auch für den Suezkanal, welcher unter dem Widerspruch der Engländer erbaut sei, habe man nicht ahnen können, daß der Verkehr solche Ausdehnungen annehmen würde. Was die Gefahren des Einlaufens in die Elbe betreffe und die gelegentliche Anhäufung von Schiffen daselbst, so sei jetzt, wo die Dampfschiffahrt bei Weitem überwiege, und wo anzunehmen sei, daß dieselbe nach 8 Jahren, nach Fertigstellung des Kanals, noch mehr überwiegen werde, eine Anhäufung von Dampfschiffen lange nicht so sehr in Betracht zu ziehen, wie bei Segelschiffen, welche durch widrige Winde zurückgehalten, bei günstigem Winde auf einmal in einer größeren Zahl anzukommen pflegen.

Der Herr Staatssecretair des Innern bemerkte, daß es bei solchen großartigen Anlagen unmöglich sei, alle Interessen gleichmäßig zu berücksichtigen, und daß man das Werk doch nicht unterlassen dürfe, auch wenn etwa eine einzelne Stadt, wie Lübeck, geschädigt würde. Uebrigens

interessire sich die preussische Regierung außerordentlich für den Elb-Travekanal, und er habe gutes Zutrauen, daß dieses Werk zu Stande kommen werde, wodurch Lübecks Stellung in jeder Hinsicht gebessert werden würde.

Bei Erörterung der finanziellen Gesichtspunkte wurde seitens des Regierungsvertreters Auskunft über die Summe der Unterhaltungskosten des Kanals gegeben. Die 1 900 000 Mark betragende Summe bestehe aus Unterhaltungskosten für Böschungen des Kanals, Unterhaltung von Schiffshaltern, Schleusen u. s. w., Unterhaltung von Brücken und Fähren, Betriebskosten der Fähren und Dienstfahrzeuge, Unterhaltung der Hochbauten, der Maschinen, der Kessel und Werkzeugmaschinen, sowie Betriebskosten der 12 Schleppdampfer, Kosten für das Signalwesen, für Beleuchtung, Beamtengehälter und Lootsengelder.

Von einem Mitgliede der Commission wurde darauf hingewiesen, daß die Kanalanlage ein sehr gutes Geschäft für das Reich zu werden verspreche; wenn, wie in der Vorlage angenommen, der Tarif von 75 Pfennig für die Tonne bei rund 5 600 000 Registertonnen in Anwendung käme, so würde die Brutto-Einnahme 4 200 000 Mark betragen und nach Abzug der Unterhaltungskosten von 1 900 000 Mark sich ein Netto - Ueberschuß von 2 300 000 Mark oder etwa 2,5 pCt. von dem Anlagekapital von 106 Millionen ergeben, denn die 50 Millionen Vorausbeitrag, welche Preußen zahlen müsse, seien hier nicht in Berücksichtigung zu ziehen. Rechne man außerdem den vermehrten Verdienst der Rheder sowie den wirthschaftlichen Nutzen des Kanals, ferner den Nutzen desselben für die Marine und die Küstenvertheidigung hinzu, so könne man mit Recht die Kanalanlage als eine äußerst ertragsfähige bezeichnen.

Dem gegenüber wurde von anderer Seite hervorgehoben, daß eine Abgabe von 75 Pfennig wesentlich zu hoch erscheine. Die täglichen Un-

kosten der Dampfschiffe und Segelschiffe seien nicht so hoch, wie von der Regierung angenommen werde; dieselben seien für Dampfschiffe auf etwa 60 Mark täglich für 100 Register-tonnen zu veranschlagen, eine Angabe, welche von mehreren Mitgliedern der Commission als ungefähr zutreffend anerkannt wurde. Bei der weiteren Entwicklung der Dampfschiffahrt und dem stetigen Bestreben, die Betriebskosten der Dampfschiffahrt zu verringern, sei anzunehmen, daß in etwa 8 Jahren, nach Fertigstellung des Kanals, eher ein noch geringerer Betrag für die täglichen Betriebskosten von Dampfschiffen zu veranschlagen sein werde.

Zweifelhaft sei es ferner, ob es möglich sein werde, in allen Fahrten, für welche in der Vorlage eine Zeitersparniß von 22 Stunden für Dampfer herausgerechnet sei, eine solche Ersparniß auch wirklich zu erzielen; örtliche Hindernisse, das Begegnen der Schiffe, das Passiren der Brücken, Nebel, Wind und Wetter könnten nur zu leicht unvorhergesehenen Aufenthalt bereiten; auch sei es fraglich, ob es stets möglich sein werde, die Schleusen und die Brücken des Kanals, wenn viele Schiffe sich gleichzeitig darin befinden, ohne Zeitverlust zu durchlaufen. In manchen nautischen Kreisen werde der Zeitgewinn deshalb auch nicht auf 22 Stunden, sondern nur etwa auf 12 Stunden geschätzt.

Regierungsseitig wurde darauf erwidert, daß der Ansatz von 75 Pfennig für die Registertonne von sämtlichen nautischen Vereinen, mit Ausnahme von Bremen, Lübeck und Rostock, gutgeheißen sei. Man habe den Satz als einen Durchschnittssatz angenommen, da es die Absicht sei, für Schiffe im Ballast und für Schiffe mit Kohlenladung andere Tarife in Ansatz zu bringen, als für Schiffe mit Stückgütern, sowie man auch zwischen Segel- und Dampfschiffen einen Unterschied zu machen haben werde. Die Bedingungen für die Benutzung des

Kanals lägen alle so, daß kein Zweifel sei, daß eine Geschwindigkeit von 5,3 Seemeilen für die Stunde zu erreichen sein würde; für Verzögerungen beim Durchlaufen der Schleusen, Brücken u. s. w. seien bei der Berechnung der Zeitersparnis 3 Stunden in Anschlag gebracht.

Von einem Mitgliede der Commission wurde in Anregung gebracht, daß es nothwendig sein werde, für die Sommermonate einen wesentlich niedrigeren Tarifsatz anzusetzen, als für die Herbst- und Wintermonate; während der Sommermonate müsse man den Dampfschiffen möglichst den Anreiz geben, den Kanal nicht zu umgehen; sei die Abgabe zu hoch, so würden dieselben unzweifelhaft meistens den Weg um Skagen wählen, während in den Wintermonaten allerdings vorauszusetzen sei, daß die Dampfschiffe auch bei einer etwas höheren Abgabe, als während der Sommermonate erhoben werden könnte, den Weg durch den Kanal demjenigen um Skagen vorziehen würden.

Diese Anregung wurde von Seiten der Regierungsvertreter als praktisch anerkannt. Bei der ferneren Erörterung über diesen Gegenstand wurde noch hervorgehoben, daß von manchen Seiten die Ansicht vertreten werde, daß man nur dann eine wirkliche Bedeutung in wirthschaftlicher und handelspolitischer Hinsicht von dem Kanal erwarten könne, wenn man nicht daran denken werde, einen directen Gewinn zu erzielen. Dieser Kanal dürfe nicht anders angesehen werden, als die meisten Binnenlandkanäle, bei denen man ebenfalls nicht auf Verzinsung des Anlagekapitals rechne. Die Abgabe dürfe durchaus nicht höher sein, als erforderlich, um die Unterhaltungskosten zu decken; nur dann werde sich ein großartiger Verkehr auf dem Kanal entwickeln können, und so mittelbar eine größere Ertragsfähigkeit dieser Anlage erzielt werden. Dann werde aber die nahe Verbindung zwischen Nord- und Ostsee nicht nur für die Entwicklung des Handels und der Schifffahrt in diesen Ge-

bieten, sondern auch für das gesammte wirthschaftliche Leben Deutschlands von großem Nutzen sein.

Von anderer Seite wurde berechnet, daß die Abgabe, welche man erheben könne, höchstens etwa 30 Pfennig für die Registertonne betragen dürfe. Bei dem in der Vorlage angenommenen Verkehr würde dann nur eine Einnahme von 1 650 000 Mark erreicht werden. Wollte man höhere Abgaben nehmen, so würden die baaren Auslagen der Schiffe höher sein, als die Vortheile an Kosten und Zeitersparnis, und es sei dann nicht zu erwarten, daß Schiffe überhaupt in großer Anzahl den Kanal benutzen würden.

Daß die Abgabe von 75 Pfennig für die Tonne im Durchschnitt eine zu hohe sei, wurde von fast allen Seiten in der Commission anerkannt; es wurde aber noch darauf hingewiesen, daß auch bei einer wesentlich niedrigeren Abgabe die Einträglichkeit des Kanals keineswegs zweifelhaft sei, da die Benutzung, welche die Regierungsvorlage mit 5 500 000 Tons angenommen habe, außerordentlich gering veranschlagt sei; denn es könne wohl angenommen werden, daß der Verkehr sich erheblich höher gestalten werde. In dem Suezkanal habe sich der Verkehr seit den 10 Jahren seines Bestehens verzehnfacht.

Das Gesetz wurde bei der zweiten und dritten Plenarberathung im Reichstage (am 20. und bz. 25. Februar 1886) angenommen und unterm 16. März 1886 durch das Reichs-Gesetzblatt No. 5 mit folgendem Wortlaut veröffentlicht:

§ 1.

»Es wird ein für die Benutzung durch die deutsche Kriegsflotte geeigneter Seeschiffahrtskanal von der Elbmündung über Rendsburg nach der Kieler Bucht unter der Voraussetzung hergestellt, daß Preußen zu den auf 156 000 000 Mark veranschlagten Gesammtherstellungskosten desselben den Betrag von 50 000 000 Mark im Voraus gewährt.

§ 2.

Der Reichskanzler wird ermächtigt, die Mittel zur Deckung der vom Reiche zu bestreitenden Kosten bis zum Betrage von 106 000 000 Mark im Wege des Credits zu beschaffen und zu diesem Zwecke eine verzinsliche, nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Juni 1868 (Bundes-Gesetzblatt S. 339) zu verwaltende Anleihe aufzunehmen und Schatzanweisungen auszugeben.

Die Bestimmungen in den §§ 2 bis 5 des Gesetzes vom 27. Januar 1875, betreffend die Aufnahme einer Anleihe für die Zwecke der Marine- und Telegraphenverwaltung (Reichs-Gesetzblatt S. 18), finden auch auf die nach dem gegenwärtigen Gesetze aufzunehmende Anleihe und auszugebenden Schatzanweisungen Anwendung.

§ 3.

Von den nicht zur Kaiserl. Marine und zur Bauverwaltung gehörigen Schiffen, welche den Kanal benutzen, ist eine entsprechende Abgabe zu entrichten. Die Festsetzung des hierfür zu erlassenden Tarifs wird weiterer gesetzlicher Regelung vorbehalten.

Bis zum Ablauf des ersten Jahres nach Inbetriebsetzung der ganzen Kanalstrecke wird dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath die Festsetzung des Tarifs überlassen.

§ 4.

Die vom Reiche auf Grund dieses Gesetzes alljährlich zu verwendenden Beträge sind in den Reichshaushalts-Etat des betreffenden Jahres aufzunehmen.«

Das Zustandekommen des Nord-Ostseekanals ist dadurch wesentlich erleichtert worden, daß Preußen zu den Herstellungskosten im Voraus einen Beitrag von 50 000 000 Mark, unter Verzicht auf jede Verzinsung, bewilligt. Dieses Vorgehen wird durch die besonderen Vortheile gerechtfertigt, welche dem Unternehmen innewohnen, und welche in erster Linie Preußen zufallen. Die Bewilligung des be-

zeichneten Betrages seitens Preußens ist durch Gesetz vom 16. Juli erfolgt. Zum Zwecke der Zahlung des Betrages ist, wie § 2 des erwähnten Gesetzes bestimmt, eine Anleihe durch Veräußerung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufzunehmen. Der Beitrag von 50 000 000 Mark wird nicht von vornherein auf einmal gezahlt, vielmehr auf die einzelnen Baujahre vertheilt werden, und zwar, wie der Herr Staatssecretair des Innern bei der zweiten Plenarberathung im Reichstage erklärte, nach einem zwischen Preußen und dem Reiche zu treffenden Abkommen.

Der Nord-Ostseekanal, wie er nach dem Reichstagsbeschlusse vom 25. Februar 1886 zur Ausführung gelangen wird, erhält die aus der umseitigen Skizze ersichtliche Linie.

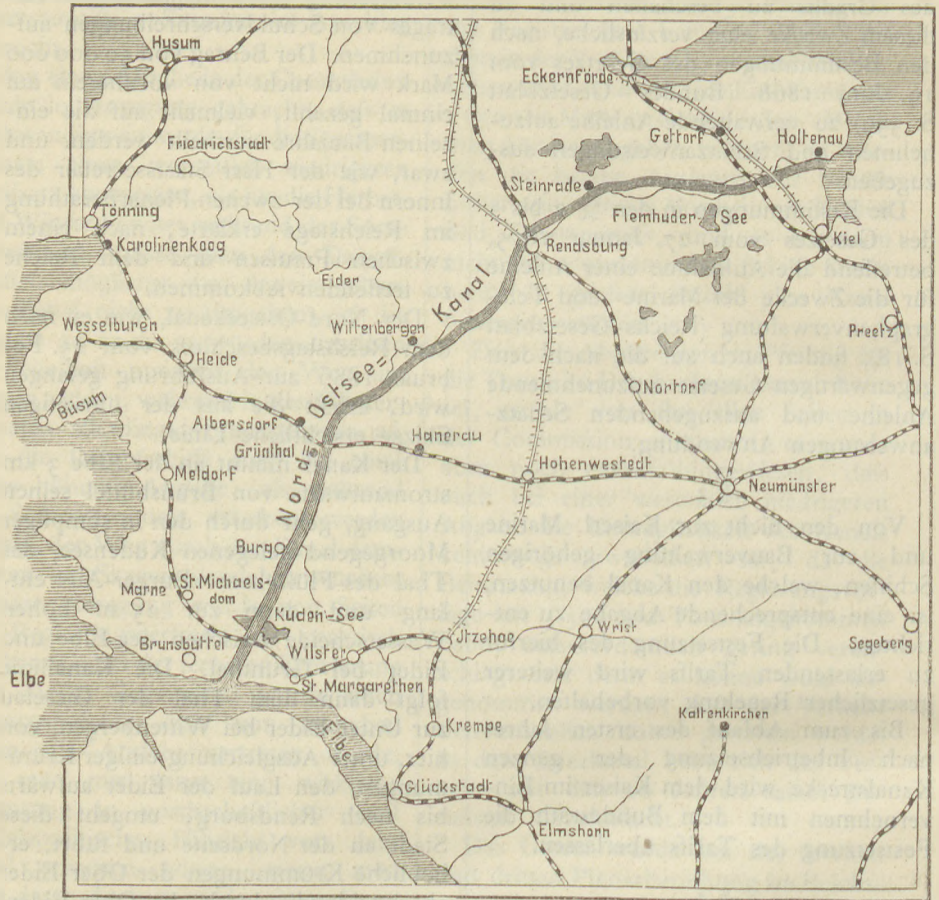
Der Kanal nimmt an der Elbe 3 km stromaufwärts von Brunsbüttel seinen Ausgang, geht durch den in sumpfiger Moorgegend gelegenen Kudensee, das Thal des Flüsichens »Burger-Au« entlang und dann zur 25 m hohen Wasserscheide zwischen der Elbe und Eider bei Grünthal. Die Kanallinie folgt dann dem Thal der Gieselau zur Unter-Eider bei Wittenbergen, von hier, unter Ausgleichung einiger Krümmungen, den Lauf der Eider aufwärts bis nach Rendsburg, umgeht diese Stadt an der Nordseite und führt, erhebliche Krümmungen der Ober-Eider abschneidend, durch die Ober-Eiderseen und den Flemhuder See und mündet bei Holtenua in die Westseite des Kieler Hafens.

Bei Wittenbergen wird ein Ab-schlusse gegen die zur Nordsee führende Unter-Eider durch ein Schleusensystem hergestellt. An der Ostseemündung wird gegen den wechselnden Wasserstand der Ostsee ebenfalls durch eine Schleuse gehörige Sicherung geschaffen. An der Elbmündung werden die Schleuseneinrichtungen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Handels- und der Kriegsmarine ganz besonders ausgedehnt werden; hier wird der Kanal aufser einer großen und einer kleineren

Kammerschleuse noch eine sehr große sogenannte Kesselschleuse erhalten, die gleichzeitig 4 Panzerschiffe zu fassen vermag. Die Endschleusen haben ausschließlich den Zweck, den Wasser-

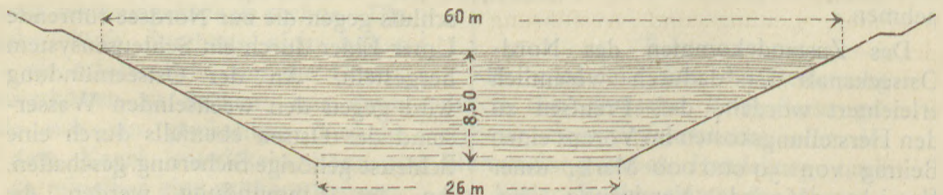
Jahr, die Elbschleuse fast täglich zu gewissen Stunden des mittleren Wasserstandes geöffnet bleiben können.

Die ganze Länge des Kanals beträgt 99 km; die Breite im Wasserspiegel



spiegel des Kanals gegen die wechselnden und Strömungen verursachenden Wasserstände der Ostsee und der Elbe

ist 60 m, an der Sohle 26 m, die Tiefe 8,5 m. Das Kanalbett wird demnach folgende Gestalt annehmen.



zu schützen. Der Kanal selbst ist ein reiner Durchstich auf Meereshöhe (Ostseespiegel), so daß er in einer Tour von den Schiffen passiert werden kann. Die Ostseeschleuse wird fast das ganze

Es werden im Kanal ohne Zusammenstoßgefahr nicht nur zwei der größten Handelsdampfer, sondern selbst ein großer Handelsdampfer und das Panzerschiff »König Wilhelm« an einander

vorbeifahren können. Besondere Ausweichestellen, wie im Suez- und im Panamakanal, werden nicht angelegt.

Die Kanallinie wird von 4 Eisenbahnlinien gekreuzt, nämlich: Itzehoe—Heide, Neumünster—Heide, Neumünster—Rendsburg und Kiel—Eckernförde. Die Ueberführung dieser Bahnlinien wird, wie schon jetzt bei Rendsburg, mittels eiserner Drehbrücken stattfinden, ebenso bei den beiden Kunststraßen bei Rendsburg, sowie zwischen Kiel und Eckernförde. Zur Ueberführung bei den anderen Landstraßen sind Dampf- und Handfähren geplant.

Die gesammte Ausschachtung des Erdreichs, zu der 15 000 Arbeiter eingestellt werden sollen, ist auf rund 64 000 000 cbm berechnet. Der Boden ist fast durchweg leicht zu bearbeitender Sand bz. sandiger Lehm; nur bei Durchstechung des Moorbodens in der Umgebung des Kudensees werden einige, jedoch keineswegs unüberwindliche Schwierigkeiten entstehen. Zur Fertigstellung des Kanals ist eine Bauzeit von 8 bis 9 Jahren angenommen worden.

Die gesammten Anschlagskosten vertheilen sich wie folgt:

Titel I. Grunderwerb und Nutzungsentschädigungen	9 900 000	Mark,
- II. Erd- und Baggerarbeiten	70 900 000	-
- III. Befestigung der Ufer und Böschungen und Bezeichnung des Fahrwassers in den Seen	7 200 000	-
- IV. Hafen- und Kai-Anlagen, Schleusen u. s. w.	36 250 000	-
- V. Brücken und Fähren	6 700 000	-
- Va. Militaria	1 000 000	-
- VI. Gebäude	1 300 000	-
- VII. Betriebseinrichtungen und Maschinenanlagen	2 250 000	-
- VIII. Insgemein	20 500 000	-
zusammen	156 000 000	Mark.

Die Prüfung der Baupläne, der Anschläge und der Bauausführung ist im Reichsamt des Innern dem im Ministerium der öffentlichen Arbeiten angestellten Geheimen Ober-Baurath Baensch übertragen worden. Zur Leitung des Baues ist in Kiel die Kaiserl. Kanal-Commission eingesetzt; unmittelbar unter dieser obersten Behörde arbeitet das Haupt-Bauamt, dessen technische Abtheilung von einem Wasserbau-Inspector geleitet wird. Für die besondere Leitung und Ausführung der Bauarbeiten werden 4 Bauämter errichtet, und zwar in Brunsbüttel, Burg, Rendsburg und Kiel. Das Bauamt in Brunsbüttel umfaßt die Mündungsanlagen und großen Schleusenbauten an der Elbe und ist nicht weiter in Unterbehörden getheilt; die 3 übrigen Bauämter sind in je 3, zusammen 9 Abtheilungen zerlegt, denen Regierungs-Baumeister vorstehen. Im Bezirk des Bauamtes in Burg sind be-

sonders die umfangreichen Erdarbeiten zur Durchschneidung der Wasserscheide zwischen der Elbe und Eider von Wichtigkeit; das Bauamt in Rendsburg umfaßt das Gebiet der Eider bis zum Gebiet des jetzigen Eiderkanals bei Steinrade, während dem Bauamt in Kiel die Durchstechung der östlichen Hauptwasserscheide zwischen Nord- und Ostsee, sowie die Anlage der Schleusenwerke und der Mündung bei Holtenau an der Kieler Bucht zufällt.

Mit dem Bau des Kanals wird voraussichtlich im Februar 1887 begonnen werden. Der erste Spatenstich soll im Monat November bei Holtenau erfolgen und zunächst nur die Bedeutung einer besonderen Feierlichkeit haben.

So ist dieses großartige Unternehmen seiner seit Jahrhunderten angestrebten Verwirklichung nunmehr nahegerückt. Mögen die Hoffnungen, welche sich an die Durchführung dieses Werkes

knüpfen, in Erfüllung gehen, und möge die neue Verkehrsstraße zum Blühen und Gedeihen der Ostseehäfen

beitragen, Handel und Schifffahrt beleben und unserer Vaterlande alle Zeit zum Segen gereichen.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Neue Verwendung des Fernsprechers. Unter vorstehender Aufschrift veröffentlicht E. Gérard in der Zeitschrift *La lumière électrique* ein Verfahren, auf bequeme und sichere Weise schnell den Ort einer Unterbrechung in versenkten Linien unter Anwendung des Fernsprechers aufzufinden. Es wird zu diesem Zwecke ein Ende der unterbrochenen Leitung isolirt, während vom anderen Ende aus durch Anlegung einer Batterie und Einschaltung eines Selbstunterbrechers intermittirende Ströme in die Leitung gesandt werden. Nunmehr geht man von dem an Batterie gelegten Ende aus das Kabel entlang, indem man in thunlichste Nähe desselben, und zwar senkrecht zur Richtung des Kabels, eine Drahtspule mit Eisenkern bringt, zwischen deren Enden ein Fernsprecher eingeschaltet ist. So lange man zwischen der Batterie und der Fehlerstelle sich befindet, kann man in dem ans Ohr gehaltenen Fernsprecher die Stromwirkungen wahrnehmen, welche in der Drahtspule durch die in das Kabel gesandten intermittirenden Ströme erzeugt werden. Das Aufhören der Stromwirkungen im Fernsprecher nach

Überschreitung der Fehlerstelle soll die Lage der letzteren mit großer Genauigkeit anzeigen.

Das Verdienst der Neuheit kann übrigens dem Verfahren des Herrn Gérard nicht unbedingt zuerkannt werden, vielmehr ist auf ein nach denselben Grundsätzen hergestelltes Instrument, die Kabelsonde, dem Erfinder, Dr. Aron in Berlin, bereits im Jahre 1880 ein Patent für das Deutsche Reich erteilt worden. Die Kabelsonde (vergl. Archiv für Post und Telegraphie No. 17, Jahrgang 1880) soll dazu dienen, aus mehreren neben einander geführten Kabeln gleicher Einrichtung ein bestimmtes Kabel ohne Anschneiden der Schutzdrähte bz. aus mehreren bloßgelegten Adern eines Kabels eine bestimmte Ader herauszufinden, sowie in einem beschädigten Kabel die Fehlerstelle einzugrenzen; auch bei diesem Apparat findet der Fernsprecher als Empfänger für die in einer Drahtspule erzeugten Stromwirkungen, welche durch die mittels Selbstunterbrechers in das fragliche Kabel bz. die Leitung gesandten Batterieströme hervorgebracht werden, Anwendung.

Neuer Telegraphentarif in Rußland. Mit dem 1. Juli 1886, dem Zeitpunkte des Inkrafttretens der auf der internationalen Telegraphen-Conferenz in Berlin gefassten Beschlüsse, ist auch in Rußland ein neuer Tarif nach dem Wortsystem für den Inlandsverkehr zur Einführung gelangt. Für die praktische Anwendung dieses Tarifs ist das russische Ländergebiet in zwei Hälften getheilt; die erste Hälfte umfaßt das europäische Rußland mit Einschluss Finnlands und des ganzen Kaukasiens; die andere Hälfte das asiatische Rußland mit Einschluss

von Sibirien, Turkestan und Transkaspien.

Der neue Telegrammtarif setzt sich zusammen aus einer Grundtaxe und einer Worttaxe.

Als Grundtaxe wird erhoben:

- a) eine Gebühr von 15 Kopeken (= 48 Pfennig) für jedes innerhalb des europäischen und des asiatischen Rußlands zur Auswechslung kommende Telegramm;
- b) eine Gebühr von 50 Penni (= 12½ Metall-Kopeken = 40 Pfennig) für jedes zwischen Orten des Groß-

herzogthums Finnland zur Auswechslung kommende Telegramm. Als Worttaxe kommt zur Erhebung:

- a) eine Gebühr von 5 Kopeken (= 16 Pfennig) für jedes Wort der innerhalb des europäischen oder des asiatischen Rußlands zur Auswechslung kommenden Telegramme;
- b) eine Gebühr von 10 Kopeken (= 32 Pfennig) für jedes Wort der zwischen Orten des europäischen und des asiatischen Rußlands zur Auswechslung kommenden Telegramme;
- c) 10 Penni (= 2 $\frac{1}{2}$ Metall-Kopeken = 8 Pfennig) für jedes Wort der

innerhalb des Großherzogthums Finnland zur Auswechslung kommenden Telegramme.

- d) Für die Uebermittlung der Telegramme zwischen Finnland und den beiden anderen Theilen des russischen Reiches kommen die unter a) und b) aufgeführten Worttaxen zur Erhebung.

Bei Stadtelegrammen, d. h. solchen Telegrammen, die zwischen Bewohnern ein und derselben Stadt gewechselt werden, ist die Worttaxe auf 1 Kopek (= 3,2 Pfennig) ermäßigt, während als Grundtaxe die feste Gebühr von 15 Kopeken (= 48 Pfennig) beibehalten ist. (*La lumière électrique.*)

Das alte Postgebäude in Breslau. Zur Unterbringung der Ober-Postdirection und der Ober-Postkasse, sowie des Haupt-Post- und Telegraphenbetriebes in Breslau gelangt seit dem 1. April 1884, als Ersatz für die unzulänglichen alten Diensträume, ein umfangreicher Posthausneubau zur Ausführung, der mit seinen ein geschlossenes Viereck bildenden Flügeln und dem innerhalb derselben angeordneten Betriebshofe die gesamte, von der Albrechtstraße, Catharinenstraße, Grabenstraße und Mäntelergasse umschlossene Fläche einnimmt. Der Bauplatz ist aus dem alten Postgrundstück und mehreren hinzuerworbenen Privatgrundstücken zusammengelegt. Die Bauausführung geschieht in zwei Abschnitten derart, daß die Vollendung des ganzen Baues bis zum Ende des Jahres 1887 zu erwarten steht. Während des ersten Bauabschnittes, welcher die Jahre 1884 und 1885 umfaßt hat, wurde nach Niederlegung eines entsprechenden Theiles der alten Baulichkeiten die südliche Hälfte des Neubaus bis zu den an der Catharinenstraße und Mäntelergasse angeordneten Hofeinfahrten hergestellt. Die Baulichkeiten auf dem nördlichen Theile des Bauplatzes, darunter der größere Theil des alten Postgebäudes, blieben während dieses Zeitraumes erhalten, um

noch für den Postbetrieb Verwendung zu finden. Nach Beendigung des ersten Bauabschnittes und nach stattgehabter Uebersiedelung des Betriebes in den vollendeten Theil des Neubaus sind dieselben nunmehr gleichfalls zum Abbruch gelangt.

Das alte Postgebäude bestand aus einer Anzahl von Baulichkeiten, welche zum Theil in den Jahren 1855 bis 1857 für Postzwecke neu erbaut, zum größeren Theile aber ursprünglich zu Privat-Wohnzwecken bestimmt gewesen und demnächst zu verschiedenen Zeiten für den Postdienst angekauft und eingerichtet waren. Das Stammgrundstück bildete ein aus dem Anfange des achtzehnten Jahrhunderts herrührendes, durch monumentale Bauart und gediegene Ausführung ausgezeichnetes Gebäude an der Ecke der Albrecht- und Catharinenstraße, ein früheres Palais des Prinzen Biron von Curland, welches im Jahre 1832 für den Preis von 41200 Thalern von der Postverwaltung angekauft und mit einem Baukostenaufwande von 16281 Thalern den Bedürfnissen des Postdienstes angepaßt worden war. Dasselbe erwies sich beim Abbruch trotz seines Alters von nahezu 200 Jahren als noch außerordentlich fest gefügt und wohl erhalten. Die Mauern waren fast durchweg 1 m, die Gewölbe einen Stein stark; in den Decken lag auf

eichenen Mauerlatten Balken neben Balken, über welchen zunächst Füllmaterial, alsdann Lagerhölzer und Fußböden gestreckt waren.

Unter dem Kellermauerwerk des Gebäudes wurde ein bearbeiteter Quaderstein aufgefunden, welcher bei näherer Untersuchung als Grundstein erkannt worden ist. An der oberen Fläche dieses Steines fand sich eine viereckige Vertiefung ausgearbeitet, und darin war eine Zinkplatte mit zwei auf die Grundsteinlegung des Hauses bezüglichen, meisterhaft gravirten und vorzüglich erhaltenen Inschriften eingebettet. Die eine Inschrift lautet:

»Mit Gott hat Gottfried Christian von Schreyvogel, Handelsmann und Kayserlicher Niederlags Verwandter in Wien dieses Haus erbauen und durch seinen Sohn Carl Anthon von Schreyvogel, im 13. Jahre seines Alters, den Grund-Stein darzu legen lassen. Anno 1705 den 5. November.«

Die zweite Inschrift auf der Rückseite der Platte lautet:

»Den Rifs zu diesem Bau hat gemacht Johann Lucas Hyldebrand, Kayerlicher Majest. Hof-Ingenieur, den Bau hat geführet Johann Kalk-

Unterirdische Führung der elektrischen Leitungen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Im verflossenen Jahre hatte die Stadtverwaltung von New-York einen Ausschufs beauftragt, über die besten Mittel zur unterirdischen Führung aller elektrischen Leitungen zu berathen. Diese außerordentlich umfangreiche und schwierige Arbeit hat noch nicht beendet werden können, da nicht weniger als 118 verschiedene Vorschläge zu prüfen waren; gleichwohl hat der Ausschufs bereits einen vorläufigen Bericht über die bisher stattgehabten Arbeiten vorgelegt, welcher mit der Erklärung schließt, dafs der Ausschufs noch nicht in der Lage sei, dem Senat einen endgültigen Plan empfehlen zu können, indessen hoffe, durch weitere

brenner, Kayserlich und Königl. Bau-Meister, unter Inspection des Bau-Herren Brüdern Johann Rudolph von Schreyvogel, Bürger und Handels-Mann allhier in Breslau.«

Nach Bestimmung der obersten Postbehörde wird der alte Grundstein nebst der Platte in dem Neubau an der alten Stelle wieder vermauert und ein zweiter neuer Grundstein mit Zinkplatte beigelegt werden, deren gravirte Inschrift das Auffinden des ersteren beurkunden und zum Ausdruck bringen wird, dafs an der Stelle zum zweiten Male ein Neubau, und zwar der des Kaiserlichen Post- und Telegraphengebäudes errichtet worden sei.

Ein von dem Hauseingange an der Albrechtstrafse herrührendes, reich ausgestattetes Sandsteinportal in Barockstyl wird durch Wiederverwendung in dem Neubau erhalten bleiben. Dasselbe wird zu dem Eingange in den Treppenthurm an der nördlichen Hoffront Verwendung finden, wo es vermöge seiner von der Architektur des Neubaues abweichenden Stylart als historische Erinnerung in die Erscheinung treten und zugleich durch seine reichen Formen zur Belebung der Hof-Fassade beitragen wird.

Erwägungen ein System zu finden, welches nicht allein den Anforderungen der Stadtverwaltung entsprechen, sondern auch die Möglichkeit der praktischen Einführung gewähren werde, ohne zugleich durch seine Kostspieligkeit die fraglichen Unternehmungen zu gefährden.

Es liegt hiernach nicht in der Wahrscheinlichkeit, dafs das Luftleitungsnetz von New-York bereits in nächster Zeit beseitigt werden wird. Dasselbe umfaßt jetzt 23 290 km, welche sich wie folgt vertheilen: Fernsprechbetrieb 8 714 km, Telegraphenbetrieb 9 570 km, elektrische Lichtleitungen 690 km, Dienst der Commissionaire 1 753 km, Börsenverbindungen 622 km, Polizeileitungen 96 km, Feuerwehrleitungen 1 360 km, und zu verschiedenen Zwecken 485 km. Dem

gegenüber hat das unterirdische Leitungsnetz von New-York erst eine Gesamtausdehnung von 1610 km, von welchen 1102 km auf die Fernsprecheinrichtungen, 298 km auf den

Telegraphendienst, 90 km auf die elektrische Beleuchtung und 120 km auf den Feuermeldedienst entfallen.

(*Bulletin international de l'Électricité.*)

III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Die Deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung. Nebst dem Weltpostvertrag und dem Internationalen Telegraphenvertrag. Text-Ausgabe mit Anmerkungen und Sachregister von Dr. P. D. Fischer. Dritte vermehrte Auflage. Berlin und Leipzig 1886. Verlag von J. Guttentag (D. Collin). 361 S. Taschenformat. Preis 2 Mark 50 Pf.

Das vorbezeichnete Werk ist ein Bestandtheil der von der genannten Verlagsbuchhandlung herausgegebenen, in weiten Kreisen beliebt gewordenen Text-Ausgabe der deutschen Reichsgesetzgebung. Dasselbe enthält zunächst I. eine eingehende Darstellung der Geschichte der deutschen Post- und Telegraphengesetzgebung und II. die auf das Post- und Telegraphenwesen bezüglichen Bestimmungen der Verfassung des Deutschen Reiches (Art. 48 bis 52). Sodann folgen A. aus dem Gebiete des Postwesens: III. das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871; IV. das Gesetz vom 20. December 1875, betreffend die Abänderung des §. 4 des vorerwähnten Gesetzes (Eisenbahn-Postgesetz); V. die zu dem Gesetze ad IV. ergangenen Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 (in der durch die Erlasse des Herrn Reichskanzlers vom 9. Mai 1878 und vom 24. December 1881 abgeänderten Fassung); VI. das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. October 1871 (unter Fortlassung der aufgehobenen Bestimmungen); VII. das Gesetz vom 17. Mai 1873, betreffend einige Abänderungen des vorerwähnten Gesetzes (Posttax-Novelle); VIII. das Gesetz vom 3. November 1874, betreffend Abänderung des Gesetzes zu VI.; IX. das Gesetz vom 5. Juni 1869, betreffend die Portofreiheiten im Gebiete des Norddeutschen Bundes; X. die Postordnung vom 8. März 1879 (nach

Mafsgabe der durch die Erlasse des Herrn Reichskanzlers vom 24. August 1879, 12. März 1883, 16. Januar und 21. März 1886 erfolgten Aenderungen), sowie XI. der Weltpostvertrag vom 1. Juni 1878, unter Berücksichtigung des Lissabonner Zusatzabkommens vom 21. März 1885 (deutsche Uebersetzung); — B. aus dem Gebiete des Telegraphenwesens: XII. die Telegraphenordnung für das Deutsche Reich vom 13. August 1880 (in der durch den Erlafs des Herrn Reichskanzlers vom 11. Juni 1886 abgeänderten Fassung); XIII. die zum Schutze der Telegraphenanlagen, des Telegraphenbetriebs und des Telegraphengeheimnisses bestehenden gesetzlichen Strafbestimmungen (§§. 317 bis 320, 355 des Strafgesetzbuchs); XIV. der Internationale Telegraphenvertrag vom 10/22. Juli 1875 (deutsche Uebersetzung) und XV. der seit dem 1. Juli 1886 gültige »Abgekürzte Tarif für Telegramme«. Die unter II. bis XIV. aufgeführten Gesetze und Verträge u. s. w. sind, soweit behufs Erleichterung und Förderung des Verständnisses erforderlich, zu den einzelnen Paragraphen u. s. w. mit erläuternden Anmerkungen versehen.

Wie die früheren Auflagen, wird unzweifelhaft auch die neue Ausgabe des Werkes von Vielen als ein bequemes und handliches Nachschlagebuch über die Gesetzgebung im Post- und Telegraphenwesen mit Dank willkommen geheissen werden.

IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSICHT.

- 1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten.

No. 43. Berlin, 22. October 1886.

Das van Rysselberghe'sche Verfahren zu gleichzeitigem Telegraphiren und Fernsprechen auf einer und derselben Leitung (Forts.) — Das britische Post- und Telegraphenwesen im Verwaltungsjahre 1885/86. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Formularänderung). — Kleine Mittheilungen u. s. w.

No. 44. Berlin, 29. October 1886.

Das Welt-Telegraphennetz. — Das van Rysselberghe'sche Verfahren zu gleichzeitigem Telegraphiren und Fernsprechen auf einer und derselben Leitung (Schluss). — Personal-Nachrichten. — Vereinswesen. — Das britische Post- und Telegraphenwesen im Verwaltungsjahre 1885/86 (Schluss). — Die Mainkanalisierung und der neue Hafen von Frankfurt (Main).

- 2) **Archiv für Eisenbahnwesen.** Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin, 1886. Heft 5.

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1885. — Die Eisenbahnen Deutschlands und Englands in den Jahren 1882 bis 1884. — Die württembergischen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1884/85. — Die Eisenbahnen im Großherzogthum Baden im Jahre 1884. — Die italienischen Eisenbahnen im Jahre 1884. — Auszug aus der Uebersicht über den ausländischen Handel Rußlands im Jahre 1883. — Notizen u. s. w.

- 3) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, October 1886. Heft X.

Vereins-Angelegenheiten: Mitglieder-Verzeichniss. — Abhandlungen: R. Rühlmann, Die Akkumulatoren der Electrical Power Storage Company. — E. Guinand, Untersuchungen über Dynamo-Maschinen der Zürcher Telephon-Gesellschaft in Zürich. — v. Fischer-Treuenfeld, Die Militairtelegraphie in Schweden (Fortsetzung). — Der Geber des Elektromotor-Typendruckers von Phelps. — Der Zeitball in Lissabon. — Elektrisch selbstthätiges Blocksignal von L. van Overstraeten. — Dr. Fr. Vogel, Strom- und Spannungsmesser für Wechselströme. — Der Cardew'sche Spannungsmesser und die Strom- und Spannungsmesser von Hummel. — Dr. Borns, Meeting der British Association in Birmingham, 1. bis 8. September 1886. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

- 4) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

La lumière électrique. No. 44.

Quelques expériences sur la propagation du courant électrique dans l'air; Dr. J. Borgmann. — Sur la mesure des résistances par le pont Wheatstone; P. H. Ledebœr. — Les Piles-Étalons; A. Minet. — Sur les fantômes magnétiques; C. Decharme. — Installation pratique des accumulateurs; J. P. Anney. Revue des travaux récents en électricité: Nouvelle méthode pour la mesure d'un champ magnétique vertical; par R. Krüger. — Électrisation de la glace par le frottement de l'eau; par L. Sohnke. — Recherches expérimentales et théoriques sur la lumière polarisée réfléchiée par le pôle d'un aimant (suite); par M. A. Righi. — Propriétés thermo-électriques des électrolytes; par W. Donle. — Nouveau système de téléphonie à grande distance. — Régulateur Golden et Trotter. — Correspondances spéciales de l'étranger: Allemagne; Dr. H. Michaëlis. — Angleterre; J. Munro. — États-Unis; J. Wetzler. — Bibliographie: Essai d'une théorie générale des lampes à arc voltaïque, par G. Gueroult; F. Géraldy. — Faits divers.