



ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

No. 22.

BERLIN, NOVEMBER.

1886.

- INHALT:** I. **Aktenstücke und Aufsätze:** 74. Urkunden über Botendienst und Postwesen im Elsass (Schluß). — 75. Benützung der Stadt-Fernsprecheinrichtungen im deutschen Reichs-Telegraphengebiet zu Feuermeldezwecken. — 76. Die Kanalisierung des Maines von Frankfurt bis Mainz.
- II. **Kleine Mittheilungen:** Das japanische Postwesen im Jahre 1883/84. — Die russische Eisenbahn durch das südliche Centralasien. — Die Tschagos-Inseln. — Eisenbahnen in Württemberg. — Künstliches Binnenmeer in der Sahara. — Eine neue Schiffsbewegungsvorrichtung. — Die nördlichste Eisenbahn der Welt. — Die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungs-Anstalten im Jahre 1885.
- III. **Literatur des Verkehrswesens:** Das Telephonrecht. Eine rechtsgeschichtliche Abhandlung von Dr. F. Meili. Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot.
- IV. **Zeitschriften - Ueberschau.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

74. Urkunden über Botendienst und Postwesen im Elsass.

(Schluß.)

Der letzten deutschen Colmarer Posturkunde aus dem 17. Jahrhundert, mit welcher der vorige Artikel schloß, mag hier die erste französisch geschriebene in ihrer behaglichen Breite und mit allen Schreibfehlern folgen.

Der »Staatssecretair und General-Intendant der Posten, Relais und Miethspferde von Frankreich«, Marquis de Louvoy, und dessen Bevollmächtigte übertragen die Rechte zur Unterhaltung von Lohnfuhrwerk in den Herzogthümern Lothringen und Bar, im Elsass und im Breisgau pachtweise auf »Monsieur Jean André, (vordem Johannes Andres), marchand et bourgeois de Colmar«. Das aus dem Jahre 1678 herrührende Schriftstück verräth, wie bereits angedeutet, keine allzu große Vertraulichkeit des »Secré-

taire interprete au conseil provincial d'Alsace«, Monsieur Vögtlin, mit der neuen Amtssprache.

»Par deuant les conseillers notaires du roy au Chastelet de Paris soub-signé fut présent hault et puissant seigneur M^{re} François Michel le Tellier cheuallier, marquis de Louvoy et de Courtenaux, conseiller du roy en ses conseils, cheuallier et commandeur de ses ordres, secrétaire d'estat et des commande^{mts} de sa majéste, grand M^{re} des courriers et surjntendant général des postes, relais et cheuaux de louage de France, demeurant à Paris en son hostel rue de Richelieu, paroisse S^t Roch, le quel a fait et constitué son procureur general et special Jean Fabre, sieur de Roussillon, au quel le dit seigneur donne pouvoir de pour

luy et son nom continuer de faire l'establisement, perception et régie du droit et faculté d'establiir, tenir ou faire tenir sur pied telle nombre de cheuaux de louage que le d^t procureur jugera à propos pour le service de sa majesté et du public ou il aduisera dans l'estendue des duchés de Lorraine et Barrois, haute et basse Alsace ainsi que le dit procureur a fait en vertu de la procuracy que mon dit seigneur auroit passé pardeuant Lange et Saualete, l'un des notaires sousigné, le cinq^{me} septembre mil six cent soixante seize, remplie du nom du d^t s^r Fabre, mesme de faire pareil establisement, perception et régie du dit droit et faculté dans les estendue de la ville de Fribourg et autres lieux du Brisgand, le tout pendant trois ans, trois mois, commencéz au premier jour du présent mois, suivant et conformément à l'arrest du conseil du onze fevrier mil six cent soixante dix, réglemeint intervenu sur jceluy le premier aupil suivant, et autres arrests et reglement (sic) rendus: en conséquence commettre telles personnes que le dit procureur trouvera bon, establiir les bureaux necessaires, recevoir ou faire recevoir par telle commis les dits droits, ou donner les permissions que besoin sera, reuoyer les dits commis, en nommer et establiir d'autres, examiner, clore et arrester leurs comptes et estas, en recevoir les reliquas, et, en cas d'abus ou malversations au préjudice du dit droict, faire toutes saisies, arrests, executions, emprisonnement et autres contrainctes; poursuiure la confiscation des choses saisies, en disposer par le dit procureur comme il aduisera, se desister, donner main leuées, eslargissemens et consentemens, bailler à ferme tout ou partie des dits droicts dans les estendues cy-dessus pendant le dit temps a telles personnes et au prix et conditions quil aduisera, recevoir le prix des dits baux et les avances quy pouront estre faites en faulte d'y satisfaire, et, a cette fin, passer tous baux et actes que besoin

sera, et generallement faire par le dit procureur en ce qui concerne les dits establisements, perception et régie des dits droits, de mesme que le dit seigneur constituant pouroit faire sil (sic) j estoit présent en personne, substituer un ou plusieurs procureurs en tout ou partie du pouuoir cy dessus, les reuoyer, en constituer d'autres.

Promettant, obligent, fait et passé à Paris en l'hostel de mon dit seigneur de Louuoy, le quinziesme januiet mil six cent soixante et dix huit auant midy.

Et a signé la minutte des présentes demeuré a Saualete notaire, aussy signé Foignardt et le dit Saualete.

Par deuant les con^{ers} notaires du roy au Chastelet de Paris sousigné, fut présent Jean Fabre, s^r de Roussillon, demeurant à Paris rue Monmartre, paroisse S^t Eustache, procureur constitue par la procuracy cy dessus, lequel a fait et substitué le procureur de mon dit seigneur de Louuoy le s^r Jean Godar, bourgeois de Paris, au quel il donne le mesme pouuoir quy celluy porte par la ditte procuracy, et de faire en execution d'icelle generallement tout ce qu'il jugera necessaire.

Promettant, obligent, etc.

Fait et passé à Paris en la demeure du dit S^r Fabre, le six feurier mil six cent soixante et dix huit auant midy.

Et a signé Fabre, Donc et Saualete.

Par deuant nous sousigné, secretaire interprete du conseil provincial d'Alsace, fut présent M^{re} Jean Godar, bourgeois de Paris, demeurant rue S^t Honnoré, paroisse S^t Germain, procureur substitué par la procuracy cy dessus, le quel a fait et substitué le procureur de mon dit seigneur de Louuoy le s^r Jean André, marchand et bourgeois de Colmar, au quel il donne le mesme pouuoir quy celluy porté par la procuracy cy dessus, et de faire en execution dicelle generallement tout ce quil jugera necessaire.

Promettant, obligent, etc.

Fait et passé à Colmar, le sixiesme decembre, mil six cent soixante et dix huit.

Et ont signé présent les tesmoings
sousignéz.

J. Godar.

Vöglin

Jean George Barth,
bourgeois de Colmar
Michel Aenthoine Barth.

Collationé par nous sousigné secretaire
interprete au conseil provincial
d'Aelsace, qui ont esté trouués con-
formes à leur originaux.

Fait à Colmar le 20^{me} decembre 1678.

Vöglin. «

Hiermit schliesen die uns aus Colmar zugänglich gemachten Urkunden.
Es folgen noch einige Urkunden aus dem

Stadtarchiv von Strafsburg.

21. November 1681. Königliches Decret zum Schutze des Postregals,
in französischer Sprache mit deutscher Uebersetzung. An Stelle der empfind-
lichen Geldstrafe sollen die Unvermögenden »mit Ruthen aufgestrichen und
mit der Gilgen gebrennt werden«.

»De Par Le Roy.

Et Monseigneur Le Marquis de
Lovvois, Ministre & Secretaire d'Estat,
Grand Maistre des Courriers, & Sur-
Intendant General des Postes de France.

Il est fait deffence à tous Bourgeois,
Marchands & à toutes autres per-
sonnes de quelque qualité & condition
qu'elles puissent estre, de porter ou
faire porter aucunes lettres ou paquets
de lettres par d'autre voye que celle
de la poste, sur peine de trois cens
liures d'amende, un tiers au de-
nonciateur, un tiers à l'Hospital &
l'autre tiers aux preposés pour la poste
avec confiscation de leurs equipage.

Il est aussi fait deffences à tous
Cochers, Messagers, tant à pied qu'à
Cheval, à tous Voituriers, tant par
eau que par terre, à tous Colleporteurs,
& generallement à toutes personnes
de se charger d'aucune lettres ou
paquets de lettres sur la susdite peine
de trois cens / livres & confiscation de
leur equipage.

Sa Majesté voulant que tous ceux,
qui seront pris avec des lettres, & qui
n'auront pas de quoy payer lesdites
trois cens livres d'amende, seront
condamnés au fouet, & à la fleur de
lys, comme il est expressement porté
par les Ordonnances.

A Strasbourg le 21. Novembre
l'An 1681. «

Bemerkenswerth ist die zur Er-
läuterung der vorstehenden Ordon-
nanz Ludwigs XIV. erlassene Bekannt-

Beigefügte Uebersetzung:

»Aufz Befehl desz Königs.

Es wird hiermit allen Burgeren /
Kauffleuthen / und anderen / was
Würdens oder Stands die seynd / ver-
botten / Ihre Brieff durch kein enig
andere Gelegenheit / als die Ordinari
Post abzuschicken / bey Vermeidung
drey / hundert Pfund Straff / ein Drittel
dem Jenigen / der es anzeigt / ein
Drittel dem Spithal / und einen denen
Vorgesetzten der Post / mit Con-
fiscation Ihrer bey sich habenden
Sachen.

Es wird ebenfals allen und jeden
Landgutschern / Botten zu Pferd und
Fufs / Fuhrleuthen zu Wasser und
Land / und ins gemein allen anderen
Personen / was Stands / Würden / oder
Wesens sie seynd / ohne einige *ex-
ception* verboten / einige Brieff / oder
Paquet auffzunehmen / bey vermeidung
obgesetzter Straff der drey hundert
Pfunden / und Verliehrung Ihrer bey
sich habender Güter.

Und wollen Ihre Maiestät / dafs die
Jenige von obenvermeldten / so nicht
in dem Vermögen seynd / bedeutete
Straffen zu bezahlen / dafs selbige mit
Ruthen aufgestrichen / und mit der
Gilgen gebrennt werden sollen / wie
solches alles in denen Königlichen Or-
donnantzen weitläufftiger enthalten ist. «

machung, welche uns im Original-
abdruck vorliegt. Es wird darin be-
tont, dafs »das Verbott allein auff die-

jenigen Personen, welche zu höchstem Praejudiz und zu Abbruch des so kostbaren Postwesens von Brieff tragen profession zu machen sich unterfangen wollen, anzunehmen und zu verstehen ist«. Die im Archiv f. P. u. T. von 1876, S. 203, bereits erwähnte, nur in deutscher Sprache gedruckte Urkunde lautet wörtlich:

»Zu Erläuterung des durch eine Königliche *Ordonnance* der Botten und anderer Brieffräger halben jüngst publicirten Verbotts / wird hiemit nachrichtlich angefügt:

Erstlich dafs es keines wegs die meinung habe / dafs man dardurch die zu beförderung des gemeinen Wesens bisshero gemachte Anstalten und Bequemlichkeiten zu hindern gedенcke / sondern dafs man vielmehr hiemit willen gebe / an alle nebens zu gelegene Orthe / da keine Ordinari Posten hingehen oder *stabilirt* seynd / die Brieffe nach belieben / und durch welche Personen man will / zu versenden.

Dafs Zweytens denen *Studiosis* erlaubt seye / ein oder mehr *Recommendations* - Schreiben mit sich zu führen / in dem das Verbott allein auff diejenige Personen / welche zu höchstem *Praejudiz* und zu Abbruch des so kostbaren Postwesens / von Brieff tragen *profession* zu machen sich unterfangen wollen / anzunehmen und zu verstehen ist.

Den Land - Kutschern ist Drittens nicht weniger gegönt / die Fracht-Brieffe / über die Ihnen aufgegebenen Güter und Wahren bey sich zu haben / doch dergestalten / dafs dieselbige offen und ohnverschlossen sein sollen.

Ingleichen mögen Viertens die Nürnberger und Tübinger allhero gehende Ordinari Botten / sich mit den *Disputationibus* oder auch denenjenigen Geldern / welche denen *Studiosis* zu ihrer Unterhaltung übermacht werden / auch denen darüber besagenden Advis-Brieffen beladen / doch dergestalten / dafs solche Brieffe / wann sie von denen Nebens - Orthen / da

keine Ordinari Post hingehet / herkommen / zwar wohl verschlossen / diejenige aber / so von denen Orthen / da Ordinari Posten seind / aufgesendet werden / Ihnen offen mitgegeben werden sollen.

Im übrigen ist Fünfftens die Verordnung geschehen / dafs / wann einer oder der ander Burger oder Einwohner hiesiger Statt / zu eintreibung seiner aufständigen Gülden oder anderer Schulden auff dem Land / sich eines hiesigen Cancellay Läuferbotten bedienen will / der oder dieselbige / zu verhütung alles Verdachts / mit gewissen-zwey oder drey Monat lang geltenden / mit der Statt Strafsburg Cancellay Insigel verwahrt - und bekräftigten Schein versehen werden sollen / umb damit auff allen Fall ihre Personen zu *legitimiren* / darnach sich männiglich zu richten wissen wird.

Signatum den 26. *Novembris* 1681. «

Aus dem Jahre 1721 liegen Klage und Urtheil wegen Verletzung der Postgerechtsame des »Generalverpachters von den Posten und Land-Gutschen in Frankreich, Jean Coulombier« vor, nebst einem interessanten Auszug aus dem »*Bail Général des Postes*« vom 18. April desselben Jahres. Danach scheinen zu jener Zeit auch »Hüner-Verkäuflere, Buttermänner und Eyer-Krämere« sich mit Briefbeförderung befasst zu haben; wenigstens sind dieselben bei Aussprechung des strengen Verbotes besonders erwähnt. Die den schuldigen Landkutschern aus Frankfurt, Landau und Durlach auferlegte Strafe war eine sehr harte. Jeder hatte 500 Thaler zu bezahlen; daneben wurden ihre Wagen und Pferde dem Kläger Coulombier zugesprochen.

Klageschrift und Urtheil sind in deutscher und französischer Sprache abgefasst. Wir lassen hier nur die deutsche Ausfertigung folgen.

»An Dero Hoch-Gräfflichen Gnaden den Hochgebohrnen Herren Herren De Harlay, Graffen von Cely, Königlichen Staats-Rath und Intendanten in der Provintz Elsass.

Dero Hoch-Gräfflichen Gnaden gibt Johann Coulombier, general-Verpachter von den Posten und Land-Gutschen in Frankreich / in Unterthänigkeit zu vernehmen / dafs / nachdeme in der Verpachtung aller Gerechtigkeiten Einkünften und Genussen der Brieff und Paquet-Brieffen porto sowohl Französischer als Fremdbder / so Ihre Königliche Mayestät in Dero Staats-Rath den 18. April 1721. demselben allergnädigst vergönnet / verboten worden allen Botten / Fuhrwerkern / Lehn- und Land-Gutscheren / Kaletschen / und Wagen-Fuhrleuthen / Maul-Esel-Treiberen / Fracht-Wägen-Fuhren / Hüner-Verkäuferen / Buttermännern / Eyer-Krämeren / Schiff-Leuthen / Land Krämeren und allen anderen Persohnen / sowohl zu Land als zu Wasser einige Brieffe oder Brieff - Paquete zu bestellen / indeme Ihre Königliche Mayestät allergnädigster Befehl wäre / dafs sie alle sollen auf die Post geliefert werden / aufgenommen die offene Fracht-Brieffe / über die Waaren / mit welchen sie sich beladen wurden / und solches bey 500 Thaler Straff / *Confiscation* der Pferdte und Fuhrwerke bey jeder Ubertretung / und dafs auch dem *Imploranten* / seinen Befehlhaberen / Unterpachteren / Verwalteren / Einnehmeren / Schreibern / Buchhaltern / Postillionen und Gutschern / die nehmlichen *Privilegien* und Befreyungen / so sie in vorigen Zeiten- nebst andern darinnen enthaltenen Freyheiten / genossen / vergünstiget werden / wie solches weitläuffig in gedachter Verpachtung enthalten ist. Wann aber der Implorant alle solche Gerechtigkeiten in dem Bezirk dero Hoch-Gräfflichen Gnaden Gebiets nicht geniesset; als geruhen dieselben auff übergebenen Ordnungsmässig *collationirten Extract* von gemeldter Verpachtung in Rechten zu erkennen / dafs gemelte Verpachtung nach dero Form und Inhalt in dem gantzen Bezirk der Provintz Elsass bey denen darinnen enthaltenen Straffen im Fall der Ubertretung wider jedermann / so darwider handeln wird /

solle vollzogen werden / und / damit sich niemand mit der Unwissenheit entschuldigen könne / dem *Imploranten* zu erlauben sowohl den *Extract* von gemelter Verpachtung als auch gegenwärtige Bittschrift und dero angehenckte Erkenntnuß trucken / öffentlich ablesen / und allwo er es vor nöthig erachten wird anschlagen zu lassen. Unterschrieben Defresney.

Auff gegenwärtige Bittschrift wie auch *Extract* von der von dero Königlichen Mayestät dem *Imploranten* allergnädigst vergönnten Verpachtung vom 18. Aprilis 1721 ist mit Urthel zu recht erkannt; dafs die gedachte Verpachtung nach dero Form und Inhalt solle vollzogen werden. Verbiethen demnach, allen und jeden Persohnen darwider zu handeln / bey der darinnen enthaltenen Straff der 500 Thaler bey jeder Ubertretung. Erlauben auch dem *Imploranten* / so wohl gedachten *Extract* seiner Verpachtung als auch obige Bittschrift mit dieser gegenwärtigen Erkenntnuß zu trucken / öffentlich abzulesen / und aller Orten in dem Bezirk unsers Gebieths / wo er es vor nöthig erachten wird / anzuschlagen / damit sich niemand mit der Unwissenheit entschuldigen könne. *Decretum* Straßburg den 14. *Decembris* 1726. unterschrieben De Harlay. und auff Befehl Ihre Hoch-Gräfflichen Gnaden Peloux.

Urthel / so wider die Gutscher der Franckfurther / Landauer und Durlacher Land-Gutsch ergangen ist / weilen man sie angetroffen / dafs sie verbottener Weise Brieffe mit sich geführet haben.

Auff gegenwärtige Bittschrift / dero selben geschehene *Significationen* vom 4. und 9. *Octobris* jüngst / vorgebrachte Verantwortungen von Johann Rinck / dem Gutscher der Frankfurther Land Gutschen / Adam Feth / dem Gutscher der Landauer Land-Gutschen / Johann Adam Hertzog / dem Gutscher der Durlacher Land-Gutschen; übergebene Gegen-Verantwortung von Seiten des *Imploranten*; wie auch über die angelegte Arreste aufgesetzte *Verbal*-Processe vom 24. und 25. *Sep-*

tembris jüngst / defsgleichen Extract von der von Ihro Königlichen Mayestät dem *Imploranten* allergnädigst vergönnten Verpachtung vom 18. *Aprilis* 1721. ist mit Urthel zu recht erkanndt / dafs der durch die aufgesetzte *Verbal-Process* vom 24. und 25. *Septembris* jüngst angelegte Arreste gut und gültig seyen. Befehlen demnach / dafs die in gedachtem *Verbal-Process* enthaltene Land-Gutschen sambt denen Pferdten / so daran gespannt gewesen / zu Nutzen des *Imploranten* erworben und *confiscirt* verbleiben / als welchem sie sollen überliefert / oder der Werth davon bezahlt werden / worzu diejenige / bey welchen sie hinderstellet worden / sollen gehalten und hiermit davor auffs förmlichste und gültigste *quittirt* seyn. Die Ubertretung betreffend / sollen gedachte Joh. Rinck / Adam Feth und Johann Adam Hertzog jeder in die Straff von 500. Thaler *condemnirt* seyn. Im übrigen wird die dem *Imploranten* den 18. *Aprilis* 1721. vergönnte Verpachtung nach dero Form und Inhalt bey denen darinnen enthaltenen Straffen zu vollziehen anbefohlen. *Decretum* Strafsburg den 14. *Decembris* 1726. Unterschrieben De Harlay, und auff Befehl dero Hoch-Gräfflichen Gnaden Peloux«.

Lediglich in französischer Sprache abgefafst ist der

»Extrait du Bail Général des Postes.

Par le Bail Général fait par Sa Majesté au Conseil d'Etat du dix-huitième jour d'Avril mil sept cens vingt-un, à Me Jean Coulombier, pour neuf années, à commencer au premier Janvier de ladite année mil sept cens vingt-un, de tous les droits, revenus & émolumens des portes de Lettres & Paquets de Lettres, tant Françaises qu'Étrangères, pour en jouir suivant le Tarif arrêté au Conseil le vingt-sept Novembre mil sept cens trois, conformément à la Déclaration de Sa Majesté du 8 Décembre de ladite année, enregistrée où besoin a esté, tout ainsi

qu'il en a jouty, tant en droiture que traverse, sans qu'aucunes personnes de quelque qualité qu'elles puissent estre, soient exemptes du port de leurs Lettres, à la reserve & excepté seulement celles dénommées dans ladite Déclaration & dans l'Etat qui en a esté arrêté en consequence de l'Arrest du Conseil du dix-huit Avril mil sept cens vingt-un.

Sa Majesté a fait defenses à tous Messagers, Fermiers, Lotteurs & Conducteurs de Carosse, Coches, Carioles & Charettes, Muletiers, Roulliers, Voituriers, Poulailliers, Beurriers, Coquetiers, Mariniers, Marchands, Colporteurs, & à toutes autres sortes de personnes, de porter tant par eau que par terre, aucunes Lettres ni paquets de Lettres: voulant que generalement toutes les Lettres & Paquets de lettres soient portées à la Poste, à l'exception seulement des Lettres de Voitures qui concerneront les marchandises dont ils seront chargez, sous peine de quinze cens livres d'amande, & de confiscation de chevaux & équipages à chacune contravention; enjoint à tous Maistres de Navires, Barques, Galliottes & Chaloupes, de porter ou envoyer toutes les Lettres & paquets de Lettres & papiers dont il seront chargez, dans les Bureaux des Postes des lieux où ils seront arrivez, pour estre lesdites Lettres, paquets & papiers envoyez aux endroits où l'adresse en aura esté faite, à peine de pareille amande de quinze cens livres, & de tous dépens, dommages & interests, & aux Intendants & Commissaires de Marine d'y tenir la main.

Accorde Sa Majesté audit Jean Coulombier, ses Procureurs, Sous Fermiers, Directeurs, Receveurs, Commis, Contrôleurs, Courriers & Messagers, les mesmes privileges & exemptions dont ils ont jouty par le passé.

Ordonne en outre Sa Majesté, que les Directeurs, Receveurs, Caissiers, Commis & employés à la regie & exploitation de ladite Ferme des Postes & Messageries, seront & demeureront déchargez de toutes taxes qui ont esté

& pourroient estre faites sur eux, ou comprises dans les Rolles ou Etats de recouvrement des taxes faites sur les Directeurs, Caissiers, Receveurs, Commis & Employez dans ses autres Fermes, & affaires extraordinaires, sans que l'on puisse leur en demander aucune chose, sous prétexte & par rapport à leurs emplois & commissions dans la regie de ladite Ferme des Postes & Messageries.

Collationné à l'Original, scelle du grand Sceau, par nous Conseiller, Secrétaire du Roy, Maison, Couronne de France & de ses Finances. Carpöt. «

Nachfolger Coulombier's in der Generalpacht der französischen Posten war von 1730 ab *Monsieur Thiery*. Die in dessen Interesse erlassene Verordnung des französischen Staatsraths gelangte im Elsaß unterm 14. November 1730, französisch und deutsch, zur Veröffentlichung. Die deutsche Ausfertigung geben wir hier wieder.

»Arrest des Königlichen Staat-Raths / Durch welches jedermännlichen wes Standes und Condition der auch immer seyn möge / verboten einige Brieff noch Brieff-Pacquet / zur Ueberlieferung anzunehmen / solche zu tragen / oder dieselbe auszuteilen / noch auch einige Niederlag zu halten / allwo dieselbe angenommen / oder überliefert / und aufgetheilt werden. Gezogen aus denen Registern des Staat-Raths. Vom 30. May 1730.

Auff die dem König durch Accurse Thiery General-Pachtern des Post- und Botten-Weesens / in seinem Hohen Rath übergebene Bitschrift / dahien gehend / dafs obwohlen durch verschiedene in dem Hohen Rath ertheilte *Arrests* und Verordnungen jedermännlichen / wes Standes und *Condition* der auch immer seyn möge / einige Brieff noch Brieff-Pacquet / zur Ueberlieferung anzunehmen verboten: und durch den VIII. *Articul* seiner Pacht-Verschreibung allen und jeden botten / Eigeneren / Pacht-Männern / Bestätteren / Gutscheren / Land-Gutschern / *Chaisen* und Karch-Führeren / Maulthier-Treibern / Fuhr-Männern /

Fuhr-Knechten / allen Hünen- Butter- und Fisch-Trägeren / allen Kauffleuthen / und Krähreren und sonsten allen anderen Leuthen / wes Gattung die seyen / weder zu Wasser noch zu Land einige Brieff noch Brieff-Pacquet zu tragen / gleichmäsig *inhibirt* / anbey durch eben diesen *Articul* anbefohlen dafs alle Brieff und Brieff-Pacquet / nur allein die Fracht-Brieff aufgenommen / auff die Post sollen getragen werden: So habe er gleichwohl erfahren müssen / dafs in verschiedenen Orthen des Königreichs Privat-Personen / unter dem Vorwand dafs sie dem *publico* bedient seyn wollen / in deren Behassungen die Brieff von denenjenigen welche sie dahin bringen / annehmen / mit der Versicherung dafs sothane Brieff auff die Post würden gebracht werden / wodurch sie in der That aufs deren Behassung eine Niederlag machen allwo die Brieff / und Brieff-Pacquet / welche gleichwohl nirgend anderswohin als in dafs Post-Haus gehören / angenommen werden / welches dann ein Mißbrauch so einig und allein auff Betrug und dahin angesehen das Postamt in seinen Rechten zu kräncken; weßwegen dann der *Supplican* seine Majestät anflehe difsfalls ihme die hülffliche Hand zu biethen: Nach angehörtem Vortrag des Herren Orry *Ordinari* Rath / in dem Königlichen Rath / *General-Controllleur* des *Finantz*-Weesens / haben Ihre Majestät / Dero Rath beywohnend / befohlen und befehlen / dafs die wegen des Post-Weesens ertheilte *Arrests* und Verordnungen nach deren Form und Inhalt / und wie es erstangeregte *Arrests*, und der VIII. *Articul* der gedachtem *Thiery* den II. *Septembris* 1729 geschehenen *general*-Ueberlassung des Post- und Botten Weesens mit sich bringen / vollzogen werden sollen. Und verbiethen Ihre Majestät allen und jeden Botten / Eigeneren / Pacht-Männern / Bestätteren / Gutscheren / *Chaisen*- und Karch-Führeren / Maulthier-Treibern / Fuhr-Männern / Fuhr-Knechten / allen Hünen- Butter- und Fisch-Trägeren / allen Kauffleuthen und

Krämeren / und sonst allen anderen Leuthen / wes Gattung sie seyn / weder zu Wasser noch zu Land einige Brief noch Brieff - Pacquet zu tragen. Über dieses gebiethen Ihre Majestät dafs alle Brieff und Brieff - Pacquet / allein diejenige Fracht - Brieff über die Waaren welche gedachten Fuhr - Männern / Fuhr - Knechten / Kauff - Leuthen oder Kramern zur Überlieferung anvertrauet / aufgenommen / zur Post - Büchsen und in die Post - Stub sollen getragen werden. Anbey verbiethen Ihre Majestät ebemäfsig allen Gast - Haltern / Würthen / *Aubergisten* / und allen anderen Personnen / wes Standes und *Condition* die seyn mögen / einige Brieff noch Brieff - Pacquet / unter was Schein es auch seyn möchte / in dero Behaussungen anzunehmen, bey Straff fünf hundert livres welche bey der ersten Übertretung verfallen seyn solle / und noch schärffere Anthon im nochmaligen Übertretungs - Fall: Mit Befehl an dero in denen Provinzen und *Généralités* des Königreichs bestellte Herren *Commissarien* die Hand ob Vollziehung gegenwärtigen *Arrests* / als welches damit niemand sich mit der Unwissenheit entschuldigen möge / aller benöthigten Orthen / öffentlich abgelesen / kund gethan / und angeschlagen werden solle / die Obrigkeitliche Hand zu halten. Geben in dem Königlichen Staats - Rath gehalten zu Fontainebleau den 30. May 1730. *Collationirt* / unterschrieben Devoungny.

Paul Esprit Feydeau, Ritter / Herr von Brou, Montereau, Fautyonne, Maison rouge und mehr anderer Orth / Staats - Rath / *Intendant* über das Justitz - Policey - und Finanz - Weesen im Elsass. Nachdeme Wir obiges Königliche *Arrest* besichtiget.

So befehlen Wir dafs selbiges nach all dessen Form und Inhalt vollzogen / auch in allen Städten und Orthen dieses *Departements* allwo es nöthig seyn wird / öffentlich abgelesen / kund gemacht und angeschlagen werden solle / damit niemand sich mit

der Unwissenheit entschuldigen könne. Geben den 14. November 1730. Unterschrieben Feydeau, und besser unten aufs Befehl Ihre Gnaden Mahon.«

Zehn Jahre später erlies der regierende Ammeister von Strafsburg, W. Beyerle, seinerseits eine Bekanntmachung zum Schutz des Postregals, in welcher auf eine Königliche Verordnung vom 18. Juni 1733 Bezug genommen wurde. Die nachstehend abgedruckte Urkunde ist, wie wir hervorheben, ausschliesslich in deutscher Sprache abgefaßt.

»Demnach Herr Andreas Lourtzinger *ex-Senator* Burger und Postmeister allhier / *Monseigneur le Marechal Comte de Broglie* seine unterthänigste *Supplic* eingegeben / und darinnen in aller Unterthänigkeit vorgestellt / dafs die Pferd - Weglehner / Gastwirth / und andere particularen / Pferd / Chaisen / und andere Gefährden auf die Strafsen / allwo Posten *établiert* / und eingeführt sind / hinweg lehren / und zu des Hr. Imploranten höchsten Nachtheil und Schaden geben thäten / sintemahlen es doch denselben nach Inhalt der von Ihre Königlichen Majestät unterm 18. Junii 1733 gnädigst ertheilter Ordonnantz nicht anderst erlaubt ist / Pferd / als einen Schritt oder den Traab zu reiten / und zwar ohne Weegzeigern oder *Guide* / weg zu lehren / und dafs denselbigen durch besagte Ordonnantz auf der Post zu Pferd / und in einer Chaise / oder anderer Gefährden / sambt einem *Guide* auf den Strafsen / allwo Posten aufgericht sind / zu gehen / und dieses bei Confiscation der Pferdten / Chaisen und anderer Gefährden / und 300 Livres Geld - Straff / durch diejenige Postmeistere / welche solche werden haben anhalten lassen / zu beziehen / verboten seye. Dahero hat besagter Herr Lourtzinger hochgedachten *Monseigneur le Maréchal* ihme hierinn bestmöglichste Justitz zu verschaffen unterthänigst gebetten / welcher hierauff uns diese *Supplic* sambt der Ordonnantz eingehändigt / umb dieselbige den Pferd - Weglehnern kund zu machen /

und sich in das künftige darnach zu richten / mit allem Ernst anbefohlen.

Diesem nach und zu folg hochgedachten *Monseigneur le Maréchal* uns gnädig ertheilten Befehls / wird allen pferdt-Weglehnern / keine pferdt anderst / als einen Schritt / oder den Traab zu reiten / und ohne Weegezeigern oder *Guide* weg zu lehren / erlaubt / wornach sie sich in das künftige zu richten und sich nach obangezogener Königlicher Ordonnantz bey der darinnen enthaltener Straff zu verhalten schuldig seyn sollen. Strafsburg den 23. May 1740.

W. Beyerle /
Regierender Ammeister.«

Das Jahr 1779 brachte für Strafsburg und dessen nächste Umgebung eine Neuerung von allerdings nur kurzem Bestande: die Einrichtung der Stadtpost (*petite Poste*) nach Pariser Muster. Unternehmer war mit Königlich französischer Genehmigung ein Mr. Auvret, der zehn Procent des Reingewinnes zu Gunsten der staatlichen Thierarzneischulen abzuliefern hatte. Das Hauptbureau, bei welchem 14 Briefträger beschäftigt waren, befand sich in der Rue des Juifs. Die Zahl der im Bereiche der Stadtpost aufgestellten Briefkasten betrug 49; ihre Leerung durch die Briefträger erfolgte täglich vier mal; ebenso oft fanden Bestellungen statt. Die Gebühr war wie in Paris (vergl. Archiv für P. u. T. von 1876, S. 209) für eigentliche Stadtbriefe auf 2 Sous festgesetzt, für Briefe nach den ländlichen Vororten auf 3 Sous. Die Briefträger führten verschlossene Sammelbeutel mit sich, in welche die unterwegs empfangenen Briefe vor den Augen der Absender einzuwerfen waren. Jeder frankirte Brief wurde mit drei Stempeln bedruckt (dem Stempel des Hauptbüreaus, des Kastenleerers oder Briefträgers und dem Datumstempel); unfrankirte Briefe — *lettres contresignées*, welche nur von bekannten Personen eingeliefert werden konnten — erhielten außerdem den Stempel P. D. (*port est dû*).

Der bezügliche Erlaß des französischen Staatsrathes lautet nach dem uns vorliegenden Originaldruck, mit den drei Lilien in der stattlichen Kopfleiste, wie folgt:

»Arrêt du Conseil d'Etat du Roi, Portant Etablissement d'une petite Poste dans la Ville, Fauxbourgs, Villages de la Banlieue & environs de Strasbourg.

Du 11 Avril 1779.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat du Roi.

Sur la requête présentée au Roi, étant en son Conseil, par le sieur Jean-Louis Auvrest, contenant, que de tous les moyens qui servent à la communication des citoyens d'une grande ville, la petite Poste est le plus commode, le plus sûr & le moins dispendieux; que son utilité à tous égards est prouvée par le succès de celle de la ville de Paris, & qu'il paroît certain que l'exécution de cet établissement sera également heureuse dans la ville de Strasbourg, que son grand commerce, le nombre de ses habitans & des étrangers que leurs affaires y attirent de toutes parts, en rendent très-susceptible. A CES CAUSES requéroit le Suppliant qu'il plût à Sa Majesté de lui accorder la permission de former ledit établissement dans les Ville, Citadelle, Forts, Fauxbourgs & Banlieue de ladite ville de Strasbourg, & de lui accorder le privilège pour trente années consécutives, aux offres qu'il fait de compter de la dépense et de la recette, sur le produit net de laquelle il sera prélevé telle somme qui sera ordonnée par Sa Majesté pour subvenir à l'entretien des écoles vétérinaires que Sa Majesté a ordonné être établies dans le Royaume pour le traitement des maladies des bestiaux. Vu ladite requête, signée Jolas, Avocat du Suppliant, ensemble l'avis du sieur Intendant & Commissaire départi en la province d'Alsace. Oûï le rapport: LE ROI ÉTANT EN SON CONSEIL, a permis & permet au sieur Auvrest d'établir une petite poste dans les Ville, Cita-

delle, Forts, Fauxbourgs, Banlieue & environs de Strasbourg, avec tel nombre de Commis, de Facteurs & de Bureaux qu'il jugera nécessaires pour le service de ladite Ville, Citadelle, Fauxbourgs, Banlieue & environs, pendant le tems & l'espace de trente années, à compter de ce jour, sans que les Facteurs de la petite Poste puissent porter des lettres dans les endroits où la grande Poste est établie, & à la charge par ledit sieur Auvrest de ne percevoir que les droits énoncés au tarif annexé à la minute du présent arrêt, & encore à la charge de compter annuellement, entre les mains du Receveur général des écoles vétérinaires, du dixieme du produit net dudit établissement, d'après les comptes qui seront arrêtés à cet effet par le sieur Intendant & Commissaire départi dans la ville de Strasbourg. Fait défenses Sa Majesté à toutes personnes, de quelle qualité & condition qu'elles soient, d'entreprendre sur ledit privilège, à peine de tous dépens, dommages & intérêts: Ordonne Sa Majesté que les Commis, Facteurs & Préposés à ladite petite Poste seront exempts de Corvées, Milice, du Guet & Garde, pour leur personne seulement, & que les principaux Commis auront en outre le port d'armes pour leur défense & sûreté; comme aussi que les Commis, Facteurs & Préposés seront contraignables par corps, à compter de leur recette au S.^r Auvrest ou ses ayans-cause; lesquels au surplus seront tenus de se conformer à tous les Règlemens, Ordonnances & Jugemens de police des lieux: évoque Sa Majesté à soi & à son Conseil les contestations à naître pour raison dudit établissement, & icelles circonstances & dépendances a renvoyées & renvoie pardevant le sieur Intendant & Commissaire départi en la ville de Strasbourg, pour être jugées sommairement en première instance, & sauf l'appel au Conseil, lui attribuant à cet effet toute cour & juridiction, qu'Elle interdît à ses autres Cours & Juges. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le

onze avril mil sept cent soixante-dix-neuf. *Signé* BERTIN.

Tarif du port des Lettres & Paquets.

Les Lettres simples ou avec enveloppe seulement, qui seront portées dans la ville & Fauxbourgs, payeront deux sols, ci 2 s
 Celles qui seront portées à la Citadelle, au Fort-blanc ou au Fort-de-pierre & dans la Banlieue, trois sols, ci 3
 Les paquets payeront par chaque once de leur poids trois sols, ci 3
 L'once pour les Paquets venans de la campagne, ou qui y seront envoyés, payera quatre sols, ci 4
 Il ne sera payé qu'un sol par chaque once au-delà de la première, soit pour la ville, soit pour la campagne, ci 1
 Les Lettres destinées à être mises à la grande Poste, payeront d'avance un sol, ci 1 .

FAIT au Conseil d'Etat, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 11 avril 1779. *Signé* BERTIN.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A notre amé & féal Conseiller en nos Conseils, Maître des requêtes ordinaires de notre hôtel, le sieur Chaumont De La Galaiziere, Intendant & Commissaire départi pour l'exécution de nos ordres en la généralité d'Alsace; SALUT: Nous vous mandons & ordonnons par ces présentes, signées de notre main, de procéder à l'exécution de l'arrêt ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, cejourd'hui rendu en notre Conseil d'Etat, Nous y étant, pour les causes y contenues. Com-mandons au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, de signifier ledit arrêt à tous qu'il appartiendra, à ce que personne n'en ignore, & de faire pour son entière exécution & de ce que vous ordonnerez en conséquence, tous actes & exploits nécessaires: CAR TEL EST NOTRE PLAISIR. Donnée à Versailles le onzième jour d'avril, l'an de grace mil sept cent

soixante-dix-neuf, & de notre règne le cinquième. *Signé* LOUIS; *Et plus bas*, Par le Roi, *contre-signé* BERTIN, *avec paraphe*.

ANTOINE DE CHAUMONT

DE LA GALAIZIERE,

Chevalier, Comte de Chaumont-sur-Moselle, Marquis de Bayon, Seigneur de Roville & autres lieux, Conseiller du Roi en tous ses Conseils, Maître des Requêtes honoraire de son Hôtel, Intendant de Justice, Police & Finances en Alsace.

Vu le présent arrêt, la Commission à nous adressée & le Tarif y annexé: Nous ordonnons que ledit arrêt & le Tarif y annexé seront suivis & exécutés suivant leur forme & teneur, & à cet effet publiés & affichés par-tout où besoin sera. FAIT le neuf décembre mil sept cent soixante-dix-neuf. *Signé* DE LA GALAIZIERE; *Et plus bas*, Par Monseigneur, DOYEN. «

Dazu ergingen nachstehende Ausführungsbestimmungen.

» Détail

du Service de la petite Poste de la Ville, Fauxbourgs, Villages de la Banlieue & environs de Strasbourg, établie par Arrêt du Conseil d'Etat du Roi du 11 avril 1779.

Le Bureau Général de la petite Poste est établie rue des Juifs près la Tribu des Maçons, auquel Bureau son attachés quatorze Facteurs & deux Surnuméraires. Il y a quarante-neuf boîtes dans l'intérieur de la Ville, les Fauxbourgs & la Citadelle. (Hier folgt die Bezeichnung der Aufstellungsorte der Briefkasten.)

On fera quatre levées par jour, dans l'intérieur de la Ville, les Fauxbourgs & lieux adjacens, & quatre distributions. La première à 8 heures du matin; la seconde à 11 heures; la troisième à 3 heures après midi, & la quatrième à 6 heures du soir. Les lettres seront portées, sans retard, au Bureau général, pour y être timbrées & rendues à leur destination, deux heures après, au plus tard.

Les Facteurs feront leur tournée d'heure à autre avec leurs sacs & claquettes; ils iront au pas, & monteront au premier étage seulement, pour porter les lettres & non pour les recevoir; ils ne pourront recevoir des lettres qu'en fonction, ni les collecter que dans leur département; ils mettront, en présence des personnes, les lettres qu'ils en recevront, dans leurs sacs dont les clefs resteront au Bureau attachées avec leurs timbres, & ne seront ouverts qu'en présence du Directeur. Il leur est expressément défendu, sous peine de punition, de rendre compte du service & de nommer les personnes de qui ils auront reçus des lettres ou auxquelles ils en auront porté.

Toutes les lettres affranchies porteront trois timbres. Le premier, celui du Bureau général qui indiquera la levée; le second, celui du Boëtier ou du Facteur; le troisième la date du jour. Et les lettres contresignées porteront en outre le timbre qui indiquera que le port est dû, par P. D. Avec cette explication, il n'est personne qui, dans l'instant, ne puisse voir d'où vient le retard dont on auroit à se plaindre.

Les Boëtiers timbreront les lettres en présence de ceux de qui ils les recevront, & les mettront à l'instant dans une boîte destinée à cet effet. Ils ne rendront jamais une lettre après être timbrée; on pourra les réclamer au Bureau général, en représentant le cachet.

Toute lettre doit être affranchie ou contresignée d'une personne connue, ce à quoi les Boëtiers & les Facteurs auront grande attention.

Une quantité de lettres ou paquets seront reçus par abonnement au Bureau général, & ne porteront que le timbre du Bureau général & la date du jour.

On se chargera des Billets d'enterrement, Mariages, Avis, Mémoires, Factums, Billets de bonne année, Gazettes, Journaux etc., & en outre de ce qui est portatif, pourvu qu'il ne gêne ni ne retarde les Facteurs dans leur

marche, soit pour la ville, soit pour la campagne. Les paquets seront taxés suivant la fragilité des effets qu'ils contiendront, parcequ'ils exigent plus de soin et plus d'attention que les lettres simples. Les paquets qui excéderont deux onces, seront taxés suivant le Tarif, & le prix du port sera mis en chiffre sur l'adresse: Il n'y aura aucune augmentation de prix pour changement de demeures.

On recevra au Bureau général l'argent que l'on voudra faire passer d'un quartier à un autre ou dans les villages de la Banlieue; on en répondra, en les faisant enregistrer, & en payant un denier pour livre, & deux sols pour l'enregistrement.

On ne répondra pas des effets mis dans les Lettres ou Paquets, à moins qu'ils n'aient été déclarés & mis à découvert au Bureau général où ils seront taxés & enregistrés.

On payera 4 sols d'avance pour le port des lettres adressées d'un village de la Banlieue à un autre: On payera d'avance un sol pour chaque lettre, soit de la ville ou de la campagne que l'on voudra faire mettre à la Boëte de la grande Poste.

Les Lettres refusées dont le port aura été payé, ou celles adressées à quelques personnes qui ne résideroient plus dans la ville ou dans la Banlieue, enfin celles dont les adresses seroient illisibles, seront mises au rebut; on pourra les réclamer au Bureau général, en représentant le cachet & en donnant par écrit l'adresse telle qu'elle aura été mise.

Les Lettres contresignées qui seroient refusées, seront remises aux personnes qui les auront écrites, en payant un sol seulement.

Il est très-important, avant de mettre une lettre à une Boëte, de s'assurer si elle ne vient pas d'être levée, sans quoi la lettre sera retardée au moins de deux heures; pour éviter ce retard, on pourra les envoyer au Bureau général.

Le Public ne doit pas ignorer que toutes lettres adressées dans la Ville & dans la Banlieue qui sont jettées dans la Boëte de la grande Poste, ne sont jamais portées à leurs adresses; elles sont mises au rebut, quand même elles viendroient des provinces: c'est pour éviter ce grand inconvénient, qui touche de si près à l'intérêt du public, qu'on le prévient de bien choisir les personnes à qui il confiera des lettres qu'il voudra faire passer par la voie de la petite Poste; car, ou par méprise, ou fait-exprès, il peut arriver que les Commissionnaires, pour gagner le port d'une lettre, la mettoient à la Boëte de la grande Poste. On ne sauroit trop lui recommander aussi d'écrire lisiblement les adresses & de mettre les qualités des personnes & le nom des rues; de faire timbrer & mettre dans les Boëtes, en sa présence, les lettres qu'il remettra aux Boëtiers ou aux Facteurs.

Le Bureau général sera ouvert depuis six heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, & les Boëtiers recevront les lettres depuis sept heures du matin jusqu'à sept heures du soir.

Service de la Banlieue. Il y aura une Boëte dans chacun des endroits ci-après (folgen die Ortsnamen). Les lettres partiront tous les jours de Strasbourg à portes ouvlantes; et celles venant des mêmes lieux seront remises, en été, le même jour à la dernière distribution, et l'hiver, le lendemain à la première.

Le Public est averti, que l'on ne portera des Lettres, Cartes, Billets & petits Paquets, que dans les endroits désignés ci-dessus. Il est expressément défendu à tous Préposés de la petite Poste de recevoir aucun envoi pour d'autres endroits; et si malgré cette précaution, il se glissoit dans les Boëtes quelques lettres ou paquets pour les endroits qui ne sont pas compris ci-dessus, le Directeur de la petite Poste aura l'attention de les faire porter à l'instant à la grande poste, où, sans avoir égard à l'affranchissement qui auroit été payé aux dits Préposés de

la petite Poste, ils seront encore taxés à l'ordinaire.» (Es folgt der oben bereits mitgetheilte Tarif.)

Diese Beförderungs-Einrichtung war übrigens, wie oben bereits angedeutet,

nur von kurzer Dauer. Schon Ende April 1781 wurde der Betrieb, zu dessen Unterhaltung neben der Staatspost offenbar kein Bedürfnis vorlag, wieder eingestellt.

75. Benutzung der Stadt-Fernsprecheinrichtungen im deutschen Reichs-Telegraphengebiet zu Feuermeldezwecken.

Zu den wesentlichen Erfordernissen eines sachgemäß durchgebildeten Feuerlöschwesens gehört die Einrichtung einer möglichst großen Anzahl von leicht auffindbaren Feuermeldestellen. Sodann hängt der Erfolg dieses Wohlfahrtsdienstes davon ab, daß die bei den Feuermeldestellen befindlichen Meldeapparate mit Sicherheit und Schnelligkeit von Jedermann in Gang gesetzt bz. gehandhabt werden können. Trotz unablässiger Bestrebungen, diesen Anforderungen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen, sind gleichwohl im Augenblicke der Gefahr Zeitverluste und Unsicherheiten, sei es bei Aufsuchung der Meldestelle, sei es bei Handhabung des Meldeapparates, nicht immer fern zu halten. Namentlich ist der Werth der in Rede stehenden Einrichtungen nicht selten dadurch in Frage gestellt, daß die Herbeirufung der Feuerwehr unliebsame Verzögerungen erleidet und demzufolge ein rechtzeitiges Eingreifen zur Verhütung größeren Unglücks erschwert wird.

Ungleich sicherer wird sich das Feuermeldewesen vollziehen, wenn man den Feuermelder — leicht zugänglich — im eigenen Hause, in der Wohnung hat und derselbe in einer Vorrichtung besteht, mit deren Handhabung die Bewohner durch tägliche Uebung vertraut sind. Diese Vorbedingungen werden in ebenso einfacher, als vollständiger und gesicherter Weise durch den Anschluß der Stadt-Fernsprecheinrichtungen an die Feuermeldestellen erfüllt. Als daher das Fernsprechwesen in den Städten eine immer weitere Verbreitung fand, war es natürlich, daß die Mitbenutzung der neuen

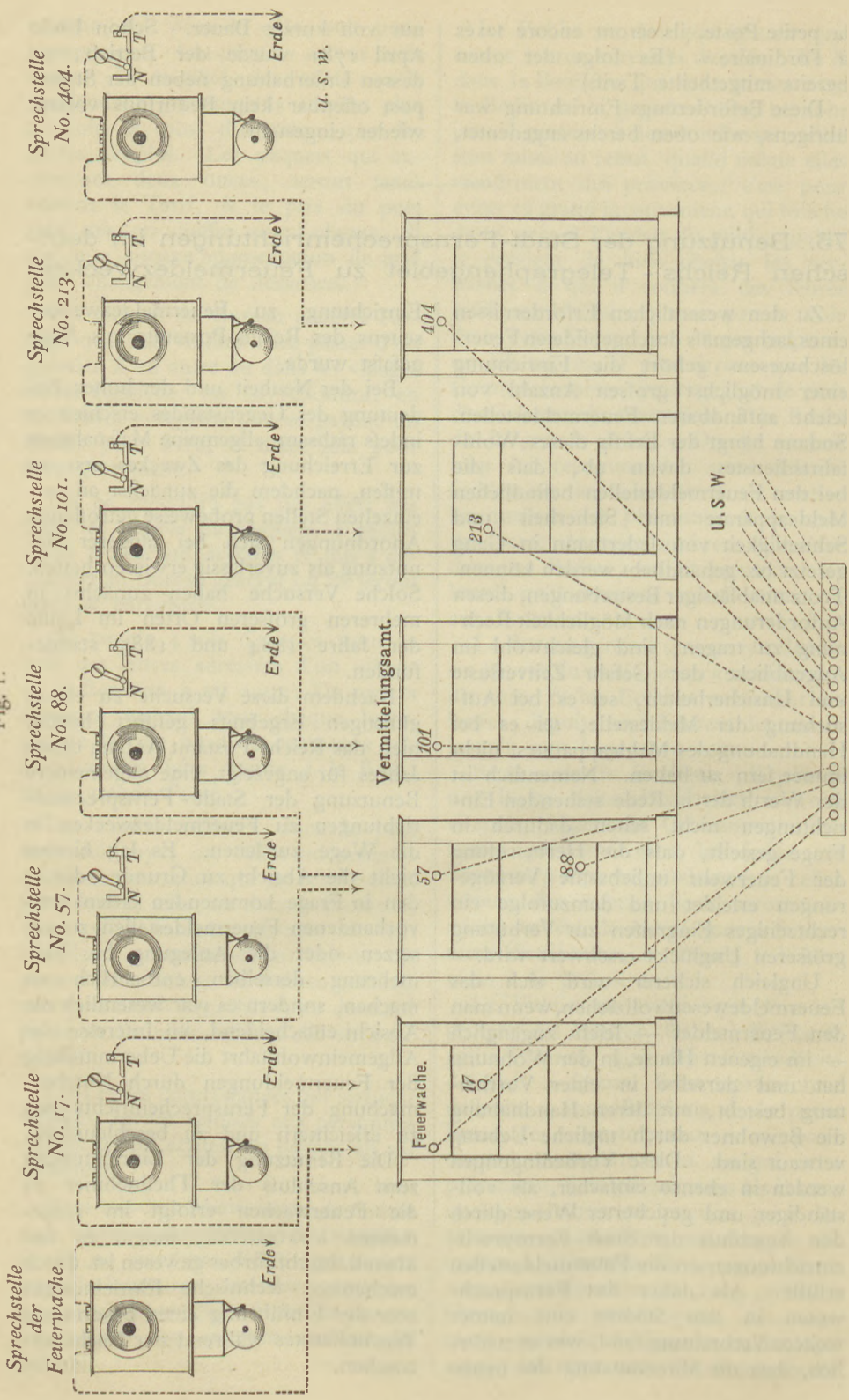
Einrichtung zu Feuermeldezwecken seitens des Reichs-Postamts in's Auge gefaßt wurde.

Bei der Neuheit und der hohen Bedeutung des Gegenstandes erschien es indess rathsam, allgemeine Maßnahmen zur Erreichung des Zweckes erst zu treffen, nachdem die zunächst an einzelnen Stellen probeweise getroffenen Anordnungen sich bei längerer Benutzung als zuverlässig erwiesen hatten. Solche Versuche haben zunächst in mehreren größeren Orten im Laufe der Jahre 1884 und 1885 stattgefunden.

Nachdem diese Versuche zu einem günstigen Ergebnis geführt hatten, hielt das Reichs-Postamt Anfang dieses Jahres für angezeigt, eine allgemeinere Benutzung der Stadt-Fernsprecheinrichtungen zu Feuermeldezwecken in die Wege zu leiten. Es lag hierbei nicht die Absicht zu Grunde, die in den in Frage kommenden Orten etwa vorhandenen Feuermeldestellen zu ersetzen oder die Anlegung bz. Vermehrung derselben entbehrlich zu machen, sondern es war wesentlich die Absicht entscheidend, im Interesse der Allgemeinwohlthat die Uebermittlung der Feuermeldungen durch Nutzbarmachung der Fernsprecheinrichtungen zu erleichtern und zu beschleunigen.

Die Benutzung der Einrichtungen zum Anschluß der Theilnehmer an die Feuerwachen erfolgt im Allgemeinen kostenfrei, indem es fast überall durchführbar gewesen ist, durch mechanisch-technische Einrichtungen von der Einführung eines besonderen Wachtienstes während der Nacht abzusehen.

Fig. 1.



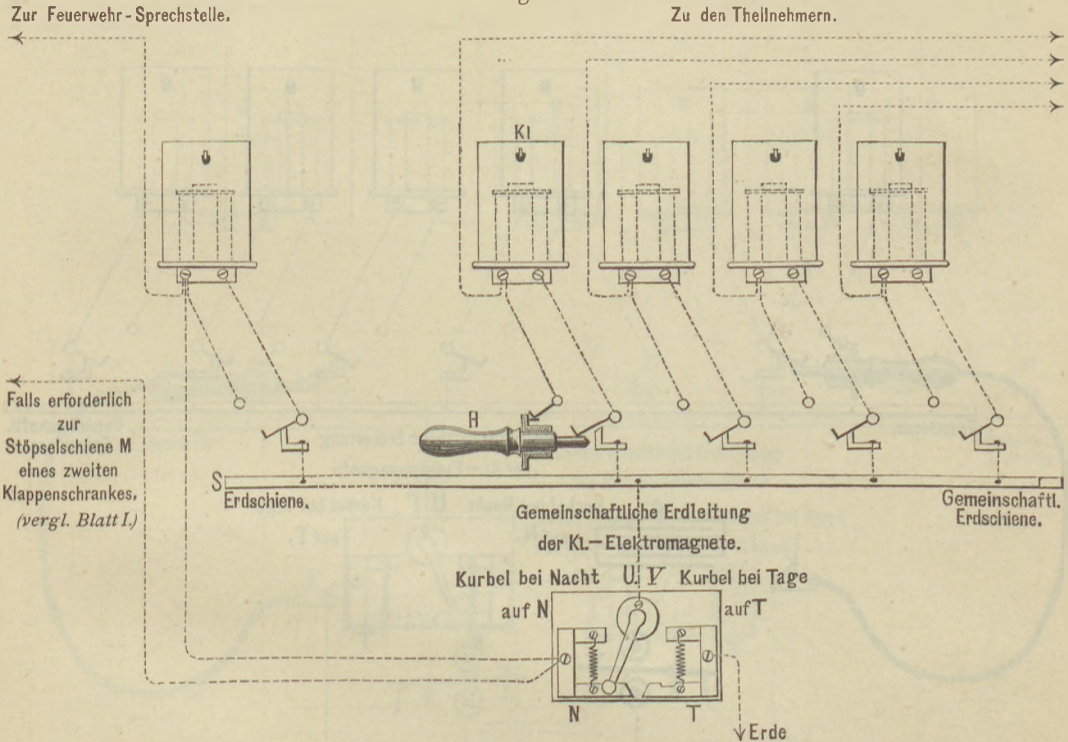
(Die Verbindungen zwischen den Klappen und der gemeinschaftlichen Schiene M.)
 (Gemeinschaftliche Schiene M.)
 (Die Verbindungen zwischen den Klappen und der gemeinschaftlichen Schiene werden mittels Stöpselschmüren hergestellt.)

Eine Einheitlichkeit der erwähnten Vorkehrungen für alle in Betracht kommenden Orte ist naturgemäß ausgeschlossen, da die Vorbedingungen nicht überall die nämlichen sind. Maßgebend bleibt für die Entscheidung über die bei den Fernsprechvermittlungssämtern in jedem einzelnen Falle zu treffende Einrichtung in erster Linie die Erwägung, ob die vorkommenden Vorrichtungen den wäh-

nehmerstellen mit der Feuerwache selbstthätige Schaltungen angeordnet. Mehrere dieser Vorkehrungen werden in den nachstehenden Zeichnungen zur Veranschaulichung gebracht.

Bei der Fig. 1 besteht die Einrichtung in der Einschaltung eines Kurbelumschalters zwischen Erdklemme und Erdleitung der Apparate bei den Teilnehmerstellen, und zwar derart, daß die Kurbel mit der Erdklemme und die eine

Fig. 2.



Kl Klappe eines Theilnehmers, welcher die Verbindung mit der Feuerwehr nicht wünscht, oder die Einstellung seines Umschalters auf N unterlassen hat.

H Holzstöpsel zur Trennung solcher Leitungen von der gemeinsamen Erdschiene S.

rend der Nacht wegen des Telegraphen- oder Postdienstes ohnehin schon im Dienste anwesenden wachhabenden Beamten unbedenklich mitübertragen werden können.

Für solche Fälle ist bei der betreffenden Dienststelle ein mit den Stadtfernsprechleitungen in unmittelbare Verbindung gesetzter elektrischer Wecker aufgestellt.

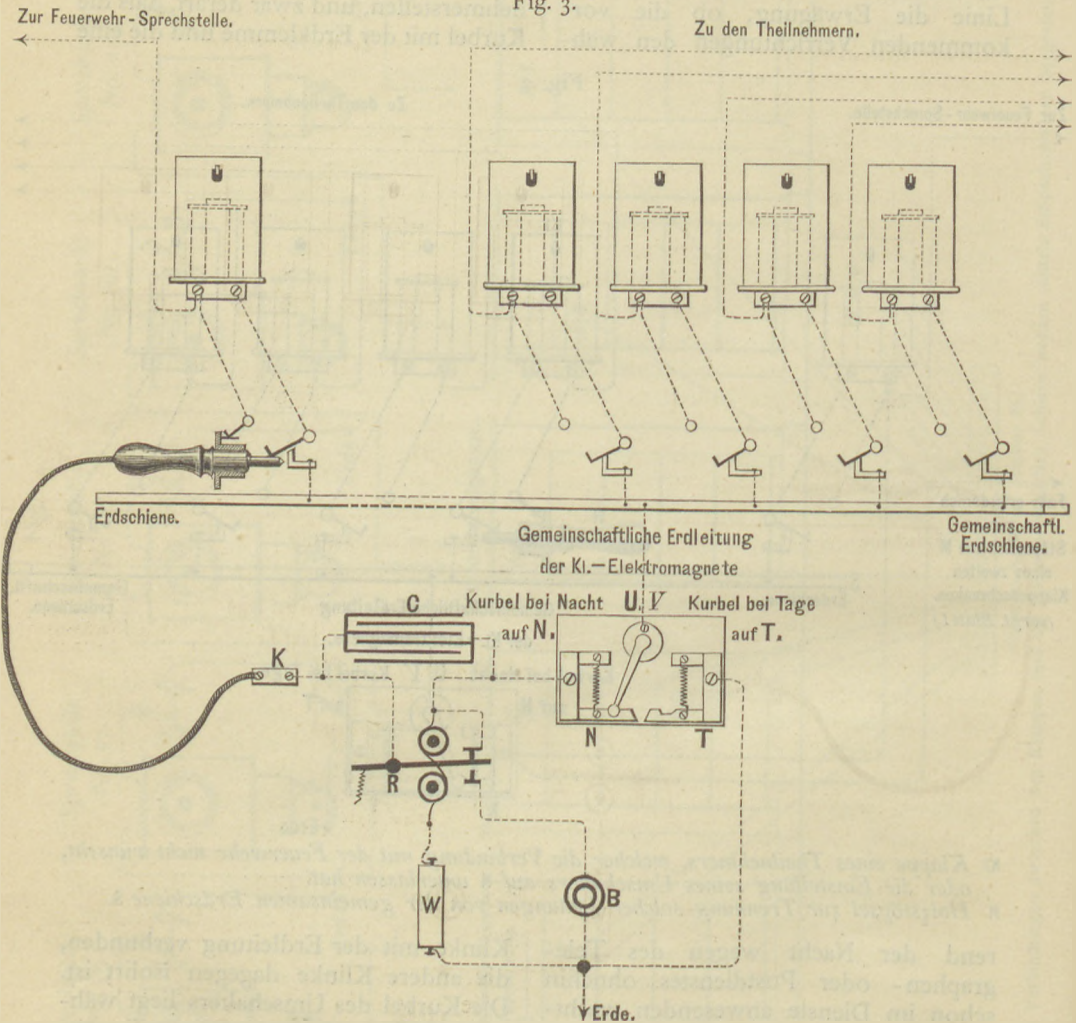
In allen übrigen Fällen sind zur unmittelbaren Verbindung der Theil-

Klinke mit der Erdleitung verbunden, die andere Klinke dagegen isolirt ist. Die Kurbel des Umschalters liegt während des Tages an der Erdklinke T, während der Dienstruhe der Vermittlungs-Anstalt auf der isolirten Klinke N. Auf der Vermittlungs-Anstalt wird an geeigneter Stelle eine mit Stöpsellöchern versehene Metallschiene M angebracht. Bei Dienstschlufs verbindet die Vermittlungs-Anstalt die Leitung der Feuerwache, sowie die Leitungen

der in Frage kommenden Teilnehmer durch Stöpselschnüre mit der bezeichneten Schiene. Um die Sprechstelle feststellen zu können, von welcher aus die Feuerwache angerufen worden ist, bleiben die Klappenelektromagnete der Teilnehmer eingeschaltet. Will ein Teilnehmer während der

richtung Gebrauch machenden Teilnehmer bei Schluß der gewöhnlichen Tagesdienststunden des Fernsprechamts ihre Umschalter richtig eingestellt haben, wird seitens der Vermittlungs-Anstalt täglich bei Dienstschluf jeder dieser Teilnehmer angerufen. Fällt hierbei die Klappe, so hat der Teilnehmer

Fig. 3.



Nacht die Feuerwache von einer eingetretenen Feuersgefahr benachrichtigen, so hat er nur die auf *N* stehende Kurbel seines Umschalters auf *T* zu drehen, um unmittelbar die Feuerwache durch Entsenden eines Weckstromes anrufen zu können.

Zur Prüfung, ob die von der Ein-

die Umstellung der Kurbel auf die mit *N* bezeichnete Klinke unterlassen. Zur Vermeidung hieraus entstehender Unzuträglichkeiten wird von vornherein jedem Beteiligten eröffnet, daß seine Anschlußleitung von der Verbindung mit der Feuerwache für die betreffende Nacht ausgeschlossen sei, wenn die

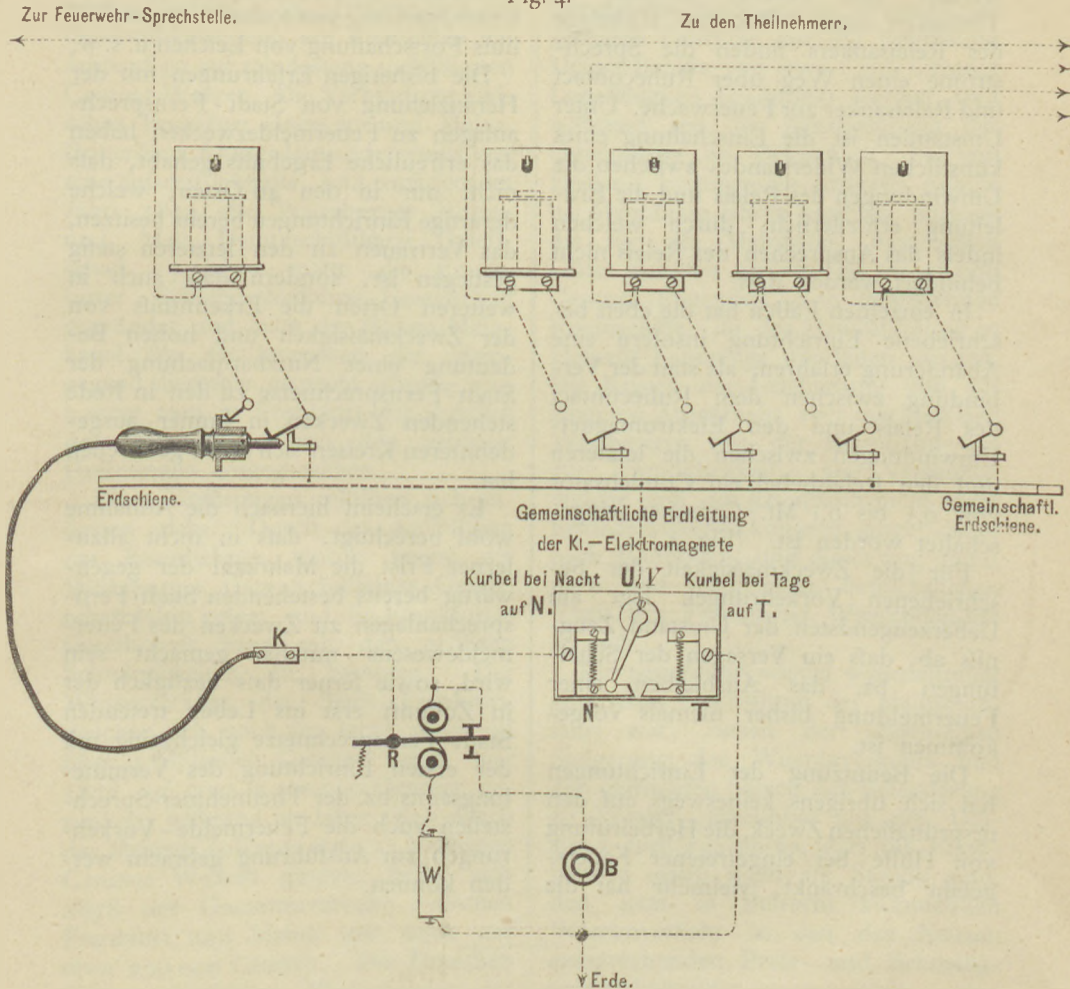
Umlegung der Kurbel nicht rechtzeitig erfolgt.

Die Anschlusleitungen der Beteiligten werden thunlichst an einen und denselben Klappenschrank geführt. Erreichen oder übersteigen diese die Zahl 50, so wird die Verbindung mit der Sprechstelle der Feuerwache unter Zu-

Stöpsel *H*, wie in Fig. 2 angedeutet, von der gemeinschaftlichen Erdschiene *S* getrennt werden.

Im Weiteren gelangt geeigneten Falles die in Fig. 3 dargestellte Schaltung zur Anwendung, bei welcher eine Aenderung der Betriebseinrichtungen bei den Theilnehmern nicht erforderlich ist.

Fig. 4.



hülfeaufnahme der gemeinschaftlichen Erdschiene in der in Fig. 2 veranschaulichten Weise bewerkstelligt. Sind nicht alle der zu einem Klappenschranke geführten Anschlusleitungen mit der Feuerwache zu verbinden, so müssen die Leitungen der auszuschließenden Theilnehmer durch isolirende (Holz-)

Zwischen der Erdschiene und der Erdleitung der Klappenschränke wird, ebenso wie in Fig. 2, ein Kurbelumschalter eingeschaltet. Die Kurbel desselben ist mit der Erdschiene, die eine Klinke durch die Umwindungen eines empfindlich eingestellten Hughes-Relais kleiner Form, die andere un-

mittelbar mit der Erde verbunden. Der Körper des Relais *R* steht durch eine Stöpselschnur mit der zur Feuerwache führenden Leitung unter Ausschluß des zu letzterer gehörigen Klappenelektromagneten in Verbindung. Beim Ansprechen des Relais sendet die Uebertragungsbatterie *B* einen Weckstrom zur Feuerwache, welcher den Wecker daselbst in Thätigkeit setzt. Bei der Ruhelage des Relaisankers finden die Sprechströme einen Weg über Ruhecontact und Relaisanker zur Feuerwache. Unter Umständen ist die Einschaltung eines künstlichen Widerstandes zwischen die Umwindungen des Relais und die Erdleitung erforderlich, durch welchen indeß das Ansprechen des Relais nicht behindert werden darf.

In einzelnen Fällen hat die eben beschriebene Einrichtung insofern eine Abänderung erfahren, als statt der Verbindung zwischen dem Ruhecontact des Relais und den Elektromagnet-Umwindungen zwischen die letzteren und den Relaishebel ein Condensator von 0,5 bis 0,1 Mf. Capacität eingeschaltet worden ist. (Fig. 4.)

Für die Zweckmäßigkeit der beschriebenen Vorkehrungen legt am Ueberzeugendsten der Umstand Zeugniß ab, daß ein Versagen der Schaltungen bz. das Ausbleiben einer Feuermeldung bisher niemals vorgekommen ist.

Die Benutzung der Einrichtungen hat sich übrigens keineswegs auf den ursprünglichen Zweck, die Herbeirufung von Hülfe bei eingetretener Feuergefahr beschränkt, vielmehr hat die

besondere Eigenthümlichkeit des Verfahrens gegenüber den bisher im Gebrauch stehenden automatischen Feuermeldern, nämlich die Möglichkeit des mündlichen Verkehrs, bald zu einer Benutzung der Schaltungen auch bei anderen Vorkommnissen geführt, welche das schnelle Einschreiten öffentlicher Organe zur Nachtzeit wünschenswerth erscheinen ließen, beispielsweise zur Unterdrückung von Ruhestörungen, behufs Fortschaffung von Leichen u. s. w.

Die bisherigen Erfahrungen mit der Heranziehung von Stadt-Fernsprechanlagen zu Feuermeldezwecken haben das erfreuliche Ergebniß gehabt, daß nicht nur in den 40 Orten, welche derartige Einrichtungen bereits besitzen, das Vertrauen zu den letzteren stetig gestiegen ist, sondern daß auch in weiteren Orten die Erkenntniß von der Zweckmäßigkeit und hohen Bedeutung einer Nutzbarmachung der Stadt-Fernsprechnetze zu den in Rede stehenden Zwecken in immer ausgehnteren Kreisen sich Bahn gebrochen hat.

Es erscheint hiernach die Annahme wohl berechtigt, daß in nicht allzuferner Frist die Mehrzahl der gegenwärtig bereits bestehenden Stadt-Fernsprechanlagen zu Zwecken des Feuermelbewesens nutzbar gemacht sein wird, sowie ferner daß bezüglich der in Zukunft erst ins Leben tretenden Stadt-Fernsprechnetze gleichzeitig mit der ersten Einrichtung des Vermittelungsamts bz. der Theilnehmer-Sprechstellen auch die Feuermelde-Vorkehrungen zur Ausführung gebracht werden können.

76. Die Kanalisierung des Maines von Frankfurt bis Mainz.

Die vor Kurzem vollendete Kanalisierung des Maines von Frankfurt bis Mainz und die damit im Zusammenhange stehende Eröffnung des neuen Hafens in Frankfurt (Main) ist in weiteren Kreisen als ein Ereigniß von außerordentlicher Bedeutung für das

Emporblühen der alten Handelsstadt begrüßt worden. In Bezug hierauf bringt namentlich die aus Anlaß der Eröffnungsfeierlichkeiten am 16. October d. J. erschienene Festschrift der Frankfurter Handelskammer sehr eingehende interessante Mittheilungen.

Frankfurt verdankte die hervorragende Stellung, welche es seit Jahrhunderten als Handelsstadt inne hatte, vor Allem dem Schiffsverkehr auf Rhein und Main, der trotz aller durch Zölle und Stapelrechte ihm auferlegten Fesseln von einer außerordentlichen Bedeutung war. Der Güterverkehr auf dem Main zeigte namentlich noch in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts einen bedeutenden Umfang, z. B. bezifferte sich die Gesamtbewegung auf demselben im Jahre 1840 auf mindestens 40 Millionen Centner Waaren. Die Verbindung zwischen Frankfurt einerseits und Mainz, Rotterdam, Amsterdam andererseits war eine äußerst lebhaft, und nachdem im Jahre 1840 die Würzburger Rhein- und Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 5 Jahre später die Frankfurter Schlepsschiffahrts-Gesellschaft gegründet und auch der Donau-Mainkanal für die Interessen der Main-egend dienstbar gemacht worden war, konnte man in Frankfurt der Zukunft des Mainverkehrs mit den größten Hoffnungen entgegensehen.

Diese Hoffnungen erfüllten sich indessen nicht. Durch das Aufblühen der Eisenbahnen wurde zuerst die Würzburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft lahm gelegt, und die Frankfurter Gesellschaft hatte mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Wasserverkehr der Stadt Frankfurt, welcher sich noch im Jahre 1863 auf über 4 Millionen Centner belief, war 1878 auf etwa 2 400 000 Centner gesunken; während im Jahre 1839 durch das Mainzer Zollhaus etwa 21 Millionen Centner Waaren gingen, belief sich 1878 der Gesamtverkehr zwischen Frankfurt und Mainz nur noch auf etwa 200 000 Centner. Die Ursachen dieses auffallenden Niederganges der Mainschiffahrt und des Frankfurter Waarengeschäfts lagen aber nicht nur in dem Aufblühen der Eisenbahnen, sondern hauptsächlich auch in der fortschreitenden Verschlechterung des Mainfahrwassers.

Die Mainuferstaaten hatten zwar 1846 eine Vereinbarung getroffen, nach wel-

cher die geringste Wassertiefe der Fahrbahn zwischen Frankfurt und Mainz zu mindestens 0,9 m erhalten werden sollte; auch wurden die verschiedenen Systeme der Flufsregulirung mittels Parallelwerke, Buhnen und Baggerungen zur Anwendung gebracht, aber ohne jeden nachhaltigen Erfolg. 1878 wurde festgestellt, daß oberhalb Kostheim nur 0,46 m Tiefe bestand. Der Schiffsverkehr mußte wegen dieser geringen Fahrtiefe auf die Benutzung kleiner Schiffe von etwa 1 000 Centner Ladefähigkeit beschränkt werden, und während seit der Aussprengung der Quarzfelsen im Bingerloch die von Holland kommenden größten Schiffe bis Mannheim fahren konnten, mußten die für die Mainhäfen bestimmten Güter aus den großen bis zu 16 000 Centner tragenden, 2 m tiefgehenden Rheinschiffen an der Mainmündung in kleinere Fahrzeuge überladen werden. Die Kosten der Leichterung und des längeren Aufenthalts aber machten den Wettbewerb mit der Eisenbahn fast zur Unmöglichkeit. Die Versandte, welche von der Eisenbahn nicht mehr befördert werden konnten, gingen daher nach Mannheim, und dieses zog somit nach und nach einen beträchtlichen Theil des Frankfurter Waarenhandels an sich.

Ein neuerdings wieder wahrnehmbar gewesenes Wachsthum der Mainschiffahrt war, neben der allgemeinen Steigerung des Waarenverkehrs und den geringeren Sätzen der Beförderung zu Wasser, erkennbar auf den Umstand zurückzuführen, daß die Eisenbahnen allein nicht im Stande sind, den jetzt in Betracht kommenden Waarenverkehr in den der Neuzeit entsprechenden Preis- und Schnelligkeitsverhältnissen zu vermitteln. 1875 betrug der Gesamt-Güterverkehr der Station Frankfurt (Main) 809 212 Tonnen, 1885 hatte sich derselbe auf 1 455 577 Tonnen gehoben. Für weitere Zunahme eines solchen Verkehrs reichen die vorhandenen Beförderungseinrichtungen auf die Dauer nicht aus, und es galt, dem dringen-

den Bedürfnis entgegenzukommen, den überlasteten Eisenbahnstraßen des Maingaues eine leistungsfähige Wasserstraße an die Seite zu stellen und dadurch der Mainschiffahrt zu ihrer alten Bedeutung zu verhelfen.

Die Verhandlungen, welche der Inangriffnahme des großen Werkes seit Anfang der siebziger Jahre vorausgingen, können wir hier übergehen. Nachdem im Februar 1883 der Staatsvertrag über die Mainkanalisierung seitens der Königlich preussischen und der Großherzoglich hessischen Regierung unterzeichnet und die Einleitung der Bauten angeordnet worden war, begann am 15. Mai 1883 nach Ueberweisung der ersten Baurate von 800 000 Mark die eigentliche Bauausführung. Mit der Oberleitung wurde Regierungs- und Baurath Cuno zu Wiesbaden beauftragt. Der nach der Angabe des Herrn Cuno ausgearbeitete Plan zur Kanalisierung des Mains bezweckte im Wesentlichen, dem Main auf der Strecke zwischen Frankfurt und Mainz mittels Stauanlagen und Schleusen eine durchgängige Mindestwassertiefe von 2 m zu geben, welche ausreichend erscheint, um den bisher auf dem Rhein verkehrenden größten Schiffen bis über 1000 Tonnen Tragfähigkeit den Weg bis Frankfurt zu ermöglichen. Es sind jedoch die Kunstbauten, insbesondere die Schleusen, bereits jetzt derart angelegt, daß man diese Wassertiefe bis zu 2,5 m steigern kann.

Bei der Vertheilung der Arbeiten war in erster Linie darauf Rücksicht zu nehmen, daß die bestehende Schifffahrt nicht gestört wurde. Es wurden dementsprechend in dem ersten Baujahre die Schleusen und ein Theil der Wehre und der Kanäle hergestellt, im zweiten Baujahre die Kanäle vollendet und ein weiteres Drittel der Wehre gebaut. Im Herbste 1885 und im Frühjahr 1886 konnten die Kanäle und Schleusen bereits dem Verkehr übergeben werden, und es wurden nunmehr die letzten Theile der Wehre ausgeführt. Besondere Schwierigkeiten haben sich während der Ausführungen

nicht ergeben, abgesehen davon, daß der während der ersten zwei Baujahre ausnahmsweise niedrige Wasserstand die rechtzeitige Herbeischaffung der erforderlichen Steine erschwerte, welche zum größten Theil aus dem Spessart und Odenwald bezogen worden sind. Der Winter 1885/86 brachte überdies anhaltenden Frost und bedeutenden Schneefall, und das Frühjahrshochwasser trat erst Anfang April ein, wodurch die Restarbeiten aufgehalten wurden. Trotzdem ist es gelungen, die sämtlichen Anlagen bis Anfang September dieses Jahres fertigzustellen, so daß Zeit genug vorhanden war, die erforderlichen Stauversuche zu machen und die Nadel- und Trommelwehre vor ihrer endgültigen Indienstellung den nöthigen Proben zu unterwerfen.

Die kanalisirte Strecke ist 36 km lang und hat ein Gesamtgefälle von 10,4 m, die Wassermenge des Mains beträgt bei gemitteltem Niedrigwasser rund 70 cbm in der Secunde. Für eine Kanalisierung hat sich der Main in Folge der gleichmäßigen Ausbildung und der Höhenlage seiner Ufer vorzugsweise geeignet gezeigt. Um die 10,4 m Gefälle des Mains von Frankfurt bis Mainz zu überwinden, waren fünf Stauanlagen erforderlich, nämlich bei Kostheim, Raunhein, Kelsterbach, Höchst und Frankfurt.

Jede Stauanlage besteht aus dem Nadelwehr nebst Flosrinne und Fischpaß; links davon liegt der Schleusenkanal mit der Schleuse.

Für die Stauanlagen sind unter Berücksichtigung der Natur des Mains und der gesteigerten Cultur des Mainthals bewegliche Wehre angenommen worden, welche bei eintretendem Hochwasser und Eisgang niedergelegt, also mit Ausnahme der massiven Zwischenpfeiler gänzlich beseitigt werden können.

Die Gesamtkosten der Kanalisierungsanlagen sind auf 5½ Millionen Mark veranschlagt.

Während nun der Staat den verbesserten Wasserweg herstellte, war es die Aufgabe der Stadt Frankfurt, für die geeigneten Hafeneinrichtungen zu

sorgen. Die Stadt Frankfurt hat dieser Aufgabe in grossem Mafsstabe genügt.

Der oberhalb des Nadelwehrs bei Frankfurt liegende Winterhafen wurde in einen grosen Sicherheits- und Handelshafen umgewandelt, dessen Sohle so tief angelegt ist, dafs selbst bei niedergelegtem Wehr die Schiffe stets noch eine Wassertiefe von 2,50 m vorfinden. An der Nordseite des Hafens befindet sich eine hochwasserfrei angelegte Quaimauer, neben welcher ein bedeutendes Lagerhaus sowie eine grosse offene Werfthalle errichtet sind. Gegen den Flufs ist der Hafen durch einen Trennungsdamm abgeschlossen, auf welchem sich ein Krahnengeleise, Ladegeleise und eine Zufahrtstrafse befinden. Ausgedehnte Geleisanlagen ermöglichen unmittelbares Umladen vom Schiff in die Bahnwagen und umgekehrt und verbinden den Hafen mit den neuen Bahnhofsanlagen. Auch das linke Mainufer zwischen Main-Neckarbrücke und Staatsbahnbrücke hat eine Quaimauer und hochwasserfreie Lagerplätze erhalten, und auch hier sind Geleisanlagen zur Verbindung mit den Bahnhöfen vorgesehen. Im Verein mit den schon früher ausgeführten Uferbauten wird in Zukunft Frankfurt 5 km Quaimauern haben.

Der Umfang der neu hergestellten Hafenanlagen ergibt sich im Uebrigen aus der Urkunde, welche bei den Eröffnungsfeierlichkeiten am 16. October in den Schlufsstein der Hafenschleuse aufgenommen wurde. Diese Urkunde hat folgenden Wortlaut:

»Im Jahre des Herrn 1886, am 16. des Monats October, unter der ruhmreichen Regierung Sr. Majestät des deutschen Kaisers und Königs Wilhelm wurde der Schlufsstein der neuen Hafenanlage, in welchen gegenwärtige Urkunde eingeschlossen ist, gesetzt.

Die Hafenanlage, durch die Stadt im Anschlufs an die staatlicherseits ausgeführte Mainkanalisierung hergestellt, wurde an obigem Tage dem Verkehr übergeben und nahm zum ersten

Male die grosen Schiffe des Rheinstromes auf. Die neuerbaute Hafenanlage umfafst das Hafenbecken am rechten Mainufer, 600 m lang, 75 m breit mit 850 m langem Quai, wasserfreiem Nordquai, 560 m langem Südquai, dem Hochwasserdamm, der 12 m breiten Ausfahrtsschleuse mit Drehbrücke, der Geleisanlage im Anschlufs an die Eisenbahnen und das Druckwasserwerk, ein Lagerhaus und eine Werfthalle, je 100 m lang und 26 m breit, am Nordquai errichtet, die hochwasserfreien Lagerplätze am gegenüberliegenden linken Mainufer mit 300 m Hochquai und 800 m Tiefquai. Die Baukosten der Anlagen in obigem Umfang betragen 5 Millionen Mark. Der Bau des Hafenbeckens geschah im Trockenem unter Anwendung von Dampfpumpen. Aufser dem im Abtrag gewonnenen Boden wurden zur Anschüttung 70 000 cbm Kies aus dem Schwanheimer Wald auf Schienensträngen angefahren; zur Mauerung des Quais 40 000 cbm rothe Mainsandsteine verwendet; der Quai am linken Ufer wurde aus Beton hergestellt. Als Bauunternehmer beteiligen sich in gröfserem Umfange am Hafenbecken: Ph. Holzmann & Co. und Gebrüder Seeger von hier und C. Vering aus Hannover, am Lagerhaus Gebr. Helfmann von hier, an der Werfthalle und Schleuse Beck & Henkel aus Kassel. — Die Anlage wurde nach den Entwürfen und unter der Oberleitung des Stadtbauraths W. H. Lindley und unter specieller Bauleitung des Regierungs-Baumeisters B. Stahl in der Zeit vom 21. Juni 1884 bis zum 16. October 1886 ausgeführt. Zu jener Zeit leitete Oberbürgermeister Dr. J. Miquel die Stadtverwaltung und führte Dr. G. Humser den Vorsitz in der Stadtverordnetenversammlung. — Möge das mit vielen Opfern hergestellte Werk gute Früchte tragen und der Stadt wie dem ganzen Vaterlande zum Segen gereichen. Das walte Gott. Frankfurt a. M., den 16. October 1886.«

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Das japanische Postwesen im Jahre 1883/84. Nach dem Jahresbericht des japanischen General-Postmeisters für das mit dem 30. Juni 1884 abgelaufene Rechnungsjahr hat der Postbetrieb sehr unter der gedrückten Lage des allgemeinen Handels zu leiden gehabt. In vielen Dienstzweigen ist gegen das Vorjahr ein ziemlich beträchtlicher Rückgang zu verzeichnen gewesen, obgleich die japanische Postverwaltung durch Vermehrung der Postanstalten, durch Verbesserung der Verbindungen, durch erhebliche Verstärkung des Briefträgerpersonals ihrerseits die Vorbedingungen für die Hebung des Postverkehrs in weitgehender Weise erfüllt hat.

Die Gesamteinnahmen, welche sich auf 1 999 839 Yen (1 Yen = rund 4,50 Mark) stellten, übertrafen die Einnahme des Vorjahres allerdings um 104 711 Yen oder 5 $\frac{1}{2}$ pCt., blieben aber hinter dem Voranschlage für das Jahr 1883/84 um 250 274 Yen zurück. Die Gesamtausgaben beliefen sich auf 2 177 702 Yen, 172 453 Yen oder 8,6 pCt. mehr als im Vorjahre, aber 37 170 Yen weniger, als der Voranschlag vorgesehen hatte. Zur Deckung der Mehrausgaben war mithin ein Zuschuss aus Staatsmitteln in Höhe von 177 863 Yen erforderlich.

Die Zahl der inländischen Sendungen betrug im Jahre 1883/84 rund 112 Millionen Stück, nahezu 3 Millionen oder 2 $\frac{3}{4}$ pCt. mehr als im Jahre vorher. Die Zahl der nach dem Auslande abgesandten Sendungen sank dagegen von 533 000 Stück im Jahre 1882/83 auf 390 000, die Zahl der vom Auslande eingegangenen Sendungen von 621 000 auf 594 000 Stück. Der Rückgang ist, wie bereits erwähnt, auf das Darniederliegen des Handels zurückzuführen; den auffallenden Unterschied in der Zahl der abgesandten und derjenigen der eingegangenen Sendungen erklärt der Bericht durch die starke Einfuhr europäischer und amerikanischer Zeitungen. Die Be-

förderung der europäischen Briefschaften erfolgte in der Richtung aus Japan vorzugsweise über San Francisco, in der Richtung nach Japan dagegen über Brindisi und Hongkong. Den Grund hierfür glaubt der Bericht darin finden zu müssen, daß in Europa die Abfahrtszeiten der Postdampfer von San Francisco nach Japan wenig bekannt seien, und daß, da die Sendungen in Folge dessen häufig in San Francisco ein langes Ueberlager erleiden, die Leitung über Brindisi mit Rücksicht auf die Häufigkeit der Beförderung Gelegenheiten trotz der längeren Dauer der Ueberfahrt von den Absendern vorgezogen werde. In Japan dagegen seien die Abfahrtszeiten der Dampfer nach San Francisco genau bekannt; die Absender richten sich mit der Absendung ihrer Briefe u. s. w. daher entsprechend ein, und auf der Strecke bis Europa findet nirgends ein in's Gewicht fallendes Stilllager der Sendungen statt. Die über Hongkong eingegangenen Sendungen übertrafen die über Hongkong zur Absendung gelangten um 285 000 Stück, und die über San Francisco abgesandten Sendungen die über San Francisco eingegangenen um 73 000 Stück.

Die Zahl der inländischen Postanweisungen stieg von 667 625 Stück im Jahre 1882/83 auf 671 823 Stück im Berichtsjahre, dagegen sank der Betrag derselben von fast 9 Millionen Yen auf noch nicht ganz 7 Millionen Yen. Der Bericht glaubt aus dieser Erscheinung den Schluss ziehen zu sollen, daß der Postanweisungsdienst vom Publikum mehr und mehr als das benutzt wird, was er sein soll, nämlich als ein Mittel zur Versendung kleinerer Geldbeträge, wenn der Bericht auch nicht verkennt, daß das Stocken des Handels ebenfalls eine erhebliche Einwirkung auf das Zurückgehen der Postanweisungssummen ausgeübt haben mag. Aus den Postanweisungsgebühren erwuchs der Postkasse eine Einnahme von 59 319 Yen.

Zum Postanweisungsdienst waren am Schluß des Berichtsjahres 884 Postanstalten, 2 mehr als im Vorjahre, ermächtigt. Ein internationaler Postanweisungsaustausch bestand nur im Verkehr mit Hongkong, Großbritannien und Deutschland. In Japan wurden aufgeliefert nach Hongkong 69 Postanweisungen mit 749 Dollars, nach Großbritannien 280 mit 890 Pfd. Sterl. und nach Deutschland 38 mit 195 Pfd. Sterl. und ausgezahlt 94 Postanweisungen aus Hongkong mit 2063 Dollars, 44 Stück aus Großbritannien mit 151 Pfd. Sterl. und 8 Stück aus Deutschland mit 63 Pfd. Sterl.

Einen höchst überraschenden Aufschwung hat der Postsparkassenbetrieb genommen. Im Jahre 1883/84 wurden bei den Postsparkassen 3 $\frac{1}{4}$ Millionen Yen eingezahlt, 2 $\frac{1}{2}$ Millionen mehr als im Vorjahre; das Gesamtguthaben betrug am Schluß des Berichtsjahres rund 4 150 000 Yen, 2 638 000 Yen oder 175 pCt. mehr als am Schluß des Vorjahres. Die Zahl der Einleger wuchs im Jahre 1883/84 von 67 737 auf 126 544, also um 86,8 pCt. Die im Laufe des Jahres vorgekommenen Rückzahlungen bezifferten sich auf etwas über 1 Million Yen. Der Durchschnittsbetrag jedes Guthabens stellte sich auf 37 $\frac{3}{4}$ Yen. An Zinsen wurden insgesamt rund 213 000 Yen gezahlt. Mit dem Postsparkassenbetrieb wurden im Laufe des Jahres 1883/84 170 Postanstalten neu betraut, 35 Postanstalten wurde der Betrieb entzogen; insgesamt belief sich die Zahl der zum Postsparkassendienst ermächtigten

Postanstalten am Schluß des genannten Jahres auf 1565.

Die Zahl der Hauptpostämter, denen je ein bestimmter Bezirk untergeordnet ist, wurde von 34 auf 69 erhöht; die Zahl der gewöhnlichen Postämter wurde von 5316 auf 5373, die Zahl der Briefannahmestellen von 269 auf 290, die Zahl der Markenverkaufsstellen von 25 956 auf 25 971 und die Zahl der Strafenbriefkasten von 25 238 auf 30 907 vermehrt. Der Dienst wurde wahrgenommen von 19 365 Personen, 3 761 mehr als im Jahre vorher, darunter 11 534 Briefträger, 4554 mehr als im Vorjahre. Alle diese Zahlen beweisen auf das deutlichste, welche Anstrengungen von der japanischen Postverwaltung auch im Jahre 1883/84 gemacht worden sind, um das Postwesen des Landes zu vervollkommen und den Verkehr zu heben und zu erleichtern.

Auffallend hoch ist die Zahl der Personen, welche wegen Uebertretung der Postgesetze zur Bestrafung gezogen wurden. Dieselbe betrug 1 174; davon wurden bestraft 683 Personen wegen Versendung von Gegenständen, welche von der Beförderung mit der Post ausgeschlossen sind, 106 Personen wegen des Verlierens von Postsachen aus Nachlässigkeit, 30 Personen wegen ungehöriger Empfangnahme bz. Aushändigung von Postsendungen, 30 Personen wegen Beraubung, Eröffnung u. s. w. von Postsachen, 173 Personen wegen schwererer Vergehen, der Rest dagegen wegen unbedeutender Uebertretungen.

Die russische Eisenbahn durch das südliche Centralasien (vergl. Jahrgang 1885, S. 383 und S. 702), welche bisher nur in einer Länge von 217 Werst (231,5 km), zwischen den Stationen Michailowsk am Kaspischen Meere und Kisil-Arwád, im Betriebe stand, wird, wie das Centralblatt der Bauverwaltung berichtet, binnen Kurzem bis zu dem am Amu-Darja gelegenen Handelsplatz Tschard-

shui eröffnet werden. Die neue Strecke, deren Länge nahezu 800 Werst (rund 850 km) beträgt, verläuft zunächst in südöstlicher Richtung bis zum Orte Duschak, unterwegs die Städte Askabad, Ljutfabad und Kaachka berührend; von Duschak ab wendet sie sich nach Osten bis zur Stadt Merw, überschreitet hierselbst den Fluß Murgab und verläuft dann in nahezu nordöstlicher Richtung bis nach Tschardshui.

Da die Verwaltung der Eisenbahn den Warenverkehr nicht nur von Tschardshui ab, sondern auch auf dem Landwege von der um 100 Werst (106 km) östlicher belegenen Stadt Buchára und auf dem Wasserwege des Amu-Darjá von der etwa 280 Werst (300 km) nördlicher gelegenen Stadt Chiwa aus vermitteln will, so wird voraussichtlich im nächsten Jahre ein großer Theil der für die Messe von Nishni-Nowgorod bestimmten Waaren Mittel-

asiens, welche bisher fast ausschließlich zunächst zu Land bis nach Orenburg, von Orenburg bis Ssamára mit der Eisenbahn und dann auf der Wolga bis nach Nishni-Nowgorod befördert wurden, sich des neuen Schienenweges bedienen. In Michailowsk sollen die Waarensendungen in die auf dem Kaspischen Meer und der Wolga verkehrenden Dampfer der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Lebed« übergeladen werden.

Die Tschagos-Inseln. Diese im Indischen Meere, südlich von der vorderindischen Halbinsel, gelegene Gruppe von Koralleninseln hat neuerdings dadurch einige Bedeutung erlangt, daß auf der südlichsten derselben, Diego-Garcia, sich eine Kohlenstation befindet, aus welcher die Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd, ebenso wie die Dampfer der englischen Orient-Linie, ihren Kohlenvorrath ergänzen. Die zu England gehörige Inselgruppe wird von der Insel Mauritius aus verwaltet und bewirtschaftet. Das Haupterzeugniß von Diego-Garcia ist Cocosnufsöl; der Ertrag beziffert sich auf 50 000 Gallonen jährlich. Der Betrieb ist seit einigen Jahren in den Händen einer Gesellschaft aus Mauritius. Diese beschäftigt 300 Neger von Mauritius und außerdem eine Anzahl Eingeborene. Die letzteren werden als ein vorzüglich

Menschenschlag geschildert. Jeder Arbeiter hat in der Erntezeit täglich 350 Cocosnüsse zu sammeln und abzuliefern; das Aufbrechen der Nüsse wird von Frauen besorgt. Die Art der Oelgewinnung in Mühlen, die von Maulthieren getrieben werden, ist noch sehr einfacher Art. Die allgemeine Sprache auf den Tschagos-Inseln ist die französisch-kreolische Mundart von Mauritius. Was das Klima betrifft, so ist die Hitze — 78° F. bei Nacht, 86° F. bei Tag — für den Europäer angreifend und gefährlich. Fieber kommen jedoch nicht vor. Von April bis September weht beständig der Südostpassat, und diese Zeit gilt als die trockenere, während der übrigen 6 Monate sind die Inseln mehr oder weniger dem Nordwestmonsum ausgesetzt, und um diese Zeit treten häufig starke Regenfälle ein.

Eisenbahnen in Württemberg. Nach dem von dem Königlich württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, herausgegebenen Verwaltungsbericht für das Rechnungsjahr 1884/85 betrug die Gesammtlänge der im württembergischen Staatseigenthum befindlichen Bahnen 1 543,58 km. Auf württembergischem Staatsgebiete lagen 1 442,09 km dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnen; es kamen also auf 100 qkm Grundfläche 7,39 km und auf 10 000 Einwohner 7,30 km Eisenbahn. Als

Bahnen untergeordneter Bedeutung wurden 126,92 km betrieben.

Am Schluß des Rechnungsjahres waren vorhanden 331 Lokomotiven, 798 Personenwagen und 5 156 Güter-, Gepäck-, Vieh- und Arbeitswagen. Die Lokomotiven haben 10 358 102 km zurückgelegt, d. i. durchschnittlich für jede Lokomotive 23 913 km. Die Zahl der beförderten Personen betrug insgesamt 11 422 935, davon entfielen auf die I. Wagenklasse 86 339, auf die II. Wagenklasse 1 218 282, auf die III. Wagenklasse 9 973 982, auf Militairbillets 144 332 Personen. Im

Güterverkehr sind befördert worden 3 432 971 Tonnen; zurückgelegt wurden 279 234 710 Tonnenkilometer; jede Tonne wurde durchschnittlich 81,34 km befördert. Das Gesamt-Anlagekapital der Staatseisenbahnen belief sich am Schlusse des Rechnungsjahres auf 462 275 203 Mark.

Das Rechnungsergebnis war folgendes:

	Mark
Gesamteinnahme	28 998 470,
Gesamtausgabe	<u>15 557 603,</u>
mithin Reinertrag	13 440 867;
gegen 13 851 831 Mark im Vorjahre.	

Das Personal der Verwaltung bezifferte sich auf 8 095 Köpfe, davon

waren 3 664 etatsmäfsig angestellte, 240 gegen Tagegeld beschäftigte Beamte, 4 191 Arbeiter. Unfälle sind im Ganzen 97 vorgekommen, und zwar 12 Entgleisungen, 22 Zusammenstöße, 63 sonstige Unfälle. Hierbei wurden verletzt 12 Reisende und 5 Bahnbedienstete. Durch unvorsichtiges Verhalten beim Besteigen bz. Verlassen der Züge wurden 4 Reisende und 1 Bahnbediensteter getödtet, 3 Reisende und 6 Bahnbedienstete verletzt. Ferner wurden beim Rangiren, beim Ueberschreiten der Geleise u. s. w. 4 Bahnbedienstete getödtet, 34 verletzt. In Folge von Selbstmordversuchen sind durch die Bahnzüge 4 Personen getödtet und 1 Person verletzt worden.

Künstliches Binnenmeer in der Sahara. Wie das »Centralblatt der Bauverwaltung« berichtet, ist der vom Major Roudaire herrührende Plan zur Herstellung eines künstlichen Binnenmeeres in der Sahara von der 17fachen Gröfse des Genfer Sees (vergl. Jahrgang 1882, S. 319), nachdem der von der französischen Regierung zur Prüfung des Entwurfs eingesetzte Ausschufs die Ausführbarkeit in Zweifel gezogen und der Betheiligung des Staates widerrathen hatte, vom Grafen Lesseps aufgenommen worden. Nach jenem Plane sollten die unter dem Spiegel des Mittelmeeres im Süden von Tunis und Algerien gelegenen Schotts Melrir und Rharsa durch einen Kanal mit dem Meerbusen von Gabes in Verbindung gebracht und angefüllt werden, um durch klimatische Aenderungen die angrenzende Landschaft fruchtbar zu machen, den Handelsverkehr zu erleichtern und den Einfällen der Wüstenräuber eine Schranke zu setzen. Die von Lesseps in Gemeinschaft mit dem Obersten Landas veranstalteten Boh-

rungen, welche neben dem in die Bucht von Gabes mündenden Flüsschen Melah unweit des Meeres vorgenommen wurden, lieferten günstige Ergebnisse, so dafs die Unternehmer beim Bey von Tunis die Ueberlassung der mit dem erbohrten Brunnen zu bewässernden Ländereien beantragten. Inzwischen ist dieser Brunnen, dessen Tiefe etwa 92 m beträgt, derart verbessert worden, dafs er 9 cbm Wasser in der Minute liefert, eine zur künstlichen Bewässerung von ungefähr 500 Hektaren Land hinreichende Menge. Landas hat festgestellt, dafs der an und für sich sehr fruchtbare Boden zur Römerzeit gut angebaut und dicht besiedelt war. Man hofft, durch Erbohrung weiterer Wasseradern zunächst gröfsere Flächen fruchtbaren Landes der Bebauung erschliesen zu können, um aus deren Erträgen die Mittel zur allmählichen Ausführung des grofsen Kanals zu gewinnen, welcher von der Mündung des Flüsschens Melah nach den Schotts Melrir und Rharsa geleitet werden soll.

Eine neue Schiffsbewegungs- vorrichtung. Wie die amerikanische Zeitschrift »*American Scientific*« meldet, ist von den Herren Samuel und

John Secor eine anscheinend ganz praktische neue Schiffsbewegungs- vorrichtung hergestellt worden. Das Versuchsboot, die einem sehr spitzen

Keil ähnliche Yacht »Eureka«, hat etwa 60 t Gehalt, ist 30,5 m lang, 3,7 m breit und 2 m tief. Eine Scheidewand theilt das Innere des Schiffes in zwei Hälften. Unmittelbar hinter der Wand befindet sich in der hinteren Hälfte ein aufrecht stehender, für eine Arbeitsleistung von 25 Pferdekraften gebauter stählerner Dampfkessel, welcher den Dampf zum Betriebe einer Norwalk'schen Luftpresse liefert. Eine Luftpumpe verdichtet die Luft bis zu einem bestimmten Druck, welcher durch besondere Vorrichtungen stetig erhalten wird, so daß ein fort-dauernder Strom verdichteter Luft geliefert werden kann. Eine passende Uebertragung gestattet, daß durch die Norwalk'sche Luftpresse gleichzeitig eine Excelsior - Dynamomaschine getrieben wird, welche die 20 elektrischen Glühlampen des Schiffes speist. Die eigentliche, gänzlich aus Gußstahl gefertigte Bewegungsvorrichtung liegt noch weiter nach hinten und besteht aus einer Ausbruchskammer in Gestalt einer Hohlkugel, welche nach unten mit vier die Schiffswand durchdringenden und unter dem Wasserspiel endigenden Röhren in Verbindung steht. Die Oeffnungen dieser Röhren sind je 0,6 m hoch und 0,3 m breit, haben also je einen Querschnitt von 0,18 qm. Zwei Röhrenöffnungen gehen nach dem Hintertheil des Schiffes und zwei nach dessen Bug. Vier bequem angebrachte Hebel gestatten dem Maschinisten, auf eben so viele Sicherheitsklappen einzuwirken und so die Verbindung der Oeffnungen mit dem Ausbruchsraum zu regeln. Der Dampfausbruch, welcher die eigentliche vorwärtstreibende Kraft des Schiffes bildet, wird bewirkt durch Entzündung eines Gemisches von atmosphärischer Luft und

erhitztem Petroleumdampf. Zu diesem Zweck dient ein durch einen Wassermantel vor Erhitzung geschützter Petroleumbehälter, welcher den Petroleumbedarf für 24stündigen Betrieb fassen kann. Aus diesem Behälter gelangt das Petroleum durch eine Röhre nach einer über der Vorrichtung gelegenen Kanne und von hier nach der Ausbruchskammer, durch welche es, wenn die Vorrichtung in Bewegung ist, über seinen Siedepunkt erhitzt wird. Die Petroleumdämpfe treffen mit einem Strom verdichteter Luft zusammen und gelangen dann in den kugelförmigen Hohlraum, wo eine Spirale aus feinem Platindraht, durch einen elektrischen Strom in Weißgluth versetzt, den Ausbruch des Gemisches bewirkt. Passend angebrachte Sicherheitsklappen schliessen während des Ausbruchs die Zugänge zur Kanne und zur Luftpresse ab, damit die ausbrechenden Gase nicht etwa in diese zurücktreten. Die Vorrichtung ist so eingerichtet, daß kein Ausbruch stattfinden kann, wenn nicht wenigstens eine der Sicherheitsklappen der vier Rohröffnungen offen steht. Die Zahl der Ausbrüche beträgt in der Minute etwa 80. Die Vortheile dieser Einrichtung sind die, daß die ausbrechenden Gase auf das Wasser einen starken Druck ausüben, welcher die Bewegung des Schiffes bewirkt, ohne daß hierbei der große Kraftverlust bei der Reibung von Kolben und Achsen, der Wärmeverlust u. s. w. stattfände, welche sonst bis zu 95 pCt. der ganzen durch die Verbrennung der Kohle erhaltenen Kraftleistung verbrauchen. Ob dieses neue Werk sich wirklich brauchbar erweist, müssen erst eingehendere Erprobungen zeigen.

Die nördlichste Eisenbahn der Welt. Das finnländische Eisenbahnnetz hat vor Kurzem durch Eröffnung der Uleaborg-Bahn ein neues wichtiges Glied erhalten. Diese Bahn erstreckt sich bis auf zwei Grad vom nördlichen

Polarkreis, bildet also die nördlichste Schienenstrecke nicht Europas allein, sondern des ganzen Erdballs. Sie nimmt ihren Anfang in Oestermyra, woselbst sie sich der Wasa-Bahn anschließt, und geht 337 km weit bis

zum Toppila-Sund, dem Hafen von Uleaborg. Da Oestermysra 340 km von Helsingfors entfernt ist, so beläuft sich die ganze Bahnlänge von Finnland auf 754,6 km. Es ist nunmehr möglich, auch im Winter (und

zwar in 60 Stunden) von St. Petersburg mit der Eisenbahn bis zum 65. Breitengrade zu gelangen, während bisher kein anderes Verkehrsmittel als eine lange und beschwerliche Schlittenfahrt zur Verfügung stand.

Die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungs-Anstalten im Jahre 1885. Nach der in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik veröffentlichten Uebersicht über den Zustand und die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungs-Anstalten im Jahre 1885 sind in diesem Jahre bei den in Betracht gezogenen 34 deutschen Lebensversicherungs-Anstalten 84 678 neue Lebensversicherungsanträge über eine Gesamtsumme von 366 096 130 Mark zur Vorlage und Erledigung gekommen, während im Jahre 1884 über 86 920 Anträge mit 369 125 990 Mark Versicherungssumme Entscheidung getroffen worden ist. Gegen 1884 ist die Zahl der neuen Anträge daher um 2 242 und die beantragte Versicherungssumme um 3 029 860 Mark zurückgegangen.

Von den im Jahre 1885 gestellten Anträgen wurden 19 356 auf 86 639 429 Mark Versicherungssumme wegen ungenügender Gesundheit der Antragsteller abgelehnt oder von den letzteren vor Ausfertigung der Policen zurückgenommen; es führten daher der Zahl nach 22,9 pCt. und der Summe nach 23,7 pCt. der gestellten Anträge zu keinem Vertragsabschluss.

Die angenommenen 65 322 Anträge führten den 34 deutschen Lebensversicherungs-Anstalten 62 813 neue Personen bz. Policen zu und lauteten zusammen auf eine Summe von 279 456 701 Mark Versicherungskapital. (Im Jahre 1884 betrug dagegen der neue Zugang 64 800 Personen mit 280 545 699 Mark Versicherungssumme.)

Im Ganzen zeigte sich bei dem deutschen Lebensversicherungsgeschäft im Jahre 1885 folgende Bewegung:

	Personen	Versicherungssumme
Bestand am Anfang des Jahres	699 657	mit 2 658 339 022 Mark,
Zugang im Laufe des Jahres	62 813	- 279 456 701 -
so dafs zusammen versichert waren	762 470	mit 2 937 795 723 Mark.
Hiervon schieden aus:		
	Personen	Mark
durch Tod	12 340	mit 40 364 185,
durch Abgang bei		
Lebzeiten	22 596	- 81 303 925
	<u>34 936</u>	- 121 668 110 -
Mithin Bestand am Jahresschlusse	727 534	mit 2 816 127 613 Mark,
und Zuwachs im Laufe von 1885	27 877	- 157 788 591 - .

Vergleicht man diese Zunahme mit dem Versicherungsbestande am Anfange des Jahres, so ergibt sich, dafs im Laufe von 1885 die Zahl der Versicherten um 3,98 pCt. und die Versicherungssumme um 5,94 pCt. gestiegen ist.

Der Durchschnitt der auf eine Per-

son treffenden Versicherungssumme stellte sich Ende 1885 auf 3 871 Mark, dagegen war ein jeder der 12 340 Gestorbenen durchschnittlich mit 3 271 Mark versichert.

Am Ende des Jahres 1885 entfiel auf 64 Köpfe der Bevölkerung eine Lebensversicherung.

III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Das Telephonrecht. Eine rechtsgeschichtliche Abhandlung von Dr. F. Meili. Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot. 1885.

Die unter vorbezeichnetem Titel vor einiger Zeit erschienene Abhandlung des bekannten Schweizer Rechtsgelehrten Dr. F. Meili bringt in sehr anregender Darstellung eine sorgfältige Erörterung der auf das Fernsprechwesen bezüglichen staatsrechtlichen, rechtspolitischen, civil- und strafrechtlichen Fragen, dürfte daher für die Beamten der Post- und Telegraphenverwaltungen von besonderem Interesse sein.

In dem I. Kapitel wird das Verhältniß der Telephonie zur Staatsgewalt behandelt. Nach einigen Vorbemerkungen über die verschiedenen Hauptarten der Verwendung des Fernsprechers als Verkehrsmittel giebt Meili eine gedrängte Uebersicht darüber, wie sich die hauptsächlich in Betracht kommenden Staaten (Schweiz, Belgien, Deutsches Reich, Oesterreich-Ungarn, Italien, England, Frankreich, Norwegen, Vereinigte Staaten von Amerika, Mexico, Holland, Spanien und Portugal) zu der neuen Erfindung gestellt haben. Er zeigt hierbei, daß in sämtlichen Ländern, in denen eine Staatstelegraphie besteht, die Regierung auch Anspruch auf das ausschließliche Recht der Anlegung von Fernsprecheinrichtungen erhoben hat. Der Verfasser erörtert dann eingehend die bezüglichen Ansichten hervorragender Rechtsgelehrten und Fachmänner und kommt zu dem Schlusse, daß die Telephonie als eine Abart der Telegraphie anzusehen sei und demnach da, wo ein Telegraphenmonopol vorhanden, mit unter dasselbe begriffen werden müsse. Die staatsrechtliche Wahrung des gegenwärtigen Besitzstandes (Telegraphenmonopol) müsse die meisten Staaten dazu führen, auch die Telephonie monopolistisch geltend zu machen. Außerdem trete die Telephonie mit der Telegraphie in eine so enge Verbindung und in eine

solche Wechselwirkung, daß es ganz vernunftwidrig wäre, wenn jene der Privatthätigkeit überlassen würde, indem dadurch das Telegraphenmonopol zum Theil wirkungslos würde.

Das II. Kapitel behandelt »den Bau und die Errichtung der Fernsprechanstalten und die daraus entstehenden Rechtsverhältnisse«. Der Verfasser geht davon aus, daß die allgemeinen Fernsprecheinrichtungen ihrer Natur nach sich nicht ohne Benutzung von Privateigenthum herstellen lassen, knüpft hieran zunächst eine sehr lehrreiche Erörterung des Eigenthumsbegriffs hinsichtlich des Grundes und Bodens, und gelangt am Schlusse seiner Untersuchungen zu der Ansicht, daß eine allgemeine Verpflichtung festgestellt werden müsse, wonach jeder Grundeigenthümer die Errichtung einer unbeschränkten Zahl von Fernsprechdrähten über und unter seinem Grundstück gegen Schadenersatz zu gestatten habe, da, wie er weiter sagt, »eine Culturfrage des modernen Lebens unmöglich dem *arbitrium* eines Privatmannes und den lockeren Sätzen eines mit jedem einzelnen Grundeigenthümer wechselnden *precariums* oder eines kündbaren Vertrages ausgeliefert werden dürfe«. Er könne nicht finden, daß es eine zu große Beschwerde des Grundeigenthümers wäre, wenn derselbe, noch über die oben bezeichnete Verpflichtung hinaus, von Gesetzes wegen auch dazu angehalten würde, das Betreten seines Grundstückes zum Zwecke des Ziehens von Fernsprechdrähten und der damit zusammenhängenden Arbeiten zu gestatten. Nach diesen allgemeinen Betrachtungen beleuchtet der Verfasser den gegenwärtigen Stand der Frage. Wie sich aus seinen bezüglichen Ausführungen ergibt, ist eine gesetzliche Verpflichtung für die Grundbesitzer, die Fernsprech- oder Telegraphendrähte in dem Luft-

raum über ihren Grundstücken zu dulden, nur in Belgien und in Louisiana vorhanden. In letzterem Staate sind die Grundbesitzer außerdem auch gehalten, die zur Herstellung und Unterhaltung der Telegraphen- und Fernsprechlinien erforderlichen Arbeiten auf ihrem Eigenthum vorbehaltslich Schadenersatzes zu gestatten. Im Anschlusse hieran weist der Verfasser darauf hin, daß es andererseits notwendig sei, im Interesse der Grundbesitzer einige Schutzwehren gegen die betreffenden Gesetzesbestimmungen zu errichten, damit den Besitzern aus den zur Herstellung der Leitungen u. s. w. erforderlichen Arbeiten möglichst wenig Unzuträglichkeiten und Beschwerden erwachsen, und sie durch die Leitungen nicht verhindert werden, ihre Grundstücke in sachgemäßer Weise so zu benutzen, wie es ihnen erlaubter Weise beliebt. Dies Recht ist gegenüber der früher begründeten Rechtspflicht namentlich deswegen ausdrücklich festzustellen, weil der Eigenthümer des Grundes und Bodens in die Lage kommen kann, denselben zu überbauen, während zur Zeit der Herstellung der Drähte über dem Grundstück oder unter demselben dies noch nicht in Aussicht stand. Natürlich kann der Fernsprechverwaltung das Recht nicht eingeräumt werden, die Frage zu prüfen, ob es sich in allen diesen Fällen um die gesetzliche Ausübung des Eigenthumsrechts handle, oder gar, ob die Baute eine zweckmäßige sei und dergleichen. Die Fernsprechanstalt hat in derartigen Fällen auf gehörige und rechtzeitige Ankündigung hin die betreffenden Aenderungen vorzunehmen, — natürlich auf ihre Kosten und ohne eine Entschädigung beanspruchen zu können. Dagegen versteht es sich wiederum von selber, daß der Grundeigenthümer oder der Besitzer gegenüber der Fernsprechanstalt verantwortlich ist für das ganze *id quod interest*, wenn er dieselbe in böswilliger oder fahrlässiger Weise oder zum Scherze veranlassen würde, die betreffenden Aenderungen vorzunehmen, unter dem

Vorgeben, daß er sein Eigenthum in anderer Weise benutzen wolle. Was ferner die Aufstellung des Gestänges von Fernsprechlinien auf privatem Grund und Boden betrifft, so will der Verfasser auch hier den juristischen Ausweg eines Vertrages mit dem Grundeigenthümer nicht gelten lassen. Um die freie Entwicklung der Fernsprecheinrichtungen nicht zu hemmen, müsse derselben ein *jus publicum* schützend zur Seite stehen, derart, daß den Grundbesitzern die Verpflichtung auferlegt werde, gegen Ersatz des wirklich entstandenen Schadens »die minimale Erdfläche einzuräumen, damit sie für die Aufstellung der Stangen nach technisch-rationellen Gesichtspunkten benutzt werden kann.« Unter allen Umständen müßte der Staat das Recht haben, auch für diese Fälle das Enteignungsrecht auszusprechen. Anders lägen die Verhältnisse dagegen hinsichtlich der Errichtung von Stützpunkten auf den Dächern, da es sich in diesem Falle um einen weit erheblicheren Eingriff in das Privateigenthum handle. Hier würde die Fernsprechverwaltung im Allgemeinen sich vertragsmäßig das Recht der Aufstellung der Stangen, des Besteigens der Dächer, der Vermehrung der Drähte und der Erweiterung der Gestänge sichern müssen. Es könne jedoch eine Verpflichtung der Hausbesitzer zur Duldung der Stützpunkte ausnahmsweise für Nothfälle festgesetzt werden, namentlich wenn 1. das Dach des betreffenden Grundstückseigenthümers zu dem sachgemäßen Betriebe der Fernsprechanlagen bz. zu der Herstellung der Stützpunkte unbedingt nöthig sei, und 2. eine abzuändernde Herstellung der Stützpunkte mit einer ganz ungebührlichen Kostenvermehrung verbunden wäre. An diese Betrachtungen knüpft der Verfasser zum Schlusse des Kapitels eine kurze Darstellung der in der Schweiz, den Vereinigten Staaten von Amerika, in Belgien, Italien, England, Frankreich, Griechenland, Norwegen, der Argentinischen Republik und in Deutschland in

Kraft befindlichen Gesetzesbestimmungen über Benutzung öffentlichen bzw. privaten Grundes und Bodens für Zwecke der Telegraphie und Telephonie.

Das III. Kapitel behandelt die mit der öffentlichen Zweckbestimmung der Fernsprechanstalten zusammenhängenden Folgen, — insbesondere den Zulassungszwang im Telephonrecht und seine Begrenzung. Der Verfasser geht davon aus, daß der Zulassungszwang im Telegraphenrechte, sowohl in den einzelnen Staaten wie auch international (durch Art. I. des Petersburger Telegraphenvertrages), anerkannt sei, und glaubt daher, daß auch bei der Telephonie, welche in gleicher Weise eine öffentliche Wohlfahrtsanstalt darstelle, ein Recht zum Beitritt und zur Benutzung Jedermann zustehen müsse. Er erkennt jedoch die Nothwendigkeit an, der Fernsprechverwaltung in möglichst klar abzugrenzenden Ausnahmefällen die Berechtigung zur Aufhebung des Zulassungszwanges zu sichern, wenn dafür 1. öffentlich rechtliche Gründe vorliegen, oder 2. der Theilnehmer die Fernsprecheinrichtung zu Beleidigungen oder zur Verbreitung beunruhigender Gerüchte benutzen möchte. Der Verfasser ist nicht näher darauf eingegangen, daß gerade bei der Fernsprechverwaltung eine Einschränkung des Zulassungszwanges mehr als bei anderen öffentlichen Wohlfahrtsanstalten (Post, Eisenbahn, Telegraphie) geboten ist, da, anders wie bei diesen, der eigentliche Betrieb der Fernsprecheinrichtungen im Allgemeinen durch die Theilnehmer selbst erfolgt und den Organen der Verwaltung nur mehr eine beaufsichtigende und vermittelnde Rolle zufällt. Zur Aufrechterhaltung geordneter Verhältnisse muß die Verwaltung daher befugt sein, bei böswilligen oder fahrlässigen Handlungen eines Theilnehmers, durch welche die Sicherheit des Betriebes und damit das Interesse der übrigen Beteiligten geschädigt werden kann (willkürliche Veränderung oder muthwillige Beschädigung der

leihweise von der Verwaltung hergegebenen Apparate u. s. w.) den Schuldigen von der weiteren Theilnahme an der Fernsprecheinrichtung auszuschließen.

Das IV. Kapitel erörtert »die aus der Benutzung und dem Betriebe der Telephonie entstehenden Vertragsverhältnisse und Rechtspflichten«. Nach einigen Vorbemerkungen über die rechtliche Natur der Beziehungen mit der Fernsprechverwaltung geht der Verfasser dazu über, die verschiedenen Rechtsverhältnisse, welche mit dem Fernsprechbetriebe zusammenhängen, einer rechtlichen Erörterung zu unterziehen. Zunächst behandelt er: a) das Rechtsverhältniß zwischen der Verwaltung und dem Publikum, wie solches bei Herstellung und Unterhaltung besonderer Telegraphenanlagen, Nebentelegraphen und Stadt-Fernsprecheinrichtungen in Frage kommt, dann folgt die Erörterung: b) des besonderen »Rechtsverhältnisses zwischen der Telephonverwaltung und dem Telephondestinatär«, und c) der Rechtsverhältnisse der Telephon-Correspondenten unter sich. Bei Erörterung des zweiten Punktes wirft der Verfasser die Frage auf, ob der Adressat eines bei der Beförderung mittels Fernsprechers verloren gegangenen Telegrammes etwaige Entschädigung (vergl. V. Kapitel) *ex jure suo* beanspruchen könne. Im Gegensatz zu mehreren bedeutenden Rechtsgelehrten bejaht Meili diese Frage aus dem Gesichtspunkte der Verträge zu Gunsten Dritter und der *negotiorum gestio*. Hinsichtlich der Rechtsverhältnisse der an die Fernsprecheinrichtung Angeschlossenen unter sich wird dann näher erörtert, ob durch den Fernsprechverkehr (etwa bei Bestellungen, Abmachungen u. s. w. mittels Fernsprechers) ein Vertrag zwischen Anwesenden oder zwischen Abwesenden entstehe, und wer das *periculum* bei dem Fernsprechverkehr zu tragen habe.

Das V. Kapitel bespricht unter dem Titel: »Die gemeinsame Verwendung der Telegraphie und Telephonie«

besonders die etwaige Haftpflicht der Telegraphen- und Telephonverwaltungen gegenüber dem Publikum. Der Verfasser stellt zunächst fest, daß die meisten Staaten (Schweiz, Frankreich, Holland, Deutschland, Italien, Rumänien, Rußland, Griechenland, Britisch- und Niederländisch-Indien) jede Haftpflicht für Schäden ausschließen, die dem Publikum durch Versehen und Irrthümer bei der Uebermittlung von Telegrammen erwachsen. Dieser Standpunkt erscheint dem Verfasser, welcher die Uebermittlung eines Telegrammes als eine Art Transport angesehen wissen will, ungerecht, und er warnt davor, den bezüglich im Telegraphenrechte bestehenden Grundsätzen dadurch weitere Verbreitung zu verschaffen, daß man dieselben auch auf die Telegrammbeförderung durch Fernsprecher anwendet. Im Weiteren befürwortet Meili die Einführung einer facultativen Telegrammversicherung, obgleich er selbst zugestehet, daß die auf Grund der Beschlüsse der Internationalen Telegraphenconferenz in Petersburg im Verkehr zwischen einzelnen Staaten eingeführten »Telegramme mit beschränkter Haftpflicht« sich in den Kreisen des Publikums keiner besonderen Beliebtheit erfreuten.

In dem VI. Kapitel: »Das Telephon-Strafrecht« untersucht der Verfasser, ob die Telephonie, trotzdem keine besonderen strafgesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich derselben bestehen, doch nach Maßgabe der vorhandenen Strafgesetze eines ihrer Verkehrsbedeutung entsprechenden Schutzes genießt. Er gelangt zu der Ansicht, daß die telegraphen-strafrechtlichen Bestimmungen in vollem Maße auch auf die Telephonie angewendet werden dürfen, da Telegraphie und Telephonie die gleichen Verkehrszwecke verfolgen. Man müsse in diesem Falle von der buchstäblichen Auffassung des Rechtsgrundsatzes *nulla poena sine lege* Abstand

nehmen und sich mehr an den Geist des Strafgesetzes halten. Selbstverständlich sei es dabei eine Frage für sich, ob es nicht rechtspolitisch klug wäre, die Ausdehnung des Telegraphen-Strafrechts auf die Telephonie ausdrücklich gesetzlich auszusprechen. Im Weiteren geht der Verfasser näher darauf ein, ob die schweizerische Telegraphen-Strafgesetzgebung vollständige und genügende Normen für die im Telephonrecht zur Entscheidung kommenden Strafrechtsfragen gewähre, nämlich bei Vergehen gegen: a) das Telephonmonopol, b) die Fernsprecheinrichtungen, c) die Telephonmarken bz. Telephon-Abonnementsurkunden, und d) die Wahrung des Telephongehimmnisses.

In den »Schlußbemerkungen« stellt der Verfasser die in seinem Werke gegebenen Anregungen nochmals in knapper Form zusammen. Er unterläßt jedoch nicht, darauf hinzuweisen, »daß eine baldige Codification des Telegraphenrechts in erhöhtem Grade jenen Nachtheil hätte, der allen Codificationen eigen ist. Es würde nämlich dadurch in einer auch technisch noch keineswegs endgültig erledigten Frage eine Fessel begründet, welche der Verwaltung später leicht unangenehm werden könnte.« Die Verwaltung wird daher, wie er weiter ausführt, eher der Ansicht sein, »daß man mit Rücksicht auf den flexibeln Charakter der menschlichen Dinge und wegen der weiteren Entwicklungsfähigkeit der Telephonie besser thue, nur ein Reglement zu erlassen und von einem eingehenderen Gesetze abzusehen«. Obwohl der Verfasser im Allgemeinen zugiebt, daß für eine derartige Lösung der Frage mehrfache Gründe sprechen, hält er es doch für richtiger, daß auch in der Schweiz die im belgischen Telephongesetz (vergl. Anhang zum besprochenen Werke) geregelten Fragen gesetzgeberisch geordnet werden.

IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSICHT.

- 1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. No. 11. Berne, 1^{er} novembre 1886.

Die Post in Bremen. — Vom Postbetriebe in Guatemala. — Nachruf (General-Post- und Telegraphen-Director Vinchent). — Kleine Mittheilungen.

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

No. 45. Berlin, 5. November 1886.

Die Stadt-Fernsprechanlagen und das Feuermeldewesen. — Zur neuen Manöver-Postordnung. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen. — Ein Erkenntniß des Reichsgerichts in einer Portohinterziehungssache. — Elektrische Beleuchtung französischer Eisenbahn-Restaurationswagen. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

No. 46. Berlin, 12. November 1886.

Veränderlichkeit der Gewichtsstücke. — Briefe an einen jüngeren Collegen in der Provinz (XII). — Was ist ein Leihvertrag? — Personal-Nachrichten. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

- 3) **Zeitschrift für Elektrotechnik.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein in Wien. 1886. Heft 11.

Vereins-Nachrichten. — Abhandlungen: Stromverhältnisse und Stromarbeit in oberirdischen Telegraphenleitungen. Von Postrath Grawinkel in Frankfurt (Main). — Kraftübertragung zwischen Creil und Paris. — Elektrische und thermische Eigenschaften von Salzlösungen. Von Dr. James Moser. — System der elektrischen Stromvertheilung mittels Volta-Inductoren. Von Siemens & Halske in Berlin. — Ueber die specifischen Inductionsconstanten harter, stark magnetisirter und lange gekochter Stahlstäbe. Inauguraldissertation von Hilmar Sack aus Königsberg in Preußen. — Ueber Helligkeit und Arbeitsverbrauch elektrischer Glühlampen. Von Dr. Hefs. — Ueber die Anwendung eiserner Schutzringe bei Spiegelgalvanometern. Von F. Uppenborn. — Dynamo-Patent Bollmann. — Etwas über Ausnützung von Wasserkraften. — Vorträge: Die elektrische Beleuchtungsanlage im neuen Anatomiegebäude in Wien. Von F. Rofs. — Eine Preisconcurrentz. — Neue Bücher. — Personal-Nachrichten. — Kleine Nachrichten.

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

La lumière électrique. No. 45.

La télégraphie sous-marine à la station centrale de Marseille; A. Tobler. — Quelques expériences sur la propagation du courant électrique dans l'air; J. Borgmann. — Sur la mesure des résistances par le pont de Wheatstone; P. H. Ledeboer. — Installation pratique des accumulateurs; J. P. Anney. — Revue des travaux récents en électricité: Sur l'intensité du champ magnétique dans les machines dynamo-électriques couplées en série; par H. Fontaine. — L'allumeur-extincteur pour lampes électriques de M. Radiguet; par E. Blavier. — Recherche sur la force contre-électromotrice de l'étincelle électrique; par E. Edlund. — Recherches expérimentales et théoriques sur la lumière polarisée réfléchie par le pôle d'un aimant; par A. Righi. — Phénomène électro-physiologique. — Correspondances spéciales de l'étranger: Angleterre; J. Munro. — Etats-Unis; J. Wetzler. — Faits divers.

The Electrician. No. 26.

Notes. — A new arrangement of the quadruplex. — New experiments upon the electric transport of force. — The Stockwell electric motor. — The electro-magnetic rotation of the plane of polarisation of light in iron; A. Kundt. — New method for determining the time of oscillation of a magnet. — On electrolysis; O. J. Lodge. — Cables to New-Zealand. — Telegraphic frauds. — Correspondence. — Legal intelligence. — Companies share list. — Telegraph traffic receipts for october.