



ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

No. 24.

BERLIN, DEZEMBER.

1886.

- INHALT:** I. **Aktenstücke und Aufsätze:** 81. Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bei der ersten Berathung des Reichshaushalts-Etats für 1887/88. — 82. Die englische Ueberlandpost und die Häfen von Brindisi, Alexandrien und Suez. — 83. Vier ältere Schriften über Postregal und Postrecht zu den Zeiten des Heiligen Römischen Reichs.
- II. **Kleine Mittheilungen:** Verleihung einer Heidelberger Jubiläums-Medaille an die Kaiserliche Ober-Postdirection in Karlsruhe. — Internationale Ausstellung von Fernsprech-Apparaten und dazu gehöriger Einrichtungen in Brüssel.
- III. **Literatur des Verkehrswesens:** Der Betrieb auf den englischen Bahnen. Von Eduard Frank, Inspector der k. k. österreichischen Staatsbahnen. (Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag. 1886.)
- IV. **Zeitschriften-Ueberschau.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

81. Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bei der ersten Berathung des Reichshaushalts-Etats für 1887/88.

Am 30. November und 1. Dezember hat im Reichstage die erste Berathung des Reichshaushalts-Etats für 1887/88 stattgefunden, bei welcher auch der Etat der Reichs-Postverwaltung kurz berührt wurde.

Nach den die Berathungen einleitenden Ausführungen des Staatssecretairs des Reichs Schatzamts Dr. Jacobi bemerkte der Abgeordnete Rickert u. A., dafs er den Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mit etwas gröfserem Interesse gelesen habe, weil zwei Thatsachen gerade dieses Mal den Reichstag veranlassen müfsten, auf einen Theil, den Titel 1, seine besondere Aufmerksamkeit zu richten, nämlich erstens die theilweise Erhöhung der Telegrammgebühren und zweitens die Wettbewerfung in den Stadtbrief-

beförderungsanstalten. Der genannte Abgeordnete meinte, dafs in dem Etat eine Einwirkung dieser beiden Thatsachen zu erkennen sei, indem bei Titel 1 eine wesentlich kleinere Steigerung der Einnahme, als bei den Etats der letzten Jahre angesetzt worden sei, nämlich nur 5 400 000 Mark mehr als im Vorjahre, gegen 8 $\frac{1}{2}$ Millionen mehr für 1883/84, 6 Millionen mehr für 1884/85, 9 Millionen mehr für 1885/86 und 9 $\frac{1}{2}$ Millionen mehr für 1886/87, und führte dann weiter aus, dafs die Postverwaltung ihren bisherigen Erfolg der Beachtung des Grundsatzes verdanke, nach welchem unter normalen Verhältnissen die geringere Gebühr durch Steigerung des Anreizes zur Benutzung der betreffenden Anstalten den gröfseren finanziellen

Ertrag sichere, von diesem Grundsatz aber mit der neuen Telegrammgebührenordnung abgewichen sei und auch in der Weigerung, das Stadtpostbriefporto, insbesondere in Berlin, zu ermäßigen, kein Vertrauen mehr zu demselben bekunde.

Hierauf erwiderte der Staatssecretair des Reichs-Postamts Dr. von Stephan in nachstehender Rede:

»Ich will nur mit wenigen Worten, meine Herren, einige Aufklärung geben zu den drei Punkten, die der geehrte Herr Vorredner bei dem Etat der Post- und Telegraphenverwaltung angeregt hat. Nach dem hohen Flug und der dramatischen Bewegtheit, die die Etats-Discussion angenommen hat, wird vielleicht eine kurze abkühlende Unterbrechung nicht ganz unangebracht sein. Der Einnahmeansatz, verehrter Herr Abgeordneter, hängt nicht zusammen mit etwaigen Tarifmafsregeln oder Tarifabsichten, noch haben auf diesen Einnahmeansatz irgend welche Concurrenzen, die an sich hierbei gar nicht von irgend welcher Bedeutung sind, Einflufs gehabt; der Einnahmeansatz ist vielmehr das Resultat der ganz gewöhnlichen calculatorischen Procedur, nämlich des dreijährigen Durchschnitts der Verkehrssteigerungen, die in dieser Periode stattgefunden haben. Die Steigerung ist gewesen im Jahre 1883/84 5,08 pCt., im Jahre 1884/85 5,44 pCt. und im Jahre 1885/86 3,21 pCt. Der Herr Abgeordnete wird aus dem Vortrage meines Herrn Collegen vom Reichs-Schatzamt entnommen haben, dafs die Post im vorigen Jahre den im Etat angesetzten Ueberschufs nicht ganz hat aufbringen können. Es ist das eine natürliche Folge des Zurückbleibens der Einnahme aus Anlafs der mangelnden Rührigkeit und der Schwankungen im Geschäftsleben.

Was sodann den zweiten Punkt, den Telegraphentarif, betrifft, so hat der geehrte Herr Abgeordnete die Ansicht ausgesprochen, dafs derselbe erhöht worden sei, und dafs das mit gewissen freihändlerischen oder antifrei-

händlerischen Bestrebungen in irgend welchem Zusammenhang stehe. Das ist keineswegs der Fall; weder ist der Tarif erhöht worden, noch steht diese Mafsregel mit irgend welchen national-ökonomischen Bedingungen im Zusammenhange. Ich bin aber dem Herrn Abgeordneten dankbar, dafs er diese Frage angeregt hat, weil in ziemlich weiten Kreisen im Vaterlande die Ansicht verbreitet ist, dafs der Telegraphentarif erhöht worden sei; und dazu haben die Zeitungen viel beigetragen — aus irrthümlicher Auffassung. Es ist Ihnen vielleicht erinnerlich, dafs auf der internationalen Telegraphenconferenz im vorigen Jahre ein wesentlicher Fortschritt auf dem Gebiete des Telegraphentarifwesens erzielt wurde, indem eine Einheitstaxe hergestellt ist. Man ging dabei davon aus, dafs die beiden Elemente, aus denen der bisherige Telegraphentarif bestand, Grundtaxe und Worttaxe, die Taxirung complicire, dafs eine solche Tarifbildung auch für eine Reihe von Staaten nicht passe, und dafs, wenn man eine allgemeine Grundlage für alle Staaten gewinnen wolle, der zweifache Tarif beseitigt und ein einfaches Taxelement zu Grunde gelegt werden müsse. Nun liegt es ja nahe, zu sagen: dann hätte man die Grundtaxe von 20 Pfennigen beseitigen und die Worttaxe von 5 Pfennigen beibehalten können, das wäre das Natürliche. Aber das hätte für uns einen Ausfall von 300 000 Mark jährlich gegeben, ohne dafs irgend ein Ersatz durch Vergrößerung des Telegraphenverkehrs in Aussicht stand. Das war aber mit der Finanzlage des Reiches — und das werden Sie Alle zugeben — nicht im Einklang. Man war also genöthigt, den Satz von 6 Pfennigen anzunehmen. Dieser Satz stellt keineswegs, wie angenommen wird, eine Erhöhung dar.

Ich habe aus allen einzelnen vorgekommenen Telegrammen für 3 Monate eine Statistik aufstellen lassen. Danach sind theurer geworden die Telegramme mit 1 bis 7 Worten,

diese machen 12,36 pCt. aller Telegramme aus. Ferner sind theurer geworden die Telegramme von 21 bis 25 Worten, sie machen 3,77 pCt. aus; außerdem die Telegramme über 25 Worte, sie machen 3,31 pCt. aus. Die Taxen sind gleich geblieben, wie bei der früheren Berechnung, bei Telegrammen von 8 Worten, die machen 8,73 pCt. aus; bei allen zwischen 16 und 20 Worten, sie machen 9,71 pCt. aus. Billiger geworden sind die Taxen aber für alle Telegramme zwischen 9 und 15 Worten, das macht 62,12 pCt. aus. Sie sehen, daß bei der weit überwiegenden Zahl der Telegramme, bei 62,12 pCt., eine Ermäßigung eingetreten ist, während bei nur 37 pCt. eine Erhöhung stattgefunden hat.

Nun schwankt der Verkehr ja in den einzelnen Monaten, das räume ich ein. Ich habe deshalb noch eine zweite Statistik aufstellen lassen. Da hat sich ergeben, daß in einem ganzen Monat in dem ungeheuer großen Verkehr von Berlin 7 Mark durch die neue Taxe mehr eingekommen sind, als wenn die Telegramme nach dem alten Tarif bezahlt wären. Im nächsten Monat werden es vielleicht 7 Mark weniger werden. Sie sehen also, daß der Unterschied in den Taxen gar nicht der Rede werth ist, und daß, wenn überhaupt einer besteht, derselbe eher zu Gunsten als zum Nachtheil des Publikums ist.

Ich möchte noch eins erwähnen, obwohl ich mich heute nicht näher darüber aussprechen will: es hat dieser Tarif mit 6 Pfennigen auch noch für internationale Zwecke einen ganz bestimmten Vortheil.

Was dann endlich die Concurrenz der Privat-Stadtbrief-Beförderungsanstalten betrifft, so haben solche Anstalten schon oft existirt. Es ist eigentlich kein Jahrzehnt vergangen, wo solche Anstalten nicht hervorgetreten sind. Sie sind aber in der Regel nach kurzer Zeit des Bestehens wieder eingegangen (Zuruf), — verschwunden von der Bildfläche, ja wohl.

Es hat das besonders an zwei Umständen gelegen: einmal, weil die Voraussetzungen falsche waren, von denen die Begründer ausgegangen sind in finanzieller Beziehung, und sodann, weil die Leistungen dieser Anstalten in keiner Weise genügten. Was das letztere betrifft, so war es ja ein verhängnißvoller Irrthum der Begründer solcher Anstalten, daß sie annahmen, es sei sehr leicht, eine solche Einrichtung herzustellen. Ja, meine Herren, dazu gehört eine große Organisation, dazu gehören große Betriebskapitalien, dazu gehören jahrhundertalte Traditionen, dazu gehört ein sehr geschultes, vortreffliches Personal, dazu gehört ein bedeutender Apparat von Controle und Aufsicht, dazu gehören Gebäude, Ausstattungsgegenstände, ein großer Fuhrpark, eine Anlehnung an alle übrigen Staatsanstalten, Schutz durch bestehende Gesetze und Behörden — kurz, es ist eine sehr verzweigte und sehr schwierig zu übersehende Organisation. Die Begründer dieser Anstalten haben sich die Sache so gedacht: nehmt 100 Leute an, steckt sie in die Blouse und laßt sie laufen, die bestellen die Briefe. Das ist gerade so, als wenn ich 250 Mann nehme, jedem ein Gewehr gebe oder ein Pferd zwischen die Beine und sage: jetzt ist die Compagnie, die Schwadron fertig. Das ist derselbe Irrthum, in den sie verfallen sind. Daran sind sie zu Grunde gegangen, und diejenigen, die noch nicht zu Grunde gegangen sind, sind im Zuge dazu.

Ich habe noch heute eine Correspondenzkarte aus Stettin bekommen — die wohl an sehr viele Adressen geschickt sein wird, weil sie gedruckt ist —, worin der Absender, ein bekannter Stettiner Kaufmann, sich auf das Entschiedenste alle und jede Zusendung durch Privatbeförderungsanstalten verbittet, weil die Sendungen selbst bis 12 Tage zwischen Berlin und Stettin unterwegs gewesen sind. Solche Anzeigen sind auch von anderen Seiten gekommen.

Der bedenkliche Punkt in finanzieller

Beziehung beruht aber darin, daß die Begründer dieser Anstalten glauben, sie könnten mit einem billigeren Tarif auskommen als die Post. Das ist ein großer Irrthum. Ja, ein schlechter Dienst läßt sich billiger herstellen, aber ein guter Dienst nicht. Darin liegt eben der Kernpunkt der ganzen Frage. »Billig und schlecht« wollen wir nicht arbeiten. Einen schlechten Postdienst giebt es überhaupt nicht, denn dann ist er kein Postdienst; es giebt nur einen guten Postdienst. Mittelmäßig, genügend, hinreichend, diese Ausdrücke existiren in unserem Wörterbuch überhaupt nicht; der Postdienst muß ausgezeichnet sein, sonst hört er auf, existenzberechtigt zu sein.

Also mit billigeren Tarifen ist nicht auszukommen. Ob es im Laufe der Zeit nicht möglich sein wird, zu einer Ermäßigung des Stadtbriefportos zu kommen, das will ich nicht bereden, das hängt von verschiedenen Factoren, namentlich auch von der Verkehrssteigerung und den Betriebskosten ab; bis jetzt, meine Herren, steht es so, daß bei der zwölfmaligen Bestellung und dem großen Fuhrpark, ferner bei der Concurrenz, die das Fernsprechwesen dem Stadtbriefwesen macht, eine Ermäßigung nicht möglich ist. Auch in anderen Großstädten ist das Stadtporto so hoch und höher als hier. In Paris beträgt die Stadtbrieftaxe 15 Centimes, also $2\frac{1}{2}$ Centimes mehr als bei uns, und in England kostet ein Stadtpostbrief 1 Penny, 10 Pfennig, — das ist derselbe Satz wie bei uns; und billiger ist es nicht zu machen, wenn ein guter Dienst überhaupt hergestellt werden soll. Der Ausfall, wenn wir auf 5 Pfennig herabgehen, wird den geehrten Herrn Abgeordneten Rickert erschrecken bei der schlechten Finanzlage, die er in so beredter Weise colorirt hat: er beträgt 1 500 000 Mark allein für Berlin. Das können wir

nicht ertragen. Glauben Sie nicht, daß dem Ausfall eine entsprechende Vermehrung der Briefe gegenübersteht! Diejenigen, welche für 5 Pfennig schreiben wollen, bedienen sich einer Postkarte. Also eine Vermehrung der Stadtpostbriefe ist nicht zu erwarten, namentlich nachdem die Fernsprechanstalten eingeführt sind. Es ist also ein verhängnißvoller Irrthum, daß man billiger arbeiten könne als die Post.

Zum Schluß, meine Herren, möchte ich noch darauf aufmerksam machen, daß die Ausgaben bei einer solchen Betriebsverwaltung mit der Verkehrsvermehrung stetig wachsen. Es ist im Anfange viel leichter und kostet nicht so viel; gerade aber, wenn man an die Massensendungen kommt, wachsen die Schwierigkeiten in der Organisation, in der Bewältigung der Massen, und die Ausgaben erhöhen sich. Ferner wird durch den Schnellbetrieb, der Tag und Nacht wähen muß, Material und Personal außerordentlich abgenutzt. Es ist das sehr in Betracht zu ziehen für die finanzielle Grundlage solcher Anstalten. Jedenfalls hat die Post von der Concurrenz dieser Anstalten nichts zu befürchten; und obwohl von gewissen Seiten angeregt worden ist, namentlich in Zeitungen, daß die Post dahin streben solle, das Monopol auf den Stadtpostverkehr auszudehnen, habe ich mich dagegen ablehnend verhalten zu müssen geglaubt. Die Postverwaltung bedarf des Schutzes der Ausdehnung des Monopols in keiner Weise; ihren Schutz findet sie in der Beschaffenheit ihrer Leistungen und in der Vertrauenswürdigkeit ihrer Stellung.«

Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ist — wie dies auch in den früheren Jahren geschehen ist — der Commission für den Reichshaushalts-Etat zur Vorberathung überwiesen worden.

82. Die englische Ueberlandpost und die Häfen von Brindisi, Alexandrien und Suez.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Umbreit in Berlin.

In No. 18 des Archivs für Post und Telegraphie für 1881 ist den Lesern die englische Ueberlandpost auf der Beförderungsstrecke von London bis Brindisi vorgeführt worden. Es dürfte von Interesse sein, diese umfangreichste der im großen Weltverkehr zum Austausch gelangenden Posten auf ihrem weiteren Wege von Brindisi über das Mittelländische Meer nach Alexandrien und von da bis Suez, d. h. bis zu dem Punkte zu begleiten, wo sie auf die nach Ostindien, Ostasien und Australien fahrenden Dampfer übergeht.

Zunächst einige Worte über Brindisi. Im Alterthum eine der bekanntesten Seestädte, war Brundisium, besonders nachdem die Appische StraÙe bis dahin fortgeführt war, zum Hauptübergangspunkt nach Griechenland und dem ganzen Morgenland geworden und wuchs schnell zu einer Stadt von 100 000 Einwohnern empor. Mit dem Niedergang der römischen Weltherrschaft schwand auch die Blüthe der Stadt. Während der Kreuzzüge nahm sie zwar einen erneuten Aufschwung, versank demnächst aber wieder auf eine Reihe von Jahrhunderten in das frühere Dunkel. Erst als die Erbauung des Suezkanals den Welthandel wieder auf den alten orientalischen Weg nach Indien zurücklenkte, erstand die verarmte und vergessene Ortschaft zu neuem Leben. Der versandete Hafen (s. die nachfolgende Skizze) wurde ausgebaut und der nördliche Hafeneingang durch einen gewaltigen Damm (a) vom Meere abgesperrt bz. gegen Versandung geschützt. Ebenso wurde der nordwestliche Arm des Binnenhafens (b), welcher, die Stadt umfassend, tief in's Land eingriff und durch seine Verschlammung Malaria erzeugte, großentheils ausgetrocknet. Der Binnenhafen (c) ist auf eine Tiefe von 7 bis 9 m gebracht, so daß Dampfer mit einem Brutto-Raumgehalt von 3 000

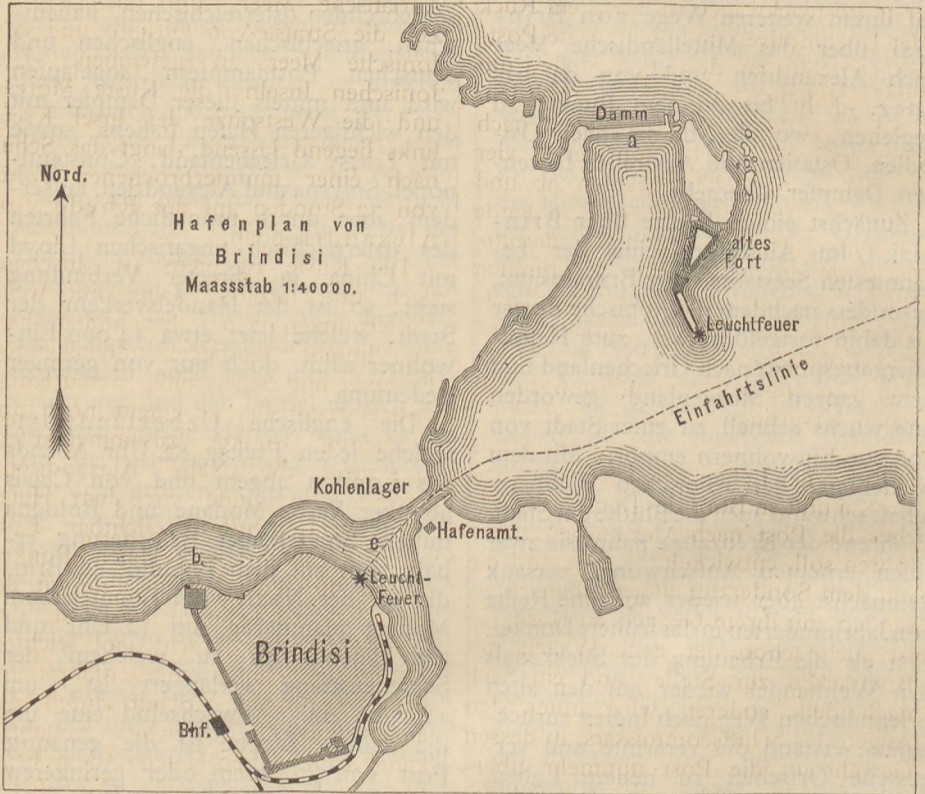
Registertons (zu 2,832 cbm) bequem an den Kais anlegen können. Eine Erweiterung der letzteren behufs Vermehrung der Anlegeflächen ist in Aussicht genommen und zum Theil schon in der Ausführung begriffen.

Obwohl Brindisi nicht weniger als elfmal wöchentlich von regelmäÙig verkehrenden österreichischen, italienischen, griechischen, englischen und deutschen Postdampfern angelaufen wird und mittels dieser Dampfer mit den wichtigeren Häfen Italiens, sowie mit Triest, Griechenland, Constantinopel, Smyrna und Alexandrien, außerdem aber durch monatliche Fahrten des österreichisch-ungarischen Lloyd mit China in directer Verbindung steht, so ist der Handelsverkehr der Stadt, welche jetzt etwa 14 000 Einwohner zählt, doch nur von geringer Bedeutung.

Die englische Ueberlandpost, welche jeden Freitag 8½ Uhr Abends aus London abgeht und von Calais ab über Paris, Modane und Bologna mittels Sonderzuges Beförderung erhält, trifft auf dem Bahnhof zu Brindisi in der Nacht vom Sonntag zum Montag planmäÙig um 1½ Uhr und am Hafen, bis zu welchem der Schienenstrang verlängert ist, um 1¹⁰ Uhr ein. Abwechselnd eine um die andere Woche ist die genannte Post von größerem oder geringerem Umfang, je nachdem sie neben der Post für Ostindien und Australien auch diejenige für Ostasien umfaßt oder nicht. Um welche Briefmassen es sich hierbei handelt, mag aus der Thatsache entnommen werden, daß in den Monaten April und Mai 1885 die »gewöhnliche« Ueberlandpost aus durchschnittlich 832 Briefsäcken bestand, während in denjenigen Wochen, in welchen auch die Post für Ostasien über Brindisi Beförderung erhielt, die Zahl der Säcke auf durchschnittlich 1 117 sich beziffert hat.

Da der Anlegeplatz der englischen Postdampfer von dem Hafenbahnhof noch etwa 250 m entfernt liegt, so erfolgt die Ueberführung der Post unter Benutzung von Fuhrwerken. Es sind dies zweispännige offene Packwagen, welche ebenso wie die bei der Ueberladung erforderlichen Mannschaften laut Vereinbarung von der italienischen Eisenbahnverwaltung gestellt werden.

folgen der gewaltigen Eilzugmaschine. Kaum ist der Zug zum Stehen gekommen und von den Insassen der Schlafwagen verlassen, so wird auch schon mit der Ausladung der Post begonnen. Schnell öffnet sich unter der Hand des englischen Postkuriers, welcher die Post von London bis nach Brindisi begleitet hat, das Schloß des ersten Postwagens, die Thür wird zur Seite geschoben, einige Fachini,



Mit gewohnter Pünktlichkeit traf auch in der Mainacht des Jahres 1885, in welcher der Verfasser dieser Zeilen der Ankunft der Ueberlandpost entgegenhartte, der dieselbe überbringende Sonderzug im Hafenbahnhof ein. Sechs mit der Inschrift »Calais - Brindisi, Ministère des Postes et des Télégraphes« versehene Postpackwagen mit der Ueberlandpost, ein italienischer Bahnpostwagen, zwei Schlafwagen und ein Wagen mit dem Gepäck der den Sonderzug benutzenden Reisenden

von denen etwa ein Dutzend zur Stelle sind, verschwinden im Innern des Wagens, und bald kommen die centnerschweren Briefsäcke, einer nach dem anderen, zum Vorschein, um von kräftigen Fäusten erfaßt und zum Zwecke der Feststellung des Gewichts auf eine vor dem Wagen aufgestellte Decimalwaage gelegt zu werden. Mit lauter Stimme verkündet ein neben der Waage stehender englischer Matrose das Ergebniß der bezüglichlichen Feststellungen, während ein italienischer

Postbeamter beim röhlichen Licht einer schlecht brennenden Gaslaterne die Gewichtsangaben in eine Nachweisung einträgt. Und weiter wandern die Säcke auf die bereit stehenden Lastwagen, von denen der erste nach kurzer Zeit, bis zum Rande gefüllt, den Platz verläßt, um in der Richtung nach dem Anlegeplatz des Dampfers im Dunkel der Nacht zu verschwinden. » *Cento quaranta*«, ruft der zählende Fachino, und der erste Postpackwagen ist leer; ein Ruck der Locomotive, und der zweite Postwagen steht an derselben Stelle, um seines Inhalts entledigt zu werden. Und so entleert sich ein Wagen nach dem anderen, die Lastfuhrwerke, vier an der Zahl, gehen beladen ab und kommen leer zurück, der zählende Fachino ruft sein eintöniges *ducento, tre cento* durch die Stille der dunklen Nacht, bis endlich auch der letzte Wagen seines Inhalts entledigt ist. 779 Briefsäcke umfaßt die Post, davon 740 englischen und 39 französischen Ursprungs.

Ein reges Leben hat sich inzwischen am Kai und an Bord des Dampfers, welcher die Post nach Alexandrien überführen soll, entwickelt. Kaum sind die mit dem Sonderzug eingetroffenen Reisenden mit ihrem Gepäck an Bord, so ist auch schon der erste Wagen mit Briefsäcken zur Stelle, und ein Sack nach dem anderen wird unter den Augen des Schiffskommissars, in dessen Gewahrsam die Post nunmehr übergeht, wohlgezählt von der Schiffsmannschaft in den Postladeraum versenkt. Nunmehr hat auch das Postamt in Brindisi die mit dem Abendzuge eingetroffenen Briefschaften für Egypten, Indien u. s. w. den schon nach Möglichkeit vorbereiteten Kartenschlüssen einverleibt und bringt seinerseits 91 Briefbeutel zur Ablieferung, unter denen sich auch die mit dem Zuge um 10¹⁵ Uhr Abends eingegangenen Kartenschlüsse aus Deutschland, Oesterreich, Holland, Portugal und der Schweiz befinden. Die ganze

dem Dampfer zugegangene Post umfaßt demnach 870 Säcke.

Von dem nahen Glockenthurm schlägt es 4 Uhr, das Abfahrtsignal ertönt, die Landungsbrücke wird zurückgezogen, das Fallreep unter dem üblichen Singsang der Matrosen in die Höhe gewunden, und langsam schwimmt das Schiff im Morgengrauen vom Kai weg, durch die enge Ausfahrt des Hafens an der Glockenboje und dem alten düsteren Fort vorüber, hinaus in das Adriatische Meer, um nach kurzer Zeit die Strafe von Otranto und das Jonische Meer zu gewinnen. Die Jonischen Inseln, die Küste Moreas und die Westspitze der Insel Kreta links liegend lassend, langt das Schiff nach einer ununterbrochenen Fahrt von 72 Stunden auf der Rhede von Alexandrien an.

Die Küste Egyptens ist durchaus flach und farblos, daher auf weite Entfernungen nicht wahrnehmbar. Erst die immer häufiger auftauchenden Dampfer und Segelschiffe, deren Kurse fast ausnahmslos in einem noch unsichtbaren Punkte zusammenlaufen, verrathen die Nähe Alexandriens. Etwa eine Stunde vor dem Hafen wird der Leuchthurm sichtbar. Kurz vor der Einfahrt zum Hafen (Punkt *a* des nachfolgenden Planes) nimmt der Dampfer den Lootsen an Bord, der, in orientalischer Tracht, auf leichtem Boote den Schiffen entgegenfährt; ihm liegt es ob, das Schiff durch den engen und klippenreichen Einfahrtskanal zum »Alten Hafen«, dem heute fast ausschließlich benutzten westlichen Hafen von Alexandrien zu führen. Rechts zieht das phantastische, halb zerfallene Schloß el-Meks das Auge auf sich; zwischen diesem und der Stadt auf öden Sandhügeln eine Reihe von Batterien, dann große Palmhaine. Hat man links den 3 km langen, aus mächtigen Blöcken gefügten Wellenbrecher passirt, welcher den Hafen vor dem Andrang der Wogen und vor Versandung schützt, so öffnet sich der Blick auf den überaus belebten Binnenhafen mit der

Stadt im Hintergrund. Um 5 $\frac{1}{2}$ Uhr Morgens liegt unser Dampfer an der mit *b* bezeichneten Stelle des in den Hafen hineinragenden großen Molo vor Anker. Ein Schienenstrang führt von hier nach dem Güterbahnhof Gabbary und von da in östlicher Richtung weiter, um hinter der Stadt in die Geleise der von Alexandrien nach Kairo und bz. Suez weiterführenden Eisenbahnlinie überzugehen.

Nachdem die übliche gesundheitspolizeiliche Controle beendet ist und die in Alexandrien bleibenden Reisenden das Schiff verlassen haben, wird mit dem Ausladen der Post begonnen. Letztere ist schon am Tage vorher aus dem Laderaum an Deck gefördert und nach den verschiedenen Bestimmungsländern vertheilt worden. Zunächst gelangt die für Egypten bestimmte Post zur Ablieferung. Dieselbe wird von einem ägyptischen Postbeamten in Empfang genommen, welchem zur Beförderung der Säcke ein Dutzend barfüßiger brauner und schwarzer Gestalten in langen weißen oder bunten Gewändern, den Kopf mit dem Turban oder Fez bedeckt, zur Verfügung stehen.

Zur Uebernahme der nach Ostindien und Australien bestimmten Post hat sich ein Beamter der zwischen Suez und Bombay verkehrenden Seepost eingefunden, welcher die Post mit zwei indischen Postschaffnern (*servants*) nach Suez weiter begleitet.

Die Beförderung von Alexandrien nach Suez erfolgt mittels eines von der ägyptischen Eisenbahnverwaltung auf englische Kosten gestellten Sonderzuges, mit welchem auch die mit dem englischen Dampfer von Brindisi eintreffenden und über Suez nach Ostindien, Ostasien oder Australien weiterfahrenden Reisenden Beförderung erhalten. Dieser Zug, welcher die 365 km lange Strecke bis Suez in 10 Stunden zurücklegt, wird nicht von dem in der Stadt liegenden Hauptbahnhof (*gare du Kaire*), sondern von dem Molo, gegenüber dem Anlegeplatz der englischen Postdampfer, abgelassen. Glatt und schnell geht,

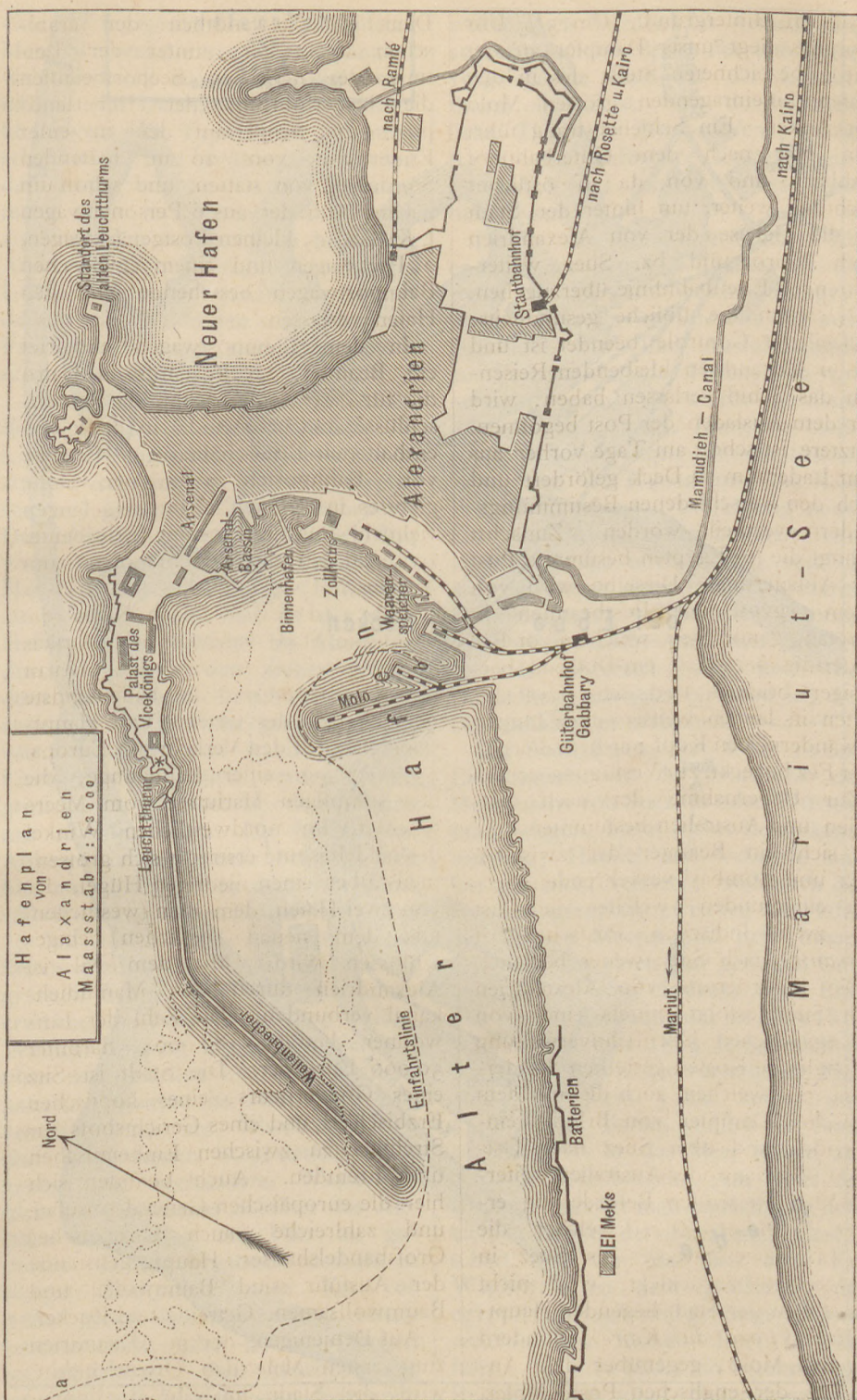
Dank der Gewandtheit der arabischen Sackträger, unter der Leitung des indischen Seepostbeamten die Ueberführung der Ueberlandpost vom Schiff auf den in einer Entfernung von 20 m haltenden Sonderzug von statten, und schon um 9 Uhr kann der aus 6 Personenwagen I. Klasse, 15 kleinen Postgepäckwagen, 2 Packwagen und einem ägyptischen Bahnpostwagen bestehende Zug den Hafen verlassen.

In dem Bahnpostwagen entkartet ein Beamter des Postamts in Kairo die für diese Stadt bestimmten Kartenschlüsse und bereitet die in denselben enthaltenen Briefschaften zur Ausgabe vor. Bahnposten in unserem Sinne giebt es in Egypten nicht, es gelangen vielmehr nur geschlossene Briefbeutel zwischen den einzelnen Stationen zum Austausch.

Alexandrien ist nach Kairo die wichtigste Stadt Egyptens und Afrikas überhaupt, neben Smyrna, Beirut und Constantinopel die bedeutendste Handelsstadt des Orients und Hauptstapelplatz für den Verkehr mit Europa. Sie liegt auf einer Landzunge, die den sumpfigen Mariutsee vom Meere scheidet, im nordwestlichen Winkel des Nildeltas und erstreckt sich großentheils über einen niedrigen Hügel, der von zwei Häfen, dem alten (westlichen) und dem neuen (östlichen) eingeschlossen wird. Mit dem Nil ist Alexandrien durch den Mamudiehkanal verbunden. Die Zahl der Einwohner beträgt 180 000, darunter 50 000 Europäer. Die Stadt ist Sitz eines Gouverneurs, eines koptischen Erzbischofs und eines Gerichtshofs für Streitigkeiten zwischen Einheimischen und Fremden. Auch befinden sich hier die europäischen Generalconsulate und zahlreiche (auch europäische) Großhandels Häuser. Hauptgegenstände der Ausfuhr sind Baumwolle und Baumwollsamens, Getreide und Zucker.

Auf Denjenigen, der in Alexandrien zum ersten Male den Orient betritt, wird die Stadt mit ihrem bunten Leben, den zahlreichen Moscheen, den

Hafenplan
von
Alexandrien
Maassstab 1:43000



Nord

a

El Meks

Mariut

M a r i u t - S e e

Neuer Hafen

Alexandrien

Alter Hafen

Standort des
alten Leuchthurms

Palast des
Vizekönigs

Arsenal

Ansenal

Binnenhafen

Zollhaus

Waggen-
Depot

Molo

Güterbahnhof
Gabbary

Staatbahnhof

nach Ramlé

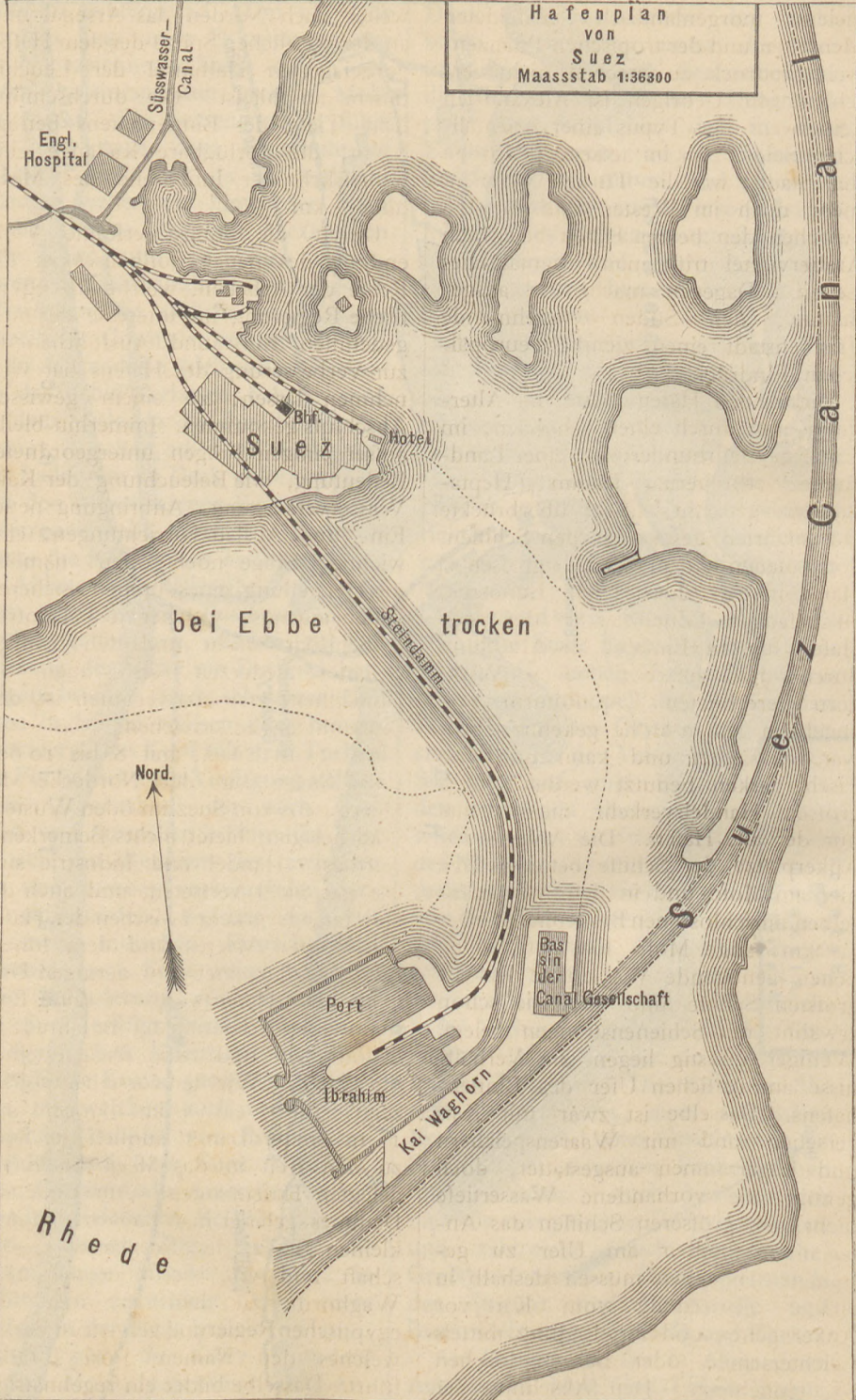
nach Rosette u. Kairo

Mamudieh - Canal

nach Kairo

Batterien

Hafenplan
von
Suez
Maassstab 1:36300



vielen morgenländisch gekleideten Menschen und der tropischen Pflanzenwelt Eindruck zu machen nicht verfehlen. Im Uebrigen ist Alexandrien keineswegs der Typus einer orientalischen Stadt. Nur im äußersten Norden der Stadt, wo die Türken wohnen, mehr noch im Westen und in dem zwischen den beiden Häfen belegenen Araberviertel trifft man orientalisches Leben. Dagegen macht die ausgedehnte, den Süden einnehmende Frankenstadt einen ziemlich europäischen Eindruck.

Die beiden Häfen waren im Alterthum nur durch einen schmalen, im Laufe der Jahrhunderte zu einer Landzunge verbreiterten Damm (Heptastadion) getrennt. Zwei überbrückte Durchfahrten gestatteten den Schiffen, vom neuen (damaligen »großen«) Hafen in den alten Hafen (Eunostus) zu gelangen. Zur Zeit ist der neue Hafen, dessen Einfahrt im Alterthum durch den zu den sieben Wundern gerechneten Leuchthurm von angeblich 180 m Höhe gekennzeichnet war, versandet und kann nur von Fischerbarken benutzt werden. Dem großen Handelsverkehr dient heute nur der alte Hafen. Die Anlege- bzw. Ankerplätze der Schiffe befinden sich hier am Molo und in dem von demselben umschlossenen Binnenhafen. Der 1,2 km lange Molo hat auf beiden Seiten genügende Wassertiefe für die größten Schiffe und ist, wie schon erwähnt, mit Schienensträngen belegt. Weniger günstig liegen die Verhältnisse am östlichen Ufer des Binnenhafens. Dasselbe ist zwar mit Kais versehen und mit Waarenspeichern und Lagerräumen ausgestattet, doch genügt die vorhandene Wassertiefe nicht, um größeren Schiffen das Anlegen unmittelbar am Ufer zu gestatten. Dieselben müssen deshalb in einiger Entfernung vom Kai vor Anker gehen und ihre Ladung mittels Leichterschiffe oder Barken löschen bzw. einnehmen. Den Abschluß der am Ufer sich hinziehenden Schuppen bildet das Zollhaus, an welches sich

weiter nach Norden das Arsenal und an der westlichen Spitze der dem Hafen vorgelagerten Halbinsel der Leuchthurm anschließt. Die durchschnittliche Tiefe des Binnenhafens beträgt 8,5 m, die verfügbare Kailänge einschließlich der Innenseite des Molo über 3 km.

Durch die jüngst erfolgte Vollendung des neuen Zollhauses ist die Reihe der Arbeiten, welche die ägyptische Regierung im Interesse des ausgedehnten Ein- und Ausfuhrhandels zur Verbesserung des Hafens hat vornehmen lassen, zu einem gewissen Abschluß gekommen. Immerhin bleibt außer einigen Fragen untergeordneter Bedeutung, wie Beleuchtung der Kais, Wasserversorgung, Anbringung neuer Ein- und Ausladevorrichtungen, eine wichtige Frage noch offen, nämlich die Herstellung eines breiten, sicheren Hafeneingangs, welcher den Lootsen entbehrlich macht und den Schiffen gestattet, jederzeit (also auch bei Dunkelheit, was jetzt verboten ist) den Binnenhafen zu erreichen.

Die Stadt Suez, mit 8 bis 10 000 Einwohnern, an der Nordecke des Meerbusens von Suez im öden Wüstensand belegen, bietet nichts Bemerkenswerthes. Handel und Industrie sind fast gar nicht vertreten, und auch der Durchgangsverkehr zwischen den Häfen des Rothen Meeres und dem Innern Egyptens hat einen nur geringen Umfang. Der Hafen verdankt seine Entstehung der Erbauung des im Jahre 1859 begonnenen und 1869 fertiggestellten Suezkanals. Wie der vorstehende Plan zeigt, führt ein 3 km langer und 15 m breiter Damm südlich der Stadt zu den weit in das Meer hinein angelegten Hafenbauten. Am Ende des Dammes gelangt man zunächst zu dem kleinen Bassin der Suezkanal-Gesellschaft und von da über den »Kai Waghorn« zu dem größeren, der ägyptischen Regierung gehörigen Bassin, welches den Namen Port Ibrahim führt. Dasselbe bildet ein regelmäßiges Rechteck mit einer Seitenlänge von etwa 620 m, dessen Einfahrt nach

dem Rothen Meere zu sich öffnet. Ein breiter Molo zerlegt den Hafen in zwei Theile, von denen der südöstliche für Kriegsschiffe, der nordwestliche für Post- und Handelsschiffe bestimmt ist. Das in den Port Ibrahim eingebaute Trockendock hat eine Länge von 112, eine lichte Weite von 23 und eine Tiefe von 9 m. Leider läßt der Zustand des Hafens sehr viel zu wünschen übrig. Die von den baufälligen Kais losgelösten Steine bleiben im Wasser liegen, so daß tiefgehende Schiffe beim Anlegen am Kai Gefahr laufen, den Schiffsboden zu beschädigen. In Folge dessen sind die zwischen Europa und Asien bz. Australien verkehrenden Postdampfer seit geraumer Zeit genöthigt, von der Benutzung des Hafens gänzlich abzusehen und eine Seemeile vom Hafen entfernt auf der Rhede vor Anker zu gehen. In den Hafen selbst gelangen zur Zeit nur kleinere Fahrzeuge, z. B. die in dem Rothen Meere verkehrenden ägyptischen Postdampfer, größere Schiffe aber nur insoweit, als sie in das Trockendock gehen wollen. Letzteres ist in gutem Zustande und wird auch öfter benutzt.

Mit dem Stadtbahnhof sind die Hafenanlagen durch einen doppelten Schienenstrang verbunden, welcher über den oben erwähnten Damm führt und auf dem den Port Ibrahim theilenden Molo endigt. Der gewöhnliche Tageszug, welcher um 8 Uhr Vormittags von Alexandrien abgeht und 6 $\frac{1}{2}$ Uhr Abends in Suez eintrifft, endet im Stadtbahnhof. Nach dem Hafen werden nur die Sonderzüge mit der Ueberlandpost durchbefördert, welche letztere auf dem Molo ausgeladen und in Schleppkähnen nach den auf der Rhede liegenden Postdampfern übergeführt wird.

Es ist ein reges Leben, welches sich beim Eintreffen des Sonderzuges mit der Post auf dem Molo entwickelt.

Von der Rhede glänzen die Lichter der die Post erwartenden drei Dampfer der *Peninsular and Oriental Steam*

Navigation Company, welche, im Laufe des Nachmittags durch den Suezkanal eingetroffen und nach Bombay bz. Melbourne und Calcutta bestimmt, die Posten für Ostindien, Australien und Ostasien übernehmen sollen (die Post für Ostasien geht in Colombo auf einen Dampfer der Anschlußlinie Bombay—Colombo—Shanghai über).

Sichtlich erleichtert verlassen die Reisenden die stauberfüllten, heißen Wagen, um schon nach wenigen Minuten mittels eines am Kai liegenden kleinen Dampfers (*launch-steamers*) den auf der Rhede liegenden Oeandampfern zugeführt zu werden. Dann beginnt die Ueberladung der Post, bei welcher ebenso wie in Alexandrien barfüßige Araber und Neger in leichter orientalischer Kleidung die Stelle unserer uniformirten Packeträger versehen. Unter der Aufsicht des von Alexandrien mitgekommenen Seepostbeamten wird zunächst die aus 325 Briefsäcken bestehende Post für Ostindien, welche schon in Alexandrien ausgeschieden und in besonderen Wagen untergebracht worden war, quer über den Molo hinweg in einen am Kai liegenden Schleppkahn verladen. Inzwischen ist der *launch-steamers* von der Rhede zurückgekommen und dampft nun mit dem ins Schlepptau genommenen Kahn, sowie dem Seepostbeamten und dessen *servants* hinaus nach der Rhede, um die Ladung an den nach Bombay fahrenden Dampfer abzuliefern.

Die für Ostasien und bz. Australien bestimmten Briefsäcke, mit deren Ausladung nunmehr unter der Ueberwachung eines Gehülfen des in Suez stationirten britischen Postagenten vorgegangen wird, werden auf dem Molo unter freiem Himmel beim Scheine der Gaslaternen nach den einzelnen Bestimmungsländern gesondert. Dieses Geschäft geht verhältnißmäßig rasch vor sich, da die für die einzelnen Colonien u. s. w. bestimmten Briefsäcke durch verschiedenartige Farben bz. farbige Streifen derartig gekennzeichnet sind, daß die Vertheilung selbst von den des Lesens unkundigen

Söhnen des Sudans ohne Weiteres ausgeführt werden kann. Jede Colonie u. s. w. hat ihr besonderes Unterscheidungszeichen, und es mag wohl dieser äußerst zweckmäßigen Einrichtung mit zuzuschreiben sein, daß Fehlleitungen von Briefbeuteln zu den größten Seltenheiten gehören. Gegen 1 Uhr Nachts ist auch dieser Theil der Post, welcher 325 Briefsäcke für Ostasien und 319 für Australien umfaßt, ausgeladen und in einem bereitstehenden zweiten Schleppkahn untergebracht. Nochmals legt sich der *launch-steamers* vor, und unter Begleitung des erwähnten Gehülften fährt er zum dritten Male hinaus auf die Rhede, um sich auch des letzten

Theiles seiner Aufgabe zu entledigen. Noch eine Stunde, und die Lichter auf der Rhede sind verschwunden, die Postdampfer, und mit ihnen die Ueberlandpost, haben den Golf von Suez verlassen.

An jedem zweiten Donnerstag gestaltet sich das Geschäft etwas einfacher, da die nach Ostasien bestimmte Post abwechselnd eine um die andere Woche durch die Dampfer der *Messageries Maritimes* Beförderung erhält und alsdann nicht in Suez, sondern in Neapel eingeschifft wird. In diesem Falle gelangen in Suez nur die Posten für Ostindien und Australien, und zwar die letztere auf einem Dampfer der Orientlinie, zur Umladung.

83. Vier ältere Schriften über Postregal und Postrecht zu den Zeiten des Heiligen Römischen Reichs.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Hahn in Berlin.

Die Bibliothek des Reichs-Postamts hat kürzlich vier Werke erworben, welche — obwohl zum Theil durch längere Zeiträume von einander geschieden — in der Hauptsache einen und denselben Gegenstand behandeln: die Frage nämlich, ob im Heiligen Römischen Reiche Deutscher Nation das Recht, Posten anzulegen, zu den Reservatrechten des Kaisers gehöre, oder ob dasselbe, als Theil der Landeshoheit, den Kurfürsten und sonstigen Landesherrn zustehe.

Zwei dieser Werke, welche in den Jahren 1663 und bz. 1685 gedruckt sind, erwecken namentlich dadurch ein besonderes Interesse, daß sie, über ihren nächsten Zweck hinausgehend, eine eingehende Darstellung der gesammten Grundsätze des damaligen Postrechts enthalten.

Das aus dem Jahre 1663 herrührende Werk ist mit einem Bilde geziert, auf welchem sich rechts und links je ein mit einem Wappen versehenes Postament befindet. Das Postament links trägt das Kaiserliche Wappen und zeigt den regierenden Kaiser (Leopold I.) in sitzender Stellung im vollen

Ornate (mit Krone, Reichsapfel und Scepter) abgebildet. Auf dem Postamente rechts, welches mit dem Mainzer Wappen geschmückt ist, steht der Kurfürst von Mainz; neben ihm knieet, nach dem Kaiser hingewendet, eine Gestalt mit vorgestreckten Armen, in der linken Hand hält dieselbe den Merkursstab, mit der anderen umfaßt sie ein auf dem rechten Arme ruhendes Posthorn. In einiger Entfernung über dem Posthorn schwebt ein einköpfiger Adler, welcher in seinen Klauen einen Spiegel oder Metallschild trägt, aus welchem ein heller Lichtstrahl auf das Posthorn herabfällt. Am Fusse der Postamente lehnt je ein weiteres Wappenschild. Vor beiden Postamenten am Boden ist ein Blatt mit der Inschrift ausgebreitet:

Ludovicus von Hörnigk,

De

Regali Postarum Jure.

Francofurti ad Moenum.

Impensis Joh. Beyerli.

Auf dem folgenden Blatte ist der Titel in ähnlicher Weise, nur weitläufiger, angegeben; wir erfahren daraus, daß uns in dem Drucke vom Jahre

1663 die dritte vermehrte Auflage des Werkes vorliegt, und daß der Verfasser Doctor beider Rechte und der Medizin, sowie Kaiserlicher Rath und Mainzischer Hofrath war.

Das Werk selbst ist in lateinischer Sprache geschrieben und umfaßt auf 567 Seiten 21 Kapitel. Ein Theil der darin abgedruckten Kaiserlichen Erlasse und sonstigen Urkunden wird in lateinischen und deutschen Wortlaute mitgetheilt, auch sind sonst an einigen Stellen deutsche Uebersetzungen eingestreut. Die einzelnen Kapitel zerfallen in »*Theoremata*« (Thesen); jedem Theorema ist eine Inhaltsangabe vorangestellt; am Schlusse jedes Theorems finden sich eingehende geschichtliche, staatsrechtliche und sonstige Erläuterungen. Der Zweck des Werkes ist, den Beweis zu erbringen, daß im Heiligen Deutschen Reiche das Postregal ein Kronvorrecht des Kaisers sei, den Kurfürsten, Fürsten und Reichsstädten dagegen nicht zustehe. Wir werden auf diesen Punkt später zurückkommen; zunächst wird es sich empfehlen, die einzelnen Hauptsätze des Reichs-Postrechts, wie sie der Verfasser in seinen Thesen aufstellt, kennen zu lernen. Dieselben sind, in deutscher Uebersetzung und zur Erleichterung der Uebersicht mit fortlaufenden Nummern versehen, unter Fortlassung einiger unwichtiger Stellen, folgende.

1. Das Wort »*Posta*« (= »Post und Postlauff«) ist vom Worte *ponere* (*posita*) abzuleiten. Unter *Postae* sind zu verstehen »Post und Postbotten, Postilionen, Currirer, Postknecht, Postjungen«.

2. *Postae* sind also auch Personen, und zwar Personen, welche von der Obrigkeit bestellt sind, um zum öffentlichen Wohle die Post zu befördern.

3. Die Posten werden bisweilen eingetheilt in allgemeine Posten (»*Postae imperii*« — Reichsposten, Kayserliche Reichsposten) und in besondere Posten (»*Postae provinciarum*« — Landposten, Hoffposten) und »*Postae privatorum*

et civitatum« — Metzgerposten, Nebenbotten«). (Vgl. unter No. 72.)

4. »Post« ist das Recht der Majestät, regelmäßige und aufsergewöhnliche Postverbindungen einzurichten — Postregal.

5. Jeder Monarch oder Fürst, sowie auch jeder Freistaat, welche ein höheres Oberhaupt nicht anerkennen, können allgemeine Posten einrichten, vor Allen in erster Linie der Römische Kaiser.

6. Die allgemeinen Posten werden kraft Majestätsrechts eingerichtet.

7. Diejenigen, welche das Majestätsrecht nicht besitzen, können auch keine Posten einrichten.

8. Der Perserkönig Cyrus soll 500 Jahre vor Christus die Staatspost ins Leben gerufen haben.

9. Dieselbe ist von den späteren Königen und Römischen Kaisern mit besonderen Vorrechten ausgestattet und mit mächtiger und gestrenger Hand vertheidigt und aufrecht erhalten worden.

10. Zum Postinstitut gehören ein oberster Leiter oder General-Postmeister — im Heiligen Römischen Reiche sind die Grafen von Taxis mit der Würde als Erb-General-Postmeister bekleidet —, ferner nachgeordnete Vorsteher (Postmeister) und deren Gehülfen, sowie Postillone und Postboten.

11. Alle diese haben im Heiligen Römischen Reiche den Kurfürsten von Mainz (in seiner Eigenschaft als Erzkanzler des Reichs) als ihren Schirmherrn (Protector) anzuerkennen.

12. Der oberste Chef der Königlichen und Erzherzoglichen Hofpost steht dem Postwesen in Ungarn, Böhmen, Oesterreich und den davon abhängigen Provinzen vor; derselbe ist seinem Landesherrn und der Hofkanzlei untergeordnet und führt die Bezeichnung: Obrister Erbland Hof-Postmeister. (Das »Obriste Hof-Postmeister-Amt« in den österreichischen Erblanden war vom Kaiser Ferdinand II. im Jahre 1624 dem Freiherrn [späteren Grafen] Hans Christoph

von Paar als Mannlehen verliehen worden.)

13. Zur »Post«, wie sie wenigstens in Europa überall eingerichtet ist, gehören aufser den bei ihr beschäftigten Personen auch die Postpferde.

14. Voraussetzung jeder Post ist ein »Postlauf«.

15. Ein Postlauf kann auf vierfache Weise bestehen: zu Fusse, zu Pferde, zu Wagen oder zu Schiffe.

16. Wenn ein Postlauf auf Veranstaltung des Monarchen oder der höchsten Staats-Obrigkeit eingerichtet ist und durch eine bestimmte Art Vorrechte geschützt und gesichert wird, so gebührt ihm der Name »Staatspost«, und er unterscheidet sich von allen anderen Unternehmungen.

17. Der Endzweck der Posten ist der öffentliche Nutzen; deshalb sollte ihnen sogar durch feindliches Gebiet freier Lauf gestattet werden. Da die Posten dem öffentlichen Wohle dienen, ist es nicht vortheilhaft, wenn die Vorsteherstellen bei der Post käuflich erworben werden können; es sei denn, dafs der Landesherr sich das Souveränitäts- und Aufsichtsrecht ausdrücklich gewahrt habe.

18. Die Post ist eingerichtet zum Gebrauche des Reiches, des Staates oder des Publikums.

19. Sie ermöglicht die Kenntnifs dessen, was an räumlich getrennten Orten vorgeht; sie vermittelt die Aufrechterhaltung und Ausdehnung der Handelsgeschäfte, sowie die Besorgung aller möglichen Angelegenheiten der Privatpersonen und bewirkt auf diese Weise, dafs die Glieder des Staates fester unter einander verbunden werden.

20. Dies Alles wird geleistet durch die Thätigkeit des Chefs des Postwesens und seiner Beamten.

21. Weder öffentliche noch Privatpersonen dürfen Posten zum allgemeinen Gebrauche einrichten.

22. Diejenigen Posten aber, welche seit unvordenklicher Zeit bestehen, sind als rechtsgültig anzuerkennen.

23. Es ist zulässig, dafs der Kaiser, der König oder ein anderes Staats-

oberhaupt die Vorsteherstellen bei der Post als Lehen vergeben; der General-Postmeister kann aber ohne Zustimmung des Lehnsherrn seine Würde Niemandem als Aferlehen übertragen und ebenso wenig eines seiner Postämter verpfänden oder in anderer Weise veräußern.

24. Eine Postvorsteherstelle, sei es die höchste oder eine nachgeordnete, befreit den Inhaber, soweit es sich um sein Amt und seine Person handelt, gänzlich von der Zuständigkeit derjenigen Obrigkeit, in deren Gebiete er sein Amt ausübt.

25. Es ist billig und gerecht, dafs der Postvorsteher diejenigen Bewilligungen und Bevorzugungen, welche ihm von der höchsten Staatsgewalt gewährt worden sind, in Ruhe genieße.

26. In dieser Beziehung muß er von der Obrigkeit gegen Alle, die sich dagegen auflehnen oder ihn stören wollen, mit Nachdruck geschützt werden.

27. Er entbehrt nicht der Berechtigung, Ringe und Schwert zu tragen, auch wenn er nicht Adliger oder Doctor oder städtischer Senator oder Soldat ist.

28. Jeder Postvorsteher muß genaueste Kenntnifs von den Verkehrsstraßen besitzen; er muß arbeitsam, sorgsam, treu und gewissenhaft sein, sich ehrgeiziger Bestrebungen enthalten, schroffes Benehmen, Müßiggang und Völlerei vermeiden, sowie unerlaubten und übergroßen Gewinn verschmähen.

29. Es ist nicht erforderlich, dafs er denselben Glauben wie sein Landesherr bekenne.

30. Er muß rechtschaffene und treue Gehülfen annehmen, welche die schwierigen, zahlreiche Hände erfordernden Geschäfte des Postdienstes bei Tage und bei Nacht mit fröhlichem Muthe angreifen und vollenden.

31. Diese Gehülfen müssen ihn dergestalt unterstützen, dafs die Posten in gehöriger Weise im Gange erhalten und bei Andringen des Feindes ohne

Zögern in sicherere Gegenden verlegt werden.

32. Der Postvorsteher muß die Gehülfen bei Zeiten davon in Kenntniß setzen, in wieweit ihre Leistungen zufriedenstellend gewesen sind, damit sie, wenn ihnen die Bezahlung aus gerechter Ursache vorenthalten werden muß, keinen Grund zur Klage haben und ihre Nachlässigkeit nicht bemängeln können.

33. Bei den Haupt-Postämtern muß mit aller Umsicht Fürsorge getroffen werden, daß weder die Briefpackete, welche von anderen derartigen Aemtern eingingen, noch die Briefe selbst, welche weiter zu befördern sind, aus Habsucht unterschlagen werden, sondern daß Alles, was ankommt, mit Eifer seinem Bestimmungsorte zugeführt wird.

34. Wer aus Briefen, die Gold, Silber, Edelsteine u. dergl. enthalten, Etwas entnimmt, haftet (außer den ihn etwa treffenden criminellen Strafen) civilrechtlich mittels der *actio furti*.

35. Wenn ein Postbote, der Briefe oder Briefpackete mit Gold oder Kleinodien bei sich führt, unter Räuber geräth und beraubt wird, so trägt die Gefahr bisweilen der Vorsteher der Post, bisweilen der Absender, bisweilen der Adressat, bisweilen auch der betreffende Postbote.

36. Briefe, welche nach Orten mit Postanstalt gerichtet sind, müssen sorgsam und treu gegen die richtige Taxe ausgegeben werden; es ist unstatthaft, dieselben unsicher aufzubewahren oder ihre Herausgabe zu verweigern.

37. Dasselbe gilt von solchen Briefen, welche einer Orts-Postanstalt behufs Weiterbeförderung anvertraut werden.

38. Zu Zeiten der Pest oder einer anderen ansteckenden Krankheit sind die Briefpackete nicht mit leinenen, sondern mit eisernen Fäden zu umwickeln.

39. Und da auch die Briefe oder selbst die Briefkarten, welche aus seucheverdächtigen Orten herrühren, den Ansteckungsstoff aufnehmen und zum Verderben der Empfänger oder

der Leser ausströmen können, so muß der Postvorsteher die Postboten nach Thunlichkeit anhalten, derartige Orte zu vermeiden.

40. Briefe, welche mit dem Vermerke »Franco« oder »Franca« versehen sind, müssen den Empfängern ohne Erhebung von Gebühren ausgehändigt werden.

41. Wenn Jemand dem Postwesen Widerstand und Hindernisse bereitet, so darf der Postvorsteher einen Solchen nicht milde behandeln, sondern er muß den verderblichen Widerstand so bald als möglich mit Hülfe der vorgesetzten Behörden und der Obrigkeit zu brechen suchen.

42. Es ist darauf zu achten, daß bei den Postämtern Verrätherei oder andere derartige Schlechtigkeit nicht einreisse.

43. Da die Unterhaltung der Posten viele Kosten erfordert, so wirke der Postvorsteher dahin, daß die Briefe Aller um so rascher und gewissenhafter befördert werden.

44. Er hüte sich aber, die ihm anvertrauten Briefe zu eröffnen oder ihre Siegel zu erbrecen.

45. Den Heerführern im Kriege (oder Generälen) ist solches jedoch nach Umständen gestattet.

46. Besonders dürfen sie verdächtige Briefe, welche von Boten befördert werden, auffangen.

47. In Bezug auf die Aenderung oder Neuerrichtung von Poststellen gehe der Postvorsteher vorher sorgfältig mit sich zu Rathe.

48. Er gebe sich besonders Mühe, daß er das, was sich sowohl in der Nähe als in der Ferne ereignet, erfahre, damit er geeigneten Falles aus dieser Kenntniß Nutzen ziehen kann.

49. Zum Wohle des Reichs oder des Staates ist es ihm sogar erlaubt, mit den Feinden in Verbindung zu treten; dagegen darf ein Reichsangehöriger sich bei einem ausländischen Fürsten, welcher das Reich bekriegt, um eine Vorsteherstelle bei der Post weder bewerben, noch eine solche Stelle, wenn sie ihm angeboten wird,

annehmen. Auch kann er von einem ausländischen Fürsten zur Besorgung des Postdienstes nicht gezwungen werden.

50. Ein Postvorsteher, zu dessen Amt es gehört, Neuigkeiten drucken zu lassen, darf zum Vortheile seines Fürsten gewisse ungünstige und verderbliche Nachrichten in seinen Veröffentlichungen verschweigen und unterdrücken.

51. Bezüglich der Brieffaxe darf er über die Grenzen des Rechts und der Billigkeit nicht hinausgehen und Versuche hierzu auch von seinen Untergebenen nicht dulden; er muß vielmehr in allen Fällen eine angemessene und gleichmäßige Taxe innehalten.

52. Die Postboten müssen sich genau zur festgesetzten Abgangszeit der Post zur Verfügung des Vorstehers halten und auf der Reise das dem Pferde aufgelegte Felleisen wohl bewahren.

53. Die Postboten sind vielfach mit einem Postrock, in welchen ein kleines Horn gestickt ist, bekleidet, und sobald sie zu einem festen Platze gelangen, blasen sie ihr Posthorn, damit ihnen nach Oeffnung der Thore freier Durchzug gewährt werde.

54. Wenn der »Post-Zettul« (*Bolletta, Schedules cursoria*) ihnen abverlangt wird, haben sie ihn vorzuzeigen.

55. Die Briefpakete haben die Boten gehöriger Weise und gehörigen Orts an Diejenigen, welchen die Empfangnahme zukommt, auszuhändigen; sobald sie auch ihre übrigen Aufträge sorgsam erledigt haben, müssen sie schleunig nach Hause zurückkehren.

56. Der Postbote sei in seinem Amte fröhlichen Muthes und fürchte sich nicht vor der Beschwerlichkeit der ihm obliegenden Anstrengungen, vor schlaflosen Nächten, vor den Gefahren der Märsche u. dergl.

57. Was die Vorrechte der Post betrifft, so genießen zunächst alle Postämter und Poststellen eines besonderen Schutzes gegen fremde Gewaltthat und fremdes Unrecht.

58. Die Postmeister und ihre Vertreter (Posthalter, Postverwalter, Post-

schreiber u. s. w.) sind von persönlichen Lasten und Diensten, welche sie vorher ihrer Obrigkeit zu leisten hatten, befreit.

59. Die Postboten haben weder Zoll noch Weggeld zu entrichten, sondern sind zu Wasser und zu Lande frei von dergleichen Abgaben.

60. Von der Einquartierung sind die Postbeamten gleichfalls befreit; auch leisten sie keinen Salgamum. (Unter Salgamum verstand man die dem Quartiergeber obliegende Lieferung von Salz, Brennholz und Wachskerzen an die einquartierten Soldaten).

61. Die Postboten sind überall unverletzlich; wo sie ankommen, werden ihnen sogar zur Nachtzeit die Thore geöffnet. Letzteres geschieht freilich nicht in Festungen und in großen Städten.

62. Die Vorsteher der Kaiserlichen Post können die Abgangszeiten der Posten, so wie sie es für zweckmäßig erachten, abändern; zu Mefszeiten können sie auch den Postenlauf verdoppeln.

63. Sie können in Städten, Flecken und Dörfern Poststellen einrichten; den betreffenden Ortsobrigkeiten wird hiervon, obwohl ihnen keinerlei Einspruchsrecht zusteht, ehrenhalber vorher Mittheilung zu machen sein.

64. Sie sind berechtigt, für die Posten die bequemsten Wege aufzusuchen; dabei sind sie keineswegs auf die Heerstraßen oder die öffentlichen Wege beschränkt.

65. Personen niederen Standes braucht die Erlaubniß: einen reitenden Postboten, welcher die regelmäßigen Briefpakete befördert, zu begleiten (d. h. in seinem Schutze zu reisen), nicht ertheilt zu werden.

66. Wer auf einem dem Staate (bz. der Post) gehörigen Pferde als Begleiter eines reitenden Postboten reist, hüte sich, dem Letzteren vorzueilen.

67. Wenn das Pferd eines Postboten stirbt oder geraubt wird, so darf Letzterer, damit die Verrichtung seines Dienstes nicht gehindert wird,

sich auf jedes andere Pferd schwingen, dessen er habhaft werden kann.

68. Einige Haupt-Postämter, z. B. Rheinhausen (ein Dorf in der Nähe der alten — jetzt geschleiften — Reichsfestung Philippsburg am Oberrhein), besitzen das Jagdrecht.

69. Sogar die Postpferde sind mit Vorrechten ausgestattet, obwohl sie nur unverständige Geschöpfe und nicht mit wirklicher Vernunft begabt sind.

70. Sie sollen nicht mit Stöcken oder Knitteln, sondern mit der Peitsche angetrieben werden, sind gut zu nähren und dürfen in der Regel nicht mit mehr als 50, höchstens mit 100 Pfund belastet werden.

71. Sie dürfen nicht gepfändet werden, und wenn dies dennoch geschieht, sind sie vom Richter alsbald freizugeben.

72. Den Kaiserlichen Posten scheinen die Land-Posten und die Städte-Posten (Stadt-Posten, Neben-Posten, Metzger-Posten) verwandt zu sein. Wenn man aber diese Einrichtung »Posten« nennt, so geschieht dies mißbräuchlich, da das Recht der Einrichtung von Posten nicht den Landesherren, nicht den Städten, noch weniger Privaten, sondern allein dem Kaiser oder Könige zusteht, und deshalb sollten jene Anstalten richtiger »Land-Boten« oder »Neben-Boten« genannt werden.

73. Bei den Posten sind diejenigen Wagen in Gebrauch, welche wir zu deutsch »Rollen oder Roll-Wagen und Post-Calessen« nennen.

74. Zeichen (Signale) werden gegeben durch Schüsse, durch Eilboten und mittels ähnlicher Veranstaltungen.

75. Zu Wasser wird der Postverkehr vermittelt durch regelmäßig verkehrende Schiffe, sogen. Marck- (d. h. Markt-) Schiffe.

76. Eine Hauptbelästigung erwächst den Posten durch die Strafsenräuberei, sowie auch häufig durch das zuchtlose und freche Auftreten unbändiger Soldatenhaufen, endlich auch durch ungünstige Witterung.

77. Wenn ein Postbote auf öffentlicher Strafse todt aufgefunden wird, so gebührt demjenigen die Untersuchung und Aburtheilung des Falles, welchem die Landeshoheit über den betreffenden Ort zusteht.

78. Wenn der Bote aber auf der Grenze zweier Gebiete todt aufgefunden wird, so hat diejenige Obrigkeit den Fall zu untersuchen, auf deren Gebiet die unteren Theile des Getödteten oder die Füße liegen.

In den Anmerkungen zu den vorstehend unter No. 4, 5, 6, 7, 21 und 72 aufgeführten Sätzen sucht nun der Verfasser mit großer Gründlichkeit darzuthun, daß es im Deutschen Reiche nur ein Kaiserliches Postregal gebe. Er beruft sich zu diesem Zwecke u. A. auf das im Jahre 1570 von den Kurfürsten, Fürsten und Ständen des Reichs an Kaiser Maximilian II. gerichtete Ersuchen: »das Postwesen beym Reich zu behalten, dann (denn) Ihre Mayestät weren es auch Ampts und Pflichten halber, als ein Mehrer des Reichs zu thun schuldig, und könnten es deren Nachfahren zum *praejudicio* in fremde Hände nicht kommen lassen«. (Ueber die Bedeutung dieses Gesuchs vergl. Stephan, Geschichte der Preussischen Post, S. 7.) Ferner werden zahlreiche Stellen aus den Capitulationen, den Reichs-Abschieden, eine große Zahl Kaiserlicher Erlasse und Verfügungen, mehrere Erlasse des Kurfürsten von Mainz u. dergl. mitgetheilt, in welchen allen das Postwesen im Reiche als ein Regal des Kaisers bezeichnet und in Anspruch genommen wird. Als besondere Widersacher des Kaiserlichen (Taxis'schen) Postwesens erwiesen sich damals die Reichs-Städte Augsburg, Cöln, Nürnberg und Frankfurt (Main), welche wohlgeordnete städtische, durch ihre Anschlußverbindungen sogar weit über die Grenzen des Reichs hinaus reichende Postboteneinrichtungen unterhielten. Von der Nürnberger und Augsburger Einrichtung heißt es z. B. in einer an den

Reichs-Hofrath gerichteten Denkschrift vom Jahre 1636: »Die Nürnberger Botten, so auff Cölln vnnnd Wien verschicket werden, nehmen nicht allein alle, per Würtzburg, Franckfurt, Regenspurg, Passau, Lintz, Krembs und andere darzwischen ligende Stätt gehörige Brieff auff, sondern auch die, so per Amsterdamm, Holland, Seeland, Franckreich, Engelland vnd Hispanien gehören, vnnnd da sie auff Cölln kommen, geben sie solche ihren Confidenten zu weiterer Verführung auff, damit sie nur nicht auff Reichs-Posten kommen sollen; defsgleichen thun auch die Augspurgerische so nach Lindau lauffen, in deme sie die Brieff per Memmingen, Wangen, Kempten, St. Gall vnd Italia auffnehmen.« Um diese, die Reichsposten schwer schädigenden »Nebenbotten« zu unterdrücken, wurden seitens der Kaiser nicht nur zahlreiche scharfe Edicte an die beteiligten Städte erlassen, sondern auch, als dieselben sich fruchtlos erwiesen, befohlen, es sollten die gedachten städtischen reitenden Boten aller Orten, wo der Graf von Taxis und seine untergebenen Postverwalter sie betreffen würden, niedergeworfen und ihnen die Pferde, Briefe, Posthörner und was sie sonst bei sich führten, abgenommen werden. Derartige Erlasse werden z. B. mitgetheilt vom Kaiser Ferdinand II. aus den Jahren 1624 und 1635, sowie vom Kaiser Ferdinand III. aus dem Jahre 1637. Für die Beweisführung des Verfassers sind zwei Punkte unbequem: erstens die Thatsache, das die Kaiser für ihre Erbstaaten gleichfalls ein besonderes Postwesen eingerichtet hatten (s. oben unter No. 12) und zweitens ein Rescript des Kaisers Matthias vom Jahre 1616, in welchem es hieß: »Hergegen soll auch Bürgern, Inwohnern oder Frembden frey und unverbotten seyn, ihre Brieff denen Städt oder andern particular-Botten ihres Beliebens aufzugeben und zuvertrauen, da ihnen anders die Kayserliche Post zu gebrauchen nicht gelegen und gefällig wäre« u. s. w. Auf den ersten

Punkt wird später, bei Besprechung des zweiten Werkes, zurückzukommen sein. In Betreff des Rescripts vom Jahre 1616 wird in der oben erwähnten Denkschrift an den Reichs-Hofrath ausgeführt, das der betreffende Referent von den ganz entgegengesetzt lautenden »*Resolutionibus, Rescriptis, Decretis, Mandatis et Patentibus*«, so in den Jahren 1579, 1589 und 1597 von Kaiser Rudolpho Christmiltister Gedächtnus *praeuia maturissima causae cognitione* aufgegangen vnnnd publicirt, vnnnd also *res iudicata* worden«, keine Wissenschaft gehabt haben müsse. Im Uebrigen sei jenes Rescript später dahin modificirt worden, das die in Rede stehenden Boten ihre Reise nur mit einem Rosf und einer Person verrichten und niemals abweichen (die Pferde wechseln) dürften; auch sei ihnen zu keiner Zeit erlaubt worden, andere Briefe anzunehmen, als solche, welche für die Einwohner der Orte, wohin sie gesandt worden, bestimmt seien. In ähnlicher Weise wird in dem Erlasse Kaiser Ferdinands III. vom Jahre 1637 gestattet: »Wollen aber einige Stätt, Bürger, Kauff- und Handelsleuth in ihren vorfallenden angelegenen eigenen Geschäften vnd Nöthen sich anderer Botten mit zu- vnnnd aufführung ihrer Particular-Brieff und Sachen bedienen, vnd unserer Ordinari-Posten nicht gebrauchen, mögen sie gleichwohl dasselbig, jedoch dergestalt thun, das (die Reise) von der Statt oder Stell, da die Abfertigung beschicht, an den Ort dahin die Reifs, es seye zu Rosf oder zu Fufs, gehörig, ohne einige Abwechslung vnd nit mehr dann durch ein Person oder Botten (der oder die auch kein Posthörlein führen) und sich anderer gemeiner Brieff enthalten sollen . . . , verrichtet wird.«

Hierbei dürfte an die noch in dem Gesetze über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 enthalten gewesene Bestimmung zu erinnern sein: das derjenige, welcher gewerbemäßig auf Landstraßen Personen gegen Bezahlung mit regel-

mässig festgesetzter Abgangs- oder Ankunftszeit und mit unterwegs wechselten Transportmitteln befördere, unter Umständen der Genehmigung der Postverwaltung bedürfe.

Die Erörterungen des Verfassers zu der These über die Ersatzleistung (s. oben No. 35) haben für die heutigen Verhältnisse wenig Werth mehr; ferner können die Erläuterungen zu den Thesen über die Vorrechte (diejenigen der Postvorsteher s. oben No. 24 bis 27, 58, 60, diejenigen der Postboten No. 59, 61, 67, diejenigen der Postpferde No. 69 bis 71) hier übergangen werden. Dagegen wollen wir aus dem Werke einige Angaben mittheilen, welche für die Anschauungen des Verfassers besonders bezeichnend oder sonst geeignet sind, ein allgemeineres Interesse zu erwecken.

In den Anmerkungen über die Postpferde (s. oben No. 13) wird unter Anderem erzählt: »Im Saal des Schlosses zu Breda stehet über dem Camin ein Pferd abgemahlt, soll von einem Hirsch und einem Wilden gefallen sein; der Gubernator berichtete, es were solches in einem Tag von Breda bis nach Brüssel und von dannen wieder nach Breda geloffen, welches ein großer Weg (20 Meil) und sonsten keinem Pferd möglich.«

Zu No. 15 weist der Verfasser über die Fußboten in der Turkey Folgendes zu erzählen: »Des Türckischen Keyser Lackeyen gehen und springen allezeit vor ihrem Keyser herein, forn auff den Zähnen der Füßen; ruhen nimmer, obwohl der König den ganzen Tag reisete, und bei weilens wann er auff der eben (Ebene) oder etwan in einer Wiese reit, wenden sie dem Keyser das Angesicht zu, gehen hinderrucks und schreyen *Allau dieckerin*, das ist: Gott erhalte unsern Herrn lange Zeit in dieser Macht und Gewalt; treiben auch noch andere liebliche Kurtzweil mit Worten, besprengen die nechste umb den Keyser mit dem wohlrichenden Wasser, das sie in der lincken Hand tragen, ziehen ohn unterlaß mit den Herrn, wohin er reiset,

auff das, wann er etwan Schrift- oder Botschaft abfertigen will, sie allezeit für den Händen seyen, und so bald einer Botschaft lauffen soll, und den Brief in die Hand bekommt, ruft er mit heller Stimme *Sauli, Sauli*, das ist: Weicht, oder wie man sagt: aufsehens, und wann er davon soll, laufft er durchs Volck so hurtig und behend, als obs etwan ein Hirsch were, können also Tag und Nacht stehts aneinander ungeruht lauffen, im Mund tragen sie Aepflein oder Kügelein von Silber, ist durchboret, das sie Athem behalten, und lauffen ein Tag weiter als kein Klepper. Man hat befunden, das einer von Constantinopel gen Adrianopel und wiederumb in 2 Tagen gelauffen ist, das sonsten einer mit einem Pferd in 3 Tagen nicht thun kan, wie sehr er auch reitet.«

Zu No. 33 wird bemerkt, das der nach weiter gelegenen Postorten bestimmten Correspondenz in der Regel ein an die beteiligten Postmeister u. s. w. gerichteter »Correspondenz - Zettul« nach folgendem Muster beigegeben werde: »P. P. Geliebter Herr: am erschienenen 5. war bei der Ordinari mein letztes guter Hoffnung, es sey, meinem Vermelden nach, richtig überkommen und alle mitgesandte bestellt worden, erwarte Antwort. Unterdessen ist seine Ordinari und Schreiben vom 8. (Donnerstag) auf den 10. (Samstag) allhie richtig angelangt, die recommendirte und sonst alles an ihr Gehörd bestellet und versandt worden. Was dieses mahl abgeben und sonsten hiebey einkommen, gehet hiebey unter meiner Coopert, welche der Herr, sonderlich die zu End vermeldete, fleissig bestellen und des Erfolgs mich seiner Zeit berichten wolle. Damit dem höchsten Schutz Gottes uns allseits trewlich empfehlend. Geben N. den 12. . . . im Jahr unsers Herrn und Heylands Jesu Christi 1648.«

In den Erläuterungen zu No. 54 wird angeführt, das der Post-Zettul neben dem Postrock und dem Posthorn das dritte Kennzeichen eines Postboten sei. Der Post-Zettul werde im

Reiche nach folgendem Muster ausgestellt: »Gegenwertige Kayserliche Ordinari Post soll ohnverzüglich bey Tag und Nacht nacher N. geführt und nirgends keines Wegs im wenigsten auffgehalten, verhindert noch versäumt werden, dann Ihrer Kayfs. May. unserm Allernädigsten Herren, auch allen Churfürsten und Ständen des H. Römischen Reichs viel daran gelegen: und sollen alle Posthalter den Tag und Stund des Empfangs und Abfertigung fleissig hierunter verzeichnen. Signatum N. u. s. w.«

(Unsere heutigen Postbegleitpapiere sind etwas einfacher eingerichtet.)

Bei No. 62 spricht Verfasser über verschiedene Marktgebräuche, darunter über einen eigenthümlichen Gebrauch, welcher auf der Messe zu Frankfurt am Main unter dem Namen »Pfeiffergericht« in Uebung war. »Das Pfeiffergericht ist ein sehr altes Herkommen und hat den Nahmen dahero, weil die drey Statt Nürnberg, Worms und Bamberg (doch allein die Altstadt) Jährlichen in der Herbstmess den nächsten Gerichts-Tag vor Mariae Geburt, vor sitzendem Gericht von des heiligen Reichs- und Statgerichts Schultheisen, als zu dessen Ampt solches von Alters hero gehörig, Ihrer Zollfreyheiten, so sie allhie zu Franckfurt haben, mit Pfeiffern auffholen müssen. Gegen solche Zollfreyheiten geben obbemelte drey Statt und jede besonder, dem Schultheisen einen weisen höltzern Becher, ein Pfund Pfeffer, einen alten weisen Biberhut, zween weise Handschuh und ein weiß Stäblein. Den Hut oder Filtz, welchen Worms allein gibt, lösen sie jedesmahl mit einem Goldgülden wiederumb ab und verbleiben solche Stück des Schultheisen, die Pfeiffer unterhält allein die Statt Nürnberg, herentgegen geben die andern Statt deroselben jährlich ein gewisses, und hat vorzeiten eine jede Statt Ihre eygene Pfeiffer gehabt; die von Honigen oder Hoingen (heute: Hoeningen) haben vor Alters solche Zoll-Freyungen auch gehabt und mit ebenmässigen Ceremonien und Solenni-

täten auffholen müssen, habens aber (gleich denen von Cölln) versäumt und dieselbe damit verlohren.«

Als Erläuterung zu No. 66 wird angeführt, es entspreche der Sitte und Gewohnheit, daß Jemand, der als Begleiter eines reitenden Postboten reise, für sein Pferd, wenn dasselbe krepire, keinen Ersatz zu leisten habe, wenn er nur dem reitenden Boten immer gefolgt sei; sei er aber vorangeeilt, so müsse er für das Pferd bezahlen, falls er nicht beweisen könne, daß der Verlust desselben in Folge einer natürlichen Krankheit, für welche Niemand hafte, eingetreten sei. Da dies erfahrungsgemäß feststehe (Verfasser führt einige Pandektenstellen hierfür an), so werde von einer weiteren Beweisführung abgesehen, denn die Sonne brauche nicht mit Fackeln erhellt zu werden.

Zu No. 70 wird ein Edict Kaiser Ferdinands III. vom 3. Januar 1642 mitgetheilt, nach welchem angenommen werden muß, daß die Privilegien der Postpferde des Heiligen Römischen Reichs, besonders in den unruhigen Zeiten des dreißigjährigen Krieges oft recht wenig beachtet worden sind. Wir möchten nach diesem interessanten Documente annehmen, daß die heutigen Reichs-Postpferde, obwohl sie mit weniger Privilegien, als ihre Collegen von der alten Reichs-Post, ausgestattet sind, keinen Grund haben dürften, die gute alte Zeit für sich zurückzuwünschen. Das in Rede stehende Edict lautet, wie folgt: »Wir Ferdinand der Dritte, u. s. w. Entbieten allen und jeden Unser und des heiligen Reichs Ständen und Unterthanen, auch allen und jeden Unsern hohen und niedern Kriegs-Officirern und gemeinen Befelchshabern zu Ross und Fufs: insonderheit aber allen denjenigen, wes Stands oder Würden die sein mögen, welche sich des Postreitens zu bedienen und zu gebrauchen Vorhabens, Unsere Keyserl. Gnad und hiemit zu wissen, daß Wir glaubwürdig in Erfahrung kommen, welcher massen die hin- und widerreitende Currier Unsere Posthalter und Verwalter, auch der-

selben Postknecht und zugehörige Leuthe mit allerhand verübeten Muthwillen, Freffel und Insolentz, auch harten Streichen, Hauen und Verwundungen tractiren, ihnen die Rofs mit Gewalt hinwegnehmen, dieselbe mit Auflegung schwerer Felleysen fürsetzlich krumb oder wohl gar zu Boden reiten, dardurch dann oftmahls aufs Mangel der Rofs, unsere selbst eygene gar nötige Schreiben und Befelch, darahn Uns, dem Heil. Reich und andern unsern Erbkönigreichen und Ländern hoch und viel gelegen, mercklich verhindert und niemal zu rechter Zeit weder in unser Kayserl. Hoffläger, noch ahn andere Ort geliefert werden, zu dem sich auch die Currier und andere postreitende Personen unterstehen, wann bisweilen die Postrofs von unserem Kayserl. Hoff aufs nicht so gleich zugegen, oder sonsten allzusehr abgeritten, und ihnen nach ihrem Belieben die Zeit zu Erlangung der Postrofs nicht alsbald verwilliget und ertheilet werden, sie durch andere Mittel auff die erste Post sich begeben, die Postverwaltere daselbst die Rofs herzugeben zwingen und nöthigen und unerachtet erheblicher Entschuldigung und nicht unbilliger Verwaigerung dieselbe eigenmächtig und mit Gewalt selbsten nehmen und mit grossen schweren Felleysen und Truhnen belegen, damit Berg und Thal, wider den gewöhnlichen Post-Brauch, zwo, drey und mehr Posten, ohne Abwechslung der Rofs rennen, gleichwohlen aber unsere unter Wegs antreffende Kayserl. ordinari-Post-Felleysen nit übernehmen, ja so gar auch von der Haupt-Post aufs keine Pacquet mit sich führen wollen.

Wann dann dergleichen Unfug und verübende insolentzen auff unserm Kayserlichen Postwesen, so fürnemblich zu unserem selbstnen eigenen, wie auch defs heyligen Reichs und anderer unserer Erb-Königreich und Länder hohe Angelegenheiten bestellet, und mit grossem Unkosten von unserm Erb-General-Postmeister im Heyl. Röm. Reich unterhalten wird, sich

keineswegs gebühret, Wir auch solches durch andere Privat-Personen zu Boden zu bringen nicht verstatten können noch wollen.

Hierumb so ist an alle und jede obgemelte und sonsten jedermänniglich, was hohen und niedern Stand die seynd, unser gnädiger und ernstlicher Will und Befelch, daß sie sich alles Unfugs und Frevels mit so übler Tractirung der Leut und Rofs auff unsern Posten gänzlich und bey Leibstraff enthalten, ausser unser Bewilligung und bey unserm Kayserlichen Hoff an gehörigen Orten gefertigten Pafs-Zettel (welches sie jedesmahls bey der Haupt-Post auffweisen und allda ablegen und hinterlassen sollen) sich der Post-Rofs zu mächtigen nicht unterstehen, und da die Verwilligung erfolgt, die Rofs mit den Felleysen, so über 40 oder meisten Theils 50 Pfund am Gewicht halten, nicht beschweren, inmassen dann auch die Postverwaltere und Knecht solche fortzuführen nicht schuldig seyn sollen. Und da Einer oder der ander, wer der auch immer seyn möchte, dieser unserer gnädigsten Verordnung zuwider, etwas Unfugs und Frevels mit Abmatt- und Uebertreibung der Rofs wider den *ordinari*-Post-Brauch, auch Schlag- oder Verwundung der Postverwalter oder jhrer Knecht sich unterstehen, nicht weniger die mit denen Gegen-Currierern sich unterweilen begebende Aufwechslung nicht leisten oder sonsten einigen Trutzs und Eygenthätlichkeit zu gebrauchen unterfangen wolte, so solle auff solchen Fall ermelten Postverwaltern oder ihren Knechten die nechstgelegene Obrigkeit, in Stadt, Märckten, Flecken und auff dem Land, umb Hülff und Assistentz anzuruffen, die Verbrecher allda aufzuhalten und derselben sich zu versichern, uns hierüber dasselbe zu berichten, oder aber die Uebertreter und Frefler selbst an unsern Kayserl. Hoff zu lieffern erlaubt seyn, gegen denen alsdann ohne einigen respect der Persohn, andern zum Abscheu und Exempel, mit ernstlicher

und unnachlässlicher Bestrafung verfahren werden soll, und da auch jetztgedachte Obrigkeiten in Städt, Märckt, Flecken und auff dem Land Ihr Hülff und Assistentz verweigern würden, die hieraufs denen Postverwaltern und ihren Knechten entstandene Nachtheil und Schäden bey ihnen ersucht und sie denselben abzustatten schuldig und verbunden seyn, auch noch darzu ernstlich abgestraft werden sollen. Damit auch unsere Postverwalter, aller und jeder Orten, wo unsere Posten im H. Röm. Reich eingelegt und unterhalten werden, umb so viel desto besser dem bestelten Postwesen abwarten und ihnen die aufgegebenen Sachen und Schreiben so Tag so Nacht befördern und fortführen mögen, Also setzen und ordnen Wir hiemit gnädigst, dafs sie von aller Beläg- und Einquartierung des Kriegs-Volcks zu Ross und Fufs, wie auch aller Wachten und andern dergleichen *onerum*, Kriegs-Contributionen und Auflagen gänzlich und allerdings befreyet seyn und sie damit in keinerley Weeg belegt oder beschwert werden sollen. Darnach sich männiglich zu richten, und geschicht hieran unser gnädigster und ernstlicher Will und Meynung, Geben in unserer Kayserlichen Residentz Statt Wien, den 3. Januarij Anno 1642 etc.»

Zu No. 74 wird ein hübsches Beispiel akustischer Telegraphie erzählt. Als Kaiser Carl V. aus Spanien über Frankreich nach Belgien reisen wollte, liefs der König von Frankreich, Franz I., um so bald als möglich Kunde von dem Eintritte des Kaisers in sein Gebiet zu erhalten, gröfsere Feldgeschütze von der südlichen Grenze Frankreichs bis nach Paris in zweckmäfsigen Zwischenräumen so aufstellen, dafs bei dem Schalle des ersten solchen Geschützes abgeschossen werden konnte und sie so nach und nach alle in gröfster Schnelligkeit ertönten. Auf diese Weise geschah es, dafs, als der Kaiser kaum Frankreich betreten

hatte, die Nachricht davon schon zu dem Könige nach Paris gelangt war, und die Ankunft des Kaisers durch den raschen Ton der Geschütze mit einer vorher unerhörten, die Leistungen der geschwindesten Boten weit übertreffenden Schnelligkeit im ganzen Königreiche bekannt wurde.

Der Satz No. 77 bietet dem Verfasser Gelegenheit, auf 70 Seiten seine medizinischen Kenntnisse (er war, wie oben bemerkt, auch Doctor der Medizin) darzuthun. Die Inhaltsangabe zu dem betreffenden Kapitel giebt einen Begriff von der Reichhaltigkeit der bezüglichen Erörterungen; dieselbe lautet: 1. Beispiele von ermordeten Postboten. 2. Was »Lethale« (tödtlich) genannt wird. 3. Was unter einer tödtlichen Wunde verstanden wird. 4. Die Ursachen solcher Wunden. 5. Welche Verschiedenheiten bei tödtlichen Wunden bestehen. 6. Welche Wunden durch äufsere Einflüsse tödtlich werden. 7. Was man bei der Besichtigung von Wunden zu beachten hat. 8. Ob Wunden zu den akuten Krankheiten zu rechnen sind. 9. Was man bei Wunden von dem neunten Tage zu halten hat. 10. Was von der Verletzung der Maus zu halten ist. 11. Dergleichen von einer Ohrfeige, durch welche der Tod eines Menschen herbeigeführt ist. 12. Ob Wunden, die mit vergifteten Waffen beigebracht worden, unbedingt tödtlich sind. 13. Ueber die Anzeichen eines durch Gift herbeigeführten Todes. 14. Wer zur Aburtheilung über ein auf offener Heerstrafse begangenes Verbrechen zuständig ist. 15. Ist es richtig, dafs eine Leiche bei der Berührung seitens des Mörders zu bluten beginnt? 16. Ueber die Bestrafung und Begnadigung von Mördern. — Von der vorgekommenen Ermordung von Postboten (zu 1) werden zwei Fälle angeführt; an diese Mittheilung wird folgende Strophe aus dem »Froschmäuseler« von Rollenhagen angegeschlossen:

Wer jetzund wandert in der Welt,
Vnd weit muß ziehen über Feld,
Weiße sich aber nit mit mancher List
Zu schicken wie die G'legenheit ist,
Der kompt gar leicht in Angst vnd Noth,
Wird spolirt odr geschlagen todt.

Was die übrigen Erläuterungen betrifft, so beschränken wir uns darauf, einige der Fälle anzuführen, in welchen nach der Ansicht des Verfassers der Tod eines Verwundeten durch äußere Einflüsse herbeigeführt wird. Als solche Fälle sind anzusehen: »wann der Verwundete nicht bald verbunden oder das Blut nicht bey Zeiten gestillet wird, wann der Barbierer die Wunden mit hefften, Reinigung, Verhütung der Zufälle vnd sonst, so viel an ihm ist, täglich nicht wol in acht nimbt, wann der Verwundete an sich selbst ein *valetudinarius*, schwacher Natur, böser *complexion* vnd unheilbarer Haut ist, wann sich der Verwundete nicht wohl helt, wann er im Essen vnd Trincken *excesse* begehrt, wie auch im Gebrauch nöthiger Artzneyen nachlässig ist, wann er sich nicht stille helt vnd der Wunde zu ihrer Heilung keine Zeit und Ruhe lässet, oder sich dem Gemüthe nach beweget, betrübt, erzürnt und sonst Moros und Widerwertig erweist, ferner wann dem Verwundeten eufferlich etwas übel begegnet vnd derselbe entweder auff die Wunde fället, daran sehr gestofsen oder geschlagen, oder auch die Wunde vor der Luft nicht wohl verwahrt, oder wann ein alt verdächtig Weib oder sonst ein vnreines Weibsbild zusiehet vnd darbey ist, wann der Patient verbunden wird«.

— Es könnte auffallend erscheinen, daß in dem v. Hörnigk'schen Werke, welches sich mit großer Heftigkeit gegen die reichsstädtischen Post- und Botenanstalten wendet, des Brandenburgischen Landes-Postwesens mit keiner Silbe Erwähnung geschieht, obgleich letzteres unter der mächtigen Herrschaft des Großen Kurfürsten sich gerade damals in kräftiger Weise zu entwickeln begann. Die Ursache dieser Erscheinung ist jedoch unschwer zu erkennen. Der

Graf Lamoral von Taxis hatte, nach verschiedenen früheren Angriffen auf das Brandenburgische Landes-Postwesen, kurz vorher — im Jahre 1660 — dem Kaiser eine Erörterung über das Postrecht vorgelegt, welche darin gipfelte, daß dem Kurfürsten von Brandenburg *vi juris territorialis* das Recht nicht zustehe, Posten in seinen Landen anzulegen; auch seien die Territorialposten des Kurfürsten dem gemeinen Wesen sehr nachtheilig und ein Eingriff, Mißbrauch und schädliche Neuerung. Der Kaiser hatte diese Taxis'sche Schrift dem Kurfürsten zugestellt und der Letztere sie unterm 5. Januar 1661 mittels einer kraftvollen Erwiderung zurückgewiesen. Von da ab enthielten sich sowohl der Kaiser als auch der Graf von Taxis, den Kurfürsten in dieser Sache weiter zu behelligen (Stephan a. a. O., S. 47).

Ungeachtet des in dem »Postrecht« v. Hörnigk's über die Brandenburgischen Landesposten beobachteten Stillschweigens wurde aber dem Kurfürsten von Brandenburg durch die v. Hörnigk'schen Ausführungen das Postregal grundsätzlich ganz ebenso abgesprochen, wie den Reichsstädten Cöln, Nürnberg, Augsburg u. s. w. Mit Rücksicht hierauf ist es sehr erklärlich, daß gerade von Kurbrandenburgischem Gebiete aus eine eingehende Widerlegung des v. Hörnigk'schen Standpunktes unternommen wurde. Das bezügliche Werk — das zweite, welches uns hier beschäftigt — ist im Jahre 1685 in Halle (Saale) erschienen und führt den Titel:

»Gründlicher Unterricht Von dem Aus Landes-Fürstlicher Hoheit herspringenden Post-Regal Derer Chur- und Fürsten des H. R. R. Kürztlich fürgestellet und Herrn Ludolff von Hörnigks irrigen Meinungen entgegen gesetzt durch Emeran Ackold, J. U. Lic. Halle In Verlegung Christian Friedrich Mylii, Gedruckt mit Salfeldischen Schrifftten Anno 1685.«

Der Zweck des Werkes ist, den Nachweis zu führen, daß jeder Kurfürst und Fürst des Reichs vermöge der ihm zustehenden *Superioritas territorialis* (Landeshoheit) das Recht besitze, in seinen »untergebenen Provinzen« eigene Posten anzulegen. Wie bereits oben bemerkt, wird in diesem Werke gleichfalls ein Abriss des Postrechts im Allgemeinen — und zwar des Landes-Postrechts, im Gegensatz zu dem Reichs-Postrecht — gegeben; die vom Verfasser verteidigten Grundsätze sind in der Hauptsache folgende.

1. Im Heiligen Römischen Reiche deutscher Nation wird von den Kurfürsten und Fürsten in ihren Ländern *Majestas analogia* oder *Superioritas territorialis* (= Landesfürstliche Hoheit) ausgeübt; wem solche aber zusteht, der hat auch nothwendig die Macht, in seinen Ländern Posten anzulegen. Außerhalb ihrer Provinzen dürfen die Kurfürsten und Fürsten des Reichs freilich keine Posten anlegen, denn damit würden sie in die Reservatrechte des Kaisers übergreifen. Posten der letzteren Art haben in der That die Reichsstädte vielfach eingerichtet und deshalb »hat es ihnen auch gar wohl können niedergeleget werden.« Im Uebrigen ist auf demselben Blatte, auf welchem des Erzherzoglichen Hauses Oesterreich Privilegium steht, daß es in seinen Erblanden eigene Posten anlegen dürfe, auch der Durchlauchtigsten Kurfürsten und Fürsten gleiches Privilegium zu finden. Herr v. Hörnigk sagt freilich: Zu den österreichischen Erblanden gehören auch die Königreiche Ungarn und Böhmen; der Kaiser hat den Erblanden das Privilegium eigener Posten kraft seines königlichen Majestätsrechts verliehen. Was würde denn aber geschehen, wenn die Kaiserliche Würde einmal auf ein anderes Haus überginge? Dann würden die Oesterreichischen Erbstaaten ihr eigenes Postwesen genießen lediglich auf Grund des ihnen vom Könige von Ungarn oder Böhmen ver-

liehenen Regals. Ja, wenn das angeht, so kann der König von Schweden auch Bremen, Verden und Pommern mit diesem Regal dotiren, denn dasselbe Recht, welches Ihre Kaiserl. Majestät als König von Ungarn auf deutschem Boden hat, das hat auch der König von Schweden. Und wenn Herr von Hörnigk dem Könige von Böhmen aus dem Kurfürstlichen Collegium das Recht zuspricht, in deutschen Ländern außerhalb Böhmens ein eigenes Postwesen zu unterhalten, so müßte ebenso gut und mit noch besserem Rechte der souveraine Herzog in Preußen (im Kurfürsten-Collegium Kurfürst von Brandenburg) für befugt erachtet werden, seine Provinzen mit dem Post-Regale auszustatten. Hieraus ergibt sich das Irrige der Anschauung von Hörnigk's von selbst: in Wirklichkeit beruht das eigene Postwesen des Kaisers auf keiner anderen Gerechtsamkeit, als auf der ihm in seinen Erblanden zustehenden landesfürstlichen Hoheit, und kraft derselben Hoheit muß das Recht, eigene Landes-Posten anzulegen, auch allen übrigen Kurfürsten und Fürsten des Reiches zuerkannt werden (vergl. Stephan a. a. O., S. 7 ff.).

2. Das Postregal besteht in der Befugniß, Posten einzurichten und über dieselben zu verfügen. Demgemäß haben die Kurfürsten und Fürsten nicht allein freie Macht, in ihren Ländern Posten anzulegen, sondern auch Befugniß, dieselben so einzurichten, wie es das Staatsinteresse erfordert und wie die Reichsgesetze es zulassen (vergl. v. Hörnigk No. 4, 62, 63).

3. Die Postillone erkennt man gemeinlich daran, daß sie einen »Liberey-Rock« tragen, ein Posthörnchen an einer Schnur hangend führen, einen Postzettel bei sich tragen und ihre Pferde an den bestimmten »Wahlstädten« wechseln (vergl. v. H. No. 53, 54).

4. Der Endzweck des Postregals besteht in der Beförderung des Schriftenverkehrs; hieraus folgt, daß

ein Kurfürst und Fürst des Reichs dem Schriftenverkehr auch ein gewisses Mafs und Ziel setzen, folglich auch aus triftigen Ursachen Zeitungen zu drucken verbieten kann. Was aber bei gedruckten Zeitungen Rechtens ist, dessen kann sich ein Landesherr in seinen Landen auch hinsichtlich der geschriebenen Zeitungen bedienen; er ist demgemäfs berechtigt, Vorkehrungen zu treffen, dafs nicht nur verdächtige Reisende von den Posten ferngehalten werden, sondern dafs auch verdächtiger Correspondenz vorgebeugt wird. Und darum kann ein Landesherr gar wohl anordnen, dafs Briefe, welche versiegelt sind, zur Postbeförderung nicht zugelassen werden, oder dafs solche zum wenigsten dem Postbedienten zunächst vorgezeigt werden müssen, um festzustellen, ob etwas Verdächtiges darin enthalten ist.

5. Unter Landkutschen versteht man diejenigen Kutschen, welche ohne Veränderung der Pferde und Personen um eine bestimmte Geldsumme den Reisenden von Privatpersonen vermietet werden. Es giebt ordentliche und auferordentliche Landkutschen. Von ordentlichen Landkutschen spricht man, wenn ordentliche Fuhrleute es unternehmen, mit Miethkutschen an bestimmten Tagen der Woche nach bestimmten Orten zu fahren. Die Befugnifs, derartige Landkutschen zu halten, fließt unzweifelhaft aus dem Postregal her, und deswegen darf sich keine Privatperson solches Kutschirens anmassen, bevor von dem Landesherrn oder u. U. von dem Postmeister stillschweigend oder ausdrücklich entsprechende Erlaubnifs ertheilt worden ist. Anders verhält es sich mit den auferordentlichen Landkutschen, welche nicht zu bestimmten Zeiten und nach bestimmten Orten fahren, sondern nur gelegentlich tagesweise an Reisende vermietet werden. Landkutschen dieser Art dürfen von Jedem gemiethet und zu Reisen benutzt werden, es sei denn, dafs ein Landesherr dies durch ausdrückliche Vorschrift speziell verboten habe.

6. Der Nutzen der Post bestehe vor Allem darin, dafs die verschiedenen Länder durch dieselbe gleichsam mit einander verbunden werden; als Nebenvortheile ergeben sich aus der Einrichtung eines geordneten Postwesens a) die Verhinderung der Möglichkeit, dafs sich verdächtige Personen in das Land einschleichen können, b) die Beförderung des Handels und c) die Beschaffung von Reisegelegenheit für Privatpersonen.

7. Kurfürstliche und Fürstliche Postbediente sind privilegirte Personen und als solche von den ordentlichen bürgerlichen Lasten und Auflagen befreit; (vergl. Bestallung des Kurfürstlich Brandenburgischen Postillons Caspar Wilhelms in Halle: So lange er auch in diesen Dienste wirklich seyn wird, soll er in Krafft der von Sr. Churfürstl. Durchl. selbst unterschriebenen, und dero Postmeister eingehändigten Patente von allen Contributionen und andern Bürgerlichen Beschwerden befreiet seyn u. s. w.). Auferordentliche Auflagen müssen sie aber, wie die übrigen Bürger, tragen. Ebenso haben sie, wenn sie an ihren Amtsorten sich ankaufen und bürgerliche Nahrung treiben, die auf ihr Gewerbe allgemein gelegten Gefälle zu entrichten, bz. als Hausbesitzer auch die Einquartierungslast zu tragen (vergl. v. H. No. 58, 60).

8. Wenn ein Postmeister glaubt, dafs der Postbediente eines benachbarten Potentaten sich einen Eingriff in seine Rechte habe zu Schulden kommen lassen, so steht es ihm nicht zu, *jure retorsionis* das Gleiche wider seinen vermeintlichen Beleidiger zu unternehmen, sondern er hat über solchen Eingriff höheren Orts zu berichten und von dort Verhaltungsmafsregeln zu erwarten.

9. Ein Postmeister, welcher zu Zeiten der Pest die erforderlichen Vorsichtsmafsregeln wider die Verbreitung der Seuche nicht beobachtet und dadurch Ansteckungen herbeiführt, ist wegen der ihm zur Last fallenden Fahrlässigkeit strafrechtlich

und civilrechtlich haftbar. Ebenso muß er auch für die Folgen einstehen, wenn seine Postbedienten dergleichen Versehen begangen haben (*culpa in eligendo*) (vergl. v. H. No. 38, 39).

10. Für den Verlust der einem Postillon anvertrauten Sachen hat der Postmeister zu haften, wenn er den Postillon angenommen und zu dem betreffenden Dienst bestellt hat (*culpa in eligendo*). Ebenso muß der Landesherr haften, wenn der Postillon unmittelbar in des Letzteren Dienste steht. Deshalb pflegt man von den Postillonon vor ihrer Annahme die Bestellung von Bürgen zu verlangen, damit man sich eintretenden Falls an den Letzteren schadlos halten kann.

11. Wegen rückständigen Portos kann der Postmeister *jure retentionis* die Briefe so lange an sich behalten, bis das Porto bezahlt worden ist.

12. Wenn ein Postmeister ohne Ursache die Briefe einbehält und sie nicht auf Verlangen herausgibt, so kann es deswegen mit einer *actio in factum* belangt werden, auch hat er u. U. für den durch die Zurückhaltung der Briefe entstandenen Schaden Ersatz zu leisten.

13. Wenn Jemand mit einem schimpflichen Titel belegt, oder derjenige Titel, der ihm zukommt, fortgelassen wird, so steht dem Betreffenden die *actio injuriarum* zu. Ist das Eine oder das Andere in einer Briefaufschrift geschehen, so kann der Empfänger den Brief unerbrochen zurückgeben, sofern die Absicht der Beleidigung aus der Fassung der Aufschrift zu vermuthen ist.

14. Es ist gebräuchlich, daß die Briefe da, wo sie gesiegelt sind (*a torso*), nicht beschrieben werden; damit aber die Briefe besser fortkommen, pflegt man sie *a torso* an die Postmeister zu recommandiren. Wenn nun in einem solchen *a torso* an einen Postmeister recommandirten Briefe Injurien enthalten sind, so wird der Postmeister deswegen nicht in Anspruch genommen werden können, es sei denn, daß ihm nachgewiesen

wird, er habe sich mit dem Injurianten im Einverständniß befunden. Denn im Allgemeinen bekümmern sich die Postmeister nicht um die Briefaufschriften und noch viel weniger um den Inhalt der Briefe, brauchen also auch eines Anderen Bosheit nicht zu entgelten.

15. Wenn Jemand auf einen Brief »Franco« (= frei) geschrieben hat, der Brief aber nur für einen Theil seines Weges frankirt werden kann, so ist es nicht als eine Fälschung zu betrachten, wenn die Post zu dem Frankirungsvermerk des Absenders einen Zusatz (z. B. Franco »bis Wittenberg«) macht, obgleich im Allgemeinen Schriften, in welchen sich zweierlei Handschriften finden, als ungültig zu erachten sind.

16. Die Postämter sind nicht verpflichtet, einen Jeden zur Reise mit der Post zuzulassen. Der Endzweck der Posten ist das öffentliche Wohl; insoweit das Letztere es erfordert, kann die Reise mit den Posten Privatpersonen verweigert werden (vergl. v. H. No. 65).

17. Kaiser Friedrich I. (nach Anderen III.) hat angeordnet, daß, wenn man bei einem Bauer ein Gewehr finde, solches entweder weggenommen oder der Bauer um 20 solidi bestraft werde, und daß reisende Kaufleute ihren Degen nicht an der Seite tragen, sondern oben an dem Wagen oder an der Kutsche befestigen sollen, damit man sehe, daß der Degen nur zur Vertheidigung dienen soll. Diese Anordnungen sind aber in Vergessenheit gerathen, »so daß jedweder Kerl seinen Degen an der Seite hat«; ungeachtet dessen haben aber Fürsten und Herren aus gewissen Gründen bei ihren Posten verordnet, daß die Postillone weder Degen noch Pistolen bei sich führen sollen, damit den Reisenden alle Sorge und Bekümmerniß, daß sie von dem Postillon an unwegsame Oerter geführt und ermordet werden möchten, benommen sei.

18. Ein Landesherr kann zwar seinen Nachbarn gestatten, daß deren

Postillone ihren Weg durch sein Land nehmen dürfen; dagegen würde die Oberlandesherrliche Gerechtigkeit verletzt werden, wenn Postillone in einem fremden Lande die Pferde wechseln, ins Posthorn blasen und damit thatsächlich auswärtige Posten anlegen wollten.

19. Ein Postillon soll zwar nicht über geschlossene Aecker und Wiesen fahren; für etwaige Zuwiderhandlungen darf er indessen nicht gepfändet werden (vergl. v. H. No. 71).

20. Wenn ein Postillon ein deraartiges Verbrechen begangen hat, daß seine sofortige Verhaftung unbedingt erforderlich ist, oder wenn er sich in einem fremden Lande Etwas hat zu Schulden kommen lassen, so kann er in Arrest genommen werden; für die unverzügerte Fortschaffung der Post ist jedoch Sorge zu tragen.

21. Die Postillone genießen zwar nach dem Völkerrecht große Freiheiten und werden, was die Unverletzlichkeit betrifft, den Gesandten beinahe gleich geachtet; ungeachtet dessen können sie aber, wenn sie in eines anderen Herrn Lande eine strafbare Handlung begehen, dort zur Rechenschaft gezogen werden (vergl. v. H. No. 61).

22. Wenn ein Postillon auf seinem gewöhnlichen Kurs durch einen Zufall um sein Pferd kommt, so kann er in seines Herrn Landen den ersten besten Bauern absetzen und mit des Bauern Pferd seine Reise vollenden. Ob aber dieses Verfahren allezeit rathsam, ist eine andere Frage; die Bauern weisen oft die kräftigsten rhetorischen Demonstrationen mit der Mistgabel zurück und kümmern sich wenig um das hier in Betracht kommende *dominium supereminens*. Besser wendet sich der Postillon in einem solchen Falle an den Richter oder Schultheiß, denn da, wo die Frohndienste bestehen, werden die Bauern alsdann von dem Letzteren angehalten, dem Postillon mit Vorspann und Pferden zu Diensten zu sein (vergl. v. H. No. 67).

23. Wenn ein Postillon die ihm

anvertrauten Briefe erbricht und einem Andern vorzeigt, so ist er als *falsarius* zu bestrafen; wenn er aber die Briefe bloß aus Neugier erbrochen hat und kein Schaden daraus erwachsen ist, oder wenn er die Briefe aus Faulheit — um bequemer zu reiten — von sich geworfen hat, so hat er sich nur der Untreue schuldig gemacht und kann höchstens mit dem Staupenschlag bestraft werden.

24. Wenn zwei Fuhrleute einander begegnen, so muß das unbeladene Fuhrwerk dem beladenen Platz machen. Wenn aber die Post und ein Fuhrmann sich begegnen, so muß auch das beladene Fuhrwerk der ledigen Post weichen und darf die letztere durchaus nicht aufhalten.

25. Ein Postpferd, welches gestohlen ist, darf von dem Eigenthümer dennoch nicht angehalten werden, da das öffentliche Interesse dem Privatinteresse vorgeht.

26. Herren-Sachen, wozu auch die Sendungen gehören, welche von Amtswegen für Kurfürstliche und Fürstliche Beamte nach Hofe spedirt werden, sind natürlich frei von Porto. Wenn aber Privatpersonen ganze Packete unter dem Vorwande, daß es Herren-Sachen seien, portofrei auf die Post geben — wodurch nicht allein das Postamt in seinen Einkünften geschmälert, sondern auch anderer Unterschleif begangen wird —, so sind nicht nur Postmeister und Postverwalter, welche derartige Vorkommnisse entdecken, zur Forderung des gewöhnlichen Portos berechtigt, sondern es sind auch die betreffenden Personen von der Landes-Obrigkeit mit nachdrücklicher Strafe zu belegen.

27. Wenn Jemand einen Postillon beleidigt hat, so kann er vor dem Gerichte, welches an dem Orte der That zuständig ist, belangt werden.

— Ueber die beiden anderen, aus den Zeiten des siebenjährigen Krieges herührenden Werke ist schließlichs Folgendes zu bemerken. Der Reichs-General-Postmeister hatte nach der für

den König Friedrich II. von Preußen unglücklich ausgefallenen Schlacht bei Kollin (1757) den Plan gefaßt, in den bei dem demnächstigen Friedensschlusse von Preußen loszureißenden Landestheilen, sowie auch in Hannover, Braunschweig und Hessen-Cassel die Landesherrlichen Posten für immer zu vernichten, bz. das Reichspostwesen in allen diesen Landen in vollem Umfange wieder herzustellen. Gegen Kur-Braunschweig wurde sogar auf Betreiben des Reichs-General-Postmeisters seitens des Reichshofraths in Wien unter dem 22. September 1757 eine Executions-Commission ernannt, mit dem Auftrage, den Fürsten von Thurn und Taxis als des Reichs Erb-General-Postmeister in den Stand der Possession der in den Chur- und Fürstlich Celle'schen Landen gewesenen kaiserlichen Postämter etc. wieder einzusetzen (vergl. Stephan, S. 251 ff.). Dieses gewalthätige Vorgehen versetzte alle Reichsstände, welche ein eigenes Postwesen unterhielten, in lebhafteste Unruhe und war die Veranlassung zum Erscheinen mehrerer gegen die Reichs-Postverwaltung gerichteten Streitschriften. Um den Standpunkt der Letzteren zu rechtfertigen, erschien im Jahre 1759 in Wien eine (offenbar offizielle, d. h. vom Erb-Reichs-Post-Generalate herausgegebene) Druckschrift (36 Seiten) unter dem Titel: »Ungrund deren gegen das Kayserliche Reichs-Post-Regale und dessen gerechteste Obristrichterliche Handhabung ausgesonnenen Verunglimpfungen«. Diese Druckschrift — das dritte der in Rede stehenden Werke — wendet sich ausdrücklich gegen Preußen, Braunschweig-Lüneburg, Wolfenbüttel und Hessen-Cassel und verfißt den Satz, daß es zwar den Landesherrn unbenommen sei, innerhalb der Grenzen ihres Landes Territorial-Posten anzulegen, daß diese aber da stehen bleiben müßten, wo die Hoheit eines Standes sich von dem anderen scheidet, während es dem Kaiser allein zustehe, Posten durch

das ganze Reich — über die Grenzen mehrerer bz. beliebig vieler Stände hinweg — anzulegen. Für ganz unzulässig wird es demgemäß erklärt, daß ein Reichsstand seine Provinzial-Posten über eines Mitstandes Territorium ausdehne, wie z. B. Hessen-Cassel Postämter in Bremen, Frankfurt, Wetzlar und Friedberg unterhalte und seine Posten durch Nassau-Idstein, Weilburg, die Hessen-Darmstädtischen Länder u. s. w. durchlaufen lasse, wie ferner Preußen seine Posten in Bremen, Hamburg, Nordhausen, Duderstadt, in den Bisthümern Hildesheim, Paderborn, Münster u. s. w. eingeführt habe.

Gegen diesen von dem Reichs-Post-Generalate und dem Reichshofrath eingenommenen Standpunkt, nach welchem z. B. Preußen auf die Unterhaltung einer eigenen direkten Verbindung zwischen seinen östlichen und westlichen Landestheilen hätte verzichten müssen, richtete sich eine in demselben Jahre (1759) in Hannover erschienene offizielle Denkschrift »Gründliche Vertheidigung der Churfürstlich Braunschweig-Lüneburgischen Post-Gerechtigkeit, worin die Nichtigkeit der Einwürfe, mit welchen man sie Fürstl. Taxisscher Seits angefochten, und das den Reichsgesetzen zuwiderlaufende Verfahren des Kayserlichen Reichshofrathes vor Augen gelegt wird«. In derselben wird dargelegt, wie das Vorgehen des Reichs-Post-Generalates wider die Braunschweig-Lüneburgischen Landesposten mit den bestehenden Gesetzen und Verträgen unvereinbar sei und im Schluß-Paragraphen das Verfahren des Reichshofraths scharf angegriffen. Auf diese Schrift erfolgte, gleichfalls noch im Jahre 1759, seitens des Reichs-Post-Generalats eine eingehende Entgegnung: »Reichs-Gesetzmäßige Prüfung der sogenannten gründlichen Vertheidigung der Churfürstlich Braunschweig-Lüneburgischen Post-Gerechtigkeit, worinn das *Suum Cuique* fürnehmlich zum Grunde gelegt und das Kayserliche

Reichs-Post-Regale, ohne jedoch der denen Ständen des Reichs zuständigen Gerechsamkeit in Anrichtung deren Provincial-Posten zu nahe zu treten, standhaft verfochten wird«. Dieses vierte uns vorliegende Werk umfaßt 138 Seiten und ist so eingerichtet, daß in demselben der Reihe nach die 18 Paragraphen der »Gründlichen Vertheidigung« abgedruckt und an jeden der betreffenden Paragraphen die Entgegnung unmittelbar angeknüpft ist. Von einem näheren Eingehen auf den Inhalt dieser Schrift kann abgesehen werden, da in derselben neue Beweispunkte für die Behauptung, daß das Postregal im Deutschen Reiche Kaiserliches Regal sei, im Wesentlichen nicht beigebracht werden, die Beweisführung vielmehr im Allgemeinen nur eine Wiederholung und Ausführung dessen ist, was sich bereits in dem »Postrechte« Hörnigk's und in dem vorerwähnten dritten

Druckwerke (»Ungrund deren gegen das Kayserliche Reichs-Post-Regale u. s. w. ausgesonnenen Verunglimpfungen«) nach dieser Richtung hin vorgebracht findet.

In Betreff des Weiteren dürfen wir auf die Geschichte verweisen. Preußen siegte im siebenjährigen Kriege über alle seine Feinde, und sein Postwesen blieb nicht nur erhalten, sondern entwickelte sich zu immer größerer Blüthe. Die alte Deutsche Reichspost und das Amt eines Reichs-General-Postmeisters erloschen 1806 mit der Auflösung des Deutschen Reiches, und sechszig Jahre später entwickelten sich aus derselben Preussischen Post, die mit der alten Reichspost vielfach in so heftiger Fehde gelegen hatte, die kräftigen Anfänge der neuen Deutschen Reichspost, welche heute in dem ihr durch die Reichsverfassung klar zugewiesenen Wirkungskreise unbekämpft und unbehindert ihre segensreiche Thätigkeit zu entfalten vermag.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Verleihung einer Heidelberger Jubiläums-Medaille an die Kaiserliche Ober-Postdirection in Karlsruhe. Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden als Rector der Universität Heidelberg hat der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Karlsruhe »in Anerkennung der her-

vorragenden Leistungen der Post- und Telegraphenverwaltung während des Heidelberger Festes« — vergl. die Mittheilung auf Seite 603 des Archivs — die auf die 500jährige Jubiläumsfeier der Universität Heidelberg geprägte Erinnerungsmedaille in broncirtem Kupfer verliehen.

Internationale Ausstellung von Fernsprech-Apparaten und dazu gehöriger Einrichtungen in Brüssel. Die belgische Gesellschaft der Ingenieure und Gewerbetreibenden wird am 9. Januar 1887 in den Räumen des Börsengebäudes in Brüssel eine allgemeine Fernsprech-Ausstellung eröffnen, welche einen wissenschaftlichen und zugleich praktischen Charakter haben wird. Es werden auf derselben alle Apparate und Vorrichtungen zur Ausstellung

gelangen, welche dazu dienen, die menschliche Stimme auf weitere Entfernungen zu übertragen; auch wird die Anwendung der Apparate in der Praxis vorgeführt werden.

Die Ausstellung wird im Besonderen umfassen:

1. alle gebräuchlichen Fernsprecher, Mikrophone, Radiophone und Phonographen;
2. die mit den Fernsprech-Einrichtungen in Zusammenhang stehenden Apparate, vollständige Fernsprech-

- gehäuse u. s. w., die verschiedenen Einrichtungen der Fernsprech-Vermittlungsanstalten und die bei denselben zur Verwendung kommenden Batterien, Einrichtungen der öffentlichen Fernsprechstellen;
3. die verschiedenen Arten aller für Fernsprechzwecke bisher verwendeten Leitungsdrähte und die Art und Weise ihrer Benutzung;
 4. die besonderen Werkzeuge, welche beim Bau von Telegraphenlinien für Fernsprechzwecke Verwendung finden, ferner alle bei den Fernsprechanlagen in besonderen Fällen bisher angewendeten Schaltungsweisen, und zwar:
 1. die zur Verhütung der Inductionsstörungen getroffenen Vorkehrungen;
 2. die bei Verwendung von Kabeln mit mehreren Leitungen üblichen Schaltungen;

3. die Einrichtungen zum Sprechen auf weite Entfernungen und
4. die besonderen Vorkehrungen zum gleichzeitigen Telegraphiren und Fernsprechen auf demselben Draht.

Die Ausstellung wird hiernach ein Bild des gegenwärtigen Fernsprechwesens in seiner bis jetzt erreichten Vervollkommnung zeigen, zugleich aber durch die Vorführung von Versuchen auch Gelegenheit bieten, die Vortheile und Nachtheile der ausgestellten Apparate in der Praxis kennen zu lernen. Schliesslich sollen auch die bisher erschienenen Schriften über das Fernsprechwesen, gleichwie statistische Mittheilungen u. s. w. in einem besonderen Raume den Besuchern der Ausstellung zur Einsichtnahme zugänglich gemacht werden.

Die Dauer der Ausstellung ist vorläufig auf 5 Monate festgesetzt.

III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Der Betrieb auf den englischen Bahnen. Von Eduard Frank, Inspector der k. k. österreichischen Staatsbahnen. (Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag. 1886.)

Die unter diesem Titel vor Kurzem erschienene Abhandlung ist das Ergebniss einer von dem Verfasser im August v. J. nach England unternommenen Studienreise. Die in ansprechender Form verfasste Arbeit gewährt sowohl dem Laien als auch dem Fachmann einen interessanten Einblick in die Betriebsverhältnisse der englischen Bahnen.

In der Einleitung spricht der Verfasser seine Ansicht dahin aus, dass die grossartigen Leistungen der englischen Bahnen nicht nur durch die Einfachheit der Verkehrsformen und durch die besondere Schulung des Personals erreicht würden, sondern dass hierzu auch das Publikum selbst durch genaue Befolgung der strengen Bahnvorschriften wesentlich beitrage. Wenn auch nicht alle Einrichtungen der englischen Bahnen als mustergültig bezeichnet wer-

den könnten und manche Verbesserung am Platze sein würde, so zögen es doch die Eisenbahngesellschaften im Allgemeinen vor, die jahrelang geübten und den Bediensteten geläufig gewordenen Betriebsformen beizubehalten, anstatt auf Kosten der Schnelligkeit und Sicherheit des Betriebes mit neuen Einrichtungen den Versuch zu machen.

Der Verfasser behandelt hierauf die Verwaltungsgrundsätze, den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, die Verhältnisse der Londoner Untergrundbahnen im Vergleich mit der Berliner Stadt- und Ringbahn, und knüpft hieran eine Schilderung der bestehenden wichtigsten Sicherheitsmassregeln an.

Jeden Fremden muss die grosse Ruhe und Sicherheit, mit welcher die Abfertigung der Züge auf den englischen Bahnen vor sich geht, wohlthuend

berühren. Das reisende Publikum in England läßt sich zwar die ihm der Eisenbahn gegenüber zustehenden Rechte in keiner Weise schmälern, andererseits ist dasselbe sich seiner Aufgabe bewußt, durch pünktliche Befolgung der bestehenden, im Allgemeinen sehr strengen und mit harten Strafanrohungen begleiteten eisenbahndienstlichen Vorschriften zu einer möglichst prompten und sicheren Abwicklung des Reiseverkehrs das Seinige mit beitragen zu müssen. Allerdings wird diese Abwicklung auch durch die zweckmäßige Anlage und Einrichtung der Bahnhöfe und durch die räumliche Trennung der ankommenden und abfahrenden Reisenden wesentlich erleichtert, so daß eine beengende Ansammlung des reisenden Publikums so leicht nicht vorkommen kann. Als Beispiel für die ungewöhnliche Höhe der Strafen, mit welchen die Eisenbahnverwaltung die Uebertretungen des Publikums bedroht, mögen die nachstehenden Bestimmungen hier Aufnahme finden:

»Wer in einem Wagen oder in einem Raume, der Gesellschaft gehörig, betrunken angetroffen wird, wer eine unanständige oder beleidigende Sprache führt oder solche Worte an einer Stelle der Station oder Wagen anschreibt, zahlt 2 Pfund und wird vom Eigenthum der Gesellschaft entfernt.

Wer muthwillig einen Ueberzug, Vorhang u. s. w. zerreißt oder beschädigt, eine Ankündigung entstellt, ein Fenster zerbricht oder zerkratzt oder anderes Eigenthum der Gesellschaft beschädigt, entstellt oder befleckt, zahlt 5 Pfund, außerdem noch denjenigen Betrag, welchen die Beseitigung des Schadens erfordert.

Derjenige Reisende, welcher in einen Wagen ein- oder auszusteigen versucht, während der Zug in Bewegung ist, oder wer an einer anderen als der vorgeschriebenen Stelle den Wagen besteigen oder verlassen will, verfällt in eine Geldstrafe von 2 Pfund.«

Bezüglich des Personenverkehrs besteht auf den englischen Bahnen der

Vorzug, daß auf allen Bahnhöfen hohe Perrons (0,910 m über den Schienen) angebracht sind, so daß das Besteigen der Wagen und das Aussteigen aus denselben wesentlich erleichtert wird. Da in Folge der Anlage der hohen Perrons an den Eisenbahnwagen sogenannte Laufbretter nicht angebracht werden können, so ist auch eine Prüfung der Fahrkarten während der Fahrt nicht ausführbar. Die Durchsicht der Fahrkarten erfolgt entweder vor dem Besteigen der Wagen oder beim Betreten der mit Gittern abgeschlossenen Abfahrtsperrons. Auf den Zwischenstationen werden zwar auch Fahrkarten ausgegeben; dieselben gewähren aber nur für den Fall, daß in dem ankommenden Zuge noch Platz vorhanden ist, das Recht zur Mitreise, anderenfalls wird das Fahrgeld erstattet.

Für Reisegepäck wird ein ziemlich hohes, nach den Wagenklassen verschiedenes Freigewicht gewährt, an die Beförderung desselben sind jedoch lästigere Bedingungen als auf den deutschen Bahnen geknüpft; namentlich muß jedes Gepäckstück mit einer genauen und deutlichen Adresse des Reisenden versehen sein.

Nach der Wahrnehmung des Verfassers bleiben die Personenwagen auf den englischen Bahnen hinter diejenigen der deutschen und österreichischen Bahnen hinsichtlich der Ausstattung und Bequemlichkeit bei Weitem zurück, dagegen wird auf die Beleuchtung der Wagen großer Werth gelegt.

Aus der Darstellung des Verkehrs der Personenzüge entnehmen wir noch die Mittheilung, daß der Fernverkehr nach und von London zum größten Theil durch Expreszüge vermittelt wird, welche nur auf wenigen größeren Stationen halten, während die Vermittelung des Verkehrs auf den Zwischenstationen durch gewöhnliche Personen- und Localzüge erfolgt. Hinter der Maschine und am Schluß des Zuges wird ein Dienstwagen mit Bremsvorrichtung eingereiht. Kein beladener Personenzug darf mit mehr als 20 Wagen (einschl. der Bremswagen) in Ver-

kehr gesetzt werden. Die Fahr- geschwindigkeit der Personenzüge beträgt bei den Expreszügen 44 bis 52,8 engl. Meilen = 71 bis 85 km, bei den übrigen Personenzügen 28 bis 30 engl. Meilen = 45,08 bis 48,3 km.

Die Abfertigung der Züge erfolgt in ähnlicher Weise wie bei den deutschen Bahnen, doch wird das Abfahrtszeichen nicht durch Stationsglocken, sondern auf den Ruf »*All right*« des im vorderen Dienstwagen fahrenden Schaffners von dem Zugführer durch Schwingen einer grünen Fahne, bei Nacht mit einer grünen Handlaterne gegeben.

Bezüglich der Londoner Untergrundbahnen, welche gleichzeitig für den Stadt- und Fernverkehr bestimmt sind, erfahren wir, daß diese fast sämtlich zweigeleisig, auf besonders verkehrsreichen Strecken viergeleisig angelegt sind. Im Jahre 1884 wurden auf den Londoner Untergrundbahnen 75 926 262 oder durchschnittlich täglich 208 000 Personen befördert; an Personengeld und an Fracht kamen 603 751 Pfund auf. Die Züge der Untergrundbahnen bestehen gewöhnlich aus 8 Personenwagen, verkehren mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 25 bis 30 km auf die Stunde und folgen sich je nach der Tageszeit in Zwischenräumen von 2 bis 5 Minuten.

Die Bahnhöfe sind möglichst einfach, aber sehr zweckmäfsig angelegt, so daß es den Reisenden leicht wird, sich selbst zurecht zu finden. Als einen Uebelstand, der sich besonders für den fremden Reisenden fühlbar macht, bezeichnet es der Verfasser, daß alle Wände in den Stationen mit einer ganz außerordentlichen Menge von Ankündigungen versehen sind, so daß es schwer hält, den Namen der Station unter all diesen Ankündigungen herauszufinden. Die Wände der Bahnhofsräume werden für den gedachten Zweck an Unternehmer verpachtet, woraus den Eisenbahngesellschaften eine erhebliche Einnahme zufließt.

Zur Heizung der Maschinen der Untergrundbahnen kommt die beste englische Kohle zur Verwendung; die auf diesen Bahnen im Gebrauch befindlichen, theils zwei-, theils vierachsigen Personenwagen sind beinahe durchgehends mit Holzscheibenrädern versehen, welche bei der Fahrt nur wenig Geräusch verursachen.

Der Güterverkehr auf den englischen Bahnen wird durch die möglichst vollständige Trennung der Bahnhöfe für den Personen- und Güterdienst, durch die Einführung der Geleise sowie der Fahrstraßen für die Achsfuhrwerke in die gedeckten Güterhallen, durch die Zu- und Abfuhr der Güter zum und vom Bahnhofe seitens der Bahnanstalt und durch die Einfachheit der auf den Güterdienst Bezug habenden Verrichtungen wesentlich erleichtert und gefördert. Die Güterzüge verkehren zum grössten Theil während der Nacht; jeder Zug wird möglichst nur aus der Belastung für eine Maschine zusammengesetzt.

Nachdem der Verfasser noch des Signaldienstes, der Centralweichen und der Sicherungsmafsregeln Erwähnung gethan hat, schließt derselbe mit einigen allgemeinen Bemerkungen, worin er seiner Ansicht Ausdruck verleiht, daß die englischen Verkehrsformen und Betriebsanordnungen nicht ohne Weiteres und nicht ohne gewisse Aenderungen auf andere Bahnen übertragen werden könnten; aber er empfiehlt z. B. die ausgedehntere Anwendung von Drehscheiben auch in Oesterreich und Deutschland, auch die Zerlegung langer Güterzüge in mehrere von verhältnißmäfsig geringer Achsenzahl. Bezüglich des ersteren Vorschlages sei bemerkt, daß die vor Jahren bei den preussischen Staatsbahnen nach dieser Richtung hin angestellten Untersuchungen die Anwendung des Rangirverfahrens mittels Drehscheiben nur in sehr engen Grenzen als empfehlenswerth erscheinen liefsen.



IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSICHT

- 1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. No. 12. Berne, 1^{er} Décembre 1886.

Die Post in Bremen (Schluß). — Die Ergebnisse des Postbetriebes in Großbritannien im Jahre 1885/86. — Der Postbetrieb in den Straits-Settlements im Jahre 1885. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

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

No. 49. Berlin, 3. Dezember 1886.

Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Etatsjahr 1887/88. — Denkschrift, betreffend die Vereinnahmung der den Vorstehern von Postämtern II. und III. Klasse überlassenen Gebühren zur Postkasse. — Personal-Nachrichten. — Die erste Berathung des Reichshaushalts-Etats für 1887/88. — Die Revision des Servistarifs und die Klasseneintheilung der Orte. — Betriebswesen (Aenderung der Freimarken- u. s. w. Bogen. Postanstalten in Bade- und Luftkurorten). — Vereinswesen. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

No. 50. Berlin, 10. Dezember 1886.

Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Etatsjahr 1887/88. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Register über Einnahme und Ausgabe von Postwerthzeichen u. s. w.). — Die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den Servistarif und die Klasseneintheilung der Orte, im Reichstage. — Briefe an einen jüngeren Collegen in der Provinz. — Der transatlantische Telegramm-Tarif. — Ueber die englische Postbeförderung nach den Vereinigten Staaten. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

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

La lumière électrique. No. 49.

Effets du mouvement de l'inducteur sur l'influence magnétique ou électrique; C. Decharme. — Leçons sur la théorie mathématique de l'électricité; J. Bertrand. — Considérations sur l'emploi du fer dans les machines dynamo-électriques; P. H. Ledeboer. — Revue des travaux récents en électricité; Sur un appareil permettant de transmettre la mesure à des exécutants placés de manière à ne point voir le chef d'orchestre; J. Carpentier. — Augmentation de la portée des actions fluidiques et électriques; C. Cros. — Nouveau galvanomètre-étalon de T. Gray. — Electromoteur Stockwell. — Recherches expérimentales et théoriques sur la lumière polarisée réfléchiée par le pôle d'un aimant; A. Righi. — Correspondance spéciale de l'étranger: Angleterre; J. Munro. — Autriche; J. Kareis. — États-Unis; J. Wetzler. — Chronique: Deuxième note sur les observations des coups de foudre en Belgique; F. Evrard. — Correspondance.

The Telegraphic Journal and Electrical Review. No. 471.

Electric tramways coming. — A new telephone repeater. — The colossus dynamo at work. — Unsuspected dangers with frictional electricity in blasting. — The law of winding self-regulating motors. — The Castle dynamo. — Recent improvements and advances in the application of electricity to railway working. — On the transmission of power: A reply to Mr. Deprez. — Preece and Willmot's electric light switch. — Bucknill's Contact breaker. — The Blackpool electric tramway company, limited. — Review, The management of accumulators. — The British Association. — Legal. — Notes. — New patents. — Proceeding of societies. — Correspondance.