

## Inhalt von: Postgeschichtliche Blätter

Kurztitel/Autor	Titel
Amann, Hermann	Bahnposten in Südbaden
Blaese, Hermann	Der "falsche" Staufener Uhrradstempel Nr. 1
Gieß	Der badische Staatstelegraph 1845 - 1871
Herborn, Helmut	Die Badische Nachnahme
Schneider, Emil	Das badische Postwesen bis zum Übergang auf das Reich
Tölle, Oskar	Die älteste badische Feldpost
Tölle, Oskar	Sanitäre und postalische Probleme der badischen Post
Tölle, Oskar	Das "Stockach Provisorium", eine badische Markenseltenheit
Tölle, Oskar	Die Einführung von Freimarken in Baden
Weidlich, Hans	Zur Postgeschichte der Badischen Bodensee-Dampfschiffahrt



Polka 1/1958

# Das badische Postwesen bis zum Übergang auf das Reich

zusammengestellt von Emil Schneider, Karlsruhe

Das Land Baden in ungefähr seinen heutigen politischen Grenzen führt sein Entstehen auf die großen Umwälzungen der Jahre 1803—1806 zurück, als Napoleon das alte Gefüge Europas auseinanderbrach. Vorher befanden sich in diesem Gebiet außer den beiden Markgrafschaften Baden-Baden und Baden-Durlach eine große Zahl von Besitzungen weltlicher und geistlicher Fürsten; ein Teil Oberbadens gehörte zu Österreich. Die Markgrafschaft Baden-Baden war nach dem Aussterben der Linie im Mannesstamm im Jahre 1771 mit Baden-Durlach unter der Regierung des Markgrafen Karl Friedrich vereinigt worden. Dieser wählte das von seinem Großvater im Jahre 1715 gegründete Karlsruhe als Residenz.

So vielgestaltig die politische Gliederung des Landes Baden vor 1803 war, so vielfältig ist auch seine postalische Geschichte. Es bestanden Thurn- und Taxissche Posten, Markgräfliche Landposten und vorderösterreichische Posten.

Die beiden kur- und hochfürstlichen Häuser der Markgrafschaft schlossen im Jahre 1805 mit Thurn- und Taxis einen neuen, die gesamten Kurlande (Mark- und Pfalzgrafschaft) umfassenden Vertrag ab, durch den die bestehenden Verträge im wesentlichen erneuert und in einigen Punkten erweitert wurden. Als im Jahre 1806 das Heilige Römische Reich Deutscher Nation zusammenbrach, hörte auch das Scheinwesen der Taxisschen Post als Reichspost zu bestehen auf. Die Postgerechtsamen erloschen und gingen auf Grund der Rheinbundakte auf die Rheinbundländer über. Dem Rheinbund gehört auch das inzwischen zum Großherzogtum erhobene Land Baden an. Die Verwaltung des Postwesens in Baden wurde derart geregelt, daß dem Fürsten von Thurn und Taxis für sich und seine männlichen Nachkommen die Verwaltung des Postwesens als Thronlehen unter Verleihung der Würde eines Großherzoglichen Badischen Erb- und Land-Postmeisters übertragen wurde. Für Überlassung des Postwesens mußte der Fürst an den badischen Staat eine „Rekognitionsgebühr“ von 24 000 Gulden rheinischer Währung zahlen. Die Oberaufsicht über das Postwesen hatte das Großherzogliche Ministerium des Innern und die von ihm ernannte Postkommission. Das im Jahre 1805 mit Thurn und Taxis abgeschlossene Lehensverhältnis konnte auf die Dauer nicht beibehalten werden, weil durch die Säkularisation Gebiete an Baden gefallen waren, in denen Taxissche Posten nicht bestanden. Nach langen Verhandlungen zeigte sich der Erblandpostmeister, Fürst Alexander von Thurn und Taxis, bereit, auf das Postregal in Baden gegen Zahlung einer Jahresrente von 10 000 Gulden für seine Person und einer dauernden Rente von 25 000 Gulden für sein Haus zu verzichten. Das Postwesen in Baden wurde sodann am 1. August 1811 verstaatlicht. Die Rente wurde bis Ende 1871 von der badischen Postverwaltung und vom 1. Januar 1872 an mit jährlich 42 857 M 41 Pf. von der Reichspostverwaltung an das Haus von Thurn und Taxis gezahlt.

Nach der Verstaatlichung des badischen Postwesens wurde Karlsruhe (Baden) Sitz der obersten badischen Postbehörde. Zunächst wurde zur Leitung des Postwesens in Baden eine provisorische Postdirektion errichtet, an deren Stelle dann laut Verordnung vom 11. März 1814 die Großherzogliche Ober-Postdirektion mit einer Rechnungsrevision und einer Inspektion

über die Postämter und Posthaltereien trat. Die Ober-Postdirektion war in Verwaltungs- und Rechnungssachen dem Ministerium der Finanzen, in den übrigen Geschäftszweigen dem Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten unterstellt. Diese Geschäftsteilung hat sich in der Praxis als zu umständlich erwiesen. Infolgedessen wurde im Jahre 1820 das gesamte Postwesen dem Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten untergeordnet.

Der erste badische Oberpostdirektor war der vormalige taxissche Konferenzrat Grub, ein im Postwesen äußerst erfahrener Mann. Ihm folgten als Leiter der Oberpostdirektion 1819 Geheimer Referendär von Fahnenberg, 1835 Geheimer Legationsrat von Mollenbec, 1849 Legationsrat Freiherr von Reitzenstein, 1854 bis zum Übergang auf das Reich Geheimrat Zimmer. Dem Oberpostdirektor zur Seite standen zwei Räte, ein Postinspektor, zwei Sekretäre sowie ein oder zwei Kanzlisten. Der Oberpostdirektor hatte bei wichtigen Beratungen über Postangelegenheiten Sitz und Stimme im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, wie auch umgekehrt, dieses einen Beauftragten zu den Sitzungen der Ober-Postdirektion entsenden konnte. Der Ober-Postdirektion oblag die Regelung des Verkehrs, die Aufsicht über die nachgeordneten Anstalten und Beamten, die Durchführung der erlassenen Verordnungen sowie die Aufsicht und obere Leitung der Rechnungsrevision und der Generalpostkasse.

An Postanstalten waren insgesamt vorhanden: 3 Oberpostämter (Karlsruhe, Kehl, Mannheim), 5 Postämter (Konstanz, Freiburg, Heidelberg, Offenburg, Rastatt), 10 Postverwaltungen (Tauberbischofsheim, Bruchsal, Donaueschingen, Meersburg, Meßkirch, Radolfzell, Stockach, Überlingen, Villingen, Weinheim), 12 Postexpeditionen (Baden-Baden, Breisach, Durlach, Gengenbach, Haslach, Lahr, Philippsburg, Renchen, Schopfheim, Säckingen, Staufen, Walldürn), 57 Posthaltereien, die zugleich den Postexpeditionsdienst mitzuversehen hatten, und 5 Relaisposthaltereien. Die Vorsteher der Oberpostämter erhielten die Amtsbezeichnung Oberpostmeister.

Das Beförderungswesen umfaßte die ordentlichen Posten, zu denen die Brief- und Fahrpostkurse zählten, und das Extrapostwesen, wozu die Estafetten, Extraposten im engeren Sinn und die Kuriere gehörten. Der Briefbeförderung dienten die schnelleren Reitpostkurse, während Personen, Wertsachen und Päckereien durch die langsameren fahrenden Posten befördert wurden. Eine tägliche Postverbindung gab es im Jahre 1819 nur da, wo das „Ausland“ unmittelbar beteiligt war, und zwar auf den drei Strecken: Frankfurt—Straßburg über Rastatt—Stollhofen, Augsburg—Nürnberg—Straßburg über Stuttgart—Pforzheim und Mannheim—Heidelberg—Heilbronn—Stuttgart—Augsburg über Sinsheim. Auf den übrigen Strecken verkehrten die Posten nur mehrmals in der Woche.

Grundlegend änderte sich das gesamte Verkehrswesen mit der Einführung der Eisenbahn. Um die Entwicklung dieses neuen Verkehrsmittels im engsten Zusammenhang mit der Ausdehnung und Umänderung der Postkurse sowie mit der Ausdehnung des badischen Staatstelegraphen zu ermöglichen, wurde durch Verordnung des Staatsministeriums vom 20. Juli 1839 der gewerbliche Betrieb der Eisenbahnen der Großherzoglichen Ober-Postdirektion unterstellt. Mit der weiteren Ausdehnung

des S  
rung.  
einem  
nen  
Postse  
davon  
Amts  
Umst  
dieser  
englis  
büros  
Beam  
Beihil  
1848  
Als er  
zu gel  
ermäch  
revidi  
Bahnp  
postbe  
drei E  
einger  
folgen  
richtu  
Heide  
Die fe  
die da  
einheit  
schied  
zur G  
auch  
1. Mai  
korres  
die E  
Grund  
Frank  
1. Mai  
weiter  
für di  
dunge  
Die r  
macht  
tralve  
Errich  
Verke  
bahne  
wurde  
Wäh  
mehr  
viel z  
gerich  
teils  
Gemei  
durch  
Amtsl  
zwein  
Postb  
wenig  
häufig  
des B  
rung

des Schienenweges änderte sich auch die Art der Postbeförderung. Die Postsachen auf der Eisenbahn wurden zunächst mit einem besonderen Transportwagen unter Begleitung eines eigenen Postkondukteurs befördert. Umgearbeitet wurden die Postsendungen während der Bahnbeförderung nicht. Die Folge davon war, daß sich am Bestimmungsort eine große Anzahl Amtspakete anhäufte, deren Bearbeitung bei der damaligen Umständlichkeit des Verfahrens sehr zeitraubend war. Um diesem Übelstand abzuhelfen, sollten nach dem Vorbild der englischen und belgischen Postverwaltungen wandernde Postbüros (bureau ambulants) eingerichtet werden, die mit einem Beamten zu besetzen waren, dem der Kondukteur die nötige Beihilfe zu leisten hatte. Diese Neuerung wurde am 1. April 1848 eingeführt. Damit war der Bahnpostdienst eingerichtet. Als erstes Bahnpostamt in Baden hat das Postamt Heidelberg zu gelten, dessen Vorsteher, Postmeister Eberlin, im Jahre 1851 ermächtigt wurde, die Bahnposten auf der ganzen Strecke zu revidieren. Bis zum Jahre 1871 befuhren die Beamten dieses Bahnpostamts alle bisher eröffneten Eisenbahnlinien mit Bahnpostbegleitung. Erst am 4. November desselben Jahres wurden drei Bahnpostämter in Mannheim, Karlsruhe und Konstanz eingerichtet, von denen das Bahnpostamt Karlsruhe bereits im folgenden Jahre wieder aufgehoben worden ist. Mit der Einrichtung der drei neuen Bahnpostämter hat das Bahnpostamt Heidelberg zu bestehen aufgehört.

Die fortschreitende Inbetriebnahme neuer Eisenbahnlinien und die dadurch erzielte Abkürzung der Verkehrswege machte die einheitliche Regelung gewisser Verkehrsfragen zwischen verschiedenen Staaten notwendig. Dies führte am 6. April 1850 zur Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins, dem auch Baden beigetreten ist. Der Postvereinsvertrag trat am 1. Mai 1851 in Kraft. Er bestimmte u. a., daß für die Wechselkorrespondenz in der Regel die Vorauszahlung des Portos und die Erhebung durch Frankomarken stattfinden sollte. Auf Grund dieser Abmachungen wurden die ersten badischen Frankomarken zu 1, 3, 6 und 9 Kreuzer hergestellt und vom 1. Mai 1851 an zum Gebrauch an das Publikum abgegeben. Im weiteren wurden auch Landpostmarken zur Frankierung der für die Landbeförderung bestimmten Briefe und Fahrpostsendungen sowie Freikuverte hergestellt.

Die rasche Entwicklung der Eisenbahnen und des Telegraphen machte schließlich eine Änderung in der Organisation der Zentralverwaltung notwendig. Dies führte im Jahre 1854 zur Errichtung der „Direktion der Großherzoglichen Badischen Verkehrsanstalten“, der der gesamte Betrieb der Posten, Eisenbahnen und Telegraphen als Zentralverwaltung unterstellt wurde.

Während die Postbeförderungsverhältnisse in der Stadt immer mehr verbessert wurden, ließen sie auf dem platten Lande noch viel zu wünschen übrig. Die Bestellung der nach Landorten gerichteten Briefsendungen erfolgte bis zum Jahre 1859 größtenteils durch die in jedem Amtsbezirk aufgestellten Amts- und Gemeindeboten, an Orten mit „kontraktmäßigen“ Postanstalten durch die Postboten. Bei einzelnen Ämtern war die Zahl der Amtsboten beträchtlich. Die Bestellungen erfolgten in der Regel zweimal, in einigen Amtsbezirken dreimal wöchentlich, die der Postboten, soweit solche überhaupt vorhanden waren, nur an wenigen Orten mehr als einmal wöchentlich. Dadurch kam es häufig vor, daß Briefe nach Landorten bei der Postexpedition des Bestellpostortes drei und mehr Tage lagerten. Eine Änderung dieses Zustandes war daher dringend geboten. Der badi-

schen Postverwaltung wurde daher durch landesherrliche Verordnung vom 24. Februar 1859 zur Auflage gemacht, Landpostanstalten einzurichten und Briefe, Zeitungen, kleinere Pakete und Wertsendungen auch nach Landorten und zwischen diesen zu bestellen. Gleichzeitig wurden in wichtigen Landorten Postablagen in's Leben gerufen, bei denen gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen, Paket- und Wertsendungen eingeliefert werden konnten. Eine Verordnung vom Jahre 1862 bestimmte weiter, daß sämtliche Landgemeinden wöchentlich sechsmal zu begehen sind. Auch wurde die bisher bestehende besondere Landposttaxe aufgehoben, so daß künftig nur das gewöhnliche Briefporto auch für Sendungen nach Landorten zu entrichten war.

Die politischen Umwälzungen des Jahres 1866 machte dem im Jahre 1850 gegründeten Deutsch-Österreichischen Postverein, dessen Gültigkeitsdauer mit dem Jahre 1870 abgelaufen wäre, vorzeitig ein Ende. An seine Stelle trat ein engerer Zusammenschluß der im Gebiete des deutschen Bundesstaates selbständig gebliebenen Vereinsverwaltungen. Durch die Novemberverträge des Jahres 1867 schlossen sich der Norddeutsche Bund und die drei süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg und Baden zu einem Gesamtbund und dieser sich mit Österreich und Luxemburg zusammen. Diese Verträge traten am 1. Januar 1868 in Kraft. Auf Grund dieser Verträge bildete Deutschland hinsichtlich des Transits und der Vertragsschließung ein einziges Postgebiet.

Noch war aber jene Einheit nicht erreicht, die notwendig war, um den Bedürfnissen des immer mehr anwachsenden Verkehrs gerecht zu werden. Noch gab es in Deutschland mehrere Einzelpostverwaltungen mit eigener Zentralverwaltung, eigenen Postwertzeichen und Sonderbestimmungen. Erst der deutsch-französische Krieg brachte den endgültigen Zusammenschluß der deutschen Stämme und schuf auch die Voraussetzungen, die für eine reibungslose Abwicklung des Postverkehrs zwischen Nord und Süd, Ost und West notwendig waren. Im Spiegelsaal zu Versailles hat Baden in Gemeinschaft mit Südhessen durch Protokoll vom 15. November 1870 seinen Beitritt zum Norddeutschen Bund und damit auch zum Norddeutschen Postgebiet vollzogen. Die Überleitung des Post- und Telegraphenwesens selbst erfolgte auf Grund besonderer Vereinbarungen zwischen Kommissarien des Reichskanzleramts und der badischen Regierung. Die Vereinbarungen führten zu dem Vertrag über die Abgabe des badischen Postwesens vom 6. Juli 1871 und zu den Abmachungen über das der badischen Landesregierung zustehende Anstellungsrecht der Post- und Telegraphenbeamten in Baden vom 16. Dezember 1871. Die Erweiterung des Norddeutschen Postgebiets zum deutschen Reichspostgebiet vollzog sich ohne Änderung organisatorischer Einrichtungen.

Das badische Postwesen ist am 1. Januar 1872 auf das Reich übergegangen.

Im Zuge einer Neuorganisation wurden für das Land Baden und Hohenzollern zwei Oberpostdirektionen in Karlsruhe und Konstanz und eine Telegraphendirektion in Karlsruhe eingerichtet. Die badische Post- und Telegraphenbeamten, die nicht im badischen Staatsdienst verbleiben wollten, konnten zu den im Staatsvertrag näher ausgeführten Bedingungen in die entsprechenden Kategorien der Norddeutschen Bundespostbeamten übernommen werden.

Der Chef des Kaiserlichen Generalpostamts, Generalpostmeister Stephan, hat anlässlich des Tages des Übergangs die von Baden übernommenen Beamten mit nachstehender Ansprache begrüßt:

„Es gereicht dem Generalpostamt zur Freude, an dem heutigen Tage, wo durch den Eintritt des Großherzoglich Badischen Postbezirks in die Kaiserliche Verwaltung die ehrenwerte Postbeamtenschaft des Deutschen Reichs einen ansehnlichen Zuwachs achtbarer und tüchtiger Mitglieder erhält, dieselben mit einem herzlichen Willkommen zu begrüßen.

Bei den Traditionen, welche die Herren Beamten der Großherzoglich Badischen Postverwaltung aus ihrem bisherigen Wirkungskreise in das jetzige Amtsverhältnis mit hinübernehmen, und bei den freundschaftlichen Gesinnungen, welche ihnen aus den Kreisen des übrigen Reichspostpersonals in kollegialer Weise entgegengebracht werden, darf das Generalpostamt versichert sein, daß auch die erweiterte Aufgabe des Deutschen Reichspostwesens in Einmütigkeit und Vertrauen ehrenvoll gelöst werden wird.

Gleichwie die Verbesserung der persönlichen Verhältnisse, welche infolge der Einreihung in den weiteren Rahmen des Reichspostetats bei der Überleitung im großen und ganzen hat durchgeführt werden können, oder angebahnt ist, mit besonderer Genugtuung erfüllt; so wird es demselben auch ferner erfreulichen Aufgabe gereichen, den berechtigten Wünschen der Herren Beamten usw., soweit es mit den dienstlichen Interessen irgend vereinbar ist und im Bereich der Mittel liegt, zur Erfüllung zu verhelfen, und namentlich auch während der schwierigen Übergangsperiode besondere Verhältnisse tunlichst zu berücksichtigen. Das Generalpostamt darf auch in dieser Beziehung auf die verständnisvolle Unterstützung der für den badischen Postbezirk eingesetzten Kaiserlichen Oberpostdirektionen in Karlsruhe und Konstanz mit Sicherheit rechnen.

Es entspricht nur der naturgemäßen Entwicklung unseres Zeitalters, daß bei der erhöhten Schwungkraft der befreiten Elemente des Verkehrs auf dem geistigen und materiellen Gebiet die Schwierigkeiten der Aufgaben des Postwesens zusehends wachsen. Aber es liegt auch ebensowohl in den natürlichen Konsequenzen der Zunahme wahrer Bildung, daß in dem Beamtenkörper die Überzeugung von der Wichtigkeit dieser Aufgabe

für die Wohlfahrt und Gesittung der Nation an Stärke zunimmt, und das Bewußtsein sich befestigt, daß jeder Einzelne durch pünktliche Erfüllung der ihm obliegenden speziellen Amtsverrichtungen, gerade bei einem in so hohen Maße auf den Zusammenhang berechneten Organismus, zum Gedeihen des Ganzen auf das Wirksamste beiträgt.

So wird den gerechten Erwartungen entsprochen werden, welche sich im gesamten Vaterlande und bis über dessen Grenzen hinaus an die Herstellung des einheitlichen Deutschen Reichspostwesens knüpfen.

Das Generalpostamt darf die vertrauensvolle Erwartung aussprechen, daß die Herren Beamten von diesem Geist durchdrungen und durch Hingebung für diesen Kulturberuf beseelt, ihre Ehre dareinsetzen werden, die hohen und schönen Zwecke des vaterländischen Instituts, welchem sie hinfort angehören, mit deutscher Kraft, Ausdauer und Gewissenhaftigkeit zu erfüllen.“

Mit dem Übergang auf das Reich hat die badische Post zu bestehen aufgehört.

### Herbstblüten

*Aus der Stille kommt ihr, holde Blüten,  
die wie Silber, Gold und Purpur glühten  
in dem Schweigen dort am Wald.  
Eure Augen sah'n durch Nebelschleier  
perlegrau umhüllte Herbstesfeier  
auferstrahlen in der Sonne bald.*

*In die Stille geht ihr leise wieder,  
holde Blüten, ihr des Herbstes Lieder,  
die er singt aus Farbengrund.  
Innig wird das wandelfrohe Leben,  
das euch jauchzend allen Glanz gegeben,  
im Vergehen küssen euren Mund.*

L. Josten, Karlsruhe

## Verfluchter Telegraph!

Erzählung von Albert Gerber, Bad Kreuznach

### Das Todesurteil

Wie ein dunkler Schatten wuchs das Schloß von Vincennes in den erwachenden Vorfrühlingstag des Jahres 1793. Am Haupteingang reckten sich gelangweilt 2 Soldaten, die voller Ungeduld auf ihre Ablösung warteten.

Knarrend wurde die Flügeltür des Schlosses geöffnet, und ärgerlich starrte die Wache auf einen Ausweis, der ihr mit einem freundlichen Lächeln entgegengehalten wurde.

„Claude Chappe, geboren 1763 in Mans in Frankreich“, buchstabierte Sergeant Henri sehr mühsam. „Gut Bürger, ihr könnt passieren!“ knurrte er widerwillig, und Claude Chappe trat mit federnden Schritten in den Park von Vincennes und verlor sich bald hinter den Bäumen, von den haßerfüllten Blicken der beiden Soldaten verfolgt.

„Es wäre besser für das Vaterland, diesen Kerl drinnen bei den Gefangenen einzulochen! Zum Teufel, dabei müssen wir noch

auf ihn aufpassen, um ihn vor dem Galgen zu bewahren, an den er nun einmal gehört!“ fluchte der Sergeant. —

Dieser Claude Chappe war dem Sergeanten wegen seiner geheimnisvollen Tätigkeit besonders verhaßt. War dieser Mensch doch vor wenigen Wochen mit dem inzwischen entlassenen Innenminister Roland erschienen, um einen *T a c h y g r a p h e n*, einen Schnellschreiber, zu bauen. Damit wollte er in wenigen Minuten von Paris nach Lille Nachrichten übermitteln; so hatte es der neugierige Henri der Unterredung abgelauscht.

Es waren Wochen der härtesten Arbeit gefolgt. Ein riesiges Gerüst mit Signalarmen war errichtet worden, und Henri und seine Soldaten hatten bei schmaler Kost hart zupacken müssen. Michel, der zweite Wachtposten, schien die Betrachtungen seines Sergeanten zu erraten. Wütend stampfte er den Boden.

„Verflucht! Die Revolution läuft schief! Bin ich dafür meinem Alten davongelaufen, um hier zu schufteln und zu hungern? Wir müssen die Revolution vollenden! Tod allen Feinden des Vaterlandes! Tod diesem Royalisten Claude Chappe!“

Während  
hingen, w  
eines pyr  
Spitze se  
Rasch kle  
dann hef  
Wangen  
schlug he  
die hinau  
dem er c  
Gierig sch  
und klet  
von der  
Seine Au  
Jüngling  
„Aufgew  
des Eind  
sam zur  
erleichter  
„Nun Br  
mend. „  
können i  
Jean Jos  
zweifeln  
hinab na  
auf. Noc  
Revoluti  
freimach  
Löwe zu  
wieder, c  
9. August  
fen; er e  
Pöbel vo  
drängte;  
der Gen  
blutige  
Scharfric  
Sanft le  
Träumen  
Ferne d  
daß wir  
seren S  
St.-Farg  
treuer I  
selbst b  
Charles  
Windese  
cennes i  
von Ecc  
von Erf  
In freu  
nismus  
Hände  
„Schau  
ein folg  
Jean Jo  
zwang  
war dei  
Wachsen  
1 Ludwi

gedelten Familie), die am 4. März 1838 zu Breslau geboren war und am 19. Januar 1869 zu Darmstadt starb. Außer einem Sohn, der Offizier wurde, hatte er eine Tochter, die 1886 Friedrich Freiherr von Houwald heiratete. Vielleicht haben diese Bindungen an Adelsfamilien neben seinen Beziehungen zum Kaiserhause — als langjähriger Postbezirks-Chef in der Residenz Potsdam sowie durch die Rolle, die er bei der Einholung der späteren Kaiserin gespielt hatte — zu seiner Erhebung in den erblichen Adelsstand beigetragen. Rein postalische Verdienste sind — außer beim Generalpostmeister Stephan — im Deutschen Reich nicht Anlaß zur Verleihung des Prädikats „von“ gewesen.

Als der Verlag J. J. Weber in Leipzig 1899 den Prachtband „Das Goldene Buch des Deutschen Volkes an der Jahrhundertwende“ herausgab, schrieb Vahl für dieses Buch folgende Worte:

Nichts Gutes ist zu klein!  
Man kann nicht immer groß,  
doch immer nützlich sein.  
Vahl

Karl von Vahl starb zu Darmstadt im 78. Lebensjahr nach kurzer Krankheit am 16. Februar 1902, so daß er den Ruhestand noch nicht volle 5 Jahre hat genießen können. In dem Nachruf der halbamtlichen „Deutschen Verkehrszeitung“ heißt es: „Durch vorzügliche Geschäftsführung und geschickte organisatorische Wirksamkeit hat er der Postverwaltung wesentliche Dienste geleistet. Zugleich verstand er es, durch ein nicht nur in den äußeren Formen verbindliches, sondern auch von vornehmer Denkart getragenes, stets gleichmäßig freundliches Wesen sich in seltenem Maße die Liebe Aller zu erwerben, die ihm nahetraden. Er liebte es, im Stillen Gutes zu tun.“

Einiges aus der Zeit der ersten Telegraphen:

POBLKa 11/1959

## Der badische Staatstelegraph 1845-1871

1932 verfaßt von Herrn Staatssekretär a. D. Gieß, Bad Salzuflen

Wir können uns heute nicht mehr recht eine Zeit vorstellen, in der es noch keinen Telegraphen, keinen Fernsprecher, keinen Funk gab. Und doch sind erst rund 80 Jahre verflossen, seitdem der *Telegraph* für den Privatverkehr freigegeben wurde, vor rund 50 Jahren trat der *Fernsprecher* in den Dienst der Allgemeinheit, und die praktische *Funktelegraphie* datiert aus dem Anfang dieses Jahrhunderts. Die folgenden Ausführungen sollen uns in die ersten Jahrzehnte des Telegraphen, besonders des badischen, zurückführen. Technische Einzelheiten mögen im allgemeinen unerörtert bleiben, sie sind in den Lehrbüchern zu finden. Aber auf die Persönlichkeiten der Gelehrten und Erfinder, auf ihre Beziehungen zu einander, ferner auf den Entwicklungsgang des ersten Telegraphen, der über die Universität Heidelberg führt und endlich auf den badischen Staatstelegraphen soll näher eingegangen werden. Man findet in der Literatur wenig Angaben über diese Dinge, und es ist schon nötig, auf die ältesten Quellen und vor allem auf die Akten jener alten Zeit zurückzugehen, wenn man sich von dem Werdegang des Schnellnachrichtenverkehrs in seiner ersten Zeit ein richtiges Bild machen will.

Um das Jahr 1830 gab es nur *optische Telegraphen*, wie sie im Prinzip der französische Ingenieur Claude Chappe erdacht und dem Convent im Jahre 1793 zum ersten Male vorgeführt hatte. Sie waren in vielen Ländern Europas zur Einführung gelangt — freilich nur für Zwecke der Landesverteidigung und der Regierungen — und genügten den damaligen Bedürfnissen des Schnellnachrichtendienstes. In Frankreich bestanden Anfang der 30er Jahre 174 optische Telegraphenstationen; Preußen

vollendete im Jahre 1832 die optische Linie Berlin — Magdeburg — Köln — Koblenz mit einem Kostenaufwand von 200 000 Talern. Sie bestand aus 61 Stationshäusern, zum Betriebe waren 134 Telegraphisten erforderlich. Die vereinbarten Zeichen wurden einzeln von Station zu Station befördert, und zwar verhältnismäßig rasch; so gebrauchte ein Zeichen 5 Minuten 52 Sekunden, um auf der Strecke Paris—Straßburg (270 km) über 46 Signalstationen hin befördert zu werden. Nach unserem Begriff war der optische Telegraph recht unzulänglich, er versagte bei unsichtigem Wetter und bei Dunkelheit; im Jahresdurchschnitt war er 6 Stunden täglich verwendbar.

In das 4. Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts fällt die Erbauung der ersten *elektromagnetischen Telegraphen*. Die Gelehrten *Gauss und Weber* konstruierten 1833 in Göttingen einen Apparat, bei dem ein sehr schwerer 121 cm langer Stabmagnet von Stromstößen bewegt wurde, die eine ihn umgebende Drahtspule durchflossen. Die geringen Bewegungen des Magneten wurden mit Spiegel und Fernrohr abgelesen. Die beiden Gelehrten benutzten diesen Apparat nur für ihre wissenschaftlichen Untersuchungen; wie indessen aus Briefen hervorgeht, waren sie sich durchaus klar darüber, daß ihr System eine brauchbare Fernzeichengebung ermögliche.

In Göttingen erhielt der bayrische Gelehrte *Steinheil* die Anregung, den Gauss-Weberschen Apparat für den praktischen Gebrauch umzugestalten, und er hat das schnell und in bewunderungswürdiger Weise durchgeführt. Der Steinheilsche Telegraph verwendete Induktionsströme, die Zeichen wurden im Empfänger auf einen Papierstreifen niedergeschrieben. Der



Opti

Apparat  
Dienste  
schen Lan  
ster Weis  
tromagn  
aus Punk  
zubringen  
rungen a  
zehnte d  
graphend  
Der Tele  
Süddeuts  
muß, ist  
auf den  
Der Vate  
Canstadt  
lie, und  
6./17. Ju  
Charlott  
tromagn  
Canstadt  
starb am  
schen M  
auf den  
in Stuttg  
Der jung  
im Regi  
Kadetten

Das Klisch  
zur Verfü



# Schrempp-Printz Bier

das mundet mir!



ach kur-  
the stand  
n Nach-  
heißt es  
organi-  
sentliche  
icht nur  
on vor-  
ndliches  
ben, die

Magde-  
nd von  
um Be-  
nbarten  
rt, und  
Minu-  
70 km)

ch un-  
änglich,  
eit; im  
tr.

Erbaue-  
lehrten  
Appa-  
ret von  
Draht-  
netzen  
en Ges-  
chaf-  
orgeht,  
n eine

ie An-  
tischen  
ewun-  
Tele-  
len im  
t. Der



Königlich Preußische Telegrapheninspektoren  
Optischer Telegraph auf der Dorfkirche Berlin-Dahlem 1833

Apparat hat eine ziemliche Verbreitung gefunden und hat gute Dienste geleistet, bis er von dem Telegraphen des amerikanischen Landschaftsmalers *Morse* abgelöst wurde, der in einfacher Weise die Anziehung eines Eisenankers durch einen Elektromagneten dazu benutzte, um auf einem Papierstreifen die aus Punkten und Strichen bestehende „Morseschrift“ hervorzubringen. Dieser Schreibapparat hat nach mehrfachen Änderungen alle anderen Systeme verdrängt, er war viele Jahrzehnte das wichtigste, am meisten verwendete Gerät im Telegraphendienst und wird heute noch vielfach verwendet.

Der Telegraph, der uns bei diesem historischen Rückblick in Süddeutschland, namentlich in Baden besonders interessieren muß, ist der „Nadelapparat“ von *Paul Schilling von Canstadt* auf den im folgenden etwas näher eingegangen werden soll.

Der Vater des Erfinders, Ludwig Josef Ferdinand Schilling von Canstadt entstammte der Thalheimer Linie dieser alten Familie, und stand in russischen Militärdiensten. Aus seiner am 6./17. Juli 1785 zu Reval geschlossenen Ehe mit Katharina Charlotte von Schilling entstammt der Erbauer des ersten elektromagnetischen Telegraphen, Pawl Lwowitsch Schilling von Canstadt, geboren am 5./16. April 1786 zu Reval. Sein Vater starb am 3./14. Februar 1797 als Oberst und Chef des Nisowschen Musketier-Regiments in Kasan. Die Witwe heiratete darauf den Baron Karl Jakowlewitsch von Bühler, geboren 1749 in Stuttgart, der sich seit 1774 in russischen Diensten befand. Der junge Paul von Schilling wurde 1795, neunjährig, Fähnrich im Regimente seines Vaters, trat am 7./18. März 1797 ins Kadetten-Korps und am 18./30. September 1802 mit 16 Jahren,

Das Klischee stellte freundlicherweise der Verlag R. v. Decker, Hamburg, zur Verfügung.

als Sekondelieutenant in den Generalstab. Im Mai des folgenden Jahres kam er als „Translateur“ in das Collegium der auswärtigen Angelegenheiten zu St. Petersburg. Inzwischen war sein Stiefvater Gesandter in München geworden, und so wurde Paul von Schilling der Münchner Gesandtschaft zugeteilt. Hier in München lernte er gelegentlich einer ärztlichen Konsultation mit seiner Schwester Therese im Jahre 1805 den berühmten Anatomen und Physiologen *Sömmering* kennen, der sich viel mit Fragen der Physik beschäftigte. Von ihm ist der erste Telegraph konstruiert worden, der den galvanischen Strom zur Fernzeichengebung benutzt. Es ist bemerkenswert, wie *Sömmering* zur Erbauung seines Telegraphen kam. Er war am 5. Juli 1809 bei dem Minister Graf *Montgelas*, dem die Münchner Akademie unterstand, zu Tisch. Man sprach über die optische Nachrichtenübermittlung bei der Napoleonischen Armee, deren Schnelligkeit mehrfach ihre ausschlaggebende Bedeutung erwiesen hatte. *Montgelas* regte *Sömmering* an, eine ähnliche Vorrichtung zu erbauen, und dieser ging sogleich mit dem größten Eifer zu Werke. Schon am 8. Juli vermerkte er in seinem Tagebuch, daß „er den Einfall mit dem Telegraphen durch Gasentbindung realisierte“. Am 22. Juli war der Telegraph betriebsfähig fertiggestellt. „Das neue telegraphische Maschinchen geht gut“, heißt es im Tagebuch. Es ist der bekannte elektrolytische Apparat, bei dem der galvanische Strom Wasser zersetzt. Die Zeichen werden bei der Empfangsstelle durch die aufsteigenden Gasbläschen kenntlich. *Sömmering* hat seinen Telegraphen zwar vielfach verbessert, hat auch eine besondere Weckvorrichtung erdacht, indessen ist der Apparat nicht zur praktischen Verwendung über größere Entfernungen gelangt, weil er zuviel Leitungen erforderte und man diese damals nicht genügend isolieren konnte.

Schilling von Canstadt also war in nähere Beziehungen zu *Sömmering* getreten und wandte seinen Arbeiten sein besonderes Interesse zu. Am 1. August 1810 sah er zum ersten Male den *Sömmeringschen* Telegraphen. Auf seine Veranlassung unternahm *Sömmering* am 5. Juni 1811 den Versuch, die Leitungen streckenweise durch Wasser in Zubern zu ersetzen. Der Versuch gelang, ebenso auch ein späterer Versuch, in der gleichen Weise durch die Isar zu telegraphieren. In der Folgezeit gelang es Schilling dann auch, ein Kabel — oder wie man es damals nannte, ein „Leitseil“ — zu konstruieren, mit dem er durch Flüsse oder Morast hindurch Pulver (Minen) elektrisch „fernzündet“ konnte.

Am 21. Juli 1820 veröffentlichte der dänische Gelehrte *Oersted* seine Entdeckung, daß der elektrische Strom die Magnetnadel ablenke, und im September des gleichen Jahres erbaute der deutsche Professor Schweigger (Halle) seinen „Multiplikator“; er führte einen Draht in vielfachen Windungen um die Magnetnadel und verstärkte, multiplizierte so die ablenkende Wirkung des galvanischen Stroms.

Der französische Gelehrte *Ampère*, angeregt von La Place, entwickelte im gleichen Jahre vor der französischen Akademie den Gedanken, den Schweigger'schen Multiplikator für die Fernzeichengebung zu verwenden, es kam aber nicht zur Durchführung der Idee. Erst Schilling von Canstadt hat den ersten elektromagnetischen Telegraphen erbaut, der aus einer (später mehreren) Magnetnadel, die innerhalb einer Schweiggerschen Drahtspule beweglich aufgehängt war, bestand. Durch Stromstöße wurde die Nadel abgelenkt, Zahl und Richtung der Nadelausschläge kennzeichneten die vereinbarten Buchstaben

und Zahlen. Diese Erfindung fällt in das dritte Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts. Der genaue Zeitpunkt ist nicht mehr zu ermitteln. Sicher scheint nur, daß Schilling seinen Telegraphen im März 1830 dem Zaren Nikolaus vorführte. Im Jahre 1832 zeigte er ihn auch in Berlin dem Gelehrten Alexander von Humboldt, der darüber in einem (vom Verfasser kürzlich erstmalig veröffentlichten) Briefe an den Chef des Generalstabes der Preußischen Armee von Krauseneck, berichtete.

Im September 1835 hielt die Gesellschaft deutscher Naturforscher und Ärzte ihre Jahresversammlung in Bonn ab. Hier zeigte Schilling am 23. seinen Telegraphen in der Sektion für Physik und Chemie. Den Vorsitz in dieser Sektion führte der ausgezeichnete *Gelehrte Geheime Hofrat Professor Georg Wilhelm Muncke von der Heidelberger Universität*, der seit 1826 Ehrenmitglied der Akademie der Wissenschaften in St. Petersburg war. Die Vorführung des Schillingschen Telegraphen interessierte Muncke so sehr, daß er beschloß, ihn bei seinen Vorlesungen in Heidelberg vorzuführen. Das geschah denn auch; der russische Inspektor der Telegraphie Hamel berichtete am 23. Dezember 1859/4. Januar 1860 der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in St. Petersburg, daß er in Heidelberg, in der „Westlichen Hauptstraße im Hause Nr. 52 ‚Zum Riesen‘“, wo sich das physikalische Kabinett befand, einen Schillingschen Apparat vorgefunden habe. Muncke selbst berichtete über den Schillingschen Telegraphen eingehend in Gehlers physikalischem Wörterbuch (Teil IX), wo er ihn auch bildlich darstellte. Diese Veröffentlichungen Muncke's gingen in die damalige Literatur über, und so führte man die Schillingsche Erfindung vielfach in den ältesten (englischen und amerikanischen) Werken unter der Bezeichnung „*Mönckes Experiment*“ auf.

Von Heidelberg nahm der Schillingsche Telegraph seinen Weg nach London, und zwar durch den Engländer *William Fothergill Cooke*. Dieser — geboren 1806 zu Ealing — war nach 6-jähriger Militärdienstzeit in Indien im Jahre 1831 nach Durham in England zurückgekehrt, wo sein Vater, Dr. William Cooke als Lektor der Medizin an der Universität tätig war. Der junge Cooke unternahm es nun, für seinen Vater anatomische Präparate aus Wachs herzustellen.

Merzu hörte er zunächst 1833/34 Vorlesungen an der Universität zu Paris und begann dann in Durham mit der Anfertigung von Präparaten. Im Jahre 1835 machte er auf einer Reise nach der Schweiz in Heidelberg die Bekanntschaft des Direktors des anatomischen Instituts, des *Professors Tiedemann*, der ihm seine Hilfe zusagte, wenn er in Heidelberg Präparate anfertigen wollte. Cooke kehrte im November nach Heidelberg zurück, und nahm seine Wohnung im Hause Plöckstraße Nr. 97, das damals „Bierbrauerei zum neuen Essighaus“ hieß und dem Bierbrauer Wilhelm Speyrer gehörte. Gegenüber im Haus

Nr. 58 (Eigentum des Gärtners Schwarz), mietete er ein Zimmer für seine anatomischen Arbeiten. Während dieser Arbeit die er im Winter 1835/36 eifrig betrieb, lernte er den englischen Studenten Hoppner — später Ingenieur bei Robert Stephenson — kennen, der im Engelmanschen Hause wohnte. Dieser erzählte Cooke, daß der Physikprofessor einen Apparat besitze, mit dem er von einem Zimmer in das andere signalisieren könne. Dieser Professor war Muncke, der in dem oberen Stockwerk des früheren Dominikanerklosters in der westlichen Hauptstraße seine Vorlesungen hielt und da auch wohnte. Er hatte Leitungsdrähte vom physikalischen Kabinett nach dem Hörsaal gezogen, auf denen er mit dem Schillingschen Apparat telegraphierte. Cooke, der sich früher nie mit Physik oder Elektrizität befaßt hatte, zeigte großes Interesse für diese Einrichtung und so nahm ihn Hoppner am 6. März 1836 mit in eine Vorlesung, in der Muncke den Telegraphen vorführte. Was Cooke da sah und hörte, machte einen gewaltigen Eindruck auf ihn; er überdachte sogleich die Möglichkeit, die elektrische Fernzeichengebung in den Tunnels der Eisenbahnen zu verwenden, die damals in England begannen, sich auszubreiten. Noch ehe Muncke seine Vorlesung beendet hatte, war in Cooke der Entschluß gereift, den elektrischen Telegraphen in England einzuführen. Cooke hatte Muncke nie persönlich kennen gelernt; er wußte auch nichts über den Ursprung des Telegraphen — der Name Schillings war ihm — auch später — nicht bekannt. Er nannte den Apparat „*Möncke's-*“ oder „*Heidelberg-*“ Telegraph. Gelegentlich äußerte er einmal, „*Möncke*“ könne der Apparat vielleicht von „*Gauss*“ (Gaus-Göttingen) übernommen haben.

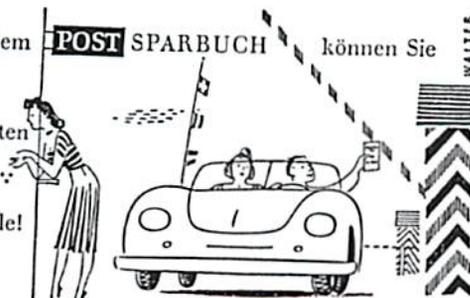
Cooke führte seinen Entschluß schnell aus. Er gab seine anatomischen Arbeiten sogleich auf; teils in Heidelberg, teils in Frankfurt (Main) ließ er einen „*Möncke-*“ Telegraphen mit 3 Magnetnadeln bauen, und reiste damit nach England, wo er bereits am 22. April 1836 ankam. Er bemühte sich, seinen Telegraphen in einem großen Tunnel der Eisenbahn bei Liverpool anzubringen, aber es gelang ihm nicht. Am 17. Februar 1837 besuchte er zum ersten Male den *Professor Charles Wheatstone* (geboren 1802 zu Gloucester) und besprach mit ihm seine Pläne. Beide verständigten sich bald dahin, daß sie gemeinsam den „*Möncke-*“-schen Telegraphen in England einführen wollten. Sie reichten am 12. Juni 1837 ein Caveat — die Anzeige, daß sie ein Patent nehmen wollten — ein und veranstalteten einen größeren Telegrapherversuch über 1/4 Meilen an der Birminghamer (der späteren Nord-West-) Eisenbahn zwischen Euston Square und Cambden Town, der am 25. Juli gelang. Es ist ein tragisches Zusammentreffen, daß der Erbauer des Telegraphen, Schilling von Canstadt 12 Tage nach dieser ersten praktischen Erprobung seiner Erfindung in St. Petersburg starb; er hat von dem großen Erfolg seines Telegraphen nichts mehr er-

fahren. In für eine Er merken, da ließen, son Zeichengeb electric cur Der elektr er wurde die Nachrie und Whea ein Jahr zu Telegraph In den Jah allenthalbe machung für haft erwog Summe vor erste Linie dem öffent der energis Errichtung Preußen in Berlin nach Hamburg In Baden l magnetisch betrieb, da erzielt wo Straßenba herzogliche tung elektr bahn ins A etwa 25 00 Vorteilen, zielen hoff rat Dr. W in Karlsruhe neuesten e machen, da zustellen; schreibung die Oberd sterium m richtung e Kosten de

\*) O. Etzel und meh öffentlich und Tele

Reisen Sie ohne viel Bargeld, denn mit dem  
überall in Stadt und Land Geld abheben!  
Bei der Rückkehr aus dem Ausland erhalten  
Sie sofort wieder DEUTSCHES GELD  
bei der nächsten Poststelle!

Deutsche Bundespost



in Zim- faren. In England hielt man den Nadeltelegraphen allgemein  
 Arbeiten für eine Erfindung Cookes und Wheatstones. Es ist aber zu be-  
 len eng- merken, daß diese selbst sich nicht den Telegraphen patentieren  
 Robert ließen, sondern lediglich die „Verbesserung der elektrischen  
 wohnte. Zeichengebung“ (improvements in giving signals by means of  
 Apparat electric currents, wie die Patentschrift sagt).

Der elektrische Telegraph führte sich in England schnell ein;  
 signali- er wurde zunächst im Betrieb der Eisenbahnen, später auch für  
 n oberen die Nachrichtenübermittlung allgemein benutzt, nachdem Cooke  
 estlichen und Wheatstone im Jahre 1846 ihre Patente usw. an die erste,  
 hnte. Er ein Jahr zuvor gegründete Telegraphengesellschaft, die Electric  
 nach dem Telegraph Company, für 168 000 £ verkauft hatten.

In den Jahren 1845/46 war die elektromagnetische Telegraphie  
 allenthalben soweit vorgeschritten, daß man ihre Nutzbar-  
 machung für den allgemeinen und den privaten Verkehr ernst-  
 haft erwog. In Amerika hatte der Kongreß 1843 Morse die  
 Summe von 30 000 Dollars bewilligt, mit der dieser 1844 seine  
 erste Linie von Washington nach Baltimore baute, die später  
 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. In Preußen war  
 der energische Leiter der Militärtelegraphie O'Etzel<sup>\*)</sup>, der die  
 Errichtung von Telegraphen betrieb, mit dem Erfolge, daß  
 Preußen in den Jahren 1847/48 ein großzügiges Liniennetz von  
 Berlin nach Leipzig, Halle, Frankfurt (Main), Köln, Aachen,  
 Hamburg und Stettin fertigstellte.

In Baden hatte man sehr frühzeitig an die Errichtung elektro-  
 magnetischer Telegraphen gedacht, zunächst für den Eisenbahn-  
 betrieb, da auf diesem Gebiet in England sehr gute Erfolge  
 erzielt worden waren. Die Oberdirektion des Wasser- und  
 Straßenbaues in Karlsruhe stellte am 11. Juli 1846 beim Groß-  
 herzoglichen Ministerium des Innern den Antrag, die Errich-  
 tung elektromagnetischer Telegraphen an der badischen Eisen-  
 bahn ins Auge zu fassen. Man veranschlagte die Kosten auf  
 etwa 25 000 Gulden, eine unbedeutende Summe gegenüber den  
 Vorteilen, die man aus einem verbesserten Bahnbetrieb zu er-  
 zielen hoffte. Die Oberdirektion beantragte, zunächst den Hof-  
 rat Dr. Wilhelm Eisenlohr, Professor der Physik am Lyzeum  
 in Karlsruhe, nach London zu entsenden. Er sollte sich mit dem  
 neuesten elektromagnetischen Telegraphen so weit vertraut  
 machen, daß er in der Lage wäre, eine Telegraphenanlage her-  
 zustellen; gleichzeitig sollte er die nötigen Modelle und Be-  
 schreibungen aus England mitbringen. Im weiteren beantragte  
 die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, das Mini-  
 sterium möchte bei dem Großherzog die Genehmigung zur Er-  
 richtung einer Telegraphenanlage längs der Eisenbahn auf  
 Kosten des Eisenbahnaufonds erwirken.

Fortsetzung folgt

\*) O. Etzel hat selbst ein gebrauchsfähiges Telegraphen-System erbaut  
 und mehrfach vorgeführt. Einzelheiten darüber sind erstmalig ver-  
 öffentlicht worden in einer Arbeit des Verfassers im „Archiv für Post  
 und Telegraphie“, Heft 10, Oktober 1931

SEIT 1733

# Eichbaum

EXPORT

Das in MANNHEIM  
meistgetrunkene Bier

Postamt 1

## Postkasino

### Mannheim

gepflegte Speisen und Getränke

Erich und Irene Vehrenkamp

**Heinrich**  **Glock**

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

**Kohलगroß- und Kleinhandel - Heizöle - Baustoffe**

Telefon-Sammel-Nr. 45335 **Mannheim** Mollstraße 49a

Einiges aus der Zeit der ersten Telegraphen:

## Der badische Staatstelegraph 1845-1871

1932 verfaßt von Herrn Staatssekretär a. D. Gieß, Bad Salzuflen

Fortsetzung

Eisenlohr erhielt am 16. Juli 1846 durch Erlaß des Ministeriums des Innern den Auftrag, nach England zu fahren, und er trat diese Reise am 1. August 1846 an, die ihn zunächst zu Professor Wheatstone führen sollte. So kam er durch Heidelberg, ahnungslos, daß dort in der Universität noch der Telegraph stand, den er in England suchte. In England wurde Eisenlohr von Wheatstone und den Ingenieuren zwar freundlich empfangen, indessen ließ man ihn keinen Einblick in die Bauart und in die Wirkungsweise der Telegrapheneinrichtungen nehmen. Auch einen Telegraphenapparat überließ man ihm nicht, lediglich eine kleine Menge Leitungsdraht aus verzinktem Eisen gab man ihm ab. Vergeblich suchte Professor Eisenlohr, den damals vielfach verwendeten Zeigertelegraphen von Wheatstone (bei dem elektromagnetisch bewegter Zeiger die zu übermittelnden Buchstaben usw. anzeigte) näher kennen zu lernen. Ähnlich war es dem amerikanischen Erfinder Morse gegangen. Er bemühte sich 1838, in England ein Patent auf seinen Telegraphen zu erlangen. Auf Betreiben Wheatstones wurde ihm dieses — wie ein amerikanischer Schriftsteller jener Zeit angibt — von dem Attorney General verweigert, und er mußte unverrichteter Sache England verlassen. Eisenlohr gelang es immerhin, aus den Unterhaltungen mit den Ingenieuren das Wichtigste über die Apparate, die Einrichtung der Stationen, die Leitungen und ihre Verzweigungen sowie über den Aufbau der Telegraphenlinien zu erfahren. Er reiste auch nach Glasgow, um den Telegraph von *Bain* zu sehen, einen chemisch wirkenden Apparat, der die Zersetzung von Salzlösungen und die dabei hervorgerufene Färbung eines Papierstreifens zur Fernzeichengebung benutzte. Auch einen von *Highton* erbauten Telegraphen konnte er in Bugley im einzelnen studieren; das war ein Nadelapparat, ähnlich dem Schilling'-Cooke'schen. Wheatstone selbst zeigte schließlich mehr Entgegenkommen und gestattete Eisenlohr Einblick in den von ihm erbauten Zeigerapparat, so daß dieser glaubte, sehr wohl Telegraphenanlagen errichten zu können, als er am 20. September 1846 nach Deutschland zurückkam. Er erklärte sich bereit, 3 Telegraphenapparate nach Wheatstone und einen solchen nach Highton zu bauen. Am 5. Februar 1847 legte er gemeinsam mit dem Oberbaurat Keller einen Kostenanschlag für die Errichtung eines Telegraphen an der Eisenbahnlinie *Karlsruhe—Mannheim* vor, der die Kosten für eine Wegstunde auf 637½ Gulden und für die ganze Strecke auf 10474 Gulden veranschlagte. Die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues beantragte beim Großherzoglichen Ministerium des Innern die Ausrüstung einer Teil-Bahnstrecke mit dem neuen Telegraphen. Das Ministerium beauftragte Eisenlohr indessen, zunächst noch das von *Fardely* (*Mannheim*) erbaute Telegraphensystem zu prüfen, mit dem man damals in Hannover erfolgreiche Versuche machte. *Fardely* verweigerte aber jeden Einblick in die Konstruktion seines Apparates. Man kann das verstehen, wenn man berücksichtigt, daß damals ein außerordentlich scharfer Wettbewerb vieler Erfinder von elektromagnetischen Telegraphen bestand, deren Zahl nicht gering war. In England z. B. waren im Jahre 1852 bereits 40 Patente auf Telegraphen erteilt. In Deutschland gab es eine große Zahl von elektromagnetischen Telegraphensystemen: *Leonhardt* (*Berlin*), *Siemens* (*Berlin*), *Moltrecht* (*Hamburg*), *Fardely* (*Mannheim*), *Morse* (*Vertreter Robinson Hamburg*), *Kramer* (*Nordhausen*) — um nur diejenigen zu nennen, die sich an einem von

Preußen im Jahre 1847 veranstalteten Wettbewerb um den besten Telegraphen beteiligten. Es trugen damals Morse (für Stationen am Ende langer Leitungen) sowie Siemens und Kramer (für Zwischenstationen) den Preis davon.

Eisenlohr stellte 1847 einen neuen Kostenanschlag auf, in dem die Kosten für eine Wegstunde Leitung aus englischem, galvanisch verzinktem Eisendraht auf 500 Gulden berechnet waren. Der Großherzog erteilte nunmehr, am 26. Juni 1847, die Genehmigung zur Herstellung eines Telegraphen an der Bahn von *Heidelberg nach Mannheim* und später, am 27. August, eine gleiche Genehmigung für die Strecke *Karlsruhe—Durlach*. Die Ausführung der Arbeiten wurde Eisenlohr und Keller übertragen.

Man nahm zuerst die Linie *Karlsruhe—Durlach* in Angriff und beendete sie am 20. Oktober 1847. Es wurde englischer verzinkter Eisendraht verwendet, als Stützpunkte dienten etwa



Wilhelm Eisenlohr  
Professor der Physik

6½ m lange Stangen aus Tannen- oder Forlenholz, deren Stammenden auf 2 m kyanisiert waren. Zum Isolieren der (blanken) Leitungen verwendete man Doppelzylinder oder Doppelkegel aus Steingut, die waagrecht an den Stangen saßen und durch deren Längsachse der Draht geführt wurde. An einzelnen Stangen wurden Spannvorrichtungen angebracht, um den Draht erforderlichen Falles nachzuziehen. Diese Art der Leitungsführung entspricht ziemlich genau derjenigen, die von Cooke in England angewandt wurde und ihm am 8. September 1842 patentiert worden war.

Den teuersten Teil der Anlage stellte der aus England eingeführte Leitungsdraht dar, der 35,4 Pf das badische Pfund kostete. Es bedeutete daher eine erhebliche Förderung des Telegraphen, daß die Fabrikanten *Wehrle & Co. in Falkau* und der Nagelschmied *Kemmer in Karlsruhe* verzinkten Eisendraht aus Albruck-Eisen vorlegten, der den englischen Draht

an Güte  
heim in  
starker  
übertrag  
lohr am  
daß in  
Stationen  
etwa 1/3  
gen eing  
einem N  
Die Batt  
Zinkplat  
mit eine  
Schwefel  
durchaus  
*Batterie*,  
— Bede  
der im  
erbauten  
benutzt  
Freileitu  
umbog,  
ganze n  
Betrieb  
6. Nove  
Großher

Zu jener  
wickelt.  
nachdem  
*Washing*  
dem all  
mit seine  
sehr gew  
Staaten,  
von Tel  
Weitere  
reits 231  
die von  
Europa  
1848 ein  
in Angri  
den allg

Unter di  
teren Au  
die Direk  
die weite  
*Oos* —  
nehmen  
des Baue  
handlung  
dings du  
Wie sehr  
graphisch  
aus der  
den weit

an Güte übertraf. Als man die zweite Linie Heidelberg—Mannheim in Angriff nahm, wurde die Drahtlieferung (4½ mm starker verzinkter Eisendraht) den erstgenannten Lieferanten übertragen. Über die Fertigstellung der Linie berichtete Eisenlohr am 27. April 1848. Danach war die Anlage so ausgeführt, daß in *Mannheim, Friedrichsfeld* und *Heidelberg* vollständige Stationen errichtet, auf der übrigen Strecke in Abständen von etwa ½ Stunde in 3 Bahnwärterhäuschen Anschlußvorrichtungen eingebaut waren, an die der Führer eines Zuges sich mit einem Nadelapparat, den er mit sich führte, einschalten konnte. Die Batterien bestanden aus Glaströgen, in denen Kupfer- und Zinkplatten standen. Zwischen sie preßte man Quarzsand, der mit einer Mischung von 88 Teilen Wasser und 12 Teilen Schwefelsäure angefeuchtet war. Die Batterie ähnelte also durchaus der um das Jahr 1800 entstandenen *Volta'schen Batterie*, die aus — oft an kranzförmig zusammengeschalteten — Becherelementen bestand (*corona di tazze*) und die neben der im gleichen Jahre von dem Londoner Arzt *Cruikshank* erbauten *Trogbatterie* allgemein als galvanische Stromquelle benutzt wurde. Die Verbindung der einzelnen Drahtlängen der Freileitung geschah in der Weise, daß man die Enden zu Ösen umbog, diese mit Schraube und Mutter zusammenklemmte, das ganze mit dünnem Draht umwickelte und verlötete. Der Betrieb auf den beiden neuen Telegraphenlinien wurde am 6. November und 5. Dezember 1848 von der Direktion der Großherzoglichen Posten und Telegraphen übernommen.

Zu jener Zeit hatte der Telegraph sich schon ziemlich gut entwickelt. In Nordamerika bestand ein weit ausgebreitetes Netz, nachdem der erste große Versuch Morses auf der Strecke *Washington—Baltimore* (1844) geglückt und diese Linie sogleich dem allgemeinen Verkehr freigegeben war. Morse hatte sich mit seinen Helfern, den Fabrikanten Vail und Gale und dem sehr gewandten früheren Generalpostmeister der Vereinigten Staaten, Amos Kendall, zusammengeschlossen und die Errichtung von Telegraphenlinien im ganzen Lande eifrigst betrieben. Weitere Gesellschaften wurden gegründet. 1848 bestanden bereits 2311 Meilen Telegraphenlinien, 1850 schon 12 000 Meilen, die von 20 Telegraphengesellschaften betrieben wurden. In Europa war es vor allem Preußen, das, wie erwähnt, im Jahre 1848 ein großzügiges Netz von telegraphischen Verbindungen in Angriff genommen hatte und die Freigabe dieses Netzes für den allgemeinen öffentlichen Verkehr erwog.

Unter diesen Umständen ging man auch in Baden an den weiteren Ausbau des Telegraphennetzes. Am 16. April 1849 wurde die Direktion des Wasser- und Straßenbaues ermächtigt, sogleich die weiteren Linien *Heidelberg—Durlach, Karlsruhe—Efringen, Oos—Baden-Baden* und *Appenweier—Kehl* in Angriff zu nehmen. Gleichzeitig sollten mit Hessen und Frankfurt wegen des Baues eines Telegraphen an der Main-Neckar-Linie Unterhandlungen angeknüpft werden. Diese Pläne wurden allerdings durch die politischen Vorgänge des Jahres 1849 gestört. Wie sehr indessen die Notwendigkeit der Herstellung von telegraphischen Verbindungen allgemein anerkannt wurde, geht aus der Tatsache hervor, daß auch das Revolutionsministerium den weiteren Ausbau des Telegraphennetzes billigte und dem

„Bürger“ Eisenlohr 6000 Gulden auszahlte mit dem Auftrag, eine Telegraphenlinie zwischen Karlsruhe und Heidelberg zu errichten. Später freilich, am 7. September 1849, nahm das Ministerium des Innern die Genehmigung zum Bau dieser Linie wieder zurück, indessen schon am 20. Juli 1850 erließ es eine andere Verfügung, durch die der Direktion der Posten und Eisenbahnen der Betrag von 33 150 Gulden zur Errichtung von Telegraphen längs der badischen Eisenbahnen überwiesen wurde. Man nahm in Aussicht, zu den Leitungen Kupferdraht zu verwenden und die Anlagen mit dem Druckapparat von Siemens und Halske zu betreiben. Von letzterem kam man indessen ab und verwendete Morseschreiber, wie aus einem Vertrag mit der *Uhrmacherschule in Furtwangen* vom 11. Januar 1851 über die Anfertigung von 34 Morseapparaten nebst Relais nach den von dem Uhrmacher Löhdefink (Hannover) bezogenen Mustern hervorgeht. Dieser Apparat war im Jahre 1847 von dem amerikanischen Mechaniker C. Robinson und seinem Schwiegersohn von New York nach Hamburg gebracht worden (freilich ohne die Einwilligung Morses), und Robinson hatte für ihn eine rührige Propaganda entfaltet. Der „*amerikanische Apparat*“, wie er damals amtlich hieß, hatte sich, namentlich nachdem er in dem oben erwähnten von Preußen veranstalteten Wettbewerb gut abgeschnitten hatte, schnell eingeführt. Als Morse sich am 18. April 1850 an den preußischen Ministerresidenten von Gerolt in Washington wandte und ihn um Auskunft bat über die Verwendung seines Apparates in preußischen Linien, wurde festgestellt, daß der Morseschreiber bereits auf allen großen Linien benutzt wurde und daß er sich sehr gut bewährt hatte. In Berlin war es der „Mechanikus“ Halske, der damals die Morseapparate anfertigte. Die neue badische Bahn-telegraphenlinie wurde am 1. Juli 1851 mit den Stationen *Baden-Baden, Bruchsal, Freiburg, Haltingen, Kehl, Offenburg* und *Rastatt* dem Betrieb übergeben.

In den Jahren 1849/50 hatte unterdessen der elektrische Telegraph einen bedeutsamen Fortschritt gemacht, Preußen hatte am 1. Oktober 1849 sein ausgedehntes Leitungsnetz der *Benutzung für den Privatverkehr* freigegeben und damit die Grundlage für die sogleich einsetzende rapide Entwicklung des elektrischen Schnellnachrichtenverkehrs gelegt. Man erkannte bald die *internationale Bedeutung* des neuen Nachrichtenmittels; vier deutsche Länder, Bayern, Preußen, Sachsen und Österreich waren es, die sich im Vertrag zu Dresden vom 25. Juli 1850 zu dem „*Deutsch-Österreichischen Telegraphenverein*“ zusammenschlossen, dem *ersten internationalen Telegraphenverein*, der maßgebend wurde für die ganze spätere Entwicklung der Telegraphie. Die Bestimmungen dieses Abkommens wurden 1865 in den ersten Welt-Telegraphenvertrag von Paris übernommen und finden sich, z. T. wörtlich, noch in dem jetzt gültigen Vertrag (Brüssel 1928).

Unter den Verhältnissen, wie sie durch die Bildung des Deutsch-Österreichischen Telegraphenvereins entstanden waren, entschloß sich auch die Badische Regierung, den *Privatverkehr* auf ihren Staatstelegraphenlinien zuzulassen; das geschah durch eine Verordnung des Großherzoglichen Ministeriums des Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vom 6. Oktober 1851, die im

## G. Schmidt - Staüb

Uhren Schmuck Bestecke versilbert und echt Silber  
Geschenkartikel

Kaiserpassage 2

Tel.: 26474

Eigene Werkstatt

allgemeinen auf den Bestimmungen für den öffentlichen Telegraphenverkehr aufgebaut war, wie sie im Vertrag zu Dresden getroffen waren. Die neue badische Telegraphenordnung trat am 15. November 1851 in Kraft, die Leitung des öffentlichen Telegraphendienstes übernahm nunmehr die Direktion der Posten und Telegraphen. Die Telegrammgebühren — um etwas aus der ersten Telegraphenordnung zu erwähnen — wurden, wie damals allgemein üblich, nach „Einheitstelegrammen“ berechnet. Ein „einfaches“ Telegramm von 20 Wörtern kostete je nach der Beförderungsstrecke 36 Kr bis 1 Gulden 48 Kr, in der Zeit von 9 Uhr abends bis 7 Uhr morgens war doppelte Taxe zu zahlen. Ende 1851 bestanden in Baden 10 Telegraphenanstalten, die durch 298 km Leitungen miteinander verbunden waren; es wurden neben 3864 Diensttelegrammen 284 private Telegramme gewechselt, die 759 M einbrachten.

Der erste weitere Schritt, den man nun unternahm, war die Herbeiführung des Anschlusses an die Telegraphennetze der übrigen Länder. In erster Linie kam der Deutsch-Österreichische Telegraphenverein in Frage. Diesem war inzwischen, am 1. April 1851, noch Württemberg beigetreten; er hatte sich auf einer Konferenz in Wien (1. Oktober 1851) fester konstituiert und zwei wichtige Vereinbarungen getroffen, nämlich das *Durchtelegraphieren* von Land zu Land (anstelle des früheren Austausches der Depeschen an den Grenztelegraphenanstalten) und die Einführung des *Morsesystems* als *Einheitsapparat* im internationalen Verkehr. Es wurde auch grundsätzlich festgelegt, daß andere Staaten dem Verein beitreten könnten; sie hatten hierzu die Vereinsvorschriften als bindend anzuerkennen und mit einem der Vereinsländer einen Vertrag zum Beitritt abzuschließen. Baden erklärte am 6. Januar 1852 in einem Vertrag mit Württemberg seine Bereitwilligkeit, dem Verein beizutreten; der Anschluß des badischen Telegraphennetzes an dasjenige des Vereins wurde durch die Eröffnung einer Linie von *Bruchsal nach Stuttgart* am 15. Februar 1852 vollzogen.

Baden und Württemberg (dieses im Namen des Vereins) schlossen dann am 3./7. August 1852 einen förmlichen Staatsvertrag über den Beitritt Badens zum Verein. Der Durchführung dieses Staatsvertrags stellten sich aber Schwierigkeiten entgegen. Es war in ihm festgelegt worden, daß der Wechselverkehr zwischen Baden, Hessen und Frankfurt nicht als Vereinsverkehr, sondern als innerer Verkehr der drei Länder anzusehen sei: das stand im Widerspruch mit den Festsetzungen des Vereins. Eine Ausnahme zu Gunsten Badens war möglich, aber nur mit Zustimmung aller Vereinsländer. Auf der 3. Konferenz des Vereins in Berlin (23. September 1853) wurde beschlossen, Baden den Beitritt freizustellen, indessen unter Ausschluß der Main-Neckarlinie. So schloß dann Baden am 22./25. Februar 1854 einen weiteren Staatsvertrag mit Württemberg, durch den es zum 1. Juli 1854 endgültig dem Vereine beitrug. Es hatte damit Anschluß an das große Netz des Vereins erlangt, dem im Jahre 1855 noch Hannover, die Niederlande und Mecklenburg beitraten, so daß er neun große Länder umfaßte. Auch mit dem *französischen Netz* hatte der badische Staatstelegraph bereits Verbindung erhalten durch eine schon im Oktober 1852 er-

öffnete Linie *Kehl—Straßburg* und durch einen vorläufigen Vertrag vom 25. August des gleichen Jahres. Das nämliche geschah hinsichtlich der *Schweiz* im Staatsvertrag vom 21. Februar 1853, der am 1. Mai 1853 in Kraft trat.

Parallel mit dieser Entwicklung in Deutschland hatte sich inzwischen auch in Westeuropa eine Telegraphengemeinschaft gebildet. In den Jahren 1852—54 kamen Verträge zwischen den Ländern Frankreich, Belgien, Schweiz, Sardinien und Spanien zustande, die alle — das ist bemerkenswert — die Bestimmungen des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins zum Teil wörtlich, übernahmen. Das erleichterte ein *Zusammengehen der östlichen, deutschen Gruppe mit der westlichen*, das im Jahre 1858 durch einen in Friedrichshafen abgeschlossenen Vertrag zustande kam. Damit hatte auch das badische Telegraphennetz Anschluß an das europäische erlangt, das sich schnell vergrößerte: im Jahre 1859 traten Schweden, Norwegen, Parma, Modena, Toskana, der Kirchenstaat und einige englische Gesellschaften dem Vertrage von Friedrichshafen bei.

Wie das Telegraphennetz sich vergrößert hatte, so war auch die Technik der Telegraphensysteme und des Leitungsbaues erheblich verbessert worden. Man kam allgemein zu dem amerikanischen Morseapparat als Einheitsapparat und daneben — besonders im internationalen Verkehr — zu dem sehr leistungsfähigen Hughes-System, das Druckschrift lieferte. Die Leitungen wurden allgemein oberirdisch auf isolierten Stützpunkten verlegt.

Ähnlich wie in Europa hatte sich auch in den außereuropäischen Ländern die elektrische Telegraphie schnell eingeführt und weit verbreitet. Hatte man doch schon — wenn auch ohne dauernden Erfolg — versucht, ein Kabel zwischen England und Nordamerika auszulegen. So drängte Anfang der sechziger Jahre alles auf eine weltumspannende, grundlegende und einheitliche Regelung des gesamten Telegraphenvereins hin, und diese kam auf der ersten *Welt-Telegraphenkonferenz* zustande, die in *Paris* am 1. März 1865 zusammentrat, und den *Welt-Telegraphenverein gründete*. Seit dieser Zeit finden etwa *alle 5 Jahre* Welt-Telegraphenkonferenzen statt, auf denen die Bestimmungen des „Welt-Telegraphenvertrages“ nachgeprüft und in Einklang gebracht werden mit dem Stande der Technik und den Bedürfnissen des Verkehrs; bei der letzten in *Brüssel* (1928) gehörten über 80 Länder dem Verein an, die nächste Tagung wird im *Herbst dieses Jahres in Madrid* stattfinden.

In Baden zeigt das Telegraphenwesen eine ruhige und stetige gute Entwicklung.

Bis zu den Jahren:	1855	1860	1865	1869
stiegen:				
die Zahl der Telegraphenanstalten auf	17	75	160	202
die Länge der Leitungen auf km	963	1 741	3 301	3 815
die Zahl der Telegramme auf	51 067	130 355	396 367	813 358

Es ist be  
internati  
um die I  
Die anfi  
gender R  
im Jahr  
auf 1,49  
(1868).  
Der Kri  
reiches b  
1. Janua  
vom Ba  
kehr die  
dienende  
Staatsba

Um die  
Sekretär  
chen“ ge  
sparsam  
den Bank  
Hause in  
für die  
und lief  
postlage  
normaler  
rungsgeb  
ein Tale  
holte er  
Taler al  
Verfahr  
Chefche  
der er  
entstam  
Chefche  
zum Zei  
gerichtet



**KARL DÜRR**  
KOHLEN-HEIZÖL

KARLSRUHE DEGENFELDSTR. 13 TEL. 25616

läufigen  
liche ge-  
Februar  
sich in-  
einschaft  
zwischen  
ien und  
— die  
vereins,  
ammen-  
hen, das  
lossenen  
ne Tele-  
das sich  
orwegen,  
ige eng-  
bei.

auch die  
ues er-  
ameri-  
ben —  
istun  
Leitun.  
punkten

päischen  
nd weit  
uernden  
Nord-  
r Jahre  
eitliche  
se kam  
die in  
elegra-  
5 Jahre  
mmun-  
in Ein-  
nd den  
(1928)  
Tagung  
stetig

1868  
202  
3 813  
13 354

Es ist bemerkenswert, daß nach der Zahl der Telegramme der *internationale Verkehr Badens* vom Jahre 1853 ab regelmäßig um die Hälfte stärker war als der innere Verkehr des Landes. Die anfänglich hohen Gebühren haben sich stetig in absteigender Richtung entwickelt. Kostete ein Durchschnittstelegramm im Jahre 1851 noch 2,63 M., so ermäßigte sich dieser Betrag auf 1,49 M (1857), 1,01 M (1860), 0,61 M (1866) und 0,59 M (1868). Der Krieg 1870/71 und die Errichtung des deutschen Kaiserreiches brachten die *Reichspost* und die *Reichstelegraphie*. Am 1. Januar 1872 übernahm die Reichstelegraphenverwaltung vom Badischen Staate die dem allgemeinen öffentlichen Verkehr dienenden Telegraphenanlagen; die dem Eisenbahnbetrieb dienenden Leitungen, Stationen usw. verblieben der Badischen Staatsbahn.

Es gingen damals an das Reich über:  
3 größere Ämter (Karlsruhe, Mannheim, Basel),  
7 mittlere Ämter (Baden, Freiburg, Heidelberg, Kehl, Konstanz, Mosbach, Offenburg),  
4 kleinere Ämter (Bruchsal, Donaueschingen, Pforzheim, Rastatt) und 109 mit Postanstalten verbundene Telegraphenstationen.  
Seitdem hat sich in Baden der Telegraph, zu dem später der Fernsprecher und Funk traten, im Schoße der Reichstelegraphie weiter gut entwickelt, nach wie vor nimmt er jene hervorragende Stellung im Rahmen des Gesamtverkehrs ein, die ihm als wichtigstem Mittler zwischen dem Norden und dem Süden zukommt.

### Ein Original

von Hermann Mayer, Nußloch

Um die Jahrhundertwende war beim Postamt 1 in M... ein Sekretär der Elevenlaufbahn beschäftigt, der allgemein „Chefchen“ genannt wurde und Junggeselle war. Er war als sehr sparsam bekannt, hatte aber anscheinend wenig Zutrauen zu den Banken, denn er behielt seine ganzen Ersparnisse bei sich zu Hause in Gewahrsam. Wenn er in Urlaub fuhr, packte er seine für die Reise nicht benötigte Barschaft in einen Briefumschlag und lieferte dann einen Wertbrief unter seiner Adresse in M... postlagernd bei der Wertbriefannahme ein, wofür er außer der normalen Postgebühr noch eine besondere freiwillige Einlieferungsgebühr an die Annahmebeamten entrichtete; meist war es ein Taler. Nach 2 oder 3 Wochen vom Urlaub zurückgekehrt, holte er seinen Wertbrief wieder ab, wobei er aber wieder einen Taler als freiwillige Aushändigungsgebühr entrichtete. Dieses Verfahren führte er viele Jahre durch. Chefchen war bei der sogenannten Geldstelle beschäftigt, bei der er abwechselnd mit einem ebenfalls der Elevenlaufbahn entstammenden PS namens S... den Dienst versah. Doch auch Chefchen wurde eines Tages pensioniert. Von da ab kam er zum Zeitvertreib jeden Tag in die inzwischen beim Postamt eingerichtete Kantine um einen Frühschoppen zu genießen. Bei

dieser Gelegenheit ließ er sich immer das Abschlußbuch der Geldstelle bringen. Wenn der Abschluß stimmte, schickte er das Buch mit einem Viertel Wein zur Geldstelle zurück; stimmte der Abschluß aber nicht, was ja auch hin und wieder vorkam, dann ging das Buch trocken zur Geldstelle zurück.

### Antrag auf elektrische Beleuchtung

von Hermann Mayer, Nußloch

Als im Jahre 1917 die Beschaffung von Öl zu Beleuchtungszwecken immer schwieriger wurde, stellte der Amtsvorsteher des Postamts K... bei der OPD den Antrag, im Postamt elektrische Beleuchtung legen zu lassen. Wie es damals so üblich war, nicht gleich zu jedem Antrag ein „Genehmigt“ auszusprechen, fragte die OPD beim Postamt an, ob in dem betr. Ort bereits andere öffentliche Gebäude elektrische Beleuchtung besäßen. Daraufhin gab das Postamt folgenden Bericht:  
„Hierorts sind folgende Gebäude mit elektrischer Beleuchtung versehen: der Bahnhof, das Bürgermeisteramt und der Farrenstall.“

## Bertelsmann-Bücherstube mit Musikbar



Bücher- und Schallplattenfreunden  
zeigen wir gern und unver-  
bindlich unser Angebot

Telefon 26257

*Karlstraße 76 (Nähe Mathystraße)*

Fachbücher  
Jugendschriften  
schöngestige Literatur



## Buchhandlung Mende

Telefon 26250

# Die älteste badische Feldpost

Von Oskar Tölle, Karlsruhe

Die erste badische Feldpost wurde im Jahre 1815 aufgestellt. In den vorangegangenen Feldzügen, in denen badische Truppen im Verband der französischen Armee auf den verschiedensten Kriegsschauplätzen gekämpft hatten, konnten für den brieflichen Verkehr wohl die französischen Feldposteinrichtungen benutzt werden. Als nach der Rückkehr Napoleons von Elba im März 1815 der Krieg erneut ausbrach, standen die badischen Truppen, nunmehr auf Seiten der Verbündeten, in einem Feld-Armee-Corps zusammengefaßt, am Oberrhein. Das Armee-Hauptquartier unter der Führung des Generalleutnants von Schaeffer, befand sich Mitte Mai in Müllheim (Baden).

Mit Bericht vom 17. Mai 1815 machte die Oberpostdirektion Karlsruhe dem Großherzoglichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten den Vorschlag, eine Feldpost einzurichten.

„... da das Gr. Armee-Corps diesmal, wie es scheint, in einer großen Masse vereinigt operieren wird. So kann darüber gar kein Zweifel bestehen, daß es die Wohlthaten einer Feldposteinrichtung so gut wie andere oft noch weniger beträchtliche Corps mit vollem Recht in Anspruch nehmen kann ...“

Als Leiter der Feldpostanstalt wurde gleichzeitig der Direktions-Secretaire v. Stöcklern vorgeschlagen.

Dem Antrag wurde vom Ministerium sogleich entsprochen und der Bericht gleichzeitig dem Badischen Kriegsministerium vorgelegt. Dieses antwortete am 31. Mai: „Beschluß: Dem Gr. Min. d. a. A. ist hierauf in Freundschaft zu erwidern: Man ist mit dem gemachten Antrag zur Etablierung einer Feldpost bei dem diesseitigen Armee-Corps vollkommen einverstanden und hat eine solche Anstalt schon längst gewünscht, um den starken Gelderpressungen, welche die im Felde stehenden Soldaten sowohl als ihre zu Hause gebliebenen Angehörigen durch die Armee-Bothenläufer bisher ausgesetzt waren, Einhalt zu thun, obgleich wir stets bemüht waren, dies nach Möglichkeit zu verhindern.“

Aus einem Schreiben des neuen Feldpostkommissars an die Oberpostdirektion geht der zunächst bescheidene Umfang der neuen Feldposteinrichtung hervor:

„Großherzoglich Hochlöbliche Oberpostdirektion!

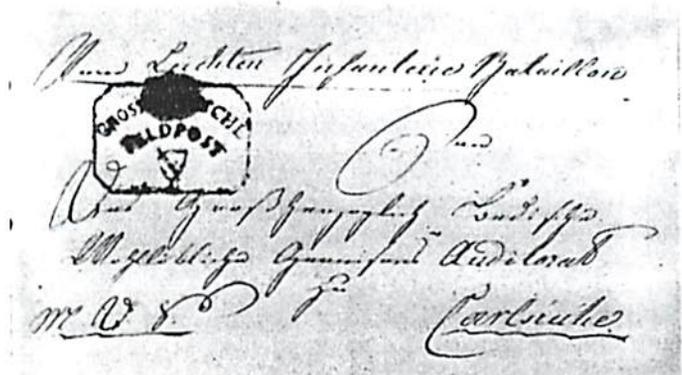
Die Einrichtung der Feldpost-Anstalt betreffend.

Ich beeele mich, einer Hochlöblichen Oberpostdirektion die Empfindung meines tiefen Dankes für das mir durch die Ernennung zum Feld-Post-Commissaire neuerdings bewiesene Vertrauen darzubringen und zugleich mich ehrerbietig zu erklären, daß ich den von mir bestimmten Dienst nach geschener Einrichtung unverweilt antreten werde.

Was den mir dabey zu bestimmenden fixen Gehalt betrifft, so nehme ich mir die Freyheit, anliegend eine unterthänige Vorstellung an ein Hohes Ministerium beyzulegen und zu bitten, dieselbe geneigest zu unterstützen.

Zugleich erlaube ich mir noch folgende unmaßgebliche Bemerkungen zu machen.

Zur Fortbewegung der Feldpost wird eine Chaise, zwey Pferde und ein Postillon benötigt seyn. Was diese letzteren an-betrifft, so würde sich meines Dafürhaltens die Gr. Militär-Administration, für deren Bedürfniß diese Einrichtung hauptsächlich besteht, nicht weigern, zwey Pferde aus der Con-scription, welche ohnehin am Ende des Feldzuges wieder zurückgeben würden, und einen Train-Soldaten als Fuhr-mann oder Postillon herzustellen. In Betreff der Chaise aber,



welche zur Führung des Personals nebst den Papieren und allen-fälligen Geldern dient, so würde ich, nachdem ich mich des Falls bereits erkundigt habe, dazu verstehen, zur Beschleunigung des Gegenstandes um ein Aversum von 16 Louisd'or ein taug-liches Gerät hinzustellen.

Die anderen für die Feldpost benötigten Einrichtungen als Mappen zu Gefachen, Courskarten, Manualien, etc. werde ich sogleich besorgen und mit möglichster Kostenersparnis an-fertigen lassen.

Die Conti aber seiner Zeit zur Decrétur gehorsamst vorlegen,

Ehrfurchtsvoll, gehorsamster  
von Stöcklern.

Carlsruhe, 27. Mai 1815.“

Am 5. Juni wurde von Stöcklern angewiesen, sich unverzüglich in das Hauptquartier zu begeben und seinen neuen Dienst dort aufzunehmen. Am 11. Juni meldete das General-Kommando, daß der Feldpost-Commissaire „nebst seinem Wagen und dem ihm beigegebenen Personal eingetroffen und mit dem heutigen seine Funktion angetreten hat“.

Die Errichtung der Feldpost wurde im „Großh. Badischen Regierungsblatt“ und anderen provinzialen Blättern mit folgen-dem Wortlaut bekanntgegeben:

„Zur möglichsten Sicherstellung und Erleichterung der Korre-spondenz mit dem Großherzoglich Badischen im Felde stehen-den Armeecorps und sämtlichen dazu gehörigen Individien, ist bei demselben eine Feldpost errichtet worden, welche alle dahin gehende und von daher kommende offizielle und Privatkorre-spondenz zu besorgen hat. Es werden daher für die Zukunft alle sogenannten Armeebotengänge streng untersagt und die Behörden angewiesen, diejenigen, welche gegen diese Verord-nung handeln, nach den gegen unbefugte Briefbestellung be-stehenden Gesetzen streng zu bestrafen. Zugleich wird sämt-lichen Oberpostämtern, Postämtern und Posthaltereien auf-gegeben, nur solche Briefe an Großh. Militärs vom Wachtmeister

**Schaller TEE beschwingt**

Karlsruhe, Erbprinzenstraße 40

abwärts anzunehmen, auf deren Adresse das Regiment oder Corps angegeben ist, und den Aufgebern dabei zu bemerken, daß sie um so sicherer die richtige Spedierung ihrer Briefe erwarten können, wenn sie außer vorgedachter Angabe auch noch das Bataillon, die Kompanie, resp. Eskadron oder Batterie des Adressaten bestimmen werden.

Karlsruhe, den 26. Juni 1815.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Frhr. v. Hacke“.

Über die Tätigkeit der Feldpost im einzelnen konnte beim Badischen Generallandesarchiv, dem die sonstigen Angaben entnommen wurden, nichts ermittelt werden. Der Geschäftsbetrieb muß aber rasch zugenommen haben, denn aus einer Meldung geht hervor, daß dem Feldpostkommissar alsbald anstelle von einem Postillon und zweier Pferde, vier Postillone und vier Pferde zur Verfügung standen.

Das Armeehauptquartier befand sich im Juli 1815 in Dingsheim, im September in Brumath. Ein Landwehrbataillon war in Mittelschöffolsheim untergebracht.

Der eingangs abgebildete Brief mit dem (roten) Feldpoststempel ist datiert „Waldenheim (Waltenheim) den 25. September 1815“. Ein gleichartiger Brief des Regiments von Neuenstein trägt den Vermerk „Vom Feldlager Niederhausbergen, 9. September 1815“. Die Orte liegen im Elsaß, im Umkreis nördlich bzw. nordwestlich von Straßburg.

Nach Abschluß des zweiten Pariser Friedens am 20. November 1815, wurde die Feldpost Anfang Dezember 1815 aufgelöst. Ihre Tätigkeit hatte sich also nur auf etwa 6 Monate erstreckt. Aus der kurzen Dauer erklärt sich auch die Seltenheit der erhalten gebliebenen Belege.

Interessant wäre es, zu erfahren, wer noch Feldpostbriefe aus dieser Zeit besitzt.

Ein vertriebenes  
den Spiegeln  
des Wallfahrts  
leicht, ab  
alterliche  
putzig an  
keit. Sch  
noch dar  
vier Gese  
Leiter er  
dies gew  
dem „Bl

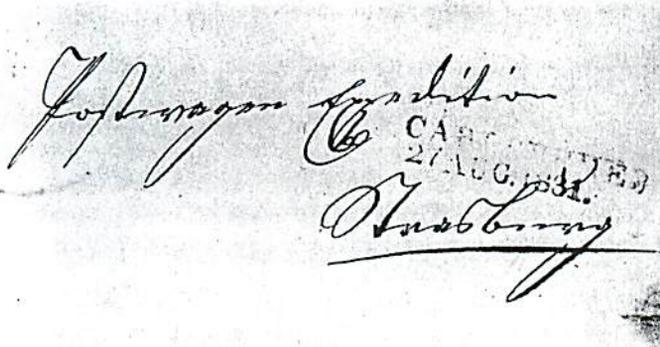
Der „Bl  
straßen



POBLKa 112 1961

# Sanitäre und postalische Probleme der badischen Post

von Oskar Tölle, Karlsruhe



an die Postwagen-Expedition Straßburg gerichtete Verfügungs-exemplar vielleicht das einzig erhalten gebliebene Stück ist:

Generale  
der

Ober - Post - Direktion

Karlsruhe, den 22. August 1831

Nro. 1784

Die Maaßregeln gegen die Verbreitung der morgenländischen Brechruhr betreffend

Die von dem Großherzoglichen Ministerium des Innern neuerdings als weitere Maaßregel gegen die Verbreitung der morgenländischen Brechruhr unterm 12. dieses im Regierungsblatte Nro. XVI. publizierte Verordnung lautet, wie folgt:

1. Alle Waaren aus nachbenannten Ländern und Gegenden, wenn sie nicht im Ursprungs- und Gesundheitsscheinen versehen sind, dürfen im Großherzogthum weder aufgeladen, noch abgestoßen werden, und sind im Uebrigen ganz nach der im Art. 4. der Verordnung gegebenen Vorschrift zu behandeln:

a) Alle Waaren, welche überhaupt von Norden oder Osten kommen.

Ausgenommen hievon sind die aus den Königreichen Baiern und Würtemberg und dem Großherzogthum Hessen kommenden Waaren. In Ansehung dieser genügt es entweder an gültigen Ursprungsscheinen allein, wornach dieselben in einem dieser Staaten erzeugt oder fabriziert worden sind, oder an einer obrigkeitlich beglaubigten Urkunde, daß sie, nach vorheriger Untersuchung der Umstände und Verhältnisse, als unverdächtig befunden worden seyen.

b) Jene, welche aus Tyrol und dem Vorarlbergischen kommen.

c) Jene, welche aus der Schweiz anlangen, da hinsichtlich des Verkehrs dieses Landes mit Tyrol und dem Vorarlbergischen noch keine gleichen Sicherheitsanstalten von Seiten der eidgenössischen Tagsatzung getroffen worden sind.

2. Da wo die Vorzeigung von Ursprungsscheinen in einzelnen Fällen, z. B. beim Transport von Kolonialwaaren unmöglich ist, müssen wenigstens Scheine über den Bezugsort derselben vorgezeigt werden, und in diesem Falle müssen die Gesundheitsscheine auf den Ort des Bezugs lauten.

3. Es versteht sich von selbst, daß der Mangel an Ursprungs- und Gesundheitsscheinen stets durch gültige Quarantaine- oder Desinfektionsscheine ersetzt wird.

Im vorigen Jahrhundert wurden die europäischen Länder mehrfach durch schwere Epidemien (Cholera, Pest, Typhus) heimgesucht. Besonders anfangs der 30er Jahre wütete die Cholera (Brechruhr) verheerend und forderte viele Opfer. Um sich gegen das Einschleppen dieser Seuche zu schützen, trafen die einzelnen Postverwaltungen besondere Vorsichtsmaßnahmen. So wurden u. a. „Contumaz-(Quarantäne-)Anstalten“ errichtet, in denen Postsachen, die aus verseuchten oder seuchenverdächtigen Ländern kamen, besonders behandelt und desinfiziert wurden. Eine der wichtigsten Maßnahmen war die „Räucherung“ der Briefe und sonstigen Papiere. Das Verfahren war ziemlich umständlich.

In Holzkästen befanden sich Kohlenpfannen mit glühenden Kohlen. Auf diese wurden Räucherpulver, bestehend aus Schwefel, Salpeter, Kleie und dgl., geschüttet und die Briefe dem sich bildenden Rauch ausgesetzt. Dann wurden die Briefe herausgenommen, mit einem Pfriem vielfach durchlöchert oder auch teilweise aufgeschnitten und nochmals der Hitze, dem Rauch und Essigdämpfen ausgesetzt. Damit sollten die Krankheitskeime zerstört und die Ansteckungsgefahr beseitigt werden. Die so behandelten Briefe wurden durch Stempelabdruck oder auch handschriftlich als „desinfiziert“ gekennzeichnet und konnten dann an die Empfänger weitergeleitet werden.

Besondere Sorgen bereiteten natürlich die vom Ausland eingehenden Pakete und sonstigen Warensendungen, also die sogenannten Fahrpostsendungen.

Im letzten Heft hatte über die badische Postwagen-Expedition in Straßburg berichtet werden können. Ein Straßburger Forscher, Herr Dr. Gachot, stellte nun freundlicherweise die Photokopie einer Generalverfügung der Oberpostdirektion Karlsruhe aus dem Jahre 1831 zur Verfügung, die sich mit den Seuchen-Schutzmaßnahmen bei der Übernahme von Fahrpostsendungen aus dem Auslande befaßt.

Der Inhalt dieser Verfügung ist zeitgeschichtlich so interessant, daß er verdient, bekanntgegeben zu werden, zumal da dieses



## A. v. Steffelin

Heizöle und feste Brennstoffe  
Groß- und Einzelhandel

KARLSRUHE

Telefon: Kohle 896282

Baumeisterstraße 44-48

Telefon: Heizöl 896285



Die Wirksamkeit dieser Verordnung beginnt:

1. Soviel diejenigen Waaren betrifft, welche Träger des Ansteckungsstoffes sind, als „rohe Wolle oder Wollenwaaren, Baumwolle und Baumwollenwaaren, Flachs „und Hanf, daraus bereitetes Garn und Leinwand, rohe oder verarbeitete Häute, „Pferde- oder andere Haare, Federn, Feuerschwamm und dgl.“

sogleich mit dem Tage der Bekanntmachung;

2. Hinsichtlich anderer Waaren aber mit dem 1. des kommenden Monats September.

In Gemäßheit dieser Verordnung wird nun sämtlichen Postwagensexpeditionen nachstehende Vorschrift zur genauen Darnachachtung erteilt:

1) Diejenigen Postwagensexpeditionen, bei welchen Postwägen vom Auslande abstoßen, nämlich zu Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Hornberg, Engen, Meersburg und Konstanz dürfen keine Waaren-Effekten- und Geldsendungen, welche ihnen aus den im § 1. obiger Verordnung genannten Gegenden und Ländern zukommen, sey es zur Bestellung oder zur Weiterbeförderung, übernehmen, wenn sie nicht mit einem von einer zwischenliegenden obrigkeitlichen Behörde ausgefertigten Ursprungs- und Gesundheitsscheine versehen sind.

2) Eben so wird den diesseitigen Conducteurs, welche nach Basel, Schaffhausen und Würzburg fahren, strengstens untersagt, daselbst ein aus jenen Gegenden und Ländern gekommenes Stück auf den Packwagen oder Postwagen zu übernehmen, wenn es nicht mit einem solchen Ursprungs- und Gesundheitsscheine versehen ist.

3) Eine Ausnahme von dieser Bedingung findet vor der Hand nur bei jenen Fahrpoststücken statt, welche mit dem Ortsstempel eines Königl. Baierischen, Königl. Württembergischen, Großherzogl. Hessischen, Herzogl. Nassauischen, Frankfurter und Schweizerischen Postamts versehen, und auch in der Karte nur mit dem Porto oder Franko von einem solchen Postorte eingeschrieben sind, indem bei solchen Stücken der Poststempel als Ursprungsschein angenommen werden kann.

4) Die Badischen zwischen der Gränze und einer ad 1 genannten Abstoß-Postwagensexpeditionen liegenden Poststationen in Weinheim, Sinsheim, Wiesenbach, Pforzheim und Wilferdingen, Möskirch, Stockach und Stadel dürfen die ihnen vom Auslande ohne Ursprungs- und Gesundheitsscheine zukommenden Waaren, Effecten- und Geldpakete (mit Ausnahme der oben ad 3 genannten) nicht an die Adressaten bestellen, sondern sie sollen vordersamst die Anzeige davon bei der Bezirks-Polizey-Behörde machen, welche nach Gestalt der Umstände darüber das Weitere zu verfügen hat.

5) Das nämliche ad 4 vorgeschriebene Verfahren hat auch jede andere innerhalb der ad 2 genannten Abstoß-Postwagensexpeditionen liegende Postexpedition zu beobachten, wenn ihr durch Zufall oder Nachlässigkeit ein ausländisches Waaren-

## E. P. HIEKE

Tabakwaren · Groß- und Einzelhandel

Gegründet 1882 · Fernruf 27670

— HIEKEHAUS —

Filialen: Kaiserallee (Ecke Geranienstr.) · Mühlburger Tor  
Kaiser-Passage · Kaiserstraße (Kamera)

Feinste Sumatra-, Brasil-, Havanna-Spezialitäten  
in allen Preislagen und Packungen

ERMURI-ZIGARREN

Effecten- oder Geldpaket über jene Abstoß-Postwagensexpeditionen ohne Ursprungs- und Gesundheitsschein zu kommen sollte.

6) Ebenso sind Pakete mit gedruckten oder schriftlichen Sachen, die aus angesteckten Gegenden kommen, wenn sie außerhalb des preußischen oder österreichischen Sanitäts-Kordons nicht geöffnet und nach gescheneher Desinfection mit dem Postsiegel nicht wieder geschlossen worden sind, der betreffenden Polizey-Behörde zu übergeben, welche alsdann vor der Abgabe, an den Adressaten, nach genommener Rücksprache mit dem Bezirksarzte, das Weitere anordnen wird.

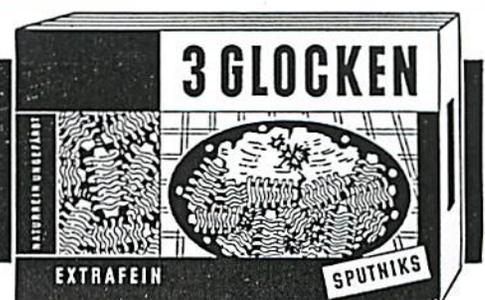
7) Jedes Stück, welches wegen Mangel der erforderlichen Urkunden von den ad 1. genannten Abstoß-Postwagens-Expeditionen nicht übernommen, oder von einer andern inländischen Postwagens-Expedition nach Verfügung der Bezirks-Polizey-Behörde nicht bestellt werden darf, soll bloß mit dem darauf haftenden Auslag- und badischen Abgabeporthe, — also ohne neuen Zutax, jedoch mit Bemerkung der Ursache — retour gesandt werden.

8) Was endlich die Eilwagens- oder Postwagens-Reisenden betrifft, so sind die auf den betreffenden Landesgrenzen aufgestellten Gendamerie-Kommandos, bereits angewiesen, jeden derselben, dessen Paß mit den erforderlichen Gesundheits-Attestaten nicht versehen ist, nicht über die Grenze passiren zu lassen, und es versteht sich dabei von selbst, daß in diesem Falle auch das auf dem Wagen befindliche Gepäck eines solchen Reisenden abgeladen und zurückgegeben, oder, wenn es sich auf einem Packwagen befindet, von der ersten Abstoß-Postwagens-Expedition sogleich retour gesandt werden muß.

Freyherr v. Fahnenberg

Man sieht die Post in der „guten alten Zeit“ hatte ihre besonderen Probleme. Sorgen und Nöte, die uns in neuerer Zeit erfreulicherweise erspart geblieben sind.

Es geht nix über  
**SPUTNIKS** von



# Das „Stockach Provisorium“, eine badische Markenseltenheit

von Oskar Tölle, Karlsruhe



Vor einiger Zeit kam auf einer Briefmarkenauktion in München eine Badenmarke zur Versteigerung. Ein Liebhaber erwarb die Marke für rund 18 000.— DM. Es ist dies — von einer bestimmten Ausnahme abgesehen — der höchste Preis, der jemals für eine Badenmarke gezahlt worden ist.

Bei dem Stück handelte es sich um das sogenannte „Stockach Provisorium“, einer Dreikreuzermarke rosa der Ausgabe von 1862, und zwar einer Marke aus einem Bogen, der versehentlich nicht die Zähnungsmaschine durchlaufen hatte und dessen Marken damit „ungezähnt“ geblieben waren.

Die Entstehungsgeschichte dieser Seltenheit ist vielleicht auch für den Nichtsammler lesenswert; sie soll deshalb hier geschildert werden. Dabei muß aber zunächst etwas weiter ausgeholt werden.

Die ersten Marken, die Baden nach seinem Beitritt zum Deutsch-österreichischen Postverein im Jahre 1851 verausgabte, waren noch nicht gezähnt (oder nach dem damaligen Sprachgebrauch „gelocht“). Erst 9 Jahre später, bei Einführung einer weiteren Markenausgabe wurde beschlossen, die Marken zu lochen. Aus Sparsamkeitsgründen wurde im Einvernehmen mit der württembergischen Postverwaltung eine Durchlochungsmaschine aus Wien beschafft, mit der dann sowohl die badischen als auch die württembergischen Marken gezähnt wurden. Doch nun zu unserer Seltenheit:

Als in den 60er Jahren eine neue Markenlieferung beim Postamt Stockach einging, wird man wohl mit Überraschung festgestellt haben, daß ein oder vielleicht sogar mehrere Bogen Dreikreuzer-Marken ungezähnt waren. Streng genommen hätten diese Marken als mangelhaft an die Generalpostkasse in Karlsruhe zurückgeschickt werden müssen. Das wäre aber mit Schreibereien und sonstigen Umständlichkeiten verbunden gewesen und so hat man sich jedenfalls kurzerhand entschlossen, den oder die Bogen zu behalten und sie, wie einst, mit der Schere aufzuteilen. Dem Postkunden war es sicher gleichgültig, ob die am Schalter erworbene Marke gezähnt war oder nicht; die Hauptsache für ihn war ihre Gültigkeit. Während einiger Wochen wurden also die geschnittenen Marken aufgebraucht,

die dann später als „Stockach Provisorium“ bei den Sammlern so eine besondere Rolle spielen sollten. Eine Bezeichnung übrigens, die den Sachverhalt nicht ganz trifft, die sich aber in der Sammlerwelt eingebürgert hat.

Von diesen geschnittenen Marken ist die Mehrzahl wohl unbeachtet in den Papierkorb gewandert oder aber im Laufe der Zeit irgendwie verloren gegangen. Die noch vorhandenen bekannten Stücke können sozusagen an den Fingern abgezählt werden. Sie befinden sich durchweg in festen Händen und nur selten wechselt ein Stück den Besitzer, wie dies jetzt in München der Fall war.

Der versteigerte Brief hat, wie die Abbildung zeigt, noch die Besonderheit, daß er nach Stockach gerichtet war, und daß die Marke in Freiburg gestempelt wurde. Dies ist damit zu erklären, daß ein Stockacher Einwohner eine Anfrage an das Bürgermeisteramt einer Landgemeinde in der Nähe von Freiburg richtete, und seinem Brief einen mit seiner Anschrift versehenen und mit einer „Stockach-Marke“ beklebten Briefbogen für die Antwort beigefügt hatte. Also ein einmaliges Stück dieser Art.

Der Brief zeigt übrigens noch weitere postalische Sonderheiten: Einen kleinen gezackten Einkreisstempel mit der Ziffer 10. Es ist dies ein Postladestempel, der seines Aussehens wegen von den Sammlern als „Uhrstempel“ bezeichnet wird. Diese Stempel waren in den Briefkästen (Postladen) der Landorte an einer Schnur befestigt. Der Landbriefträger war verpflichtet, bei Leerung der Postlade die entnommenen Postsendungen neben der Marke, in gewissen Fällen aber auch die Marken selbst, mit diesem Stempel zu bedrucken. Man kennt die Nummern 1—50.

Ferner zeigt der Brief noch einen ovalen Stempel „Freiburg-Postabl. Thiengen“. Stempel in dieser Form führten die Postablagen (die späteren „Postagenturen“ und jetzigen Poststellen I). Auch diese Stempel finden sich auf den Briefen meist neben der Marke, seltener auf der Marke selbst.

Bei dieser Gelegenheit noch etwas über den Wert der badischen Marken im allgemeinen. Man trifft bei Nichtsammlern manches

mal die Auffassung, daß alle Badenmarken, die doch „so alt“ seien, selten sein müßten. Das ist natürlich keineswegs der Fall. Gerade die Dreikreuzermarken rosa, aus der das Stockach-Provisorium hervorging, war in einer Gesamtauflage von über 26 Millionen verausgabt worden. Diese Marke ist noch in Mengen vorhanden und wird auch jetzt noch im allgemeinen nur mit Pfennigen bewertet. Unser Stockacher Postkollege konnte jedenfalls nicht ahnen, daß er aus den an und für sich so geringwertigen Marken mit seiner Schere derartige Kostbarkeiten für die spätere Sammlerwelt hervorgezaubert hat!

## Mitteilungen der Bezirksgruppe

Mitgliederstand: am 1. Januar 1961 = 2028  
am 1. März 1962 = 2137

### Beiträge für die Postgeschichtlichen Blätter

Alle Mitglieder und Freunde unserer Bezirksgruppe werden gebeten, durch Anregungen und Beiträge an der Gestaltung unserer Postgeschichtlichen Blätter mitzuwirken. Die Arbeiten wären an die Geschäftsstelle der Bezirksgruppe einzusenden. Soweit möglich, werden alle Veröffentlichungen in den Postgeschichtlichen Blättern honoriert.

## Originale — Originale

von Hanns Mühlig — Carolus, Karlsruhe

### Abfertigung

nennt die ADA die Tätigkeit des Schalterbeamten. Als einer mal seine Einzahlliste aufrechnete, kam ein gar eiliges Dämchen, pflanzte sich auf und piepste: „Vielleicht bedienen Sie mich bald.“ Jener fiel nicht aus den Wolken und auf den Mund war er schon gar nicht gefallen, als er in aller Ruhe antwortete: „Bedient werden Sie in einer Wirtschaft. Hier können Sie nur abgefertigt werden!“

### Mit Ehrenzeichen

Ein Abt.-Dirigent ging zum Vortrag beim Herrn Präsidenten stets mit dem EK I an der linken Brustseite und ließ sich einen jungen Beamten kommen, der ihm die Mappe trug. Diesen hat es immer mächtig gefuchst, war er doch als Fliegeroffizier aus dem 1. Weltkrieg zurückgekehrt. Als es ihm zu dumm wurde, den Lakaien zu spielen, wie er diesen Sonderdienst insgeheim nannte, trat er einmal mit seinen Auszeichnungen, einem halben Dutzend an der Zahl, an. Das hat seinen Vorgesetzten derart beeindruckt, daß er künftighin seine Mappe selbst trug und auf die Begleitung des Kollegen verzichtete.

## GEBR. BÜCHEL

GRAVIERANSTALT · GUMMISTEMPEL

Schilder und Gravierungen jeder Art  
Stahlstempel · Messingstempel usw.

75 KARLSRUHE

Sophienstraße 114 · Telefon 25211

## Wir drucken für Sie

Karten

Prospekte Formulare

Kataloge

Zeitschriften Bücher



G. Braun, Karlsruhe, Karl-Friedrich-Straße 14-18  
Telefon 26951

1862



1962

100 Jahre

KÖLNER POSTVERSICHERUNG

Alter und Tradition bedeuten nicht allein den Beweis für Qualität. Es ist deshalb erforderlich, darauf hinzuweisen, daß wir trotz der niedrigen Beiträge vor und nach dem Kriege 40 % der eingezahlten Beiträge mit der vereinbarten Versicherungssumme als Gewinnbeteiligung ausgezahlt haben. Hierbei bleiben aus Kostengründen die Beiträge des ersten Versicherungsjahres unberücksichtigt. Am 31. 12. 1961 hatten wir einen Bestand von rd. 300 000 Versicherungen mit einer Gesamtversicherungssumme von rd. 362 000 000 DM.

Durch unsere UNITAS-Tochtergesellschaften werden insbesondere zu günstigen Bedingungen die Hausrat-, Gebäude-, Haftpflicht-, Unfall- und Kraftfahrzeugversicherung geboten. Wir vertreten durch unsere „UNITAS“ Versicherungs-Vermittlungsgesellschaft mbH. die im Amtsblatt des öfteren erwähnte Berufs- und Privathaftpflichtversicherung der THURINGIA (Monatsbeiträge DM 0,40 / DM 0,75 / DM 1,—) sowie die preiswerte Kraftfahrzeugversicherung der HUK-Coburg.

KÖLNER POSTVERSICHERUNG

VERSICHERUNGSVEREIN FÜR POSTANGEHÖRIGE a. G.

KÖLN · KAISER-FRIEDRICH-UFER 67/71

Telefon: 73 44 18/7 50 11/7 94 01

Fortsetz  
Um den  
und ihr  
in versc  
wertzei  
wurde  
annahm  
Postkur  
wurde  
Markt  
in der  
Dienst l

PA 1 (N

Selbstve  
Dienstz  
Räume  
nichts a  
Notbetr  
Zeppelin  
wurden  
-abgangs  
delt. Ke  
sondern  
Einricht  
eigenen  
unermü  
Tag nich  
nommen  
stellte A  
Es war  
der Hau  
Stadt nu  
immer r  
mehr au  
ungünsti  
Fernmel  
hofs gel  
gestrebt  
wurde n  
den, daß  
in dem  
zum Hau  
der Herr  
der Auf-

# Die Einführung von Freimarken in Baden

von Oskar Tölle, Karlsruhe



Die Veranlassung zur Einführung von Freimarken in Baden gab der am 6. April 1850 zunächst zwischen Österreich und Preußen abgeschlossene Postvereinsvertrag. Der Vertrag bezweckte „die Feststellung gleichmäßiger Bestimmungen für die Taxierung und postalische Behandlung der Brief- und Fahrpostsendungen, welche sich zwischen verschiedenen zum Verein gehörigen Postgebieten oder zwischen dem Vereinsgebiet und dem Auslande bewegen.“

Dem Vertrag schlossen sich nach und nach alle Staaten des damaligen Deutschen Bundes an. Auch die badische Regierung hatte schon frühzeitig den Entschluß gefaßt, diesem Vertrag beizutreten. Der entsprechende Gesetzentwurf mußte aber noch die Zustimmung der beiden Kammern der Ständeversammlung erhalten. So wurde erst am 11. November 1850 das Gesetz vollzogen, durch das die Postverwaltung ermächtigt wurde, dem Deutsch-Österreichischen Postverein beizutreten. Durch Verordnung vom 12. April wurde schließlich als Beitrittstermin der 1. Mai 1851 bestimmt.

Mit dem Beitritt ergab sich für Baden die Verpflichtung, Freimarken einzuführen. Der Postvereinsvertrag bestimmte wegen der Gebührenerhebung usw.:

## „Artikel 18

Für die Wechsel-Correspondenz innerhalb der Vereinsstaaten sollten in der Regel die Vorausbezahlung des Portos stattfinden und die Erhebung sobald als thunlich durch Franco-Marken geschehen.

## „Artikel 19

Unfrankierte Briefe sollen zwar abgesendet werden, jedoch einen Zuschlag von 1 Sgr oder 3 Kreuzer pro Loth zur Portotaxe erhalten.

Für Briefe mit Franco-Marken von geringerem Betrage als das tarifmäßige Porto ist nebst dem Ergänzungsporto der gleiche Zuschlag vom Empfänger einzuziehen.“

Bereits im Juni 1850 hatte das Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten die Direktion der Posten und Eisenbahnen angewiesen, die notwendigen Maßnahmen wegen der Anfertigung von Freimarken zu treffen. Der Direktion wurde gleichzeitig empfohlen, sich die Unterstützung des Vorstandes der Münzverwaltung, des Münzrats Kachel, zu sichern. Kachel könne wegen seiner Erfahrung bei Anfertigung des badischen Papiergeldes wertvolle Ratschläge geben.

Die vorbereitenden Arbeiten wurden mit großer Gründlichkeit durchgeführt. Die Postdirektion setzte sich mit den Postverwaltungen von Österreich, Preußen, Bayern und Sachsen in Verbindung und ließ sich über die Herstellung ihrer Marken eingehend unterrichten. Auf Grund der Auskünfte erstattete

dann Münzrat Kachel am 18. September 1850 ein Gutachten, in dem er das Für und Wider der von den vorgenannten Postverwaltungen angewandten Herstellungsverfahren erörterte. Kachel war nicht für die Anwendung des Kupferdrucks, der zu kostspielig sei; er hielt auch die Anwendung besonderer Schutzmaßnahmen (Wasserzeichen, Seidenfäden usw.) nicht für geboten. Da die Lithographie als ausreichend nicht anerkannt werden könne, bliebe für die Anfertigung nur der Buchdruck übrig. Die Marken müßten dann allerdings so ausgeführt werden, daß ihre Nachbildung möglichst erschwert sei. Für die Form der Marken sei das bayerische Muster als Vorbild am geeignetsten, weil es mit der großen Wertzahl in der Mitte den Nennwert der Marke besonders deutlich erkennen lasse.

Kachel schlug hiernach vor, den Markendruck in schwarzer Farbe auf farbigem Papier zu wählen. Für den Bezug des Papiers empfahl er die Papierfabrik Franz Buhl Vater in Ettlingen, für die Herstellung der Druckplatten die Druckerei C. Naumann in Frankfurt (Main) und für den Druck der Marken selbst die Hasper'sche Hof-Buch- und Steindruckerei (später von G. Braun GmbH übernommen) in Karlsruhe.

Die Postdirektion legte am 23. September 1850 einen Bericht über die Einführung der Marken dem Ministerium des Großherzoglichen Hauses vor; sie hielt sich dabei an die Kachel'schen Vorschläge. Das Ministerium billigte die Vorschläge und ordnete mit Verfügung vom 17. Oktober 1850 an, daß alsbald mit der Anfertigung der Marken zu beginnen sei. Mit der Leitung und Beaufsichtigung wurde Münzrat Kachel betraut.

Nach Abschluß der Verträge mit den vorgenannten Firmen und nach Überwindung mancherlei Schwierigkeiten, die sich insbesondere bei der Herstellung der Druckplatten ergaben, konnte dann der Druck der Marken vor sich gehen.

Gedruckt wurden vier Markenwerte und zwar:

- zu 1 Kreuzer auf sämlichem Papier,
- zu 3 Kreuzer auf orangegelbem Papier,
- zu 6 Kreuzern auf blaugrünem Papier und
- zu 9 Kreuzern auf rosalila Papier.

Am 17. Februar 1851 konnte Kachel berichten, daß der Druck der Marken beendet sei und daß alle Arbeiten tadelfrei gelungen wären.

So stand der Ausgabe der Marken zum vorgesehenen Zeitpunkt, dem 1. Mai 1851, nichts mehr im Wege. Es mußten nur noch die Postdienststellen und die Öffentlichkeit über diese — man darf wohl sagen — epochale Neuerung unterrichtet werden. Eine am 11. April 1853 im badischen Regierungsblatt veröffentlichte Verordnung über den Postverkehr enthielt folgende Bestimmungen über die Frankierung der Marken:

„Bei all  
Besti  
die V  
mitte  
verte

Die der  
auch fü  
Werthb  
anstalt  
angekau

Solcher  
oberen  
Marke  
zu befe  
die nach  
zustelle

In einer  
ferner  
Verfahr

Wegen

„Eine g  
welche  
sprechen  
allen C  
Exempl  
schlagen

Eine be  
beigeme

„Damit  
benutzt  
als berei

Zur En  
wenden  
Mitte  
Postanst

Mit die  
Brief a  
werden.  
und der

Welche  
Großher  
Verzeid

Diese St  
der Pos  
dem We  
der Die

Die bei  
pel soll  
werden.  
Brief n  
Platze“  
sonal se  
außeror

## Frankirung.

„Bei allen mittelst der Briefpost nach einem inländischen Bestimmungsort zu versendenden Gegenstände bildet die Vorauszahlung der Portotaxe (Frankirung) mittelst Freimarken oder gestempelter Couverten die Regel.

Die den einfachen Taxsätze entsprechenden Freimarken sind auch für die höheren Taxstufen, jedoch im entsprechenden Werthbetrag, zu verwenden und können bei jeder Briefpostanstalt des Landes einzeln oder in beliebiger größerer Anzahl angekauft werden.

Solcher Freimarken sind auf der Adressseite der Briefe am oberen Rande mittelst Benetzung des auf der Rückseite der Marke aufgetragenen Klebestoffs eine oder so viele haltbar zu befestigen, als nötig sind, um durch ihren Gesamtwert die nach Entfernung und Gewicht bemessene Frankogebühr darzustellen.“

In einer Ausführungsverordnung vom 22. April 1851 wurden ferner die Postdienststellen noch eingehend mit dem neuen Verfahren vertraut gemacht.

Wegen Unterrichtung der Öffentlichkeit wurde bestimmt:

„Eine gedruckte Bekanntmachung zur Belehrung des Publikums, welche den Großherzoglichen Postanstalten von hier in entsprechender Anzahl zugehen wird, ist möglichst vielfältig in allen Orten des Bestellungsbezirkes zu verbreiten und ein Exemplar außerhalb des Büreaus neben den Tarifen anzuschlagen.“

Eine besondere Bedeutung wurde der Entwerfung der Marken beigemessen. Hierzu wurde verordnet:

„Damit die einmal verwendeten Marken nicht wiederholt benutzt werden können, müssen dieselben vor der Absendung als bereits gebraucht bezeichnet (entwerthet) werden.

Zur Entwerfung der Marken ist ein eigener Stempel zu verwenden, welcher in concentrischen Ringen besteht und in der Mitte die Nummer enthält, welche jeder Großherzoglichen Postanstalt in alphabetischer Ordnung zugeteilt ist.

Mit diesem Stempel muß nach richtigem Befund jede auf einen Brief aufgeklebte einzelne Marke in der Mitte bestempelt werden. Hierzu ist reine Buchdruckerschwärze zu verwenden und der Stempel stets rein zu erhalten.

Welche Nummer hiernach der Entwerthungsstempel einer jeden Großherzoglichen Postanstalt trägt, weiset das sub A anliegende Verzeichnis aus.

Diese Stempel werden den Großherzoglichen Postanstalten von der Postmaterialverwaltung zugesendet werden und sind mit dem Werthe von je 1 fl. 30 kr. per Stück in das Inventarium der Dienstrequisiten einzutragen.“

Die bei den Postanstalten bereits vorhandenen Ortsdatumstempel sollten also nicht zur Stempelung der Marken verwendet werden. Der „Localdatumstempel“ war vielmehr auf dem Brief nur „an einem von der Marke nicht eingenommenen Platze“ anzubringen. Diese Bestimmung wurde von dem Personal sehr gewissenhaft beachtet, so daß Fehlstempelungen außerordentlich selten vorkamen.

Für die Anfertigung der Druckplatten hatte die Naumann'sche Druckerei vertraglich eine Pauschale von 330 Gulden erhalten. Da sich die Arbeiten als wesentlich schwieriger erwiesen hatten als ursprünglich angenommen, wurde eine weitere Vergütung von 100 Gulden gewährt. Auch für die Hofbuchdruckerei Hasper hatte sich der Druck der Marken anscheinend zunächst nicht als einträglich erwiesen. Das ergibt sich aus dem nachstehend wiedergegebenen originellen Klagebrief, den Hasper nach dem Druck an Kachel richtete:

Carlsruhe, am 12. Februar 1851

Hochgeehrter Herr Münzrath!

Der Druck der Freimarken ist mit Ehren beendet. Das Geschäft ist aber so unglücklich wie möglich für mich ausgefallen. Kurze Tage, viel Nacharbeit, folglich bessere Bezahlung des Personals, unvoraussehendes äußerst langsames Fortschreiten des Druckes, Trocknen der gummierten Blätter am heißen Ofen usw. ließen die Rechnung ohne den Wirth machen.

Meine Barauslagen betragen

laut meinem Cassabuch	Fl 743.41
Einnahmen laut Vertrag	Fl 681.30

Reiner Verlust	Fl 62.11
----------------	----------

und als Zugabe das trübe Bewußtsein, die ganze Zeit über umsonst gearbeitet zu haben.

Begreiflicherweise habe ich nicht das mindeste Recht, eine billige Entschädigung beanspruchen zu können. Ich muß mich also der Grossmuth und dem bekannten Billigkeitsgefühl der Hohen Behörde in die Arme werfen und um Ihre gefällige Bevorwortung bitten.

Mit bekannter Hochschätzung

dero

ergebenster Diener

W. Hasper“

Nun, Hasper hatte sich nicht vergeblich der Großmuth der Hohen Behörde in die Arme geworfen. Er erhielt abschließend den vollen Betrag von 743 Gulden und 41 Kreuzern.

Die weiteren Druckarbeiten müssen dann doch wohl lohnender geworden sein, denn in den folgenden 20 Jahren besorgte Hasper den Druck aller badischen Marken weiter, bis mit dem 31. Dezember 1871 das badische Postregal zu Ende ging und vom 1. Januar 1872 ab die neuen Marken der Deutschen Reichspost verwendet wurden.

*Wir rufen*

die Jugend der Post

*Singt mit*

in den Postgesangvereinen

POSTALIA KARLSRUHE · POSTALIA MANNHEIM

POSTGESANGVEREIN HEIDELBERG

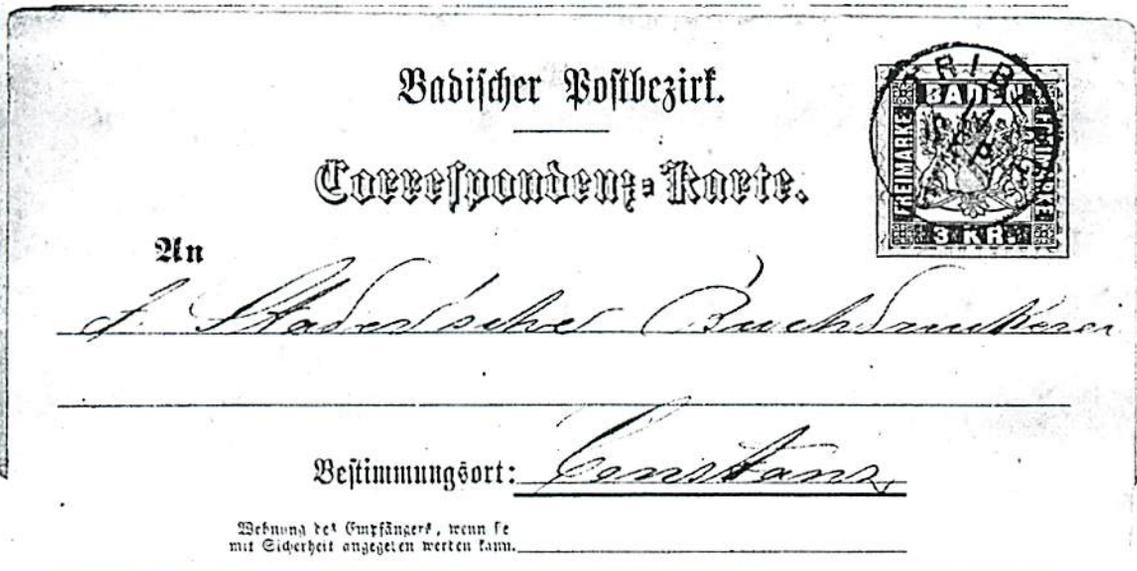
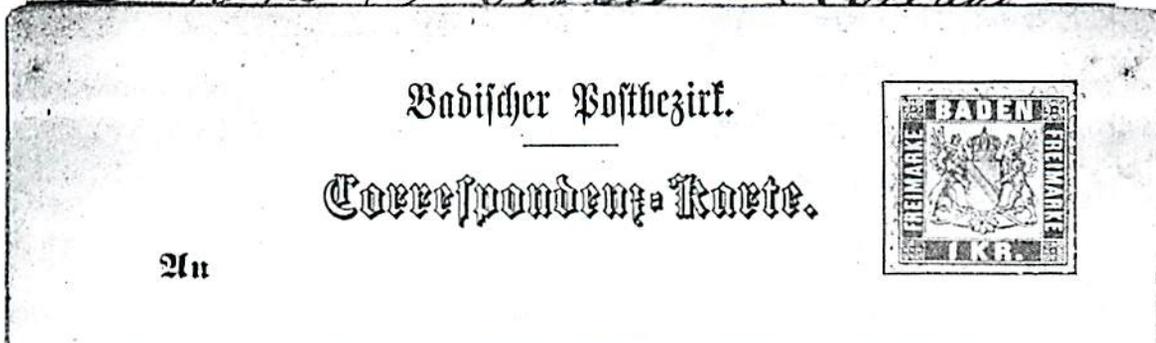
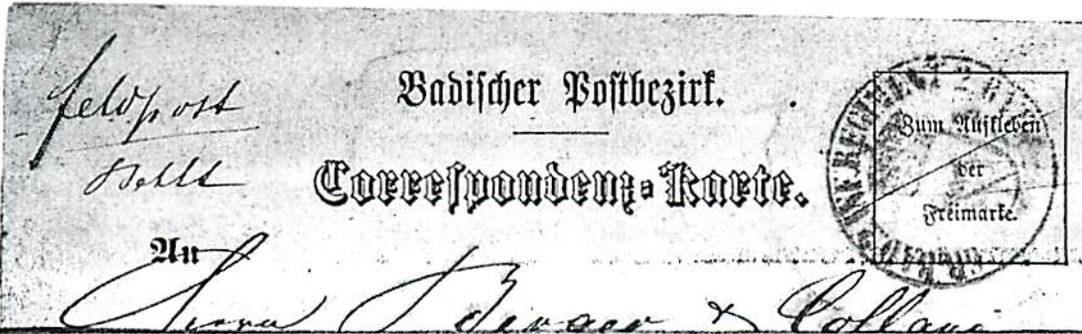
# Postgeschichtliche Blätter

Herausgegeben von der Bezirksgruppe Karlsruhe der Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte e. V.  
in Verbindung mit der Oberpostdirektion Karlsruhe

Nr. 13

1966

9. Jahrgang



### Zur gefälligen Beachtung beim Gebrauch der Correspondenz-Karte.

- 1) Die Correspondenz-Karte kann zu brieflichen Mitteilungen jeder Art sowohl innerhalb des Großherzogtums Baden, als auch für den Verkehr nach dem Norddeutschen Postgebiete, nach Bayern, Württemberg, Oesterreich und Luxemburg, sowie nach den in der Folge zu veröffentlichenden fremden Staaten benützt werden.
- 2) Auf die Vorderseite darf nur die Adresse zu stehen kommen; zur Niederschrift der Mitteilung selbst dient die Rückseite.
- 3) Außer der Linte ist die Anwendung von Blei- und farbigem Zittie gestattet.
- 4) Die Beförderung erfolgt nur bei Vorauszahlung des Briefpostes; unfrankierte oder ungenügend frankierte Karten werden nicht abgefandt.
- 5) Die Formulare werden von der Großh. Postverwaltung zu dem a. l. ten Posthaltern veröfflichten Selbstkostenpreise abgeget u. E. 3.

Die erste „Badische Correspondenz-Karte“ 1870

## Bahnposten in Südbaden

— Eine Betrachtung anhand der verwendeten Streckenstempel — von Hermann Amann

1. Einführung
2. Verwendete bzw. noch in Gebrauch befindliche Stempelformen
3. Eisenbahn und Post in Baden zwischen 1840 und 1871 sowie von 1872 an
4. Die Bahnposten der Rheintallinie
5. Bahnposten auf Anschlußstrecken bzw. Nebenbahnen zur Rheintallinie sowie die Bahnposten der „Höllentalbahn“ mit Abzweiglinien
6. Die Bahnpostverbindungen über den Oberrhein zwischen Lauterburg, Straßburg und Basel
7. Die Bahnposten der Hochrhein- und Wiesentalbahn sowie der zugehörigen Anschluß- und Nebenstrecken
8. Die Bahnposten der Schwarzwald- und Bodenseebahn
9. Bahnposten auf Anschlußstrecken und Nebenbahnen der Schwarzwald- und Bodenseebahn unter besonderer Berücksichtigung der Verbindungen mit Württemberg
10. Schlußbetrachtung

## 1. Einführung

1. 1. In den folgenden Ausführungen soll über die Entwicklung des Bahnpostdienstes in Südbaden (Bezirk der Oberpostdirektion Freiburg) insbesondere anhand der bisher bekanntgewordenen Abstempelungen der Bahnposten bis zur jüngsten Vergangenheit berichtet werden. Dabei werden auch die Bahnposten der Großherzoglich-Badischen Post — soweit dem Verfasser bekannt — berücksichtigt. Ein geschichtlicher Rückblick auf den Bahnpostdienst unseres Bezirks ist ohne Einbeziehen der Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht denkbar. Es ließ sich deshalb nicht vermeiden, in einigen Fällen auch Daten der Inbetriebnahme von Eisenbahnstrecken zu erwähnen.

Einleitend sollen die Anfänge des Bahnpostdienstes — insgesamt gesehen — kurz betrachtet werden, wobei die innerhalb des ersten Abschnitts durch Anführungszeichen hervorgehobenen Begriffe um die Mitte des vorigen Jahrhunderts allgemein gebräuchlich waren.

1. 2. Der Welt erste Bahnpost verkehrte in einem „Dampfbahnzug“ in England anlässlich einer Versuchsfahrt am 6. 1. 1838 und — da dieser Versuch befriedigend ausfiel — als dauernde Einrichtung ab 17. 12. 1838 zwischen London und Birmingham. Nach dem englischen Vorbild richteten 1841 Belgien und 1846 Frankreich Bahnposten ein (Abb. 1).

*MISSENT TO  
RAILWAY  
POST OFFICE*

Abb. 1

1. 3. In Deutschland wurden die ab 1835 nach und nach entstandenen Eisenbahnen bis zum Jahre 1848 bzw. 1849 lediglich teilweise zur Postbeförderung benützt. Entsprechend der damals allgemein verbreiteten Ansicht, daß die Eisenbahnen nur eine besondere Art von Fuhrwerk seien, verhielten sich auch die Postverwaltungen der deutschen Staaten dem neuen Verkehrsmittel gegenüber zunächst abwar-

tend. Man ließ sich von den guten Erfahrungen der englischen und belgischen Postverwaltung in bezug auf das Einrichten von Bahnposten nicht beeindrucken; im Gegenteil: mit einem vor allem in Preußen geübten umständlichen Verfahren glaubte man, besonders fortschrittlich zu sein. Dieses „Verfahren“ sah so aus, daß die Postladung nach der Übernahme im Postamt durch den Postbegleiter — Schirrmeister genannt — in Postkutschen verladen, diese mit Pferden zum Bahnhof gefahren und dort auf sogenannte Plateauwagen gestellt wurde. Unterwegs hatte der Postbegleiter die Post (Kartenschlüsse) auszutauschen. Ein Umarbeiten von Postsendungen während der Fahrt wurde noch nicht praktiziert. Demnach waren diese ersten, in Deutschland von 1838 an in Eisenbahnzügen mitgeführten „Postkutschen“ mit den später eingerichteten eigentlichen Bahnposten, den „Bureaux ambulants“, nicht zu vergleichen. Der ganze Postbeförderungsdienst auf Eisenbahnen mußte sich erst noch entwickeln.

1. 4. Wie bekannt, bestand Deutschland um die Mitte des 19. Jahrhunderts aus vielen Kleinstaaten. Unter diesen Staaten war Baden das erste Land, welches vor über 120 Jahren am 1. 4. 1848 auf der Strecke Heidelberg — Müllheim — (Basel) Bahnposten einführte. Preußen folgte am 1. 5. 1849. Mit besonderen Streckenstempeln wurden die Bahnposten in Baden 1848, in Preußen ab 1849, ausgerüstet. Anfänglich sind diese Stempel ausschließlich zum Bedrucken der Briefe auf der Rückseite verwendet worden, um Verzögerungen während der Beförderung besser aufklären zu können; später dienten sie auch als Aufgabestempel. So findet man Bahnpostabstempelungen aus der ersten Zeit meist als Durchgangsstempel auf der Rückseite von Briefen.

Etwa ab 1849 konnten durch das „korrespondierende Publikum“ Briefe auch unmittelbar bei der Bahnpost dem „Post-Condukteur“ zur Beförderung übergeben werden. Besondere Briefeinwürfe an den Bahnpostwagen gab es in Deutschland allgemein erst ab 1852, obwohl ein Briefeinwurf (Briefkasten) bereits im Jahre 1849 an einem auf der Strecke von Berlin nach Deutz eingesetzten „Eisenbahnpostwagen“ angebracht worden war (Abb. 2).

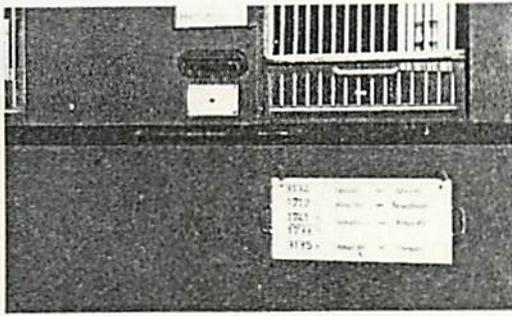


Abb. 2

Die Bedeutung der Bahnposten als Hauptträger der Postbeförderung ist auch heute noch unbestritten. Etwa 85% aller Postsendungen werden durch Bahnposten als Zwischenträger vom Absendeort zum Bestimmungsort gebracht.

2. Verwendete bzw. noch in Gebrauch befindliche Stempelformen

2. 1. Die Bahnposten der großherzoglich-badischen Post, die zuerst von Heidelberg ausgehend auf der im Frühjahr 1848 bis Efringen-Kirchen fertiggestellten Rheintallinie verkehrten, benützten Streckenstempel der nachstehend abgebildeten Formen. Dabei ist zu beachten, daß die mit „Heidelberg — Basel“ bezeichneten Stempel frühestens ab 20. 2. 1855 verwendet werden konnten. Es dauerte nämlich nicht weniger als 7 Jahre, bis der Streckenabschnitt von Efringen (1848) über Haltingen (1851) bis Basel (1855 — erster Bad. Bhf.) vollendet war (Abb. 3—7).



Abb. 3—7

2. 2. Zu den Kastenstempeln — auch Cursstempel genannt — ist zu bemerken, daß diese im allgemeinen nicht zum Entwerten der Marken auf Postsendungen verwendet wurden. Sie dienten, wie bereits erwähnt, zum Stempeln der Briefe auf der Rückseite. Dadurch konnte leicht nachgeprüft werden, mit welchem Eisen-Bahn-Curs eine Postsendung befördert worden war. Die in den Stempeln verwendeten römischen Ziffern — teilweise auch mit zusätzlichen Unterscheidungsbuchstaben (Ub) — sind bis zur Ziffer XXII bekannt. Diese Ziffern zeigen die Fahrtrichtung des Eisenbahn-Curses insofern an, als zum Beispiel Stempel mit geraden Ziffern (II, IV) von Offenburg nach Freiburg, solche mit ungeraden Ziffern dagegen (III, V) in umgekehrter Rich-

tung gebraucht wurden. Der früheste mir vorliegende Stempelabdruck eines Kastenstempels zeigt das Datum vom 14. Juni 1848. Die Einkreisstempel mit der Nummer 164, von denen etwa 19 unterschiedliche Zahlentypen bekannt sind, dürften im Jahre 1851 eingeführt worden sein. Die durch eine Bahnpost befahrene Strecke ist aus den Stempelabdrücken „164“ und „Gr. Bad. Bahnpost“ allerdings nicht ersichtlich. Auch die „E-B-Cursstempel“ sagen — abgesehen von den römischen Ziffern — über den Streckenverlauf der entsprechenden Bahnpost nichts aus. Es kann deshalb lediglich anhand von Ganzstücken (Briefen) mit Absenderangabe festgestellt werden, auf welcher Eisenbahnstrecke eine bestimmte Bahnpost gefahren ist und welche Art Stempel verwendet wurde. In der Hauptsache dürften die Stempel der oben genannten Arten jedoch auf der Strecke Heidelberg — Müllheim — (Basel) bzw. auf kürzeren Teilstrecken dieser Linie, z. B. Offenburg — Freiburg, verwendet worden sein.

2. 3. Bereits an dieser Stelle müssen die sogenannten „ZUG“-Stempel erwähnt werden, die in unserem Bezirk von Orten an der Rheintallinie, der Hochrheinbahn und der Wiesentalbahn bekannt sind. Die Bahnpost Singen — Engen verwendete zeitweise den Zugstempel „Singen“. Ein bisher nicht bekannter Abdruck eines Zugstempels auf Brief mit der Ortsangabe „BUGGINGEN — ZUG“ (Strecke Freiburg — Müllheim) ist mir von einem Sammlerfreund des Briefmarkensammlerbundes Lörrach vorgelegt worden. Er dürfte eine ausgesprochene Seltenheit auch für den „Baden-Spezialisten“ darstellen.

Im einzelnen sind mir aus unserem Bezirk die nachstehend verzeichneten Zugstempel der großherzoglichen Post bekannt:

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| 1. Rheintallinie | 2. Wiesentalbahn |
| LAHR-ZUG         | MAULBURG-ZUG     |
| KENZINGEN-ZUG    | SCHOPFHEIM-ZUG   |
| BUGGINGEN-ZUG    |                  |
| 3. Hochrheinbahn |                  |
| THIENGEN-ZUG     |                  |
| SCHAFFHAUSEN-ZUG |                  |
| GOTTMADINGEN-ZUG |                  |
| SINGEN-ZUG       |                  |
| RADOLPHZELL-ZUG  | (Abb. 8—11).     |



Abb. 8—11

2. 4. Mit der Übernahme der Großherzoglich-Badischen Post durch die Deutsche Reichspostverwaltung am 1. 1. 1872 war auch die Einführung neuer Bahnpoststempel verbunden. Als Vorbild diente die von den

Bahnposten im Gebiet der Norddeutschen Bundespost bereits vor 1872 verwendete Stempelform. Bei diesen sogenannten Zeilenstempeln ist von oben nach unten der Abgangsort der Bahnpost, das Datum mit der Zugnummer sowie der Endpunkt der von der Bahnpost befahrenen Strecke angegeben. Das besondere dieser Stempelform lag darin, daß die Streckenbezeichnung je nach Fahrtrichtung ausgetauscht werden konnte. Derartige Stempel wurden durch die Deutsche Reichspost (DRP) im Bereich Südbaden für die Bahnposten der 1872 bereits bestehenden Eisenbahnlinien neu beschafft. Die Bahnposten der nach 1872 in Betrieb genommenen Strecken sind selbstverständlich ebenfalls mit entsprechenden Streckenstempeln ausgerüstet worden. Eine Nachverwendung badischer Streckenstempel nach dem 31. 12. 1871 ist möglich, da die Stempel der DRP am 1. 1. 1872 nicht bei allen in Frage kommenden Bahnposten unseres Bezirks gleichzeitig verfügbar gewesen sind. Zumindest sind Nachentwertungen der Bahnpost „Ludwigshafen — Würzburg“ mit dem Bahnpoststreckenstempel der großherzoglich-badischen Post noch aus dem Jahre 1875 bekannt (Abb. 12—13).



Abb. 12—13

2. 5. Von Mitte 1883 an ist eine völlig neu gestaltete Bahnpoststempelform (sog. Klein oval) einheitlich im gesamten Reichspostgebiet (ohne Württemberg und Bayern) aufgrund einer Verfügung des Reichspostamts vom 18. Mai 1883 eingeführt worden. Etwa ab 1907 folgten Stempel in dem heute noch gebräuchlichen größeren Oval (Abb. 14—16).

Bei beiden ovalen Stempelarten ist die Bezeichnung des durch eine Bahnpost befahrenen Kurses jeweils für eine Richtung feststehend; die Streckenbezeichnung kann nicht mehr ausgetauscht werden. Der erste Ortsname der Streckenbezeichnung in einem derartigen Stempel ist meist zugleich der Name des dienstleitenden Bahnpostamts (BPA) oder Postamts (PA); Ausnahmen bestätigen die Regel, z. B. Basel — Zell (Wiesental). Diese Strecke war von ca. 1885 an bis zum Ende des zweiten Weltkrieges dem BPA 28 in Konstanz unterstellt. Die ovalen Stempel sind von 1883 an nach und nach auch in unserem Bezirk eingeführt worden. Der früheste mir bekannte Abdruck eines Stempels der kleinovalen Form aus dem Gebiet Südbaden trägt ein Datum aus dem Jahre 1885. Um die Jahrhundertwende waren die kleinovalen Bahnpoststempel auf allen damals bestehenden Eisenbahnstrecken in Gebrauch, da überall nach dem Bau und der Inbetriebnahme neuer Eisenbahnlinien die DRP auch unverzüglich Bahnposten einrichtete.

2. 6. VorAbschluß dieses Abschnitts sind noch die verhältnismäßig zahlreich vorkommenden Aushilfs-



Abb. 14—16

stempelarten zu erwähnen. Diese haben ihr Entstehen im allgemeinen Kriegseinflüssen der verschiedensten Art zu verdanken. In einigen Fällen sind Aushilfsstempel auch beim Neueinrichten von Bahnposten auf bestimmten Strecken bis zur Verwendung endgültiger Metallstempel erforderlich gewesen. Ein Hinweis: Aushilfsstempel sind meist Gummistempel, die jeweils in blauer Farbe (Gummistempelkissen!) abgedruckt werden (Abb. 17—20).



Abb. 17—20

2. 5. In einzelnen Fällen stand den Bahnpostfahrern bei Dienstantritt — bedingt durch irgendwelche Ereignisse — u. U. kein Streckenstempel zur Verfügung. So kommt es, daß hilfswise Streckenangabe bzw. vereinfacht auch nur die Zug-Nr. handschriftlich angegeben werden (Abb. 21—23).

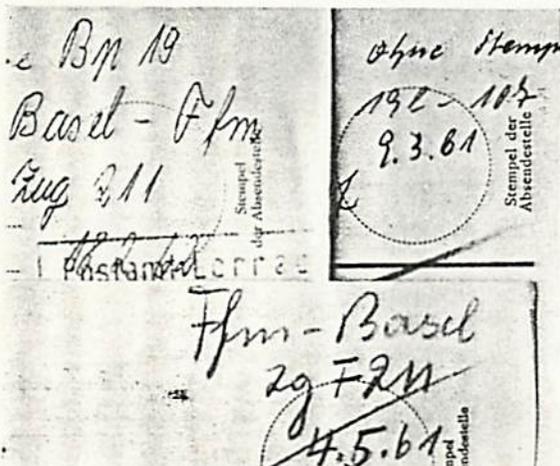


Abb. 21—23

3. Eisenbahn und Post zwischen 1840 und 1871 sowie von 1872 an

3. 1. Während der Zeit des großherzoglich-badischen Postregals (bis 31. 12. 1871) sind die zwischen 1840 und 1871 gebauten und in Betrieb genommenen Eisenbahnstrecken jeweils auch für Zwecke der Post mitbenützt worden. Allerdings beschränkte sich vor 1848 das Beanspruchen der Eisenbahn durch die großherzogliche Post auf eine nur bedingten Nutzen bringende Postsachenbeförderung. Dies wenigstens war ohne größere Verhandlungen zwischen der Bahn- und Postverwaltung möglich, da die badischen Eisenbahnen von Anfang an als Staatsbahnen gebaut, betrieben und verwaltet wurden. Post und Bahn waren vereint — heute ein Wunschtraum — und so konnte es im „Musterlände“ ohne weiteres vorkommen, daß der Bahnhofsvorsteher eines Ortes zugleich auch der Postmeister war. Diese, man möchte sagen, großartigen Voraussetzungen, dürften auch einen erheblichen Einfluß auf die Einrichtung der Bahnposten im Frühjahr 1848 gehabt haben.

Während man im nördlichen Teil Deutschlands die ab 1849 nach und nach ins Leben gerufenen Bahnposten zuerst „Bureaux ambulants“ später „Post-Expeditions-Bureaux“ nannte, benützten Baden und Bayern von Anfang an die Bezeichnung: Bahnpost. Erst am 5. 1. 1875 sind durch Verfügung des Reichs-Postamts die Bezeichnungen Bahnpost und Bahnpostamt einheitlich für das gesamte Reichspostgebiet eingeführt worden.

3. 2. Die Bahnposten der großherzoglich-badischen Post auf der Strecke Mannheim/Heidelberg — Basel waren seit 1848 den Bezirks-PA Heidelberg, Karlsruhe und Basel Bad. Bhf. zugeteilt, wobei das Bezirks-PA Heidelberg zudem besondere Aufsichtsaufgaben wahrzunehmen hatte. Mit dem weiteren Ausbau des badischen Eisenbahnnetzes von Basel nach Konstanz und von Appenweier über Kehl nach Straßburg erhielten auch die beiden letztgenannten PA — Kehl und Konstanz — Bahnposten zugeteilt.

3. 3. Im Rahmen einer Neuorganisation des Bahnpostwesens wurden am 1. März 1871 in Mannheim, Karlsruhe und Konstanz „Großherzoglich-Badische Eisenbahn=P.A.“ eingerichtet. Mit der Übernahme der großherzoglichen Postverwaltung am 1. 1. 1872 durch die Deutsche Reichs-Postverwaltung wurden die Eisenbahn-PA Mannheim und Konstanz in BPA umgewandelt, das Eisenbahn-PA Karlsruhe jedoch aufgelöst. Das BPA in Mannheim erhielt die Nummer 27, das BPA in Konstanz die Nummer 28 zugeteilt. Für die Bezirks-PA Heidelberg, Kehl und Basel Bad. Bhf. entfiel ab 1. 1. 1872 das Wahrnehmen überbezirklicher Aufgaben in Bahnpostangelegenheiten, da die Hauptstrecke unseres Bezirks (Frankfurt) — Heidelberg — Basel nun dem BPA 19 in Frankfurt (Main) unterstellt wurde (Abb. 24).

3. 4. Von 1872 an wurde die Verwaltung von Bahn und Post auch in Baden voneinander getrennt. Die Leistungen der Bad. Staatsbahn für Zwecke der DRP waren nun entsprechend den Vorschriften eines im Bereich des Norddeutschen Postbezirks bereits seit 1. 1. 1868 geltenden „Reglements“ abzuwickeln. Ab 1. 1. 1876 wurde durch das Eisenbahnpostgesetz eine neue gesetzliche Grundlage des Verhältnisses Bahn — Post geschaffen.

4. Die Bahnposten der Rheintallinie

4. 1. Der heutige Regierungsbezirk Südbaden wird — verkehrsmäßig gesehen — hauptsächlich durch drei große Eisenbahnstrecken erschlossen, nämlich  
a) die Rheintallinie Karlsruhe — Basel,  
b) die Schwarzwaldbahn Offenburg — Konstanz u.  
c) die Hochrheinbahn von Basel nach Singen.  
Als Teil einer wichtigen internationalen Durchgangsstrecke kann ferner die Verbindung von Straßburg über Appenweier und Karlsruhe nach Stuttgart bezeichnet werden. Ebenfalls eine gewisse Bedeutung in bezug auf überregionalen Durchgangsverkehr erreicht zudem die „Höllentalbahn“ von Freiburg über Neustadt (Schwarzwald) nach Donaueschingen.



Abb. 24

Die oben erwähnten Hauptstrecken unseres Bezirks bilden somit das Gerippe des südbadischen Eisenbahnnetzes. Alle anderen Bahnlinien sind mehr oder weniger auf eine dieser Hauptbahnen ausgerichtet, wobei — abgesehen vom Rheintal — der gebirgige Charakter der südbadischen Landschaft von vornherein den Bau weiterer großer Durchgangsstrecken verhinderte. So sind viele Eisenbahnlinien lediglich als Stichbahnen in bedeutendere Täler des Schwarzwaldes gebaut worden.

Mit dem Bau und der Inbetriebnahme von Bahnstrecken hängt das Einrichten eines Bahnpostdienstes eng zusammen. Wir stoßen immer wieder auf die Tatsache, daß in früheren Zeiten die Postverwaltung auch im Bereich Südbaden alle Eisenbahnverbindungen für ihre Belange zum Wohl der Allgemeinheit ausnützte (Abb. 25).



Abb. 25. Ausschnitt aus einem Eisenbahnatlas von 1861

4. 2. Entsprechend dem ersten Einsatz der Bahnposten auf der Rheintallinie in Südbaden von 1848 an, beginnt der geschichtliche Rückblick mit den Bahnposten dieser großen internationalen Eisenbahnstrecke. Nachdem bereits im Jahre 1840 das erste Teilstück der Rheintallinie zwischen Mannheim und Heidelberg feierlich eingeweiht worden war, vergingen immerhin noch 8 Jahre, bis die Bahnlinie bis Efringen-Kirchen fertiggestellt war und zugleich der Bahnpostbetrieb durch die Großherzoglich-Badische Postverwaltung aufgenommen wurde. Die Bahnposten von Heidelberg nach Efringen-Kirchen und zurück verwendeten von 1848 an zuerst ausschließlich die im 2. Abschnitt erwähnten Kastenstempel. Eine Stempelgruppe besonderer Art bilden die ZUG-Stempel, die unter anderem auch von einigen Orten an der Rheintallinie bekannt sind. Dabei ist m. E. vor allem die Art ihrer Verwendung ungewöhnlich: Sind die an einem bestimmten Ort, z. B. Kenzingen durch den Bahnhofsbriefkasten oder beim Stationsvorsteher aufgelieferten Sendungen nun wirklich im Bahnpostwagen oder aber durch den Stationsvorstand im Bahnhof abgestempelt worden? Immerhin

dürften gewisse Zweifel berechtigt sein, obwohl „Baden-Kenner“ eine Verwendung dieser Stempel im Bahnpostwagen für zutreffend halten. Dagegen handelt es sich bei den Abdrücken der Eisenbahnkursstempel ohne jede Einschränkung um Bahnpostabstempelungen.

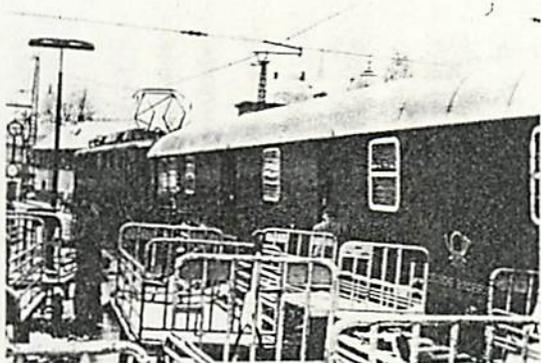
4. 3. Zweifellos können auch die Einkreisstempel „164“ sowie die Einkreis- und Zweikreisstempel „Gr. Bad. Bahnpost“ bzw. „Heidelberg — Basel“ als eigentliche Bahnpostabstempelungen angesehen werden. Im Hinblick auf die Zeitdauer ihrer Verwendung ab 1851/55 bis zum 31. 12. 1871 sind derartige Abstempelungen nicht selten. Dabei kommt der Stempel „164“ hauptsächlich auf Marken vor, während als Zusatzstempel (mit Datum) entweder „Gr. Bad. Bahnpost“ oder „Heidelberg — Basel“ abgedruckt wurde (siehe auch Abb. 3—11).

4. 4. Von den ab 1. 1. 1872 verkehrenden Bahnposten des BPA 19 in Frankfurt (Main) wurden bis ca. 1883 Zeilenstempel, ab 1884 kleinovale Stempel mit den Streckenbezeichnungen Frankfurt (Main) — Basel, Frankfurt — Karlsruhe — Basel, Frankfurt (Main) — Freiburg, Frankfurt (Main) — Offenburg und Frankfurt — Appenw. — Straßburg verwendet. Etwa von 1919 an sind Stempel des neueren größeren Ovals mit der Inschrift „Frankfurt (Main) — Basel“ eingeführt worden. Auch in den auf Teilstrecken in Personenzügen verkehrenden Bahnposten (z. B. Karlsruhe — Basel) waren nach 1919 bis etwa 1945 ausschließlich Stempel mit dieser Streckenbezeichnung in Gebrauch, obwohl bereits vor 1945 durch Personal des PA Freiburg eine Bahnpost (Früh- und Spätverbindung) zwischen Freiburg und Basel BB begleitet worden ist. Da die Stempel „Ffm-Basel“ keine Ub hatten, sind die von den Bahnposten dieser Strecke stammenden Abstempelungen lediglich durch die unterschiedliche Form der Zierleisten am unteren Rand des Stempels oder durch die Schreibweise des Wortes „ZUG“ zu unterscheiden, eine in ganz Deutschland in dieser Vielfalt einmalige Sache. Verwendet werden diese älteren Stempeltypen teilweise bis heute. Ab 1950 kamen auf der Strecke Frankfurt — Basel neue Stempel mit Bogensehne und teilweise auch mit Ub in Verwendung. Dazu waren von 1949 bis etwa 1957 auch solche mit der Streckenbezeichnung „Basel — Frankfurt“ in Gebrauch (Abb. 26—29).



Abb. 26—29

Zwischen dem 4. 2. 23 und dem 12. 12. 1923 waren die an der Rheintallinie gelegenen Orte Offenburg und Appenweier durch französische Truppen besetzt. Um die damit verbundene Zugkontrolle und ähnliche unliebsame Maßnahmen der Okkupationsmacht zu umgehen, wurden innerhalb der oben vermerkten Zeitspanne D-Züge, die zwischen der Schweiz (Basel) und Norddeutschland verkehrten, ab Freiburg über die Höllentalbahn, Schwarzwaldbahn bis Hausach, von dort weiter über Freudenstadt und Hochdorf (b. Horb) nach Pforzheim umgeleitet. Auch Bahnposten „Basel — Frankfurt“ verkehrten teilweise in bestimmten D-Zügen über die sogenannte Umleitungsstrecke.



Postaustausch in Offenburg — 1960 — an der Bahnpost Frankfurt — Basel Zug D 276

4. 5. Nach Kriegsende im Jahre 1945 ist die Aufsicht bzw. das Wahrnehmen des Bahnpostdienstes auf den Teilstrecken südlich Karlsruhe dem Postamt Freiburg im Breisgau (heute Bp-DSSt 6 f) übertragen worden. Nachdem die durch gesprengte Brücken und sonstige Schäden stark in Mitleidenschaft gezogene Rheintalstrecke Anfang September des Jahres 1945 größtenteils wieder instandgesetzt war, wurden ab 1. Oktober des gleichen Jahres durch das PA Freiburg wieder Bahnposten eingesetzt, u. a. zwischen Frb. und Basel. Auch in einzelnen Schnellzügen von Basel nach Karlsruhe und etwa ab 1949 bis Heidelberg und Mannheim wurden Bahnposten durch Personal der Bp-DSSt 6 f (PA Freiburg) begleitet. Zur Zeit fahren Freiburger „Bahnpostler“ in D-Zügen über Mannheim hinaus bis Emmerich an der nieder-

ländischen Grenze und zurück. An dieser Stelle soll noch besonders ein Streckenstempel des größeren Ovals mit der Streckenbezeichnung

„FREIBURG — BASEL“

herausgestellt werden. Bei diesem Stempel ist als einmalige Ausnahme im gesamten Gebiet der ehemaligen DRP bzw. heute im Bereich der beiden deutschen Postverwaltungen das Wort „BAHNPOST“ im Stempel in Groß- und Kleinschreibweise, also „Bahnpost“ geschrieben! Dieser Streckenstempel wurde kurz nach dem Ende des 2. Weltkriegs (1946 oder 1947) durch die damals neu geschaffene OPD Freiburg beschafft. Vielleicht wollte die Stempelschneidefirma es besonders gut machen; jedenfalls hat sie eine ausgesprochene Kuriosität zuwege gebracht. Bei den beiden anderen, zum gleichen Zeitpunkt beschafften Streckenstempeln „Freiburg — Basel“ ist das Wort „Bahnpost“, wie sonst allgemein üblich, jeweils richtig in großen Buchstaben angegeben. Entsprechende Bahnpostabstempelungen zeigen die Abbildungen (Abb. 30—35).

4. 6. Im Sommer 1949 begann das BPA 19 in Frankfurt (heute Bp 6 — PA Frankfurt 2) den Fahrdienst auf der Strecke Frankfurt — Basel in D-Zügen wieder aufzunehmen. Dabei ist mir als persönliche Erinnerung ein Erlebnis haften geblieben: Die Frankfurter Bahnpost durfte durch uns im Bad. Bhf. Basel und auch bei allen Unterwegshalten zwischen Karlsruhe — Basel — Karlsruhe nicht bedient werden! Wohl im Hinblick auf südbadische Selbstständigkeitsbestrebungen (oder war es nur Selbstbewusstsein?) wurde das Wiederauftauchen der „19er“ auf ihrer Hausstrecke Frankfurt — Basel einfach ignoriert. Nach einigen Tagen hatten sich jedoch die Gemüter beruhigt und wir konnten den Ladungsaustausch durchführen. Heute wird der grenzüberschreitende Verkehr mit der Schweiz bis Basel SBB einträchtig durch Bahnposten des PA Frankfurt 2 (Bp 6), des PA Ludwigshafen (Bp-DSSt 6 l) und des PA Freiburg (Bp-DSSt 6 f) wahrgenommen. Beamte der Bahnpost 6 (Ffm) begleiten außerdem eine Bahnpost zwischen Freiburg und Kassel (Abb. 36—38).



Abb. 30—35



Abb. 36—38

Seit 1957 verkehren auch Bahnposten des PA Karlsruhe 2 (Bp-DSSt 6 k) auf der Strecke von Karlsruhe nach Basel und teilweise weiter bis Waldshut und Schopfheim und zurück. Verwendet werden Stempel mit den Streckenbezeichnungen

Karlsruhe — Offenburg Karlsruhe — Freiburg  
 Karlsruhe — Straßburg Karlsruhe — Basel  
 Karlsruhe — Villingen Karlsruhe — Waldshut  
 Besonders durch die Karlsruher Bahnposten sind zahlreiche Aushilfsgummistempel in kreisrunder und ovaler Form benützt worden (Abb. 39—42).

Zur Postgeschichte  
der Badischen Bodensee-Dampfschiffahrt

H. Weidlich

Es war im Sommer des Jahres 1707, als sich wie ein Lauffeuer von Kassel aus die Nachricht verbreitete, daß ein Professor aus Marburg mit einer Maschine ein Schiff ohne Segel und Ruder auf der Fulda bewegen wolle. Staunend sah man auch wirklich bald das erste dampfgetriebene Boot, das der französische Physiker Denis Papin konstruiert hatte, und das von Kassel bis Münden gelangte. Die Schifferzunft dort, die in dem „Teufelswerk“ eine Gefahr für ihre Rechte sah, schlug das Boot und die Maschine kurz und klein und hatte es damit erreicht, daß so bald kein zweiter Versuch gemacht wurde, die Dampfkraft in den Dienst der Schifffahrt zu stellen.

Erst 110 Jahre später, im Jahre 1817, nahm das erste Dampfschiff in Deutschland auf der Unterweser seine Fahrten auf. Dann aber war der Fortschritt nicht mehr aufzuhalten; die Dampfmaschine als Antriebskraft setzte sich überall durch. Auch am Bodensee begannen 1817 die ersten Versuche: der Züricher Mechaniker Georg Bodmer unternahm in Konstanz den Bau eines Dampfbootes, das den Namen der Großherzogin von Baden „Stephanie“ tragen sollte. Der Versuch mißlang jedoch und Bodmer büßte sein gesamtes Vermögen ein.

Nur durch Einsatz größerer technischer und finanzieller Mittel, letztlich durch landesherrliche Hilfe gelang es wenige Jahre später, die ersten brauchbaren Dampfschiffe auf dem Bodensee in Dienst zu stellen. 1824 entstand die „Friedrichshafener

Energie und Umsicht für die Entwicklung der Dampfschiffahrt einsetzten. Sie wußten auch den Großherzog Ludwig von Baden zu interessieren, der ihnen 1825 nicht nur das Privileg für regelmäßige Fahrten zu badischen Hafenorten verlieh, sondern der auch einen großzügigen Ausbau der Hafenanlagen und Lagerhallen in Sernatingen, das am 2. 10. 1810 an Baden gefallen war, anordnete. Bei der Einweihung am 15. August 1826 wurde der Name des Ortes, mit dem sich große wirtschaftliche Hoffnungen verbanden, in „Ludwigshafen am Bodensee“ geändert. Die Gemeindeverwaltung legte ihren Korrespondenzen einen gedruckten Hinweis auf dieses Ereignis bei (Abb. 1). Es scheint, daß auch eine Umbenennung in „Leopoldshafen“ erfolgen sollte, denn der Dichter Gustav Schwab erwähnt in seinen „Wanderungen durch Schwaben“ (1827) „das vom Handel belebte Sernadingen (Leopoldshafen)“. Ebenso wie die Eisenbahn die Postkutschen verdrängte, so bestand nun Leid aller Romantiker kein Zweifel an dem künftigen Niedergang der Segelschiffahrt. Schwab schreibt: „Der See ist von Kähnen und Segelschiffen belebt, wiewohl die Dampfboote, deren drei den Bodensee nach allen Richtungen durchschneiden, solches Leben nicht eben befördern; vielmehr verdrängen sie die kleineren Schiffe, gerade wie die Raubfische die friedlicheren, kleineren und schöneren Bewohner des See's verschlingen.“

Aber schon bald hat der Dichter sich mit den Annehmlichkeiten des Fortschritts abgefunden — nur wenige Seiten weiter lesen wir nun: „... Das alles müssen wir bei Seite lassen und mit unseren Freunden auf einem der bequemen, wenn auch nicht glänzenden Dampfboote uns auf den Fittigen des Rauches den See entlang, an Konstanz vorbei, durch den Rhein an den Untersee tragen lassen; eine Fahrt von 12 Stunden, die in viere zurückgelegt wird, während die herrlichsten Gegenden wie Träume an uns vorüberfliegen.“

Auf zwei Kursen war die „Max Joseph“ eingesetzt: von Lindau über Ludwigshafen nach Konstanz und von Lindau über Rorschach und Konstanz nach Schaffhausen, wo sie am 22. April 1825 zum ersten Mal am Freien Platz festmachte. Für die Feuerung wurde ausschließlich Holz verwandt; es mußte stets ein beträchtlicher Vorrat mitgeführt werden, wodurch der Platz für die Ladung beeinträchtigt war. Für die Fahrt gegen die Rheinströmung von Schaffhausen nach Konstanz war die Maschine mit ihren 20 PS zu schwach. Dazu kamen an manchen Orten die ungenügenden und oft ganz fehlenden Landeeinrichtungen und die Konkurrenz der „Ledinen“, der Frachtsegler auf dem See. Die Schifferzünfte in allen Bodenseehäfen hatten die große Gefahr erkannt, die dem Fortbestand der Segelschiffahrt durch die Dampfschiffahrt entstanden war, und mit allen Mitteln verteidigten sie ihre althergebrachten Rechte. In Friedrichshafen zwar konnte die württembergische Regierung im März 1824 die Schifferrechte für 4664 Gulden erwerben, jedoch gelang in Lindau und anderen Hafenstädten eine solche Regelung nicht. Die unüberwindlichen Schwierigkeiten behinderten das Cotta'sche Unternehmen so sehr, daß 1829 die „Max Joseph“ auf Abbruch verkauft werden mußte.

An den Bodensee und Hochrhein grenzten seit 1815 nicht weniger als 7 Postgebiete. Baden, Württemberg, Bayern, Oesterreich, der Kanton Thurgau, der postalisch mit Zürich verbunden war, und die Kantone St. Gallen und Schaffhausen, die über eigene Posten verfügten. Bei allen bestand ein Interesse, die Möglichkeiten der Dampfschiffahrt auch für den Postverkehr auf dem Wasser einzusetzen und damit lange Uferwege abzukürzen und direkte Verbindungen herzustellen. Von dem insgesamt 213 km langen Bodenseeufer gehörten 78 km zu Baden, das damit der größte Anlieger war; hier gewannen Überlegungen, eine eigene badische Gesellschaft zu gründen, bald Anhänger. Ihr tatkräftigster Vertreter, der Hofgerichtsadvokat Vanotti, erließ am 4. August 1829 einen Aufruf an alle Interessenten in Baden und den übrigen Anliegerstaaten und am 12. Juli 1830 kam es zur Gründung der „Dampfschiffahrts-



Dampbootgesellschaft“, die noch im gleichen Jahr den Rad-dampfer „Wilhelm“ baute, und kurze Zeit später nahm von Lindau aus das Dampfboot „Max Joseph“ seine Fahrten auf. Besitzer waren der Tübinger Verleger Freiherr von Cotta und David Macaire d'Hogguer in Konstanz, die sich mit großer

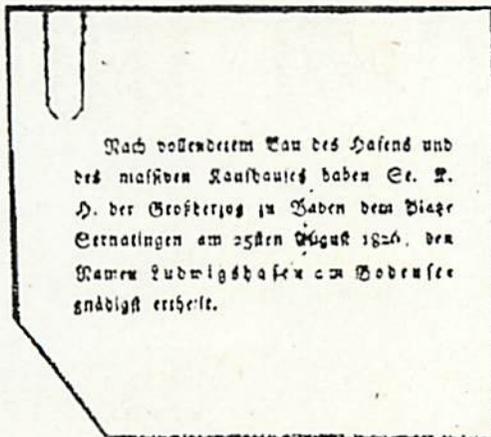


Abb. 1, Briefbeilage der Gemeindeverwaltung Sernatingen aus Anlaß der Umbenennung in Ludwigshafen (Bildarchiv Münzberg)

gesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz." Wirk-  
same Unterstützung fanden die Bemühungen auch bei dem  
Großherzog Leopold von Baden, der am 30. März 1830 auf den  
Thron gekommen war; er ermöglichte nicht allein den weiteren  
Ausbau von Ludwigshafen, er förderte auch Verträge mit den  
Schifferzünften, wodurch eine Abgrenzung der Rechte ermög-  
licht wurde. Solche Verträge kamen auch in außerbadischen  
Häfen wie Lindau, Rorschach und Schaffhausen zustande.

Zwei Dampfer wurden in Petershausen auf Kiel gelegt, der  
größere mit 40 PS wurde am 15. Oktober 1831 auf den Namen  
„Leopold“ getauft. Unter den beim Stapellauf anwesenden  
Festgästen befand sich auch die Königin Hortense, die Gattin  
des früheren König Ludwig Napoleon der Niederlande (1806—  
1810), die am Bodensee in Arenenberg (Thurgau) wohnte, wo  
sie 1837 verstarb. Die „Leopold“ nahm sogleich ihre Fahrten  
auf dem Bodensee auf, den Fahrplan für die Wintermonate  
1831/32 zeigt Abb. 2. Angelaufen wurden die Häfen Kon-  
stanz, Lindau, Ludwigshafen, Meersburg, Überlingen, Ror-  
schach und Uttwyl, und schon von Anfang an wurden dabei  
auch Brief- und Fahrpost befördert. Wie aus der Anmerkung  
auf dem Plan hervorgeht, waren die Fahrten so eingerichtet,  
„daß

- 1.) sie mit den Postwägen auf den Hauptplätzen Konstanz,  
Lindau und Rorschach möglichst influieren
- 2.) Die Hauptwochenmärkte in Überlingen, Konstanz, Ror-  
schach und Lindau besucht werden.“

Es wird auch darauf hingewiesen, daß sich an Bord eine Ka-  
none befindet. „Die Kanone wird nur bei Nothsgefahren oder  
bei feierlichen Anlässen gelöst.“ Der Zustrom an Reisenden  
war sehr groß, schon im Jahr 1832 wurden 24 833 Reisende  
gezählt, 1860 stieg die Zahl auf 119 175.

Fahrpostsendungen zwischen den Hafenorten, also Pakete,  
Geld- und Wertsendungen konnten direkt am Landeplatz auf-  
gegeben werden und wurden dann ohne Mitwirkung der ba-  
dischen Post befördert. Die dafür ausgestellten seltenen Auf-  
gabescheine tragen lediglich die Unterschrift der „Verwaltung  
der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein“ (Abb. 3).  
Im übrigen ähnelten die Vordrucke den gleichzeitigen Post-  
scheinen von Konstanz, benutzten aber nicht das Wort „Post“.  
Die auf dem Fahrplan (Abb. 2) wiedergegebene Zeichnung eines  
Raddampfers stellt nicht speziell die „Leopold“ dar, die

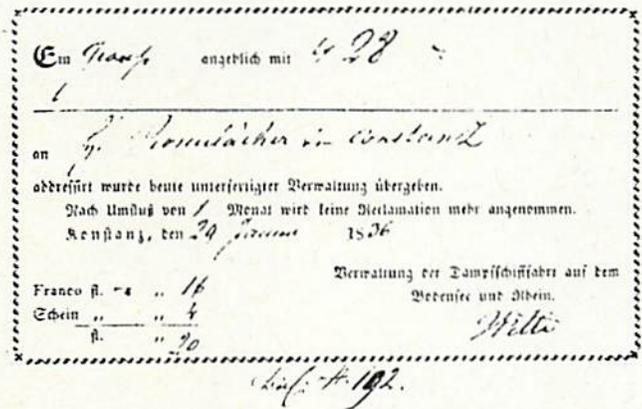
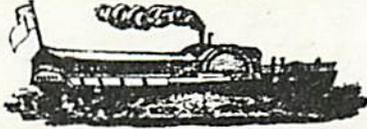


Abb. 3, Aufgabeschein für eine Geldsendung mittels der  
„Leopold“ 1836



Zu Abb. 3, Aufgabeschein der Postwagen-Expedition Konstanz

aber dennoch ähnlich ausgesehen haben mag. Zum Heizen des  
Kessels wurde ausschließlich Holz verwendet; eine Folge davon  
war die starke Verrußung der Feuerung und des Schornsteins,  
weshalb schon bald ein Umbau vorgenommen wurde. Abb. 4  
zeigt die umgebaute „Leopold“ am Kai von Ludwigshafen  
etwa um 1840.



## DAMPFSCHIFFFAHRT AUF DEM BODENSEE.

### FAHRTEN DES DAMPFSCHIFFES LEOPOLD IN DEN WINTERMONATEN 1831/32.

Wochentage.	Abfahrtszeit.	Abfahrtsstation.	Landungsstationen.	Nachtstation.
Sonntag	Morgens 5 Uhr	von Lindau	nach Rorschach.	Morgens 9 Uhr nach Konstanz.
Montag	Morgens 6 Uhr	von Ludwigshafen	nach Überlingen, Meersburg, Uttwyl und Rorschach.	Nachmittags 9 Uhr nach Konstanz.
Mittwoch	Morgens 8 Uhr	von Konstanz	nach Überlingen und Ludwigshafen.	Nachmittags 1 Uhr nach Überlingen.
Donnerstag	Morgens 7 Uhr	von Konstanz	nach Uttwyl und Rorschach.	Morgens 11 Uhr nach Konstanz.
Freitag	Morgens 10 Uhr	von Ludwigshafen	nach Überlingen, Meersburg und Konstanz.	Nachmittags 9 Uhr nach Uttwyl und Rorschach.
Sonntag	Morgens 7 Uhr	von Rorschach	nach Lindau.	Lindau.

Die Abfahrtszeiten werden pünktlich eingehalten, wann auch die Be-  
weiser gerne zu rathen haben. Bei der Abfahrt wird gekannt mit der Schif-  
fer zu den Leuten gehen. Die Kanone wird nur bei Nothsgefahren oder bei  
feierlichen Anlässen gelöst. Jedes Stück Holz der dem nämlichen Frachtbriefe und  
den entsprechenden Brief- und Fahrposten an anderen, missgestaltete an  
den ingenommen werden kann, aber die Folgen der Missgestaltete haben  
auf dem dahinter.

**ANMERKUNGEN.**

1) Die Fahrten sind im Sommer, d. h. im Juli und August, auf dem Bodensee, Lindau und Ror-  
schach zu machen.

2) Die Wintermonatsfahrten in Überlingen, Meersburg, Rorschach und Lin-  
dau werden nicht gemacht.

3) Die Fahrten auf dem Bodenseeplanzen des Bodensee sind in Verbin-  
dung genommen zu sein.

Die Fahrten der Feste sind die gleiche wie jene für die Sommer, ab-  
gesehen sind bei der Abfahrt keine Kanone im Feuer bei zwei Wochen von 1831 an  
jede Fahrt, und bei dem Bodensee von 1832 an die Kanone keine an-  
zuwenden. Die Frachtmonate sind nach Mithras die Monate sind die Monate sind die  
Feste gelöst, die pünktlich sind die Monate sind die Monate sind die Monate sind die  
1 pro, wird nicht vergessen. Die Abfahrtszeiten werden pünktlich eingehalten.

Abb. 2, Erster Fahrplan des Dampfschiffes „Leopold“ 1831/32

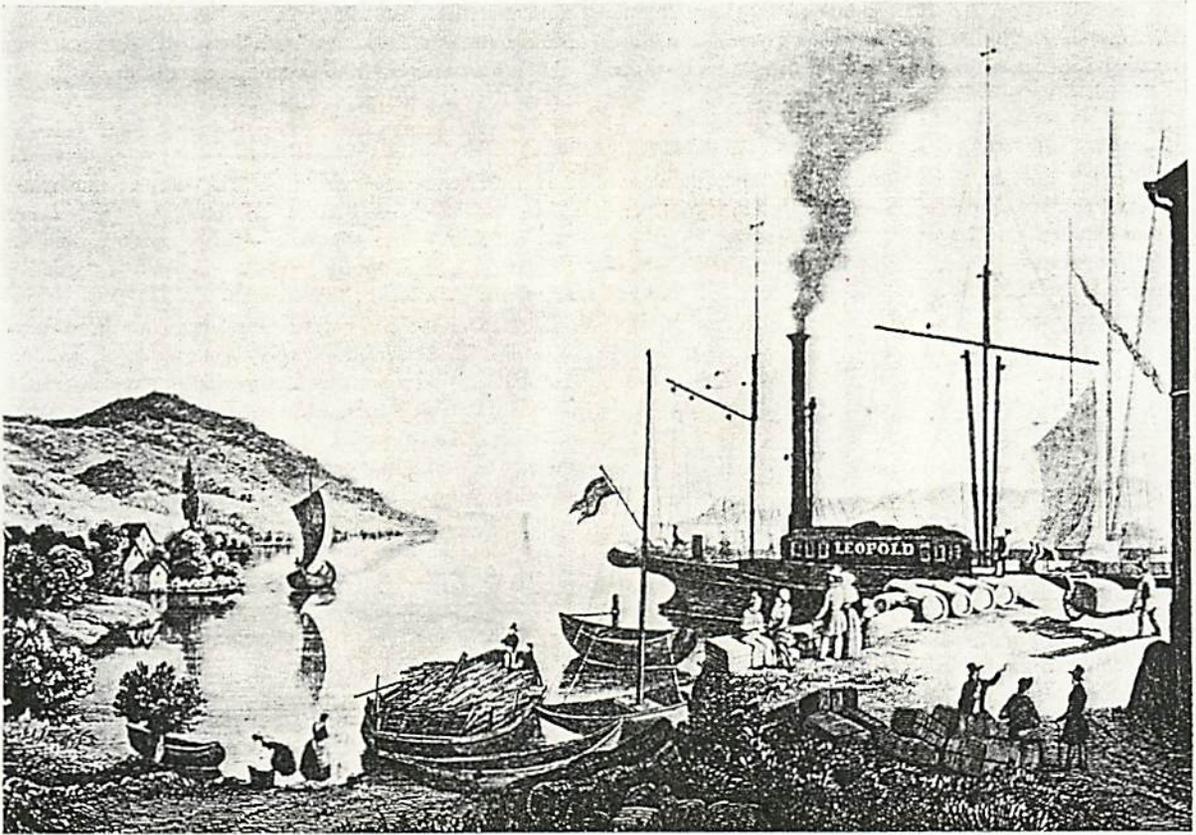


Abb. 4, Dampfschiff „Leopold“ am Ladekai in Ludwigshafen am Bodensee

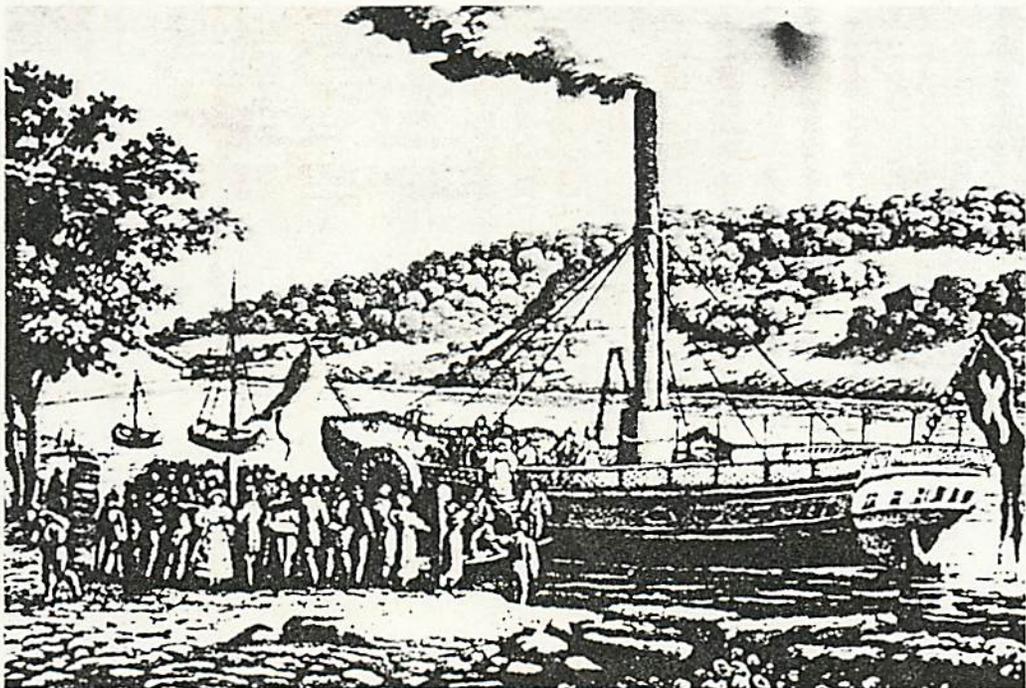


Abb. 5, Dampfschiff „Helvetia“ bei der Ankunft in Schaffhausen

Das zweite Schiff der Badischen Dampfschiffahrtsgesellschaft war die „*Helvetia*“ mit 28 PS. Sie war für Fahrten von Konstanz nach Schaffhausen auf dem Untersee und Rhein bestimmt und stellte eine schwere wirtschaftliche Bedrohung dar für alle Segelschiffer, aber auch für die „*Rosser*“, die mit ihren Pferden die Segelschiffe von Schaffhausen rheinaufwärts zogen, und die „*Ausleerer*“, die für die Entladung der Boote zu sorgen hatten. Ihre Wut entlud sich bei der ersten Ankunft der „*Helvetia*“ am 26. Juli 1832 in Schaffhausen. Kaum hatte der Dampfer festgemacht, als die aufgebrachten Schiffer die Halte-taue kappten, um das Schiff in den Rheinfeld treiben zu lassen. Nur im letzten Augenblick gelang es dem Kapitän, den nötigen Dampf aufzumachen und das Schiff mit eigener Kraft nach dem badischen Büsingen zu bringen. Die Schaffhauser Behörden stellten bald die Ordnung wieder her, und die „*Helvetia*“ konnte fortan unangefochten ihren Dienst nach Schaffhausen durchführen (Abb. 5).

Der regelmäßige Fahrdienst der Dampfschiffe, unabhängig von Wind und Wetter, brachte der Gesellschaft gute wirtschaftliche Erfolge. Die 1837 diskutierte Absicht der badischen Postdirektion, für eigene Zwecke ein Dampfschiff zu bauen, kam nicht zur Durchführung; dafür aber stellte die Gesellschaft noch 2 weitere Dampfer ein. Die alte „*Helvetia*“ war in „*Omnibus*“ umgetauft worden und tat bis zu ihrem Abbruch 1843 noch recht und schlecht ihren Dienst auf dem See. An ihre Stelle war eine neue „*Helvetia*“ getreten, die eigentlich „*Johannes Huss*“ getauft werden sollte, was aber dann wegen verschiedener Einsprüche unterblieb. Dazu kam noch das Fahrgastschiff „*Stadt Konstanz*“. Auch diese Schiffe waren alle für Holzfeuerung eingerichtet.

Eine starke Behinderung der Dampfschiffahrt waren auch weiterhin die schlechten Landeinrichtungen in allen Seehäfen mit Ausnahme von Ludwigshafen. Trotzdem hatten hier die ursprünglichen hochfliegenden Pläne zugunsten von Radolfzell und Konstanz starke Abstriche erhalten. Die Errichtung einer Postexpedition in Ludwigshafen verzögerte sich bis zum 1. April 1839, während gleichzeitig der Ausbau der Hafenanlagen in Konstanz vorangetrieben und 1841 abgeschlossen wurde.

Umfangreiche Interessen an einer Postbeförderung über den Bodensee und den Hochrhein hatte die *Thurn und Taxis*sche Postverwaltung. Seit 1819 übte sie das Postregal in Württemberg und seit 1832 im Kanton Schaffhausen aus. 1841 bemühte sie sich, allerdings vergeblich, die von Zürich verwaltete Post im Kanton Thurgau übertragen zu erhalten. Mit St. Gallen bestand ein Postvertrag, in dem ein direkter Postaustausch zwischen Friedrichshafen und Rorschach vorgesehen war. Bei diesen vielfältigen Belangen war es naheliegend, daß auch die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung Pläne erwog, einen eigenen Postdamper auf dem See in Dienst zu stellen. Die Erbauung und Stationierung in Friedrichshafen erwies sich wegen der mangelnden Unterstützung durch die württembergische Regierung als undurchführbar. Erwägungen, Rorschach als Stützpunkt zu wählen, lösten ein Gegenprojekt der Kantonalen Postverwaltung von St. Gallen aus, nämlich die Gründung einer eigenen „*St. Gallischen Dampfschiffahrtsanstalt*“. Taxis war bereit, sich daran zu beteiligen, doch zerschlugen sich die Pläne, als Württemberg 1843 durch ein Gesetz die Übernahme des Postdienstes durch den Staat anbahnte, die dann 1851 vollzogen wurde. Zu den Nutznießern dieser Situation gehörte auch die badische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz. Auch auf einem anderen wichtigen Verkehrssektor legte Württemberg der Taxis'schen Postverwaltung unüberwindliche Schwierigkeiten in den Weg. Es genehmigte nicht die Beförderung von Post-Sendungen und -Reisenden auf den Eisenbahnen und entzog damit der Lehenpost wesentliche technische

Fortschritte, die in anderen Staaten schon zur Selbstverständlichkeit gehörten. So konnte auch Taxis nicht davon profitieren, als 1847 als erste die Eisenbahnlinie Ravensburg — Friedrichshafen den See erreichte.

Nur wenige Jahre später (1853) erhielt Lindau Anschluß an die Bayerische Bahnlinie nach Augsburg, 1855 folgte die schweizerische Nordostbahn Zürich — Romanshorn und schließlich stellte 1863 auch die badische Staatseisenbahn mit dem Kurs von Waldshut — Schaffhausen — Singen den Anschluß an den See bei Radolfzell her mit Fortführung nach Konstanz. Ludwigshafen blieb dabei „links liegen“.

Noch 1857 hatte die badische Regierung die Privilegien der „*Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein*“ erneuert und ausgebaut; für Ludwigshafen hatte man ihr, ebenso wie für Überlingen und Meersburg, das freie und ausschließliche Ladungsrecht von Personen, Waren und Erzeugnissen aller Art, sowie die Befreiung von Abfahrtsgeld, Steuern und Gemeindeumlagen gewährt. Aber ihr Ende stand nahe bevor. Die enge Verbindung von Eisenbahn und Dampfschiff führte zu einer Übernahme der Schiffahrtsgesellschaften durch den Staat: in Württemberg 1854, in Bayern 1862 und in Baden 1863. Ludwigshafen hatte seine ursprüngliche Bedeutung für den Transithandel wie für den Postverkehr am Bodensee verloren; bis 1895 blieb es ohne Anschluß an das Eisenbahnnetz.

Mit der Verstaatlichung der „*Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz*“ war der dieser gestellte Auftrag zum Wohle der badischen Wirtschaft erfüllt. In 32jährigem Bestehen hatte sie einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der Bodenseeschiffahrt und zum wirtschaftlichen Aufschwung der Hafentorte am See geleistet. Nicht zuletzt aber hat sie Anteil am Fortschritt des Postverkehrs am Bodensee, der am Berührungspunkt von fünf verschiedenen Postgebieten besondere Aufgaben zu erfüllen hatte. Alle diese Aufgaben wurden nun in staatlicher Verwaltung weitergeführt und ausgebaut.

#### LITERATUR

Friedrich Pernwerth von Bärnstein  
„Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung“ (Leipzig 1905)

E. Steinemann  
„100 Jahre Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein 1865-1965, ihr Vorläufer und ihre Entwicklung“ (Schaffhausen 1965)

K. Löffler  
„Geschichte des Verkehrs in Baden“ (Heidelberg 1910 S. 341)

Franz Boxler  
„Württembergs Postbeförderung auf dem Bodensee“ (Postgeschichtliche Blätter aus Württemberg 1962 Nr. 7)

Der „falsche“ Staufener Uhrradstempel Nr. 1

Hermann Blaese

In Simons Baden-Handbuch findet sich folgende ergötzliche Geschichte: 1)

„Als die Uhrradstempel des Staufener Bezirkes aus den Postladen entnommen wurden (1872), war gerade der Landpostbote krank geworden, und ein des öfteren schon eingesetzter Aushelfer vertrat ihn. Als der „amtliche“ Landpostbote wieder gesund geworden war und zum ersten Male wieder seine Strecke von Staufen nach Ballrechten abging, bemerkte er zu seinem Schrecken, daß weder in Grunern noch in Ballrechten Uhrradstempel (1 und 2) in der Lade hing. (Es war allerdings vergessen worden, ihm zu sagen, daß inzwischen aus allen Postladen..... die Uhrradstempel weggenommen worden waren). Sofort schwante ihm etwas von einer Pflichtvergessenheit oder einem Streich des Aushelfers — etwa daß einmal vergessen worden war, die Lade zu schließen und unbefugte Hände dann die Stempel entwendet hätten, oder daß der Aushelfer ihn um sein Amt bringen wolle, damit er dann selber dauernd im Dienst bleibe. Und auf einer solchen Pflichtvergessenheit — der Landpostbote war für seine Aushilfe voll verantwortlich — stand möglicherweise die Entlassung. Dem wollte er vorbeugen und begab sich darum schnurstracks zu einem bekannten Pestschaftsmacher. Dem klagte er sein Leid, daß er infolge Krankheit genug Unbillen und Gehaltsverlust habe und daß ihm durch das ganz unerklärliche Abhandenkommen der Postladenstempel gar nun weitere Misere, gar Entlassung drohe. Daraufhin fertigte der Pestschaftsmacher nach Vorzeichnung einen dem alten Stempel sehr ähnlichen 1-er — er war nur etwas kleiner und feiner geraten — und diesen hing er nicht in einen der zwei Kästen, sondern trug ihn in der Tasche bei sich. Auf seinem nächsttägigen Gange stempelte nun unser kurater Landpostbote die unterwegs erhaltenen und aus den Postladen entnommenen Briefe allesamt ruhig mit dem neuangefertigten Stempel ab, als sei das das Selbstverständlichste von der Welt. Abends, bei Ablieferung der Postsachen ein langes Gesicht des Staufener Expeditors: was sind das für gleiche Stempel auf allen Briefen, denen von Grunern und denen von Ballrechten? Ohne Umschweife wurde die Anfertigung der „neuen 1“ zugegeben. Die Gründe waren entschuldbar, aber die wenigen Postsachen waren eben doch mit einem „nichtamtlichen“ Stempel amtlich entwertet!“

Soweit Simon. Leider hat er die Quelle seiner Geschichte nicht angegeben, die, wie nachstehend gezeigt werden soll, in Verschiedenem zu korrigieren sein wird. Anlaß, der Sache nachzugehen, war das zufällige Auffinden zweier Briefe mit Uhrradstempeln Nr. 1, die augenscheinlich nicht mit dem ursprünglichen übereinstimmen. Hier nun das Ergebnis meiner bisherigen Ermittlungen:

1. Simon hat viel nach Materialien des Generallandesarchivs in Karlsruhe gearbeitet. Das Verzeichnis der von ihm benutzten Akten ist dort noch vorhanden. In keiner derselben befindet sich jedoch ein Hinweis auf den geschilderten Vorgang. Die Akten der damals für Staufen zuständigen OPD Konstanz sind nicht mehr vorhanden. Sie wurden bei Kriegsende vernichtet oder nach Frankreich abtransportiert.<sup>2)</sup> Die Quelle bleibt daher zunächst unermittelt. Nach dem Folgenden möchte man jedoch fast glauben, daß Simon einer Legende aufgesessen ist und sie vielleicht noch durch eigene Kombinationen bereichert hat. Denn die Geschichte ist schon widerspruchsvoll in sich. Nämlich:

2.a) Im Staufener Bezirk waren damals nicht nur die 2 von Simon genannten, sondern insgesamt 5 Briefladen vorhanden

— außer Grunern und Ballrechten auch Dottingen (Nr. 3), Wettelbrunn (Nr. 4) und Gallenweiler (Nr. 5). Der Weg des Landpostboten war: Staufen — Grunern — Dottingen — Wettelbrunn — Gallenweiler — Staufen (vgl. die Karte Abb. 1). Er lief also im Uhrzeigersinne. Dies zeigen nach Gru-

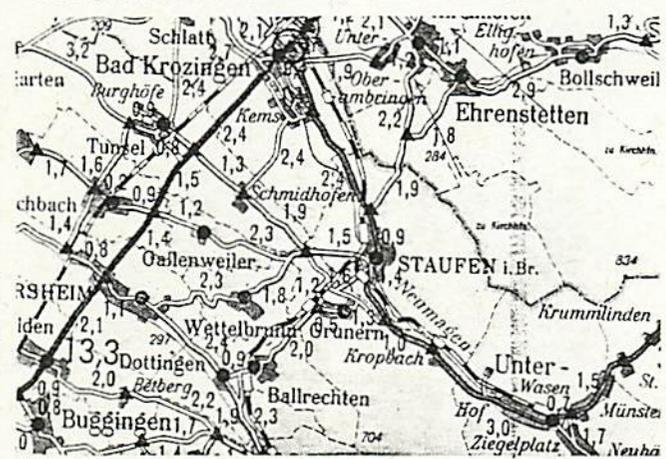


Abb. 1

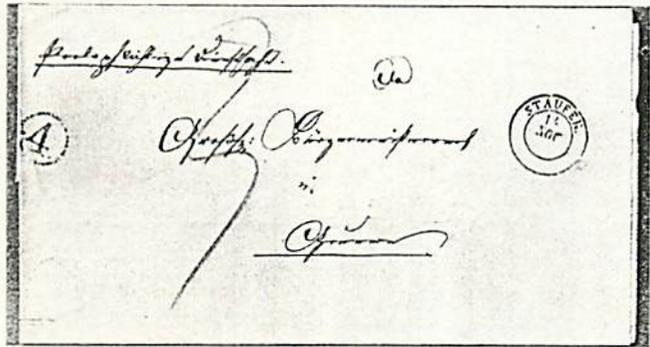
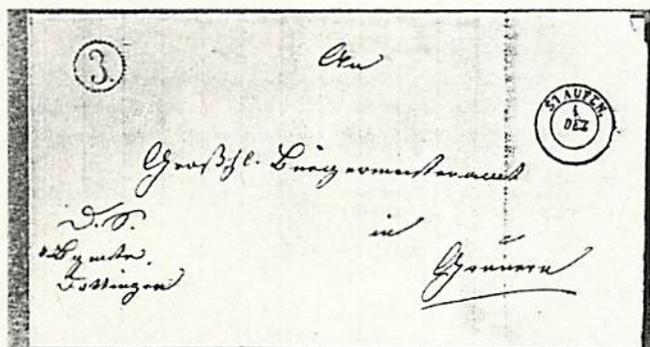


Abb. 2 u. 3

nen gerichtete Briefe aus Wettelbrunn und Dottingen (Abb. 2 und 3). Sie tragen neben dem Uhrradstempel den Staufener Ortsstempel — ein Zeichen, daß sie aufs Postamt gelangten und dem Landpostboten auf seinem nächsten Gang wieder mitgegeben wurden. Auf dem Hinweg nach Wettelbrunn dagegen entwertete er die Marken selbst und übergab die Postsachen gleich am Bestimmungsort dem Adressaten oder sonst Empfangsberechtigten. Eigenmächtige Abweichungen des Postboten von der Route — vielleicht nach heimlicher Absprache mit einem an schnellerer Bedienung interessierten Bürgermeister oder Geschäftsmann — kamen vor. So bestätigt das Postamt Staufen noch am 29. 4. 1895 dem Gemeinderat Grunern auf dessen Beschwerde: „Durchaus unzulässig und den bestehenden

1) S. Simon, Baden-Handbuch, II. Teil, Leipzig 1936, Seite 119.  
2) Auskunft d. OPD Karlsruhe, Bezirksgruppe K'he d. Gesellschaft f. Dt. Postgeschichte e.V. v. 15. 6. 1965.

Vorschriften zuwiderlaufend ist es, wenn Ballrechten an Werktagen vor Grunern bestellt wird, dem Personal ist eröffnet worden, daß jedes derartige Vorkommnis mit Geldstrafen geahndet wird."

b) Der bewußte Landpostbote war Johann Georg Koepfer, genannt Köpfer-Schorsch, geb. am 17. 7. 1841 in Staufen.<sup>3)</sup> Er mußte demnach etwa 1906 in den Ruhestand getreten sein, ist aber nach den von ihm unterzeichneten Postzustellungsurkunden (die es seit 1880 gibt) aktenmäßig nur bis 1898 nach-



Abb. 4, Unterschrift von Köpfer auf einer Zustellungsurkunde vom 4. 9. 1883

weisbar im Dienst <sup>2a)</sup> gewesen. Mangels Personalakten waren sein Ausscheiden und Tod nicht festzustellen. Nach der Pensionierung soll er zu seinem Sohn nach München gezogen sein. Im Staufener und Grunerner Sterbebuch ist er jedenfalls nicht eingetragen.

Zu Anfang bestellte Köpfer alle 5 Gemeinden allein. Ab 1885 treten auch andere Namen auf. Am 22. 8. 1885 z. B. bestellt Köpfer in Grunern, Löffler in Wettelbrunn. Es hat den Anschein, als ob der Bezirk geteilt und je 2 bzw. 3 Gemeinden von 2 Boten umschichtig bedient wurden, denn Köpfers Name taucht immer noch in sämtlichen Gemeinden auf. Die Bestellung von nur 2 Gemeinden würde allerdings der Geschichte entsprechen.

Dieser Köpfer-Schorsch soll, wie alte Staufener zu erzählen wissen, ein gewaltiges Original mit langer, vom Weingenuß stets etwas geröteter Nase gewesen sein, der den Buben gegenüber oft mit seinen Heldentaten im 1866er Kriege prahlte. Einem solchen Mann wären Eigenmächtigkeiten in der Bestellung wie auch die Eskapade mit dem Stempel schon zuzutrauen.

c) Aber konnte er wirklich so ahnungslos gewesen sein? War der Uhrradstempel abgeschafft, so war es doch auch die Kontrollliste, in der er den Stempel zum Nachweis des Aufsuchens der Postlade gleichfalls abzudrücken hatte.<sup>4)</sup> Schon die Nichtaushändigung der Liste bei Beginn des Dienstganges — oder daß sie ihm bei der Rückkehr nicht abverlangt wurde — mußte ihn doch stutzig machen! Daß die Listen noch zur Reichspostzeit geführt wurden, ergibt sich aus dem zu 3. Gesagten.

3. Die Geschichte kann sich nicht gut im Jahre 1872 zugetragen haben, denn nach den Akten des Amtsgerichts Staufen wie der genannten Gemeinden waren die Uhrradstempel noch im Mai 1873 in Gebrauch. Dann verschwinden sie. Das könnte auf ihre Abschaffung schließen lassen. Tatsächlich ging aber die OPD Konstanz noch 1879 von ihrem Vorhandensein aus, ebenso wie von der Führung der „Controlbogen“, und bat die Gemeinden, um die Befestigung der Uhrradstempel mittels Siegels in den Briefladen besorgt zu sein. Das im Rundschrei-

3) Taufbuch S. 218. Sohn des Staufener Bürgers und Schmieds, Martin Koepfer und der Katharina geb. Beckert.

3a) Die letzte bekannte Diensthandlung ist eine Zustellung in Schmidhofen am 1. 8. 1898 (Abb. 4).

4) Simon II, S. 111 Anm. \*) u. S. 120/21 (Formular).

ben Nr. 7/1952 der Arbeitsgemeinschaft Altbaden abgedruckte Schreiben der OPD Nr. 5647 hat auch die Gemeinde Grunern erhalten.<sup>5)</sup> Doch hatte gerade Grunern zeitweise keinen Uhrradstempel. Am 31. 8. 1876 jedenfalls wird auf einem der Grunerner Brieflade entnommen, an den Staufener Notar gerichteten Brief (Abb. 5) mit Blaustift „Brieflade“ und das Porto „10“



Abb. 5

(Pfg.) vermerkt sowie der Staufener Ortsstempel (bereits der kaiserliche) vom Postamt angebracht. Damals war also kein Uhrradstempel in der Lade, sonst hätte ihn der Briefträger doch benutzt. Hierzu paßt ein im Besitz von Herrn Würger Freiburg befindlicher am 18. 7. 1876 datierter, von Grunern nach Wettelbrunn gelaufener Brief, dessen 5-Pfge.-Marke (Mi. Nr. 32) mit dem Wettelbrunner Uhrradstempel „4“ entwertet ist. Koepfer benutzte diesmal nicht den Blaustift; er nahm den Stempel des Empfangsortes zur nachträglichen Entwertung! Wie muß er sich gefühlt haben, so souverän in zwei „Poststellen“ schalten zu können — wenn es in Wirklichkeit auch nur Briefkästen waren! Dieser Brief ging am 26. 7. über Staufen zurück (Ortsstempel). Also gab es die Uhrradstempel in den anderen Gemeinden noch! Bei weiterer Nachforschung fand sich dann auch ein am 12. 4. 1876 in Dottingen aufgebener Brief mit Nr. „3“ sowie ein dort „nachentwerteter“ vom 1. 10. 1886. Auch hierbei hatte Köpfer offenbar „Postamt“ gespielt.

4. Wenn so, dann ist nicht ersichtlich, warum Köpfer-Schorsch aus Furcht vor dienstlichen Unannehmlichkeiten einen Stempel hätte nachmachen lassen müssen. Dennoch gibt es den angeblich „falschen 1-er“ mindesten in zwei verschiedenen Formen.

a) Bei den beiden eingangs erwähnten Briefen vom 11. 1. 1882. Es handelt sich um gleichlautende Aufforderungen der Gemeinde Grunern an die Nachbargemeinden Ballrechten und Wettelbrunn, eine Versteigerung ortsüblich bekanntzumachen. Mit Vollzugsvermerk des jeweiligen Ratsschreibers sind sie in die Notariatsakten gelangt <sup>6)</sup>, wo sie von mir in ziemlich vermoderem Zustand gefunden wurden. Die schlechte Erhaltung erklärt sich daraus, daß die Akten 1945 bei Löscharbeiten durchnäßt wurden und seitdem beträchtlich schimmeln.

Vergleicht man die Stempel — es sind jeweils zwei auf der



5-Pfge.-Marke (Mi. Nr. 40) — mit einem „echten“ Uhrrad-

5) Gemeindecarchiv Grunern XII 2.

6) Grunern IV 611

stempel von Grunern (Abb. 6 und 7), so erscheint die „1“ zwar in der Form wie in der Größe gleich (jeweils ca. 9 mm), dagegen der Kranz verschieden (beim „amtlichen“ Innenweite 12 mm, beim anderen ca. 10 mm). Genauere Nachmessungen

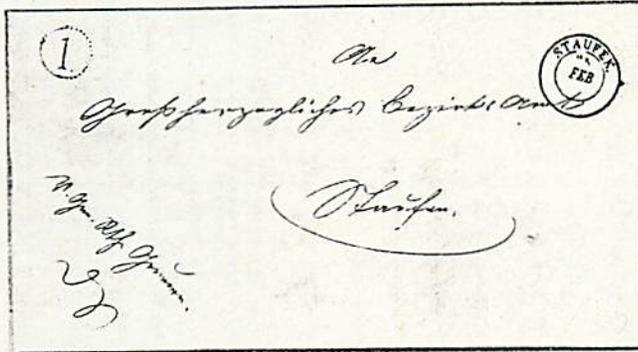


Abb. 6

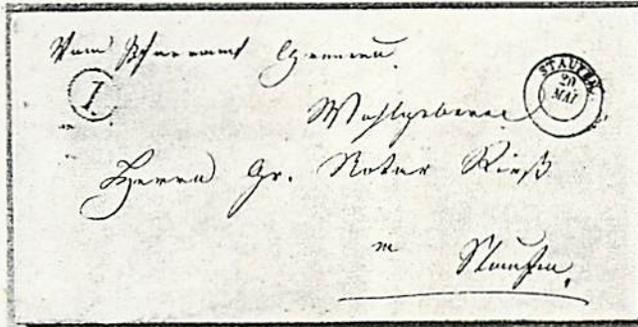


Abb. 7

sind schwierig, da die Stempelabdrücke verschmiert sind. Das kann auf ein Verschmutzen des Stempels beim Tragen in der Tasche als auch darauf zurückzuführen sein, daß der Briefbote als Unterlage seine Posttasche oder ähnliches benutzte, wobei der Stempel leicht rutschen konnte. Gleichwohl ist die Verschiedenheit ersichtlich. Man muß feststellen: die aufgefundenen Stempelabdrücke sind nicht die des ursprünglichen Uhradstempels Nr. 1. Er ist kleiner als das Original; daß er feiner wäre, kann man allerdings angesichts der Verschmierung nicht behaupten.

b) Im Katalog der 50. Südwestdeutschen Briefmarken-Versteigerung von Ch. Th. Frey in Freiburg wird 1956 als Uhradstempel unter Nr. 656 angeboten:

„Stpl. 1: nachträgl. angefertigt. Hilfsstpl. . . . auf Brief v. 17. 11. 1883 von Grunern nach Ballrechten (siehe Simon Seite 119) wahrscheinlich einzig bekannt. Brief m. dies. Hilfsstpl. allergrößte Badenstempel-Seltenheit!—RRRR!—DM 500.—“ (Abb. 8)

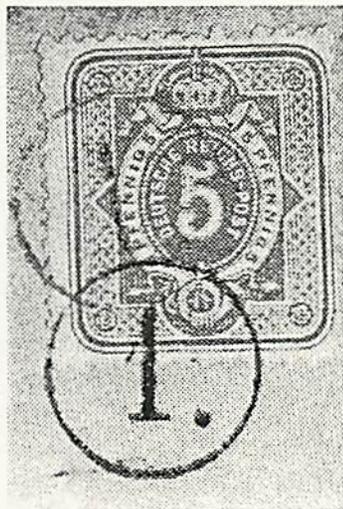


Abb. 8

Die Foto-Tafel zeigt in verkleinerter Abbildung einen sehr klaren Stempel mit Umrandung ohne Zacken, der offensichtlich wieder ein anderer ist als der unter a) beschriebene. Wegen der Verkleinerung sind Nachmessungen schwierig, doch ist ohne diese zu erkennen, daß die Ziffer nicht, wie bei a) bis dicht an die Umrandung reicht, sondern *jeweils ca. 3 mm* Abstand hat, auch ist die „1“ von viel schlanker Form (Abb. 8). Dies war nach Meinung des Ausbieters der nachgemachte Stempel. Er dürfte sich geirrt haben, wie gleich zu zeigen sein wird.

5. Über das Schicksal des „Nachgemachten“ berichtet Simon nichts weiter. Die im Generallandesarchiv befindlichen Personalakten der Postbediensteten<sup>7)</sup> geben keinen Aufschluß. Bestechend wäre die Theorie, Köpfer-Schorsch könnte zwar eine Rüge eingesteckt, den von ihm teuer genug bezahlten Stempel aber behalten, weiter in der Tasche herumgetragen und gelegentlich mit Vorsicht davon Gebrauch gemacht haben. Beide Briefe sind solche (s. 4a), die von Gemeinde zu Gemeinde auf dem Hinwege des Postboten befördert wurden. Sie brauchten nicht über das Postamt Staufen zu laufen, daher konnte der Briefträger sie gefahrlos mit „seinem“ Stempel entwerten, statt den Blaustift zu benutzen. Hier war er sicher, daß der Postmeister nichts merken konnte. Den entsprechenden Brief vom gleichen Tage an das Bürgermeisteramt Staufen verschonte er nämlich mit den „1-er“, drückte diesen auch nicht neben die Marke; erst auf der Post erhielt er am Nachmittag zwischen 5 und 6 Uhr den Staufener Ortsstempel.

Doch sahen wir, daß das von Simon angenommene Motiv der „Stempelfälschung“ entfällt. Hinzu kommt, daß auch in Wetzelsbrunn ein „neuer 4er“ auftaucht, und zwar schon 1877, fer-

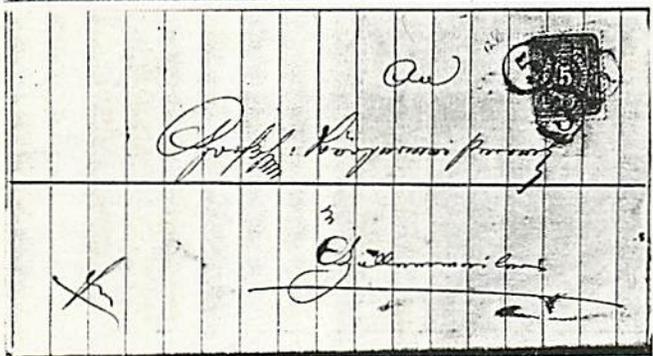
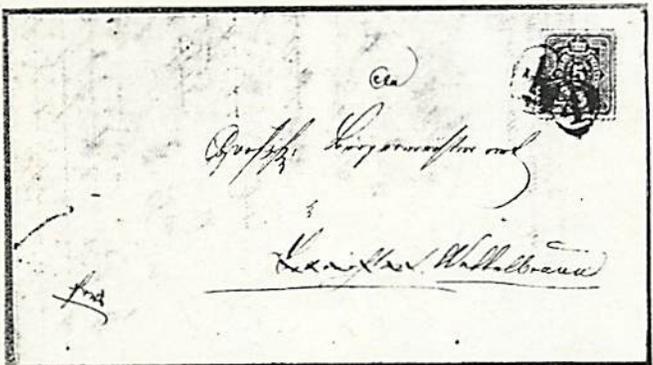


Abb. 9 und 10

ner sogar ein „5er“ in Gallenweiler im Jahre 1879 (Abb. 9 und 10). Diese beiden Stempel haben eine *glatte* Umrandung, ähnlich wie der bei Frey versteigerte „1-er“. Das läßt darauf schließen, daß die abgenutzten Stempel *amtlich*, sei es durch die Post, sei es durch die Bürgermeisterämter<sup>8)</sup>, ersetzt wurden, wobei man — etwa wegen einer billigeren Herstellung — sich mit einem glatten Rand statt der Zacken begnügte. Wie es zur Anfertigung dieser Stempel kam, wird sich wohl nur aufklären lassen, wenn in den Akten einer Gemeinde oder eines Landratsamts entsprechende Erlasse gefunden werden könnten. Für die

7) Sie sind längst nicht vollständig. Ueber Georg Köpfer ist keine vorhanden.  
8) vgl. Rundschreiben der Arbeitsgemeinschaft Altbaden 7/1952.

Gemeinden des ehem. Amtsbezirks Staufen war das bisher leider nicht der Fall. Eine wenn auch nicht bis ins Letzte gehende, so doch z. T. recht ausgedehnte Durchsicht der Akten des Amtsgerichts und Notariats Staufen, der Gemeindearchive Wettelbrunn, Dottingen, Grunern und Ballrechten, ferner des Landratsamts Müllheim (das das Archiv des ehem. Bezirksamts Staufen übernommen hat), brachte keine Belege zu Tage.

6. Damit ist immer noch nicht geklärt, wieso es in Grunern zwei verschiedene „1-er“ mit glattem Rand gegeben hat. Hier setzt nun wieder die Vermutung ein, der eigenwillige und selbtherrliche Köpfer-Schorsch könnte doch seine Hand im Spiele gehabt haben. Aber nur in der Weise, daß er den unbrauchbar gewordenen Grunerner Stempel ausbessern ließ oder gar selbst ausbesserte. Die Form der „1“ des von mir gefundenen Stempels entspricht ja der ursprünglichen. Diesen in „Eigenleistung“ reparierten Stempel könnte Köpfer benutzt haben, bis der „richtige“ neue Stempel geliefert wurde. Leider fand sich für keinen von beiden ein weiterer Beleg. Es wäre z. B. interessant, was es mit dem auf der gleichen Frey-Auktion unter Nr. 657 ausgetobenen „Stpl. 1 . . . auf Brief v. 24. 4. 1877 von Grunern nach Wettelbrunn“ auf sich hat. Nach dem Anschlagpreis von DM 20.— hat ihn der Ausbieter wohl als den „alten“ angesehen. Er müßte — ob bereits verbessert? — nach 1876 also nochmals in Benutzung genommen worden sein.

Ließ Köpfer den alten Stempel reparieren oder einen provisorischen herstellen, so hat er wahrscheinlich seine Verdienste entsprechend hervorgehoben und mag wichtig betont haben,

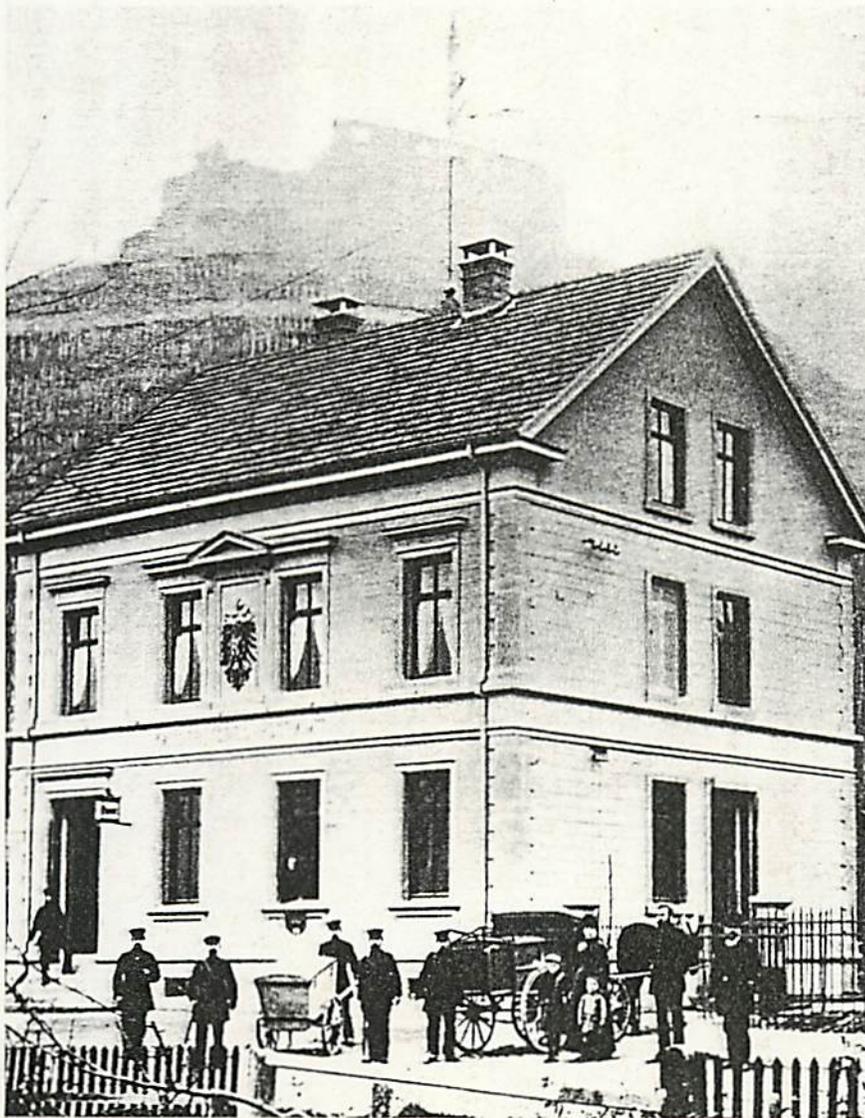
daß er bei seiner verantwortlichen Stellung sogar gezwungen sei, für Stempelersatz sorgen zu müssen. Diese Geschichte mag, mündlich weitergegeben und im Laufe der Zeit ausgeschmückt, Simon zu Ohren gekommen sein. Damit würde sich erklären, daß er keine Quelle nennt. Beflügelt mag das Verhalten Köpfer-Schorsch seine Sonderstellung als Landpostbote<sup>9)</sup> haben. Auch nach der Reichsverfassung von 1871 waren die „für den lokalen und technischen Betrieb bestimmten, mithin bei den eigentlichen Betriebsstellen fungierenden Beamten“ (Art. 50 Abs. 5) Landesbedienstete. Sie hatten weiterhin eine Kautions zu stellen, und zwar die Landpostboten als „kontraktliche Diener“ in Höhe von 200 Thalern (VO v. 29. 6. 1871 RGBL. S. 317) bzw. 600.— Mark (VO v. 18. 4. 1883, Art. 2 I 21 als „Untergeordnete im Vertragsverhältnis“). Die Dienstkautionen wurden erst durch die Bad. Verordnung v. 15. 9. 1900 (Gbl. S. 951) abgeschafft.

Bei unserer Untersuchung ist noch manches ungelöst geblieben; helfen könnte:

1. Die Feststellung der wirklichen Quelle Simons;
2. Die Ermittlung des versteigerten Briefes v. 26. 4. 1877 als Vergleichsstück;
3. das Auffinden weiterer Belege und
4. eines etwaigen Erlasses über die Erneuerung von Uhrstempeln.

Ich schließe daher mit einem in der kriminalistischen Praxis gebräuchlichen Wunsche: „Um Mitfahndung wird gebeten.“

9) Vgl. Anm. 4



Das kaiserliche Postamt Staufen

Im Vordergrund rechts, ohne Kopfbedeckung der Oberpostverwalter Föhrenbach mit Familie, ferner dritter von links vermutlich Landpostbote Köpfer, am Fenster unten die Tochter des Chefs, die damals beim Fernamt Freiburg tätig war.

# SÜDWESTDEUTSCHE POSTGESCHICHTLICHE BLÄTTER DER OBERPOSTDIREKTION FREIBURG

HELMUT HERBORN

## Die Badische Nachnahme

Wenn postgeschichtliche Nachforschungen über die Nachnahme angestellt werden, so wird meist ohne besondere Erläuterung auf den „Postvorschuß“ verwiesen. Im übrigen wird die Nachnahmesendung erstmals offiziell genannt in der Postordnung vom 8. März 1879.

Der Postvorschuß war bei seinem ersten Auftreten weniger eine Postsendung als ein Brauch von Vorauszahlungen, die man als Vorschuß leistete und nachher vom Zahlungspflichtigen einzog. So wird schon recht früh aus dem süddeutschen Raum berichtet, daß dort in dieser Weise Frachtspesen abgerechnet worden sind. Das Verfahren wurde dort, wo die Bankdienste nachweislich früher als im norddeutschen Raum entwickelt waren, als eine „alte Methode der Abrechnung zwischen Frachtbeförderern“ bezeichnet. Damit wird auch verständlich, daß sich die Post gerade hier in Südwestdeutschland zum Teil aus privaten Zusammenschlüssen bildete. So sind dort die staatlichen Zusammenschlüsse im Postwesen in der Entwicklung hinter den klösterlichen, handwerklichen, kaufmännischen und städtischen Organisationen (Klosterboten, Metzgerposten, Kaufmannsposten und Stadtboten) einzuordnen. Die vollendete Form der Entwicklung brachte schließlich am Anfang des 16. Jahrhunderts und danach mit der Bildung eines selbständigen Briefbeförderungsinstituts und dem Ausbau einer Personen- und Paketbeförderungsanstalt die Postorganisation von Thurn und Taxis. Aber auch bei Thurn und Taxis blieben die eigentlichen Frachtbeförderer als Posthalter vorwiegend vertraglich verpflichtete Privatunternehmen. Dagegen entstanden im norddeutschen Bereich frühzeitig echte Staatsposten, die mit allen integrierten Gliederungen staatliche Einrichtungen waren. Sie bildeten eine ergiebige Finanzierungsquelle für den Staatshaushalt.

Diese äußere, recht verschiedene Allgemeinentwicklung in den einzelnen Gebietsteilen spiegelt sich auch bei der unterschiedlichen Entwicklung des Postvorschusses wider. So war der Postvorschuß in Süddeutschland zunächst Gegenstand einer Abrechnung von Frachtspesen, die man bei ihrer Ankündigung bereits vorlegte. Dies war ein außergewöhnlicher Vorgang, da es zur Zeitsitte gehörte, den Empfänger das Porto und damit alle Transportspesen, die unterwegs noch aufkamen, zahlen zu lassen.

Im Gegensatz zum süddeutschen Raum lag in Norddeutschland eine andere Begründung für die Auszahlung des Vorschusses vor. Dort wickelten Staatsbehörden, hier vornehmlich die Gerichte (Schöppenstühle), zu Beginn des Verfahrens gewisse Zahlungen über die Postanstalten miteinander ab. So wurden, als Beispiel aus Preußen, die Gebühren für Gutachten und Porto für den Versand von Gerichtsakten durch Postvorschuß miteinander verrechnet.

Das Risiko für den Vorschuß war Süd zu Nord unterschiedlich, die Methode im Grundsatz dieselbe. In der Zusammenfassung kann gesagt werden, daß über den Postvorschuß im Süden gewisse Geldzahlungen (Transportspesen) an das ausführende Unternehmen geleistet und im Norden das Porto und die Gebühren, die sich mehr auf den Inhalt und Transport einer Postsendung bezogen, im voraus an den Einlieferer gezahlt worden sind. Das letztere blieb schließlich allgemein in allen Verbreitungsgebieten die Regel.

Der Postvorschuß wurde sogar zu einer Verrechnungsmöglichkeit zwischen den Postanstalten und aus diesem Grund nicht mehr gerne gesehen, weil die Kassensicherheit in Gefahr geriet.

In den meisten Fällen leisteten die Postbeamten auf ihre Gefahr den Vorschuß und erhielten für die damit verbundene Mehrarbeit und die Risikobelastung eine in den Gebührenordnungen genau festgelegte Prokuragebühr. Diese Prokuragebühr war den Postbeamten in ihren Gehaltsberechnungen als Einkommensteil entweder pauschal angesetzt oder sie wurde nach den Ergebnissen des rückliegenden Jahres für das kommende Jahr genau berechnet. Das Risiko war für die Postbeamten (Postverwalter, Postexpeditoren) hoch, weil sie die volle Garantie für den Vorschuß übernehmen mußten. Die Postverwaltung vereinnahmte die Beförderungsgebühren für eine gleichartige Geldsendung. In den meisten Postgebieten blieb es der Entscheidung des Postbeamten überlassen, ob er den Postvorschuß leistete oder zurückwies. Bei einer Zahlung an Behörden war die Entscheidung sicher nicht so gravierend, bei der Auszahlung an Privatpersonen entstanden sicher manchmal Bedenken. Deshalb bediente sich der Postbeamte, später auch die Postverwaltung, gewisser Sicherheiten. So war entweder die vorherige Gestellung einer Kaution oder der Eingang einer Zahlungsbestätigung vom Empfänger die Voraussetzung für die Vorschußzahlung an den Einlieferer. Aber bereits das letzte Beispiel zeigt, daß hierbei schon keine echte Vorauszahlung mehr vorliegt. Je häufiger Privatpersonen in der nachfolgenden Periode an dem Vorschußverfahren teilnahmen, um so größer wurde das Risiko und damit das Sicherheitsbedürfnis. Aus diesem Grund wurde schließlich das Vorschußwesen in den meisten Postbezirken zum amtlichen Dienstzweig erklärt und die Bedingungen in den Dienstanweisungen (Instruktionen) und den Gebührenordnungen (Tarifen) offiziell genannt, wobei aber auch die Vorschriften sich in den einzelnen Gebieten wesentlich wandelten. Dies war mit ein Grund, daß man seit etwa 1850 nach einer Generallösung suchte. Hier ging das Land Baden bereits im Jahre 1824 mit einem guten Beispiel vorn.

Die „Instruktion über den Postwagendienst“ von 1824 enthielt keine Angaben mehr über den Postvorschuß, sie nannte ausschließlich die Nachnahme. Dabei ist zu bedenken, daß die Nachnahme im Deutschen Reich erst durch die Amtsblatt-Verfügung Nr. 110 am 7. 9. 1878 und im § 18 der Postordnung vom 8. 3. 1879 eingeführt worden ist. So war also die badische Nachnahme dieser Entscheidung bereits 55 Jahre voraus.

Die Vorschrift von 1824 nannte keine Beschränkung auf bestimmte Personen (Frachtfuhrleute, Behörde) oder gewisse Sachen (Spesen, Sporteln, Gebühren), wie sie sich in der bisherigen Entwicklung in Baden und danach auch noch in den übrigen Postgebieten ergeben hatte. Neu waren in der badischen Verfahrensweise Begrenzungen bei den Höchstbeträgen:

1. auf gewöhnlichen Briefen bis 3 Gulden,
2. auf Paketen mit Sachwert bis 10 Gulden.

Postlagernde Sendungen waren ausgeschlossen.

Die für diese Sendung zu erhebende Sondergebühr wurde als Provision bezeichnet und war an die Postkasse abzuführen, im Gegensatz zu den übrigen Ländern, wo sie Prokuragebühr hieß und fast ausschließlich dem Postbeamten zustand. Obwohl es keinen Vorschuß mehr gab, wurde der Begriff lange nach 1824 fälschlich oder gewohnheitsmäßig noch angewandt, wie viele Belege aus der nachfolgenden Zeit beweisen. Tatsächlich wurde aber seit 1824 in Baden kein Vorschuß mehr gezahlt. Die Zahlung wurde erst dann geleistet, wenn das Forderungsanerkennnis, der „Nachnahmezettel“, an den Einlieferungsort zurückgenommen war. Es wurde nur an denjenigen ausgezahlt, der den „Nachnahmeschein“, der bei der Einlieferung der Sendung ausgestellt worden war, vorlegen konnte. Eine Postanweisung, mit der man den Betrag hätte überweisen können, gab es zu dieser Zeit noch nicht, sie kam erst 1865 in Preußen auf.

## Übersicht über die Regelung des Vorschußverfahrens

Postverwaltung	Vormung	Wer leistete den Vorschuß?	In welcher Form?	Wer durfte Vorschuß nehmen?
Preußen . . . . .	Postvorschuß	Bei mäßigen Verträgen für königliche Behörden die Postläufe, sonst der Beamte	Nach Ermessen der Beamten bar oder durch Verrechnung	Jedermann
Sachsen . . . . .	Postvorschuß	Die Postläufe, aber unter Verantwortlichkeit des Amtverwalters oder Postmeisters	wie Preußen	Jedermann, aber nicht Privatpersonen auf Sendungen an Behörden
Hannover . . . . .	Postvorschuß	der Beamte	Nach seinem Ermessen bar oder durch „Promesse“ auf 5 Wochen	Jedermann
Niedersachsen-Schlesien	Verlag	der Beamte	wie Preußen	Nur Behörden mit öffentlichem Siegel
Westschweiz . . . . .	Postvorschuß	der Beamte	wie Preußen	Jedermann

## bei den deutschen Postverwaltungen im Jahre 1847

Nennung und Höhe der Gebühr	Wohr zahlte die Gebühr	Wer bezog sie?	Was geschah bei Nichteintösung?	Sonstiges
Procuraturgebühr bis 5 Sgr nicht, über 5 bis 15 Sgr. 1 Sgr., über 15 Sgr. bis 1 Th. 2 Sgr. Für jeden weiteren halben Taler bis zu 10 Talern 1 Sgr mehr; über 10 Taler für jeden weiteren Taler $\frac{1}{2}$ Sgr. mehr. Keine Staatsdienstangelegheiten gebührenfrei	Empfänger	Beamte	$\frac{1}{4}$ der Procuraturgebühr (für die Einziehung) lieferte, $\frac{3}{4}$ bezahlte der Absender	Ein Beamter, der Verrechnungsbuch (Einziehung des Wertes) anhängig, ist haltbar. Bei Verweigerung königlichen Behörden kann der Empfänger die Zahlung der Verrechnungsbuch nach Einziehung verweigern
Procuraturgebühr 1. Ober- und Mittelbehörden von jedem Taler 15 Pf., 2. andere Behörden und Privatleute bis 5 Taler 25 Pf., dann 15 Pf. von jedem Taler. Ueberschießende Teile eines Talers bis $\frac{1}{4}$ Taler außer Betracht	Empfänger	Beamte	Die Hälfte der Procuraturgebühr lieferte, den Rest bezahlte der Absender	
Procuraturgebühr bis $\frac{1}{2}$ Taler $\frac{1}{2}$ q. Gr., über $\frac{1}{2}$ bis 1 Taler 1 q. Gr., dann bis 10 Taler von jedem halben Taler, über 10 bis 20 Taler von jedem ganzen Taler $\frac{1}{2}$ q. Gr. Über 20 Taler unbegrenzt 16 q. Gr.	Empfänger	Beamte	Der Absender zahlte die ganze Procuraturgebühr	Sonst portofreie Sendungen sind im Verrechnungsbuch portofrei
Procuraturgebühr Jeder Taler 3 Schilling	Empfänger	Beamte	wie Hannover	Keine Vorkauf. Der Absender mußte e. N. innerhalb eines Monats reklamieren, sonst kein Ersatz
Procuraturgebühr Jeder halbe Taler 6 Pf., höchstens 5 Taler	Empfänger	Postläufe	wie Hannover	Ausständigung ohne Einziehung des Wertes begründete Erbschaft

Vestverwaltung	Benennung	Wer leistete den Vorstoß?	In welcher Form?	Wer durfte Vorstoß nehmen?
Wahren . . . . .	Postvoerschuß	die Postkasse	bar, nur bei höheren Wertträgen durch Versicherung	1. Behörden für Gebühren und Sporeten, 2. Angesehene Reisende von Nachtstätten für Spesen bis $\frac{1}{2}$ des Wertes, aber nicht über 10 Gulden
Württemberg . . . . .	Postvoerschuß	die Postkasse	bar, gegen Quittung	1. Behörden für Reise bis 1 Gulden 2. Auslieferer von Nachtstätten für eigentliche Ausgaben
Waden . . . . .	Nachnahme	die Postkasse	nur Anerkennung der Forderung durch -Nachnahmeschein-	Jedermann, und zwar 1. auf gewöhnliche Briefe bis 3 Gulden, 2. auf Pakete mit Sachwert bis 10 Gulden. Postlagernde Sendungen ausgeschlossen
Thurn und Taxis in Böhme und Mähren	Postvoerschuß	der Beamte	wie Preußen	Jedermann
Thurn und Taxis im sächsischen Distrikt mit Laterwährung	Postvoerschuß	der Beamte	wie Preußen	Jedermann
Thurn und Taxis im sächsischen Distrikt mit Guldenwährung	Postvoerschuß	der Beamte	wie Preußen	Jedermann

Oesterreich, Oldenburg und Mecklenburg. Stetig konnten keine Postvoerschuße.

Benennung und Höhe der Gebühr	Wer zahlte die Gebühr?	Wer bezog sie?	Wagelshab bei Nichtentlösung?	Sonstiges
Procuroergebühr Jeder Gulden 3 Kreuzer, außerdem 4 Kreuzer für den Spesenchein-, der die Sendung begleitete	Empfänger	Postkasse	Abfender zahlte die ganze Procuroergebühr	
nichts	—	—	—	
Provision bis 20 Str. . . . . 1 Str., über 20 bis 40 Str. 2 Str., über 40 Str bis 1 Gulden 3 Str., jeder weitere Gulden 3 Str. im voraus zu entrichten	Abfender	Postkasse	Gebühr wird nicht erstattet	Wagelshab bei Nichtentlösung 14 Tage. Kündigung ohne Einziehung des Betrages begründet Erfahpflicht
Procuroergebühr bis $7\frac{1}{2}$ Egr. . . . . $\frac{1}{2}$ Egr., über $7\frac{1}{2}$ bis 15 Egr. 1 Egr., über 15 bis 30 Egr. $1\frac{1}{2}$ Egr., für jeden weiteren Taler $1\frac{1}{2}$ Egr.	Empfänger	Beamte	Abfender zahlt die ganze Procuroergebühr	Beischüsse, die in betrügerischer Absicht vom Empfänger erhoben sind, werden dem Abfender bis zur Aufklärung nicht ausgezahlt, wenn der Empfänger sogleich Anzeige macht
Procuroergebühr bis $2\frac{1}{2}$ Egr. . . . . nichts, über $2\frac{1}{2}$ bis 10 Egr. $\frac{1}{2}$ Egr., über 10 bis 20 Egr. 1 Egr., über 20 bis 30 Egr. $1\frac{1}{4}$ Egr., für jeden weiteren Taler $1\frac{1}{4}$ Egr.	Empfänger	Beamte		
Procuroergebühr bis 10 Str. . . . . nichts, über 10 bis 20 Str. $\frac{1}{2}$ Str., über 20 bis 40 Str. 2 Str., über 40 Str. bis 1 Gulden 3 Str., für jeden weiteren Gulden 3 Str.	Empfänger	Beamte		

Die Postverwaltung von Baden hat, wenn wir ihre Entscheidung von 1824 im Vergleich zur Gesamtentwicklung des Vorschußwesens in den anderen Postgebieten beurteilen wollen, die Konsequenz aus einer sich zu diesem Zeitpunkt bereits anzeigenden Verunsicherung im Verfahrensablauf gezogen. Außerdem reagierte sie zugleich auf Anregungen und Forderungen des sich ausbreitenden Versandhandels zur zeitgemäßen Regelung der mit dem Handel verbundenen Geldgeschäfte.

Die technische Abwicklung der badischen Nachnahme in der Praxis war einfach und klar und kassenmäßig ohne großes Risiko. Die Auszahlung des Nachnahmebetrages an den Absender der Sendung war erst nach dem Einzug des Geldes durch die Auslieferungspostanstalt vorgesehen, die ein entsprechendes Anerkenntnis mit dem Nachnahmezettel zu erteilen hatte. Die Nachnahmegebühr war voraus zu zahlen, sie wurde bei Nichteinlösung nicht erstattet.

Der Annahmebeamte hatte die Sendung in ein Nachnahmebuch einzutragen, das zur Überwachung der Abwicklung und Verrechnung der Provisionsgebühr (Spalte 9) diente. Es hatte folgende Spalteneinteilung:

1	2	3	4		5		6	7	8	9	
Nr.	Tag der Aufgabe	Adressant	Adressat		Betrag der Nachnahme	Nummer, Datum und Bezeichnung der Fahrpostkarte	Ankunft der Benachrichtigung über die Annahme oder Zurückweisung der Nachnahme	Datum der Ausstellung der Nachnahme	Betrag der Provisionsgebühr		
			Name	Wohnort						Fl	Kr

Der Nachnahmezettel, den die Bestimmungspostanstalt als Anerkenntnis über die Einziehung des Nachnahmebetrages zurückzusenden hatte, hatte folgenden Wortlaut:

TEIL B

NACHNAHMEZETTEL

D..... Post ..... zu .....  
wird anmit ersucht, hierunter zu bemerken, ob die mit heutiger Post dahin abgehende, an ..... adressierte Fahrpostsendung, auf welcher ..... Fl ..... Kr Nachnahme haftet, von dem Adressaten angenommen und der Nachnahmebetrag bezahlt worden ist oder nicht.  
....., den ..... ten ..... 18.....

Großherzogl. Post .....

Die oben bezeichnete Sendung ist am ..... ten ..... 18.....  
dahier angekommen, von dem Adressaten angenommen, auch die Nachnahme im Betrage von ..... Fl ..... Kr bezahlt worden.

....., den ..... ten ..... 18.....

Großherzogl. Post .....

Auf der Rückseite stand:

Nachnahmezettel von ..... nach .....  
zurück nach .....

Der Nachnahmeschein, der dem Einlieferer der Sendung ausgestellt wurde, diene als Einlieferungsbeleg und zugleich als Berechtigung, den auszunehmenden Nachnahmebetrag in Empfang zu nehmen. Er hatte folgenden Inhalt:

NACHNAHMESCHEIN

daß ..... für ein unterm heutigen an .....  
..... in .....  
versendete ..... die hierauf angerechnete Nachnahme  
von ..... Gulden ..... Kreuzer, nach Eintreffen der Benachrichtigung von der  
geschehenen Annahme gegen Rückgabe dieses Scheines zu erhalten hat wird hiermit  
bescheinigt.  
....., den ..... ten ..... 18.....

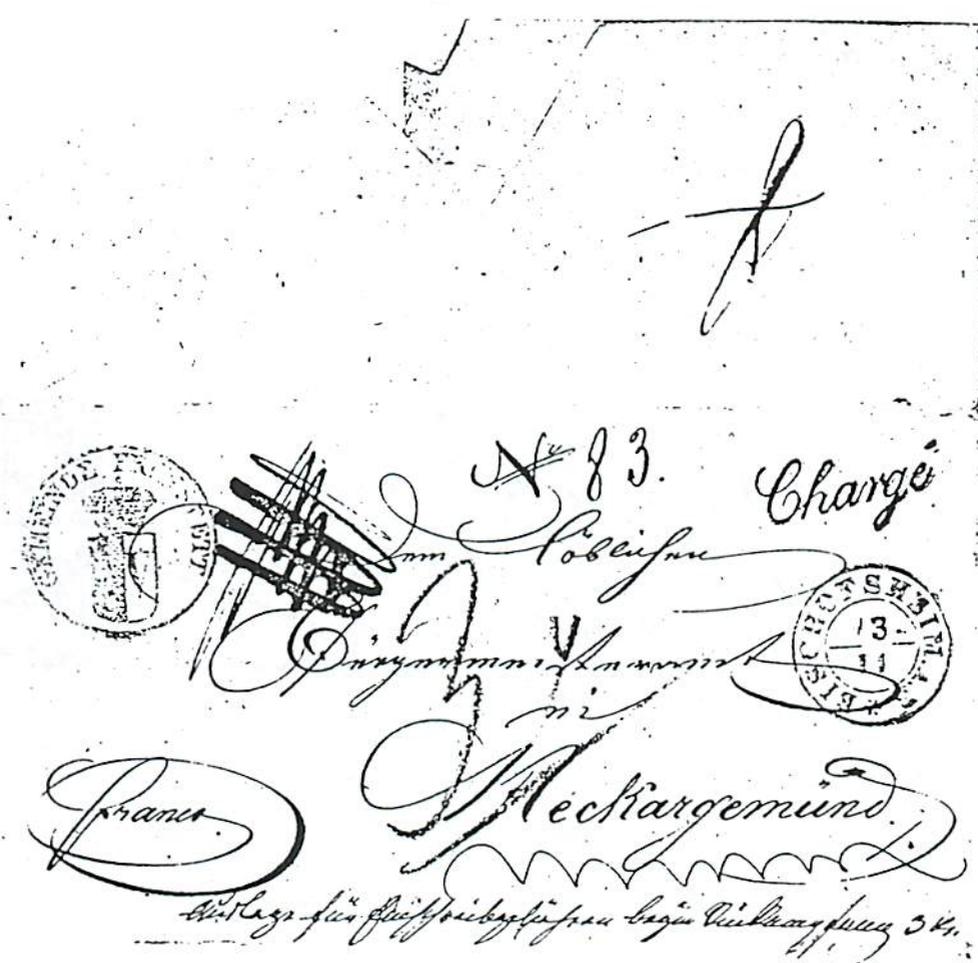
Großherzogliche Post .....

Obigen Nachnahmebetrag mit ..... Gulden ..... Kreuzer von der Großherzog-  
lichen Post ..... bescheinigt unterm heutigen empfangen  
zu haben.

....., den ..... ten ..... 18.....

Besser als alle Beschreibung gibt der Wortlaut der zu diesem Verfahren entwickelten Formblätter die Verfahrensabwicklung wider. Es kann als besonders fortschrittlich angesehen werden, daß die badische Postverwaltung zu diesem Nachnahmeverfahren erstmals gedruckte Formblätter amtlich herstellen ließ und verwendete. Dies war in jener Zeit noch nicht überall üblich, wie ein Vergleich mit Preußen zeigt. Es gab dort im ganzen erst neun amtliche Formblätter: Karte, Frachtzettel, Stundenzettel, Personenzettel, Extrapostzettel, Rückschein, Extrapostverzeichnis, Geldquittung und Transitdeklaration. Alles andere mußte handschriftlich, mit allen Nachteilen, die sich daraus ergaben, hergestellt werden.

Der Geldausgleich zwischen den beteiligten Postanstalten erfolgte bei dem in Baden angewandten Verfahren nicht mehr durch Barausgleich. Der anzurechnende Betrag wurde durch die Frachtkarte verrechnet. Die Frachtkarte war ein Kassenbeleg, in den „vor die Linie“ die nicht zu verrechnenden und „hinter die Linie“ die zu verrechnenden Beträge einzutragen waren. Ganz nebenbei bemerkt kam von dieser Verrechnungsart der noch lange bei der Postverwaltung kursierende Begriff „Entkartung“, den einige ältere Beamte noch im Ohr haben mögen.



Briefvorderseite einer Einschreibsendung mit Gebührenauslage.



Die Vorteile des badischen Verfahrens lagen in der Übernahme des Vorschußverfahrens als amtlichen Dienstzweig und der gleichzeitigen Umwandlung in das Nachnahmeverfahren. Durch diese Umwandlung fiel die recht unsicher gewordene Bevorschussung und die Ermessensentscheidung des Postbeamten weg. Es konnte jeder daran teilnehmen, ohne Sicherheiten hinterlegen zu müssen.

Warum dieses vorteilhafte Verfahren zu diesem Zeitpunkt noch nicht bei den übrigen Postverwaltungen Eingang fand, ist heute nicht mehr eindeutig zu ermitteln, läßt sich aber vielleicht an der politischen Situation (Kleinstaaterei) erläutern. Auch im postgeschichtlichen Schrifttum wird das badische Verfahren wenig genannt oder als fortschrittlich und wegweisend erwähnt. Lediglich Konrad Schwarz befaßte sich 1937/1939 in seinen Beschreibungen ausführlich mit dieser Tatsache. Die Begründung für diese Nichterwähnung kann man damit erklären, daß die Maßnahmen zur Wandlung und Modernisierung der preußischen Postverwaltung nach 1870 alles vorher gewesene übertrafen. Die von den beiden Reformern Stephan und Schmückert gestalteten Arbeitsformen und Arbeitsnormen waren richtungweisend im Postverein, im Norddeutschen Bund und später bei der Organisation der Deutschen Reichspost. Die Entlehnung einiger Gedanken und Ideen aus anderen Bereichen wurde nicht besonders hervorgehoben, man bediente sich ihrer oder flocht sie in das Gesamtwerk ein.

Wenn wir deshalb heute feststellen, daß die Badische Nachnahme von 1824 sich von der Postnachnahme von 1879 nur unwesentlich unterschied, so ist die Herkunft der einen von der anderen wohl ohne Zweifel nachgewiesen.

EM  
Ein Loblied  
Gemeinde Oberhausen  
H. H. H. H. H.  
Lott an Lott  
X

Vorderseite einer Nachnahme-Briefsendung nach Oberhausen.





Ma. 63.  
 N. 6737. *Gründungsblatt pro Aug. 1829.*  
 Limburgplatz, Kaufhaus & Ambros. Tischl. u. Ger. — 1829  
 Gründungsblatt d. 2. Aug. 1829.  
 Grand'Gründungsblatt  
 (Herausg.)

Zu Ausgabepreisen:  
 beim Postamt, welche nach dem  
 Inhalt des Briefes zu bestimmen sind  
 und zu demselben zu zahlen — 1829  
 Postamt, Coblenz, am 1. August 1829, 2. in  
 Postamt, Coblenz, am 4. August 1829  
 Coblenz, am 1. August 1829, 2. in  
 Postamt, Coblenz, am 4. August 1829

Beispiel einer großherzogl. badischen Nachnahme-Briefsendung.

QUELLEN

KONRAD SCHWARZ: Die Postnachnahmen und Postaufträge in der deutschen Postgeschichte. Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis, Band 36, 1939.

DERSELBE: Der Postanweisungs- und Postscheckdienst in der deutschen Postgeschichte. Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis, Band 35, 1937.

PAUL BLÜHM: Vorboten des Postwesens in Südwestdeutschland. Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2/1963.

Auswertung von Belegen aus verschiedenen philatelistischen Sammlungen, ausführlich dargestellt vom Verfasser in einem Bericht über das Thema „Vom Postvorschuß zur Postnachnahme“, vorgetragen vor der Arbeitsgemeinschaft Thurn und Taxis im BdPh am 4. 11. 1976 in Frankfurt.

Briefaufschriften aus der Sammlung Hofmann, Weilburg.