

Geschäftsstelle R. Ernst, Hirschstraße 117, 7500 Karlsruhe 1
Postscheckkonto der AG Nr. 1390 46-758 Postscheckamt Karlsruhe

Rundschreiben Nr. 88

Liebe Freunde!

Zu unserer Frühjahrstagung möchte ich Sie wieder nach Karlsruhe einladen!
Wir treffen uns am

Samstag, dem 26. April 1980 um 14 Uhr 30

Auch dieses Mal ist der **Sonntag, 27. April 1980** für eine Fortsetzung ab 9 Uhr 30 vorgesehen, um persönliche Gespräche, Diskussionen und eventuellem Tausch Gelegenheit zu geben.

Beachten Sie bitte NEUES TAGUNGSLOKAL!

Hotel EDEN, Karlsruhe, Bahnhofstraße 17 – 19

(Die Räumlichkeiten im Kolpinghaus waren zu diesem Termin nicht mehr frei!)

Es wäre sehr wünschenswert, wenn die auswärtigen Teilnehmer, die übernachten wollen, auch in diesem Hotel übernachten und essen würden, da hierdurch die Raummiete für die AG verbilligt werden könnte. Es handelt sich bei dem Hotel EDEN um ein gutes, internationales Hotel mit vertretbaren Preisen in Bahnhofsnähe.

Ich freue mich, wieder viele Badensammler und auch Gäste begrüßen zu können. Bringen Sie bitte wieder interessantes Diskussionsmaterial und Vorlagen mit.

Wir sollten auch über die Beteiligung an der NAPOSTA '81 in Stuttgart sprechen!

HANDBUCH BAND III:

Dank des hervorragenden Einsatzes und großen Arbeitsaufwandes unseres Freundes Josef Englert ist dieser Band druckreif fertig und wird dieses Jahr erscheinen. Wir werden an der Sitzung darüber berichten. Es ist vorgesehen, daß das Redaktionsteam am Samstag nach der Arbeitstagung zusammenkommt, um letzte Fragen zu besprechen.

Aus unserer HERBSTTAGUNG '79 ist zu berichten, daß eine sehr interessante Diskussion sich an die Mitteilung — "der berühmte **Dertingen-Brief** wurde von der Deutschen Bundespost für die Postmuseums-Sammlung ersteuert — anschloß! Es wurde die Frage gestellt: Hat eine Postmuseums-Sammlung Sinn und Zweck? Die Meinungen waren unterschiedlich und auch begründet. Man kam zu dem Ergebnis, daß eine Postmuseums-Sammlung durchaus ihre Berechtigung hat, der Nachwelt seltene und einmalige philatelistische Belege und Sammlungen zu erhalten. Es ist aber hierbei die Bedingung anzufügen, daß eine solche Postmuseums-Sammlung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollte und der Aufbau einer solchen Postmuseums-Sammlung den Grundsätzen unserer qualifizierten Philatelie Rechnung tragen sollte. Es ist sicherlich zu erwarten, daß die Verantwortlichen der Deutschen Bundespost nach diesen Grundsätzen handeln und daß in absehbarer Zeit wieder Anschluß an das berühmte Reichspostmuseum gefunden wird. Bekanntlich waren die Sammlungen des Reichspostmuseums am Ende des 2. Weltkrieges in einem Salzbergwerk ausgelagert worden und die großen Seltenheiten waren leider im Chaos des Kriegsendes „verschwunden“!

Aus dieser Diskussion sei aber auch vermerkt, daß die Einwände gegen Sammlungsvermächnisse für Museumssammlungen auf dem berechtigten Hinweis beruhten, dem Sammler der Zukunft genügend Material durch Verkauf solcher Sammlungen zur Verfügung zu stellen, um den Anreiz des Sammelns zu erhalten. Zweifellos richtig, jedoch „verschwinden“ oft einmalige oder sehr seltene Stücke Jahre oder Jahrzehnte im Safe der Besitzer und sind völlig der Öffentlichkeit entzogen, abgesehen von großen oder größten Ausstellungen — wenn sie dann überhaupt noch ausgestellt werden.

Ich wollte diese Diskussion in unserem Rundschreiben noch einmal ansprechen, da bestimmt die Meinungen hierzu weiterhin kontrovers, aber auch zeitgemäß interessant sind.

„Postomnibus-Reisescheine BASEL-SCHÖNAU“

Zu diesem sehr beliebten Sammelgebiet — REISESCHEINE — sein ein Auszug aus dem Amtlichen Verkündungsblatt für die Großherzogl. Bezirksämter und Amtsgerichte Lörrach, Müllheim, Schopfheim, Schönau Nr. 82 vom 13. Juli 1860 angefügt, das wir dem Sammlerfreund Nopper, Grenzach verdanken.

Amtliches **Verkündungs-Blatt** für die Großherzoglichen Bezirksämter und Amtsgerichte Lörrach, Müllheim, Schopfheim und Schönau.

Nr. 82.

Freitag den 13. Juli 1860.

Die Postomnibusfahrten im Wiesenthal betreffend.
 In Folge höherer Ermächtigung werden die Postomnibuse zwischen Basel und Schopfheim bzw. Schönau vom 16. d. M. an durch Conducteure begleitet werden.

Ihr Interesse der dienstlichen Ordnung ist es nöthig, daß das Ein- und Aussteigen der Reisenden nur auf den betreffenden Stationen und an den dazu bezeichneten Orten, sowie nur nach vorheriger Lösung eines Fahrbillets erfolge. Die Reisenden, welche auf Mitbeförderung Anspruch machen, haben sich demgemäß stets einige Zeit vor Eintreffen des Omnibusses an den betreffenden Orte einzufinden und ein Fahrbillet zu lösen.

Zu diesem Behufe werden die Kurszeiten und Stationsorte nachstehend zur öffentlichen Kenntniß gebracht. Basel den 8. Juli 1860.

Großh. Post- und Eisenbahnamt.
 Cardt.

A. Kurszeiten.

I. Zwischen Basel und Schopfheim.

Von Basel (Bahnh.) ab: 7¹⁵ Uhr Morgens,
 „ Lörrach „ 8²⁰ „ „
 in Schopfheim an: 10 „ „ Vormittags zum Anschluß an den um 10⁵ Uhr Vorm. nach Zell abgehenden Wagen.

Zurück:

Von Schopfheim ab: 11³⁰ Uhr Vormittags im Anschluß des um 10²⁵ Vorm. von Zell abgehenden Wagens,
 „ Lörrach „ 1¹⁰ „ „ Nachmittags,
 in Basel (Bahnh.) an: 2 „ „ „ zum Anschluß an die Eisenbahnzüge XII u. V.

II. Zwischen Basel und Schönau.

Von Basel (Bahnhof) ab: 3³⁰ Uhr Nachmittags,
 „ Lörrach „ 4³⁵ „ „
 „ Schopfheim „ 6²⁵ „ „ Abends,
 „ Zell „ 7²⁵ „ „ „
 in Schönau an: 8¹⁵ „ „ „ zum Anschluß an den um 8⁵⁰ Uhr Abends nach Todtnau abgehenden Wagen.

Zurück:

Von Schönau ab: 4³⁰ Uhr Früh im Anschluß des um 7 Uhr Abends verkehrenden in Todtnau abgehenden Wagens,

„ Zell „ 5³⁵ „ „ „
 „ Schopfheim „ 6³⁰ „ „ „
 „ Lörrach „ 8¹⁰ „ „ Morgens,
 in Basel (Bahnh.) an: 9 „ „ Vormittags zum Anschluß an die Eisenbahnzüge VIII u. I.
 Außerdem geht ein Kurs von Lörrach nach Basel um 6 Uhr Früh,
 „ Basel „ Lörrach „ 7 „ Abends.

Passagier -  - Billet	
Omnibus von hier nach Paris	
zahlt für 1. Platz im	40 kr.
für Gepäck	40 kr.
Zusammen	80 kr.
Abfahrt dahier präcis 10 Uhr 30 Minuten	
den 11. Aug. 1858	
J. Müller	

Aus der Fachliteratur des Jahres 1898 sei auch der Text eines Beitrages von A. Chelius mit dem Titel „Badische Originalplatten“ wiedergegeben, den wir von unserer Philatelistin Frau Zolleis zur Verfügung gestellt bekamen.

2.) Badische Originalplatten. Von A. Chelius.

Baden trat durch Verordnung vom 1. Mai 1851 dem Deutsch-Oesterreichischen Postverein bei, und war der Münzrat Kachel schon einige Monate zuvor mit der Leitung und Aufsicht bei Herstellung der vier ersten badischen Marken zu 1, 3, 6 und 9 kr. betraut. In dem bekannten Werke: „Die Briefmarken von Baden“ von Herrn Direktor Lindenberg finden wir genaue Angaben über die Höhe der Auflagen, die Beschaffung des Papiers und die Anfertigung der Druckplatten für die erste Emission badischer Marken, und interessieren uns hier hauptsächlich die Druckplatten, geliefert von der Firma C. Naumann in Frankfurt a. M. Der von der Generaldirektion genehmigte Vertrag verpflichtete die Naumannsche Druckerei, zunächst Originalplatten (Originalstempel) anzufertigen, von denen Probedrucke einzusenden und nach deren Gutheissung davon galvanoplastische Vervielfältigungen von je 50, bezw. 100 Stück zu machen. Von der 1 kr. Marke wurden 45 Stück, von den Werten 3, 6 und 9 kr. je 90 Stück zu einer Druckplatte vereinigt, während die übrigen 5, bezw. 10 Stück als Ersatzstücke für etwa unbrauchbar gewordene Stempel dienen sollten. Die bei Herstellung der Originalstempel beschäftigten Arbeiter, sowie die Eigentümer der Druckerei wurden dahin vereinigt, dass sie sich jedes Misshandeln der Platten oder einzelner Teile und Abgüsse derselben enthalten, und übernahmen die Verpflichtung, alle zur Anfertigung angewendeten Stempel, Platten und Typen abzuliefern und fehlerhaft ausgefallene oder unbrauchbar gewordene Stücke zu vernichten. Die Druckplatten wurden dann der Hasperschen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe geliefert und der Druck erfolgte mit eidlich verpflichtetem Personal unter Beaufsichtigung eines von der Regierung eingesetzten Kommissärs. Die zur Herstellung der Marken und zum Druck verwendeten Materialien wurden in amtliche Verwahrung genommen, und ist, wie Direktor Lindenberg schreibt, „über den späteren Verbleib dieser Druckmaterialien aus den Akten nichts ersichtlich; sie dürften jedenfalls vernichtet worden sein.“

Dem ist aber nicht so, wenigstens nicht in seinem ganzen Umfang. Als ich im vergangenen Herbst bei Gelegenheit einer Waffenübung in Darmstadt für einige Wochen daselbst Quartier zu beziehen veranlasst war, machte ich die Bekanntschaft eines kaiserl. Oberpostdirektors a. D. Namens Deininger, und war nicht wenig überrascht, bei ihm Teile der Originaldruckplatte der badischen 9 kr. Marke I. Emission vorzufinden. Dieser heutige Oberpost-

direktor Deininger ist der ehemalige Postkommissär Deininger, welcher vor circa 50 Jahren bei Herstellung der badischen Marken regierungsseitig mehrfach figurirte. Wie diese Kupferplatten (1 clichés) in seinen Besitz gelangten, konnte sich der alte Herr nicht mehr erinnern; die Hälfte derselben ging an mich über, um meiner grossen Specialsammlung von Baden einverleibt zu werden; die andere Hälfte behielt er selbst als teures Andenken an seine Jugendzeit.



Noch eine zweite Entdeckung machte ich an derselben Stelle. Als Baden im Jahre 1853 dem Gedanken näher trat, angeregt durch die teilweise schönen Bildnisse fremder Marken, seine Zifferemission abzuschaffen, hatte der Hofbuchdrucker Hasper drei Zeichnungen mit dem badischen Wappen eingereicht, und die Direktion der Verkehrsanstalten schlug dem Ministerium des Grossherzoglichen Hauses eine Aenderung des Markenbildes vor, sei es durch Wahl des Landeswappens oder des Bildes des Grossherzogs; gegen letzteres spräche jedoch die Schwierigkeit, in so kleinem Format ein auch nur annähernd ähnliches Bild anzufertigen. Es kam einer der drei oben erwähnten Entwürfe von Hasper und eine Gravüre mit dem Bildnis des Grossherzogs im Profil — im Oval, umschlossen von einem Rechteck — zur Vorlage. Von diesem letzteren schreibt Direktor Lindenberg: „Der Entwurf ist verloren gegangen.“

Dem ist aber nicht so, und zwar in seinem ganzen Umfang. Dies Essay, die Originalgravüre mit dem Bildnisse des Grossherzogs, befindet sich im Besitz des vorerwähnten Postkommissärs, jetzt Oberpostdirektor a. D. Deininger, der es seiner Zeit laut mir persönlich gemachter Mitteilung auf eigene Rechnung, für 20 fl. anfertigen liess. Meine Absicht, dieses Essay der Sammlerwelt in Abbildung vorzuführen, scheiterte an der Weigerung Deiningers, der unter nichtigen Vorwand selbst die leihweise Herausgabe behufs Publikation im „Postwertzeichen“-versteig und Briefe von Freund Brummer und mir — ohne Rückgab des Retourportos — einfach unbeantwortet liess, ein eigentümliches Gebahren eines alten Beamten, das wir hier nicht weiter kennzeichnen wollen.

Unserem heutigen RS ist ein Auszug — POSTWESEN — aus dem zweibändigen Werk
BADEN 1648 — 1952 von Karl Stiefel beigelegt. Ich bitte die Schlußanmerkung zu beachten.
Wir danken Herrn Ernst für die Vermittlung dieser interessanten Beilage.

Beiträge (Umlage) und Spenden

erbitten wir auf unser Postscheckkonto Karlsruhe Nr. 1390 46 — 758 (Arbeitsgemeinschaft Baden
im BDPH.)

Der AG ist beigetreten

Hartmut Hütte, Immenkamp 8, 4811 Oerlinghausen

Suche Rahmen-Stempel der „Postagentur MÜHLBURGER THOR“ (1873-80)

CARLSRUHE in Baden MÜHLBURGER THOR Datum
--

Rupert ERNST, Hirschstraße 117, 7500 Karlsruhe

BADEN-Stempel-Sammler (wohnhalt in Übersee) sucht Stempel (Nummern-, Ein- und Zwei-Zeiler,
Kasten-, Ein- und Zwei-Kreiser) auf Marken Nr. 18, 23 und 24, auch Stempel auf Marken und
Briefe (keine Briefstücke). Offerten für fehlerfreies Material, möglichst mit Photokopien an
Albert Fischel, 1038 Fairway Drive, INDIANAPOLIS, IN 46 260:

Ich freue mich auf unser Wiedersehen und grüße Sie herzlich

Ihr
gez. Dr. Heinz Jaeger

KARL STIEFEL

BADEN Postwesen

1648–1952

Die Frage, in welcher Gestalt den Bedürfnissen des von Jahrhundert zu Jahrhundert sich wandelnden und unablässig neue Formen suchenden Verkehrs- und Nachrichtenwesens Rechnung zu tragen sei, hat die hoheitliche Gewalt immer wieder vor schwerwiegende Fragen gestellt.

Das Recht, Briefe, Pakete und Personen auf bestimmten Straßen mit Pferden oder mit Fuhrwerken nach bestimmtem Plan zu befördern, galt noch im ausgehenden Mittelalter als Inhalt des Reichspostregals. Der Reichsabschied des Jahres 1641 ging noch vom Reichspostregal aus. Das Reichspostregal als Reichspostreservat durchzusetzen, gelang aber den deutschen Kaisern nicht. Die Reichsstände nahmen für sich seit dem 17. Jahrhundert ein konkurrierendes Regal in Anspruch und konnten dieses auch durchsetzen, nachdem ihnen 1648 die Landeshoheit zugefallen war. Sie hatten auch Anlaß, um dieses Regal zu kämpfen, da es den Kaisern nicht gelungen war, aufgrund des Reichspostregals den Zeitverhältnissen entsprechende Postverhältnisse zu schaffen. Die von Reich wegen geschaffene Post blieb aber, auch als Landesposten errichtet waren, das Rückgrat des deutschen Beförderungswesens und noch in den Wahlkapitulationen von 1705 (Joseph I.) und von 1745 (Franz I.) mußten sich dementsprechend die Kaiser zur Beseitigung von Mißständen und besseren Aufsicht über die Reichsposten verpflichten.

Für eine Befehls- und Nachrichtenübermittlung im Dienst der weltlichen und geistlichen Herrscher war frühzeitig ein Bedürfnis erwachsen gewesen, desgleichen dafür, daß Gleichgestellte und Gleichgesinnte in überörtlichen Nachrichtenaustausch traten. Es entstanden auf diese Weise Kurierdienste zum Beispiel der Hofboten, der Fronboten und der Klosterboten, später kamen hinzu u. a. solche von Stadtboten und beispielsweise von Universitätsboten. Verhältnismäßig spät trat ein Nachrichtendienst auf privater gewerblicher Grundlage in Erscheinung. Im südwestdeutschen Raum war es dem Stand der früher zumeist berittenen Metzger vorbehalten, sich in

den behördlichen und später allgemeinen Nachrichtenverkehr einzuschalten und sich dabei eine von den Landesfürsten anerkannte Sonderstellung zu verschaffen und zu sichern. Die Metzgerposten werden in Baden und in Württemberg schon im 16. Jahrhundert erwähnt (u. a. baden-durlachische Verordnung von 1576, hinsichtlich Württemberg vgl. spätere Post- und Metzgerordnung vom 26. 6. 1622). Metzgerposten gab es auch in der Kurpfalz, insbesondere in der Hauptstadt Mannheim. Die Metzgerposten beritten schließlich zu regelmäßigen Zeiten bestimmte Strecken und standen der landesfürstlichen Verwaltung und der Bevölkerung für die Nachrichtenübermittlung zur Verfügung. Sie mußten sich dabei mancherorts sogar den Gebrauch des Posthorns an, was ihnen beispielsweise im Jahre 1702 in Mannheim verboten werden mußte. Soweit sich die badischen Landesfürsten für Zwecke ihrer Verwaltung dieser Posteinrichtung bedienten, erfolgte die Anweisung der »Metzgerposttrittsgelder« nach Maßgabe von »Postritzzetteln« durch die Rentkammer.

Schwierig war die Überwachung dahingehend, daß nur die zugelassenen Boten bzw. Posten Postgut beförderten. Das »Briefschwärzen« war im 17. und 18. Jahrhundert stark eingedrungen.

Daß die private Postbeförderung eine bedeutsame Rolle spielte, hing auch damit zusammen, daß die später erwähnten Posten der Taxis bis gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts keine Waren, kein Geld und keine Wertgegenstände, vielmehr nur Briefe und kleine Pakete beförderten und daß weite Teile der Territorien abseits der großen Poststrecken der Taxis lagen. Erst die späteren Landkutschen brachten eine gewisse verkehrsmäßige Erschließung der abseits liegenden, insbesondere ländlichen Gebiete. Im badischen Raum bestand ein Kurierdienst von Hof- und Fronboten als Fußpost bis ins 18. Jahrhundert hinein. Eine Fußpost war auch die Markgräfliche Landespost, die bis zum ausgehenden 17. Jahrhundert bestand. Um die Wende zum 18. Jahrhundert sind sodann reitende Posten der badischen Markgrafen erwähnt, insbesondere auf der Strecke von Pforzheim nach Basel, wo die badischen Markgrafen in den Kriegswirren häufig Zuflucht gesucht hatten. Diese markgräflichen Landesposten waren Arten einer Hofpost, organisiert von den »Hofbotenmeistereien« in Durlach und Rastatt, ausgeführt zum Teil von sich abwechselnden »Oberamtsboten«, zum Teil auch durchgehend ausgeführt von Zugehörigen des markgräflichen Hofstaats, zu welchem »Läufer«, »Postknechte«, »Hofboten« und »Hofbotenmeister« zählten. Nach einer Aufstellung von 1786 befaßten sich in der Markgrafschaft Baden mit der Postbeförderung ein Botenmeister, drei Läufer und sieben Postknechte, die sämtlich in Karlsruhe stationiert waren, weiterhin die Oberamtsboten von Emmendingen, Badenweiler und Lörrach, vier weitere badische und fünf linksrheinisch stationierte Amtsboten, schließlich vier Gerichtsboten. Herangezogen wurden auch »Reiter des Kreiskontingents«, die jeweils zur Postbereitschaft an bestimmten badischen Orten postiert waren. Innerhalb der breisgauischen Besitztümer der Markgrafen von Baden-Durlach waren die Oberämter förmlich beauftragt, den amtlichen Postdienst durchzuführen (1732).

Den Oberamts- und Hofboten war die Briefbeförderung für Private erlaubt. Die Taxe hierfür richtete sich nach der fürstlichen Hofbotenordnung von 1710. Über die vereinnahmten Taxen hatten die Ämter, soweit sie Amtsboten für den Postdienst zur

Verfügung stellten, mit der Botenmeisterei in der Residenz abzurechnen. Die Fußpost von Durlach nach Lörrach dauerte zweieinhalb Tage. Erwähnt wurden in jener Zeit u. a. immer wieder die »Pforzheimer ordinari Bot«, der »Rhoder Amtsbot« und der »Münzesheimer Amtsbot«, Boten, die einmal in der Woche in die Residenz kamen und befugt waren, Briefe und Bestellungen nach Zwischenstationen zu übernehmen.

In der Kurpfalz bedienten sich in ähnlicher Weise der Hof und die kurfürstlichen Behörden in den Amtsstädten, d. h. die Ämter, der Dragoner- oder Ordonanzpost, die eine regelmäßige Verbindung mit der Residenz und unter den Amtsstädten darstellte.

Zu Ende des 15. Jahrhunderts (1490) war erstmals ein Taxis, der wie seine Vorfahren im päpstlichen Kurierdienst gestanden hatte, in österreichische Dienste getreten und alsbald Hofpostgeneralrat von Tirol und der inkorporierten vorderösterreichischen Lande geworden. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts (1543) wurde einer seiner Nachfahren oberster Leiter aller Posten in Österreich. Ihm wurden vom Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation 1563 die Postvorrechte sodann auch für das Reichsgebiet bestätigt. Er wurde schließlich 1595 Generaloberpostmeister des Reichs. Im gleichen Jahre wurde die Post als kaiserliches Regal in Anspruch genommen. Seit 1615 war das Amt des Generaloberpostmeisters erbliches kaiserliches Lehen (SZ 390/391), seit 1743 sogar Reichsthronlehen. Sitz der Zentralverwaltung der kaiserlichen Post war bis Anfang des 18. Jahrhunderts (1702) Brüssel und sodann Frankfurt a. M. Die österreichischen Erblande gehörten nicht zum Generalreichspostamt, das die Fürsten von Thurn und Taxis innehatten. Die Ausübung der Posthoheitsrechte in den Erblanden gründete sich auf ein landesfürstliches Lehen, das in Vorderösterreich und Tirol seit 1645 allerdings ebenfalls in der Hand derer von Thurn und Taxis war. Das auf Lehensgrundlage ausgeübte Amt war auch in Österreich auf die männlichen Nachkommen vererbbar. Dem seit 1695 in den Reichsfürstenstand erhobenen Geschlecht der Taxis war damit im weiten deutschen Raum das Schicksal der Post, des Hauptverkehrsmittels jener Zeit auch im südwestdeutschen Raum, in die Hand gegeben, bis nach Auflösung des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation die Posthoheitsrechte im Oberrheinland an die Rheinbundfürsten übergingen. Es ist zwar das geschichtliche Verdienst der Träger des Postlehens, auf deutschem Raum ein überterritoriales System von größeren Verkehrswegen geschaffen und auf ihnen den Verkehr Jahrhunderte lang flüssig gehalten zu haben. Gegen die Einseitigkeit der Verkehrspolitik der Taxis aber hatten sich frühzeitig schon und fast dauernd die Reichsstände und die Landesfürsten gestellt, hatten doch die Postlehens-träger vollkommen außer acht gelassen, daß es auf die Dauer nicht genüge, nur Verkehrsstrecken mehr oder minder nach den Wünschen und Bedürfnissen des kaiserlichen Herrn zu unterhalten. Die Taxis hatten überdies zu sehr darauf geachtet, den Postverkehr weitgehend unter Gesichtspunkten der eigenen Gewinnquote zu gestalten. Daß die territorialen Bedürfnisse in den einzelnen Ländern ziemlich unberücksichtigt blieben, hatte dazu geführt, daß die Landesfürsten, indem sie eigene überkommene territoriale Einrichtungen zusätzlich pfl egten oder neue schufen, Landesposten entwickelten.

Was den markgräfllich badischen Raum angeht, so war dieser schon vor dem Jahr 1500 durch eine der ältesten habsburgischen Kurierlinien berührt, und zwar durch diejenige von Innsbruck nach den Niederlanden, die über Pforzheim und Rheinhausen (Nähe Speyer) führte. Rheinhausen war seit Einrichtung des durch die Taxis organisierten habsburgischen Kurierdienstes, aus dem sich die Post entwickelte, Hauptknotenpunkt des Kurier- und Postverkehrs. Mit dem benachbarten Speyer, das Sitz des Reichskammergerichts war und als Handelsstadt eine Rolle spielte, war Rheinhausen durch eine große Fährverbindung verbunden. Außer der Strecke Innsbruck–Brüssel führten die Poststrecken Straßburg–Wien und Frankfurt–Speyer über Rheinhausen. Die Bedeutung des Platzes ergibt sich schon daraus, daß der jeweilige Postmeister von Augsburg auch das Postmeisteramt Rheinhausen innehatte und daß dieser Postmeister im 16. und 17. Jahrhundert vielfach ein Angehöriger des Hauses Taxis selbst war. Die Linie von Innsbruck nach den Niederlanden wurde im 16. Jahrhundert auf Pferdepост (»reitende Post«) umgestellt. Die Reitposten der Thurn und Taxis legten hier Tagesstrecken von 130–170 km zurück, wobei durchschnittlich alle 15 km die Pferde gewechselt wurden. Eine Post war weiter seit 1522 von Innsbruck über Stockach–Villingen nach Ensisheim, seit 1532 von Innsbruck über Markdorf–Stockach nach Freiburg und seit etwa 1700 von Innsbruck über Stockach nach Basel eingerichtet.

Die Markgrafschaften Baden waren frühzeitig (seit etwa 1600) auch durch die Post Cannstatt–Pforzheim–Ettlingen–Rastatt–Straßburg, die seit 1742 über Pforzheim–Durlach nach Straßburg führte, und ab Mitte des 18. Jahrhunderts (1742) durch die kaiserliche Postlinie Frankfurt–Kehl–Basel berührt. Die Postlinie von Innsbruck nach den Niederlanden wurde damals über Frankfurt gelegt, ohne Speyer zu berühren. Rheinhausen begann seine Bedeutung zu verlieren.

Die Verbindung des vorderösterreichischen Breisgaus mit den österreichischen Stammländern stellte der erwähnte vorderösterreichische Hofpostkurs Innsbruck–Füssen–Leutkirch–Markdorf–Stockach–Singen–Randegg–Schaffhausen–Waldshut–Laufenburg–Basel–Freiburg dar. Der Postkurs war vor 1648 bis Ensisheim als Sitz der vorderösterreichischen Verwaltung durchgeführt gewesen. Während des Dreißigjährigen Krieges war diese Post linksrheinisch durch die Schweiz geleitet worden. Anschluß hatte diese Strecke von und nach Cannstatt sowie von und nach Ulm. Im Jahre 1680 errichtete der österreichische Postmeister in Schaffhausen nach seiner Bestellung zugleich als Kaiserlicher Lehenpostmeister der Thurn und Taxis eine Postlinie von Schaffhausen über Singen–Stockach–Meßkirch–Mengen–Ehingen nach Augsburg. Im Jahre 1777 übernahm die Kaiserliche Reichspost gegen eine Pacht von 15000 fl. diese vorderösterreichische Post. Poststationen der vorderösterreichischen Post waren im später badischen Raum Stockach, Konstanz, Radolfzell, Singen, Engen.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts waren im später badischen Raum als Hauptstrecken der Post des Reiches außer der Strecke Frankfurt–Basel eingerichtet die von dieser abzweigende Strecke Offenburg–Hornberg–Villingen–Blumberg–Schaffhausen sowie von Schaffhausen ausgehend die erwähnte Strecke über Stockach–Meßkirch nach Ulm und die Strecke über Engen–Tuttlingen nach Stutt-

gart. Von den Strecken der österreichischen Post war die bedeutsamste schließlich die Strecke von Freiburg über die Steig nach Unadingen–Engen–Stockach–(Konstanz)–Markdorf–Weingarten–Leutkirch–Kempten.

Die Ortenau und das überwiegend bischöflich straßburgische Renchtal waren durch den Postkurs berührt, den Herzog Friedrich I. von Württemberg (1593–1608) in dem Bestreben, über Straßburg mit der seit 1409 zu Württemberg gehörigen Grafschaft Mömpelgard in Burgund und mit der württembergischen Herrschaft Reichenweier im Elsaß jederzeit verbunden zu sein, im Jahre 1603 über Freudenstadt–Oberkirch eingerichtet hatte. Es war zunächst eine Fußpost. 1629 wurde der Kurs zur Ordinari-Post. Im Jahre 1709 unter Herzog Eberhard Ludwig von Württemberg (1677–1733) wurde die Strecke Ulm–Tübingen–Freudenstadt–Straßburg auf Postwagen umgestellt. 1757 wurde diese Post von den Taxis übernommen, die wöchentlich einmal einen Schnellpostwagen von Augsburg über Cannstatt–Kniebis nach Straßburg einsetzten und seit 1783 darüber hinaus die Kniebisstrecke mit einer reitenden Briefpost bedienten.

Da die kaiserlichen Poststrecken den Verkehrsbedürfnissen Ende des 17. Jahrhunderts nicht mehr genügten und auch die Intensität der kaiserlichen Postbedienung hinter den Bedürfnissen zurückblieb, andererseits die Landesposten, solange sie im wesentlichen Fußposten waren, aber nur im Nahbereich Bedeutung haben konnten, ergab sich für die Landesfürsten die Zwangsläufigkeit, ohne Rücksicht auf rechtliche Bedenken – im Jahre 1709 war ein förmliches kaiserliches Reskript ergangen, das sich gegen die Einrichtung von Landesposten wandte – zusätzliche Linien durch Landkutschen zu eröffnen. In der Kurpfalz, in deren rechtsrheinischem Teil durch die Taxis 1649 in Heidelberg und 1699 in Mannheim Postämter (Reichspostämter) errichtet worden waren, wurde beispielsweise durch eine solche Ordinari-Landkutsche die Strecke Mannheim–Heidelberg für Zwecke des Nahverkehrs seit 1688 befahren. Im Kurpfälzischen waren Ordinari-Kutschen in Heidelberg und Weinheim stationiert. Erstere verkehrte zweimal wöchentlich nach Frankfurt. Eine vom Herzog von Württemberg zugelassene Landkutsche verkehrte seit Ende des 17. Jahrhunderts zwischen Stuttgart und Heidelberg, Heilbronn berührend.

Für die badischen Landesfürsten war die Frage aufgetaucht, ob die für Landkutschen in Frage kommenden zusätzlichen Verkehrslinien in Baden in eigener Regie betrieben werden sollten oder ob durch Privilegierung Privater dem Verkehrsbedürfnis in zweckmäßiger Weise abgeholfen werden könnte. Die badischen Markgrafen entschlossen sich zu letzter Lösung. Im Jahre 1711 wurde für die Strecke Pforzheim–Durlach–Straßburg der Durlacher Unternehmer Herzog zugelassen, nachdem bereits im Jahre 1697 für die Anschlußstrecke Stuttgart–Pforzheim ein württembergischer Unternehmer »ein Generalfreipatent« erhalten hatte. Die Postknechte des Durlacher Postunternehmers trugen »Monturen nach serenissimi Livree«. Noch weitere »Ausländer« hatten damals das Recht erhalten, mit ihren Verkehrslinien badisches Gebiet zu berühren. Baden war damit im Begriff, sich verkehrsmäßig vom Hause Taxis fast unabhängig zu machen. Es kam zu schwierigen Auseinandersetzungen mit der kaiserlichen Post und am 4.2.1718 zu einem Vergleich mit dem Hause Thurn und Taxis. Baden verzichtete auf seine Pläne zur Neuerrichtung zusätzlicher

eigener Landesposten. Die kaiserliche Post verpflichtete sich zu wöchentlich zweimaliger Post von Cannstatt nach Rheinhausen. In Durlach wurde eine Reichsposthalterei eingerichtet, der Durlacher Postunternehmer, der mittlerweile markgräflicher Hofpostmeister geworden war, wurde zugleich kaiserlicher Reichsposthalter. Das kaiserliche Postnetz wurde insbesondere in Richtung Basel erweitert, jedoch nur langsam. Es ging beispielsweise bis 1745, als mit dem Posthof Kalte Herberg der Amtsbezirk Lörrach als der südlichste badische Amtsbezirk den Anschluß an die Reichspost gewann.

Mittlerweile hatte die kaiserliche Post auf den Hauptstrecken den Verkehr von der reitenden zum Teil auf die »fahrende« Post umgestellt und »geschwinde« Postwagen eingerichtet, zum Beispiel 1742 auf der Strecke Frankfurt–Basel neben vier reitenden Posten einen geschwinden Postwagen zur Verfügung gestellt und ähnlich 1748 auf der Strecke Nürnberg–Durlach–Straßburg. Die Fahrposten waren mit drei bis fünf Pferden bespannt, sie fuhren meist vierspännig, auf guten Wegen aber auch zweispännig, auf besonders schlechten Wegen sechsspännig. Für die Meile war ein Zeitraum von eineinviertel bis eineinhalb Stunden vorgesehen. Die Kosten einer Fahrt im kaiserlichen Reichspostwagen betrugen im Jahre 1771 von Frankfurt bis Basel 12 fl. 40 Kreuzer, von Frankfurt nach Freiburg 10 fl. 20 Kreuzer und von Frankfurt nach Karlsruhe 5 fl. 40 Kreuzer. Haltestellen der kaiserlichen Reichspostwagen waren im Jahr 1771 folgende Gasthäuser: in Mannheim »Pfauen«, in Karlsruhe »Erprinzen«, in Heidelberg »Engel«, in Rastatt »Schwanen« und in Kehl »Adler«. Zwischen Kehl und Basel lagen Posthöfe u. a. in Emmendingen, Freiburg, Wolfenweiler, Krozingen und Müllheim. In Müllheim war es die von Johann Peter Hebel besungene, heute noch erhaltene »Post«.

Die Markgrafschaft Baden-Baden hatte schwebende Fragen des Postverkehrs in einem Postvertrag von 1761 mit dem Haus Thurn und Taxis zu bereinigen vermocht. Neuerliche Schwierigkeiten Baden–Durlachs mit der kaiserlichen Post führten zu einer Konvention im Jahre 1765. In der Folgezeit entstanden wegen der Einrichtung einer Post nach Graben neue Streitigkeiten, die Carl Friedrich zu selbständigem Handeln veranlaßten. Es kam zu einer Klage des kaiserlichen Generalpostmeisters gegen den badischen Landesfürsten beim Reichshofrat. Carl Friedrich entschloß sich im Jahre 1775 zur Kündigung seiner früheren Verträge mit der kaiserlichen Post. Im Jahre 1783 kam es zu einer neuen Konvention auf eine vorgesehene Dauer von 30 Jahren, und zwar im wesentlichen unter Herstellung des Rechtsstands von 1765. Das Haus Taxis kaufte die 1711 konzessionierte (Herzogsche) Post und errichtete in Karlsruhe ein selbständiges Postamt. Es verpflichtete sich weiterhin zur Erweiterung der Postlinien im badischen Raum. Der (Herzogsche) »Durlacher ordinari Landkutsch« hatte zur Zeit der Übernahme durch das Haus Taxis folgende Strecken befahren: Straßburg–Durlach, Stuttgart–Durlach, Frankfurt–Heidelberg–Durlach, Frankfurt–Mannheim–Durlach und Heidelberg–Bruchsal–Durlach.

Für die Reichspost ergingen im 18. Jahrhundert wiederholt kaiserliche Postpatente, so u. a. ein Patent Kaiser Josephs II. von 1768, in dem Modalitäten der Postbeförderung und Fragen der Postpferdegestellung geregelt waren und in dem gegen »Exzesse der Boten, Metzger und Lehensrössler« Stellung genommen war.

Nach der »Special-Post-Karte durch den Schwäbischen Kreis« von 1752 gab es im später badischen Raum fahrende Posten auf folgenden Strecken:

Rheintalstrecke: Heidelberg–Karlsruhe–Rastatt–Offenburg–Lahr–Ettenheim–Freiburg–Kalte Herberg bei Tannenkirch im Kreis Lörrach mit Abzweigungen in Rastatt nach Kehl (französischer Kurs) sowie in Offenburg und Emmendingen gleichfalls nach Kehl und in Ettenheim, in Freiburg und in Heitersheim nach Breisach;

Schwarzwald-Bodensee-Strecke: Freiburg – Neustadt – Engen – Stockach – Markdorf – Weingarten – Biberach . . . mit Abzweigungen in Neustadt nach Schaffhausen und in Stockach nach Meßkirch–Sigmaringen, nach Überlingen–Meersburg–Buchhorn (Friedrichshafen), nach Schaffhausen und nach Tuttlingen;

Elztalstrecke: Freiburg–Elzach–Hornberg;

Hochrheinstrecke (linksrheinisch): Basel–Laufenburg–Laufenburg (rechtsrheinisch)–Waldshut–Schaffhausen;

Hegaustrecke: Schaffhausen–Tübingen über Engen–Tuttlingen;

Kinzigtalstrecke: Kehl–Offenburg–Wolfach–Schiltach–Horb–Tübingen;

Renchtalstrecke: Kehl–Oberkirch–Kniebis–Freudenstadt mit Abzweigungen nach Tübingen und Stuttgart;

Alb-Enztal-Strecke: Rastatt–Ettlingen–Langensteinbach–Pforzheim;

Pfinztalstrecke: Karlsruhe–Durlach–Pforzheim;

Kraichgaustrecke: Heidelberg–Wiesloch–Steinfurt–Heilbronn;

Strecken Mannheim–Heidelberg und Mannheim–Ketsch;

Jagsttalstrecke: Adelsheim–Möckmühl–Heilbronn.

Auf der »Franconiae Postarum Tabula« von 1759 ist weiter als fahrende Post eingezeichnet die Strecke Durlach–Bretten–Eppingen–Heilbronn–Schwäbisch Hall.

An bemerkenswerten reitenden Posten gab es Mitte des 18. Jahrhunderts im Raum des späteren Landes Baden die Wiesentalpost Basel–Lörrach–Schopfheim–Hinterzarten, die Hochrheinpost Schaffhausen–Konstanz, die Wutachtalpost Waldshut–Stühlingen–Donaueschingen–Rottweil, die Post Villingen–Rottweil, die Murgtalpost Rastatt–Freudenstadt, die Post Philippsburg–Bruchsal–Bretten–Vaihingen, die Kraichgauposten von Altlußheim nach Bietigheim (Neckar) und von Steinfurt nach Bietigheim, die »Kleine Odenwald«-Post Neckargemünd–Neckarelz, die Odenwaldpost Neckarelz–Amorbach–Miltenberg, die Bauland-Franken-Post Mosbach–Adelsheim–Königshofen–Grünsfeld–Würzburg, die Post Schwäbisch Hall–Künzelsau–Krautheim–Rosenberg–Walldürn–Miltenberg und die Tauber-Bauland-Post Mergentheim–Königshofen–Tauberbischofsheim–Hundheim–Miltenberg.

Im Jahre 1811 verkehrten die Postwagen auf der Strecke Stuttgart–Karlsruhe einmal in der Woche, diejenigen auf der Strecke Frankfurt–Heidelberg–Durlach/Karlsruhe–Rastatt (Fahrzeit eineinhalb Tage) an vier Tagen in der Woche, auf der Strecke Rastatt–Basel zweimal und auf der Strecke Rastatt–Straßburg dreimal in der Woche. Die Postwagensicherung war in jener Zeit im Mittel- und Unterrheinkreis den Husaren, im übrigen Land den »Landreutern« übertragen, bis im Jahre 1812 alle polizeilichen Vollzugsorgane zusammengefaßt wurden. Die Polizeigardisten und später die

Gendarmerie übernahmen die Sicherung des Postverkehrs, solange der Reiseverkehr durch die Straßenposten vermittelt wurde.

Die Benutzung der fahrenden Posten, insbesondere der Eilwagen, setzte grundsätzlich die zuvorige Lösung eines von der »Großherz. Badischen Postwagen-Expedition« auf den Namen des Reisenden ausgestellten »Reisescheines« voraus. Eine Reise von Heidelberg nach Freiburg beispielsweise kostete im Jahre 1840 rund 13 fl.

Die deutsche Reichsgewalt war Ende des 18. Jahrhunderts bereits erlahmt. Die kaiserliche Post war durch Schwierigkeiten äußerer und innerer Art kaum mehr in der Lage, den zunehmenden Aufgaben gerecht zu werden, deren Erfüllung die Landesfürsten von dem Träger der ausschließlichen Postrechte erwarten durften. Dennoch gelang es dem Hause Thurn und Taxis, das für seine Verluste linksrheinischer Rechte zu entschädigen war, im Reichsdeputationshauptschluß von 1803 durchzusetzen, daß das Reichspostwesen in dem Zustand zu erhalten sei, in welchem es zur Zeit des Friedens von Lunéville sich befunden hatte. Aufgrund dessen kam es in Baden am 11. 5. 1805 zum »erneuerten und erweiterten Postvertrag zwischen dem kurfürstlichen Haus Baden und dem hochfürstlichen Haus Thurn und Taxis«, in dem die Postverträge vom 4. 2. 1718, 16. 6. 1749 und 20. 5. 1783 erneuert und bestätigt wurden.

Nach dem Zusammenbruch des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation bedurften die Rechtsbeziehungen zwischen dem Land Baden und dem Hause Thurn und Taxis der Anpassung an die neue Situation. Der badische Landesfürst zog die Ausübung des Postregals in seinem Lande an sich. 1806 erhielt der großherzoglich badische Erblandpostmeister Fürst Carl Alexander von Thurn und Taxis den Thronlehensbrief der Zähringer (Verordnung vom 25. 9. 1806 – R 125 –). Die badische Post wurde Thurn- und Taxissche Lehenpost. Die Aufsicht über die Post, die zu Ende des 18. Jahrhunderts einer dem Geheimen Rat unterstellten Postkommission zugestanden wurde, wurde den Beamten (Oberamt Männern), die Oberaufsicht dem Geheimen Ratskollegium übertragen. Die Postbediensteten erhielten eine einheitliche Uniform (Verordnung vom 13. 5. 1807 – R 70 –). An »den Posthäusern und Postbureaus« durften unter dem badischen Wappen das Postamtssiegel und das Schild des Hauses Thurn und Taxis angebracht werden (Verordnung vom 23. 1. 1807 – R 7 –). Es wurde gleichzeitig unter Erlassung eines Verbots an Fuhrleute (Hauderer), Briefe und Pakete unter 25 Pfund zu befördern, der Postzwang eingeführt. Die Poststücke waren bei der Aufgabe nach dem Generaltarif für die großherzoglich-badischen Posten (R 1809/127) zu bezahlen. Die Benutzung des Posthorns wurde in einer Verordnung vom 31. 10. 1807 (R 242) geregelt. Das »Blasen des Postillions in der Residenz« war Gegenstand einer besonderen Vorschrift vom 31. 3. 1812 (R 69).

Aufgrund des badisch-württembergischen Vertrags vom 2. 10. 1810 (R 339) waren großzügige Gebietsaustausche und Grenzberichtigungen vorgenommen worden. Auf der Grundlage der in den angefallenen Gebieten übernommenen Posthoheit nahm der badische Staat hier das Postwesen in eigene Regie. Dies gab Anlaß und Anreiz, die »Administration des Postwesens in hiesigem Großherzogtum zu einem Ganzen zu vereinigen und zu übernehmen«. Eine Einigung mit dem Hause Thurn und Taxis wurde erzielt. Der badische Erblandpostmeister verzichtete gegen eine Rente auf die Ausübung des Amtes, mit dem er beliehen war. Das Lehen selbst blieb

erhalten, wie beispielsweise ein Lebensbrief für Fürst Maximilian Karl von Thurn und Taxis aus dem Jahre 1853 ausweist. Die Post wurde in Staatsverwaltung übernommen (Bekanntmachung vom 3. 7. 1811 – R 92 –). Die großherzoglich badischen Postbeamten wurden aus ihren Dienstpflichten gegenüber dem badischen Erblandpostmeister am 6. 8. 1811 entlassen. Die obere Leitung des Postwesens wurde durch Reskript vom 21. 7. 1812 (R 1813/56) dem Ministerium des Auswärtigen und durch Bekanntmachung vom 10. 7. 1815 (R 88) dem Innenministerium übertragen. Es wurden eine provisorische Postdirektion in Karlsruhe und einige Jahre später durch Verordnung vom 24. 2. 1814 eine großherzogliche Oberpostdirektion gegründet (R 47). Dienststellen der badischen Post waren: 3 Oberpostämter (Karlsruhe, Mannheim, Kehl), 5 Postämter (Konstanz, Freiburg, Heidelberg, Offenburg und Rastatt), 4 Postwagenexpeditionen, 10 Postverwaltungen, 12 Postexpeditionen, 57 Posthaltereien und 5 Relais-Posthaltereien. Eine Änderung trat aufgrund der Verordnung vom 5. 7. 1828 (R 141) durch Gleichstellung der Postämter Mannheim, Kehl, Heidelberg und Freiburg ein.

Bemerkt wird, daß auf dem Wiener Kongreß insgesamt 17 territoriale Postinstitute für das Gebiet des Deutschen Bundes anerkannt und festgelegt wurden. Als das Haus Thurn und Taxis im Jahre 1819 das württembergische Postwesen aufgrund der Bestätigung seiner reichsschlußmäßigen Postrechte in der Bundesakte von 1815 nach Maßgabe des mit dem württembergischen König geschlossenen Vertrags vom 27. 7. 1819 übernommen hatte, versuchte es, nachdem sich Baden zu einem gleichartigen Schritt nicht entschließen konnte, den Kanton Schaffhausen zu veranlassen, die von, nach und über Schaffhausen laufende Post von Baden nach Württemberg abziehen. Dies wurde badischerseits in Verhandlungen abgewendet.

Der Mitwirkung der Einrichtungen der inneren Verwaltung im Postbetrieb konnte die Postverwaltung, deren oberste Leitung, mittlerweile zwischen dem Ministerium der Finanzen und dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten aufgeteilt, später aber dem letzteren Ministerium ausschließlich zugeteilt wurde (Verordnung vom 27. 4. 1820 – R 39 –), nicht entraten. Bis 1859 erfolgte die Bestellung der Briefschaften nach den Orten ohne Postanstalten, insbesondere den Landorten, durch die Amts- und Gemeindeboten. Für die Ämter war diese postalische Funktion eine starke Belastung. Die Zahl der Amtsboten war verschieden hoch, die höchste Zahl von 21 Amtsboten beschäftigte das Amt Triberg.

Die Einrichtung des Briefkastens geht in Baden auf das Jahr 1819 zurück. Am 1. 4. 1819 wurde am Karlsruher Oberpostamt der erste Briefkasten als Säule in blauer Farbe mit der Aufschrift »Boîte aux lettres« aufgestellt. Die Briefkästen der ersten Zeit waren nur für Fernbriefe bestimmt, für die mangels der Möglichkeit zur Freimachung durch den Absender die Gebühr durch den Empfänger zu zahlen war. Für den Transport der Ortsbriefe mußte der Briefschreiber selbst in anderer Weise Sorge tragen. Wie eine Regelung zugunsten der Gemeinde Singen, die damals zum Bereich der Postexpedition Randegg gehörte, in dem Jahr 1837 beweist, gab es für Orte ohne Postexpedition und ohne Posthaltereie, »um nicht vom täglichen Verkehr der Postabgabe ausgeschlossen zu sein«, auch die Möglichkeit der Einführung der »Briefka-

sche«. Der Posthalter übernahm gegen eine Art von Botenlohn in Höhe von ein bis zwei Kreuzer je Poststück die tägliche Beförderung über Land.

Im Jahre 1840 war die erste badische Eisenbahnstrecke in Betrieb genommen worden. Aus der Oberpostdirektion war durch die Verordnung vom 2. 3. 1843 (R 67) die Direktion der Post und Eisenbahnen geworden. Durch die Zusammenfassung von Post und Eisenbahnen war der Postverwaltung die Möglichkeit gegeben, die Eisenbahn postalisch auszunutzen. Bereits 1840 gab die Postverwaltung besondere Postwagen in Auftrag. Seit 1848 liefen auf den Bahnstrecken besondere Transportwagen unter Begleitung eines »Postkondukteurs«. Durch die Verordnung über die Organisation der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung vom 22. 5. 1854 (R 264) wurde eine Direktion der großherzoglich badischen Verkehrsanstalten geschaffen. Die Postämter wurden zum Teil mit den Eisenbahnämtern vereinigt, das Land wurde in Bezirke eingeteilt (R 269). An den wichtigen Orten wurden Telegraphenexpeditionen eingerichtet. Den Postämtern wurden Poststallmeistereien, -verwaltungen (= Lokalpostämter), -expeditionen und -haltereien unterstellt.

Die Grundlage für das Gebührenwesen der großherzoglich badischen Posten war zunächst der bereits erwähnte Generaltarif von 1809, der auf eine Verordnung vom 3. 8. 1808 zurückging. Am 9. 2. 1812 (R 47) erging die neue Allgemeine Briefportotaxe. Die Taxen waren abgestellt auf Gewicht des Poststücks und die Entfernung des Zielorts. Die Postbeförderungsverhältnisse wurden durch »Estaffetten« (Verordnung vom 6. 1. 1818 – R 5 –), d. h. außerordentliche Postritte, verbessert. Die Gebühr bestand insoweit in der »Expeditionsgebühr«, der »Rittgebühr nach Extraposttaxe« und »Trinkgeld für den Postillion«. Eine einschlägige »Extrapostordnung« wurde am 23. 7. 1818 (Bekanntmachung vom 11. 11. 1818 – R 157 –) erlassen.

Für die »kurfürstlichen Bedienstungen, Ämter und Oberämter, Oberforstämter, Specialate, Physikate und verrechnende Bedienstungen« wurde durch landesfürstliche Verordnung vom 21. 3. 1804 (R 66) in Dienstsachen das »Brieffreitum« zugestanden. Einschlägige spätere Bestimmungen ergingen u. a. 1806 (R 126) und 1816 (R 21, 23, 28 und 111) über beschränktes Freitum, 1808 (R 15, 129, 227) über das Freitum der standes- und grundherrlichen Behörden, 1908 (R 324), 1809 (R 388) und 1810 (R 114) über das Freitum der herrschaftlichen Pakete und über das Postwagenfreitum der Pakete und 1832 über die Aufhebung des persönlichen Freitums (R 17). Noch in der an späterer Stelle erwähnten Verordnung über den Postverkehr im Innern des Großherzogtums vom 12. 4. 1851 (R 255) war in Offizialsachen (Staatsdienstangelegenheiten) Portofreiheit eingeräumt. Über die Portofreiheit ergingen in den folgenden Jahren teils ergänzende, teils einschränkende Bestimmungen, u. a. die Bekanntmachung über das Portofreitum auf den großherzoglich badischen Posten vom 31. 5. 1867 (R 196). Sie war die letzte badische einschlägige Regelung umfassender Art, in der alle Portobefreiungen bis auf diejenigen des Großherzoglichen Hauses und der Behörden in Staatsangelegenheiten aufgehoben wurden (hinsichtlich der Staatsbehörden vgl. Vorschrift vom 26. 12. 1867 – C 119 –).

Dieses »Portofreitum« bzw. »Brieffreitum« hatte in der Postgeschichte eine bedeutende Rolle gespielt. In ihm war verkörpert und hatte sich erhalten, was einer der vornehmlichen Zwecke der ursprünglichen Staatsposten war, der Zweck, dem Hofe und

den Hof- und Staatsbehörden Dienste zu leisten. Die deutschen Kaiser hatten den Taxis, als sie diesen die Ausübung des Postregals überließen, mit dem Privileg die Auflage verbunden, den kaiserlichen Schriftwechsel sowie den Schriftwechsel der höchsten kaiserlichen Bediensteten unentgeltlich zu befördern. Die Taxis wiederum gewährten ihrerseits den Reichsständen als Gegenleistung für die Unterhaltung der Poststraßen Portofreiheit. Als die Posten des Hauses Thurn und Taxis zu Anfang des 19. Jahrhunderts in die Regie der deutschen Staaten übergingen, gewährten diese wiederum diesem Hause Portofreiheit. Eine solche bestand beispielsweise in Bayern bis 1909.

Die weitgehende Aufhebung der bis dahin noch gültigen Rechte auf Portofreieitum im Gebiet des Deutschen Reichs geht auf das umkämpft gewesene Gesetz des Norddeutschen Bundes vom 5. 6. 1869 zurück, das durch ein Gesetz vom 29. 5. 1872 auf das Reichsgebiet ausgedehnt wurde.

Eine umfassende Neuordnung des Taxwesens hatte die Bekanntmachung über die Portotaxen im Umfang der großherzoglichen Posten vom 11. 8. 1834 (R 287) enthalten, regelnd außer Briefporto auch die Personentaxen, die Fahrposttarife usw. Über die Fahrposttarife erging eine Neuregelung am 22. 10. 1841 (R 349). Für das Gebührenwesen im Postverkehr bedeutsam wurde der Postvereinsvertrag vom 6. 4. 1850, dem sich, wie an späterer Stelle dargetan, Baden anschloß. Dieser Vertrag sah in allen Vertragsländern die Vorauszahlung des Postportos durch Verwendung von »Frankomarken« vor. Baden mußte sich zum Markendruck entschließen. Münzrat Kachel entwarf die ersten Marken, das Markenpapier bezog der badische Staat aus Ettlingen, der Markendruck erfolgte in Karlsruhe. Auf neuer Grundlage geordnet wurden die Rechtsverhältnisse zwischen Post und Postbenutzer durch die Verordnung über den Postverkehr im Innern des Großherzogtums vom 12. 4. 1851 (R 255), in Kraft seit 1. 5. 1851, geändert am 25. 4. 1852 (R 172). Die Gebühren wurden in süddeutscher Währung (1 feine Mark = 24 1/2 fl.) festgesetzt. Festgelegt wurde die Pflicht zur Freimachung der Briefpost mittels »Freimarken« oder »gestempelten Couverten«. Der Entfernung entsprechend waren Drei-, Sechs- und Neun-Kreuzer-Marken zu verwenden. Der Entrichtung der Bestellgebühr diente die Ein-Kreuzer-Marke. Der »Postverkehr mit anderen Postgebieten« wurde durch eine Verordnung vom 25. 4. 1852 (R 177) geregelt. Bereits die Bekanntmachung vom 23. 9. 1858 (R 394) brachte eine Änderung der Briefportotaxen. Eine weitere Änderung brachte die Bekanntmachung vom 23. 12. 1867 (R 689). Die Portoermäßigung (»Portomoderation«) für Soldatenbriefe regelten die Verordnung vom 24. 4. 1834 (R 155), eine Staatsministerialverfügung vom 6. 5. 1848 und die spätere Verordnung vom 26. 5. 1851 (R 421). Für die »Reichstruppen« war aufgrund Gesetzes vom 26. 3. 1849 (R 157) Portofreiheit vorgesehen.

Auf der Grundlage der Verordnung vom 12. 4. 1851 hatte Baden seine ersten Briefmarken herausgegeben, nachdem fast zwei Jahre zuvor (1. 11. 1849) Bayern als erstes deutsches Land die Freimachung der Postsendungen durch Marken eingeführt hatte. Die Poststempel als solche sind älter als die Briefmarke. Die ältesten erhaltenen deutschen Poststempel der Thurn- und Taxischen Post aus dem dritten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts stammen aus Baden.

Zur Beförderung zugelassen waren ursprünglich nur verschlossene Briefe. Auf der Karlsruher Postkonferenz 1865 hatte der spätere Generalpostmeister Heinrich von Stephan (1831–1897) ein Memorandum übergeben, in dem er für die Zulassung eines »Postblatts«, eines steifen Papiers in der Größe eines Briefumschlags mit eingedruckter Freimarke, bei verbilligter Beförderung eintrat. Die Konferenzdelegierten waren Stephans Empfehlung nicht nähergetreten. Als dann am 1. 10. 1869 in Österreich eine Stephans Vorschlägen entsprechende Korrespondenzkarte eingeführt worden und Stephan im April 1870 deutscher Generalpostmeister geworden war, gab es auf 6. 7. 1870 auch in Deutschland die Korrespondenzkarte, die heutige Postkarte, die sich als portofrei beförderte Feldpostkorrespondenzkarte im Kriege 1870/71 bereits bewährte.

Durch die landesherrliche Verordnung vom 24. 2. 1859 (R 89) über die Einführung einer Landpostanstalt und eine Vollzugsverordnung vom 22. 3. 1859 (R 93) wurde ab 1. 4. 1859 die »Großherzogliche Postverwaltung auf die Beförderung von Briefen, Zeitungen, kleineren Paketen und Wertsendungen nach sämtlichen Landgemeinden ausgedehnt«, »um den Landgemeinden, soweit dies noch nicht der Fall ist, die Wohltat eines regelmäßigen und gesicherten Postverkehrs zu gewähren«. Die Beförderung zwischen den Poststellen und den Landorten und den Landorten unter sich geschah durch die Landpostanstalt mittels Postkursen oder verpflichteten Briefboten. Insofern wurde der Postzwang verfügt. Nach dem »Tarif der Landposttaxe« kosteten Briefe bis 16 Loth einen Kreuzer, Pakete und Wertsendungen zwei Kreuzer. Für die Landpost gab es besondere Briefmarken. »Staatspost« und »Landpost« ergänzten sich. Der Umfang des Betriebs der Landpost in der Folgezeit ergibt sich beispielsweise aus der Verordnung über die Anstellung der niederen Diener vom 24. 8. 1869 (R 349), nach der 360 Landpostbotenstellen vorgesehen waren, und aus der Statistik des Jahres 1869, aus der die Zahl von 250 zugunsten der Landpostanstalt errichteten »Postablagen« zu entnehmen ist.

Bedeutsame Auswirkungen auf die Organisation der Post hatte der Bau der Eisenbahnen gehabt. Viele bisher abseits des Verkehrs liegende Orte erhielten Bahn- und damit Postverbindung oder waren in die Nähe von Bahnstationen gerückt, während sie zuvor auf die Betreuung durch eine entfernt liegende Posthalterei oder auf Botenposten angewiesen waren.

An größeren Orten, die Bahnanschluß erhalten hatten, insbesondere dort, wo gemeinsame Post- und Eisenbahnämter errichtet wurden, wurde das »Brief- und Fahrpostbureau« in den Bahnhof der Badischen Staatsbahn verlegt. Eine solche Verlegung fand u. a. beispielsweise im Jahre 1845 in Freiburg statt, wo sich zuvor das Postbureau im Gebäude des Basler Hofes befunden hatte. Der Bahnhof wurde Ausgangs- und Endpunkt der Fahrposten, so u. a. durch das Höllental in Richtung Neustadt, wohin die Bahnstrecke im Jahre 1888 eröffnet wurde, mit den bedeutsamen Poststationen Posthaldewirtshaus und Postgasthof zum Sternen in Höllsteig. Die Routen der Botenposten dagegen, die die Postverbindung in die seitwärts des Höllentals gelegenen Orte, wie zum Beispiel St. Peter, St. Märgen und St. Blasien, herstellten, hatten ihren Ausgangs- und Endpunkt nach wie vor in einem Gasthof inmitten der Stadt Freiburg.

Auf den großherzoglichen Staatsposten trat zufolge Bekanntmachung vom 22. 3. 1859 (R 100) eine Taxermäßigung ein. Der Briefposttarif wurde auf einen Kreuzer gesenkt. Im Jahre 1862 kam es zur Festlegung einer einheitlichen Brieffaxe von drei Kreuzern (Bekanntmachung vom 24. 9. 1862 – R 435 –). Bedeutsam war die Festlegung, daß für die Landpostsendungen das gewöhnliche Postporto gelten und die Landposttaxe in Wegfall kommen soll, in der Verordnung über die Verbesserung der Landpostanstalt vom 20. 9. 1862 (R 433).

Zwecks Schaffung eines einheitlichen Postgebiets hatten Österreich, Bayern und Baden im Jahre 1842 einen Vorvertrag geschlossen. Auf dessen Grundlage kam am 6. 4. 1850 der bereits erwähnte deutsch-österreichische Postvereinsvertrag zustande (R 373). Aufgrund des Ermächtigungsgesetzes vom 11. 11. 1850 erging die Verordnung über den Anschluß des Großherzogtums an den deutsch-österreichischen Postverein vom 12. 4. 1851 (R 279). Württemberg trat am 1. 9. 1851 bei (R 583). Aufgrund der Postkonferenz von Berlin im Oktober 1850 wurde der Postvereinsvertrag am 5. 12. 1851 bereits revidiert (Bekanntmachung vom 26. 4. 1852 – R 149 –). Er wurde am 3. 9. 1855 (R 91) und am 26. 2. 1857 (R 1858/257) durch je einen Nachtragsvertrag ergänzt.

Zur Regelung des Postwesens hatte Baden in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts mit verschiedenen schweizerischen Kantonen Staatsverträge abgeschlossen, so u. a. mit Zürich und Aargau, später mit Bern (1834) und mit Basel (1837). Das postalische Verhältnis zur Schweiz wurde unter Zugrundelegung der Grundsätze des revidierten Postvereinsvertrags vom 5. 12. 1851 durch den badisch-schweizerischen Postvertrag vom 6. 8. 1852 (Bekanntmachung vom 23. 10. 1852 – R 478 –) neu geordnet.

Nach dem Krieg von 1866 wurden die Staatsposten der von Preußen annektierten Staaten, so u. a. die hannoversche Post, mit der preußischen Staatspost vereinigt. Hessen trat 1866 seine Postrechte an Preußen ab. Preußen kaufte 1867 die Thurn- und-Taxis-Posten in Norddeutschland. Nach der Verfassung des Norddeutschen Bundes gab es sodann eine einheitliche postalische Bundesanstalt, die die Gebiete von Preußen, Sachsen, Oldenburg, Mecklenburg, Braunschweig und der Hansestädte umfaßte. Aufgrund der durch den Krieg von 1866 geschaffenen Situation bedurfte das postalische Verhältnis der deutschen Vertragspartner des deutsch-österreichischen Postvereins zu Österreich der Neuordnung. Anstelle des Postvereinsvertrags trat der Postvertrag zwischen Baden, dem Norddeutschen Bund, Bayern und Württemberg einerseits und Österreich andererseits vom 23. 5. 1867 (Bekanntmachung vom 29. 12. 1867 – R 611 –). Am 29. 11. 1867 kam ein am 1. 1. 1868 in Kraft getretener Vertrag mit dem Norddeutschen Bund, Württemberg und Bayern zustande, der die postalischen Beziehungen Badens zu diesen Vertragsländern auf neue Grundlage stellte. Das postalische Verhältnis zur Schweiz wurde durch einen neuen Postvertrag vom 11. 4. 1868 (R 805), zu dessen Partnern Baden gehörte, geregelt. Ein ähnlicher Vertrag wurde am 10. 11. 1868 mit Italien geschlossen (Bekanntmachung vom 27. 3. 1869 – R 47 –).

Bei der Reichsgründung verzichtete Baden auf die Postgerechtsame. Maßgeblich wurde die Vereinbarung vom 6. 7. 1871 über die Abgabe des badischen Postwesens. Danach wurde die Reichspostverwaltung zum »Generalsukzessor der Großherzog-

lich Badischen Posten« ab 1. 1. 1872. Festgelegt wurde, daß das Immobilienvermögen der Post Eigentum der großherzoglich badischen Regierung bleibt, daß es jedoch dem Reich zur unentgeltlichen freien Benutzung überlassen wird, daß das »bewegliche Inventar« andererseits in das Eigentum des Reichs übergeht. Vereinbart wurde die Übernahme der »Beamten« und »Unterbediensteten« durch das Reich. Für die höheren Beamten des Postdienstes wurde das Anstellungsrecht des Kaisers festgelegt. Eine zusätzliche Vereinbarung vom 16. 12. 1871 über das Anstellungsrecht der badischen Landesregierung enthielt Festlegungen über die Anstellung der »Unterbediensteten«. Im Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. 10. 1871 (RG 347) und im Postreglement vom 30. 11. 1871 (V360), dem Tarifbestimmungen als Anlage beigegeben waren (vgl. Bekanntmachung vom 9. 12. 1871 – V359 –), und in der das Reglement ablösenden Postordnung vom 18. 12. 1874 (V1875/5) regelte das Reich die postalischen Fragen neu (spätere Postordnungen vom 8. 3. 1879 – V67 – und vom 11. 6. 1892 – V303 –). Das Land Baden seinerseits verfügte in einer Verordnung vom 6. 12. 1871 (V306) den Übergang der badischen Post und Telegraphie an die Reichsverwaltung. Die »Großherzoglichen Stellen der Postverwaltung« wurden aufgehoben. Die gemeinsamen Post- und Eisenbahnanstalten wurden getrennt. Bestanden hatten 187 Postanstalten, davon 15 Postämter, 3 Eisenbahnpostämter, 2 Postverwaltungen, 23 Posthaltereien, 144 Postexpeditionen und 1 Postanstalt im Ausland, das Postamt im badischen Bahnhof in Basel. Vorhanden waren 74 Pferdeposthaltereien (Postställe) mit 869 Pferden. Beschäftigt waren rund 1600 Bedienstete. Der Umfang des Betriebs der Posthaltereien war verschieden. Die Ausstattung der großen Posthaltereien und deren räumlicher Bereich ergeben sich beispielsweise daraus, daß bis zum Jahr 1873, in dem die Bahnstrecke Hausach – Villingen fertiggestellt wurde, die Posthaltereie St. Georgen 70 Pferde benötigt hatte, um die ihr zugehörigen Orte postalisch zu bedienen.

Die badische Post hatte zu den rentierenden Staatsbetrieben gehört. Im Jahre 1870 hatten die Einnahmen 2014181 fl. 24 Kreuzer, die Ausgaben 1699704 fl. 7 Kreuzer, die Reineinnahmen 314477 fl. 17 Kreuzer betragen. Die reinen Portoeinnahmen hatten sich auf 1476116 fl. 28 Kreuzer belaufen. Nach Übergang der Post- und Telegraphenverwaltung an das Reich erhielt Baden zur Entschädigung für die entgangenen Bezüge einen Anteil an den Reichspostrevenue. Im badisch-preußischen Vertrag vom 15. 11. 1870 (RG 650) war von Einnahmen in Höhe von 130000 Talern ausgegangen worden; soweit der Anteil Badens an den Gesamteinnahmen 100000 nicht erreichen würde, sollte der fehlende Betrag an Baden »auf Matrikularbeiträge zu Gute zu rechnen« sein. Seit 1888 erhielt Baden eine feste Summe in Höhe von 500000 M. Die »ewige Jahresrente« von 25000 fl., die im Jahre 1811 dem Hause Thurn und Taxis zugestanden worden war, ging seit 1872 zu Lasten der Reichspostkasse.

Leiter der 1814 errichteten Postdirektion und der 1814 geschaffenen Oberpostdirektion Karlsruhe, die 1843 in die Direktion der Posten und Eisenbahnen überführt wurde und seit 1854 als Direktion der Großherzoglichen Verkehrsanstalten fungierte, waren bis zur Abgabe des Postwesens im Großherzogtum Baden an das Reich auf 1. 1. 1872:

1811 Ludwig Friedrich Grub,

1812 Franz Carl von Kronfels,
1814 Ludwig Friedrich Grub,
1819 Carl Heinrich Freiherr von Fahrenberg,
1834 Georg Leopold Friedrich von Mollenbec,
1849 Ernst Philipp Freiherr von Reitzenstein,
1854 Hermann Zimmer.

Die ersten Amtsinhaber waren aus dem Dienst der Thurn und Taxis übernommen gewesen. Grub hatte dort als »Conferenzrat« und von Kronfels als »Oberpostmeister« fungiert.

In Baden wurden durch das Reich nach Maßgabe einer im Amtsblatt der Deutschen Reichspostverwaltung veröffentlichten Generalverfügung des Generalpostamts in Berlin vom 27. 12. 1871 zwei Oberpostdirektionsbezirke mit Sitz in Karlsruhe und Konstanz, in Mittelbaden abgegrenzt ungefähr durch das Renchtal, eingerichtet. Die beiden Oberpostdirektionen wurden dem Bundes- bzw. Reichskanzleramt unterstellt, bei dem ein Generalpostamt als Abteilung errichtet war. Auf 1. 1. 1876 wurde die Verwaltung des Postwesens aus dem Reichskanzleramt ausgeschieden und einem Generalpostmeister unterstellt. Im Jahre 1880 wurde aus der Behörde des Generalpostmeisters das Reichspostamt. Der Vorstand des Reichspostamts erhielt den Rang eines Staatssekretärs (Erlaß vom 23. 2. 1880 – RG 25 –). Leiter wurde Generalpostmeister Heinrich von Stephan. Das Reichspostamt bestand bis 1919. Die oberste Leitung des Postwesens hatte seit 1919 das Reichspostministerium. Durch das Reichspostfinanzgesetz vom 18. 3. 1924 (RG 287) wurde der Haushalt der Reichspost vom allgemeinen Reichshaushalt getrennt. Die Deutsche Reichspost wurde zum Sondervermögen des Reichs. Die Oberpostdirektion Konstanz wurde 1934 aufgelöst. Der gesamte badische Raum wurde der Reichspostdirektion Karlsruhe unterstellt.

In den Anfang der 80er Jahre war eine Neuorganisation des Landpostwesens durch das Reich vor allem durch Vermehrung der Postagenturen und durch Einrichtung von Posthilfsstellen gefallen. Stark vermehrt wurde in den folgenden Jahren auch die Zahl der Postämter und -expeditionen. Grundlegende Änderungen im Postgebührenwesen brachte das Jahr 1900 durch Neuordnung der Taxbestimmungen im Nachbarortsverkehr und im allgemeinen Postverkehr, u. a. durch Festlegung eines neuen Briefgewichts (20 Gramm).

Nicht durch das Postregal erfaßt war im Zeitpunkt des Übergangs der Post auf das Reich der Ortsbriefverkehr. So kam es, daß noch Ende des 19. Jahrhunderts private Stadtposten entstanden und bestanden (u. a. Karlsruhe und Mannheim, hier seit 1886). Als das Postmonopol mit Wirkung vom 1. 4. 1900 auch auf den Orts- bzw. Stadtbriefverkehr ausgedehnt wurde, wozu das Gesetz vom 20. 12. 1899 (RG 715) die Ermächtigung gegeben hatte, und als im Zusammenhang damit private Briefbeförderungsanstalten jeder Art verboten wurden, wurden die vorhandenen Einrichtungen gegen Entschädigung von der Reichspost übernommen.

Auf Anregung des deutschen Generalpostmeisters Heinrich von Stephan hatten am 9. 10. 1874 insgesamt 22 Staaten in Bern den allgemeinen Postvereinsvertrag geschlossen, der am 1. 7. 1875 in Kraft trat (RG 223). Vier Jahre später kam es dann anlässlich

des 2. Postkongresses in Paris am 1. 6. 1878 zum Abschluß des Weltpostvertrags, der am 1. 4. 1879 in Kraft getreten ist (RG 1879/83). Die Staatsgebiete sämtlicher Vertragspartner bildeten ein einziges Postgebiet, den »Weltpostverein«. Die Festlegungen im späteren Weltpostvertrag vom 15. 6. 1897 (RG 1898/1079) fanden ihren Niederschlag in der Postordnung des Deutschen Reiches vom 20. 3. 1900 (Z 53), später mehrfach geändert, u. a. am 28. 7. 1917 (RG 763), 22. 12. 1921 (RG 1609), 31. 1. 1929 (RG 33), zuletzt am 16. 5. 1963 (B 341). Nach dem Zweiten Weltkrieg traten anstelle des Weltpostvertrags vom 15. 6. 1897 der Brüsseler Weltpostvertrag vom 11. 7. 1952, später der Weltpostvertrag vom 3. 10. 1957. Zuvor einem Abkommen vom 4. 7. 1947 war der Weltpostverein mit dem Sitz in Bern den Vereinten Nationen angeschlossen worden. Sein gesetzgebendes Organ ist der Weltpostkongreß.

Das Reich übte die Posthoheit, die ihm durch Baden im Jahre 1871 abgetreten war, bis 1945 aus. Einen Postverkehr gab es im Jahre 1945 in der ersten Besatzungszeit im südwestdeutschen Raum nicht mehr. Die Post lag still. Ende August 1945 wurde durch die Militärregierung von Württemberg-Baden der Postverkehr in beschränktem Umfang wiederaufgenommen, wobei »der gesamte Postverkehr auf den jeweiligen Kreis beschränkt« wurde. Zugelassen wurde für Private nur die Postkarte, den offiziellen und offiziellen Dienststellen wurde es allerdings bereits erlaubt, Post in verschlossenen Umschlägen aufzugeben, allerdings nur mit Genehmigung des zuständigen Offiziers der örtlichen Militärregierung. Für den Postverkehr bestand die Zensur. Langsam wurden danach aber die Bestimmungen über den Postverkehr gelockert. Die Posthoheit fiel an die deutschen Länder nach deren Errichtung. Im Jahre 1946 wurde für die amerikanische Besatzungszone ein Oberpostdirektorium in München mit ministeriellen Aufgaben errichtet. Im März 1947 richtete das Vereinigte Wirtschaftsgebiet in Frankfurt a. M. eine Hauptverwaltung für Post- und Fernmeldewesen ein. In der französischen Zone wurden für die Länderbereiche Oberpostdirektionen geschaffen. Der Sitz der 1945 geschaffenen Oberpostdirektion für Südbaden war Freiburg. Südbaden sah sich veranlaßt, das Post- und Telegraphenwesen einem besonderen Staatskommissariat für Verkehr zu unterstellen. Eine deutsche Postzentrale für die französische Zone in Rastatt fungierte als zentrale Materialbeschaffungsstelle. Für den interzonalen Paketverkehr galt lange Zeit die 1-Pfund-Grenze. Von den rund 100 Postkraftlinien in Südbaden vor dem Krieg waren 1947 erst 28 in Betrieb.

Im Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. 5. 1949 wurde die Posthoheit von den Ländern an den Bund rückübertragen. Aufgrund der Verordnung vom 31. 3. 1950 (B 94) wurden ab 1. 4. 1950 die leitenden Behörden der drei westlichen Besatzungszonen im Bundespostministerium vereinigt. Für die Rechtsverhältnisse der Bundespost entstand das Gesetz über das Postwesen (Postgesetz) in der Fassung vom 28. 7. 1969 (B 1006) mit dem Geltungsbereich für den Brief-, Paket-, Postanweisungs- und Postauftragsdienst, Postzeitungs-, Postreise-, Postscheck- und Postsparkassendienst sowie das Postverwaltungsgesetz vom 24. 7. 1953 (B 676), das insbesondere die Rechtsbeziehungen ordnet, die dem Postbenutzungsverhältnis entspringen. Nach dem Postverwaltungsgesetz ist die Verwaltung des Post- und Fernmeldewesens der Bundesrepublik Deutschland Bundesverwaltung, die unter der Bezeichnung

»Deutsche Bundespost« vom Bundesminister für Post- und Fernmeldewesen unter Mitwirkung eines Verwaltungsrats geleitet wird. Das dem Post- und Fernmeldewesen gewidmete Bundesvermögen ist Sondervermögen des Bundes mit eigener Haushalts- und Rechnungsführung, das nicht für sonstige Verbindlichkeiten des Bundes haftet.

Solange die Post noch als Landesregal ausgeübt worden war, war festgelegt, wie bereits erwähnt, daß die Inanspruchnahme der Post durch die Landesbehörden für Zwecke der Beförderung amtlicher Sendungen (Post in »Staatsdienstangelegenheiten«) unentgeltlich war (vgl. Regulativ über die Portofreiheiten vom 15. 12. 1869 – V 1871/465 –). Nach dem Übergang der Post auf das Reich wurde das Versendungswesen der Staatsbehörden durch Verordnungen vom 23. 12. 1871 (V 461), vom 21. 5. 1885 (V 223), vom 7. 12. 1904 (V 451) und vom 9. 12. 1904 (V 482) auf der Grundlage der Portoablösung geregelt. Für das Land Baden gab das Reich 1905 zwecks Ermittlung zur Neufestsetzung des Pauschalbetrags für Dienstsendungen eine Marke mit dem Aufdruck »Frei durch Ablösung« heraus, ähnlich wie dies 1903 für Preußen geschehen war. Zur erneuten Ermittlung der »Bauschsumme« für die Portoablösung erging später die in der Verordnung vom 17. 8. 1910 über die Ablösung des Postportos (V 439) niedergelegte Regelung. Das über 50 Jahre in Geltung gebliebene Portofreiheitsgesetz des Norddeutschen Bundes vom 5. 6. 1869, das als Reichsgesetz übernommen worden war, wurde am 29. 4. 1920 aufgehoben. Damit waren auf dessen Grundlage die Portofreiheiten entfallen. Wegen des Entgelts für die Beförderung von »Staatspost« hatte die Reichspost indessen Einzelabkommen mit den Ländern getroffen. In Baden wurden zunächst Dienstmarken eingeführt (Verordnung vom 27. 3. 1920 – V 57 –). Die Dienstmarkenverordnung wurde durch die Verordnung über Gebührenablösung vom 16. 9. 1925 (V 215) abgelöst. Die Verordnung über das Versendungswesen der Staatsbehörden vom 28. 12. 1931 (V 459) machte die Postsendungen der Behörden an Private zu gebührenpflichtigen Dienstsachen, für den übrigen Verkehr kehrte der Gesetzgeber zum Dienstwertzeichen zurück. Die Regelung bestand bis 1945. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Dienstmarke vorübergehend wieder eingeführt (vgl. u. a. Bundeserlaß vom 4. 8. 1950 und württemberg-badischer Erlaß vom 18. 4. 1951 – AL 152 –).

In den Kriegen des 19. Jahrhunderts, in denen badische Truppen im Felde standen, waren für diese in posthoheitlicher Ablösung der früheren Einrichtung der Armeebotenläufer »Badische Feldposten« eingerichtet worden. Im Jahre 1815 war durch Baden die »Etablierung einer Feldpost bei diesseitigem Armeecorps« verfügt worden. Auch vom 10. bis 29. 7. 1866 bestand eine Feldpost für die badischen Truppen. Zum dritten und letzten Mal wurde aufgrund eigener Posthoheit für die badischen Truppen im deutsch-französischen Krieg im Juli 1870 eine »Großherzoglich badische Feldpost« errichtet. Zugelassen waren Briefe und Korrespondenzkarten. Gestempelt wurde 1870 bald mit dem allgemeinen Feldpoststempel mit badischem Wappen, bald mit Truppenstempeln, bald mit Stempeln der Feldpostexpeditionen mit ergänzender Angabe des Truppenteils.

Als besonderes das Land Baden berührendes Kapitel des Postwesens ist der Schiffs-postdienst auf dem Bodensee zu erwähnen, für den ein besonderer Schiffspoststempel

eingeführt worden war. Bereits 1882 waren auf den bayerischen Bodenseeschiffen Briefkästen angebracht, was auf den badischen Dampfern im Jahre 1891 nachgeholt wurde. Nach einer Abmachung aller Bodenseeufestaaten von 1897, neugefaßt am 24. 4. 1900 und 15. 1. 1936, sollten für den Bodenseeschiffspostdienst die Briefmarken aller Vertragspartner gelten.

Postgeschichtlich bemerkenswert ist, daß die Strecke Heidelberg–Mannheim eine der ersten war, auf denen im Jahre 1912 Luftpost, d. h. Post auf dem Luftweg, befördert wurde. Die erste deutsche Luftpostbeförderung war kurz zuvor auf der Strecke Frankfurt–Worms erfolgt. War die Luftpost zunächst eine besondere Art der Postbeförderung, für die ein besonderes Postwertzeichen geschaffen war, wurde sie später zu einer der normalen Beförderungsarten von Briefpost. Seit 1929 hatte die Deutsche Reichspost in größerem Umfang Briefpost ohne besonderen Luftpostzuschlag innerhalb des Reichsgebiets nachts auf dem Luftweg befördert. An diese Tradition anknüpfend baute die Bundespost seit 1961 einen Nachtluftpostdienst auf, an den im Bundesgebiet insgesamt zehn Flughäfen, unter diesen im Südwesten Frankfurt und Stuttgart, angeschlossen sind. In Frankfurt sind seit September 1961 täglich nachts zwölf Postmaschinen der Lufthansa eingesetzt. Außerdem starten jeweils noch zwei PanAm-Maschinen mit Post ins Ausland.

Der Rhein-Main-Flughafen Frankfurt ist zum Kreuzungspunkt im Luftpostnetz überhaupt und zum Ausgangspunkt einer Reihe von Überlandposten, u. a., was den badischen Raum angeht, solcher zwischen Frankfurt und Karlsruhe sowie Frankfurt und Osterburken geworden. So ist im normalen Postverkehr heute erreicht, daß Briefpost fast ohne Rücksicht auf Entfernung im Inland am nächsten Tag im Regelfall dem Empfänger zugeht. Die Post aus dem und in den oberrheinischen Raum, soweit sie für die Beförderung im Nachtluftpostdienst in Frage kommt, geht mit Überlandpostwagen von Karlsruhe und Mannheim aus nach Frankfurt bzw. in der Gegenrichtung. Die Postzulieferung aus und nach Mittel- und Südbaden geschieht im Anschluß an die Überlandposten mit der Bahnpost.

Der Erwähnung wert ist schließlich, daß, nachdem seit Bestehen einer Postanstalt die Briefverteilung auf den Ämtern durch Postbedienstete vorgenommen worden war, die Post an den großen Orten zur automatischen Briefverteilung übergegangen ist. Zu Beginn des Jahres 1966 wurde im Gebäude der Pforzheimer Hauptpost die erste automatische Briefverteilungsanlage der Deutschen Bundespost in Betrieb genommen, die gestattet, auf elektronisch gesteuertem Weg in der Stunde annähernd 50 000 Sendungen nach den jeweiligen Bestimmungsorten oder dem örtlichen Zustellbezirk zu sortieren. In Pforzheim wurde im März 1969 der erste Prozeßrechner zur Steuerung dieser Anlage und zur Steigerung von deren Leistungsfähigkeit dem Betrieb übergeben. Damit waren jeweils Wendepunkte in der Abwicklung des Briefverteilungs- und Zustellungswesens der Deutschen Bundespost erreicht worden. Die Modernisierung der Briefverteilung an den großen Postämtern ist verständlich, wenn man um die Zahl von über 376 Millionen aufgegebenen Sendungen allein im Oberpostdirektionsbezirk Karlsruhe im Jahre 1968 weiß. Auf die Stadt Karlsruhe selbst entfielen davon durchschnittlich rund 400 000 Sendungen täglich. Der Zwang zur Rationalisierung führte in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg auch zur Umorganisation der unteren Stufe

der Postverwaltung. In Südbaden beispielsweise, wo früher rund 100 Postämter bestanden hatten, gibt es aufgrund der Neuordnung noch 26 selbständige Ämter.

Der Telegraph wurde 1833 erfunden. Die erste deutsche Telegraphenlinie mit neun km Länge war im Jahre 1844 längs der Taunusbahn errichtet worden. Die badische Regierung hatte 1846 zum Studium der Verhältnisse des elektromagnetischen Telegraphen einen Kommissär nach England geschickt. Der erste Telegraph in Baden wurde zwischen Mannheim und Heidelberg als Bahntelegraph probeweise im Jahre 1847 errichtet. Im gleichen Jahre kam in gleicher Form die telegraphische Verbindung zwischen Karlsruhe und Durlach zustande. Erst im Eisenbahnbaubudget für 1848/49 wurden die Mittel zur Herstellung des Telegraphen längs den Linien der badischen Staatsbahnen zugestanden. Im Jahre 1851 wurde die Badische Telegraphenanstalt als Staatsanstalt zunächst mit zehn Stationen zur Benutzung durch jedermann eröffnet (Verordnung vom 6. 10. 1851 – R 643 –). 25 Jahre nach der Errichtung des ersten Telegraphen in Baden waren 682 Stationen, davon 322 badische Bahnstationen der Anstalt angeschlossen. Die Leitung und Verwaltung der Anstalt wurde der Direktion der Post und Eisenbahnen übertragen. Von der Direktion der Post und Eisenbahnen wurden die Leitung der Telegraphenanstalt später an die Direktion der Verkehrsanstalten und der Betrieb an die Eisenbahnämter übertragen. Die Station Karlsruhe der Telegraphenanstalt wurde zur Zentraltelegraphenstation. Aus ihr wurde schließlich zufolge Bekanntmachung vom 10. 12. 1866 (V 484) ein Telegraphenamt als selbständige Behörde.

Der Telegraphie dankte Baden seine erstmalige einheitliche Zeit. Vorübergehend gab die Uhr des Mannheimer Kaufhauses die Normalzeit, welche über die Post- und Eisenbahnstationen durchgegeben wurde, an. Durch Staatsvertrag mit Württemberg wurde die Herstellung einer Verbindung zwischen der großherzoglich badischen und der königlich württembergischen Telegraphenlinie vereinbart (Bekanntmachung vom 7. 2. 1852 – R 35 –). Der Betrieb des Staatstelegraphen Mannheim–Frankfurt wurde unter Zulassung von Privatdepeschen im gleichen Jahr aufgenommen (Bekanntmachung vom 2. 10. 1852 – R 427 –). Den Telegraphenverkehr im Innern des Großherzogtums, insbesondere die Taxen, regelte eine Bekanntmachung vom 6. 11. 1858 (R 449). Im Jahre 1852 kam ein badisch-schweizerischer Telegraphenvertrag zustande. Ein ähnlicher Vertrag wurde mit Frankreich geschlossen. Im Jahre 1854 (Bekanntmachung vom 16. 6. 1854 – R 277 –) trat Baden dem deutsch-österreichischen Telegraphenverein bei (deutsch-österreichische Telegraphenverträge vom 26. 11. 1857, 13. 5. 1863, 30. 9. 1865). Der internationale Telegraphenvertrag vom 17. 5. 1865 (Bekanntmachung vom 18. 12. 1865 – R 707 –) schuf den Zugang zur internationalen Telegraphie für jedermann. Am 25. 10. 1868 wurde zwischen Baden, dem Norddeutschen Bund, Bayern, Württemberg, Österreich-Ungarn und den Niederlanden ein Telegraphenvertrag geschlossen, der die früheren deutsch-österreichischen Telegraphenvereinsverträge aufhob (Bekanntmachung vom 29. 1. 1870 – V 179 –).

Den Übergang des badischen Telegraphenwesens an die Reichstelegraphenverwaltung regelte die Verordnung vom 6. 12. 1871 (V 306). Das Reich seinerseits, das in einer »Generaldirektion« des Telegraphenwesens als einer besonderen Abteilung des

Reichskanzleramts die Telegraphenverwaltung zusammengefaßt hatte, regelte das Telegraphenwesen in den Telegraphenordnungen vom 13. 8. 1880, 15. 6. 1891 (V 105), später vom 9. 6. 1897 (V 89) und vom 16. 7. 1904 (V 160). Im Telegraphenwegegesetz vom 6. 4. 1892 (RG 467), geändert am 7. 3. 1908 (RG 79), und in dem späteren Gesetz über Fernmeldeanlagen vom 14. 1. 1928 (RG 8) schuf und bewahrte sich das Reich ein Regal für Telegraphen- und Telephonanlagen. Das Maß der Inanspruchnahme des Telegraphendienstes der Bundespost zeigt beispielsweise die Statistik des Jahres 1967, nach der im Oberpostdirektionsbezirk Karlsruhe 319 Telegramme und im Bezirk Freiburg 279 Telegramme je 1000 Einwohner aufgegeben wurden.

Mit ähnlicher Zielsetzung wie beim allgemeinen Postvereinsvertrag von 1874 und Weltpostvereinsvertrag von 1878 war am 11./22. 7. 1875 ein Welttelegraphenvertrag zustande gekommen. Anstelle des Welttelegraphenvereins trat später der Weltnachrichtenverein. Am 9. 12. 1932 wurde ein Weltnachrichtenvertrag (RG 1934 II/1063) neu geschlossen.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß auf badischem Boden schon Jahrzehnte vor Eröffnung des ersten Bahntelegraphen »telegraphiert« wurde. Napoleon I. hatte von Straßburg nach Wien eine »telegraphische Linie« in der Form eines optischen Telegraphensystems (mit 27 Zwischenstationen auf der Strecke von Kehl nach Pforzheim) errichten lassen. In Anlehnung an eine Order Napoleons vom 19. 9. 1809 an den Stadtkommandanten von Pforzheim wurde Großherzog Carl Friedrich durch die französische Gesandtschaft in Karlsruhe mehr oder weniger höflich ersucht, das Unternehmen gehörigst zu unterstützen und »die Ämter anzuweisen, den von Frankreich zu dieser Einrichtung Beauftragten gehörig an die Hand zu gehen und die erforderlichen Sicherheitswachen abzugeben«.

Das Telefon war 1861 erfunden worden. Mannheim befand sich unter den ersten zehn Städten, als hier im Jahre 1881 für den Ortsverkehr eine Vermittlungsstelle eingerichtet wurde. Karlsruhe erhielt auf 1. 1. 1884 Telefon mit einer ersten Anlage für 25 Teilnehmer. 1886 waren es in Baden sechs Orte mit Ortsfernsprechnetzen, 1908 waren es 195 Orte. Das Nähere über die Errichtung und Benutzung der Telefonanlagen der Post regeln auf der Grundlage des Postgesetzes vom 28. 10. 1871 (RG 347) die Postordnung (letzte Fassungen vom 30. 1. 1929 – RG 33 – und 16. 5. 1963 – B 341 –) und die Fernsprechordnung (letzte Fassungen vom 19. 2. 1959 – BA Nr. 36 – und 20. 1. 1969 – BA Nr. 15 –).

Ausgebaut wurde in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg das Selbstwählferndienstnetz, an das fast sämtliche Gemeinden mittlerweile angeschlossen sind. Der erste grenzüberschreitende Selbstwählferndienst im badischen Raum wurde im September 1955 zwischen dem Ortsnetz Lörrach und der Fernsprechnetzzgruppe Basel eingerichtet. Die seinerzeitige Abmachung zwischen der Deutschen Bundespost und der schweizerischen PTT-Verwaltung war der Anfang des internationalen Selbstwählferndienstes in Europa. Der Ausbau des Selbstwählnetzes im ehemaligen Baden war bereits Ende 1966 so weit vorgeschritten, daß aus dem südbadischen Raum nach der gesamten Schweiz Ferngespräche überwiegend selbst gewählt werden konnten. Schließlich bedarf noch der »bewegliche Landfunkdienst«, der seit Jahren im Ausbau

ist, der Erwähnung. Es ist der Fernsprechdienst über Draht und Ultrakurzwelle von und zu Fahrzeugen auf Fernstraßen und Schiffen auf Binnenwasserstraßen des Bundesgebiets, sowie von und zu Fernschnellzügen auf dem Schienennetz der Deutschen Bundesbahn. Vermittlungsstelle für die Teilnehmer am öffentlichen »beweglichen Landfunkdienst« für den südbadischen Bereich ist Freiburg i. Br. Fernmeldeämter bestehen in Karlsruhe, Mannheim, Freiburg, Konstanz und Offenburg.

Der Fernsprechapparat ist zum Gebrauchsgegenstand geworden. In der Bundesrepublik wurden Ende des Jahres 1968 rund 6,8 Millionen Hauptanschlüsse im Fernmeldedienst gezählt. In welchem Ausmaß sich der öffentliche Fernsprechverkehr im Land Baden entwickelt hat, mag einer Statistik des Jahres 1967 entnommen werden, nach der im Oberpostdirektionsbezirk Karlsruhe 9,4 und im Bezirk Freiburg 7,1 Hauptanschlüsse und öffentliche Sprechstellen auf 100 Einwohner entfielen, wobei im Bezirk Karlsruhe 11 604 und im Bezirk Freiburg 8 580 Orts- und abgehende Ferngespräche auf je 100 Einwohner geführt wurden. Die Zahl der Fernsprechteilnehmer betrug 1968 in Nordbaden rund 196 000 und in Südbaden rund 144 600. In Südbaden bestanden zu Ende des Jahres 1968 zu den Hauptanschlüssen 126 501 Nebenanschlüsse. Weiter bestanden hier 2853 öffentliche Fernsprechstellen. Bemerkt werden darf in diesem Zusammenhang, daß sich der Fernsprechverkehr – im Jahre 1967 wurden in der Bundesrepublik 5,2 Milliarden Ortsgespräche und 2,3 Milliarden Ferngespräche geführt – zum ertragsträchtigsten Zweig des gesamten Postdienstes entwickelt hat. Hatte sich die Postverwaltung im 19. Jahrhundert auf die Beförderung von Briefen und Kleingütern und nach wie vor auch Personen sowie auf den Betrieb der Telegraphenanstalt und die Betreuung des Telefonwesens beschränkt, so ging sie im 20. Jahrhundert zu weiteren öffentlich-rechtlich betriebenen Betätigungszweigen über. Das Reichshaushaltsgesetz vom 30. 3. 1900 (RG 139) hatte nach dem Vorbild Österreichs vom Jahre 1883 die Ermächtigung für die Reichspost enthalten, einen Postscheckverkehr zu eröffnen. Erst acht Jahre später, als auch die Schweiz einen Postscheckverkehr eingerichtet hatte (1906), machte die Reichspostverwaltung von der Ermächtigung Gebrauch. Die Postscheckordnung vom 6. 11. 1908 (RG 587) ordnete auf 1. 1. 1909 den Postscheckverkehr als bankmäßige Einrichtung der Post zur Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs. Gesetzlich geregelt wurde das Postscheckwesen im Gesetz vom 23. 3. 1914 (RG 85), spätere Fassung vom 22. 3. 1921 (RG 247), auf dem die Postscheckordnungen vom 22. 5. 1914 (RG 131), 7. 4. 1921 (RG 459), 16. 12. 1927 (RP 459), 14. 3. 1952 (BANr. 59) und 10. 6. 1964 (BANr. 110), geändert am 7. 1. 1969 (B 14), beruhen.

Im badischen Raum liegt das Postscheckamt Karlsruhe. In den Großraum Mannheim reicht der Bereich des Postscheckamts Ludwigshafen hinein. Das Postscheckamt Karlsruhe hatte zu Ende des Jahres 1909 rund 2500 Konten betreut. Die Zahl der Konten wuchs ständig. Sie betrug nach dem Ersten Weltkrieg 16 000 und 1948 bereits rund 57 000. Das nach dem Zweiten Weltkrieg in Freiburg für das Land Südbaden gegründete Postscheckamt Freiburg wurde im Jahre 1952 mit rund 11 500 Konten vom Karlsruher Amt übernommen. Das Postscheckamt Karlsruhe wurde für alle Geldgeschäfte mit Frankreich und der Schweiz Vermittlungsamt. Ende 1968 betreute das Karlsruher Postscheckamt 135 480 Konten mit einem durchschnittlichen täglichen

Gesamtumsatz von 175 Millionen DM. Es entfielen dabei beispielsweise auf je 1000 Einwohner in Karlsruhe 58, in Heidelberg 61, in Mannheim 47, in Pforzheim 76 und in Freiburg 58 Postscheckteilnehmer. Die Umstellung des Betriebs auf elektronische Datenverarbeitungsanlagen ist im Gange. Die Zahl der Postscheckkunden hat sich indessen auf rund 200 000 erhöht. Von der Gesamtzahl entfallen auf den Oberpostdirektionsbezirk Karlsruhe 39,3 %, auf den Bezirk Freiburg 56,3 % und auf sonstige Bereiche 4,4 %. Der tägliche Umsatz hat sich auf 194 Millionen DM gesteigert.

Das Postsparkassenwesen datiert aus späterer Zeit. Die Annahme und Verzinsung von Spareinlagen durch die Post regelte das Postsparkassengesetz vom 28.12.1926, spätere Fassung vom 27.3.1931. Eine umfassende Neuordnung brachte das Postsparkassengesetz vom 26.8.1938 (RG 1061) und die Postsparkassenordnung vom 11.11.1938 (RG 1645).

Zu einem bedeutsamen Zweig der Post wurde die Personenbeförderung im Linienverkehr, eine Sparte, in der sich die Post seit Jahrhunderten zwar schon betätigt hatte, in der ihr aber nunmehr neue große Aufgaben zufielen, zumal es u. a. galt, auf Überlandstrecken durch Schnellverkehr das Eisenbahnnetz zu ergänzen. Die Post war zunächst in der Einrichtung von Personenbeförderungslinien vollkommen frei. Noch in der Verordnung über Kraftfahrzeuglinien vom 24.1.1919 (RG 97) waren der Post sachliche oder verfahrensmäßige Schranken nicht auferlegt, hatte sie doch Privilegien aufgrund ihrer Sonderstellung nach der Reichsverfassung von 1871. In der Verordnung über Kraftfahrlinien vom 26.8.1925 (RG 319) war der Post vor Eröffnung einer Linie bereits eine Anzeigepflicht auferlegt. Auch die Verordnung vom 4.12.1934 (RG 1217), die erstmals die Bestimmungen über Straßenbahnen und die gewerbliche Personenbeförderung im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken zusammenfaßte, begnügte sich mit der Anzeigepflicht der Reichspost und auch der Reichsbahn, die mittlerweile begonnen hatte, sich ebenfalls mit der Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen zu befassen. Das Personenbeförderungsgesetz vom 6.12.1937 (RG 1320) machte schließlich auch den Postreisedienst ohne Rücksicht auf die Ausführung kraft hoheitlicher Gewalt der Postverwaltung genehmigungspflichtig. Das Personenbeförderungsgesetz in der ehemaligen Fassung vom 12.9.1955 (B 573) und auch in der Fassung vom 8.5.1969 (B 1970/2) unterstellte den Postlinienverkehr der landesbehördlichen Genehmigung. Ausgenommen von der Genehmigungspflicht wurde lediglich der Verkehr mit Landkraftposten, d. h. Kraftwagenverbindungen der Deutschen Bundespost mit posteigenen Fahrzeugen, die zur Postsachenbeförderung über Land und zusätzlich zur Beförderung von nicht mehr als fünf Personen bestimmt sind.

Post und Bahn waren frühzeitig zur Zusammenarbeit veranlaßt. »Um die Zersplitterung des Verkehrs der öffentlichen Hand einzuschränken und diesen Verkehr in enger Zusammenarbeit wirtschaftlicher zu gestalten«, hatten Reichspost und Reichsbahn erstmals 1929 eine Vereinbarung getroffen. Ein Bahn-/Postabkommen über den Linienverkehr wurde am 9.3.1940 neu geschlossen (RV 89). Der Kraftpostdienst und der Omnibusdienst der Deutschen Bundesbahn waren Gegenstand eines weiteren Abkommens vom 30./31.10.1955, in Kraft seit 1.1.1956, nachdem am 15.6.1948 eine Vereinbarung über den Omnibusverkehr der Post und am 10.12.1948 eine solche

über den Omnibusverkehr der Deutschen Bundesbahn geschlossen worden waren. Der Umfang des Kraftpostverkehrs ergibt sich u. a. daraus, daß im Jahre 1968 allein im Bereich der Oberpostdirektion Karlsruhe mit 160 posteigenen und angemieteten Omnibussen über 13 Millionen Personen befördert wurden.

Die für die Benutzung des Postreisedienstes zu entrichtenden Gebühren sind in der Postreisegebührenordnung vom 15.7.1964 (B 473), inzwischen neugefaßt am 12.2.1966 (B 93) und 19.1.1972 (B 61), geregelt.

Auszug „Postwesen“ aus den beiden Bänden „Baden“ 1648 – 1952, 2104 Seiten, von Karl Stiefel, zuletzt Präsident des Verwaltungsgerichts Karlsruhe, mit freundlicher Genehmigung des Vereins für oberrheinische Rechts- und Verwaltungsgeschichte e.V. Karlsruhe, zur kostenfreien Abgabe an die Mitglieder

- a) der Arbeitsgemeinschaft Baden im BDPh.
- b) Briefmarkensammlerverein Karlsruhe e.V. 1906

Beide Bände „Baden“ sind zum Preis von 98,— DM zu beziehen über den Verlag: Badische Neueste Nachrichten Badendruck GmbH., Karlsruhe, Lammstraße 1-5.