

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Großer Volkskalender des Lahrer hinkenden Boten**

**Karlsruhe, Im Digitalisierungsprozess: 1882-1942**

Gottlieb, Joseph: Zur Geschichte des Postwesens. Eine  
kulturgeschichtliche Betrachtung

**urn:nbn:de:bsz:31-62042**

Wenn sie auch keinem Menschen geschadet und jedweden geholfen, wie sie es von ihrem Vater gelernt, dem alten Hüterchristel, eine . . . Hege mochte sie doch sein. Sie hatte den Fotel, ihren Mann, betan und betört, daß er sie ins Künische hinauf und zu einem Freisassenhoje gebracht, und sie hatte den Justiziar betört, daß er ihr aus der Schlinge geholfen, trotz eigenen Eingestehens.

## Bur Geschichte des Postwesens.

Eine kulturgeschichtliche Betrachtung  
von Jos. Gottlieb, Frankfurt a. M.

Das gesamte internationale Postwesen hat sich erst im Laufe der letzten Jahrzehnte zu einer ungeahnten Höhe emporgeschwungen namentlich seit Einführung der weltumspannenden Verbreitung von Eisenbahn und Telegraph. Aber es hat bei allen Kulturmächten schon seit alters her Einrichtungen gegeben, die man als Keime, als Vorstufen dieses Zweiges modernen Verkehrswezens betrachten kann. Wie sich die Kultur entwickelte, mußte sich auch bald das Bedürfnis zeigen, Nachrichten auszutauschen, und so finden wir bei den alten Aegyptern, bei den Babyloniern, Assyriern, Persern die ersten Anfänge einer staatlichen Post.

Schon ums Jahr 2000 vor Christi Geburt bestand in Aegypten eine Botenpost, die im allgemeinen dem Zug der Handelsstraßen folgte und hauptsächlich staatliche, besonders militärische Nachrichten zu befördern hatte. Diese Boten überbrachten ursprünglich nur mündliche Mitteilungen. Man erkannte bald die Unzulänglichkeit solcher Nachrichtenübermittlung und ging deshalb dazu über, die Meldungen niederzuschreiben, und zwar zunächst auf Tontafeln, da man andere Schreibmaterialien nicht kannte. Derartige Tontafeln sind verschiedentlich, so 1885 in der Ruinenstadt El-Amarana in Aegypten, in großer Zahl gefunden worden, die ein Alter von 3400 Jahren hatten. Später, als sich die Aegyptier und Babylonier zur Errichtung einer gemeinsamen Botenpost verbanden und schöne Poststraßen durch Westasien führten, richtete man Zwischenstationen ein, auf denen die Boten ihre Nachrichten zur Weiterbeförderung auswechselten.

Höher stand das Nachrichtenwesen schon bei den Persern, deren König Cyrus schon 550 v. Chr. Reiterposten einrichtete, die auf dem guten, ebenfalls von ihm angelegten Straßenneze eine bedeutende Schnelligkeit entwickelten. Diese Boten legten die 330 deutsche Meilen lange Strecke von Sardes nach Susa in sechs Tagen zurück. Alle drei bis vier Meilen waren Pferdewechselstationen eingerichtet, in denen die ankommenden Reiter ihre auf Seidenstoff geschriebenen Briefe, ohne abzustiegen, einem anderen reisefertigen Reiter abliefern.

Die Griechen hatten ursprünglich nur gelegentliche, durch Schnellläufer besorgte Botenposten, bis man später regelmäßige Posten und Postschiffe einstellte, die zwischen den Küstenstädten die Nachrichten vermittelten. Man benutzte in Griechenland entweder Holz- oder Wachstafeln, auch Lammleder, bis später nach Erfindung des Papyrus-Papiers nur dieser bequem zu handhabende Stoff verwendet wurde.

Als dann die Römer die Weltherrschaft an sich brachten, war es natürlich daß sie, die in der Anlage von Verkehrswegen vorbildlich wurden, auch das Verkehrsweisen ausbildeten und zu einer hohen Stufe des Ausbaues brachten. Sie waren die ersten, die außer Läufer- und Reiterposten auch einen Wagenverkehr zur Beförderung von Personen, Briefen, und Gepäck einrichteten, und zwar schuf man die Schnell- und Langsampost. Da sich der Nachrichtenverkehr nicht mehr auf den sehr umfangreichen amtlichen Schriftwechsel beschränkte, sondern auch reichen Privatleuten dienstbar gemacht wurde, erlangte die römische Post, wenn auch Bestechungen und Unterschlagungen genug vorkamen, eine große Bedeutung. Man kann getrost behaupten, daß das römische Postwesen in seiner Blütezeit um das Jahr 500 n. Chr. dem des deutschen Mittelalters in keiner Hinsicht etwas nachgab, ja sogar, daß es jenem unter den fränkischen und sächsischen Kaisern weit überlegen war.

Das hatte seinen Grund auch darin, daß durch die Völkerwanderung die römische Kultur fast vernichtet worden war und daß die Völker, welche die Erbschaft der Römer antraten, keinerlei Bedürfnis nach einem Nachrichtenverkehr hatten. Der geringe Verkehr, den die Fürsten und Herzöge untereinander pflegten, wurde durch Fuß- oder Reitboten vermittelt, die an der Brust ein Schild mit dem Adler oder dergleichen trugen, und zur Sicherheit mit einem Speer bewaffnet waren. Erst Karl der Große, der die alten Römerstraßen wieder ausbauen ließ, stellte auch das Verkehrsweisen wieder her und machte die Einrichtungen nach römischem Muster seinen Untertanen dienstbar. Unter seiner Regierung führten vom Rhein aus Posten nach Italien, Frankreich und Spanien; leider verfiel nach seinem Tode die von ihm geschaffene Post. — Als um das Jahr 1000 das Bürgertum der Städte erstarkte und der Handel aufblühte, machte sich zunächst bei der Kaufmannschaft, dann auch bei den Klöstern und später bei den Universitäten das Bedürfnis nach einer gleichmäßigen Nachrichtenübermittlung geltend, und verschiedene weltliche und geistliche Vereinigungen schufen sich deshalb Fußbotenposten für ihre Zwecke. Der Verkehr der Klöster wurde durch Mönche vermittelt, die mit ihren auf Pergament geschriebenen Nachrichten von Kloster

zu Kloster zogen und auf ihren oft viele Monate langen Wanderungen gewaltige Strecken zurücklegten. Von jedem Empfänger ihrer Briefschaften erhielten sie eine auf Pergament geschriebene Bestätigung. Aus alten, uns aufbewahrten Dokumenten wissen wir, daß derartige Boten von Steiermark aus durch die Schweiz, Schwaben, bis hinunter nach Köln, dann zurück über Straßburg, die Schweiz und Tirol ihren Weg nahmen.

Durch ihre Zuverlässigkeit zeichneten sich auch die von den Universitäten eingerichteten und von Privatleuten mitbenutzten Botenposten aus, die für manche Hochschulen eine erhebliche Einnahmequelle bildeten und denen selbst die beliebtesten Messgerposten keinen Abbruch tun konnten. Den Messgern vertraute man mit Vorliebe wertvolle Gegenstände zur Beförderung an. Da die Messger wohlberittene, kräftige und wohlbewaffnete Leute waren, die durch ihre Vieheinkäufe viel herumkamen, und, weil wohlhabend, nicht an Veruntreuungen dachten, so eigneten sie sich besonders als zuverlässige Vermittler wichtiger Nachrichten und Sendungen. Daher wurde ihnen auch, beispielsweise von jüdischen und Schweizer Städten, als Ent-

schon im 13. Jahrhundert eingeführt wurde und die, beispielsweise von der Marienburg aus, Sendungen nach den einzelnen Ordensniederlassungen, sogar bis nach Rom, Venedig und Spanien beförderte.

Zu England hatte sich im 15. Jahrhundert bei seinem bedeutenden Handel die Post kraftvoll entwickelt. Man ging damals dort zur Beförderung von Reisenden über. Doch war eine

solche Fahrt kein Vergnügen, denn häufig blieben die Postwagen auf der morastigen Landstraßestecken, wurden umgeworfen oder kamen erst nach langen Irrfahrten am Ziel an, so daß die Bezeichnung „Märtyrer der Landstraße“, die ein englischer Geschichtschreiber für die Postreisenden prägte, wohl berechtigt war.

In England und Frankreich wurde die Post verhältnismäßig früh zu einer staatlichen Einrichtung, während die Ansätze einer deutschen Reichspost erst bis in die Mitte des 15. Jahrhunderts zurückreichen.

Als Begründer einer deutschen Reichspost ist Kaiser Maximilian I. (1493—1519) anzusehen. Wie auf dem Gebiete der Behördenorganisation und der Militärverfassung so hat er sich auch durch die Berufung der briefadeligen Familie della



*He bringt ma de apt bofschaft von  
enn dolf lag an zürich sew hre ze  
näwe vū d' selb apt begt sat menca  
t zehā ihmē dolf die umge ze lere.*

Klosterpost im Mittelalter.

gelt für ihre Dienste der Erlaß der Steuern gewährt und die Behörden schlossen förmliche Briefverträge mit ihnen ab.

Auch die von der Kaufmannschaft besonders nach dem Aufblühen der Hanse eingerichteten Botenposten waren zuverlässig. Man ging sogar dazu über, reitende und Wagenposten einzuführen. Die Städte gewährten ihnen amtlichen Schutz, und die Boten führten ein silbernes Schild mit dem Städtewappen, seit dem 16. Jahrhundert auch ein Horn, mit dem sie ihre Ankunft ankündigten, worauf sich die Einwohner in ihren Absteigequartieren sammelten, um die Sendungen in Empfang zu nehmen. Zu erwähnen ist noch die Post der Ritterorden, die

Torre e Tassis aus Bergamo in Oberitalien als schöpferischer Geist erwiesen. Anfang 1489 kam Maximilian nach Innsbruck, um aus den Händen des Erzherzogs Sigismund die Regierung Tirols zu übernehmen. Hier setzten seine Verwaltungsreformen ein; hier tut er auch den ersten Schritt zum Schaffen einer Post, indem er den Johann Dachs (Tassis) unter dem 11. Februar zum obersten Postmeister annimmt. Innsbruck, für eine Weile der Mittelpunkt der Maximilianischen Zentralbehörden, wurde im weiteren Umfange der Ausgangspunkt auch für die Postkurse, die zunächst als Stafettenkette zur Verbindung des Hofes mit den Sigen der staatlichen Verwaltung dienten

und somit lediglich einen Ausläufer der königlichen Kanzlei bildeten. Doch bald entwickelte sich daraus eine mehr und mehr selbständig werdende Einrichtung auch für privaten Briefverkehr; schon im niederländischen Postvertrag Philipp des Schönen von Kastilien und Burgund (1504—1506) mit Franz de Tassis von 1505, wird die Mitbeförderung von nichtamtlichen Mitteilungen stillschweigend erlaubt. Philipps Sohn, Karl I. (der spätere Kaiser Karl V.), dehnte dann in dem Postvertrage, den er 1516 mit Franz und Baptiste de Tassis schloß, die habsburgischen Postkurse auf Spanien und Neapel aus. Zugleich wurde die Post als nunmehr der Allgemeinheit zugängliche Verkehrseinrichtung anerkannt und den de Tassis das Monopol übertragen. Seitdem hat sie sich als ständige Schritthalterin der Kultur ständig weiter entwickelt.

Noch ehe ihr alter Gönner Maximilian ins Grab stieg, waren die Tassis unter Kaiserlicherung der Kosten des staatlichen Postdienstes — zu Unternehmern geworden, die aus der Vermittlung des privaten Briefverkehrs einen besonderen Gewinn zogen. Dafür leistete aber auch die am kaiserlichen Hofe in Flandern, in Innsbruck, Worms und Augsburg verbreitete und überall in angesehenen Stellungen befindliche Familie durch Vereinheitlichung der postlichen Einrichtungen so viel, daß sie den Bedürfnissen jenes Zeitalters ganz gerecht wurde. Ein Jahrhundert später wurde das Reichspostgeneralat ein Mannlehn in Erbpacht der großen Monopol-Familie Thurn und Taxis, die sich noch vor Ablauf des siebzehnten Jahrhunderts den erblichen Fürstengeschlechtern des Deutschen Reiches zugesellen durfte. So hat sich aus einer verhältnismäßig unbedeutenden Schöpfung Maximilians mit Hilfe der internationalen Beziehungen des Habsburgischen Weltreiches im Laufe von zwölf Jahrzehnten eine viele Länder umfassende Verkehrsverbindung entfaltet, die von einem Menschenalter zum anderen immer unentbehrlicher wurde. Wenn dieses Unternehmen auch anfangs mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, da die früheren einfachen Postbeförderungen sich die Gunst des Bürgertums erworben hatten, so trat doch nach der Mitte des 16. Jahrhunderts ein Umschwung ein. Man erkannte die Vorteile der Taxischen

Post sehr bald und wendete sich mehr und mehr ihr zu, so daß die älteren Einrichtungen nach und nach verschwinden mußten. Der ganze Verkehr wurde von der billigen und zuverlässigen Post der Taxis aufgenommen. Der Reichtum dieser Familie geht auf diese unerschöpfliche Geldquelle zurück. Schon im Jahre 1588 wurde ein Uberschuß von 100 000 Dukaten erzielt. —

Wenn nun auch nicht bestritten werden soll, daß die Taxischen Posten für Deutschland ein großer Kulturfaktor gewesen sind, so darf nicht außer acht gelassen werden, daß sie eine Lehnspost war, die den Taxis übertragen war und aus der möglichst viel Nutzen zu ziehen immer ihre vornehmste Aufgabe gewesen ist. Sie war stets eine Domäne, die Uberschüsse liefern mußte; eine „Privat-Erwerbsgesellschaft im Großen“. Ohne jede rechtliche Unterlage zogen die aus dem Auslande stammenden Taxis das Geld aus dem Lande, während ihre Postverbindungen für die Allgemeinheit nicht einmal den entsprechenden Nutzen brachten; die Taxischen Posten genügten den Anforderungen des Verkehrs auf die Dauer nicht, weil ihr



Postbote aus dem 17. Jahrhundert.

Netz viel zu weitmaschig war und sie nur die rentablen Linien betrieben.

Kaiser Rudolf II. (1576—1612) hatte in seinen Landen den Taxis die Direktion und Bestellung des gesamten Postwesens durch ein Patent übertragen und anvertraut. Das Patent wandte sich auch an die übrigen Fürsten und Landesherren. Diese Erweiterung der ursprünglichen Privilegien, wonach die Familie Thurn und Taxis das alleinige Recht haben sollte, in Deutschland die Post zu betreiben, rief

sofort den Widerspruch einiger Staaten hervor, die sich mittlerweile eigene Posten geschaffen hatten. Ein Teil aus dem Patent sei hier angeführt: „In unseren und euren Landen, Städten, Märkten, Flecken usw. sollt Ihr bei Tag und Nacht freien Paß und Öffnung geben, Sie auf Ansuchen und Begehren begleiten und begleitet zu werden verfügen, gegen Bezahlung Pferd und andere Notdienst bewilligen . . . überhaupt alle gute Hilfe und Assistentz, Förderung und anweisung erzeigen und derwider nit tun noch das jemand anders zu tun nachsehen.“ —

Die Fürsten jedoch erkannten auf keinen Fall die neu eingerichtete „Reichspost“ als ein Recht der Taxis und des Kaisers an, sondern sie duldeten sie nur und betrieben daneben ihre eigenen Landesposten. Durch den dreißigjährigen Krieg wurden die schönen Anfänge dieser Landesposten so ziemlich vernichtet. Die Schweden hoben die Posten auf und errichteten eigene Postanstalten, daher noch heute der Name „Postschwede“. Es gab nunmehr in Deutschland zwei Postverwaltungen, die Taxisische, die der kaiserlichen katholischen Partei, und die schwedische, die dem evangelischen Bunde diente. Bei dem wechselnden Kriegsglück suchte jede Partei auch ihre Posten entsprechend ihren Siegen möglichst weit zu verbreiten. Taxis erhielt zwar nochmals im Jahre 1649 ein Patent zur Anerkennung der Reichsposten, dasselbe hatte jedoch nicht mehr den gewünschten Erfolg, denn alle Staaten

hatten das Bedürfnis, eigene Posten zu haben und die Taxisische auszuschalten.

Im Jahre 1658 traten nun Schweden, Brandenburg, Braunschweig-Lüneburg, Sachsen sowie Hessen in Hildesheim zusammen und beschloßen, das Postwesen in ihren Gebieten in Selbst-

betrieb zu nehmen und sich gegenseitig zu unterstützen. Die Taxis aber maßten sich das Recht an, auch in diesen Staaten ihre Postämter ohne weiteres einzurichten zu können, was zu fortgesetzten Streitigkeiten Anlaß gab. Die verbündeten Fürsten jedoch verstanden es, eine Post von Hamburg nach Frankfurt a. Main und eine andere von Kassel nach Nürnberg einzurichten. Für Taxis bedeuteten diese Posten einen großen Verlust, den er verjuchte, auf jede Weise wieder einzubringen. Als Gegenmaßnahme schlossen sich die Fürsten auf dem Lüneburger Kreistage erneut zusammen, um den Angriffen der Taxis und den Maßregeln des Kaisers geschlos-

jener entgegenzutreten zu können, und zwar auf Verreiben des Kurfürsten von Brandenburg. Es wurde beschloßen, dem Kaiser vorzustellen, daß Taxis kein Deutscher sei, sich nicht in Deutschland aufhalte, das Geld aus dem Lande ziehe, Ausländer anstelle und bei seinen Verwaltungen sich fremder Sprache bediene. Taxis jedoch gab seine Sache auch jetzt noch nicht auf und ließ sich von seinen unermüdlichen Angriffen auf die Landesposten nicht abbringen. Endlich fanden im Jahre 1667/68 in Hildesheim lange Ver-



Briefträger Anno 1755.

handlungen statt, die eine Einigung herbeiführten. Die drei kaiserlichen Postmeister zu Frankfurt, Bremen und Hamburg einigten sich mit den fürstlichen Postmeistern zu Hildesheim, Braunschweig, Hannover und Kassel. Einige Punkte aus dem Vertrag seien hier angeführt:

1. Die drei kaiserlichen Postmeister erhalten das Porto der Briefe in ihren Städten allein.

2. Ebenso die fürstlichen Postmeister in ihren Städten.

3. Briefe und Pakete, die von auswärts kommen oder durch ein Land gebracht werden müssen, übernehmen die fürstlichen Postmeister durch ihre Beamte. Ueber die Orte, wo Pakete und Felleisen ausgewechselt werden sollen, wird man sich noch einigen.

4. Die fürstlichen Postmeister liefern die Briefe an die kaiserlichen und umgekehrt

5. Porto für Briefe soll nur einmal, und zwar am Ausgabeort erhoben werden. die Tage soll überall gleich sein; nur kaiserliche und fürstliche Briefe und Schreiben der Minister sind frei zu befördern.

6. Die fürstlichen Postmeister können in ihren Gebieten die Postbedienten nach Belieben bestellen, natürlich mit Vorwissen und Bestätigung ihrer Landesherrn.

Aus den Verhandlungen ist nun zu ersehen, daß neben den Landesposten auch die Taxistischen Posten in den Gebieten der Fürsten bestanden. Die kaiserlichen Posten fuhren oder ritten nur die großen Kurse, während die Landesposten neben den Hauptkursen auch die Nebenlinien besorgten und auch Postsachen nach abseits gelegenen Orten beförderten.

Man hätte nun annehmen können, daß nach diesen Verhandlungen und Vereinbarungen Ruhe und Frieden im Postwesen geherrscht habe. Das war leider nicht der Fall, und die Streitigkeiten und Eifersüchteleien unter den Parteien dauerten fort. Aber es würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten, wollten wir hier näher darauf eingehen.

Schon die Fürsten ließen ihre Postillone mit einer Dienstkleidung und dem Posthorn versehen, allen andern Boten und Fuhrleuten war das Posthorn bei strenger Strafe verboten, denn die Privatfuhrwerke hatten sich erkühnt, das Posthorn wie die Postillone zu gebrauchen. Es ist es auch zu verstehen, daß die Fuhrleute die erbittertsten Gegner des Postwesens waren, ihr Beruf, ihre Nebeneinnahmen waren dahin, wenn sie sich nicht behaupten konnten. Die Post aber konnte sich ungestört weiter entwickeln, weil ja die Macht der Regierung hinter ihr stand.

Mit der besseren Organisation der Posten war auch eine Regelung des Taxwesens verbunden. Während früher die Postbeamten nach einem gewissen Gewohnheitsrechte die Tage der

Briefe bestimmten, wurden jetzt die Portofäße möglichst einheitlich gestaltet. Auf den Briefen selbst mußte genau Abgang und Ankunft auf den Stationen vermerkt werden, ebenso auf den Zwischenstationen. Die auf den Stationen angekommenen Briefe waren vom Empfänger abzuholen, denn Briefträger wie heute gab es damals nicht. Aber trotz vieler Bestimmungen über die Abfertigung und Besorgung der Briefe blieben Unregelmäßigkeiten nicht aus. Es kam daher, daß die angestellten Boten es an der nötigen Pünktlichkeit fehlen ließen. Die Bezahlung der Boten erfolgte gewöhnlich durch das Amt des Ortes, in dem sie angestellt waren. Der Lohn selbst war im Verhältnis zu den Dienstleistungen sehr gering.

Obgleich noch sehr für die Sicherheit der Poststraßen gesorgt wurde, so kam es doch vor,



Thurn und Taxische Post 1832.

daß ganze Postwagen überfallen und ausgeplündert wurden. Es waren dies jedoch Einzelerscheinungen in abgelegenen, gebirgigen Gegenden.

Was den Zustand der Straßen selbst anbelangte, so ließ derselbe sehr zu wünschen übrig. Ihr Zustand ist nicht anders zu erwarten, wenn man hört, mit welchen Baustoffen gebaut wurde. An eine Befestigung der Wege mit Steinen dachte man damals nicht; Baumstämme, große Feldsteine, Weidenstöcke und Reisig wurden in die Wege geworfen. Ebenso wurden Löcher

mit Reijigbindeln ausgefüllt. Infolgedessen waren die Wege schlecht und bei Regenwetter kaum zu passieren. Erst zu Beginn des achtzehnten Jahrhunderts wurden die Wege besser, nachdem ein geordneter Wegebau, besonders der Poststraßen, einsetzte.

Die ersten Postwagen waren einfache Bauernwagen mit großen aufgesetzten Holzkasten und zum Schutz gegen Wind und Regen mit Planen abgedeckt. Eine Postreise war zu dieser Zeit auch in Deutschland — ähnlich wie in England — eine Geduldprobe. Denn zufolge des schlechten Zustandes der Wege gab es fortgesetzt Stöße, der Reisende mußte anpassen, daß er nicht aus dem Wagen geschleudert wurde. So kam es vor, daß starke Männer mit Hebebäumen neben dem Wagen hergingen, um ihm über große Löcher hinwegzuhelfen. Kam dann noch hinzu, daß der Wagen von einem angetrunkenen Postillon geführt wurde, so war ein Postreisender zu jener Zeit gewiß nicht zu beneiden. Die ersten primitiven Postwagen hatten ein Gewicht bis zu zehn Zentner mit einer Geschwindigkeit bis zu vier Meilen in drei Stunden. Bei Begegnung mit anderen Fuhrwerken mußten diese auf ein Signal des Postillons ausweichen. Lastwagen mußten stillhalten und den Postwagen vorbeilassen. Waren die Hauptwege nicht fahrbar, dann durften die Posten Nebenwege benutzen oder über Felder fahren. Alle Schlagbäume und Stadttore mußten den Posten auf gegebenes Posthornsignal sofort unentgeltlich öffnen. Näherte sich der Postillon dem Posthause, so meldete er seine Ankunft durch ein Posthornsignal an.

Bei Auflösung des alten Deutschen Reiches im Jahre 1806 wurde das Thurn und Taxische Postwesen hauptsächlich auf Süddeutschland und Thüringen beschränkt. In Preußen richtete Nagler 1821 die Landbriefbestellung und Schnellposten ein. Die erste deutsche Briefmarke erschien in Bayern am 1. November 1849, darauf folgte Preußen am 15. November 1850. Im gleichen Jahre wurde der Deutsch-österreichische Postverein gegründet, der vereinfachte Tarife und ermäßigte Gebührensätze brachte nach dem Beispiele Großbritanniens (1840). Durch Vertrag vom 28. Januar 1867 ging das Thurn und Taxische Postwesen gegen eine Abfindung von 3 Millionen Taler an Preußen über. Nach 1868 wurden die Landespostverwaltungen im Norddeutschen Bundesgebiet zur Bundespost vereinigt. Diese erweiterte sich 1871 zur Kaiserlich Deutschen Reichspost, dagegen behielten Bayern und Württemberg ihr selbständiges Postwesen.

Der eigentliche Begründer des modernen deutschen Postwesens ist Heinrich von Stephan. Während seiner langen und reich gesegneten Dienstzeit hat die deutsche Post einen Höhepunkt erreicht, daß man sie als das „best-eingerichtete Institut der Welt“ bezeich-

net hat. Alle modernen Errungenschaften machte Stephan für den postalischen Verkehr dienstbar. Sein ganzes Sinnen und Trachten war darauf gerichtet, das Postwesen im ganzen Reiche einheitlich zu gestalten. 1874 wurde durch den „Allgemeinen Postvereinsvertrag“ ein Uebereinkommen mit dem Auslande abgeschlossen. Im Jahre 1878 schuf Stephan sein größtes Werk, den „Weltpostvertrag“. Die selbständige Postverwaltung in Bayern und Württemberg wurde im April 1920 aufgehoben. Seitdem besteht in Deutschland nur eine Deutsche Reichspost. In ihrer gegenwärtigen Form ist die Post aus Reihe und Rahmen der Voraussetzungen einer fortgeschrittenen Kultur überhaupt nicht mehr wegzudenken.

### Napoleon I. vor dem Einmarsch in Rußland 1812.

Ein Blatt aus dem Tagebuch meines Großvaters.  
Von Gertrud Hoffmann, Weimar.

Am 9. Mai 1812 brach Napoleon von Paris auf, um gegen Rußland zu ziehen, dem er den Krieg erklärt hatte. Da dem Kaiser Oesterreicher, Bayern, Badener, Württemberger, Westfalen, Preußen, Sachsen, ferner Polen, Holländer, Italiener, Spanier und Portugiesen zu folgen gezwungen waren, so ergoß sich daher eine gewaltige Flut von Menschen über das arme, durch den Krieg ausgefogene Deutschland.

Man langte in Dresden an. Dort versammelte Napoleon die deutschen Könige und Fürsten um sich und stellte sich dann an die Spitze der großen Armee.

Nun ging es in schnellen Tagesmärschen Rußland entgegen. Jedoch kurz vor dem Uebertritt in das russische Gebiet wurde vor den Toren Strasburgs in Westpreußen, einem kleinen, an der Dreiwenz gelegenen Städtchen Halt gemacht. Während ein Teil der Soldaten auf die um Strasburg gelegenen Ortschaften, Güter usw. verteilt wurden, stieg Napoleon selbst in dem dortigen alten Schloß ab. Herrisch und anmaßend trat er dem Bürgermeister, dem Magistrat entgegen, welcher ihn im Namen der Stadt „willkommen“ hieß.

In einem der nächsten Tage nun beabsichtigte die Stadt, dem Kaiser zu Ehren ein Mittagessen zu geben, an dem die angesehensten Bürger von Strasburg und Umgegend teilnehmen sollten.

Auch mein Großvater erhielt trotz seiner Jugend eine Einladung und zwar durch den Amtsrat Weißermel aus Strasburg, der seine Anwesenheit dadurch für geboten hielt, weil mein Großvater ein vorzügliches Französisch sprach. Und die Stadt gebrauchte jemand, welcher Napoleons Fragen fließend zu beantworten vermochte.