download unter www.biologiezentrum.at

Carinthia.

Zeitschrift für Vaterlandskunde, Belehrung und Unterhaltung.

Herausgegeben vom

naturhistorischen Landesmuseum und Geschichtvereine in Kärnten.

№ 6. Achtzigster Jahrgang. 1890.

Geschichte der Telegraphie und der Post.

Eine kurzgefaßte Darstellung der Entwicklung dieser beiden Anstalten. Zwei Vorträge, gehalten im Landesmuseum von Theodor Hoffmann, k. k. Oberpostverwalter.

II.

Geschichte der Post.

Zu jenen Einrichtungen, an welche wir von Jugend an gewöhnt sind, ohne welche wir uns unsere Existenz gar nicht denken könnten, zählt nicht in letzter Linie das Postwesen, und ich werde mir hiemit erlauben, die Geschichte desselben mit besonderer Berücksichtigung von Oesterreich und Deutschland zum Gegenstande meines heutigen Vortrages zu machen. Wann der Name Post entstanden ist, läßt sich nicht nachweisen, wenigstens nicht mit Sicherheit. Es scheint, daß dieses Wort entstanden ist aus dem lateinischen ponere: setzen, stellen. Die Römer nannten den Ort, in welchem ein Wechsel im Personale oder den Pferden stattfand, mansio, mutatio und sagten mansio oder mutatio posita in R., woraus vermuthlich das abgekürzte posta in R. entstand.

Postalische Einrichtungen haben schon während der ältesten Zeiten bestanden. Dieselben haben sich jedoch sehr lange innerhalb sehr bescheidener Grenzen bewegt und erst den letzten Jahrzehnten war es vorbehalten, der Anstalt jenen colossalen Aufschwung zu geben, welcher Ursache war, daß dieselbe heute auf der Höhe der Zeit steht. Ich werde mir erlauben, jene Mittel bekannt zu geben, welche mit der successiven

download unter www.biologiezentrum.at

Entwicklung zur Verfügung gestanden sind und noch heute ausgenützt werden, ferner mittheilen, welche Einrichtungen einzelne Völker hatten und heute noch haben, in einzelnen Momenten besonders unsere Monarchie berücksichtigen und zum Schlusse einige statistische Notizen beifügen, um durch Ziffern anschaulich zu machen, was heute thatsächlich geleistet wird. Die Post, womit ich verstehen will die Beförderung von schriftlichen Mittheilungen, später auch von Waaren, wurde zuerst befördert durch Menschen (Läufer), später durch Reiter, in der weiteren Entwicklung durch Fuhrwerke und Schiffe. Der neuesten Zeit gehört an die Beförderung durch Eisenbahnen und durch Maschinen (Rohrpost), endlich durch die Brieftaube, obwohl die letztere auch vorübergehend von den Alten benützt wurde, so z. B. nachweisbar durch den älteren Plinius. Die Läufer waren schon bei den Assyriern und Altägyptern (1500 vor Christi Geburt) in Verwendung, hervorragend jedoch bei den Griechen. Die Läufer (Hemerodromen) vollbrachten thatsächlich ganz besondere Leistungen; so wird uns erzählt, daß Phidippus 120 Stadien (ungefähr 225 Kilometer, von Athen nach Lakedämon in einem Tage und einer Nacht durchlief, um bekannt zu geben, daß die Athener in Folge des Einfalles des Darius dringend Hilfe benöthigten. Bei den Römern wurden bis zur Kaiserzeit Sclaven oder Freigelassene verwendet, cursores, statores, später viatores und tabellarii genannt. Während der Kaiserzeit wurden die tabellarii vom Staate bezahlt.

Die Beförderung durch Reiter geschah schon durch Cyrus. Derselbe richtete Unterkunftsstationen ein mit Reservepferden, Wärtern zum Füttern und zur Aufsicht der Pferde und wurde auch vorgesorgt für die Beherbergung der Reiter. Die angekommenen Reiter übergaben die Post jenem Reiter, welchen die Tour zum Weiterritte traf und ruhten dann in der Station aus.

Diese persischen Posten des Cyrus waren regelmäßig reitende Staatscouriere und das Ganze war eine ähnliche Einrichtung, wie noch heute dieselbe theilweise durch die Posttartaren der türkischen Sultane und des Kaisers von China aufrecht besteht.

Ausgebildet wurde dieses System wesentlich durch die Römer, welche auch zuerst Fuhrwerke benützten. Die Wagen hießen Rheda. Was die Beförderung der Posten durch Schiffe anbelangt, bemerke ich vorläufig, daß diese Hilfsmittel schon die Phönicier und die Aegypter benützt haben.

download unter www.biologiezentrum.at

Die ersten vollkommeneren Posteinrichtungen hatten die Römer mit ihren Staatsposten, cursus publicus. Eingerichtet waren mansiones mit 40 und mehr Pferden, als Stationen zum Uebernachten auch der Reisenden und mutationes mit 20 Pferden, welche zum Pferdewechsel verwendet wurden, also Unterwegsstationen. Die Vorsteher der Poststationen hießen mancipes, ihnen untergeordnet waren die stationarii und stradiores. Bedienstet waren noch die mulomedici oder Thierärzte, muliones oder Maulthiertreiber, meist Sclaven, hippocomi oder Pferdewärter, ferner die prosecutores oder Postbegleiter. Die Letztgenannten waren als Aufsichtsorgane besonders beigegeben bei der Beförderung werthvoller Dinge. Im Anfange unterstand das römische Postwesen dem praefectus praetorius in Rom, später jedoch den Proconsuln und Statthaltern der Provinzen.

Was die mittelalterlichen Einrichtungen anbelangt, so sind vor Allem die Klosterboten zu erwähnen. Es waren dies Verbindungen der einzelnen Klöster untereinander und auch mit Rom. Verwendet wurden in vielen Fällen die Klosterbrüder selbst. Im 12. Jahrhundert hat als interessant für unser Land das Kloster Millstatt am Fuße des Radstädter Tauern eine eigene Mansion errichtet gehabt, damit die Klosterboten Unterkunft finden konnten. In späterer Zeit entwickelten sich die Universitätsboten, Verbindungen zwischen den Universitäten und zwischen diesen und den Klöstern. Dieselben beförderten Briefe, Waaren, sogar Personen und behaupteten sich bis in's 18. Jahrhundert.

Nicht vergessen darf der Metzgerposten werden. Bei ihren Einkäufen von Vieh benützten die Metzger Pferde und Wagen. Dieselben machten ihre Fahrten regelmäßig und ließen sich zur Beförderung von Briefen und Waaren ausnützen. Beim Anlangen und Abfahren aus den Orten bliesen dieselben auf einem Horne, um die Bewohner auf ihre Ankunft und Abfahrt aufmerksam zu machen, woraus sich der Gebrauch der Posthörner entwickelte.

Alle diese Boteneinrichtungen lenkten nach und nach die Aufmerksamkeit der Behörden auf sich. Man fing an, dieselben haftpflichtig zu machen, sie zu beeiden und so entstanden die Botenmeister. Hierdurch war der erste Anstoß zu einer öffentlichen Anstalt gegeben. Einige Ortsobrigkeiten nahmen das Botenwesen auf städtische Rechnung, dadurch entstanden die Städteboten und die Boten der Handelswelt. Die wichtigsten Botenverbindungen dieser Art sind die des Hansabundes, später die der Städte am Rhein.

download unter www.biologiezentrum.at

Es bestanden vier Hauptbotenzüge, nämlich:

1. Hamburg—Lübeck u. s. w. bis Riga,
2. Hamburg, Bremen, Amsterdam bis Nürnberg,
3. Nürnberg, Wien, Leipzig bis Stuttgart,
4. Nürnberg, Augsburg, Aachen, Holland, Köln.

Im 14. Jahrhundert tauchten die Posteinrichtungen des deutschen Ritterordens auf. Dieselben gingen von der Marienburg aus, verbanden alle Städte und Burgen, welche dem Orden angehörten und waren mit der größten Genauigkeit und Verläßlichkeit eingerichtet. Diese Posteinrichtungen haben ungefähr 1380 begonnen und 1525 ihr Ende gefunden. Es waren dies die ersten Einrichtungen mit eigenen Postkanzleien. Bryfstall hieß der Raum, in welchem die Arbeiten verrichtet wurden, und gelten dieselben mit Recht als die Begründung des Postwesens in Deutschland. Wie bemerkt, hatten bisher die Klöster, Universitäten, einzelne Städte und der deutsche Ritterorden Posteinrichtungen.

Ein Sprosse aus der Familie Torriani in Mailand, die sich später in dem an Dachswild reichen Tassi'schen Gebirge in der Provinz Bergamo ansiedelten und sich den Namen „von Tassis" beilegten, kam auf die Idee, diese Einrichtungen auszudehnen und dadurch die Verbindungen für die einzelnen Länder im gleichen Ausmaße zugänlich zu machen. Kaiser Maximilian I. gab dem Edelmanne Francesco de Tassis im Jahre 1516 die Erlaubniß, daß die reitenden Boten der Tassis ohne Ansehen der territorialen Sonderrechte ihre Straße zogen von Wien bis Brüssel, und zwar mit dem Rechte, daß die Einkünfte der neuen Postbeförderungsart den Tassis und seinen Nachkommen ausschließlich gehören, wogegen die kaiserlichen Briefe kostenfrei befördert werden mußten, und Francesco von Tassis wurde u. a. Postmeister der Niederlande genannt. Die Tassis vergrößerten ihre Einrichtungen bald von Brüssel nach Frankreich und von Wien bis Mailand und Rom, später bis Nürnberg, Frankfurt a. M. und Hamburg. Im Jahre 1788 warf diese Einrichtung der Reichspost dem Leonardo de Tassis 100.000 Ducaten reinen Ueberschuß ab. Johann Baptista del Torre et Tassis wurde naturalisirt und erhielt den Namen Thurn und Taxis. Im Jahre 1597 wurde die Reichspost als ein „hochbefreites kaiserliches Regal" erklärt, den Metzgern und sonstigen Boten das Tragen des Horns untersagt und dieses ausschließlich der Post zuerkannt. Lamoral von Taxis wurde in den

download unter www.biologiezentrum.at

Reichsgrafenstand erhoben, am 27. Juli 1615 zum Reichs-Generalpostmeister ernannt und erhielt diese Stelle für sich und seine männlichen Erben zum Lehen. Hiermit war ein Monopol geschaffen und die Reichspost in Deutschland vollendet. Im Jahre 1621 wurde das Reichspostlehen auf die weibliche Descendenz ausgedehnt, kurze Zeit später als Reichsthronlehen erklärt und wurden alle anderen Boteneinrichtungen abgeschafft. Im Jahre 1690 errichtete Taxis die erste fahrende Post (Postcalèche) zwischen Nürnberg und Frankfurt am Main. 1695 wurde Eugen von Taxis in den Fürstenstand erhoben.

Im Verlaufe des 18. Jahrhunderts hatten die Taxis'schen Posten eine bedeutende Ausdehnung gewonnen und bestanden dieselben in den Niederlanden, den Rheinländern, den Reichsstädten, den nördlichen deutschen Bisthümern, in Baiern, den sächsischen Herzogthümern und den Hansastädten. Als sich durch den Preßburger Frieden 1806 das deutsche Reich auflöste, war den einzelnen Staaten die Macht gegeben, selbst über das Postregale zu verfügen und nur einzelne souveräne Fürsten überließen die Ausübung des Postregales dem Fürsten Taxis. Als im Jahre 1815 der „Deutsche Bund" errichtet wurde, erhielt das fürstliche Haus Thurn und Taxis die erneuerte Sicherung seiner Postrechte, und zwar bis zum Jahre 1867. Am 1. Juli 1867 unterzeichnete Maximilian Fürst zu Thurn und Taxis einen Vertrag mit Preußen, durch welchen vom 1. Juli 1867 ab das gesammte Taxis'sche Postwesen an den preußischen Staat überging. Als Entschädigung erhielt der Fürst 9,000.000 Mark.

Was speciell Oesterreich anbelangt, so waren die Posteinrichtungen im Mittelalter dieselben, wie wir früher angedeutet haben und wie dieselben überhaupt in allen Ländern nahezu gleich waren. Wien war, wie schon oben bemerkt, mit der Städtepost, sowie mit den Universitäts- und Klosterboten verbunden. Im 14. Jahrhundert, ungefähr 1360, bestand im Wiener Rathhause eine Botenstube, welche bei hoher Strafe von niemand Anderem, als „von denen Landboten" betreten werden durfte. Im Jahre 1395 wird das „Deutsche Haus" in Wien eine Ordensstation genannt des Reitpostcourses Marienburg—Rom. Anfangs des 15. Jahrhunderts unterhielt die Wiener Universität mehrere Boten nach Breslau, Prag, Linz ꝛc. zum Anschlusse an die deutschen Universitätsboten. Im 15. Jahrhundert unterhielt der Wiener Magistrat beeidete Boten zu Fuß und zu Pferd zur Beförderung von Briefen nach Brünn, Graz u. s. w.

download unter www.biologiezentrum.at

Im Jahre 1623 kaufte die Obrist-Hofpostmeistersstelle in Wien, mit Allerhöchster Genehmigung des Kaisers, Hans Christoph Freiherr v. Paar, Erbland-Postmeister in Steiermark, um 15.000 Goldgulden. Im Jahre 1624 erhielt er sie als Lehen mit dem Titel k. k. Obrist-Hof- und General-Erbland-Postmeister in Oesterreich. Das Postregale in Oesterreich gehörte von nun an der Familie Paar, welche allen Gewinn aus demselben zog. Im Jahre 1630 finden wir in den Hauptstationen bereits „kaiserliche Postverwalter" und „kaiserliche Postmeister". Auch Reisende konnten und durften die Post benützen, jedoch nur reitend. Zur Verführung der Frachten wurden Lastwagen, ordinäre Leiterwagen, verwendet. Die älteste Postverordnung in Oesterreich ist vom Jahre 1621. Verschärfte und erneuerte Postverordnungen erschienen in den Jahren 1672, 1686, 1695. Im Jahre 1722 erklärte Karl VI. das Postregale als „ein ausschließliches königliches Reservatrecht", als ein „Staatshoheitsrecht", als ein „landesfürstliches Regale" und ging die Verwaltung in die Staatsregie über.

Die Paar'sche Familie wurde mit einem Aequivalente jährlicher 66.000 fl. entschädigt und erhielt der damalige Graf Joachim Adam Paar Titel und Würde eines „Obrist-Reichs-Hof- und General-Erblands-Postmeister", wobei er gleichzeitig mit der Administration betraut wurde.

Im Jahre 1748 erließ die Kaiserin Maria Theresia eine neue Postordnung, welche das ganze Postwesen umgestaltete. Im Jahre 1749 wurden eigene Wagen zur Beförderung von Reisenden mit der Post eingeführt. Am 1. Juni 1749 verkehrte der erste Wagen (Diligence) von Wien nach Brünn und Olmütz. Am 1. März 1772 wurde in Wien die sogenannte „Stadtpost" eingerichtet, und zwar von zwei Privaten, Josef Haardi und Johann Schotten Edlen von Bergestratten. Diese Stadtpost, die sogenannte „kleine Post", bildete den Localverkehr zwischen der Stadt und den Vorstädten sowohl für die Brief- als auch für die Fahrpost. Im Jahre 1785 wurde dieses Privilegium eingezogen und die „Wiener Stadtpost" ebenfalls kaiserlich, 1788 wurden die recommandirten Briefe eingeführt.

Im Jahre 1813 entsagte Fürst Paar allen Rechten, behielt blos den Titel „Obrist-Hof- und General-Erbland-Postmeister", das Geldäquivalent und die Portofreiheit auf immerwährende Zeiten als ein „Mannspostlehen" nach der Ordnung der Erstgeburt.

download unter www.biologiezentrum.at

Das am 1. Juli 1838 in Wirksamkeit getretene neue „Postgesetz", kais. Patent vom 5. November 1837, bestimmte endlich das Wesen und den Umfang des Postregals. In der Mitte der Zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts verschwanden die Diligencewagen, an deren Stelle traten die Eilwagen. Der erste Wagen fuhr am 3. Mai 1823 von Wien nach Brünn. Seit dem 1. September 1845 werden in Oesterreich die Bahnen zum Posttransport ausgenützt. Die erste befahrene Strecke war die Linie Wien—Brünn—Prag. Die größten Ambulanzen Europa's hat Deutschland, wo auch die Geldbriefe umkartirt werden. Die stärkste Strecke ist die Linie Köln—Verviers. (Beförderung des englisch-orientalischen Verkehrs.) Verwendet werden auf dieser Strecke fünf bis sechs Waggons, im Dienste sind circa 30 Bedienstete. Bei einer Fahrt auf dieser Strecke werden durchschnittlich verarbeitet 80.000 Briefpostsendungen, darunter 1000 recommandirte Briefe. Die Fahrzeit ist ungefähr $2^3/_4$ Stunden. Um zu ermöglichen, daß auch bei den Eilzügen in jenen Stationen, in welchen der Zug nicht anhält, eine Postauswechslung (Briefpostverkehr) stattfinden kann, wurden in einzelnen Staaten Fangvorrichtungen hergestellt. Knapp an den Schienen, welche der Eilzug durchläuft, befindet sich eine Stange, auf welcher eine Art Gabel angebracht ist. Auf dieser Gabel wird vor der Durchfahrt des Zuges vom Postbediensteten der zu befördernde Postsack angehängt. Auf den Bahnpostwagen befindet sich ebenfalls eine Fangvorrichtung. Dieselbe nimmt den in der Station aufgehängten Briefsack auf und läßt denselben durch eine Oeffnung im Plafond des Wagens in das Innere des Amtirungsraumes gleiten. Die auszugebende Post gelangt entweder durch eine ähnliche Einrichtung in die Hand des in der Station wartenden Postbediensteten oder wird demselben einfach zugeworfen.

Außer den vorgenannten Verkehrsmitteln werden heute noch wesentlich die Schiffe benützt. Für unsere jetzigen Bedürfnisse wurden dieselben erst bedeutungsvoll seit Ausnützung der Dampfkraft. Obwohl Fulton im Jahre 1807 den ersten Dampfer, den „Clermont", zum Passagiertransporte baute, wurde in Europa doch erst am 1. Mai 1824 das erste Postdampfschiff, zugleich erstes Dampfschiff auf der Ostsee, in Dienst gesetzt. Im Jahre 1838 ertheilte die englische Regierung dem Amerikaner Samuel Cunard die vertragsmäßige Sicherung der Beförderung der überseeischen Posten. Gegenwärtig verkehren zwischen Europa und Amerika ungefähr 250 Dampfer. Während im Jahre 1819 bei einem ersten Versuche das Dampfschiff „Savannah"

download unter www.biologiezentrum.at

zur Ueberfahrt von Amerika nach Liverpol 26 Tage brauchte, davon acht Tage unter Segeln, fahren heute die Postdampfer $6\frac{1}{2}$—7 Tage.

Ein Postverkehrsmittel der allerneuesten Zeit ist die Ausnützung von Maschinen, die Beförderung durch comprimirte Luft, die Rohrpost. Den ersten Beginn machten im Jahre 1854 der Franzose Cazalet und der Engländer L. Clarke. Dieselben nahmen ein Patent auf die Beförderung von Packeten durch Luftdruck. Diese Einrichtungen zur regelmäßigen Beförderung von Briefen innerhalb des Stadtrayons bestehen heute in Paris, London u. s. w.

In Wien wurde die Rohrpost gelegentlich der Weltausstellung im Jahre 1873 dem Verkehr übergeben. In Berlin besteht dieselbe seit dem 1. December 1876.

Eine scheinbar unbedeutende Einführung, jedoch von größter Tragweite für den postalischen Verkehr geschah am 1. Juli 1850 durch die Briefmarke. Nachweisbar wurden Werthzeichen gegen Ende des 17. Jahrhunderts in Frankreich verwendet. Ludwig XIV. ertheilte am 8. August 1653 dem Staatsrathe Velayer das Privilegium, in Paris Briefkästen aufzustellen und für eingelangte, in der Stadt zu bestellende Briefe einen Sou einzuheben. Die Bezahlung (Frankirung) geschah durch ein billet de port payé, einem etwas umständlichen Ausdruck für die heutige Bezeichnung „Briefmarke". Diese Einrichtung kam jedoch später wieder in Vergessenheit. Als der Erfinder der Briefmarke gilt Rowland Hill 1840. Der Londoner Maler Mulready war der erste Zeichner einer Briefmarke. Er bemalte ein Briefcouvert mit einem Markenbilde, welches der Regierung vorgelegt wurde. Die Durchlöcherung oder Perforirung der Zwischenräume der Briefmarken zur leichteren Trennung der einzelnen Werthzeichen wurde im Jahre 1854 eingeführt, nachdem die englische Regierung dem Erfinder Mr. Archer 4000 Pfund Sterling für seine Erfindung gegeben hatte. In Brasilien wurde die Briefmarke schon im Jahre 1843 eingeführt, 1850 in Preußen, Sachsen, und wie oben bemerkt, in Oesterreich.

Dermalen existiren circa 6000 verschiedene Postwerthzeichen, von welchen die größere Hälfte auf Europa entfällt. Die Correspondenzkarte, das Ideal der Einfachheit und Billigkeit, eine von allen Staaten nachgeahmte österreichische Erfindung des Professors Dr. Hermann, wurde am 1. October 1869 eingeführt. Nach statistischen Nachweisen wurden im Jahre 1882 im Weltpostverein eine Milliarde Correspondenzkarten mit einer Einnahme von circa

download unter www.biologiezentrum.at

26 Millionen Gulden befördert. Nicht vergessen darf ich der Werthzeichensammlungen. Die ersten Briefmarkengeschäfte entstanden vor ungefähr 25 Jahren in Paris. Heute existiren eigene Börsen. Welchen Werth einzelne Zeichen haben, dafür nur folgende Beispiele: Ein preußisches Postcouvert, Ausgabe 1851, Markenwerth 1—7 Groschen, wird bezahlt mit 500 Mark, eine bronzefarbige Marke des Madrider Stadtpostamtes mit 100 Mark u. s. w. Die größte Privatsammlung von Postwerthzeichen hat der Herzog von Galliera in Paris. Seine Sammlung enthält 300 Bände und hat einen Werth von $1^1/_2$ Millionen Francs.

Als Verbesserungen im österreichischen Postwesen führe ich u. A. an: Die Einführung der Fahrpostsendungen mit Nachnahme am 1. Juni 1860, die Einführung der Postanweisungen am 1. October 1850, vorerst nur bei den ärarischen Postämtern, ausgedehnt auf alle Aemter am 15. März 1867 und die Einführung der Expreßbriefe am 1. Mai 1868.

Bevor ich darüber spreche, wie die Post heute in den verschiedenen Staaten befördert wird, will ich mir noch eine kurze Bemerkung erlauben, über einen Mißbrauch, welcher sich leider früher eingeschlichen hatte, nämlich die Verletzung des Briefgeheimnisses. Es war nahe liegend, daß die Regierungen aus politischen Gründen versuchten, einzelne der Post anvertraute Briefe eröffnen zu lassen, um deren Inhalt kennen zu lernen. Diese Eigenmächtigkeiten greifen nachweisbar zurück bis in den Anfang des 16. Jahrhunderts. Martin Luther klagt darüber u. A. 1528. Zur Zeit des schmalkaldischen Bundes war die Kunst Briefe aufzufangen, sie künstlich zu öffnen, Aenderungen vorzunehmen, die vorgefundenen Briefe zu copiren, wieder zu schließen, sogar gefälschte Briefe einzulegen, in größter Blüte. Die größten Künstler dieser Art waren Franzosen, Spanier und Neapolitaner Zwischen Philipp von Hessen und dem Herzog Heinrich dem Jüngeren von Braunschweig-Lüneburg gab die Verletzung des Briefgeheimnisses 1539 Anlaß zu großen Differenzen. Gustav Adolf zählte unter den Gründen, welche ihn zur Kriegserklärung gegen den Kaiser bewogen haben, die völkerwiderrechtliche Eröffnung seines Briefes an den Fürsten von Siebenbürgen auf. Friedrich der Große erfuhr nie, daß der Fürst Kaunitz seine Depeschen früher las, als der preußische Gesandte in Wien. Successive verbesserten sich diese Verhältnisse, heute ist Jedermann gegen alle Ein-

download unter www.biologiezentrum.at

griffe geschützt. In einzelnen Staaten wurden sogar diesbezüglich Gesetze geschaffen, in Oesterreich z. B. am 6. April 1870 das Gesetz zum Schutze des Briefgeheimnisses.

Wenn wir betrachten, unter welchen Verhältnissen bei uns die Post befördert wird und uns die Leistungen unserer Landboten (Fußgänger), Botenfahrten u. s. w. vor Augen halten, müssen wir trotz des Umstandes, daß dieselben allen Witterungsverhältnissen trotzen müssen, uns glücklich fühlen, wenn wir beobachten, unter welchen ganz anderen und schwierigeren Verhältnissen die Post in verschiedenen Ländern zu befördern ist. Ich will nur einzelne Beispiele anführen und mich hierbei an die Reihenfolge Fußgänger, Reiter, Fahrmittel halten. In China sind vorwiegend Fußboten. Dieselben haben Laterne und Schirm, tragen die Post in einem Bündel und haben als Signal eine Schelle. Der Bote trägt 80—90 englische Pfund Belastung und geht immer im Laufschritte, ob es Tag oder Nacht, das Wetter warm oder kalt ist. Aehnlich ist die Beförderung in Japan. Die Fußboten nehmen jedoch auch öfter leichte Handkarren. Getragen wird die Post in zwei leichten, mit einer Stange verbundenen Bambuskörben. Der Bote ist immer im vollen Laufe und legt 6—10 Kilometer die Stunde, mit Handkarren bis zu 8 Kilometer zurück. In Britisch-Indien werden viele Fußboten verwendet, besonders im Anschluß an die Bahnen. Diese Boten heißen „Postrenner", sind mit Stöcken ausgerüstet und haben Glöckchen oder Schellen. Auf einzelnen Strecken sind dieselben mit einem Zweirade versehen.

In Peru wird der Briefbote „schwimmender Courier" genannt. Dieselben benützen so viel als möglich die Flüsse und nehmen, um weniger zu ermüden, Baumstämme, welche sie umklammern. Bei Stromschnellen gehen sie streckenweise längs des Ufers, dann sogleich wieder in's Wasser. Die Post befindet sich in einem Tuche, welches turbanartig um den Kopf gewunden ist. In Guatemala und Venezuela sind größtentheils Fußboten. Der Postsack hat bis zu 14 Kilogramm Gewicht. Der Bote geht bis zu 50 Kilometer. Course mit 200—300 Kilometer sind keine Seltenheit. In Mexico ist der Fußbotendienst noch heute ähnlich wie zur Zeit Montezumas, es ist ein regelmäßiger Relaisdienst eingeführt. Stationen sind von sechs zu sechs spanischen Leguas, ungefähr 33 Kilometer eingerichtet. Auch Marokko hat einen sehr ausgedehnten Fußbotendienst.

Interessant ist die Beförderung der Post in dem Departement

download unter www.biologiezentrum.at

des Landes auf Stelzen und mit langen Gehstöcken, ebenso in der Vendée wegen des Sandes, der Sümpfe und vielen Wassergräben. Im Jura gehen die Postboten auf langen flachen Schneeschuhen. In den Staaten Europa's machen die Postboten nach den statistischen Mittheilungen jährlich 144 Millionen Kilometer.

Uebergehend auf die Reiter erwähne ich Folgendes: Die chinesische Regierungspost (d. h. nur für die unmittelbaren Zwecke der Staatsregierung) wird durch reitende Couriere befördert. Die Centralpostkanzlei ist in Peking. Es stehen dort 500 Pferde, gepflegt von 250 Wärtern. Diese Pferde sind nach dem kaiserlichen Erlasse unsterblich, was so viel heißen will, daß der Abgang immer sogleich gedeckt werden muß, wozu ein eigener Reservefond vorhanden ist. In Britisch-Indien benutzt der Hindu-Postillon ein Pferd. Aufgeschnallt sind rechts und links vom Sattel je ein Postfelleisen. Wenn Reitkamele benützt werden, ist das Felleisen vor dem Reiter und hinter demselben ein Platz für einen Passagier.

Die türkische Post wird durch die „Posttartaren" befördert, ebenfalls reitend. In der Hand haben sie den Kantschu, ohne jedoch das Pferd zu schlagen. Im Gürtel sind Pistolen und ein Handschar. Auf den Sandwichinseln sind die berittenen Postboten fast das einzige Verkehrsmittel.

Neben dem Pferde spielte der Esel und der Reitbüffel eine Rolle, ganz wesentlich aber das Kamel (Wüstenpost). Vor der Eröffnung des Suezcanals war letzteres auf der Strecke Alexandrien —Cairo—Suez das einzige Beförderungsmittel.

Wenn wir von den uns bekannten Fahrmitteln, Carriol, Botenwagen u. s. w. absehen, welche sich, wo eingeführt, mehr weniger in allen Staaten gleichen, will ich noch einiger besonderer Gefährte Erwähnung machen. Interessant ist die spanische Post, „der Zagal", bespannt mit acht, zehn bis zwölf Maulthieren. Der Majoral, eigentliche Führer, des Zagal sitzt auf dem Vordersitze, selten ist auf dem ersten Gespanne ein Vorreiter. Der Majoral springt ab, ordnet die Geschirre, feuert die Thiere an, läuft mit, springt wieder auf seinen Sitz, Alles in rasendem Gallop. Bei gefährlichen Wendungen oder in engen Straßen führt er das erste Paar, Alles in ungeschmälertem Lauf.

In Norwegen sind zweirädrige Postwagen in Verwendung. Zwischen zwei senkrecht auf die Achse stehenden Stangen liegt ein Brett.

download unter www.biologiezentrum.at

Der Kutscher reitet auf diesem, ebenso ein etwaiger Passagier, welcher mitgenommen werden kann und den Platz hinter dem Kutscher hat.

In Rußland findet das Dreigespann (Drojka) Verwendung bis in die weitesten Gaue Sibiriens. Im Gouvernement Archangel zwischen Dwina und Petschora, dann besonders auf Kantschatka, bestehen Postcourse auf mehr als 4000 Meter Länge durch Narten, schmale Schlitten mit Renthieren oder Hunden bespannt. Die Bespannung ist sehr einfach: eine um den Nacken des Thieres gelegte Leine geht an der Brust herunter zwischen den Beinen und ist am Vordertheile des Schlittens befestigt. Drei bis vier Schlitten sind untereinander verbunden. Im ersten Schlitten ist der Führer, in den übrigen die Post und der Proviant. Den Schluß macht ein allein mitlaufendes Thier. Am Baikalsee ist die Hundepost eingeführt. In der Regel sind zwölf Hunde eingespannt. Voran lauft ein Leithund. Mit einer Schnelligkeit von 200 Kilometern in 24 Stunden werden Postsachen, Gepäck und zwei Passagiere befördert. Die Lenkung geschieht durch Zuruf des Postführers an den Leithund, welcher darnach sich sogleich rechts oder links wendet und dadurch die eingespannten Hunde führt. In China und Siam werden zur Beförderung der Privatpost, mit Ausschluß der Regierungspost, Ochsenfuhrwerke verwendet.

Eigenthümlich ist die Beförderung mit den „Extrapostwagen" der britisch-indischen Postverwaltung. Diese Wagen haben eine Schlafvorrichtung ohne Sitz. Die Wände sind aus Holz, die Thüren sind zum Verschieben. An der Rückwand des Wagens sind Fächer aus Brettern zur Unterbringung von Eßwaaren und Waffen angebracht. Die nothwendige Matratze bringt der Passagier mit. Kutscher und Diener sind auf dem Kutschbock. Das Pferd geht in der Gabel.

Nach statistischen Mittheilungen ist die Jahresleistung der wirklichen Postfuhrwerke der Weltpost 450 Millionen Kilometer.

Bermerkenswerth ist die grönländische Schiffspost auf kleinen Booten, Kajaks, gerudert von einem Mann. Die Stationen sind 20 bis 30 dänische Meilen à 7·552 = 140—210 Kilometer entfernt. Bei gutem Wetter macht der Postführer 10 bis 12 Meilen per Tag. Bei sehr schlechtem Wetter fährt er an's Land und zieht das aus Seehundsfellen gefertigte Boot an's Land, und zwar über die größte Fluthöhe, damit das Meer das Boot nicht wegschwemmt, sonst wäre er wegen Mangel an Nahrungsmitteln rettungslos dem Hungertode preisgegeben.

download unter www.biologiezentrum.at

Im Sommer haben die Boten ihr Nachtlager auf Felsen, im Winter im Schnee. Bei starker Post oder werthvollen Sendungen fahren gleichzeitig zwei Kajaks.

In Rußland sind zur Beförderung der Post auf großen Flüßen und Seen Segel- und Ruderboote, sogenannte Karbas, eingerichtet. Drei bis vier Frauen oder Mädchen rudern, der Postbote ist zugleich Steuermann. Auf den Philippinen wird die Post durch kleine schnellsegelnde Boote, vilos, befördert. Auf den großen Flüssen Chinas sind circa 600 Postboote im Dienste und zum Rudern und Segeln eingerichtet, bedient vom Postboten allein.

So hat sich das Postwesen immer mehr ausgebildet und erweitert und ist ein immer complicirterer Apparat geworden, der heute die ganze Erde umfaßt. Dem Postdienste wurde in vielen Staaten auch der Telegraphendienst einverleibt, in neuester Zeit auch der Postsparcassendienst. Zur Hebung des Verkehres und zur Vereinfachung des Dienstes wurden im Laufe der Zeit zwischen einzelnen Staaten Postverträge abgeschlossen, so der Postvertrag zwischen Oesterreich und den deutschen Staaten, der deutsch-österreichische Postverein am 7. Mai 1872, abgeschlossen in Berlin, wirksam seit dem 1. Jänner 1873, ferner der Weltpostvertrag, heute die meisten Länder der Erde umfassend, abgeschlossen in Bern am 9. October 1874, ausgedehnt am Congresse in Paris im Jahre 1878 und am Congresse in Lissabon im Jahre 1885.

Zum Schlusse will ich noch einige statistische Angaben machen, entnommen den Nachrichten für Industrie, Handel und Gewerbe, redigirt im statistischen Departement des Handelsministeriums in Wien.

Im Jahre 1887 wurden in Europa befördert:

	5.890,964.902 Briefe,
	1.586,769.462 Waarenproben und Drucksachen,
	1.714,828.984 Zeitungen,
zusammen . .	9.192,563.348 Briefpostsendungen.

In Oesterreich waren 4434 Postanstalten, eine Anstalt kam auf 677 Quadrat-Kilometer und 5240 Einwohner. Beschäftigt waren im Postdienste 21.982 Personen. Befördert wurden:

	395,589.400 Briefe,
	58,819.300 Waarenproben und Muster,
	91,000.000 Zeitungen,
zusammen . .	545,408.700 Briefpostsendungen.

download unter www.biologiezentrum.at

Auf je 100 Einwohner entfielen 1703 Briefe und 392 Zeitungen.

Die Einnahme im Postgefälle ergab
26,757.219 fl.,
die Ausgabe . . . . 23,338.436 fl.
somit Ueberschuß . . . 3,418.783 fl.

Was den Postverkehr von Kärnten anbelangt, ergaben sich in diesem Jahre folgende Ziffern:

3,006.100 frankirte Briefe,
24.300 unfrankirte Briefe,
888.200 Correspondenzkarten,
27.900 Correspondenzkarten mit bezahlter Antwort,
292.400 Drucksorten,
67.900 Muster und Waarenproben,
573.400 andere Gegenstände,
252.500 recommandirte Briefe,
10.800 andere Gegenstände,
zusammen . . 5,143.500 Briefpostsendungen.

Davon waren wegen mangelhafter Adresse u. s. w. unbestellbar nur 2770 inländische und 1420 ausländische Briefpostsendungen.

Der Fahrpostverkehr Kärntens stellte sich in der angegebenen Zeit auf

175.400 Stücke ohne Werth,
228.950 Geldbriefe mit . . . . 12,508.200 fl.,
126.300 Packete mit . . . . . 2,247.100 fl.,
zusammen . . 530.650 Fahrpostsendungen mit 14,755.300 fl.

Um zum Schlusse der Landeshauptstadt zu gedenken, führe ich an, daß beim hiesigen Post- und Telegraphenamte im Jahre 1887 verarbeitet wurden 4,375.300 Briefpostsendungen,
241.200 Fahrpostsendungen
mit einer reinen Einnahme von 96.550 fl., und immer größer wird die Arbeitslast bei dem sich unaufhaltsam steigernden Verkehre.

Jahresversammlung des naturhistorischen Landesmuseums am 28. April 1890.

Der Vorsitzende, Herr Bergrath F. Seeland, eröffnete die Versammlung mit einer kurzen Anrede, worin er vor Allem mittheilte, daß Se. Excellenz der Herr Landespräsident Freiherr v. Schmidt-

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Carinthia I

Jahr/Year: 1890

Band/Volume: 80

Autor(en)/Author(s): Anonymous

Artikel/Article: Geschichte der Telegraphie und der Post. 105-118