



**Minden-Ravensberg unter der Herrschaft der
Hohenzollern**

Tümpel, Hermann

Bielefeld, 1909

Zweiter Abschnitt. Das 19. Jahrhundert.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82523](#)

Es kosteten:

Bon	nach	der einfache Brief zu 1 Lot (16 g)	Kaufmanns- waren das Pfund	Geldpalete bis 100 Th.
Minden	Hersford und Bielefeld	1 ggr. (12 Pf.)	4 Pf.	4 ggr.
Minden	Berlin	2 ggr.	1½ ggr.	16 ggr.
Hersford und Bielefeld	Berlin	2½ ggr.	1½ ggr.	16 ggr.

Gewöhnliche Lebensmittel gingen um $\frac{1}{3}$ billiger denn Kaufmannswaren. Das Reisegeld auf den ordentlichen Posten betrug im Sommer 3 ggr., im Winter dagegen 4 ggr. für die Meile bei einem Freigepäck von 40—50 Pf.

Trotz dieser gegenüber denen der Nachbarländer und der Reichspost überaus günstigen Taxen fehlte es nicht an Boten, die den Gesetzesvorschriften zuwider gewerbsmäßig Briefe beförderten. Insbesondere blühte die heimliche Briefbeförderung nach Holland, ein Beweis der dauernden engen Beziehungen dorthin, so daß man diese Boten allgemein die Holländischen nannte. Die Städte wurden daher von der Regierung zu Minden des öfteren angewiesen, auf bestimmte Personen aus Dissen, Brockhagen, Bersmold, Werther, Bünde, Enger, Bielefeld und Salzuflen zu achten, weil sie sich mit „Colligirung allerhand Briefen und deren Beförderung nach Holland befassen“. Wurden sie bei ihrem verbotenen Werk ertappt, so waren sie nach der Festung Wesel „in die Karre“ abzuführen. Solchen und ähnlichen Verfugungen begegneten wir wiederholt in den Jahren 1715 bis 1800.

Die günstigen Taxen wurden indessen im Jahre 1766 unter der französischen Regie nicht unbedeutend erhöht; der geringste Satz von 1 ggr. für den einfachen Brief galt nur noch für die Entfernung von 4 Meilen, und die Staffeln stiegen in etwas kürzeren Abständen, so daß z. B. Briefe aus den drei Poststädten Minden-Ravensbergs nach Berlin einen ggr. mehr als bisher kosteten. In ähnlicher Weise gingen die anderen Taxen in die Höhe. Der fiskalische Gesichtspunkt, der selbst unter Friedrich Wilhelm I., so sehr dieser große Volks- und Staatswirt auch sonst von dem Geiste der Sparsamkeit durchdrungen war, gerade bei dem Postwesen niemals eine Rolle gespielt hatte, war damit auf lange Zeit hinaus zur Herrschaft gekommen!

Zweiter Abschnitt. Das 19. Jahrhundert.

1. Die Zeit der Fremdherrschaft.

Die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1806 und deren schicksalschwere Folgen unterbrachen die gedeihliche Fortentwicklung des Verkehrs in Minden-Ravensberg; ja, dieser lag, nachdem das Land dem neugegründeten Königreich Westfalen zugeteilt war, in kurzer Frist sogar völlig darnieder. Auf welchen Tiefstand besonders die Postverhältnisse angelangt waren, schildern wohl am zutreffendsten die Worte des westfälischen Finanzministers von Bülow an den König Jérôme, wie sie der Geschäftsträger Preußens am Casseler Hofe, der Geheime Legationsrat Küster, unterm 12. September 1809 dem Auswärtigen Departement des preußischen Ministeriums übermittelt hat. Küster schreibt: „Der Finanzminister fängt seinen Bericht mit den Äußerungen an, daß die hiesige neue Postadmini-

stration der Gegenstand der allgemeinen Klage geworden sei und Abbrechung von Kommunikationen und Veränderung der Korrespondenz zur Folge gehabt habe, daß die Langsamkeit der Posten ein Hauptvorwurf sei, die Wissbräuche zunehmen, die Revenuen abnehmen, obgleich die Taxen (die um vieles alle bis jetzt bekannten Posttaxen in Europa übersteigen und durch welche Westfalen einen großen Teil seiner auswärtigen Korrespondenz verloren habe) verdoppelt worden usw."

Wie berechtigt diese Kritik hinsichtlich der Taxe gewesen ist, geht daraus hervor, daß der einfache Brief nach dem ersten Tarife von 1808 im Gewicht 8 g nicht übersteigen durfte, jedoch bei einer Entfernung von 4 Meilen schon 20 cts. und je nach der Länge der Beförderungsstrecke bis 1 fr. 12 cts. kostete. Überschritt aber ein einfacher Brief die Landesgrenze, so blieben dafür 70 cts. in den geldbedürftigen Kassen des neuen Königreiches hängen. Es gab nicht weniger als 12 Entfernungstaffeln, deren Sätze nach dem wirklich zurückzulegenden Wege längs der Poststraße angewendet wurden. Nicht besser stand es mit dem Tarif für die übrigen Versendungsgegenstände.

Der Druck, der durch die hohen Portosätze ausgeübt wurde, war so schlimm, daß die westfälischen Untertanen ihre auswärtigen Korrespondenten in den Zeitschriften öffentlich aufforderten, nicht an sie zu schreiben, weil das Porto unerschwinglich sei.

Nach den Vorschlägen des Finanzministers wurden zwar unterm 30. September 1810 Verwaltung und Taxe reformiert, doch ohne nennenswerten Erfolg. Die letztere betrug immer noch für den auf 12 g im Maximalgewicht erhöhten einfachen Brief bis 1 Meile — nunmehr nach der direkten Entfernung — 10 cts., bis 2 Meilen 15 cts., bis 6 Meilen 20 cts. usw. Für je 6 g mehr wurde die Hälfte der Grundtaxe dieser hinzugerechnet.

Der Moniteur Westfalen gazette offizielle als das Regierungsjournal genoß volle Portofreiheit. Im Gegensatz hierzu war der Absatz der politischen Zeitungen des In- und Auslandes, die ein- oder mehrmals wöchentlich erschienen, der Generalpostverwaltung in Cassel ausschließlich vorbehalten, so daß ein Abonnement auf Zeitungen, die nicht in das Lob der neuen Zustände einstimmten, ausgeschlossen war. Erwähnen wir vollends noch, daß, getreu dem Vorbilde der Cabinets noirs des korsischen Eroberers, schamlose Brieferöffnungen systematisch betrieben wurden, so fehlt kein Zug mehr an dem abstoßenden Bilde des Postverkehrs aus jenem unheilsvoßen Zeitabschritte.

Nicht besser fanden es die Bewohner des nördlichen Teiles von Minden-Ravensberg, als sie durch Dekret vom 13. Dezember 1810 vom Königreich Westfalen abgezweigt und dem Kaiserreich der Franzosen einverleibt wurden.

2. Von 1813 – 1866.

Nach mehr als sechsjähriger Knechtschaft fielen die Fesseln, in denen der Verkehr zu Boden gelegen hatte. Den im November 1813 erschienenen ersten preußischen Truppen folgten die Postbeamten auf dem Fuße, die von dem General-Postamt mit der Wiederherstellung der postalischen Verhältnisse betraut waren. Und so konnte denn dieses schon am 16. Januar 1814 in einer Birkularverfügung darauf hinweisen, daß die preußischen Postämter, die bis zum Jahre 1806 in den Provinzen zwischen Weser und Rhein bestanden hätten, in dieser Eigenschaft

wiederhergestellt seien und daß sich die reitenden und fahrenden Posten zwischen Halberstadt und Minden bereits im Gange befänden. Die postalischen Verhältnisse zeigten damit genau da wieder ein, wo sie 1806 aufgehört hatten.

Unter dem belebenden Hauche des Friedens heilten die dem Verkehr während der Fremdherrschaft geschlagenen Wunden verhältnismäßig schnell; dieser hob sich sogar, gestützt auf die Neuorganisation des Postwesens vom Jahre 1824, zu einer Höhe, wie er sie noch nicht erreicht hatte. Die unter der segensreichen Verwaltung eines Stein und Vincke in Minden-Ravensberg gebauten Straßen belebten sich mit Beförderungsgelegenheiten mannigfacher Art. Es entstanden neben den Reit- und Fahrposten Güter- und Kurielposten für den Sachenverkehr, ferner Schnellposten, die besonders zwischen Berlin und Köln durch Minden-Ravensberg von 1830 ab täglich kursierten und der beschleunigten Beförderung von Reisenden, Briefen, Geld und kleinen Paketen dienten. — Die Strecke von Minden bis Bielefeld durchfuhren sie in 6 Stunden. — Außerdem liefen auf Haupt- und Seitenkursen Personenposten mit 9—15-sitzigen Wagen, vom Publikum zur langsameren, aber auch wohlfeileren Reise benutzt.

In welcher Weise sich der Postverkehr in den ersten drei Jahrzehnten nach der Wiederherstellung der preußischen Post in Minden-Ravensberg entwickelt hat, lehrt ein Blick auf Bielefeld. Dieses hatte im Jahre 1814 nur 28, 1837 schon 63 und 1843 gar 182 ankommende und abgehende Posten wöchentlich. Die Gebühreneinnahme des Postamts stieg dementsprechend von 7630 Taler im Jahre 1814 auf 10699 Taler im Jahre 1823 und auf 23751 Taler im Jahre 1837. (Die Zahlen von 1843 fehlen.) Ähnliche Steigerungsverhältnisse finden wir bei Minden und Herford.

In jene Zeit fällt auch das erst im Jahre 1801 durch die Reichs-Postverwaltung mit der Neuordnung des Landpostwesens, der Schaffung der fahrenden Landbriefträger und der Posthilfsstellen zum großartigen Abschluß gebrachte Bestreben der preußischen Postverwaltung — die darin die erste war —, durch Einführung der Landbestellung die Beziehungen zwischen Stadt und Land enger zu knüpfen und die Bewohner des platten Landes an den Wohltaten eines geregelten Postverkehrs nach Möglichkeit teilnehmen zu lassen. Während die Postordnung von 1782 noch bestimmte, daß der Postillion in jedem Orte, den er passierte, durch Blasen des Hornes seine Ankunft anzeigen sollte, damit die Einwohner mit ihm in Austausch treten könnten, für Orte und Umwesen abseits der Poststraße eine solche Möglichkeit aber fehlte, ja die Annahme von Sendungen nach solchen Orten usw. den Postanstalten sogar verboten war, ging man vom Jahre 1824 ab allmählich dazu über, den Landbewohnern ihre Sendungen von den Postämtern aus einmal wöchentlich durch Boten zuzuführen. In Minden-Ravensberg, das bei der dem niedersächsischen Bauern eigenen vereinzelten Bauweise der ländlichen Besitzungen besondere Schwierigkeiten bot, dauerte es bis in den Anfang der dreißiger Jahre, ehe die Einrichtung ins Wirken trat. Der Verkehr der Landbewohner möchte hier auch damals allerdings noch recht gering gewesen sein; nach dem aufgeliommenen Bestellgeldes, das für den einfachen Brief auf dem Lande damals 1 Silbergroschen und später bis zur Aufhebung des Briefbestellgeldes im Jahre 1871 $\frac{1}{2}$ Silbergroschen betrug, wurden z. B. in dem 11 Bauerschaften umfassenden beinahe zweimeiligen Umkreise von Herford im Jahre 1833 etwa 1300 Sendungen, in der Woche also an 25 Sendungen bestellt und angenommen.

Aber mochten auch die Mittel des Verkehrs seinen Bedürfnissen infolge der neuen Einrichtungen im allgemeinen entsprechen, er konnte sich erst kraftvoller

entfalten, nachdem der Ruf nach einer Einheit des Postverkehrsgebietes im deutschen Vaterlande, den man schon seit dem Anfange des Jahrhunderts vernommen hatte, durch den im Jahre 1850 gegründeten Deutsch-Österreichischen Postverein seiner Erfüllung um ein gut Stück entgegengegangen war. Dieser Postverein schuf, von den mannigfachen sonstigen Vorteilen abgesehen, die er dem Verkehrsleben brachte, für die Briefpost innerhalb des ganzen Vereinspostgebietes ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen die einheitliche Taxe, die Preußen schon ein Jahr zuvor in beträchtlicher Ermäßigung seiner seit 1844 bestehenden Briefportosätze angenommen hatte: Der 1 Lot schwere Brief kostete bis 10 Meilen 1 Silbergroschen, bis 20 Meilen 2 Silbergroschen und auf weitere Entfernung 3 Silbergroschen.

Und wenn es gelang, jene Einheitsbestrebungen ihrer Verwirklichung immer weiter entgegenzuführen und die vorhandenen Gegensätze mehr und mehr auszugleichen, so haben hierzu die Eisenbahnen beigetragen, die mit ihrem Schienennetz seit 1835 Deutschland zu überziehen begannen und einen völligen Umschwung des Verkehrslebens sowie umwälzende Änderungen der postalischen Betriebsformen herbeiführten.

Am 14. Oktober 1847 nahm der preußische Postillion Abschied von dem großen Hauptkurse durch das Minden-Ravensberger Land, den er 200 Jahre lang im Dienste der Menschheit geritten und gefahren, um ihn dem „Dampfwagen“ zu überlassen, den sich die Post gegen den Verzicht auf ihr Personenbeförderungsregal dienstbar gemacht hatte. Dem mächtigen neuen Verkehrsmittel mußten von da an mit jedem Schritte seines Vorrückens die ordentlichen Posten weichen. Der letzte Rest der guten alten Reisezeit ist hier schon längst zu Grabe getragen, wenn auch als Zeugnis vergangener Tage eine einzige Personenpost früherer Art in Minden-Ravensberg ihr Dasein fristet: die Personenpost des 16 km langen Kurzes Lübbecke-Levern.

„Jetzt rennt der Dampf, jetzt brennt der Wind,
Jetzt gilt kein Früh und Spät,
Die Sonne malt und blitzgeschwind
Briefschreibt der Kupferdraht.“ —

Ein neuer großer Schritt vorwärts auf der Bahn zum modernen Verkehrsweisen: noch nicht zwei Jahre, nachdem der erste Zug seinen Schienenweg von Minden nach Hamm zurückgelegt hat, — am 18. Mai 1849 — durchzuckt der Raum und Zeit überwindende elektrische Funke, dem der Kupferdraht den Weg bestimmt, Minden-Ravensberger Land. Minden wird des Vorzuges teilhaftig, eine der elf Stationen des ersten elektrischen Telegraphen im Königreiche Preußen von Berlin nach Köln zu erhalten, der anfänglich nur zu Staatszwecken benutzt und vom 1. Oktober 1849 ab in den Dienst des Publikums gestellt wird.

Schließlich bleibt noch zu erwähnen, daß die Kaiserliche Ober-Postdirektion in Minden, die heute an der Spitze des den ganzen Regierungsbezirk, und damit auch Minden-Ravensberg, sowie die Fürstentümer Lippe und Schaumburg-Lippe, das Fürstentum Pyrmont und die Grafschaft Schaumburg umfassenden Bezirks steht, am 1. Januar 1850 als Königlich Preußische Behörde gegründet wurde, als der Umfang der Geschäfte und die in den vorangegangenen Jahren getroffenen in die postalischen Verhältnisse tief einschneidenden Maßnahmen eine Dezentralisation des Verwaltungskörpers verlangten.

3. Die Gegenwart.

„Die Welt am Ende des neunzehnten Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs; er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an.“
Kaiser Wilhelm II.

Infolge der im Jahre 1866 im deutschen Vaterlande vollzogenen politischen Umgestaltung und der damit verbundenen Auflösung der meisten früheren Landespostverwaltungen traten an die Stelle der Königlich Preußischen Postbehörden diejenigen des Norddeutschen Bundes und nach dem glorreichen Kriege 1870/71 an Stelle der letzteren gleichartige Behörden des neuerrstandenen Deutschen Reiches. Mit der politischen Einheit war, von den Reservaten Bayerns und Württembergs abgesehen, auch die Einheit des Postverkehrs erreicht. Die segensreichen Folgen sind bekannt. Bald wurde, nach deutschem Plane und von deutscher Tatkraft gefördert, der allgemeine Postverein in Bern gegründet, der für den Briefverkehr der vertragsschließenden Länder ein einheitliches Postgebiet schuf und den Boden bildete, auf dem sich der Weltpostverein und die heutigen internationalen postalischen Beziehungen entwickeln konnten.

Nach und infolge der politischen Einigung begann ein wirtschaftlicher Aufschwung und ein rastloses Verkehrsleben. Mit seinen Bedürfnissen hat die Reichs-Postverwaltung dank den genialen und zeitgemäßen Reformen ihres ersten General-Postmeisters Dr. von Stephan nicht nur jederzeit Schritt gehalten, oft ist sie ihnen auch vorausgeeilt.

Auch in Minden-Ravensberg ist eine ganz ungewöhnliche Verkehrsentwicklung zu verzeichnen gewesen, von der die nachstehende auf Grund amtlicher Statistiken gefertigte Übersicht ein Bild gibt.

Übersicht

über den Postverkehr bei den Post- und Telegraphenanstalten in Minden-Ravensberg.

Art der Sendungen	Im Jahre		
	1874	1894	1908
Eingegangene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben	Stück 3067300	Stück 11346123	Stück 31855400
Aufgegebene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben	3324200	13712841	41505100
Eingegangene Pakete ohne Wertangabe	257117	842140	1702204
Aufgegebene "	341007	1077460	2085673
Eingegangene Briefe und Pakete mit Wertangabe Wertbetrag	118027	71365	77229
Aufgegebene Briefe und Pakete mit Wertangabe Wertbetrag	59805190 M. 101345 Std.	80719121 M. 67331 Std.	nicht ermittelt 71922 Std.
Eingegangene Postnachnahmesendungen	31068 Std. 8339 "	102361 Std. 51129 "	440507 Std. 45629 "
Zahl der von den Postanstalten als Verlags- anstalten abgesetzten Zeitungsnummern . . .	761476	3469284	7760579
Betrag der eingezahlten Postanweisungen	4132197 M. ausgezahlten	36674793 M. 5996352 "	83144753 M. 49961574 "
Porto- und Telegrammgebühren-Einnahme . . .	559346 "	1436755 "	110840183 3646828 "
Einnahme aus dem Verkaufe von Wechselstempel- zeichen und statistischen Marken	51729 "	52315 "	137711 "

Danach hat sich also in den letzten 35 Jahren der Briefverkehr um mehr als das Elfache, der Paketverkehr um mehr als das Sechsfache, der Barzahlungsverkehr mittelst Postanweisungen um das Zwanzigfache und die Porto- und Telegrammgebühren-Einnahme um das Sechsfache gesteigert.

Der Verkehrs zunahme entsprechend ist das Personal und die Zahl der Verkehrsanstalten Minden-Ravensbergs gewachsen. Gegen 97 Beamte (einschließlich der Postagenten) und 143 Unterbeamte bei 45 Verkehrsanstalten im Jahre 1874 sind jetzt vorhanden 490 Beamte (hierunter 123 nicht etatsmäßige und 80 weibliche) sowie 60 Postagenten; ferner 938 Unterbeamte (hierunter 198 nicht etatsmäßige und 114 in gehobenen Dienststellen — niederen Beamtenstellen — tätige). Dieses Personal ist bei 100 Verkehrsanstalten beschäftigt, nämlich bei 8 Postämtern I, 2 Telegraphenämtern I, 2 Postämtern II, 26 Postämtern III, 2 Zweigpostämtern und 60 Postagenturen. In dem Bezirke der Verkehrsanstalten befinden sich 1049 Briefkästen und 305 amtliche Verkaufsstellen für Postwertzeichen, während 1874 deren nur 145 bzw. 48 vorhanden gewesen sind. Die Zahl der seit dem Jahre 1881 ins Leben gerufenen Posthilfsstellen, bestimmt, dem Bewohner des platten Landes den Verkehr mit der Post zu erleichtern, beträgt gegenwärtig 169, von denen 66 mit Telegraphenbetrieb verbunden sind. Außerdem sind 3 lediglich dem letztnannten Betriebszweige dienende Telegraphenhilfsstellen eingerichtet.

Einen besonderen Aufschwung hat das Telegraphenwesen genommen, nachdem es — seit dem 1. Januar 1876 — mit der Reichspost verschmolzen worden war. Neben dieser Verwaltungsmasßnahme war von wohltätigem Einfluß auf die Ausbreitung des Leitungsnetzes die Erfindung des Fernsprechers und seine Verwendung für die kleineren Betriebsstellen — Postagenturen — anstatt des Morseapparates. Unter kgl. Preußischer Telegraphenverwaltung waren von 1849 bis 1866 nur 5 Telegraphenanstalten in Minden, Bad Deynhausen, Bielefeld, Blotho und Herford entstanden und unter der norddeutschen Bundes- bzw. der Reichs-Telegraphenverwaltung bis zum Ende des Jahres 1875 6 hinzugereten. Von 1876 bis 1880 wurden dann aber 32 und 1881 bis 1890 26 Telegraphenbetriebsstellen neu eingerichtet. Gegenwärtig bestehen solche — von den beiden Telegraphenämtern in Bielefeld und Minden abgesehen — bei 36 Postämtern, 56 Postagenturen, 66 Posthilfsstellen und 3 Telegraphenhilfsstellen.

Das Anwachsen des Telegraphenbetriebes zeigt die nachstehende Tabelle:

	1874	1894	1908
Zahl der eingegangenen Telegramme	37842	132649	250521
" " ausgegebenen "	36882	126914	231319

Das erste Ortsfernnetz wurde 1886 in Bielefeld mit Gadderbaum und Brackwede eingerichtet. Über die rasche Entwicklung dieses Verkehrs zweiges gibt die nachfolgende Zusammenstellung nähere Auskunft:

Es sind Ortsfernnetze entstanden in	im Jahre	Zahl der Sprechstellen		Zahl der im Jahre 1908 aus- geföhrten Ver- bindungen
		im ersten vollen Betriebsjahr	Ende 1908	
Bielefeld mit Brackwede	1886	93	2074	3296877
Minden	1887	47	752	1467087
Herford	1889	40	505	814873
Bad Deynhausen . . .	1896	25	327	725863
Bünde	1897	40	270	439805

Es sind Ortsfernansprechstellen entstanden in	im Jahre	Zahl der Sprechstellen		Zahl der im Jahre 1908 ausgeführten Verbindungen
		im ersten vollen Betriebsjahr	Ende 1908	
Lübbecke	1898	17	90	58813
Blotho	1900	20	86	109361
Werther	1901	8	31	13952
Steinhagen	"	6	28	15568
Pr. Oldendorf	"	11	23	12106
Halle i. W.	"	23	56	38145
Borgholzhausen I	"	14	27	24977
Verßmold	1902	15	32	22856
Nahden i. W.	"	7	24	15885
Dielingen	"	17	33	47275
Enger	1904	24	48	33480
Zahde	1905	15	20	16787
Levern	1906	10	10	4367
Petershagen	"	15	18	10660
Wehdem	"	7	11	7992
Bruchmühlen	1908	—	7	1998

Die Länge der Fernsprechanschlußleitungen, die bis zum Jahre 1889 rund 177 km betrug, ist gegenwärtig auf 14 621 km angewachsen.

Schließlich ist noch der durch die sozialen Wohlfahrtsgesetze der Kranken-, Unfall-, Alters- und Invalidenversicherung der Postverwaltung zugewiesenen Aufgaben zu gedenken. Die damit übernommenen Geschäfte sind alljährlich gestiegen. Im Jahre 1894 betrug der Wert der verkauften Invalidenmarken bei den Postanstalten Minden-Ravensbergs 572 552 Mark, im Jahre 1908 1 331 453 Mark; die Summe der gezahlten Renten ist in demselben Zeitraume von 383 570 Mark auf 1 798 715 Mark angewachsen.

Es sind in Minden-Ravensberg vorhanden 7 reichseigene Postgebäude mit einem Bauwerte von 2 205 000 Mark; hiervon wurden 4, darunter das neue Verwaltungsgebäude der Ober-Postdirektion in Minden, mit 1 578 000 Mark Baukapital erst in den letzten 7 Jahren aufgeführt. Die Diensträume an den kleineren Orten waren zumeist in vorhandenen Häusern angemietet; es ist darin vor allem in dem letzten Jahrzehnt der Verwaltung der Ober-Postdirektion, das sich neben der Sorge für die Lösung der großen Aufgaben des Verkehrs durch das Bestreben besonders kennzeichnet, gesunde und praktische Diensträume zum Wohle des Personals und zum Nutzen des Betriebs sowie eine gesunde Wohnung für den Postamtsvorsteher zu schaffen, ein erheblicher Wandel eingetreten: unter den angemieteten 33 Gebäuden befinden sich jetzt 20 eigens für die Zwecke des Postdienstes nach den Plänen der Reichs-Postverwaltung aufgeführte Mietposthäuser, von denen seit 1899 16 entstanden sind. Neue Dienstmöbel von solidem und gefälligem Aussehen haben die alten zum Teil unpraktischen Stücke allenthalben verdrängt.

Die bei der Reichs-Postverwaltung seit dem Rechnungsjahr 1897 betätigten Fürsorge für gesunde und bequeme Wohngelegenheiten für Beamte und Unterbeamte an kleineren Landorten und allein gelegenen Bahnhöfen hat auch in Minden-Ravensberg seit 1902 zum Bau von Wohnhäusern Anlaß gegeben. Es sind jetzt vorhanden 1 Beamtenwohnhaus für 4 Familien und 4 Unterbeamtenwohnhäuser für je 4 Familien, sowie 4 Unterbeamtenwohnhäuser für je 2 Familien. Außerdem ist ein Zweifamilienhaus für Unterbeamte angemietet.

So bildet Minden-Ravensberg einen guten Teil des deutschen Postverkehrs-wesens, in dessen Bau rastloser Schaffenstrieb dank der wohlbegündeten Macht des Reiches Stein auf Stein fügen konnte. Es hemmt auch fernerhin kein Stillstand seine weitere Ausgestaltung. Die Bedürfnisse des Erwerbs- und Verkehrs-lebens wachsamem Auges zu verfolgen und ihm neue Hilfsmittel zum weiteren Gedeihen zu schaffen, das ist unserer Reichs-Postverwaltung stetiges Streben. Erst am 1. Januar dieses Jahres hat sie den mannigfachen Postverkehrsformen als eine neue den Postcheckverkehr hinzugefügten, mit dem der Verbreitung eines unseres wirtschaftlichen Fortschritten entsprechenden, in Deutschland bisher noch wenig gebräuchlichen Zahlungssystems der Weg gebahnt werden soll. Mögen Handel und Verkehr weiter emporblühen unter dem schirmenden Fittich des Hohenzollern-aars: Post und Telegraphie werden kraft ihrer bewährten Organisation und zielbewußtsten Leitung, die ihren Weltruf begründet haben, allen Aufgaben gerecht werden.

