



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Minden-Ravensberg unter der Herrschaft der Hohenzollern

Tümpel, Hermann

Bielefeld, 1909

Zweiter Abschnitt. Das 19. Jahrhundert.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82523](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-82523)

Es kosteten:

Von	nach	der einfache Brief zu 1 Lot (16 g)	Kaufmanns- waren das Pfund	Geldpakete bis 100 Tlr.
Minden	Herford und Bielefeld	1 ggr. (12 Pf.)	4 Pf.	4 ggr.
Minden	Berlin	2 ggr.	1½ ggr.	16 ggr.
Herford und Bielefeld	Berlin	2½ ggr.	1½ ggr.	16 ggr.

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

Trotz dieser gegenüber denen der Nachbarländer und der Reichspost überaus
günstigen Taxen fehlte es nicht an Boten, die den Gesetzesvorschriften zuwider
gewerbmäßig 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, Brochagen, Versmold, 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
Verfügungen begegnen 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 schicksalsschwere
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 zu-
treffendsten 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 Mißbräuche 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 Tage 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 Beförderungstrecke 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 Entfernungstafeln, 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 Zeitungen 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 Tage 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. uff. Für je 6 g mehr wurde die Hälfte der Grundtage 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 forsischen Eroberers, schamlose Brieveröffnungen systematisch betrieben wurden, so fehlt kein Zug mehr an dem abstoßenden Bilde des Postverkehrs aus jenem unheilvollen Zeitabschnitte.

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 Generalpostamt mit der Wiederherstellung der postalischen Verhältnisse betraut waren. Und so konnte denn dieses schon am 16. Januar 1814 in einer Zirkularverfügung 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 setzten 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 Kariolposten 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 1881 durch die Reichs-Postverwaltung mit der Neuordnung des Landpostwesens, der Schaffung der fahrenden Landbriefträger und der Posthilfsstellen zum großartigen Abschlusse 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 anzeigte, damit die Einwohner mit ihm in Austausch treten konnten, für Orte und Anwesen 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 ein- bis zweimal wöchentlich durch Boten zuzuführen. In Minden-Ravensberg, das bei der dem niedersächsischen Bauern eigenen vereinzelter 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 mochte hier auch damals allerdings noch recht gering gewesen sein; nach dem auf gekommenen Bestellgelde, 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 in Folge 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 Entfernungen 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 Schienennetze 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.

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

Der Verkehrszunahme 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 Briefkasten und 305 amtliche Verkaufsstellen für Postwertzeichen, während 1874 deren nur 145 bezw. 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 letztgenannten 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 Verwaltungsmaßnahme war von wohlthätigem 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- bezw. der Reichs-Telegraphenverwaltung bis zum Ende des Jahres 1875 6 hinzugegetreten. 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	37 842	132 649	250 521
„ „ ausgegebenen „	36 882	126 914	231 319

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

Es sind Ortsfernsprechnetze entstanden	in	im Jahre	Zahl der Sprechstellen		Zahl der im Jahre 1908 aus- geführten Ver- bindungen
			im ersten vollen Betriebsjahre	Ende 1908	
Bielefeld mit Brackwede		1886	93	2074	3296 877
Minden		1887	47	752	1467 087
Herford		1889	40	505	814 873
Bad Deynhausen . .		1896	25	327	725 863
Bünde		1897	40	270	439 805

Es sind Ortsfernspredneze entstanden	in	im Jahre	Zahl der Sprechstellen		Zahl der im Jahre 1908 aus- geführten Ver- bindungen
			im ersten vollen Betriebsjahre	Ende 1908	
Lübbecke		1898	17	90	58813
Wlotho		1900	20	86	109361
Berther		1901	8	31	13952
Steinhagen		"	6	28	15568
Pr. Oldendorf		"	11	23	12106
Halle i. W.		"	23	56	38145
Borgholzhausen 1		"	14	27	24977
Verßmold		1902	15	32	22856
Radde i. W.		"	7	24	15885
Dießlingen		"	17	33	47275
Enger		1904	24	48	33480
Lahde		1905	15	20	16787
Levern		1906	10	10	4367
Petershagen		"	15	18	10660
Behdem		"	7	11	7992
Bruchmühlen		1908	—	7	1998

Die Länge der Fernsprechan Anschlußleitungen, die bis zum Jahre 1889 rund 177 km betrug, ist gegenwärtig auf 14621 km angewachsen.

Schließlich ist noch der durch die sozialen Wohlfahrtsgeetze 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 572552 Mark, im Jahre 1908 1331453 Mark; die Summe der gezahlten Renten ist in demselben Zeitraume von 383570 Mark auf 1798715 Mark angewachsen.

Es sind in Minden-Ravensberg vorhanden 7 reichseigene Postgebäude mit einem Bauwerte von 2205000 Mark; hiervon wurden 4, darunter das neue Verwaltungsgebäude der Ober-Postdirektion in Minden, mit 1578000 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 betätigte 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 wohlbegründeten Macht
des Reiches Stein auf Stein fügen konnte. Es hemmt auch fernerhin kein Still-
stand seine weitere Ausgestaltung. Die Bedürfnisse des Erwerbs- und Verkehrs-
lebens wachamen 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 Postscheckverkehr hinzugefügt, mit dem der Verbreitung eines
unseren 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 ziel-
bewußten Leitung, die ihren Weltruf begründet haben, allen Aufgaben gerecht
werden.

