



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Minden-Ravensberg unter der Herrschaft der Hohenzollern

Tümpel, Hermann

Bielefeld, 1909

2. Von 1813 - 1866.

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

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.