

Zeitschrift:	Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn
Herausgeber:	Historischer Verein des Kantons Solothurn
Band:	12 (1925)
Artikel:	Die Entwicklung des Postwesens der Republik Solothurn 1442-1849
Autor:	Ochsenbein, A.
Kapitel:	Einleitung : die Entstehung der Post
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-322225

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Einleitung.

Die Entstehung der Post.

Eine Geschichte der Entwicklung der Post läßt sich nach ihrem heutigen Stande und mit Rücksicht auf eine Methode, welche sich lediglich an überlieferte Urkundenbelege hält, am besten darstellen, wenn man den innern Zusammenhang beleuchtet, in welchem dieses Verkehrsmittel zu dem gesamten Staats- und Erwerbsleben eines Volkes steht.

Der Boden, aus welchem der Verkehr im allgemeinen herauswächst, wird durch die kulturellen Zustände, die politischen, wirtschaftlichen und persönlichen Interessen und Bedürfnisse der Menschheit gebildet. Unter ihnen ergeben sich als Grundlagen seiner historischen Ausgestaltung einerseits insbesondere Bildung, Bevölkerungsdichte, arbeitsteilige Produktion, zum andern berufsmäßiger Gütertausch durch Handel und Transport. Endziel und Mittel für das weitere Gedeihen des Verkehrs sind Sicherheit, Regelmäßigkeit und Geschwindigkeit. Da er seinem Begriff und Wesen nach in der Überwindung von Raum und Zeit besteht, so fand dieselbe mangels technischer Erfindungen bis zur Neuzeit eine direkte Erleichterung lediglich in Bezug auf die Fahrbahn.¹⁾ Letztere war für Jahrtausende vorausbestimmt; es sind das Wasser und die Straßen. So lange die Kunst des Straßenbaues auf primitiver Stufe stand, bot das Wasser den sichersten, billigsten und oft auch den einzigen möglichen Weg. Dies gilt wenigstens für den Warentransport, für welchen die Benützung des Landwegs im Vergleich zur ökonomischen Wasserstraße mit zu viel Opfern an Zeit, Geld und Mühe verknüpft war. Erst im spätern Altertum begann die aufblühende Technik der Straßenanlage für die weitere Verkehrsentwicklung eine führende Rolle zu übernehmen. In der römischen Kaiserzeit stärkt — trotz der Konkurrenz der Schifffahrt — der gesteigerte Handels- und Reiseverkehr auch den Landtransport. Es wurden für den bedeutenden durchgehenden Verkehr und zur Beschleunigung der Nachrichtenbeförderung Straßen angelegt. Aber die Völkerwanderung mit ihren rein destruktiven Folgen zerstörte die durch die römische Technik geschaffene Organisation. So stellt sich uns denn das Kommunikationswesen des Frühmittelalters, im Vergleich zu dem des untergegangenen Weltreiches, als ein kläglicher, ungeheurer Rückfall dar. Erst die Städtegründungen wirkten von neuem belebend auf

¹⁾ Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, pag. 1 ff.

den Verkehr ein. Mit dem Aufkommen der arbeitsteiligen Produktion und eines Güteraustausches auf den städtischen Märkten begannen sich die Hauptlinien des damaligen Verkehrs herauszubilden. Bald bedingten weitere Faktoren eine Ausdehnung dieses entstehenden Netzes. Sein Wirkungskreis weitet sich durch das Aufkommen der Messen, Kreuzzüge, Kolonialpolitik, Erfindung der Buchdruckerkunst und Entwicklung der Presse. Durch die Hebung des volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Niveaus nimmt der Verkehr zu, der in Wissenschaft und Technik mächtige Förderer findet. „Je mehr die Kultur in geistiger Beziehung sich entfaltet, desto reger wird er; in gleichem Maße gewinnen der Fernverkehr und anderseits die Regelmäßigkeit der Tauschbeziehungen an Bedeutung. Damit werden die Raum überwindenden Transportmittel für das Kulturleben unentbehrlich und steigen zu Kulturmessern empor, damit tritt aber auch das Bedürfnis nach einem regelmäßigen System und einer zielbewußten Organisation des Beförderungsdienstes auf.“¹⁾ Dies zur Geschichte des Verkehrs in ihren allgemeinen Umrissen.

Bei Anbruch der Neuzeit entstand fast unscheinbar, inmitten politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen, für die Nachrichtenübermittlung „une belle invention“, die Post.²⁾ Wie kaum eine andere Verkehrseinrichtung wurde sie bald für die Menschheit zu einem Bedürfnis. Als Vermittlerin von Mitteilungen verbindet sie die zerstreuten Glieder der Gesellschaft und stellt in der Reihe der übrigen Verkehrsinstitutionen eine wesentliche Ergänzung dar.

Versuchen wir den Begriff der Post zu bestimmen, so finden wir, daß wir darunter einen Großbetrieb zur regelmäßigen Beförderung von Nachrichten, Paketen, Geld und Personen zu jedermanns Gebrauch gegen feste Gebühren zu verstehen haben.³⁾ Gehen wir von dieser Definition aus und verfolgen wir in kurzen Zügen den Entwicklungsgang der Post, so bietet sich uns folgendes Bild:

Die Frage, wann eine Posteinrichtung entstand, beantwortet sich aus der Überlegung, daß die Einführung eines Postdienstes naturgemäß das Vorhandensein einer Notwendigkeit für die Unterhaltung von ständigen Verkehrsverbindungen voraussetzt. Das Bedürfnis, Mitteilungen von einem andern Ort, welchen man selbst nicht persönlich erreichen kann, zu bekommen, liegt in der Entwicklung der Kultur und der menschlichen Gesellschaft. Daher ist es ein vergebliches Unternehmen, nach einem Erfinder der Post zu suchen, und unstatthaft, von einer Erfindung zu sprechen; denn derartige wirtschaftliche Gebilde werden nicht entdeckt, sondern entwickeln sich allmählich im Laufe der Jahrhunderte aus

¹⁾ Huber, op. cit., pag. 12.

²⁾ Ausspruch von Madame de Sévigné, zitiert bei Huber, op. cit., pag. 13.

³⁾ van der Borght, Das Verkehrswesen, pag. 548.

kleinen Anfängen heraus. Ein solches Bedürfnis tritt zuerst bei den Regierungen aus militärischen und politischen Rücksichten auf, sodann aus wirtschaftlichen Gründen für die Handelswelt, um eine ständige Fühlung mit den Preiskonjunkturen herzustellen, und zuletzt wird es auch in der Masse durch die sich mehr und mehr ausbreitende Bildung erweckt. Sowohl die militärischen wie die spekulativen Faktoren wurzeln in einem gemeinsamen Kulturprozeß, nämlich in einer wachsenden Zentralisierung und Universalisierung.¹⁾

Werfen wir zunächst einen Blick auf das Postwesen der antiken Völker: Die ältesten Nachrichten über postalische Einrichtungen finden sich bei den Geschichtsschreibern der klassischen Zeit. Herodot und Xenophon berichten mit Anerkennung und Bewunderung von den Verkehrsanstalten, die in Persien zustande kamen, nachdem es durch die Zentralisierung zu einer Weltmacht wurde. Bereits damals kannte man den Relaisdienst. In den drei bis vier Meilen von einander entfernten, an den Straßen gelegenen Stationshäusern standen stets gesattelte Pferde und zum Aufbruch gerüstete Männer bereit. Der erste Reiter übergab das zu Befördernde dem zweiten, bis der letzte mit seinem Brief ans Ziel gelangte. Die Sendung ging somit durch eine Kette von einander sich ablösenden Gliedern. Nach der Zerstörung des Perserreiches durch Alexander den Großen kam das persische Postwesen auch in andern morgenländischen Staaten auf, verlor aber mit dem Verfall und der Zersplitterung des vom griechischen Weltoberer gegründeten Reiches seine Bedeutung.²⁾

Der Verkehr im alten Griechenland fand, gemäß der natürlichen Beschaffenheit des Landes, vielfach zur See statt. Einer größeren Bedeutung des griechischen Postwesens stand die politische Zerfahrenheit hindernd im Wege. Daher genügte es für den provinziellen Verkehr vollauf, wenn für die einzelne Leistung ein Bote gedingt wurde, welcher die Distanz zwischen Absender und Empfänger ohne regelmäßige Ablösung zurücklegte.

Ähnlich den persischen waren die römischen Posteinrichtungen organisiert. Schon unter der Republik mußten die in den Provinzen reisenden Beamten von den Bewohnern nach gesetzlichen Vorschriften verpflegt und deren Wagen frondeweise mit Vorspann weiterbefördert werden. Nach dem Fall der Republik wandte Kaiser Augustus der Vervollkommenung der Post, welche sich nunmehr cursus publicus nannte, seine besondere Aufmerksamkeit zu. Die Notwendigkeit dazu ergab sich durch die fortwährende Ausdehnung des Staates und die Zentralisierung der Verwaltung. Aus diesem Grunde mußte eine Organisation geschaffen werden, welche das ganze Reich umspannte, um durch sie von allen wichtigen

¹⁾ Huber, op. cit., pag. 17.

²⁾ Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Posten, pag. 13—20.
Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, pag. 313.

tigen Vorfällen und Ereignissen in kürzester Frist Kenntnis zu erhalten. Er führte an den Hauptknotenpunkten auf Kosten der Provinzen Fahrgäste ein, welche in die gewöhnliche, mit Ochsen, Maultieren oder Eseln bespannte Wagenpost, in die für Reisende, Eilgüter und Briefe bestimmte Schnellpost und die in dringenden Fällen gebrauchte Kurierpost zerfielen. Die Beschaffung und der Unterhalt der Transportmittel auf den Stationen war Sache der Gemeinden, denen daraus drückende Lasten erwuchsen. In den nachchristlichen Jahrhunderten kam der *cursus publicus*, der von den Provinzialen als Plage angesehen wurde, durch Mißbräuche und Erpressungen in Verruf.¹⁾

Alle diese Verkehrseinrichtungen des Altertums waren jedoch lediglich durch Regierungsbedürfnisse hervorgerufen worden. Der Private durfte davon keinen Gebrauch machen. Zur Übermittlung solcher Nachrichten und Sendungen mußte man sich daher, wenn sich dazu keine andere Gelegenheit bot, besonderer Boten bedienen. In diesem Sinne äußert sich Cicero, daß das Briefschreiben zwar eine ganz schöne Sache sei, um sich mit seinen entfernten Freunden zu unterhalten und zu verständigen, daß man aber leider keine Mittel besitze, um die Briefe an ihren Bestimmungsort gelangen zu lassen.²⁾

Mit der Auflösung des Römerreiches teilte der *cursus publicus* das Schicksal aller andern Institutionen des untergehenden Staates. Die Völkerwanderung und die mit ihr hereinbrechende Umwälzung der Staatengebilde waren keineswegs geeignet, der Entwicklung des Postwesens Vorschub zu leisten.

Ihre zerstörenden Wirkungen machten sich vielmehr auch auf dem Gebiete des Verkehrslebens in dem Maße geltend, daß sie bei nahe jede Spur des ehemaligen Bestandenen verwischten. Erst nach Jahrhunderten, als sich die Völker wieder an feste Wohnsitze gewöhnt hatten, trat das Bedürfnis zur Schaffung von Verkehrsanstalten von neuem hervor. Und zwar wurde es wiederum durch das staatliche Interesse bedingt. Mit der wachsenden politischen Zentralisation machte sich unter Karl dem Großen die Notwendigkeit geltend, Postkurse einzurichten, um sich mit den einzelnen Teilen seines weit ausgedehnten Reiches in Verbindung setzen zu können. Von den Kurierzügen, welche von Frankreich nach Spanien, Italien und Deutschland führten, fehlen jedoch nähere Nachrichten. Nach der Teilung des karolingischen Staates geschah für die Verkehrserleichterungen so gut wie nichts mehr.

Dieser Zustand erklärt sich aus der Zerfahrenheit der politischen und sozialen Verhältnisse der damaligen Zeit. Politisch bietet uns das Frühmittelalter das Bild eines Zerfalles der Staaten in zahllose Grundherrschaften. Deren Gewalthaber standen sich

¹⁾ Hartmann, op. cit., pag. 25—116.

Sax, op. cit., pag. 314—317.

²⁾ Der Weltverkehr und seine Mittel, pag. 748.

oft feindlich gegenüber und die Gebiete blieben scharf von einander abgetrennt. Es gebrach an einer einheitlichen Staatsleitung, daher brauchte man auch keine Verkehrsanstalten. Ebenfalls fehlte bei der breiten Masse das Bedürfnis dazu. Die Kenntnis des Lesens und Schreibens war noch nicht Gemeingut des Volkes geworden, sondern blieb ein Vorrecht weniger Gebildeter. Dann war auch selten Mitteilenswertes vorhanden. Der Mensch des Frühmittelalters wäre in Verlegenheit gewesen, hätte er die Post besessen, um jederzeit Mitteilungen geben und empfangen zu können. Sein Leben verfloß im gleichmäßigen Rhythmus einer begrenzten Welt. Neuigkeiten, die über den engen Kreis seiner Privatexistenz gingen, gelangten spärlich zu ihm. Was sich jenseits der Stadtmauern abspielte, berührte ihn entweder im Anprall kriegerischer Geschehnisse oder im Austausch von Nachrichten, die ihm Pilger und fahrende Leute zutragen. Der Gedanke, in regelmäßig wiederkehrenden Stunden politische, wirtschaftliche oder persönliche Neuigkeiten empfangen zu können, wäre ihm phantastisch erschienen. Auch das wirtschaftliche Leben war noch nicht mächtig genug, um von sich aus einen Nachrichtenverkehr zu organisieren. Herrschte doch bis etwa zum 12. Jahrhundert die Eigenproduktion und geschlossene Hauswirtschaft vor. Erst mit dem Heraustreten aus der Lokalwirtschaft gewinnt die städtische Handelskorrespondenz selbständige Bedeutung.

So entbehrt das Frühmittelalter einer politischen Einigung, der Bildung der Masse, der Intensität und räumlichen Ausdehnung des Gütertauschs. Weil aber diese grundlegenden Faktoren für die Entwicklung der Post fehlen, ist es nicht verwunderlich, daß eine öffentliche Verkehrsanstalt ausblieb. Daher weist diese Zeit auf dem Gebiet des Verkehrs im großen und ganzen mehr Vorbereitendes als bereits Ausgeführtes auf. Die für die Errichtung eines Nachrichtendienstes erforderlichen Bedingungen gab es bloß in den Zentren eines regen geistigen und wirtschaftlichen Lebens. Solche Mittelpunkte der damaligen Zivilisation waren die Klöster, Universitätsstädte, die Residenzsitze der Bischöfe, die Handels- und Messeplätze. Dergestalt gingen die Bestrebungen zur Schaffung einer Nachrichtenorganisation nicht wie im Altertum vorzugsweise von der Staatsgewalt, sondern von einzelnen Körperschaften aus.

Wohl zuerst empfanden die Klöster, die frühesten Stätten geistiger Bildung, das Bedürfnis, untereinander in Verkehr zu treten und dauernde Beziehungen zu unterhalten. Zur Erreichung dieses Zweckes bedienten sie sich der Pilger, Mönche oder Klosterdiener als Boten. Daß dieselben auch von der übrigen Bevölkerung in Anspruch genommen worden sind, ist historisch nachgewiesen.

Später, als Universitäten entstanden, errichteten sie besondere Kurieranstalten, um den Verkehr, welche diese Schulen sowohl untereinander, als mit der Heimat der sie Besuchenden

unterhielten, zu erleichtern. Sie erlangten allmählich so große Ausdehnung, daß sie für die Fortschaffung der ihnen anvertrauten Sachen Pferde und Wagen zu verwenden genötigt waren und sich dann auch mit der Personenbeförderung zu befassen begannen. Von diesen Posteinrichtungen war diejenige der Pariser Universität die weitaus bedeutendste. Es steht wohl außer Zweifel, daß deren Kuriere ebenfalls andern als nur den zur Universität in Beziehung stehenden Personen zugänglich waren und so die Be- sorgung von privaten Briefen übernahmen.

Für die Beförderung von Neuigkeiten bediente man sich auch derjenigen Leute, welche aus besonderer Veranlassung oder durch die Natur ihres Berufes gezwungen waren, Reisen in andere Ge- genden zu unternehmen. Eine solche gelegentliche Nachrichten- übermittlung wurde durch die Pilger, Söldner und das fahrende Volk bewerkstelligt. Zu den wenigen Leuten, die wegen ihres Be- rufes auf die Wanderung mußten und deshalb Briefe billig be- fördern konnten, gehörten die Fuhrmänner, Schiffer und Metzger. Letztere stellen für den Briefverkehr eine eigentümliche Erschei- nung dar. Da sie durch ihr Handwerk genötigt waren, für den Einkauf von Vieh umherzureisen, boten sie ein günstiges Mittel zur Beförderung von Korrespondenzen. Dies benutzten Kaufleute und andere briefschreibende Personen, um durch jene im Wege freien Übereinkommens, ihre Briefe bestellen zu lassen. In einigen Städten, namentlich solchen Süddeutschlands, erhielten die Metz- gerposten eine bestimmte Organisation. Ähnlich wie hie und da die Schifferzunft, so erklärte sich auch jene der städtischen Be- hörde gegenüber bereit, gegen eine festgesetzte Entschädigung oder Befreiung von Kommunallasten, innerhalb gewisser Grenzen und bestimmter Zeit, nach einer unter sich zu verabredenden Reihen- folge den Postdienst zu übernehmen.

Der obrigkeitliche Nachrichtenverkehr vollzog sich durch die Läuferboten. Auch bei den Trägern der Staatsgewalt machte sich allmählich das Bedürfnis geltend, zum Austausch von wichtigen Meldungen miteinander in Beziehung zu treten. Da im Frühmittel- alter das politische Leben in den Städten sein Zentrum fand, so organisierten deren Verwaltungen schon beizeiten Boteneinrich- tungen. In jeder größern Stadt stellte der Rat zur Beförderung der Briefe, kleinen Pakete und Wertsachen, zuverlässige Leute als Boten an. Mittelst besonderer Verordnungen wurden ihre Rechte und Pflichten genau umschrieben. Wegen der Rechtsunsicherheit war ihr Dienst oft gefährlich. Daher suchte man sie zu schützen, namentlich durch ihre Bewaffnung und besondere Amtskleidung. Um sie zu einer zuverlässigen Erfüllung ihrer Aufgaben zu ver- halten, mußten sie in einem Eid geloben, dem Rat stets treu dienen zu wollen. Für ihre Leistungen bezogen sie einen bestimmten Lohn. Die Läufer wurden nur abgesandt, wenn Briefe zur Be- förderung vorlagen, regelmäßige Kurse mit vorausbestimmten Ab- gangszeiten führten sie nicht aus. Mit den Posteinrichtungen des

Altertums zeigen sie insofern eine Ähnlichkeit, daß beide aus demselben staatlichen Bedürfnis hervorgingen und auch diese städtischen Boten dem Privatverkehr zunächst verschlossen blieben. Sie hatten ausschließlich für die Missiven ihrer Behörden bereit zu stehen. Erst später durfte sich auch der allgemeine gesellschaftliche Verkehr an diesen Boteneinrichtungen beteiligen. Doch mußte in einigen Städten oft die Bewilligung des Bürgermeisters nachgesucht werden; damit wollte die Obrigkeit verhindern, daß ihre Kuriere zu sehr vom Privatdienst beansprucht würden.

In der Geschichte der mittelalterlichen Korrespondenzbeförderung spielen die Boteneinrichtungen der Handelskorporationen keine unbedeutende Rolle. Besorgte bis zum Zusammenschluß der Kaufleute in eine berufsgenossenschaftliche Verbindung der Einzelne für sich und seine Bekannten individuell den Briefverkehr, so begannen jene von nun an die Leitung der Nachrichtenübermittlung in eigene Hand zu übernehmen und stellten besondere Boten an. Die Notwendigkeit dazu ergab sich, da geeignete Einrichtungen fehlten, oder wo solche bestanden, keine Garantie für zuverlässige Bestellung vorhanden war.

Die Technik des gesamten Botenverkehrs war höchst einfach. Mußte ein Brief vertragen werden, dann dingte man sich für diesen isolierten Gang einen Läufer. Er diente also nur einem Auftraggeber. Später übermittelten diese Boten regelmäßig mehrere Briefe, was einer Zeit- und Kostenersparnis gleichkam. Aber noch immer legten sie den ganzen Weg vom Absender bis zum Empfänger zurück, wodurch sie in der Lage waren, auch mündliche Aufträge auszurichten. Da nur wenige Korrespondenzen mitgenommen werden konnten, waren die Beförderungskosten ziemlich hoch, sodaß sich die Überbringung von Mitteilungen nur bei außergewöhnlich wichtigen Anlässen lohnte. Erst bei den Postanstalten der öffentlich-rechtlichen Korporationen finden wir die Einrichtung, daß mehrere Boten im Wechsel oder auf festen Strecken laufen, und die Einführung von Stationen für den Pferdewechsel.

Diese Organisation der Nachrichtenübermittlung, welche vom Zufall und der Gunst der Obrigkeit abhing, entsprach durchaus den Bedürfnissen und dem Charakter des Staatswesens ihrer Zeit. Erst als sich die verschiedenen Voraussetzungen, welche oben als treibende Faktoren der Verkehrsentwicklung skizziert wurden, einstellten, bildeten sich die Grundlagen für die Anfänge der neuzeitlichen Post. Im ausgehenden Mittelalter erfährt das politische und kulturelle Leben eine vollkommene Umgestaltung, welche auch das Entstehen einer Postanstalt in unserem heutigen Sinne bedingte. Politisch charakterisiert sich die neue Zeit durch das Wachsen des Einheitsstaates. In Frankreich und England begann sich die zentrale Regierungsgewalt an den Aufgaben des Staates in steigendem Maße zu betätigen. Innerhalb Deutschlands machte sich eine gewisse Konzentration der zahlreichen Territorien zu einzel-

nen größeren Gebieten geltend. Diese staatenbildende Tendenz hatte zur Folge, daß sich die Notwendigkeit eines organisierten Verkehrswesens für die Regierungszwecke zeigte, und deshalb er- stehen in verschiedenen Ländern für die Bedürfnisse der Verwal- tung Staatsposten. Sie stellen sich, wie der römische Botendienst, als Ausfluß der aufkommenden Souveränität und der Erweiterung der politischen Grenzen dar, und wie der *cursus publicus*, so blieben auch sie zunächst dem Privatverkehr verschlossen. Aber die zu- nehmende Bildung und der wirtschaftliche Aufschwung brachten bald eine Änderung dieses Zustandes. Das erwachende Geistes- leben, welches in den Entdeckungen der Seefahrer, der Erfindung der Buchdruckerkunst, in Humanismus und Reformation die tief- ren Ursachen findet, dehnte das Bedürfnis zu einer regelmässigen Korrespondenzbeförderung auch auf breitere Massen aus. Nun kommt der Nachrichtenverkehr in Gestalt des Briefes auf. Diente er vorher hauptsächlich staats- und handelspolitischen Interessen, so wird er jetzt zum Träger des Gedankenaustausches. In dem Maße als sich das Verkehrsbedürfnis auf immer weitere Kreise ausdehnte, mußten die der Verwaltung dienenden Kurieranstalten ihre strengen Ausschlußverbote fallen und die Gesamtheit daran teilnehmen lassen. Diese Entwicklung förderte noch eine ökono- mische Überlegung, indem man bald auf den Gedanken kommen mußte, die Unkosten der Nachrichtenbeförderungsanstalten zu vermeiden und deren Ertrag dadurch zu steigern, daß man gegen Entgelt auch die Privatsachen mitnahm. Sobald die Staatspost allen zugänglich wurde, entstand die moderne Post. Nun konnten ebenfalls technische Neuerungen geschaffen werden und solche, die sich vorher zu entwickeln begannen, weiter ausgeführt werden; denn der Staat besaß seit der Zentralisierung Macht und Mittel dazu. Darunter fallen insbesondere die Ausdehnung fester Routen- netze, die Bestimmung der Zeitfolge und Dauer der einzelnen Transportleistungen und die Zusammenfassung der zersplitterten Betriebe, wodurch ein einheitlicher Wille durchgesetzt werden konnte.

Wegen des Interesses, welches der Staat von jeher für die Post hatte, mischte er sich stets in ihre Verwaltung ein und behielt sich besondere Rechte vor. Das bedeutendste unter ihnen ist das Regal, welches einen, die Wirksamkeit der Post lähmenden Wett- bewerb fernhalten muß. Es berechtigt nämlich eine bestimmte Transportanstalt zur ausschließlichen Befugnis, die Beförderung von Personen und Gegenständen zu betreiben. Hieraus entstand später der Postzwang, welcher das Publikum verpflichtet, sich für die Versendung gewisser Sachen der Post zu bedienen. Der- gestalt beschränkt das Regal nur das Gewerbe, der Zwang da- gegen die Gesamtheit der Versender.

In der Verwaltung des so gesicherten Regals lassen sich zwei ganz verschiedene Stufen unterscheiden. Da der Staat in der Rege- lung dieses Verkehrszweiges noch wenig Erfahrung besaß, war

die Verpachtung die gegebene Betriebsform. Er ist Eigentümer des Monopols, überträgt aber die Ausführung einem privaten Unternehmer. Ersterer bezieht einen vertraglich festgesetzten Zins, währenddem der Pächter den Gewinn behalten darf, der durch Betriebsersparnis und billige Arbeit umso größer werden kann. Diese Verwaltungsart bezeichnet man als den delegierten Staatsbetrieb. Meistens vollzog sich später die Übernahme in Eigenbetrieb; der Staat verwaltet die Verkehrseinrichtung nunmehr selbstständig. Im allgemeinen sah er in der ersten Periode seiner Verwaltungstätigkeit die Post als Erwerbsquelle an. Er bietet der Volkswirtschaft eine höhere Verkehrssicherheit und erstrebt folgerichtig einen möglichst großen Gewinn.

Betrachten wir nunmehr den konkreten Werdegang der Post in Frankreich und Deutschland, welche beiden Länder uns zwei verschiedene Entwicklungstypen geben.

Die Entstehung der Post in Frankreich¹⁾ war durch die zielbewußte Herrschaft Ludwigs XI. begünstigt, der seiner Zeit und allen Völkern voraus sein Land zu einer einheitlichen Nation vereinigte. Infolge dieser Politik wurde auch die Ausgestaltung des Verkehrs notwendig. Soll ein Staat nach einem absolutistischen Willen von einer Zentrale aus regiert werden, so macht sich stets das Bedürfnis nach einer Organisation geltend, um von entfernten Gebieten her Nachrichten an den Regierungssitz zu übermitteln, Befehle hinauszusenden und endlich Beamte und Militärs innerhalb des Reiches befördern zu können. Dieser Gedanke verwirklichte sich zur Tat durch das königliche Dekret vom 19. Juni 1464, wodurch auf den Hauptrouten ein amtlicher Reitpostdienst geschaffen wurde. In Stationen von vier zu vier Stunden hielten zuverlässige Leute eine Anzahl von Pferden bereit, um die vom König abgesandten Kuriere gegen bestimmte Rittgebühren zu begleiten, ferner alle vom König ausgehenden und an ihn gerichteten Despeschen, sowie die in seinen Diensten reisenden Personen zu befördern. Die Leitung und Überwachung des Betriebes besorgte der conseiller grand maître des courreurs de France. Eine allgemeine Benützung dieser Anstalt durch den privaten Verkehr war streng untersagt. Daher ist sie noch keine Post im modernen Sinne; denn es fehlt ihr das wesentliche Merkmal: die Zugänglichkeit für jedermann. Weil sie nur Regierungszwecken diente, fand eine regelmäßige Abfertigung der Boten nicht statt, sondern nur, wenn es das Bedürfnis dazu erheischte. Diese königlichen Posten bereiteten der Pariser Universitätsbotenanstalt, welche bis dahin auch einen Teil des obrigkeitlichen Verkehrs vermittelte, nicht geringe Konkurrenz, und es war natürlich, daß die Leistungen der letzteren umso mehr zurückgingen, je weiter erstere ihre Wirksamkeit ausdehnten. Unter Heinrich III. wurde verordnet, daß alle Kuriere,

¹⁾ Al. Belloc, *Les Postes françaises*.

Sax, op. cit., pag. 324—327.

Hartmann, op. cit., pag. 224—234.

also auch die der Hochschule, verpflichtet sein sollten, sich der königlichen Boten zu bedienen. Die Universität ließ mit den Klagen über Verletzung ihrer Rechte nicht auf sich warten, ihre Boten kursierten weiter und die Streitigkeiten währten fort, bis 1643 ihr Privileg gegen Entschädigung wegfiel.

Als der private und wirtschaftliche Verkehr intensiver und nachhaltiger einsetzte, sah er sich, infolge des Mangels anderer Gelegenheiten, zum Versuch genötigt, die bestehenden Einrichtungen auch für sich in Anspruch zu nehmen. So erwies sich das Bedürfnis mächtiger als königliche Verordnungen, und schon in den folgenden Edikten wurden die Ausschlußverbote nicht mehr erwähnt. Aufgabe der Regierung war es nun, den Postdienst weiter auszugestalten. Nachdem schon unter Heinrich IV. ein selbständiger Personentransport ins Leben trat, wurde durch Ludwig XIII. die ganze Verkehrsorganisation wesentlich verbessert, regelmäßige Abgangs- und Ankunftszeiten der Kuriere festgesetzt, eigene Briefpostämter in größeren Städten eingerichtet, ferner die Portosätze bestimmt, welche vom Empfänger zu entrichten waren und die Portofreiheit der Ämter und Hofstellen geregelt. 1634 kam die königliche Messagerie zustande, welche den Personentransport im ganzen Reich zu besorgen berechtigt war. Durch die Erlasse vom 18. Juni und 29. November 1681, welche die Schädigung des Postrechtes mit Gefängnis und Geldstrafen belegten, war das Monopol für das gesamte öffentliche Transportwesen ausgesprochen. Seine Verwaltung übergab man in Pacht; die Entschädigungssumme, welche anfänglich 1'200'000 Livres betrug, wurde allmälich erhöht, bis zuletzt das zehnfache des ursprünglich festgesetzten Betrages zu entrichten war.

Während der Revolution stand die Brief- und Paketpost in Eigenverwaltung; da man aber schlechte Erfahrungen machte, wurde sie nach zwei Jahren durch die interessierte Regie ersetzt. Napoleon schuf 1804 ein Generaldirektorium, dem er die Leitung der Briefpost übertrug, der mit Beginn friedlicher Verhältnisse ein erneuter Aufschwung beschieden war. 1831 bestanden 1400 Relais mit 20'000 Pferden und 5000 Postillons; sie erzielte einen Rohertrag von 16 Millionen Franken. Sechs Jahre später wurde auch der auswärtige Dienst mittelst Paketboten und die Postämter in der Levante eingerichtet. Einer weitern fördernden Ausgestaltung stand der finanzpolitische Gesichtspunkt hemmend im Weg; denn der Zweck der Postverwaltung war die Erzielung hoher Reinerträge.

Auf die Entwicklung des Postwesens in Deutschland¹⁾ übten die Taxis einen nachhaltigen Einfluß aus. Als Maximilian I. zur Regierung gelangte, versuchte er die Verwaltung straff zu organisieren, woraus das Bedürfnis erwuchs, die durch weite Entfernungen

¹⁾ Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis.

Sax, op. cit.; pag. 333—338.

Hartmann, op. cit.; pag. 234—400.

getrennten Provinzen durch Botenkurse in Verbindung zu setzen. Da schon mehrfach Glieder der Familie Taxis für das Haus Habsburg Kurierdienste organisiert hatten, beauftragte der Kaiser Franz von Taxis mit der Leitung und Beaufsichtigung der neuen Linien. Die Einrichtung der Routen ergab sich aus dem örtlichen Aufenthalt der Regierung, die Kurse waren noch keineswegs fest bestimmt, sondern wechselten je nach Verlangen der Staatsverwaltung. Änderte der Kaiser seinen Hofsitz, so wurden auch die Postlinien verlegt. Immerhin gingen im wesentlichen die Routen von Innsbruck aus, um in den Niederlanden ihr Endziel zu erreichen. Diese Botenverbindungen waren weder kaiserliche noch Reichsanstalten, sondern lediglich landesherrliche Verfügungen, welche den Interessen des Monarchen und des Hofes zu dienen hatten. Die Bestrebungen zur Errichtung einer Reichspost gehen von Leonhard von Taxis aus, den Karl V. mittels eines offenen Briefes 1545 zum Generalpostmeister ernannte. Nun wurde er ermächtigt, in den Niederlanden Posten einzurichten; ob er es ebenfalls im Reich tun durfte, war fraglich. Trotzdem sein Kompetenzkreis nicht genau umschrieben war, leitete Taxis hieraus die Befugnis auch zur alleinigen Anlage von Posten in Deutschland ab, und erzielte es, daß 1563 Kaiser Ferdinand I. seine Bestallung als Postmeister bestätigte und die Stände ermahnte, ihn in seinen Unternehmungen zu unterstützen. Zur Erteilung solch ausgedehnter Befugnisse war aber der Kaiser ohne Mitwirkung des Reichstages nicht berechtigt. Daß er aber dennoch die taxischen Posten gegen die Gliedstaaten schützen und fördern wollte, lag in seinem eigenen Interesse, um auch endlich in Deutschland eine Anstalt erstehen zu sehen, die, wie in Frankreich, unter einheitlicher Leitung schon längst ganz andere Resultate erreichte, als es bei der Zersplitterung der einzelnen Landes- und Botenposten der Fall war. Das Ziel, dem Taxis zustrebte, war eine deutsche Reichspost als privilegiertes Privatunternehmen, und er suchte die Unklarheit der ursprünglichen Ernennung in diesem Sinne auszunützen. Daraus entstand aber ein langwieriger Kampf mit den Territorialherren, welche die Rechtsbasis der taxischen Ansprüche bestritten, was wiederum die Ersetzung der alten Botenkurse durch eine einheitliche Anstalt erschwerte. Nachdem eine harte Konkurrenz durch den Kölner Henott, der die finanzielle Verlegenheit der Taxis auszunützen versuchte, überwunden war, hatten Leonhards Absichten zur Organisation einer Reichspost Erfolg. 1595 wurde er von Kaiser Rudolf II. zum Generalpostmeister ernannt. Beschränkte sich vorher dieses Amt rechtlich nur auf die Niederlande, so war es nunmehr der Familie Taxis auch im Reich gewährleistet. Die Existenz der Reichspost sicherte sich noch durch das Mandat von 1597, wodurch sie als Regal erklärt wurde. Nun beginnt der Kampf des privilegierten Unternehmens einerseits gegen die alten Botenposten, gegen die Landesherren, welche das Regal nicht anerkannten, andererseits. Dieser Streit, der zahllose Prozesse

veranlaßte, füllte mehr als ein Jahrhundert aus. Infolge des Verfalles der kaiserlichen Macht waren die Rechtsverordnungen wenig wirksam, man beachtete sie nur da, wo man es wollte, oder dazu gezwungen wurde. Daher war die Taxische Verwaltung nicht immer in der Lage, ihre Pläne durchzusetzen, sondern mußte zugestehen, daß einzelne Fürsten und Städte befugt sein sollten, innerhalb ihrer Grenzen eigene Posten einzurichten. So namentlich in Brandenburg, Sachsen, Braunschweig, Hessen und Württemberg. Aber oft war es sogar unmöglich, den Grundsatz aufrecht zu erhalten, daß die Herstellung postalischer Verbindungen zwischen den verschiedenen Länderebieten ausschließlich den Reichsposten vorbehalten bleibe. Es gehörte demnach gar nicht zu den Seltenheiten, daß der Postdienst in einem und demselben Land von verschiedenen Anstalten ausgeübt wurde. Daher war es auch natürlich, daß jede Verwaltung für sich selbständige, von denen der andern abweichende Grundsätze in der Leitung und Taxierung der Postsachen befolgte.

Was die Frage der Zugänglichkeit dieser Posten anbelangt, so ist zu bemerken, daß sie schon lange ihren einseitig staatlichen Charakter verloren hatten. Zwei Ereignisse verursachten diese Wandlung: die zunehmende geistige und wirtschaftliche Entfaltung verlangte nach einer Institution, welche einen regelmäßigen Gedanken- und Nachrichtenaustausch ermöglichte. Da war es das Gegebene, die bestehenden Einrichtungen auch für den allgemeinen Verkehr zu beanspruchen. Eine solche Erweiterung des Aufgabenkreises der Staatspost wurde durch die finanzielle Lage der Taxis erleichtert. Zufolge der wirtschaftlichen Ohnmacht des Kaisers war es ihm oft unmöglich, für deren Ausgaben vertragsgemäß aufzukommen. Als kaufmännisch denkende Leute mußten die Taxis daher bedacht sein, für die geschaffene Organisation einträglichere Erwerbsquellen zu suchen. Die Bedürfnisse des privaten Lebens kamen ihnen dabei entgegen, und bald nahmen sie neben der amtlichen Korrespondenz auch andere mit. So mußte es der Staat dulden, daß sich, infolge seiner finanziellen Schwäche, die ihm dienende Organisation erweiterte und gegen Entgelt der Allgemeinheit zu dienen begann. Der Hofkurierdienst wurde zur Post.

Die nach der französischen Revolution mit Deutschland geführten Kriege brachten die Auflösung des Reiches, was wiederum eine Zersplitterung des Postwesens zur Folge hatte. Einmal wurden die Taxis aus den linksrheinischen Ländern gänzlich verdrängt, dann mußten sie auch aus denjenigen rechts des Rheines weichen, welche an Preußen gefallen waren, da dieses andere Posten als die eigenen auf seinem Gebiet nicht duldet; eine weitere empfindliche Einbuße erlitten sie noch, als die Regierungen in den von Napoleon geschaffenen Staaten selber Posten einrichteten. Nach Ordnung der Verhältnisse von 1815 konnten die taxischen Posten wieder in einigen Staaten Fuß fassen. Das Motiv ihrer Wieder-

herstellung war die Einsicht der wirtschaftlichen Notwendigkeit eines größern, einheitlichen Gebietes und dementsprechende Organisation des Betriebes. Immerhin blieben noch siebzehn verschiedene Posteinrichtungen bestehen. Wenn man auch wiederholt versuchte, die Nachteile dieser Zerrissenheit durch Vertragsabschlüsse zwischen den einzelnen Verwaltungen einigermaßen zu mildern, so erwiesen sich die kleinlichen Sonderinteressen stets stärker als der Wille zur Förderung des Gesamtwohles. Erst die Einheitsbestrebungen der 48er Jahre vermochten diese Absichten erfolgreicher zu gestalten, bis am 1. Juli 1867 Preußen das gesamte taxische Postwesen gegen eine Entschädigung von drei Millionen Talern erwarb. Dadurch wurde der Grund für die kommende deutsche Reichspost gelegt.

Vergleichen wir abschließend die Geschichte der französischen und deutschen Post, so finden wir, daß wegen der gänzlich verschiedenen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung die Frage ausgedehnterer Verkehrswege anders gelöst wurde. Zentralisation und einheitlicher Staatsgedanke in Frankreich, daher von Anfang an eine Staatspost; Territorialbestrebungen, kleinstaatliche Engherzigkeit und Mittellosigkeit im Reich, infolgedessen auch Zersplitterung des postalischen Verkehrs.

Die Ausgestaltung des Postwesens in der Schweiz erhielt durch das Vorhandensein lokalpolitischer Gewalten ihr charakteristisches Gepräge. Da größere staatliche Gebilde fehlten, war es verständlich, daß Jahrhunderte lang die Bestrebungen zur Organisation von Nachrichtenverbindungen fast ausschließlich von Städten und öffentlich-rechtlichen Korporationen ausgingen. Erst später, als ausgedehntere Territorien entstanden, befaßte sich die Staatsgewalt mit dieser Angelegenheit. Begründete Deutschland das Postregal schon im ausgehenden 16. Jahrhundert, so erfolgte es in Bern beinahe hundert Jahre später. Eine einheitliche Entwicklung war durch den vorherrschenden kleinstaatlichen Geist lange Zeit ausgeschlossen, bis in der Helvetik unter dem Einfluß der neuen Ideen eine Zentralisation versucht wurde.

Die weitere Entwicklung der Post im 19. Jahrhundert steht unter dem Einfluß des Siegeslaufes der Technik, indem zahlreiche ihrer Ergebnisse im Betrieb und in der Verwaltung angewendet wurden. Von hervorragender wirtschaftlicher Bedeutung waren zwei Ereignisse, einmal die Ersetzung des rein fiskalischen durch ein volkswirtschaftliches Interesse, zum andern die Beseitigung der Zersplitterung im Postwesen, welche im Weltpostverein ihren großartigen Abschluß fand.

Mit den von Jahr zu Jahr wachsenden Bedürfnissen des allgemeinen Verkehrs wurden namentlich seit der Entstehung der Eisenbahnen die Gebrechen des Postwesens, insbesondere in Bezug auf die Briefbeförderung und deren Kostspieligkeit empfindlicher, infolgedessen die Notwendigkeit einer Reform immer dringender. Seit der Entstehung der Post hatte sie stets einen

fiskalischen Zuschnitt. In Tat und Wahrheit war sie nichts anderes als eine Monopolanstalt, deren Hauptzweck war, möglichst hohe Reinerträge abzuwerfen. Diesen Charakter behielt sie noch bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts bei, trotzdem schon Schriftsteller darauf hinwiesen, daß sie eigentlich der Gesamtheit zu dienen habe. Die mißlichen finanziellen Verhältnisse der durch Kriege verschuldeten Staaten verhinderten, daß derartige Anschauungen in den leitenden Kreisen allgemeine Anerkennung erlangten. Überall waren die Porti übersetzt und nichtsdestoweniger scheute man sich nicht, sie stets noch mehr zu erhöhen. Solch hohe Tarife trugen dazu bei, daß man das Regal umging und die Briefe auf andere Weise als durch die Post zu verschicken versuchte. Den entscheidenden Anstoß zur Besserung gab Rowland Hill in den Jahren 1837 bis 1849. In seiner Schrift „Postoffice reform, its importance and practicability“ trat er mit dem Vorschlag hervor, für die Festsetzung des Briefportos weder die Entfernung vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort, noch die Zahl der zu den Briefen verwendeten Bogen oder Blätter, sondern lediglich das Gewicht als Maßstab gelten zu lassen und für alle bis zu $\frac{1}{2}$ Unze schweren Korrespondenzen einen niedrigen Gebührensatz von 1 penny und für schwerere das Doppelte zu bestimmen.¹⁾ Trotzdem es einleuchtend war, daß nach Einführung einer billigeren Taxe eine bedeutende Steigerung der zu befördernden Nachrichten eintreten müßte, fand der Vorschlag in der Verwaltung zunächst heftige Opposition. Nach eingehender Prüfung wurde er aber auch von ihr gutgeheißen. Seine volkswirtschaftlichen Vorteile zeigten sich bald in der Verdoppelung des gesamten Postverkehrs. Wenn auch die Einnahmen in den ersten Jahren nach der Reform zurück blieben, so wurde doch an dem neu eingeschlagenen Weg festgehalten. Diese Tarifgesetzgebung konnte auch nach und nach in den übrigen Staaten eingeführt werden. Von nun an wurde das Hauptaugenmerk auf Erleichterung und Förderung des Briefverkehrs gerichtet. Das bedeutet ein grundsätzliches Aufgeben der früheren Auffassung, daß die Post nichts anderes sei, als ein auf möglichst hohe Reinerträge gerichteter und zu dem Zwecke mit dem Alleinrecht ausgestatteter gewerblicher Großbetrieb des Staates.

Diese Tendenz zur Verbilligung und Erleichterung des Verkehrs fand im Weltpostverein einen mächtigen Förderer. Als sich um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die nationale Wirtschaft ausdehnte, konnte es nicht fehlen, daß das dem Briefwechsel dienende Verkehrsmittel auch immer mehr zu einem internationalen wurde. Diesen Entwicklungsgang hemmten lange Zeit die Verschiedenheit der pöstalischen Einrichtungen in den einzelnen Staaten, die Schwerfälligkeit des Übergangs aus einem Postgebiet in ein anderes, die Engherzigkeit in der Abrechnung der verschiede-

¹⁾ van der Borght, op. cit., pag. 578 ff.

nen Postverwaltungen untereinander und die Höhe der Tarife für den internationalen Korrespondenzverkehr. Nachdem schon mehrmals dem Gedanken Ausdruck verliehen worden war, daß alle Staaten auf Vergütung für die Briefdurchfuhr verzichten und für fremde Korrespondenzen im Innern kein Porto erheben möchten, konnten an dem Kongreß, der 1874 auf Einladung der deutschen Reichspostverwaltung in Bern tagte, diese Grundsätze in einem allgemeinen Postvereinsvertrag verwirklicht werden, der nunmehr eine enge internationale Verbindung des Postwesens ermöglichte.

Dergestalt entwickelte sich die Post aus unscheinbar kleinen Anfängen heraus zu einer die Glieder der menschlichen Gesellschaft verbindenden Institution.

Fassen wir das Ergebnis der bisherigen Ausführungen zusammen, so finden wir, daß sich die Post der Gegenwart von den vormaligen verwandten Anstalten ganz wesentlich unterscheidet. Wir dürfen eine Geschichte der Post nicht mit der Nachrichtenbeförderung zusammenwerfen, und daher eine Postgeschichte nicht mit den frühesten Zeiten beginnen, wie es in der Literatur im allgemeinen so oft zu geschehen pflegt. Aus der Begriffsbestimmung der Post, als einer Institution zur regelmäßigen Übermittlung von Nachrichten, die gegen Erlegung fester Gebühren allen zur Verfügung steht, erhellt, daß eine Nachrichtenbeförderung noch lange keine Post im heutigen Sinne des Wortes ist. Sonst hätte eine Geschichte dieses Verkehrs mittels da anzufangen, als erstmals räumlich getrennte Menschen einander Mitteilungen zugehen ließen.

So sind die sogenannten Posten des Altertums, die zwar eine fein ausgebildete Organisation erlangt haben, nicht als Posten zu betrachten; denn es waren Anstalten, die ausschließlich dynastischen, polizeilichen und Verwaltungszwecken des Staates dienten, währenddem die Benützung für Privatangelegenheiten in der Regel ausgeschlossen war. Gegen den römischen *cursus publicus* zeigt das Mittelalter einen großen Rückschritt. Weder gab es eine Posteinrichtung für den Gebrauch des Publikums, noch eine planmäßige Ordnung des Nachrichtendienstes für die Landesregierung. Dieser Umstand erklärt sich einmal dadurch, daß infolge der kulturellen Verhältnisse das Bedürfnis zu einem geordneten Verkehr im Volk nicht bestand und in dem Fehlen einer zentralen Staatsgewalt. Infolge dieser Zerfahrenheit in den politischen und gesellschaftlichen Zuständen ist es erklärlich, daß die Bestrebungen zur Herstellung von Verkehrseinrichtungen vorzugsweise von öffentlich-rechtlichen Körperschaften, Städten und Klöstern ausgingen. Auch sie entsprechen der heutigen Post keineswegs; denn wenn sie gelegentlich außenstehenden Personen dienten, so kamen sie in der Hauptsache doch nur den Mitgliedern dieser Verbände zu gute.

Die Keime, aus denen die moderne Post hervorgehen sollte, darf man in den Verkehrsorganisationen erblicken, welche Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit mit der allmählichen

Zentralisierung des Staates und dem wachsenden diplomatischen Verkehr notwendig wurden. Solche Einrichtungen des amtlichen Nachrichtendienstes schufen in Frankreich Ludwig XI. 1464, in Deutschland die Taxis, in England vorübergehend Eduard IV., dauernd Heinrich VIII. Auch sie befriedigten lediglich das Staatsbedürfnis. Eine Benützung für jedermann war noch ausgeschlossen. Die Hauptmasse der zu übermittelnden Korrespondenz bildeten die Briefschaften der Obrigkeit. Erst in der zweiten Hälfte des 16. und mit dem Beginn des 17. Jahrhunderts vollzog sich nach und nach die Umgestaltung in einen Betrieb zur Beförderung der Briefe der Bevölkerung. Diese Wandlung verursachte die geistige und wirtschaftliche Entwicklung, welche allmählich das Bedürfnis zu einem regelmäßigen Korrespondenzverkehr auch auf breitere Massen ausdehnte. Das naheliegende Mittel war, die bestehenden staatlichen Verkehrsinstitionen zu diesem Zweck zu gebrauchen; bald konnten sie sich dem mächtigen Drang nicht mehr entziehen und die Ausschlußverbote wurden aufgehoben. Nun ist die Nachrichtenbeförderungsanstalt eine öffentliche geworden, Leistung und Gegenleistung werden im Portotarif bekannt gegeben. Die Post im modernen Sinne des Begriffes ist entstanden. Dieser Übergang trat zwar in allen Ländern ein, aber natürlich nicht zur selben Zeit; denn die oben skizzierten Umwälzungen, welche dies veranlaßten, kamen nicht plötzlich und unvermittelt. In dem einen Staat machte sich das Bedürfnis eines allgemeinen Nachrichtendienstes früher geltend als in einem andern.

Das Postregal und der Postzwang, welche sich beide im 16. und 17. Jahrhundert entwickelten, sicherten dieser Verkehrseinrichtung ein alleiniges Betriebsrecht. Die Ausübung des Regals wurde anfänglich meistenteils verpachtet. Eine solche Verwaltung war natürlich von dem Streben nach möglichst hohen Reinerträgen beherrscht, und weil der Mangel an Konkurrenz einer Zuverlässigkeit und Vollkommenheit im Postdienst entgegenwirkte, entstand allmählich der Gedanke, den Betrieb dem Staate zu übertragen. Die dadurch zu erzielenden Fortschritte waren augenfällig, an Stelle des Nebeneinanderbestehens von oft mehreren räumlich begrenzten Verwaltungen tritt eine von einem einheitlichen Willen beherrschte Organisation; vom Staat allein kann man Berücksichtigung der Gesamtbedürfnisse und Bedienung verkehrsärmer Gegend engerheischen. Der engherzige Erwerbsdrang wird durch ein volkswirtschaftliches Interesse ersetzt, die Post ist zu einem gemeinwirtschaftlichen Monopol geworden.¹⁾

¹⁾ van der Borght, op. cit., pag. 579 ff.