

Die
Schleswig-Holsteinische Post
1848—1852
und deren
Postschillinge.

Mit 10 Tafeln und 10 Abbildungen.

Herausgegeben
von
A. Rosenkranz-Kiel

KIEL 1891.
Selbstverlag des Herausgebers.

Commissionsverlag von
Ernst Heitmann-Leipzig.



Erster Entwurf zu den Schleswig-Holsteinischen Postschillingen.

(Bleistiftskizze des Bureauchefs für das Postwesen.)

Die
Schleswig-Holsteinische Post
1848—1852
und deren
Postschillinge.

Mit 10 Tafeln und 10 Abbildungen.

Herausgegeben
von
A. Rosenkranz-Kiel.

KIEL 1891.
Selbstverlag des Herausgebers.

Commissionsverlag von
Ernst Heitmann-Leipzig.

Inhalt:

	Seite
Einleitung	1
I. Posteinrichtungen vor 1848	1
Postordnungen	2
Courswesen	4
Postanstalten	8
Taxen	9
Statistik	12
Beamtenverhältnisse	13
Schluss	14
II. Schleswig-Holsteinische Post 1848—52	17
1848	19
1849	21
1850	25
1851—52	27
Courswesen	28
Postanstalten	33
Feldpost	36
Postverein	38
Taxen	40
Postanweisungen	44
Statistik	46
Beamtenverhältnisse	47
III. Frankirungsmarken	57
Essais	59
Einzigste Emission	66
Statistik	70
Entwerthung	74
Nicht ausgegebene Frankomarken	75

Einleitung.

Zur Abfassung vorliegender Brochüre bin ich als Briefmarkensammler gekommen.

Wohl keine Sammelart hat sich in wenig Jahren so viele Freunde erworben, als das Briefmarkensammeln. Während solches noch vor zwei Dezennien vorzugsweise als eine Domäne der Jugend betrachtet wurde, — über deren Zweckmässigkeit für letztere die Meinungen auseinandergingen, da einerseits Ablenkung von den Schülerarbeiten befürchtet wurde, andererseits anerkannt werden musste, dass die Kinder ihre Kenntnisse, namentlich in der Geographie durch das Sammeln der Briefmarken erweitern, auch durch eine hübsch eingeklebte Sammlung zur Ordnung und Sauberkeit angehalten werden, — hat in den letzten Jahren auch unter den gereiften Männern dieser Sport auf eine Weise zugenommen, dass nunmehr Tausende und aber Tausende eifrige Mitglieder dieses Sammelzweiges geworden sind.

Die Anzahl der bisher verausgabten Briefmarken ist sehr gross, wächst auch noch von Woche zu Woche, so dass

es einem Sammler bei der grossen Zahl der Reflektanten unmöglich ist, eine annähernd vollständige Sammlung aller existirenden Briefmarken zusammenzubringen, zumal wegen der starken Nachfrage die älteren Emissionen, von welchen in Folge beschränkten Gültigkeitskreises, kurzer Umlaufzeit oder geringer Verwendung nur eine kleine Zahl in Umlauf gekommen ist und eine noch kleinere Zahl auf unsere Zeit erhalten blieb, derart im Preise gestiegen sind, dass die Kasse eines mehrfachen Millionärs erforderlich wäre, diese Marken sämmtlich seiner Sammlung einzuverleiben.

Was aber nicht im Ganzen geschehen kann, lässt sich in beschränktem Maasse zur Ausführung bringen und so hat denn das Sammeln der Briefmarken einzelner Erdtheile, oder einzelner Komplexe, wie z. B. Britische Kolonien, Balkanstaaten etc. oder auch einzelner Länder immer mehr Freunde sich erworben. Für die Briefmarkenkunde ist diese Sammelart von grossem Nutzen gewesen. Beschränkt sich der Sammler auf ein kleineres Gebiet, so kann er dieses ganz anders cultiviren und wird Ermittlungen anstellen, um Alles zu erfahren, was sich über die Marken seines Sammelgebietes ermitteln lässt. Es sind in der letzten Zeit durch Forschungen in den alten Archiven manche bisher dunkle Punkte über Emissionsdaten und Umlaufzeiten alter Marken aufgeklärt worden.

Ein beliebtes Sammelfeld für Spezielsammler in Deutschland bieten die alten deutschen Staaten, d. h. die von 15 verschiedenen deutschen Postverwaltungen vor Errichtung des Norddeutschen Bundes (1. Januar 1868) ausgegebenen Briefmarken. Von diesen 15 Postverwaltungen vermag jedoch kaum eine unser Interesse in der Art zu erregen, als mein Heimathland Schleswig-Holstein, welches in der kurzen Zeit von 20 Jahren unter 11 ver-

schiedenen Verwaltungen gestanden hat, die sich durch verschiedene Ausgaben von Briefmarken dokumentiren.

bis 24/3 1848 Dänische Verwaltung.

24/3 1848 „ 18/2 1852 Provisorische Regierung, resp. Gemeinsame Regierung, resp. Statthalterschaft, resp. Oberste Civilbehörde.

18/2 1852 „ 23/12 1863 resp. Febr. 1864 Dänische Verwaltung.

23/12 1863 „ Decbr. 1864 [Holstein] Bundeskommissarische Regierung (Herzogliche Landesregierung in Kiel).

Febr. 1864 „ Decbr. 1864 [Schleswig] Oestreich-Preussische Oberste Civilbehörde.

Decbr. 1864 „ 15/9 1865 [gemeinsam] Oestreich-Preussische Oberste Civilbehörde.

15/9 1865 „ 21/6 1866 [Holstein] K.K. Oestreichisches Gouvernement (Holsteinische Landesregierung).

15/9 1865 „ 21/6 1866 [Schleswig] K. Preussisches Gouvernement.

21/6 1866 „ 31/12 1866 [gemeinsam] K. Preussisches Gouvernement.

im Jahre 1867 Preussische Verwaltung (für die eincorporirte Provinz Schleswig-Holstein).

vom 1/1 1868 Norddeutsche Bundesverwaltung.

Ueber die von den Schleswig-Holsteinischen Postverwaltungen herausgegebenen Briefmarken haben wir zwei grössere Abhandlungen, eine von Moens in Brüssel und eine spätere von Landrichter Lindenberg in Berlin in No. 1 und 2 der Vereinsmittheilungen des Berliner Philatelisten-Klub,

welche sich beide vorzugsweise mit den Emissionen der 60er Jahre befassen. Herr Moens erwähnt in seiner Monographie der Marken Schleswig-Holsteins die ältesten 1850er Marken garnicht, in seinem grossen Katalog führt er sie mit falschem Emissionsdatum auf unter der Ueberschrift: „Gouvernement Insurrectionnel“, eine Bezeichnung, wie sie kaum unzutreffender gewählt werden kann. Kein Schleswig-Holsteiner, ja kein Deutscher kann es gelten lassen, den heldenmüthigen Kampf des kleinen Landes für Recht und Freiheit gegen dänische Vergewaltigung als Insurrection hinzustellen.

Einer der besten Kenner der alten deutschen Marken, Herr Landrichter Lindenberg, vermag in seiner Abhandlung auch nur die bereits früher im „Philatelist“ von Herrn Schuck-Kiel veröffentlichte Einführungsverordnung vom 5. November 1850 abzudrucken. Näheres ist auch ihm, wie er mittheilt, nicht bekannt.

Da sonach über die interessante Schleswig-Holsteinische Markenausgabe von 1850 wenig zuverlässige Daten bekannt sind, habe ich in Akten, Verordnungen, Amtsblättern, Budgets etc. geforscht und lege meine Ermittlungen hiermit der Sammlerwelt vor.

Vierzig Jahre sind am 15. November d. J. verflossen, seit die Schleswig-Holsteinische Postverwaltung als eine der ersten Deutschen die Briefmarken in Cours setzte und damit dem noch von wenigen Postverwaltungen nachgeahmten Beispiele Englands folgte.

Die Nachforschungen waren durch den Umstand sehr erschwert, dass 1852, nach Verlegung der Regierung nach Kopenhagen, sämtliche Postakten nach dorthin überführt und 1864 nicht mit ausgeliefert worden sind. Die Akten sollen aber auch in Kopenhagen, nach mir von dort ge-

wordenen Mittheilungen, nicht mehr vorhanden sein, was durch den Umstand bestätigt erscheint, dass die bekannt gewordenen Essais der Marken von einem Fettwaarenhändler in Kopenhagen stammen, der dieselben in alten als Makulatur von der dortigen Postverwaltung erworbenen Akten gefunden hat. Die gedruckten Post-Cirkuläre und Postamtsblätter sind in der Universitätsbibliothek in Kiel vorhanden, meine Ermittlungen stammen jedoch vorzugsweise aus den wenigen Konzepten und statistischen Verzeichnissen, welche der derzeitige Leiter des Schleswig-Holsteinischen Postwesens, Herr Dr. W. Ahlmann in Kiel, noch im Besitze hat und mir auf meine Bitte zu diesem Zwecke gütigst zur Verfügung stellte.

Die unter den schwierigsten Verhältnissen arbeitende Verwaltung bietet ein Bild einer so rastlosen Thätigkeit und Vorwärtsschreitens, dass ich es mir als früherer Postsekretär nicht versagen konnte, meine Ausführung über den ursprünglichen Rahmen hinausgehen zu lassen, und zu versuchen, eine kleine Geschichte der Schleswig-Holsteinischen Postverwaltung von 1848—1852 zu liefern, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit macht, aber doch zeigen soll, auf welche Höhe eine thatkräftige Verwaltung in wenigen Jahren die nach alter Schablone arbeitende ohne Rücksicht auf den fortschreitenden Zeitgeist in Stillstand befindliche Postverwaltung zu bringen vermochte. In Folge der Wechselfälle des Krieges bald auf Holstein beschränkt, bald Theile von Schleswig oder ganz Schleswig mit umfassend, wurde der Postdienst nach Preussischem Muster vollständig umgestaltet, und wenn auch nach Rückgabe der Herzogthümer an Dänemark ein Rückschritt eintrat und die eingeführten Verbesserungen der technischen Posteinrichtungen vorerst sämmtlich wieder aufgehoben

wurden, so konnte doch auch Dänemark sich den Anforderungen der neuen Zeit nicht mehr ganz entziehen und wenn auch in anderer Form, kamen die Errungenschaften der Schleswig-Holsteinischen Postverwaltung allmählich wieder zur Einführung.

Wenn ich das Interesse meiner Leser für die bisher noch so wenig anerkannte Thätigkeit eines Zweiges der Verwaltung unserer Herzogthümer in schwerer Zeit erregt habe, mögen mir dieselben die Ausführlichkeit verzeihen.

Kiel, November 1890.

Der Verfasser.

Die schleswig-holsteinischen Posteinrichtungen vor 1848.

Die Anfänge des jetzigen Postwesens in den Herzogthümern stammen aus dem Anfange des 17. Jahrhunderts. Die Hamburger Börsenältesten errichteten 1602 regelmässige Botengänge nach Dänemark, welche ihren Weg nach Helsingör über Rendsburg, Flensburg, Odense und Kopenhagen nahmen, im Sommer aber über Segeberg, Heiligenhafen, Lolland und Vordingborg.

Schleswig - Holstein hatte derzeit zwei regierende Landesherrn aus dem Oldenburger Hause, unter denen Schleswig und Holstein derart getheilt waren, dass Jeder sowohl Theile von Schleswig als von Holstein innehatte. Den sogenannten königlichen oder Segebergischen Antheil (später Holstein-Glückstadt) hatten die Könige von Dänemark als König-Herzöge inne, den Holstein-Gottorpischen Antheil die herzogliche Linie.

Zwischen den beiden regierenden Linien herrschte seit Mitte des siebenzehnten Jahrhunderts kein gutes Verhältniss, worunter die Herzogthümer schwer zu leiden hatten. Die königliche Linie Holstein-Glückstadt war unausgesetzt beflissen, die zerstückelten Bestandtheile Schleswig-Holsteins unter ihrer Herrschaft zu vereinigen, und glückte es ihr, während des grossen Nordischen Krieges das ganze gottorpi-

sche Gebiet zu occupiren. Wohl musste 1720 das gottorpsche Holstein wieder ausgeliefert werden, welches jetzt „Holstein-Kiel“ benannt wurde mit Regierungssitz in Kiel, der gottorpsche Antheil von Schleswig wurde jedoch 1721 vom König-Herzog mit seinem Reiche vereinigt. Der Herzog von Holstein-Kiel Karl Peter Ulrich bestieg als Kaiser Peter III. den russischen Thron, dessen Sohn Grossfürst Paul vertauschte 1773 gegen Oldenburg und Delmenhorst seinen Antheil von Holstein dem König-Herzog, so dass nunmehr ganz Schleswig-Holstein unter einer Regierung vereinigt war.

Postordnungen.

Die erste ausführliche Postordnung ist vom König-Herzog Christian V. unterm 25. December 1694 erlassen. Derselbe setzte einen General-Postmeister ein, welcher dafür zu sorgen hatte,

„dass an allen Orten, wo es nöthig sei, tüchtige
„Postillone mit guten und frischen Pferden in Bereit-
„schaft stehen, damit die Post, der Weg sei schlecht
„oder gut, jede Meile in dreiviertel Stunden
„unfehlbar abreiten könne. Jeder Post sind Stunden-
„zetteln mitzugeben, ebenso die Briefe in Karten einzu-
„tragen und letztere mitzusenden, welche bei den An-
„kunftsorten aussen vor dem Posthause anzuschlagen
„sind. •

„Mit den reitenden Posten sind nur Briefe bis
„50 Loth Gewicht zu befördern, Gelder, Packete und
„Akten sind mit den fahrenden Posten, die auch
„Reisende mitnehmen, zu versenden.

„Die Postmeister und Postboten haben nur die
„Ordres des Generalpostamtes zu befolgen, dieselben
„sind von den Lokalbehörden unabhängig, dagegen ist
„Jedermann bei Strafe verpflichtet, den Posten behülf-
„lich zu sein und namentlich in Unglücksfällen bei-
„zustehen. Die Beförderung der Briefe darf nur mit
„der ordinären Post geschehen. Geschieht dennoch die
„Beförderung durch Fuhrleute etc., so soll derjenige,

„welchem die Briefe gehören, 10 Rthlr., der Beförderer
„ebensoviel Strafe zahlen, von welcher der Angeber die
„Hälfte, der Postmeister die andere Hälfte geniessen
„soll. Alle und Jede, ohne Unterschied haben ihre
„Briefe nach der Taxe zu bezahlen, weigert sich Einer
„dessen, so ist der Postmeister berechtigt, ihm die
„Briefe vorzuenthalten, bis die Taxe berichtigt ist. Die
„Postmeister haben einem Jeden die geziemende Höf-
„lichkeit zu erweisen und ihre Bediente auch dazu
„anzuhalten, dagegen sind dieselben befugt, solche
„Personen arretiren zu lassen, welche an den Post-
„häusern mit Schreien oder Schmähworten Unruhe und
„Tumult erregen.“

Dies ist der hauptsächlichste Inhalt der grundlegenden Postordnung, welche durch Verordnung vom 7. November 1781 in allen wesentlichen Punkten bestätigt und auf die vormals herzoglichen Landestheile ausgedehnt ward. In letzteren galten bis dahin die Postordnungen von 1729 datirt aus Neustadt und von 1740 datirt aus Kiel ähnlichen Inhalts.

Zwischen allen Postanstalten des Königreichs und der Herzogthümer fand eine direkte Kartirung statt, so dass nach jedem Orte, wohin Briefe vorlagen, Karten mit specieller Eintragung der Briefe ausgestellt und Briefpackete gefertigt werden mussten. Die nach dem Auslande bestimmten Briefe wurden auf Hamburg kartirt. Das Aushängen der Briefkarten hörte mit 1845 auf.

Die Leitung des Postwesens in den Herzogthümern war stets (natürlich mit Ausnahme der herzoglich Holstein-Gottorpischen resp. Holstein-Kiel'schen Verwaltung im vorigen Jahrhundert) in Kopenhagen in der Hand des gemeinschaftlichen Generalpostamts, welchem 1809 die Bezeichnung Generalpostdirektion beigelegt wurde. Die specielle Bearbeitung der schleswig-holsteinischen Angelegenheiten erfolgte vom „Schleswig-Holsteinischen Sekretariat der General-Postdirektion.“

Durch Fundations-Akte vom 19. Juli 1712 gründete der König-Herzog eine Wittwen- und Waisenkasse,

aus welcher auch das zur Bekehrung der Heiden in Ostindien angefangene Werk unterstützt werden sollte, und bestimmte:

„Alle Einkünfte der sämmtlichen Posten in Dänemark und den Herzogthümern sollen, von nun an und zu ewigen Zeiten, nach Abzug der Unkosten, dieser Foundation gewidmet sein.“

Die Ueberschüsse der Postverwaltung flossen hiernach in die sog. Post-Pensionskasse, aus welcher die Pensionen und Wartegelder an abgehende Beamte, und Pensionen an Wittwen und Kinder derselben, soweit der Fond reichte, bezahlt wurden. 1816 wurden die bisher zu Pensionen bestimmten Postintraden nebst einem jährlichen Zuschuss aus der Finanzkasse der unter einer eigenen Direktion gestellten allgemeinen Pensionskasse überwiesen. Für 1841 betrug dieser der Pensionskasse überwiesene Ueberschuss 239 037 Rbthl. Von 1842 ab hörte die besondere Verwaltung der Pensionskasse auf und flossen von da ab die Postüberschüsse direkt in die Finanzkasse.

Courswesen.

Der König-Herzog Christian IV., der grösste dänische König aus dem Oldenburger Hause, legte den Grund zum Postwesen in Schleswig-Holstein durch Reskript vom 22. November und Verordnung vom 24. Dezember 1624. Im Jahre 1625 bestanden in Dänemark 7 Posttrouten, von welchen jedoch nur eine Kopenhagen-Hamburg über Middelfahrt die Herzogthümer berührte. Die Beförderung geschah mittelst fahrender Boten, wie häufig aber, darüber hat man keine zuverlässigen Nachrichten. Die Botengänge der Hamburger Börsenältesten wurden unterdrückt. Unter seinem Nachfolger Friedrich III. wurden durch Verordnung vom 30. November 1653 reitende Posten zwischen Kopenhagen und Hamburg errichtet, die jedoch über Assens, statt über Middelfahrt gingen und zweimal wöchentlich die Strecke in 3mal 24 Stunden zurücklegten, eine Beförderungszeit, die bis 1828, also anderthalb Jahrhunderte, unverändert blieb, wie auch erst 1833 diese zweimal wöchentliche Post in eine 4mal wöchentliche umgewandelt wurde.

Ausserdem errichtete Friedrich III. eine wöchentliche fahrende Post Kopenhagen-Hamburg über Kolding zur Beförderung von Personen, Gelder und Güter, welche aber keine Briefschaften mitnehmen durfte, ferner zur Beförderung von allen Postsendungen zwei fahrende Posten einmal wöchentlich zwischen Hadersleben und Aalborg, sowie Hadersleben-Ringkjöbing, die beiden grossen Jütischen Routen.

Während somit die König-Herzöge diese hauptsächlich zur Verbindung der Hauptstadt Kopenhagen mit Hamburg und dem Auslande dienende, die ganzen Herzogthümer durchziehende und mithin auch deren Verkehr zugleich fördernde Poststrasse einrichteten, begannen auch die Herzöge von Holstein-Gottorp mit der Anlage von spezifisch Schleswig-Holsteinischen Postverbindungen in ihren Landestheilen. 1692 wurde eine jeden Montag und Donnerstag von ihrer Hauptstadt Schleswig abgehende reitende Post nach Hamburg und Lübeck errichtet, mit welcher alle fürstlichen Unterthanen ihre Briefe senden sollten, bei Strafe von 4 Rthlr. (später 10 Rthlr.) für jeden Brief, der auf andere Art befördert wurde. Zur Ergänzung wurden bereits 1700 noch zwei weitere Course eingerichtet, eine fürstliche fahrende Post von Schleswig nach Tondern über Husum und eine desgleichen von Schleswig nach Friedrichstadt, durch welche das westliche Schleswig, welches grösstentheils zu Holstein-Gottorp gehörte, mit der Residenz in Verbindung trat.

Auch die König-Herzöge begannen nunmehr mit dem Ausbau der Postrouten in ihren Landestheilen. 1694 wurde eine zweimal wöchentliche reitende Post von Rendsburg über Kiel nach Lübeck errichtet, ferner eine Botenpost Itzehoe-Glückstadt und Glückstadt-Hamburg. 1714 folgten dann verschiedene von Hamburg 2mal wöchentlich abgehende fahrende Posten und zwar 1) von Hamburg über Itzehoe, Rendsburg, Schleswig nach Flensburg, 2) von Hamburg über Itzehoe nach Meldorf, 3) von Hamburg über Itzehoe, Heide, Friedrichstadt, Tönning, Husum nach Tondern und 4) von Hamburg über Neumünster, Kiel, Eckernförde nach Schleswig. Durch Verordnung Friedrich IV. vom 25. August

1714 wurden diese fahrenden Posten von „Unsern Postmeister, Johann Heuss, in Unserer Erb-unterthänigen Stadt Hamburg“ errichtet und auch die Heussische fahrende Post genannt.

Hiermit war der Gang der Postrouten festgestellt, es kamen wohl kleine Veränderungen vor, wesentliche Erweiterungen fanden jedoch erst Anfang der 30er Jahre dieses Jahrhunderts statt. Bis dahin bestanden in jeder Richtung nur zwei wöchentliche Briefposten zwischen Kopenhagen und Hamburg. Da diese dem Verkehr aber lange nicht genügten, waren die Kopenhagener Kaufleute auf Selbsthülfe angewiesen und sandten für ihre Rechnung vom Oktober 1830 ab eine wöchentliche Handelsestafette von Hamburg nach Kopenhagen, ferner ging vom November 1830 noch eine Estafette mit Briefen an den König, welche auch private Briefe gegen ein erhöhtes Porto von 50 Prozent mitnahm. 1831 wurde diese Estafette, in der Zeit, dass die Dampfschiffahrt währte, zwischen Kiel und Hamburg in Gang gesetzt, nach Schluss der Schifffahrt für die Estafetten eine 3. und 4. wöchentliche extraordinäre Briefpost von Hamburg nach Kopenhagen errichtet, die im Herbst 1833 in ordinäre Posten verwandelt wurden. 1832, während des Baues der Chaussee Hamburg-Kiel, wurde auf dieser Route eine Diligance in Gang gesetzt, die täglich verkehrte und die Strecke in 9 statt früher 16 Stunden zurücklegte und gegen die frühere Verbindung eine Aufsehen erregende Verbesserung bedeutete.

Am 18. September 1844 erfolgte dann die Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in den Herzogthümern von Kiel nach Altona, welche die Verbindung auf 3 Stunden verkürzte und durch die zwei in jeder Richtung verkehrenden Züge eine zweimal tägliche Postverbindung zwischen Kiel und Altona, sowie den Zwischenstationen, schuf. Nach Hamburg fand jedoch, wie bisher, nur eine einmal tägliche Verbindung statt, wie auch das übrige Kurswesen durch die Bahn eine Aenderung nicht erlitt; auch die ein Jahr später erfolgte Eröffnung der Eisenbahn von Neumünster nach Rendsburg übte auf das Postcourswesen nur geringen Einfluss.

Anfang 1848 bestanden folgende Course:

A. Hauptrouuten.

Kopenhagen-Kiel	4mal	wöchentlich.
Kopenhagen-Rendsburg (über Assens)	1mal	"
Hamburg-Kiel	1mal	täglich.
Altona-Kiel	2mal	"
Hamburg-Altona	5mal	"

B. Seitenrouuten,

von den Hauptrouuten abzweigend.

Hadersleben-Christiansfeld	3mal	wöchentlich.
Hamburg-Schleswig	1mal	"
Schleswig-Tönning	2mal	"
Flensburg-Husum	1mal	"
Flensburg-Bredstedt	3mal	"
Flensburg-Tondern (direkt)	2mal	"
Flensburg-Tondern (über Apenrade)	2mal	"
Flensburg-Sonderburg	5mal	"
Schleswig-Kappeln	3mal	"
Schleswig-Kiel	4mal	"
Kiel-Eckernförde	2mal	"
Altona-Kiel (über Ulzburg)	2mal	"
Kiel-Oldenburg	1mal	"
Kiel-Lütjenburg	1mal	"
Kiel-Burg a. F.	2mal	"
Kiel-Preetz	2mal	"
Lübeck-Burg a. F.	1mal	"
Neumünster-Ploen	2mal	"
Neumünster-Segeberg	2mal	"
Altona-Oldesloe	4mal	"
Lübeck-Oldesloe	2mal	"
Oldesloe-Segeberg	4mal	"
Oldesloe-Itzehoe	1mal	"
Hamburg-Ulzburg	1mal	"
Quickborn-Ulzburg	1mal	"
Bramstedt-Kellinghusen	1mal	"
Wrist-Itzehoe	2mal	"
Elmshorn-Barmstedt	2mal	"
Rendsburg-Itzehoe	4mal	"
Pinneberg-Uetersen	4mal	"

Ausserdem 8 Nebenrouuten mit 1—2mal wöchentlicher Verbindung, 3 Lokalposten und 3 Landdistriktposten.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass vor 1708 eine Königl. Schwedische Post von Hamburg die Herzogthümer passirte, mit welcher aber den Bewohnern derselben die Versendung von Briefen bei Strafe verboten war.

Zur schnelleren Beförderung von Personen wurden 1762 von Hadersleben bis Altona Extrapoststationen errichtet, die bei den geringen Postverbindungen viel benutzt und allmählich auf die übrigen Städte ausgedehnt wurden. Die Extrapoststation in Kiel ist am 21. April 1813 errichtet.

Postanstalten.

1734 waren folgende 17 Haupt-Post-Contoire vorhanden: Hadersleben, Flensburg, Schleswig, Rendsburg, Itzehoe, Altona, Hamburg, Tondern, Apenrade, Husum, Friedrichstadt, Tönning, Eckernförde, Kiel, Preetz, Ploen und Lübeck. 1801: 42; 1833: 50; 1846: 61 Postanstalten, darunter 3 im Auslande.

Mitteltst Vereinbarung mit dem Grossherzog von Oldenburg übernahm die dänische Generalpostdirektion vom 1. April 1846 ab die Verwaltung sämmtlicher Posten im Fürstenthum Lübeck, mithin auch das Postamt in Eutin, nachdem bereits früher ein ähnliches Verhältniss auf Grund der Post-Konvention vom 1. Oktober 1777 bestanden hatte.

In der Hansestadt Lübeck wurde erst nach dem Kriege 1852 ein selbstständiges dänisches Postamt errichtet, früher wurde die Arbeit bei der dänischen Post von dem Lübecker Stadtpostamte gegen eine passende Vergütung besorgt.

In Hamburg wird das Königl. dänische Postamt 1625 mit Einrichtung des Postkurses Kopenhagen-Hamburg errichtet sein, wenigstens ist selbiges später als die Taxische (1615) und früher als die brandenburgische Post (welche 1656 bestand) eingerichtet. Unter den von den Nachbarstaaten in Hamburg errichteten eigenen selbstständigen Postcomtoirs war das dänische das kleinste und unbedeutendste, es trieb sein Wesen in einem Keller. Als Schild diente ein in Stein gehauener Elephant.

Neben diesem vom König-Herzog auf Grund der als Herzog von Holstein über Hamburg beanspruchten Hoheitsrechte errichteten dänischen Postamte, richteten gleichfalls die Herzöge von Holstein-Gottorp ca. 1692 mit dem ersten Postcourse in Hamburg ein herzogliches Postamt ein (wenig-

stens ist dessen Existenz 1695 erwiesen), welches zuletzt als Grossfürstlich Holstein'sches bis 1773 bestand. Im November dieses Jahres, nach der Uebergabe des letzten Theiles von Holstein von der herzoglichen an die königliche Linie wurde das grossherzogliche Wappen vom grossherzoglich holsteinischen Posthaus abgenommen und das königl. dänische Wappen aufgesteckt.

Taxen.

Die 1694 erlassene Postordnung enthielt auch eine Brief-Porto-Taxe, welche durch die Taxe vom 31. Dezember 1734 geringe Veränderungen erlitt. Nach letzterer wurde das Porto für jeden Postort besonders festgestellt und kostete ein Brief auf einem Quartblatte, oder auch auf einem halben oder ganzen Bogen, welches alles ein einfacher Brief genannt ward, z. B. von Kiel nach Eckernförde und Preetz 1 Schill. (ca. 7 Pfg.), Rendsburg, Schleswig, Ploen und Lübeck 2 Schill., Itzehoe, Altona, Hamburg 3 Schill.; Flensburg, Hadersleben, Apenrade, Husum, Friedrichstadt, Tönning 4 Schill., Tondern 5 Schill., Kopenhagen 7 Schill. Die Briefe konnten frankirt, unfrankirt oder bis zum Endpunkte des ersten Postcourses frankirt werden. In den Briefen enthaltene Dokumente wurden nach dem Gewicht bezahlt, für je 1 Loth einfaches Briefporto.

Die Taxe für die fahrende Post war sehr komplizirt, für gewöhnliche Waaren betrug das Packetporto von Altona nach Kopenhagen 5 Schill. per Pfd., Münzen für 100 Rthl.: 24 Schill., es bestanden aber für die verschiedensten Gegenstände besondere Taxen, so für Juvelen, Uhren, Muffs im Futteral, Paradiesäpfel, Schuhe und Pantoffeln, Fässer mit Heringen etc. Die Passagiertaxe zwischen Altona und Kopenhagen betrug im Sommer 13 Rthl., im Winter 15 Rthl.

Eine neue Brieftaxe wurde am 1. Mai 1801 eingeführt, welche 1809 geringe Veränderungen erlitt. Die Grundregeln dieser Taxe sind, dass für einen einfachen Brief für die ersten neun Meilen 2 Schill., für jede neun fernere Meilen 1 Schill. mehr erhoben wurden. Die Entfernungen der Orte wurden nach den kürzesten beständigen Postwegen

berechnet. Die früher bestandene erste Portostufe von 1 Schill. fiel hiermit fort, auf weitere Entfernungen trat eine kleine Ermässigung ein, so z. B. von Kiel nach Tondern, Friedrichstadt 3 Schill. statt bisher 5 resp. 4 Schill. 1818 erhielt Dänemark eine neue Münzwährung, statt der bisherigen Courantmünze wurde die Reichsbankwährung eingeführt, auf Grund welcher eine neue Portotaxe ausgearbeitet und dabei der niedrige Portosatz von nun 3 Rbk.-Schill. (1 Schill. Cour. = $3\frac{1}{5}$ Rbk.-Schill.) auf die kurzen Entfernungen unter 9 Meilen wieder eingeführt wurde.

In Schleswig-Holstein blieb die Courantwährung in Geltung, die Portosätze wurden aber in Reichsbankwährung ausgeworfen und verrechnet, zur Reduktion bei der Einziehung des Portos diente eine am 6. März 1819 veröffentlichte Reduktionstabelle. Als Dänemark sich 1842, wenn auch ohne Erfolg, bemühte, der Reichsbankmünze in Schleswig-Holstein Eingang zu verschaffen, wurde bestimmt, dass das in Reichsbankgeld angesetzte Porto genau bei der Zahlung mit Courantmünze ausgeglichen werden sollte und edirte zur Ermöglichung des Ausgleichs kleine kupferne $\frac{1}{5}$ -Reichsbank-Schillinge; 1 Schill. Courant repräsentirte genau den Werth von $3\frac{1}{5}$ Rbk.-Schill.)*

1838 wurde die Berechnung der Portosätze nach Anzahl der Briefbogen aufgehoben und trat eine Taxirung nach dem Gewichte ein, und zwar bis $\frac{3}{4}$ Loth einfaches Porto, über $\frac{3}{4}$ bis 1 Loth: $1\frac{1}{2}$ faches; 1 Loth bis $1\frac{1}{2}$ Loth: 2faches Porto und so ferner für jedes halbe Loth Mehrgewicht halbes Porto mehr.

Von 1841 trat für die mit Dampfschiffen von Hafen zu Hafen beförderten Briefe halbes Porto ein. Ausser dem Porto wurde noch für das Austragen der Briefe am Bestimmungsorte laut Verordnung vom 6. Januar 1819 ein Bestellgeld von 3 Rbk.-Schill. erhoben, für rekommandirte Briefe 6 Rbk.-Schill. 1845 wurde dies Bestellgeld auf 2 Rbk.-Schill. ermässigt.

Für den Verkehr mit dem Auslande diente die Aus-

*) Siehe den Artikel „Eine Postmünze“ in der Zeitschrift „Philatelist“ No. 2 vom 1. Februar 1889.

landsbrieftaxe von 1834 zur Richtschnur, wir erfahren aus derselben u. A., dass Briefe ans Frankreich, Belgien etc. nicht vollständig, sondern nur bis Hamburg vom Absender frankirt werden konnten.

Womöglich noch komplizirter als die Briefposttaxen waren die Frachtposttaxen von 1788 und 1834. Nach letzterer wurden erhoben: für die Beförderung von Reisenden incl. 50 Pfund Freigepäck $22\frac{2}{5}$ Rbk.-Schill. (7 Schill. Cour.) per Meile; ausserdem an Einschreibgebühr 13 Rbk.-Schill., an Litzenbrudergeld auf der Abgangsstation 13 Rbk.-Schill., auf jeder Station, wo Pferde gewechselt werden, 6 Rbk.-Schill., auf der Ankunftsstation 13 Rbk.-Schill. Das Litzenbrudergeld musste, wenn auch nur mit der Hälfte, selbst bezahlt werden, wenn der Reisende sein Gepäck von oder nach dem Posthause selbst befördern liess; für einen Chaisenstuhl, wenn der Reisende einen solchen verlangte, mussten 13 Rbk.-Schill. pro Meile extra vergütet werden, Ueberfracht des Reisegepäcks wurde nach der allgemeinen Gewichtstaxe bezahlt.

Die Grundregeln der Packettaxe waren: a. für das erste Pfund für die ersten 6 Meilen à Meile 1 Rbk.-Schill.; b. über 6 bis 12 Meilen für das erste Pfund 1 Rbk.-Schill. mehr, als das unter a. erwähnte Pfund kostet, jedoch mit $\frac{1}{3}$ Abschlag; c. für die fernere Meilenzahl, nämlich über 12 Meilen $\frac{1}{2}$ Rbk.-Schill. à Meile mehr, und zwar ohne Abschlag; d. für jedes fernere Pfund für je 6 Meilen $\frac{1}{2}$ Rbk.-Schill. mehr. Die Postbeamten müssen gute Rechner gewesen sein, um Irrthümer zu vermeiden. Besondere Taxen bestanden noch a. für Victualien, Wild, im Lande gefertigte Fabrikwaaren, b. Bücher und gedruckte Sachen, c. Akten und Dokumente.

Für Werthgegenstände gab es auch 4 verschiedene Taxen, je nachdem die Sendungen: Silber, Gold, Bankzettel oder Obligationen resp. Actien etc. enthielten. Es bestand Deklarationszwang, war die Inhaltsangabe unrichtig angegeben, so war ausser dem zu wenig bezahlten Postgelde, das 20fache des Postgeldes als Brüche verwirkt. Werthpackete mussten stets doppelt ausgerechnet werden,

da, wenn die Gewichtstaxe sich höher belaufen sollte, als die Taxe nach dem Werthe, nach der höheren Gewichtstaxe zu bezahlen war.

Zwischen Kiel, Altona und Hamburg galt noch eine besondere vereinfachte Taxe, für das erste Pfund 10 Rbk.-Schill., für jedes fernere Pfund 1 Rbk.-Schill. mehr.

Ausser vorstehenden Taxen wurden noch eine Menge Nebengebühren eingezogen, so

- 1) Schreib-, Wäge- und Zählgeld für Geldversendungen bis 5 Rbkthlr.: 3 Rbk.-Schill.; von 5 bis 50 Rbkthlr.: 8 Rbk.-Schill. und so weiter bis 6000 Rbkthlr.: 32 Rbk.-Schill.
- 2) Schreib- und Wägegeld für Frachtpostsachen bis 10 Pfd.: 8 Rbk.-Schill. und so ferner; für 100 Pfd. und darüber 22 Rbk.-Schill.
- 3) Für den Empfangschein bis 5 Rbkthlr.: 3 Rbk.-Schill.; von 5—500 Rbkthlr.: 6 Rbk.-Schill.; über 500 Rbkthlr.: 10 Rbk.-Schill.
- 4) Bestellgeld nach dem Gewicht und dem Werth von 6 bis 38 Rbk.-Schill.
- 5) Versiegelungsgebühr, wenn der Absender kein Lack mitbringt, 3 Rbk.-Schill.

Betrag das Postgeld nicht über 13 Rbk.-Schill., so wurde nur die Hälfte der Gebühren erhoben.

Statistik.

• Eine Statistik der Briefe existirt nicht vor 1833; es sind versandt in den Herzogthümern incl. Hamburg und Lübeck:

	private	Dienstbriefe	zusammen
1833	1 055 639	110 124	1 165 763
1836	1 092 672	123 481	1 216 153
1840	1 292 083	141 601	1 433 684
1846	1 648 996	164 813	1 813 809

Die Steigerung des Briefverkehrs hat in 13 Jahren mithin 55,5 % betragen. Bei ca. 800 000 Einwohnern der Herzogthümer, kamen 1846 auf den Kopf der Bevölkerung 2,25 Briefe, im ganzen dänischen Postgebiet 1,61.

Eine besondere Statistik des Frachtpostverkehrs und

der Zahl der beförderten Reisenden ist für die Herzogthümer nicht vorhanden, die Statistik der ganzen Monarchie aufzuführen, dürfte zwecklos sein.

Ebenso wurde die Rechnung gemeinschaftlich geführt, es ist mithin der Ueberschuss des Postwesens in den Herzogthümern nicht zu ermitteln; für die Gesamtpostverwaltung betrug derselbe:

1811	239 037	Rbkthlr.
1842	246 467	"
1843	255 366	"
1844	229 625	"
1845	242 044	"
1846	300 018	*

Beamtenverhältnisse.

Die General-Post-Direktion stand zur Zeit der Erhebung unter Leitung des General-Post-Direktors Danneskjold-Samsøe und der Post-Direktoren H. Monrad und Winge.

Dem Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Sekretariat der General-Post-Direktion stand der später in schleswig-holsteinischen Postdienst übergetretene Komptoirchef G. Struve vor.

1844 erfolgte die Anstellung zweier Post-Inspektoren, einer für Dänemark und einer für die Herzogthümer; für letzteren Posten wurde der Kammerherr und Postmeister Holstein in Flensburg designirt, welcher auch noch 1848 als solcher fungirte.

Die Postmeister in den Städten wurden ursprünglich vom Bürgermeister und Rath ohne königliche Approbation angestellt, später vom Könige ernannt. Die Postmeisterstellen bildeten vor 1848 Sinekuren, welche vorzugsweise Offizieren und Standespersonen verliehen wurden und wegen der bedeutenden Einnahmen sehr begehrt waren: gelernte Postbeamte erreichten höchstens in kleineren Orten Postexpediteurstellen mit geringer Einnahme. Die niederen Postbeamten, Briefträger etc. standen im Privatdienst der Postmeister und wurden kümmerlich besoldet. Trotzdem kamen Unterschlagungen kaum vor. Herr Rechnungs Rath

Jacobsen stellt in seiner kleinen 1874 erschienenen Schrift: „Zur Geschichte des Postwesens in Schleswig-Holstein“ den derzeitigen Postbeamten folgendes hübsche Zeugniß aus: „Der Postbeamte stand hoch in der Achtung des Publikums und ich vermag keinen Fall anzuführen, in welchem derzeit ein Postbeamter wegen Unterschlagung in Untersuchung gerathen wäre.“

Die Postmeister bezogen früher nur eine geringe feste Gage, ihre Haupteinnahmen bestanden in Expeditions- und Auslieferungsgebühren, Trägersgeld, Contoireinnahmen u. s. w., die sehr bedeutend waren. Von 1845 ab wurden jedoch sämtliche Gebühren direkt zur Postkasse verrechnet und ein Normalbesoldungsbudget für sämtliche Postanstalten aufgestellt. Ausser dem hiermit festgestellten Gehalte sollten dieselben alsdann noch 10 % von der eine gewisse Summe übersteigenden Portoeinnahme ihres Postcontoirs als extraordinäres Gehalt beziehen.

Die derzeit angestellten Postmeister behielten aber die Einnahme, welche sie bisher gehabt hatten, nach einem Durchschnitt der 3 Jahre 1841—43. So stellte das Normalbudget, welches bei einer neuen Besetzung der Stelle in Kraft treten sollte, u. A. fest:

für Kiel	3000 Rbth. Gage	und	1200 Rbth. Contoirhaltung,
„ Ploen	1500 „ „ „	300 „ „	„ „
in Wirklichkeit bezogen aber für 1845 der Postmeister			
in Kiel	5843 Rbth. Gage	und	1900 Rbth. Contoirhaltung,
„ Ploen	2500 „ „ „	1000 „ „	„ „
eine Gage, wie sie die jetzigen Inhaber der Postämter wohl kaum beziehen.			

Schluss.

Im Vorstehenden habe ich mich bemüht, ein Bild der Verwaltung des Postwesens zu geben, wie es zur Zeit der Erhebung sich ausgebildet hatte. Die Unzufriedenheit im Publikum war sehr gross, dieselbe richtete sich namentlich gegen die hohen Taxen und die wenigen Verbindungen zwischen den einzelnen Orten; erstreckte sich das Postmonopol doch ausser auf die Briefe, auch auf alle Werth-

sendungen, sowie auf Packete bis 40 Pfund und auf die Beförderung von Reisenden. Letztere durften sich durch Privatfuhrwerk nur gegen Einlösung eines Fuhrscheines befördern lassen, Wochenwagen zur Personenbeförderung mussten Konzessionen lösen und ausserdem für jeden beförderten Passagier eine Abgabe an die Postkasse entrichten.

Schon 1830 machte ein Schleswig-Holsteiner in einer Brochüre: „Patriotische Rügen eines Holsteiners über das Post- und Poststrassenwesen in Holstein“ (Braunschweig, bei Vieweg) seinem Unmuth Luft; die Schrift veranlasste wieder mehrere Gegenschriften und gab Veranlassung zur Herausgabe des ersten „Wegweiser im Postwesen, von Prah!“ (Kiel, bei Bünsow 1831), welcher den vergeblichen Versuch machte, die Laien über die komplizirten Versendungsbedingungen und Taxen aufzuklären.

Die Provinzialstände petitionirten 1840 und 1844 wiederholt um Herabsetzung des Portos, bei der Eröffnung 1846 wurde die Zusage ertheilt, dass demnächst ermässigte Taxen erlassen werden sollten.

Charakteristisch für die Unzufriedenheit ist besonders auch eine Zuschrift an die „Kölnische Zeitung“ vom 11. Oktober 1847, die ich im Wortlaute folgen lasse:

„Unser Postwesen ist ganz unglaublich zurück. Die Verwaltung desselben ist gemeinschaftlich für das Königreich Dänemark und für die deutschen Herzogthümer; die höchste Behörde für diesen Verwaltungszweig ist die General-Postdirektion in Kopenhagen, welche nur von Dänen besetzt ist; kein Schleswiger, kein Holsteiner, kein Lauenburger sitzt in diesem Kollegium, welches über die Angelegenheiten der Herzogthümer zu entscheiden hat; es giebt bei uns keine eigentliche Post-Karriere, keine Art von Befähigung wird für die Anstellung im Postfache erfordert; die Postmeister-Stellen werden in der Regel mit abgedankten Offizieren, meistens Dänen, besetzt, die gewöhnlich weder das Land, noch ihr Fach kennen; — kein Wunder also, dass unter solchen Bedingungen unser Postwesen nach einem alten Herkommen ohne Verbesserungen verwaltet wird! Das Briefporto ist unglaublich hoch; dabei kommen die auffallendsten Dinge vor. Es kostet z. B. ein Brief von Kiel nach einzelnen Zwischen-Stationen der Altona-Kieler Eisenbahn, wie nach Pinneberg und Uetersen, mehr, als nach den Endpunkten Altona und Hamburg, weil in früheren Jahren, als wir noch keine Eisenbahn hatten, Briefe nach Pinneberg und Uetersen über Altona befördert wurden. Eine andere Einrichtung, die sonst wohl in keinem zivilisirten Staate vorkommt, ist diese, dass ausser

den Postmeistern alle übrigen auf einem Post-Comptoir angestellten Personen nicht Beamte des Staates, sondern lediglich Privatbediente des Postmeisters sind; da nun aber die durchschnittlich ausserordentlich hoch besoldeten Postmeister-Stellen (der Postmeister in Kiel z. B. hat ein Gehalt von 7743 Rbthlrn. und ausserdem 1200 Rbthlr. als Vergütung für sein Comptoir-Personal) vornehmlich als Versorgungs-Anstalten für alte, ausgediente Offiziere betrachtet werden, welche sich um die Verwaltung eines solchen Postens wenig kümmern, so ist das Publikum im gesammten Postverkehre der Gewissenhaftigkeit solcher Personen überliefert, welche wenigstens unter keiner unmittelbaren öffentlichen Kontrolle stehen.“

II.

Die schleswig-holsteinische Post 1848—1852.

Nachdem die provisorische Regierung in Veranlassung der umwälzenden Vorgänge in Kopenhagen im März 1848, durch welche die Herzogthümer Schleswig-Holstein in ihren Grundrechten auf das Schwerste verletzt worden waren und der König-Herzog in seiner Freiheit beschränkt erscheinen musste, durch Proklamation vom 24. März 1848 die Regierung der Herzogthümer im Namen des Landesherrn übernommen und ihren Sitz nach Rendsburg verlegt hatte, war ihre erste Thätigkeit auf die Organisation der Zentral-Verwaltungs-Behörden gerichtet, um dadurch den geordneten Fortgang in den verschiedenen Zweigen der Verwaltung sicher zu stellen. Für die Zentralverwaltung des Postwesens wurde ein Bureau für das Postwesen gebildet, welches dem Departement der Finanzen unterstellt war. Dies Verhältniss blieb unverändert unter den verschiedenen obersten Verwaltungen der Herzogthümer, welche sich in den wenigen Jahren ablösten: Der Provisorischen Regierung, der Gemeinsamen Regierung, der Statthalterschaft, der Obersten Zivilbehörde, bis bald nach der Uebnahme der Verwaltung durch das Königlich Dänische Ministerium für Holstein am 18. Februar 1852 die Postverwaltung vom 15. April 1852 ab wieder der Generalpostdirektion in Kopenhagen unterstellt wurde.

Das Departement der Finanzen wurde nach einander verwaltet von dem Mitglied der provisorischen Regierung M. T. Schmidt, unter der gemeinsamen Regierung von Landvogt Jensen, unter der Statthalterschaft von dem Etatsrath Carl Francke, unter der obersten Civilbehörde von dem Mitgliede Etatsrath Pohn. Das Postwesen bildete eine Abtheilung unter dem Finanzdepartement und wurde von einem Bureauchef geleitet. Dr. Willh. Ahlmann hat diesen Posten während der ganzen Zeit inne gehabt, bis er nach Rückgabe der Herzogthümer an Dänemark seine Entlassung nahm. Mit Organisationstalent und grosser Arbeitskraft ausgestattet, brachte Dr. Ahlmann das Postwesen unter schwierigen Verhältnissen bei beschränkten Mitteln auf eine Höhe, welche dasselbe erst später nach 1867 hier wieder erreicht hat.

Der Uebergang zur neu entstehenden Ordnung wurde durch die besonnene Haltung und Gesetzlichkeit, welche die schleswig-holsteinische Erhebung von Anfang an charakterisirte und die fast ungetheilte Zustimmung des ganzen Volkes sehr erleichtert; es trat daher auch in der Lokal-Verwaltung nur in den Gegenden des Landes eine Störung ein, welche auf kurze Zeit der unmittelbare Schauplatz des Krieges wurden. Alle Beamte der Lokal-Verwaltungsstellen des Postwesens, mit Ausnahme einiger geborener oder nationalisirter Dänen, welche zum Theil erst in den letzten Jahren in die Verwaltung der Herzogthümer eingeschoben waren, anerkannte die provisorische Regierung, während jene ihre Stellen quittirten und nach Dänemark zurückkehrten.

Die grossen politischen Ereignisse auf fast dem ganzen europäischen Kontinent seit Februar 1848 hatten das allgemeine Interesse für die Post und die Anforderungen an dieselbe erhöht, die jedoch noch mehr gesteigert wurden, nachdem der ausgebrochene Krieg den Nachrichten und den amtlichen und privaten Korrespondenzen eine grössere Wichtigkeit gegeben, auch die Posten sowohl für die Personen- als Packet-Beförderung mehr als bisher benutzt wurden.

Es bedarf wohl keiner Erörterung, dass den Mängeln der vormärzlichen Postverwaltung nicht so leicht und unmittelbar abgeholfen werden konnte, es musste daher die Verwaltung während des Jahres 1848 bei völliger Belassung der gegebenen Grundlagen sich darauf beschränken, Aushülfsmittel zur Befriedigung der dringendsten Bedürfnisse zu beschaffen, wobei sie durch Kommunen und Private mittelst Errichtung und Unterhaltung von Nebenposten zur Ergänzung der ordinären Posten vielfach unterstützt wurde.

Ich werde versuchen, zunächst eine laufende Uebersicht der Verbesserungen und Neueinrichtungen in den vier Verwaltungsjahren zu geben und demnächst das Kourswesen, Taxwesen, Frankirungsmarken etc. ausführlicher behandeln.

1848.

Bereits am 27. März erschien die erste postamtliche Verfügung der provisorischen Regierung, wonach die Postanstalten angewiesen wurden, ihre Ueberschüsse nicht mehr an die Generalpostdirektion in Kopenhagen, sondern an die Rendsburger Staatsschulden-Hauptkasse einzusenden. Noch am selben Tage wurde verfügt, dass das gegen einzelne Zeitungen bestehende Verbot des Debits aufgehoben sei und nunmehr alle in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften durch die Post bezogen werden könnten, während bisher nur einzelnen privilegierten Zeitungen der Debit durch die Post gestattet war. Die Freiheit der Presse war ein Zeitbedürfniss, dessen Befriedigung nicht hinausgeschoben werden konnte.

Am 3. April wurde verfügt, dass die den Postanstalten zugesandten Erlasse der provisorischen Regierung von allgemeinem Interesse am Stationsorte und in den umliegenden Distrikten durch Boten vertheilt werden sollten. Durch diese Maassregel sicherte sich die Regierung die ausgedehnteste Publicität ihrer Verordnungen.

Ferner erhielten die zur Landesvertheidigung ausgerückten Truppen Portofreiheit für die von ihnen abgesandten und an dieselben adressirten Briefe zugesichert. Diese Vergünstigung wurde im August auf Pakete bis

10 Pfund und Gelder bis 10 Rthl. Cour. ausgedehnt, während für solche höheren Gewichts oder Werthes ein ermässigtcs Porto eintrat.

Am 27. April wurde die Einstellung aller Postverbindungen zwischen den Herzogthümern und Dänemark verfügt, es durften keine nach dänischen Orten bestimmte Sendungen ferner angenommen werden. Das Verbot blieb bis bald nach Abschluss des Malmöer Waffenstillstandes im September bestehen, alsdann wurde die Korrespondenz wieder gestattet, in Folge mangelnder Postverbindung musste dieselbe jedoch über Lübeck geleitet werden.

Untern 19. Mai verfügte die Regierung die Aufhebung des Bestellgeldes von 2 Rbk.-Schill. per Brief, auch wurden vom 1. Juli ab die Sätze der Briefportotaxe aus der Reichsbankgeldwährung in Courantwährung umgearbeitet und die Erhebung ausschliesslich in Courant angeordnet.

Zur Beschleunigung der Packetbestellung wurde vom 17. Juni ab nur noch für Geld- und Werthsendungen Quittung vom Adressaten eingeholt, dagegen gewöhnliche Packete ohne Quittungsleistung ausgeliefert.

Eine Erleichterung in der Expedition trat im Juli ein, indem die bis dahin bestandene spezielle nach dem Namen der Adressaten erfolgende Kartirung für die Rendsburg-Haderslebener Haupttronte und die an der Eisenbahn belegenen Post-Komptoire aufgehoben und diesen gestattet war, die privaten Briefe generell nach der Stückzahl in die Karten einzutragen, eine Maassregel, welche zur Beschleunigung der Expedition wesentlich beitrug. Zur besseren Kontrolle für die Zentralleitung waren ferner statt der bisherigen Vierteljahrsabrechnungen, monatliche Extrakte an das Bureau für das Postwesen Seitens der Postanstalten einzusenden.

Zum Regal der Post gehörte die Beförderung der Reisenden. Die während des Sommers obwaltenden Umstände verhinderten jedoch eine strenge Handhabung der bestehenden Bestimmungen in Betreff der Lösung von Lohmfuhr- und Passirscheinen bei der Beförderung durch

Miethfuhrwerk und Wochenwagen, so dass sich gar mannigfache Zweifel über die fernere Gültigkeit der fraglichen Bestimmungen erhoben. Die Verwaltung trug diesen Verhältnissen Rechnung, indem sie sich gleichzeitig eine kostenlose Beförderung der Briefpostsäcke auf Nebenrouten verschaffte. Durch Reglement vom 4. Dezember wurden nämlich die Wochen- und Personenwagen von Abgaben befreit und stand es allen Landeseinwohnern frei, solche neu einzurichten, dagegen waren die Unternehmer verpflichtet, auf Verlangen der Postverwaltung einen Postsack oder sonstige durch die Post zu befördernde Gegenstände bis zum Gewichte von 100 Pfund in einem zu dem Ende einzurichtenden sicheren verschliessbaren Raum des Wagens unentgeltlich zu befördern.

Für die Beförderung einzelner Personen durch Miethfuhrwerk blieben dagegen die alten Bestimmungen in Kraft, wonach für eine Einspannerbeförderung 3 Schill. Cour. à Meile, für mehrere Pferde für jedes Pferd à Meile 2 $\frac{1}{2}$ Schill. Cour. Stationsgeld an die Post zu erlegen war. Wurden diese Fuhrscheine während der Nacht gelöst, trat noch eine Extravergütung von 8 Schill. Cour. hinzu.

Die Verfügungen der Zentral-Postbehörde wurden den Postanstalten bis dahin durch Zirkulare mitgetheilt, vom Jahre 1849 ab erschien ein eigenes Postamtsblatt, mit allen generellen Anordnungen und Mittheilungen der Zentralbehörde.

1849.

Während sich die Thätigkeit der Zentralverwaltung im Jahre 1848 darauf beschränkte, auf den gegebenen Grundlagen Erleichterungen einzuführen und die schreiendsten Nothstände zu beseitigen, begann mit dem Jahre 1849 die vollständige Umgestaltung des Postwesens.

Neben Einführung eines ganz veränderten Postnetzes und eines ernässigten Posttaxgesetzes wurde eine vollständig neue monatliche, statt bisher vierteljährliche, Rechnungsführung eingeführt und das Expeditionsverfahren neu geregelt.

Eine sorgsam vorbereitete ausführliche „Anweisung für die Expedition der Brief- und Fahrposten“ diente zur Instruktion der Beamten. Durch die Veränderung in der Expeditionsweise sollte der Postdienst beschleunigt und vereinfacht und dadurch allmählich Ersparnisse bewirkt werden.

Die bis dahin bestandene direkte Kartirung fiel fört, nur einige der grösseren Postämter fertigten auch ferner direkte Karten untereinander ab, die übrigen Postanstalten standen nur mit den an ihrem Postcourse belegenen Postanstalten in Kartenschluss resp. mit dem Postexpeditionsbureau der Eisenbahn. Letzteres wurde gleichzeitig eingerichtet zur Umspedition der Briefe während der Fahrt durch begleitende Postbeamte. Eine ausführliche Mittheilung der Anweisung dürfte zu weit führen, erwähnen möchte ich nur, dass dieselbe genaue Instruktion über die Beschaffenheit der anzunehmenden Gegenstände, Eintragung in die Bücher, Expedition, Verpackung in Bentel, statt bisher Briefpackete, Dekartirung und Bestellung enthielt.

Zur Instruktion der neuen Dienstanweisung bereisten der Postinspektor und zwei Beamte der Verwaltung die Herzogthümer und gelang es denselben, bald den Beamten Verständniss und Interesse für die neue Expeditionsweise beizubringen und die in den ersten Tagen entstandene Unordnung zu beseitigen. Die Inbetriebstellung des Eisenbahnpostexpeditionsbureau übernahm der Bureauchef des Postwesens selber.

Die vollständige Umgestaltung des Expeditionsverfahrens stellte grosse Anforderungen an die Beamten und wenn dieselben diesen auch im Durchschnitt mit Eifer nachkamen, fehlte es doch auch nicht an solchen, welchen diese Aufrüttelung aus den gemüthlichen alten Verhältnissen unbequem war. Das Postamt in Rendsburg hatte z. B. als Eisenbahndepot eine grosse Mehrarbeit durch Umspedition sämmtlicher mit den Posten von dort weiterzusendenden Postsendungen erhalten, zur grossen Unzufriedenheit des Postmeisters Hedde, welcher sich sogar veranlasst fand, über die nach seiner Ansicht zu schnell eingeführten Post-

reformen eine Beschwerde an die der Postverwaltung vorgesetzte Behörde, dem Departement der Finanzen, einzureichen. Letztere wies in Folge dessen den Leiter des Postwesens an, nicht zu schnell und den bestehenden Verhältnissen Rechnung tragend, mit den Reformen vorzugehen. Vom 15. Februar an wurde übrigens die Umspedition für Westschleswig Rendsburg abgenommen und Friedrichstadt zugetheilt, welches nunmehr mit dem Postspeditionsbureau in Kartenschluss trat; es wurde dadurch erreicht, dass der Aufenthalt in Rendsburg für die Umspedition fortfiel und die Posten gleich nach Ankunft des Zuges vom Rendsburger Bahnhof abgelassen werden konnten.

Nach kurzer Zeit waren die Beamten mit der neuen Expeditionsweise vertraut und fand die schleunigere und zweckmässigere Beförderungsart beim Publikum volle Anerkennung. Die Zentralverwaltung war stets bestrebt, die Anweisung zu verbessern und zu ergänzen, so wurde am 25. Januar die Beklebung der Packete mit Bestimmungszetteln, sowie der Werthpacketen mit rothen Zetteln: „Werth“ verfügt, vom 1. März ab wurde auch das Reisegepäck mit Zetteln beklebt und vom 30. Dezember 1849 ab die Packete mit Nummerzetteln, wie es noch heute in Gebrauch ist.

Wie vorstehend bemerkt, unterstützten den Postinspektor zur Instruirung über die neue Expeditionsweise zwei Beamte der Zentralverwaltung, diese Einrichtung wurde auch später beibehalten und die beiden Beamten, die Expedienten Merzrath und Hausen, zu Kontrollbeamten, dem Postinspektor unterstellt, ernannt.

Die Postverbindung mit Dänemark, welche bis dahin nur über Lübeck stattfand, wurde durch eine tägliche Verbindung über Kolding, mit Auswechslung in diesem Orte, wieder hergestellt, da aber mehrfach in Kolding Beschädigungen der Postwagen und Beleidigungen der begleitenden, in schleswig-holsteinischer Uniform erscheinenden Postschaffner vorkamen, ohne dass auf Reklamation der schleswig-holsteinischen Regierung darin Abhülfe geschafft wurde, fuhr die Deligence später nur bis Hadersleben, während die Briefpost per Karren nach Kolding

weiter befördert wurde. Mit der Kündigung des Waffenstillstandes seitens Dänemarks wurde die Postverbindung am 21. März wieder aufgehoben und erst am 4. September, nach Abschluss der zweiten Waffenstillstandskonvention, wieder eröffnet.

Von sonstigen Neueinrichtungen und Ergänzungen der Posteinrichtung in 1849 möchte ich noch erwähnen: am 25. Januar: Herausgabe eines Preiscourants der durch die Post zu beziehenden Zeitungen:

5. März: Einrichtung von Postbriefkasten, in welchen jedoch nur unfrankirte Briefe gelegt werden durften:
3. April: Ausgabe einer Dienstanweisung für Postschaffner;
7. Mai: Verfügung über Behandlung unbestellbarer Postsendungen:
16. Juni: Einführung von Beschwerdebücher bei den Postanstalten:
10. Juli: Einführung von Laufzettel-Journale:
5. Dezember: Regelung der Zeitungsspedition, wonach Bestellung auf Zeitungen nur gegen Vorausbezahlung angenommen werden sollten.

Ein Hauptaugenmerk richtete die Postverwaltung auf die Verbesserung der Postbestellung nach dem platten Lande, es wurde die Einrichtung von Landpostbriefbestellungen in allen grösseren Ortschaften, in welchen kein Postcontoir vorhanden, beabsichtigt, zunächst erfolgte die Errichtung von solchen in Schenefeld, Hanerau, Bordesholm, Kaltenkirchen und Blankenese.

Im Oktober unternahm der Leiter des Postwesens Dr. Ahlmann im Auftrage des Departements der Finanzen zur Studirung der fremden Postverhältnisse eine Reise nach Deutschland und Belgien. Die auf dieser Reise und namentlich in Belgien gewonnenen Erfahrungen und Kenntnisse kamen der Verwaltung seines Ressorts zu Gute: es ist besonders die so zeitige Einführung von Frankirungsmarken auf die auf dieser Reise erhaltene Anregung zurückzuführen.

1850.

Im Jahre 1850 wurde der weitere Ausbau der Verwaltung fortgeführt. Zunächst erfolgte eine Revision der Bestimmungen über das Rechnungswesen. Die Postanstalten erhielten eine Instruktion über Aufstellung der Monatsrechnungen, welche von jetzt ab bereits am 5. des folgenden Monats, statt bisher zum 16. an die Zentralverwaltung einzusenden waren. Der Rechnungshof wurde von der Revision der Postrechnungen entbunden und dieselbe dem Bureau für das Postwesen übertragen, welches eine Instruktion für die Revision der Postrechnungen erliess. Gleichzeitig wurden bei den Postanstalten Revisionsnotizbücher eingeführt, in welche die Inspektionsbeamten die bei Revisionen des Postamts wahrgenommenen Mängel einzutragen hatten.

Am 6. Februar trat die schleswig-holsteinische Postverwaltung der Vereinbarung zwischen den deutschen Postverwaltungen über den wechselseitigen Zeitungsverkehr bei und am 1. Juli erfolgte die Aufnahme Schleswig-Holsteins in den Deutsch-Oestreichischen Postverein.

Am 2. April erfolgte die Veröffentlichung eines von der Landesversammlung genehmigten ergänzenden Postgesetzes, durch welches die Einführung von Frankirungsmarken verfügt und die Behandlung der unbestellbaren Briefe, sowie die Portofreiheiten regulirt wurden. Das Gesetz bestimmte, dass alle bisher bewilligten Portofreiheiten aufgehoben und Portofreiheiten in Zukunft nicht verliehen werden durften. Es war nur die Versendung von Briefen etc. in Staatsdienstsachen portofrei von den Posten zu beschaffen. Was als Staatsdienstsache zu betrachten war, bestimmte ein Reglement vom 24. October.

Durch ein ferneres Reglement vom 5. Juni wurden die neuen Bestimmungen über Behandlung der unbestellbaren Briefe in Kraft gesetzt, die Postanstalten hatten über nicht anzubringende Postsendungen Verzeichnisse in sogenannten Rebütkästen 4 Wochen lang öffentlich auszuhängen und alsdann die Briefe etc. an das Bureau für das Postwesen einzusenden, wo deren Oeffnung von einer eidlich verpflichteten Kommission erfolgte. Die Stückzahl der von

dieser Kommission geöffneten Briefe betrug im Juli-Quartal 2808, von welchen 1701 zurückgegeben werden konnten, 1107 aber unbestellbar blieben. Im Oktober-Quartal waren diese Zahlen 2048, 1224 und 824. Ferner in beiden Quartalen zusammen 77 eingesandte Packete, von welchen 51 zurückgegeben wurden, 26 unbestellbar blieben.

Durch verschiedene Reglements vom 9. Juni fand die Organisation der Verwaltung ihren vorläufigen Abschluss. Die Befugnisse des Bureauchefs für das Postwesen wurden präzisirt und erweitert. So wurde demselben die selbständige Erledigung der geschäftsleitenden Korrespondenz und der Revisionsgeschäfte, ferner alle die Unterhaltung und Anschaffung der Postinventariestücke, der Bekleidung und des Druckmaterials betreffenden Geschäfte übertragen. Wichtigere postalische Angelegenheiten waren dagegen dem Departementschef vorzutragen und dessen Genehmigung einzuholen. Die Postanstalten wurden in Postämter I. und II. Klasse, Postexpeditionen und Post-Briefbestellungen eingetheilt, die Verhältnisse der Beamten geregelt wie auch eine neue Uniform dekretirt.

An Verfügungen von weniger belangreicher Bedeutung erwähne ich noch die Aufhebung des Chausseegeldes für ordinäre Posten vom 1. Juli ab und eine umfangreiche Anweisung vom 2. September, das Zeitungsporto und die Zeitungsexpedition betreffend, nebst Herausgabe eines Zeitungspreiscourants.

Die Postverwaltung der Herzogthümer konnte jetzt jeden Vergleich mit den bestgeleiteten deutschen Postverwaltungen aushalten, selbst mit der preussischen, welche ihr in vieler Beziehung zum Vorbild gedient hatte; ja in manchen Beziehungen waren ihre Leistungen selbst dieser gerühmten preussischen voraus: z. B. möchte ich erwähnen, dass selbst in Berlin Briefe, welche mit den am nächsten Morgen bis 8 Uhr abgehenden Eisenbahnzügen expedirt werden sollten, nach 7 Uhr Abends nur auf den Bahnhöfen aufgegeben werden konnten, Briefkästen aber nicht existirten, während in Kiel in der Holstenstrasse die ganze Nacht und des Morgens bis 6 $\frac{1}{2}$ Uhr Briefe durch den Briefkasten zur

Spedition um 7 Uhr zur Einlieferung gelangen konnten. — Die preussische Post erhob ausser 25 % und 50 % Zeitungsporto für jedes Exemplar jährlich noch 12 und 20 Sgr. Bestellgeld. Für das „Itzehoer Wochenblatt“ war in Preussen das doppelte Porto zu entrichten, als was in Schleswig-Holstein bei Postversendung erhoben wurde (25 % des Einkaufspreises), da hier ein Bestellgeld unbekannt war. In dieser Beziehung war die Verwaltung sogar der Jetztzeit voraus.

1851 — 1852.

Mit dem 1. Januar trat ein neues Posttaxgesetz in Kraft, welches die Posttaxen ermässigte und vereinfachte, Postvorschussendungen und Postanweisungen einführte. Zur gleichmässigen Einrichtung und Führung der Registratur in den Postanstalten wurde eine Anweisung ausgearbeitet und diesen übersandt.

Die Postverbindung mit Schleswig und Dänemark, welche seit Juli 1850 wieder inhibirt war, wurde am 8. Februar 1851 wiederhergestellt, die Portofreiheit der Offiziere und Soldaten vom 15. März ab aufgehoben.

Im übrigen übten die traurigen politischen Verhältnisse ihren lähmenden Einfluss auch auf die Postverwaltung aus; der Krieg war beendet, als Civilverwaltung die Oberste Civilbehörde für Holstein von der österreichischen und preussischen Regierung im Auftrage des Deutschen Bundes eingesetzt, welcher dem König von Dänemark als Herzog von Holstein zur thatsächlichen Wiederherstellung seiner landesherrlichen Autorität seine Hülfe lieh. Die holsteinische Verwaltung trat an Stelle der schleswig-holsteinischen, deren Wirkungskreis sich freilich bereits seit fast einem Jahre nur auf Holstein beschränkt hatte; das schleswig-holsteinische Wappen wurde verboten und musste von allen Postschildern, Postwagen, den Knöpfen der Uniformen etc. entfernt werden. Im Uebrigen traten in den postalischen Verhältnissen der Verwaltung Aenderungen nicht ein bis zur vollständigen Auslieferung Holsteins an Dänemark am 18. Februar 1852.

Der an diesem Tage vom König von Dänemark eingesetzte Minister Graf Reventlow-Criminil entliess sämtliche Beamte, welche sich in der Zeit der Erhebung hervorgethan und leitende Stellen innegehabt hatten. Die Civilverwaltung für Holstein verblieb noch bis Anfang Juli in Kiel, siedelte alsdann nach Kopenhagen über, die Verwaltung des holsteinischen Postwesens wurde jedoch schon am 15. April von der Civilverwaltung abgesondert und der Generalpostdirektion in Kopenhagen wieder unterstellt.

Hiermit endete nach 4-jährigem Wirken die schleswig-holsteinische resp. holsteinische Post in den Herzogthümern. Die Verbesserungen und Neugestaltung des Postwesens war unter grossen Mühen und Anstrengungen des Bureauchefs und der Beamten in's Werk geleitet, wenn auch nicht zu Ende geführt, namentlich war zu bedauern, dass die Errichtung der Landposten nur hatte eingeleitet werden können. Die Sinekuren in der Postverwaltung waren beseitigt und Anwartschaft auf jedes Amt durch Auszeichnung im Dienst allen Beamten eröffnet.

Alle diese Errungenschaften wurden jetzt hinfällig, die Beamten hatten aber wenigstens die Genugthuung, dass das Publikum den Reformen der Verwaltung volle Anerkennung hatte zu Theil werden lassen.

Courswesen.

Die Vortheile der Postverwaltung sind wesentlich bedingt durch das Coursnetz. Richtige Wahl des oder der Zentralpunkte, und möglichste Ausdehnung und Verzweigung auf möglichst kurzen und schnellen Wegen charakterisiren das Coursnetz als zweckentsprechend.

Die Eisenbahnen und neu angelegten Kunststrassen hatten in den letzten 10 bis 15 Jahren vor 1848 die Postcourse bedeutend verändert und hätten bei einer rationellen Benutzung der neuen Transportmittel eine noch grössere Veränderung bewirken müssen. Die bisherige Verwaltung des Postwesens hatte aber immer nur den nächsten und dringendsten Anforderungen in den Cours-Aenderungen

genügt und eine rationelle Umarbeitung des ganzen Coursnetzes verschoben. Sie hatte dabei in den letzten Jahren nicht wenige Course neu geschaffen, die alten Course aber, welche durch die neuen Course entbehrt werden konnten, nicht aufgehoben. Dies ward erst möglich, als ein neues Coursnetz auf Grundlage der derzeitigen Transportmittel konsequent durchgeführt wurde und mit einem Male die neuen Verzweigungen und Verbindungen zur Einrichtung gelangten.

Dass Kopenhagen und Hamburg die Pole des Courswesens im dänischen Postgebiet gebildet hatten, war in den natürlichen Verhältnissen begründet, das System erlitt jedoch schon in 1848 namentlich in Beziehung auf Ankunfts- und Abgangszeiten wesentliche Veränderungen. So wurde zwischen dem Eisenbahndepot Rendsburg und Hadersleben vom 4. Juni ab eine täglich verkehrende Brief- und Personenpost errichtet, zu welcher noch vom 1. November ab eine zweite tägliche Brief- und Personenpost von Rendsburg bis Flensburg hinzutrat; vom 17. April ab eine tägliche Brief- und Personenpost zwischen Segeberg und Neumünster zum Anschluss an die Nachmittagsbahnzüge in Neumünster; vom 20. April ab eine 5mal wöchentliche Reitpost Wrist-Meldorf-Heidelunden-Friedrichstadt, so dass mit Einschluss der bestehenden 2mal wöchentlichen Post von Altona über Itzehoe nach Dithmarschen, eine tägliche Postverbindung nach Dithmarschen und Friedrichstadt hergestellt wurde.

Dies waren aber nur Ergänzungen des bestehenden unpraktischen Coursnetzes. Am 1. Januar 1849 erfolgte die Einführung eines vollständig neuen rationellen Postcoursnetzes zugleich mit dem neuen Expeditionsverfahren.

Das neue Postcoursssystem ging von der Annahme aus, dass der Zentralpunkt des schleswig-holsteinischen Verkehrs und somit auch des Postverkehrs in Hamburg-Altona liege, und hatte deshalb zum Ziele, neben einer möglichst häufigen und regelmässigen Verbindung der einzelnen Postanstalten des Landes untereinander, die Correspondenzen von und nach Hamburg auf möglichst kurzen und schnellen

Wegen zu befördern. Wenn ein bildlicher Vergleich es verdeutlichen kann, fasst das eingeführte Coursnetz Hamburg-Altona als das Herz, die Eisenbahnen als die grosse Ader mit ihrer Verlängerung auf dem Kurse von Rendsburg nach Hadersleben und ihren Aesten und Zweigen nach beiden Seiten, von denen die Hamburg-Lübecker, die Dithmarscher, die östlich Holsteinische, die Eiderstädtische, die Friesische und die Alsen-Sundewit'sche die bedeutendsten Verzweigungen bildeten.

Das neue Courssystem hob die überflüssigen Posten auf und reduzirte die Posten dem Bedürfniss entsprechend von 2spännigen Frachtposten auf Karrenposten, oder von Reitposten auf Fussposten und kombinierte fast überall die getrennten Brief- und Frachtposten zu vereinigten Brief-, Fracht- und Personeposten, welche in Postkutschen, oder zu vereinigten Brief- und Frachtposten, welche auf 1spännigen Karren befördert wurden. Das Courssystem zeichnete sich durch Regelmässigkeit und Einfachheit aus, ich werde versuchen, dasselbe kurz zu beschreiben.

Täglich Morgens um 8 Uhr zu gleicher Stunde gingen die Posten von Hamburg nach Lübeck und von Altona mit der Eisenbahn ab.

Der Cours auf Lübeck umfasste die Correspondenzen und kleinen Frachtsachen für Ahrensburg, Oldesloe (Ank. 12,10) und Lübeck (Ank. 2,30 N.).

Der Eisenbahncours umfasste Correspondenzen und Frachtsachen für alle Postanstalten des Landes. Längs der Bahn wurden zunächst für Pinneberg und in Tornesch für Uetersen spedirt. In Elmshorn war die 1. Abzweigung für Glückstadt (Ank. 9,40 V.) und Crempe (Ank. 11,30 V.) und für Barmstedt.

In Horst die 2. Abzweigung für Itzehoe (Ank. 12,0 M.) und weiter

1. über Wilster nach Brunsbüttel und
2. über Meldorf nach Heide (Ank. 7,15 N.).

In Wrist die 3. Abzweigung nach Kellinghusen und nach Bramstedt und Ulzburg.

In Neumünster die 4. Abzweigung

- | | | | |
|-------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|---|
| 1. über Bornhöved | 1. nach Segeberg | 1. nach Lütjenburg (Ank. 11,20 N.) | 1. über Oldenburg, Heiligenhafen (Ank. 12 N.) nach Burg |
| | 2. über Ploen | | |
| 2. nach Kiel (Ank. 11 V.) und | 1. nach Preetz (Ank. 2 N.) | 1. nach Preetz (Ank. 2 N.) | 2. nach Neustadt |
| | 2. nach Eckerupförde (Ank. 3 N.) | | |

In Nortorf ward für Nortorf und Remmels (jetzt Hohenwestedt) spedirt.

Um 11¹/₂ Uhr passirte die Post Rendsburg und sendete eine 5. Abzweigung nach Friedrichstadt und weiter

- 1. nach Husum (Ank. 8 N.) und Bredstedt
- 2. nach Tönning (Ank. 7,10 N.) und Garding
- 3. nach Lunden

passirte um 2¹/₂ N. Schleswig und spedirte eine 6. Abzweigung nach Arnis und Kappeln (Ank. 6³/₄ N.),

passirte um 6¹/₄ N. Flensburg und spedirte

- 1. nach Leck und Wyck
- 2. nach Tondern (Ank. 5,30 V.) und Lügunkloster
- 3. über Gravenstein nach Sonderburg (Ank. 4,30 V.)
- 4. nach Glücksburg

passirte um 9¹/₂ N. Apenrade und langte um 1,20 Nachts in Hadersleben an. Von Hadersleben ging ein Lokalpostwagen in unmittelbarer Verbindung nach Christiansfeld.

In derselben Weise, wie die Seiten-Course sich vom Haupt-Course abzweigten, schlossen sie sich täglich wieder an den Haupt-Cours an: — der täglich Nachmittags 6 Uhr von Hadersleben abging und in Rendsburg 6¹/₂ Uhr Morgens auf die Bahn übergang — und um 10 Uhr Morgens in Hamburg anlangte; rechtzeitig, um die Korrespondenzen noch zur Benutzung für die um ein Uhr in Hamburg beginnende Börse bringen zu können.

Die Posten zwischen Rendsburg und Hadersleben wurden als vereinigte Brief-, Fracht- und Personenposten in neunsitzigen Eilwagen mit grossen Gepäckkasten befördert, die Hauptseitencourse gleichfalls als vereinigte Brief-Fracht-

und Personenposten in 6sitzigen Eilwagen, die kleinen als Karren oder Fussposten.

Wie des Morgens um 8 Uhr ging auch des Nachmittags um 5 Uhr täglich ein Postcours von Altona auf die Bahn ab, doch ohne Seitencourse und auf dem Hauptcourse nur bis Flensburg gehend, zurück von Flensburg 8 Uhr Morgens und mit dem Nachmittagsbahnzuge nach Hamburg zurückkehrend. Auch zwischen Lübeck und Hamburg bestand Nachmittags hin und zurück ein zweiter Eilwagencours. — Neben diesen Coursen ist noch der tägliche Kiel-Lübecker Eilwagen-Cours zu erwähnen.

Es wird kaum nöthig sein, darauf aufmerksam zu machen, wie aus der vorliegenden Darstellung hervorgeht, dass wenigstens innerhalb 24 Stunden jeder Brief, aus welchem Orte des Landes er auch abgesandt war, sein Ziel erreichte und in jede 48 Stunden zwischen je zwei bedeutenden Orten des Landes eine Correspondenz gewechselt werden konnte, und jeder Tag Gelegenheit bot, nach allen Orten des Landes einen Brief abzusenden und zu empfangen.

Dabei überstiegen die Kosten des neuen Courssystems nicht die bisher aufgewandten Beförderungskosten des alten Systems, dagegen flossen der Postkasse in Folge der unzweifelhaften Verbesserungen grössere Erträgnisse zu.

Das neue Courssystem erwies sich von Anfang an als so vorzüglich durchdacht und angelegt, dass nur wenige Veränderungen und Verbesserungen erforderlich waren, so wurde die Expedition der Personenposten von Rendsburg nach Hadersleben und Friedrichstadt nach dem Rendsburger Bahnhofs verlegt, wodurch eine bedeutende Beschleunigung der Abfertigung erzielt wurde, ferner wurde die Hauptpost von Hadersleben Nachmittags 3 Uhr abgefertigt, auch eine neue praktischere Courseintheilung für das östliche Holstein verfügt; im Uebrigen beschränkten sich die Aenderungen auf den Ausbau der kleineren Seitencourse.

Das Reisebedürfniss war in der aufgeregten Zeit ausserordentlich gestiegen: die Verwaltung hatte diesem Umstande noch ferner dadurch Rechnung getragen, dass sie die Beförderung von Reisenden durch Wochenwagen freigab gegen

die Verpflichtung der Mitnahme eines Postbeutels durch die letzteren. Auf diese Weise wurden Postsachen durch Wochenwagen auf vielen Nebencoursen befördert, wenn hierdurch eine schnellere Beförderung als auf den regelrechten Postcoursen erzielt wurde.

Nach Beendigung der Feindseligkeiten wurden im letzten Jahre 1851 die Verbindungen mit Dänemark und dem seit Anfang 1850 wieder in dänischer Gewalt befindlichen Herzogthum Schleswig wieder hergestellt. Auch die Verbindung Kopenhagen-Kiel per Dampfschiff trat wieder in's Leben.

Postanstalten.

Durch Reglement vom 9. April 1850 wurden die Postanstalten nach ihrer Bedeutung und ihrem Geschäftsverkehr in Postämter I. und II. Klasse, in Post-Expeditionen und Post-Briefbestellungen eingetheilt. Die Postämter und Post-Expeditionen umfassten sämtliche Zweige des örtlichen Postdienstes und zwar: 1. die Briefpost-Expedition, 2. die Frachtpost-Expedition, 3. die Personenpost-Expedition, 4. die Zeitungs-Expedition, 5. die Aufsicht über die Posthalterei oder das Beförderungswesen, 6. das Rechnungswesen und 7. die Wahrung der Postgerechtsame. — Die Post-Briefbestellungen waren auf dem Lande für den Landpostdienst eingerichtet: sie bestellten Briefe und Zeitungen, an einzelnen Orten auch Packete bis zu einem bestimmten Gewicht.

Postämter I. Klasse waren: Altona, Entin, Flensburg, Hadersleben, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rendsburg, Schleswig.

Postämter II. Klasse: Apenrade, Arroeskjöbing, Bredstedt, Burg, Eckerupförde, Elmshorn, Friedrichstadt, Glückstadt, Heide, Husum, Itzehoe, Lütjenburg, Meldorf, Neumünster, Neustadt, Oldenburg, Oldesloe, Ploen, Preetz, Segeberg, Sonderburg, Tondern, Töming, Wyck.

Post-Expeditionen: Ahrensboek, Ahrensburg, Barmstedt, Bornhöved, Bramstedt, Brunsbüttel, Cappeln, Christiansfeld, Crempe, Garding, Gravenstein, Heiligenhafen,

Horst, Kellinghusen, Leck, Lunden, Lygumkloster, Norburg, Nortorf, Pinneberg, Reinbeck, Remmels, Schwartau, Uetersen, Wandsbeck, Wilster.

Briefbestellungen: Bordesholm, Hanerau, Hoyer, Grossenbrode, Lensahn, Schenefeld, Schönwalde.

Zusammen 66 gegen 61 in 1846; da 3 Postanstalten: Wrist, Quickborn und Ulzburg aufgehoben waren, sind mithin 8 neu errichtet.

Unter obigen Postanstalten sind 4 im Auslande befindliche.

Die Post im Fürstenthum Lübeck wurde wie zur Dänenzeit von der diesseitigen Postbehörde verwaltet, mithin auch die Postanstalten in Eutin und Schwartau.

Bezüglich des schleswig-holsteinischen Postamtes in Lübeck bestand gleichfalls dasselbe Verhältniss wie früher. Der Vorsteher des Stadtpostamtes verwaltete ersteres für Rechnung der schleswig-holsteinischen Postverwaltung und bezog dafür 10 und $12\frac{1}{2}$ % der Portoeinnahme und die Gebühren. Seine Einnahme von der schleswig-holsteinischen Post betrug an Procenten ca. 1300 Mk. und an Gebühren 700 Mk., zusammen ca. 2000 Mk. Cour. per Jahr.

Das Postamt in Hamburg bildete fortwährend einen Streitpunkt zwischen den Dänen und Schleswig-Holsteineru, indem jene das Postamt als dänisches beanspruchten, während diese behaupteten, dasselbe sei seinem Ursprunge nach ein rein schleswig-holsteinisches. — Am 28. April 1848 früh kam ein Mitglied der provisorischen Regierung zu dem Direktor des dänischen Ober-Postamtes in Hamburg, dem Grafen Holck, mit der Erklärung: Es sei bereits eine Aufhebung der Postverbindung zwischen Dänemark und den Herzogthümern verfügt und es würde auch dem Ober-Postamte aufgegeben werden, die Beförderung von Briefen, Frachtpostsachen, Zeitungen etc. zwischen den deutschen Bundesstaaten und Dänemark einzustellen; ferner habe das Ober-Postamt die Bezeichnung als königlich dänisches Ober-Postamt in diejenige eines schleswig-holsteinischen abzuändern. Auf die Weigerung des Grafen Holck wurde derselbe suspendirt. Die ältesten Beamten des Postamtes

Heimerdinger und Clausen wurden hierauf zu Vorstehern desselben konstituirt.

Der im Herbst 1848 abgeschlossene Malmöer Waffenstillstandsvertrag bestimmte, dass das Postamt in Hamburg wieder hergestellt werden sollte; Dänemark verlangte in Folge dessen, dass das Postamt ihm wieder als dänisches Postamt überliefert und Graf Holck als Postmeister eingesetzt werde. Schleswig-Holstein weigerte sich dessen, und wollte dem Vertrag nur den Sinn beilegen, dass die dänischen Posten in Hamburg durch das Ober-Post-Amt wieder besorgt würden, sich aber nie auf die Persönlichkeit des anzustellenden Beamten Grafen Holck beziehen könnte.

Das dänische Ober-Postamt in Hamburg ist übrigens 1850 unter Graf Holck wieder errichtet, das schleswig-holsteinische daneben aber bestehen geblieben, trotz der Bemühungen Hamburgs auf Beseitigung der fremden Postämter und Uebernahme der Posten für eigene Rechnung.

In der Nacht vom 3. auf 4. April 1850 liess der Senat von Hamburg die Ueberschrift am Posthause: „Schleswig-Holsteinisches Postamt“ mit schwarzer Farbe überstreichen. Auf Reklamation Seitens des schleswig-holsteinischen Departements des Auswärtigen, welches sich auf eine frühere Entscheidung des Reichsministeriums berief, erklärte der Senat, dass er sich zu dieser That vollständig berechtigt gehalten habe.

Mit der Preisgabe der Herzogthümer an Dänemark Anfang 1851 waren die Tage des schleswig-holsteinischen Postamts gezählt, es wurde als erster Eingriff Dänemarks in die holsteinischen Verhältnisse als „Holsteinische Abtheilung“ neben der „Dänischen Abtheilung“ des Ober-Postamts dem Grafen Holck wieder unterstellt. Die „Holsteinische Abtheilung“ musste zum Gehalt des Grafen Holck einen Beitrag von 2000 Mk. Cour. liefern, als Vorsteher der Abtheilung blieben Heimerdinger und Clausen vorläufig noch mit ihren Gehältern von 5750 Mk. und 3670 Mk. Cour. im Dienst.

Feldpost.

Während des ersten Kriegsjahres 1848 besass Schleswig-Holstein keine Feldpost, die Truppen holten ihre Postsendungen von den nächstgelegenen Postanstalten ab. Die preussischen Truppen brachten dagegen eine Feldpost mit, welche der späteren schleswig-holsteinischen als Vorbild diente.

Nebenstehender Aufgabestempel wurde von der preussischen Feldpost zur Bedruckung der Briefe benutzt.



Nach Ablauf des ersten Waffenstillstandes erfolgte die Errichtung der schleswig-holsteinischen Feldpost am 27. März 1849. Zum Feldpostmeister wurde der bisherige preussische Postdiätarius Piersig ernannt, der seinen regelmässigen Aufenthalt im Hauptquartier zu nehmen, daselbst die Postgeschäfte zu besorgen und bei den verschiedenen selbstständigen Armee-Corps Feldpostexpeditionen einzurichten hatte. Das Feldpostamt stand in Kartenschluss mit allen grösseren Potsanstalten der Herzogthümer. Die von

denselben abge- sandten Briefe wurden zunächst mit ovalen Stempeln ohne Datum bedruckt, später



1850 mit solchen mit Datum, rund und oval.



Zur Bescheinigung der Portofreiheit waren die Briefe ausserdem grösstentheils mit dem Stempel des Truppen- theils bedruckt. Diese Stempel waren sehr mannigfaltig,

von den grossen Stempeln der Armeeleitung bis zu den einfachsten. Jede Compagnie hatte einen Stempel anderen Musters.



28

zweite Schwadron

interessant ist der Stempel des VII. Infant.-Bat., welcher die Inschrift „Poststempel“ trug.



Der Feldpostmeister Piersig trat am 15. Dezember 1850 in die Militärverwaltung über, an dessen Stelle übernahm der Postmeister Karstens die Leitung.

Nach Reduktion der Armeee erfolgte am 10. März 1851 die Aufhebung der Feldpost.

Auch die 1849 in den Herzogthümern verweilende Reichsarmee führte ihre Feldpost mit. Die Feldpostexpedition derselben lieferte die Briefe in Beuteln verpackt an die nächste schleswig-holsteinische Postanstalt ab. Aus einer Anweisung über die Instradirung dieser Briefbeutel ist gleichzeitig zu ersehen, aus welchen bunten Truppentheilen die derzeit in den Herzogthümern operirende Reichsarmee zusammengesetzt war. Es waren die Briefbeutel zu adressiren



von den Truppen

aus Preussen	an das	Preussische Ober-Postamt in Hamburg.
„ Churhessen	„ „	Hof-Postamt in Cassel.
„ Hannover	„ „	Hannöversche Ober-Postamt in Hamburg.
„ Braunschw.		
„ Sachsen	„ „	Ober-Postamt in Leipzig.
„ Altenburg	„ „	Postamt in Altenburg.
„ Gotha	„ „	Postamt in Gotha.
„ Weimar	„ „	Postamt in Weimar oder Eisenach.
„ Baiern	„ „	Postamt in München, Nürnberg oder Augsburg.
„ Reuss	„ „	Postamt in Gera oder Schleiz.
„ Meiningen	„ „	Postamt in Meiningen.

von den Truppen		
aus Coburg	an das	Postamt in Coburg,
„ Nassau	„ „	Hof-Postamt in Wiesbaden,
„ Hessen-		
Darmstadt	„ „	Hof-Postamt in Darmstadt,
„ Württemberg	„ „	Hof-Postamt in Stuttgart,
„ Baden	„ „	Ober-Postamt in Heidelberg oder Carlsruhe.

Deutscher Postverein.

Unter dem 6. April 1850 war zu Berlin zwischen Oestreich und Preussen ein Vertrag über einen Deutsch-Oestreichischen Postverein abgeschlossen worden. Diesem Verein hatten sich bis Juli, in Folge von Preussen ergangener Einladung, Bayern, Sachsen und Mecklenburg-Strelitz angeschlossen, während die Theilnahme der übrigen deutschen Postverwaltungen in naher Aussicht stand. Auch die schleswig-holsteinische Postverwaltung erhielt eine Aufforderung zum Beitritt und wurde in Folge dessen der Bureauchef für das Postwesen Dr. Ahlmann im Juni 1850 nach Berlin entsandt, um ein bezügliches Abkommen zu treffen. Die Verhandlungen gingen rasch von Statten, wären jedoch schliesslich fast an einem Nebenpunkte noch eben vor dem Abschluss gescheitert. Das preussische Ober-Postamt in Hamburg hatte während der ungenügenden Postverhältnisse unter dänischer Verwaltung Altona mit in seinen Bestellbezirk hineingezogen, so dass von den Altonaer Einwohnern die nach Preussen und im Transit durch Preussen gehenden Postsendungen beim preussischen Postamte eingeliefert und die ankommenden Sendungen durch dasselbe in Altona bestellt wurden. Preussen verlangte nun die Anerkennung dieses Verhältnisses. Es gelang indessen ohne Preisgabe von Rechten diesen Stein des Anstosses zu beseitigen, so dass die Aufnahme Schleswig-Holsteins in den deutschen Postverein zum 1. Juli 1850 erfolgen konnte, wenn auch die wirkliche Durchführung wegen der erforderlichen Instruirung der Postanstalten sich bis Ende des Monats verzögerte. So war Schleswig-Holstein bereits als sechster Staat diesem für die Regelung der postalischen Verhältnisse Deutschlands maassgebenden Verein

beigetreten und hatte dessen Vortheile des billigen Portos und der Einfachheit der Versendungsbedingungen den Bewohnern dienstbar gemacht.

Im Laufe des Jahres 1851 traten dem Verein ferner bei:

- am 1. Januar Mecklenburg-Schwerin,
- am 1. Juni Hannover, Braunschweig und Baden, ferner vom Thurn und Taxischen Postgebiet: Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt, Lippe-Detmold, Schaumburg-Lippe, die Reussischen Fürstenthümer, die freie Stadt Frankfurt und die Landgrafschaft Hessen-Homburg,
- am 1. September das Königreich Württemberg, nachdem letzteres die Landesposten von der fürstlich Thurn und Taxischen Verwaltung wieder in eigene Verwaltung übernommen hatte.
- am 1. Oktober vom Thurn und Taxischen Postgebiet ferner das Kurfürstenthum Hessen, Grossherzogthum Hessen und das Herzogthum Nassau,
- am 1. Januar 1852 schliesslich noch die Grossherzogthümer Luxemburg und Oldenburg und die freie Stadt Bremen.

Inzwischen fand vom 15. Oktober bis 5. Dezember 1851 in Berlin die erste deutsche Postkonferenz zur Revision und Ergänzung des Vereinsvertrages statt, an welcher wieder Dr. Ahlmann als Vertreter der jetzt freilich nur noch holsteinischen Postverwaltung theilnahm.

Als Kuriosum von dieser Postkonferenz möchte ich noch erwähnen, dass der grossherzoglich mecklenburg-schwerinsche Kommissarius sich darüber beschwerte, dass in den Protokollen der herzoglich holsteinische Kommissar den grossherzoglich mecklenburgischen vorangestellt sei und beruhigte sich erst, als der mecklenburg-strelitzsche Kommissar dies dahin auslegte, dass der Vertreter für Holstein als Abgesandter des König-Herzogs erschienen sei.

Bald nach der Postkonferenz musste Holstein 1852 nach Wiederübernahme der holsteinischen Postverwaltung durch die Generalpostdirektion in Kopenhagen aus dem Postverein wieder austreten.

Welche Verwirrung in den postalischen Zuständen in der ersten Zeit nach der Rückgabe der Herzogthümer an Dänemark herrschten, charakterisiren die Verhandlungen der holsteinischen Stände 1853 gelegentlich der Berathung über die definitive Einführung des dänischen Postgesetzes

in Holstein. In der Sitzung vom 16. Dezember 1853 wurde konstatiert, dass die inländischen Postanstalten nach wie vor nach den Vereinsstaaten die Vereinstaxe in Anwendung brächten, auch das preussische Postamt in Hamburg die Auskunft ertheilt hatte, dass Holstein bis dahin zum Postverein gerechnet würde. Die Ständeversammlung beschloss einstimmig, in dem Bedenken über das Postgesetz die Bitte auszusprechen, „es möge Sr. Königlichen Majestät gefallen, dem deutsch-österreichischen Postverein für Holstein wieder beizutreten,“ welchem Ansuchen jedoch nicht stattgegeben wurde.

Taxen.

Die Bemühungen der schleswig-holsteinischen Postverwaltung richteten sich während der ganzen Zeit ihres Bestehens auf Hebung des Correspondenzverkehrs durch Vereinfachung und möglichste Herabsetzung der Taxen. Ein wichtiger Schritt in dieser Beziehung war am 19. Mai 1848 die Aufhebung des Bestellgeldes von 2 Rbk.-Schill. für jeden Brief, es existirte von da ab weder ein Bestellgeld für Briefe noch für Zeitungen.

Am 1. Juli desselben Jahres wurde die Berechnung und Erhebung des Briefportos in Reichsbankgeld aufgehoben, die Briefportotaxe musste in Folge dessen in Courantgeld umgearbeitet werden; für die komplicirte Frachtposttaxe blieb die Berechnung in Reichsbankgeld vorläufig in Kraft.

Am 1. April 1849 trat in Folge der Verfügungen, dass von jetzt ab alle Rechnungen etc. in Courantwährung zu führen seien, gleichzeitig mit der vollständigen Aenderung des Coursnetzes und des Expeditionsverfahrens auch ein neues Posttaxgesetz in Kraft, dessen Taxen zwar noch verhältnissmässig hoch, aber doch gegen die alten dänischen eine bedeutende Vereinfachung brachten.

Es waren der Briefportotaxe fünf Entfernungsstufen (direkte Entfernung von Ort zu Ort) zu Grunde gelegt und kostete ein einfacher Brief bis 5 Meilen 1 Schill. Cour., 5—10 Meilen 2 Schill., 10—15 Meilen 3 Schill., 15—20 Meilen 4 Schill., über 20 Meilen 5 Schill. Ein Brief bis

1 Loth Cöln. Gewicht galt als einfach, 1—2 Loth 2fach, 2—8 Loth 3fach, 8—16 Loth 4fach, schwerere Briefe mussten nach der Frachtposttaxe bezahlt werden. Für gedruckte Sachen unter Kreuzband wurde bis 8 Loth der vierte Theil des Briefportos, mindestens aber 1 Schill. erhoben. Letztere Bestimmung wurde vom 9. Juli ab dahin erweitert, dass einzelne Exemplare von Zeitungen ohne Rücksicht auf die Entfernung und das Gewicht für 1 Schill. versandt werden konnten.

Der Packettaxe wurde für die Taxirung der Päckereien die Briefportotaxe zu Grunde gelegt, Packete bis 2 Pfund kosteten das doppelte Porto, von 2—5 Pfund das 3fache und über 5 Pfund für jede fernere 5 Pfund das einfache Briefporto mehr. Packete konnten gleichfalls rekommandirt werden gegen eine Gebühr von 2 Schill. Cour.

Für Werthsendungen erhob die Verwaltung ausser dem Porto nach der Packettaxe eine Garantieprämie von 1 Schill. auf Entfernungen bis 10 Meilen und von 2 Schill. über 10 Meilen für je 200 Mark Cour. Ein Deklarationszwang fand nicht mehr statt; Empfangsbescheinigung wurde ohne besondere Gebühr ertheilt, wie auch das Bestellgeld und alle sonstigen Gebühren aufgehoben waren, Errungenschaften, die mit der Rückkehr zu Dänemark ihr Ende fanden und erst in den 60er Jahren allmählich wieder durchgeführt wurden, wenn auch ein Bestellgeld gerade durch die spätere preussische Verwaltung wieder zur Einführung gelangte und noch heutigen Tages erhoben wird.

Die Personentaxe betrug 10 Schill. Cour. à Meile (genau gleich dem heutigen Satze von 10 Pf. per Kilometer) nebst 30 Pfund Freigepäck. Auch hier waren alle Nebenkosten, als Einschreibgebühr, Litzenbrudergeld etc. fortgefallen.

Nachdem in Folge des Beitritts Schleswig-Holsteins zum Deutschen Postverein die Brieftaxen nach ganz Deutschland auf drei Portostufen, 1, 2 und 3 Slbgr. (= 4 Schill.), ernässigt waren, war das unhaltbare Verhältniss eingetreten, dass ein Brief auf den weitesten Entfernungen innerhalb des kleinen Postbezirks der Herzogthümer mehr kostete, als ein

solcher z. B. nach Wien; eine weitere Ermässigung des inländischen Portos war aber aus ökonomischen Gründen bisher aufgeschoben. Ende 1850 gelang es der Verwaltung, die Regierung und den Landtag zur Annahme eines ermässigten Portotarifs zu bewegen, bei dessen Annahme von dem Grundsatz ausgegangen wurde, dass die Post über die eigenen Verwaltungskosten Ueberschüsse ferner nicht liefern sollte. Dennoch erwiesen sich die neuen Posttaxen für die Postkasse so vorthellhaft, dass noch für 1851 ein Ueberschuss von über 100 000 Mark Cour. erzielt wurde.

Dies neue Postgesetz betreffend die Posttaxen war am 21. Dezember 1850 von der Landesversammlung genehmigt und trat mit dem 1. Januar 1851 in Kraft. Für das Briefporto wurden nur zwei Entfernungsstufen eingeführt, bis 5 Meilen 1 Schill. Cour., auf allen weiteren Entfernungen 2 Schill. Cour., die Gewichtsprogression blieb dieselbe, ebenso das Porto von 1 Schill. für Drucksachen und 2 Schill. für Waarenproben bis 4 Loth auf allen Entfernungen, sowie die Rekommandationsgebühr von 2 Schill.

Das Packetporto erfuhr entsprechend dem im Deutsch-Oesterreichischen Postvereinsgebiet geltenden Satz von 2 Spf. pro Meile eine bedeutende Ermässigung, es wurden erhoben pro Pfund bis 5 Meilen $\frac{1}{4}$ Schill., über 5—10 Meilen $\frac{1}{2}$ Schill., über 10—15 Meilen $\frac{3}{4}$ Schill., über 15—20 Meilen 1 Schill., zwischen zwei durch Eisenbahnen verbundenen Stationen nur der dritte Theil obiger Sätze, also resp. $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{3}$ Schill. pro Pfund, als geringster Satz jedoch 2 Schill.

Die Garantie-Prämie für deklarirte Werthsendungen war jetzt für alle Entfernungen auf 1 Schill. für je 200 Mark Cour. Werth festgesetzt.

Das Gesetz enthielt ausserdem noch Bestimmungen und Taxen über folgende Versendungsarten, welche aber erst nach spezieller Instruktion zur Einführung gelangen sollten:

1. Für Postanweisungen und Postvorschüsse sollte die Gebühr, ausser dem tarifmässigen Porto, für je 10 Mark Cour. 1 Schill. betragen.
2. Für Zeitschriften unter Streifband, wenn sie mittelst

Frankirungsmarken frankirt versandt würden, sollten auf allen Entfernungen bis 2 Loth $\frac{1}{10}$ Schill., über 2—4 Loth $\frac{2}{10}$ Schill. erhoben werden.

3. eine Landposttaxe für die Bestellung der Postgegenstände zu Lande wurde erlassen.

Die ad 1 verordnete Einführung von Postanweisungen und Postvorschüssen, um dem kleinen Verkehr eine bisher entbehrte, aber wesentliche Stütze in seinen Unternehmungen zu gewähren, gelangte bereits durch Reglement vom 6. Januar 1851 zur Einführung.

ad 2. Die Versendungsweise der Zeitungen unter Streifband gegen ein Porto von $\frac{1}{10}$ und $\frac{2}{10}$ Schill., den französischen und belgischen Posttarifen entnommen, ist nie zur wirklichen Einführung gelangt. Es war die Absicht, die Versendungsweise mittelst Postabonnements eingehen zu lassen, und die directe Adressirung und Verpackung den Zeitungen zu überlassen, deshalb die niedrige Taxe. Bevor diese Massregel zur Einführung gelangen konnte, hatte die Schleswig-Holsteinische Post aufgehört zu existiren.

ad 3. betreffend die Landposttaxen, waren bisher versuchsweise Landposten an einigen Orten eingerichtet worden, eine allgemeine, diese Art von Posten regulirende Verfügung ist wohl ausgearbeitet, hat aber auch nicht mehr erscheinen können. —

Nach Wiedereröffnung des Postverkehrs am 8. Februar 1851 nach Dänemark und dem unter dänischer Verwaltung stehenden Herzogthum Schleswig fand zunächst auf letzteren Verkehr die vorletzte Posttaxe vom 1. Januar 1849 Anwendung, bereits Ende März wurde aber die letzte in Holstein gültige Portotaxe vom 1. Januar 1851 auch auf den Verkehr nach Schleswig ausgedehnt; es kostete mithin ein Brief zwischen den Holsteinischen und Schleswigschen Poststationen, welche nicht über 5 Meilen von einander entfernt lagen, 1 Schill., auf alle übrigen Entfernungen 2 Schill. Nach Dänemark war das Porto auf 4 Schill. festgesetzt, welche auf den dänischen Postanstalten, wenn das Franco mittelst Franco-Marken entrichtet ward, durch 3 Marken à 4 Reichsbank-Schill. (= $3\frac{3}{4}$ Schill. Cour.) berichtigt werden konnten.

Postanweisungen.

Die ersten Postanweisungen gelangten in den Herzogthümern auf Grund des unterm 30. August 1847 zwischen Dänemark und der Fürstlich Thurn und Taxis'schen Generalpostdirection abgeschlossenen Postvertrages vom 1. Januar 1848 ab zwischen den Dänischen und Thurn und Taxis'schen Postanstalten zur Einführung.

Die Postanweisungen waren bis zum Belaufe von 15 Mark Cour. oder 8 Reichsbankthaler zugelassen. Der Absender hatte auf dem mitfolgenden Briefe die zu übermittelnde Summe mit den Worten anzumerken: „Postanweisung auf . . . Mk. . . Shill.“, das Postamt füllte untenstehendes Formular aus, welches in Gegenwart des Aufgebers dem Briefe beigegeben ward.

Postanweisung nach

über **Mk. Cour.** **ß.**, welche an das unterzeichnete Postamt baar eingeliefert sind und gegen Rückgabe dieses Scheines an den Herrn **in**

Franko und ohne Abzug ausgezahlt werden.

den **18**

Königlich Dänisches Postamt: oder Fürstlich Thurn- und Taxis'sches Postamt.

(Unterschrift des Beamten).

Den obenstehenden Betrag richtig empfangen zu haben bescheinigt.

den **ten** **18**

(Unterschrift des Adressaten.)

An Gebühr wurden 5 Procent der zu überweisenden Summe erhoben; die Abrechnung mit der Thurn und Taxis'schen Verwaltung erfolgte durch Ansetzung des Postanweisungsbetrages in den Briefkarten als Weiterfranco.



Schleswig-Holsteinische Postanweisung 1851.

Diese Verordnung wurde am 1. September 1848 von der provisorischen Regierung in Erinnerung gebracht, da angenommen wurde, dass die Gegenwart süddeutscher Truppen in Schleswig-Holstein zu vermehrter Anwendung der im Vertrag vereinbarten Postanweisung Veranlassung geben könnte. Die vorhandenen Formulare waren mit der Abänderung: „Schleswig - Holsteinisches Postcomtoir“ statt „Königlich Dänisches Postcomtoir“ zu gebrauchen.

Ueber den Umfang der Benutzung habe ich nichts ermitteln können; die Postanweisungen werden nur in ganz vereinzeltten Fällen zur Anwendung gekommen sein.

Die Einführung der Postanweisung im Inlandsverkehr erfolgte durch das vom 1. Januar 1851 ab erlassene Posttaxgesetz (siehe bei Taxen), sowie Reglement vom 6. Januar 1851. Diese Postanweisungen (Taf. I) unterscheiden sich von den früheren Thurn und Taxis'schen, wie auch von den von allen späteren Postverwaltungen in den Herzogthümern erdritten Postanweisungen dadurch, dass dieselben auf keinen bestimmten Empfänger lauteten; es waren von einer Postanstalt auf eine andere Postanstalt zur Auszahlung ausgestellte Anweisungen. Der Einzahler erhielt von der Aufgabepostanstalt die Anweisung ausgehändigt; dieser hatte sie dem Empfänger zu übersenden, welcher wieder dieselbe beim Schalter der Bestimmungspostanstalt zu präsentiren hatte, um die Zahlung in Empfang zu nehmen.

Die Postanweisungen waren 20 Tage, vom Tage der Ausstellung an gerechnet, gültig, an Gebühr wurde 1 Schill. für je 10 Mark Cour. erhoben; die Abrechnung erfolgte auf Grund von Einzahlungs- und Auszahlungsverzeichnissen durch die monatlichen Abrechnungen mit der Centralbehörde.

Die Benutzung des Postanweisungsverfahrens war nicht von grossem Belang, es sind im Jahre 1851 nur 129 Postanweisungen über 1565 Mark 2 Schill. zur Auszahlung gelangt; nach nur reichlich einjährigem Bestehen, ehe dieselbe festen Fuss zu fassen vermochte, wurde diese Versendungsart bei der Rückkehr zu Dänemark aufgehoben und später durch Circular vom 9. Juli 1853 das inzwischen in Dänemark eingeführte Postanweisungsverfahren, welches dem im Verkehr

mit Thurn und Taxis bestehenden analog war, in Holstein zur Einführung gebracht.

Statistik.

Der schleswig-holsteinische Postbezirk umfasste 325,25 Quadratmeilen mit 870 917 Einwohnern; Holstein, auf welches die Postverwaltung in den letzten beiden Jahren beschränkt war, incl. Fürstenthum Lübeck, 163 $\frac{1}{2}$ Quadratmeilen mit 500 914 Einwohnern. Da Schleswig bald in Händen der Schleswig-Holsteiner, bald der Dänen war, empfiehlt es sich, zu einer Vergleichung der Verkehrsergebnisse nur Holstein in Betracht zu ziehen, und werde ich die Resultate aus dem ersten und letzten Jahre der Erhebung hierzu benutzen.

Es wurden versandt in Holstein, excl. Hamburg und Lübeck:

	1848	1851
Privatbriefe	887 500	1 375 000
Dienstbriefe	190 500	490 000

Zusammen	1 078 000	1 865 000
----------	-----------	-----------

pro Kopf 2,15 Briefe. pro Kopf 3,73 Briefe.

Die Zunahme des Briefverkehrs hat mithin in den 4 Jahren 73,5 Procent betragen.

Packetsendungen:	1848		1851	
	Stück	Gewicht P	Stück	Gewicht P
private	44 000	353 000	174 000	771 000
Dienstsendungen	13 000	138 000	36 000	264 000
	57 000	491 000	210 000	1 035 000

Die Zahl der Packete hat sich mithin um 268 Procent, das Gewicht derselben um 111 Procent vermehrt.

Declarirter Werth:	1848	1851
Privatsendungen	10 606 500 Mk.	22 816 000 Mk.
Dienstsendungen	14 303 500 „	27 007 000 „
Zusammen	24 910 000 Mk.	49 823 000 Mk.

Zunahme mithin 100 Procent.

An Personen sind im ersten Jahre nach Einführung der Eilwagen in 1849 befördert 12 467 Personen,

in 1851 „ 16 529 „

Der Hamburg-Lübecker Eilwagencours, auf welchem im Jahre 1849 allein 12 222 Personen befördert sind, ist hier nicht eingerechnet.

An Zeitungen sind durch die Post bezogen:

	4. Quartal 1849	4. Quartal 1850
im Ganzen	7606	4765
darunter:		
Correspondenz- und Kieler Wochenblatt	179	108
Altonaer Merkur	1197	736
Norddeutsche freie Presse	1873	956
Reform	1115	729
Itzehoer Wochenblatt	912	514
Hamburger Börsenhalle	209	87
„ Correspondent	660	414
„ Nachrichten	168	311

Nach Beendigung der kriegerischen Ereignisse war das Lesebedürfniss bedeutend geringer geworden.

Das Resultat der Rechnung der Postverwaltung war in den verschiedenen Jahren:

	1848	1849
Einnahme	623 196 Mk. 8 Schill.	579 920 Mk. 7 Schill.
Ausgabe	567 294 „ 4 „	444 939 „ 7 „
Ueberschuss	55 902 Mk. 4 Schill.	134 981 Mk. — Schill.
	1850	1851
Einnahme	564 232 Mk. 4 Schill.	469 946 Mk. 12½ Schill.
Ausgabe	386 990 „ 1¼ „	360 191 „ 2½ „
Ueberschuss	177 242 Mk. 2¾ Schill.	109 755 Mk. 10 Schill.

Für 1848 enthalten obige Zahlen die Rechnung für ganz Schleswig-Holstein, für 1849 im ersten Halbjahr für Schleswig 125 682 Mk. 6 Schill. Einnahme und 105 170 Mk. 10 Schill. Ausgabe, mithin 20 511 Mk. 12 Schill. Ueberschuss, für 1850 und 1851 war die Verwaltung auf Holstein beschränkt.

Beamtenverhältnisse.

Eine bedeutende Veränderung im Personal der Postverwaltung zeigte sich als unmittelbare Folge des 1848 ein-

getretenen Wechsels in der Regierung, und hier wohl mehr als in irgend einem der anderen Verwaltungszweige, da durch landesherrliche Verfügung des Königs von Dänemark die bedeutendsten Vorstandsstellen der Postanstalten bis dahin mit Offizieren und Militärpersonen besetzt waren. Weil sie die provisorische Regierung nicht anerkennen wollten, verliessen ihre Amtsstellen:

- 1) Kammerherr und Major v. Krogh, Postmeister in Itzehoe (ging nach Kopenhagen);
- 2) Kammerjunker und Premier-Lieutenant v. Meyeren, Postmeister in Preetz (ging nach Kopenhagen);
- 3) Kammerherr und Oberst v. Späth, Postmeister zu Kiel (verblieb in Kiel);
- 4) Kammerherr Graf v. Holck, Oberpostdirector in Hamburg (wurde nach Wiedererrichtung des Dänischen Oberpostamts in Hamburg 1850 von Dänemark wieder eingesetzt);
- 5) Postmeister Deichmann in Tönning;
- 6) Kriegsrath Krey, Postmeister in Friedrichstadt;
- 7) Kammerherr v. Holstein, Postinspector für die Herzogthümer und Postmeister in Flensburg (wurde September 1849 von der Dänischen Landesverwaltung für Schleswig wieder eingesetzt);
- 8) Capitain v. Moltke, Postmeister in Apenrade;
- 9) Postmeister Nissen in Hadersleben (hatte zuerst die provisorische Regierung anerkannt, ging jedoch nach Dänemark, als die Schleswig-Holsteiner zum zweiten Mal in Hadersleben einrückten).

Auf Ansuchen wurden entlassen:

- 1) Oberst Fabricius, Postmeister in Glückstadt (derselbe trat in den activen Militärdienst über);
- 2) Kriegsrath Wildenrath, Postmeister in Tondern;
- 3) Justizrath Aschenfeldt, Postmeister in Rendsburg;
- 4) Postmeister Messner in Meldorf;
- 5) Justizrath Triller, Postmeister in Schleswig.

Vorstehende Postmeisterbedienungen, wie der offizielle Ausdruck lautete, wurden nunmehr mit Postbeamten besetzt; es erhielten:

Itzehoe der Postschreiber Johannsen.

Preetz wurde bis October vom Volontair Fürst verwaltet, alsdann dem Postmeister Baller aus Burg a. F. übertragen.

Kiel erhielt, nachdem der const. Postmeister Gardthausen aus Neumünster das Amt eine Zeit lang verwaltet hatte, der Postmeister Schythe aus Husum, welcher jedoch am 1. Januar 1850 suspendirt und im November mit Pension entlassen wurde. An seine Stelle wurde Merzrath aus Neumünster constituirt.

Hamburg: zum Vorstand wurden ernannt die Post-secretaire und Oberpostamts-Controleure Heimerdinger und Clausen.

Tönning: der zweite gagirte Volontair im Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Post-Secretariat in Kopenhagen, Karstens (später Feldpostmeister).

Friedrichstadt: der Eisenbahnpostführer Otto aus Rendsburg.

Flensburg: der Secretair der General-Postdirection und Chef des Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Post-Secretariats in Kopenhagen, Struve. Der bisher mit der Postmeisterstelle combinirte Posten eines

Postinspectors für die Herzogthümer: dem Postmeister Hennings in Wyk.

Apenrade: dem Postexpedienten Knudsen.

Hadersleben: dem const. Postmeister Jürgens.

Glückstadt: dem Postmeister Krüger in Neumünster.

Tondern: dem Postgevollmächtigten Thiel aus Kiel.

Rendsburg: dem Postcontrolleur Hedde aus Altona.

Meldorf: dem Postexpediteur Christiansen aus Lunden.

Schleswig: verwalteten interimistisch nacheinander Fincks (welcher wegen Kränklichkeit nach Burg zurückging), Kruse (später in Neumünster) und Saxen (später in Neustadt).

In Folge dieser Ernennungen mussten neu besetzt werden:

Neumünster. Nach dem Tode von Gardthausen 1849 und Versetzung von dessen Nachfolger Merzrath nach Kiel

erhielt der Eisenbahnpostführer Kruse in Schleswig das Postamt Neumünster.

Husum erhielt der Hausvogteigevollmächtigte Jensen aus Tondern.

Wyk: der Postgevollmächtigte Hübener aus Ploen.

Burg: der Postrevisor Fincks aus Reudsburg.

Im Jahre 1850 traten dann noch Aenderungen ein bei Neustadt; der Postmeister Jensen trat, nachdem er 40 Jahre als Postmeister fungirt hatte. in Ruhestand, an seine Stelle wurde der von der dänischen Verwaltung in Schleswig entlassene Saxen zum Postmeister ernannt.

Lütjenburg: der Postmeister Gullann wurde pensionirt und durch den Premierlieutenant Müller ersetzt.

Die Centralverwaltung hatte mit grossem Beamtenmangel zu kämpfen, es machte sich dies besonders fühlbar, als wegen der Neugestaltung sämtlicher Posteinrichtungen ausserordentliche Ansprüche an die Arbeitskraft der Beamten gestellt werden mussten. Ihr Hauptaugenmerk richtete die Verwaltung in dieser Beziehung auf die Heranbildung jüngerer Arbeitskräfte, da aber fast alle jungen Leute der Herzogthümer bei der Fahne dienten, war der Eintritt neuer Kräfte nur geringfügig.

Durch Verfügung der provisorischen Regierung vom 8. Juli 1848 wurde den Postbeamten eine Uniform verliehen, welche dieselben fortan anzulegen und zu tragen hatten (Taf. II—IV). Dieselbe bestand aus:

Einem Uniform-Oberrock mit aufstehendem Kragen und Aufschlägen von dunkelblauem Tuch, mit Kanten von hellgelbem Tuch und zwei Reihen gelber Knöpfe mit dem Schleswig-Holsteinischen Wappen.

Beinkleider von dunkelgrau-melirtem Tuch.

Uniform-Mütze von dunkelblauem Tuch mit Kanten von hellgelbem Tuch und mit einem an der vorderen Seite oberhalb des Schirmes angebrachten vergoldeten Posthorn.

Als Unterscheidungen sollten fernerhin allein dienen:

Für den Postinspector und die Postmeister: eine



Pastorinspector und Pastorier-Uiform.



Posthalter-Uiform.

Uniform-Reglement vom 8. Juli 1848.

(Nach Originalzeichnungen im Besitz des Herrn
F. Schneck-Kiel.)



Uniform des Inspecteurs-Adjubrades-Regiments



Pastor- u. Pastoren-Uniform

Uniform-Reglement vom 8. Juli 1848.

(Nach Originalzeichnungen im Besitz des Herrn
F. Schuck-Kiel.)



General's Monturung



General's Monturung

Uniform-Reglement vom 8. Juli 1848.

(Nach Originalzeichnungen im Besitz des Herrn
F. Schuck Kiel.)

goldgestickte Palme auf jeder Seite des Kragens und auf jedem Aufschlage.

Für die Posthalter: zwei Goldtressen an jeder Seite des Kragens und an den Aufschlägen.

Für die Postführer und Postconducteurs: eine Goldtresse ebenso.

Die Postillone hatten statt des Rockes eine dunkelblaue Jacke mit kurzen Schössen und gelbem Klappenbesatz zu tragen, einen schwarzlackirten Hut mit gelber Huttresse und das Posthorn an einer schwarz-rothgelben Schnur mit Quästen.

Durch drei Reglements vom 9. April 1850 wurden die Beamtenverhältnisse vollständig neu geregelt. Die ältere Expeditionsweise, — wonach alle Postanstalten miteinander im Kartenwechsel gestanden, — hatte es mit sich gebracht, dass an die Vorsteher der kleinen Postcomtoire dieselben Ansprüche gestellt und directe Rechnungslegung verlangt werden musste, als von den grösseren Postanstalten. Durch die inzwischen zur Einführung gelangte neue Expeditionsweise standen die kleineren Postcomtoire an Nebenrouten meistens nur mit einem Postcomtoir in Briefwechsel und konnten wegen der vereinfachten Rechnungsführung der nächsten grösseren Postanstalt unterstellt werden; es war hierdurch möglich geworden, die Bedienung dieser Postcomtoire geeigneten Bewohnern des betreffenden Ortes als Nebenamt gegen geringe Vergütung zu überlassen. Dieser Umstand fand bei Eintheilung der Postcomtoire in Postämter erster und zweiter Klasse (von Postbeamten verwaltet) und Postexpeditionen (meistens als Nebenamt verwaltet) Berücksichtigung, wodurch eine bedeutende Ersparung erzielt wurde.

Nach dem Reglement bestand das Postdienstpersonal ausser den Postmeistern erster und zweiter Klasse und den Postexpediteuren aus dem Comtoirpersonal: 1. Post-Secretäre, 2. Post-Expedienten, 3. Post-Lehrlinge, 4. Postexpeditions-Gehülfeu; und aus dem Botenpersonal: 1. Postschaffner, 2. Gepäckboten, 3. Briefboten.

Fortan durfte ohne Genehmigung des Departements

der Finanzen Niemand im Postdienst angestellt werden. Der Anzustellende musste 17 Jahre alt, körperlich gesund und rüstig sein und wurde beim Dienstantritt in Pflicht genommen.

Die Postexpeditons-Gehülfen, welche eine Schulbildung, wie sie in guten Bürgerschulen zu erlangen war, nachzuweisen hatten, standen im Privatdienst der Postmeister, welche für die dienstlichen Handlungen und Unterlassungen derselben verantwortlich waren.

Die Postlehrlinge hatten vor ihrer Aufnahme über eine Schulbildung, wie sie bei der Entlassung mit einem Zeugnis der Reife aus einer höheren Bürgerschule gefordert wird, sich auszuweisen, und 300 Mark Cour. Caution zu stellen. Die Lehrzeit dauerte 3 Jahre und war in den Postämtern nach Anweisung des Departements abzuhalten.

Der Postexpedient musste die erste Postprüfung bestanden haben; dieselbe setzte eine dreijährige Dienstzeit als Postlehrling oder fünfjährige als Expeditions-Gehülfe voraus. Die Postexpedienten wurden unter Vorbehalt halbjährlicher Kündigung angestellt, bezogen 500—1000 Mark Cour. Gehalt und hatten eine Caution in Höhe der einjährigen Gage zu bestellen.

Die Postsecrétaires mussten die zweite Prüfung bestanden haben, nach wenigstens 3jähriger Dienstzeit als Postexpedient. Die Postsecrétaires wurden mit Vorbehalt einer einjährigen Kündigung angestellt, vorzugsweise zur Vertretung der Postmeister bei Vacanzen verwandt und zur Beschäftigung im Bureau für das Postwesen herangezogen, sowie sie auch bei Besetzung der Postmeisterbedienungen namentlich berücksichtigt werden sollten. Dieselben bezogen ein Gehalt von 800—2000 Mark Cour. und hatten gleichfalls eine Caution zum Betrage einer einjährigen Gage zu stellen.

Im Rechnungs-Etat für das Postwesen wurde eine den Bedürfnissen des Postdienstes entsprechende Zahl von Postsecrétaires- und Postexpedienten-Stellen normirt.

Die Prüfungen hatten im Juni jeden Jahres stattzufinden, und zwar die erste Prüfung vor einer Commission von 3 Mitgliedern, dem Bureauchef, dem Postinspector und



Uniform-Reglement vom 9. April 1850.

I. Postbeamter. — II. Briefträger.

einem Local-Postbeamten. Es erstreckte sich dieselbe: 1. auf die Ausführung praktischer Arbeiten des technischen Dienstes, 2. auf die Anfertigung schriftlicher Arbeiten, 3. auf eine mündliche Prüfung über alle Zweige des Postwesens.

Die zweite Prüfung sollte vor einer aus 5 Mitgliedern zusammengesetzten Commission abgelegt werden, welche aus dem Bureauchef, dem Postinspector, 2 Local-Postbeamten und einem wissenschaftlichen Mitgliede bestehen und dieselben Gegenstände behandeln sollte. Wie aber die erste Prüfung namentlich den Zweck hatte, die Gewandtheit und Sicherheit des zu Prüfenden in allen praktischen Arbeiten des Postdienstes darzulegen, so sollte in der zweiten Prüfung mehr der Umfang der theoretischen Ausbildung des Candidaten und seine Gewandtheit in schriftlichen Arbeiten erprobt werden.

Die einzigste stattgefundene erste Prüfung wurde im Frühling 1851 abgehalten und bestanden dieselbe die Postexpeditionsgehülfen Fock aus Meldorf und Bruhn aus Rendsburg. Die Commission für die zweite Prüfung hat überhaupt nicht mehr in Wirksamkeit treten können, da bereits im folgenden Jahre, 1852, von Dänemark die Sinekurwirtschaft in Holstein wieder eingeführt wurde.

Gleichzeitig mit der neuen Regelung der Beamtenverhältnisse erhielten die Postbeamten im April 1850 auch neue Uniformen (Taf. V—VI):

I. Der Postinspector trug einen Ueberrock von dunkelblauem Tuch mit stehendem, orangefarbenen Kragen, zwei Reihen gelben Knöpfen mit dem Wappenschild, goldene Epaulettenhalter mit einem schwarzen und rothen Streifen und goldenem Stern; dunkelblaue Dienstmütze mit orangefarbenen Streifen, vorn mit der National- (schwarz-roth-gelb) und Landes- (blau-weiss-roth) Kokarde. In Gala zwei goldene Epauletts mit goldenem Felde, Wappenschild und Stern, Degen mit Portepée von Gold und schwarz-rother Seide, dreieckigen Hut mit den Kokarden und goldener Tressenlitze ohne Cardons.

II. Postmeister 1. Klasse tragen zwei goldene Epauletts mit goldenem Felde und Wappenschild, Postmeister II. Klasse mit orangefarbenem Felde, sonst wie ad I.

III. Postsecretaire wie Postmeister II. Klasse.

IV. Post-Expeditoure und Post-Expediten haben blaues Feld in den Epauletts.

V. Posthalter. Dienstrock mit blauen Achselklappen mit gesticktem Wappenschild und goldenen Litzen, sowie Dienstmütze.

VI. Postlehrlinge und Postexpeditionen-Gehülfen. Dienstrock ohne Abzeichen und Dienstmütze.

VII. Postschaffner. Grösseren Dienstrock mit gelben Achselschnüren, kurzem Seitengewehr mit Säbeltroddel von schwarz-roth-goldener Farbe.

VIII. Post-, Pack- und Briefboten ebenso, ohne Achselschnüre und Seitengewehr.

IX. Postfussboten. Dunkelblaue Leinwandblouse und Dienstmütze.

X. Postillon. Waffenrock mit Posthorn auf Achselklappe, schwarzlackirter Hut mit dem deutschen Adler und den Kokarden, schwarz-roth-gelber Posthornschm.

* * *

Zum Schluss gebe ich noch eine Uebersicht über die vor Auflösung der Schleswig-Holsteinischen Post im Dienst befindlichen Beamten, deren Ernennung durch landesherrliche Resolution erfolgt war:

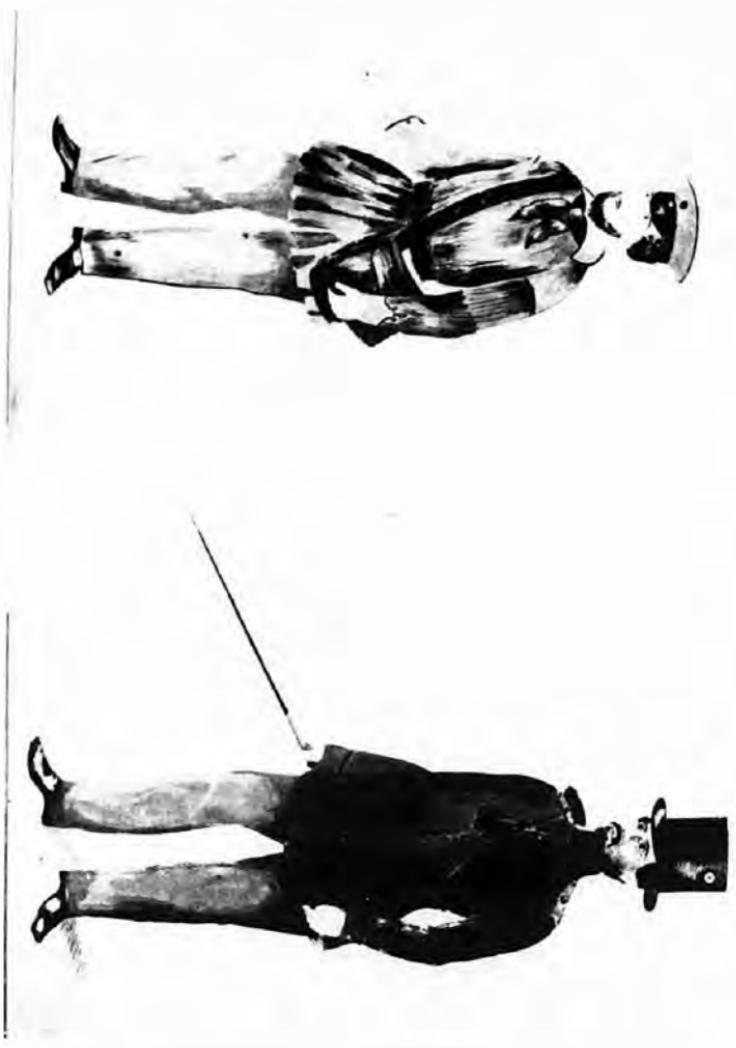
Bureau für das Postwesen: Dr. W. Ahlmann, Bureauchef, bestellt 16/8. 1848. — Westphal, Expedient, seit 12/7. 1850. — J. Hein, Revisor, seit 1848.

Inspection: Hennings, Postinspector, seit 11/5. 1848.

Postamt Altona: Justizrath J. Tönningesen, Postmeister, seit 9/2. 1838. Gehalt 7500 Mark Cour. — Postsecretair und Controlleur H. D. Meins, seit 14/10. 1848. Gehalt 937 Mark 8 Schill.

Postamt Elmshorn: Major J. F. Ahrens, Postmeister, seit 31/3. 1846. Gehalt 3496 Mark 14 Schill.

Uniform-Reglement vom 9. April 1850.
III. Postfussbote IV. Postillon.



- Postamt Glückstadt: Postmeister F. L. Krüger, seit 7/9. 1848. Gehalt 1500 Mark Cour.
- Postamt Hamburg: Vorstand Heimerdinger, seit 1/1. 1838, zum Vorstand 28/4. 1848. Gehalt 5750 Mark Cour. — Vorstand Claussen, seit 13/12. 1839, zum Vorstand 28/4. 1848. Gehalt 3670 Mark Cour.
- Postamt Heide: Kanzleirath C. A. Johannsen, Postmeister, seit 18/12. 1812. Gehalt 3260 Mark 4 Schill.
- Postamt Itzehoe: Postmeister J. Johannsen, seit 7/9. 1848. Gehalt 2250 Mark Cour.
- Postamt Kiel: vacant, wurde interimistisch verwaltet. Gehalt 3000 Mark Cour.
- Postamt Lütjenburg: Postmeister W. M. Müller, seit 12/7. 1850. Gehalt 1500 Mark Cour.
- Postamt Meldorf: Postmeister Christiansen, seit 7/9. 1848. Gehalt 1312 Mark 8 Schill.
- Postamt Neumünster: Postmeister J. C. Kruse, seit 6/7. 1849. Gehalt 1500 Mark Cour.
- Postamt Neustadt: Postmeister Saxsen, seit 30/5. 1850. Gehalt 1500 Mark Cour.
- Postamt Oldenburg: Rittmeister a. D. v. Destinon, Postmeister, seit 1/5. 1846. Gehalt 1500 Mark Cour.
- Postamt Oldesloe: Major a. D. v. Zülow, Postmeister, seit 31/12. 1838. Gehalt 1891 Mark 14 Schill. und persönliche Zulage 1800 Mark Cour.
- Postamt Ploen: Postmeister P. G. W. Löwe, seit 1/10. 1833. Gehalt 5332 Mark 8 Schill.
- Postamt Preetz: Capitain Baller, Postmeister seit 7/9. 1848. Gehalt 1500 Mark Cour.
- Postamt Rendsburg: Postmeister Th. Hedde, seit 5/9. 1848. Gehalt 3000 Mark Cour.
- Postamt Segeberg: Postmeister J. Brandt, seit 7/9. 1848. Gehalt 1500 Mark Cour.
- Sped.-Bureau auf der Eisenbahn: Vorstand Merzrath, seit 16/8. 1848. Gehalt 2400 Mark Cour.
- Postexpedition Brunsbüttel: Kirchspielvogt Hedde, Postexpediteur, seit 13/3. 1840. Gehalt 562 Mark 8 Schill.

- Postexpedition Crempe: Kirchspielvogt Caspersen, Postexpediteur seit September 1830. Gehalt 750 Mark Cour.
- Postexpedition Heiligenhafen: Zollverwalter d'Aubert, Postexpediteur, seit 11/1. 1828. Gehalt 1312 Mark 8 Schill.
- Postexpedition Kellinghusen: Postexpediteur Wichmann, seit 19/5. 1848. Gehalt 750 Mark Cour.
- Postexpedition Lunden: Postexpediteur Springer, seit 29/9. 1848. Gehalt 937 Mark 8 Schill.
- Postexpedition Pinneberg: Postexpediteur v. Gyldenfeldt, seit 23/12. 1848. Gehalt 1312 Mark 8 Schill.
- Postexpedition Remmels: Postexpediteur Radbruch, seit 16/8. 1839. Gehalt 562 Mark 8 Schill.
- Postexpedition Uetersen: Postexpediteur v. Aspern, seit 27/9. 1833. Gehalt 900 Mark Cour.
-

III.

Frankirungsmarken.

Die Einführung von Frankirungsmarken war von dem Leiter der Postverwaltung bereits im Jahre 1849 ins Auge gefasst worden. Gelegentlich der im Herbst dieses Jahres nach Deutschland und Belgien unternommenen Studienreise orientirte derselbe sich namentlich auch in letzterem Lande über die durch die Einführung von Frankomarken erzielten Vortheile und zog genaue Erkundigung über die Art der Anfertigung, die Kosten der Stempel, des Papiers, der Farbe, des Druckes etc. bei dem Chef der Belgischen Postverwaltung und bei dem Hersteller der Belgischen Freimarken, dem Graveur Wiener in Brüssel, ein.

Im März 1850 wurde der Landesversammlung Seitens des Departements der Finanzen ein vom Bureau für das Postwesen ausgearbeiteter Gesetzentwurf über die Einführung von Frankirungsmarken vorgelegt mit folgender Motivirung:

„Zu den wesentlichsten Verbesserungen der Neuzeit in der Verwaltung des Postwesens gehört die Einführung von Frankirungs-Stempeln. In England zuerst in Anwendung gebracht, hat diese Einrichtung sehr schnell in Nord-Amerika, Russland, Frankreich, Oesterreich, Spanien, Belgien, Bayern, Preussen Anwendung gefunden. Die Bekanntschaft mit dieser

allgemein verbreiteten Einrichtung darf vorausgesetzt und eine nähere Beschreibung derselben als unnöthig erachtet werden.

Da Verfälschungen der Marken möglich sind, so ist in § 2 des Entwurfs eine Strafbestimmung gegeben, mit welcher das Departement der Justiz sich einverstanden erklärt hat. Die Anfertigung der Marken wird eine Mehrausgabe von keiner besonderen Erheblichkeit veranlassen, welche durch Vermehrung der Einnahme gedeckt werden wird.“

Die Vorlage fand in der Landesversammlung günstige Aufnahme, nur der Abgeordnete Matthiesen glaubte die Maassregel als verfrüht bezeichnen zu müssen, da augenblicklich in Schleswig-Holstein im Tarife grosse Verschiedenheit herrschte und das Porto nach der Entfernung des Ortes, als auch nach der Grösse des Gewichts wechselte, mithin eine grosse Mannigfaltigkeit der Marken erforderlich würde. Der Departementschef Francke erwiderte, dass es die Absicht sei, die Frankirungsmarken mit Nummern zu bezeichnen. Nr. 1, 2, 3 entsprechend den Portosätzen, auf Briefe von erhöhtem Gewicht müssten freilich mehrere Marken geklebt werden, doch geschähe dies auch in anderen Staaten und hätte er sich durch den Augenschein überzeugt, dass mitunter Briefe mit solchen Frankirungsmarken ganz übersät wären.

Nach fernerer unbedeutender Debatte, welche sich hauptsächlich auf die Strafbestimmungen bezog, erfolgte die einstimmige Annahme der Vorlage und unterm 2. April 1850 die Veröffentlichung des Gesetzes:

Gesetz, die Einführung von Frankirungsmarken, die Behandlung der unbestellbaren Briefe und die Regelung der Portofreiheiten betreffend.

In Uebereinstimmung mit dem Beschlusse der Landesversammlung vom 26. März d. J. verordnet die Statthalterschaft wie folgt.

Art. I.

§ 1. Das Departement der Finanzen wird ermächtigt, die Anfertigung von Marken oder Postschillingen zu veranlassen, mittelst deren Befestigung auf dem Briefe das Frankiren nach Maassgabe der Post-Taxe bewirkt werden kann. Diese Marken tragen das Schleswig-Holsteinische Wappen.

Die weiteren Anordnungen wegen Benutzung solcher Marken werden durch ein Reglement vom Departement der Finanzen bestimmt.

§ 2. Wer

- 1) in betrüglicher Absicht Postschillinge anfertigt oder verfälscht und die nachgemachten oder verfälschten Postschillinge zur Frankirung von Briefen benutzt, oder durch Andere benutzen lässt,
- 2) im Einverständniß mit dem Urheber der Fälschung oder dessen Gehülfen nachgemachte oder verfälschte Postschillinge zur Frankirung von Briefen benutzt oder durch Andere benutzen lässt,

soll mit Zuchthausstrafe bis zu fünf Jahren belegt werden.

Wer nachgemachte oder verfälschte Postschillinge ohne Einverständniß mit dem Urheber der Fälschung oder dessen Gehülfen wissentlich zur Frankirung von Briefen benutzt oder durch Andere benutzen lässt, hat Gefängniß- bis einjährige Zuchthausstrafe verwirkt.

Art. II.

Kiel, den 2. April 1850.

Die Statthalterschaft

der Herzogthümer Schleswig-Holstein.

Reventlou. Beseler.

Fræncke.

Ahlmann.

Essais.

Der erste bekannte Entwurf, wahrscheinlich schon 1849 gezeichnet, ist die auf der **Titeltafel** reproduzirte Zeichnung des Bureauchefs für das Postwesen, Dr. Ahlmann. Aus derselben erklärt sich die Bezeichnung der Frankirungsmarken als Postschillinge, indem die Postverwaltung die Marken als in den Händen des Publikums befindliches Postpapiergeld ansah. Nach diesem Entwurf sollten die Marken den Vermerk tragen: „Dieser Stempel wird auf allen Postanstalten der Herzogthümer in Portozahlung für einen Schilling angenommen.“

Gleich nach Annahme obigen Gesetzes in der Landesversammlung vom 26. März 1850 trat der Bureauchef mit Graveur Wiener in Brüssel in schriftlichen Verkehr. Auf Grund der 1849 während seiner belgischen Reise mit dem-

selben gepflogenen Verhandlungen ersuchte er ihn um genaue Aufgabe der Preise für die Stempel etc. und übersandte ihm eine Zeichnung des auf den Marken anzubringenden Schleswig-Holsteinischen Landeswappens, sowie eine zweite Zeichnung mit Entwürfen von Stempeln, welche ausser dem Wappen die Inschrift „Porto“ und „Schillinge“, S. H. und I trugen. Die Regierung hielt die Belgische Fabrikationsweise der Frankirungsmarken für zweckmässig und würde sich, obgleich mehrere inländische Künstler für die Anfertigung nach abweichenden Systemen sich erboten hatten, dazu verstanden haben, Herrn Wiener die Fabrikation zu übertragen, wenn es möglich gewesen wäre, mit ihm in einer den Interessen des Herzogthums entsprechenden Weise eine Vereinbarung zu Stande zu bringen.

Herr Wiener sandte auch einen Entwurf ein, der leider nicht bekannt ist und wohl kaum noch existiren dürfte: seine Forderungen waren jedoch so hoch, dass die Regierung nicht darauf einzugehen vermochte. Er beanspruchte für einen Originalstempel von 18 und 22 mm mit Wappen 1000 Frs., für eine Rolle für die Reproduction 300 Frs., für die Stahlplatte, worauf 240 Poststempel zum Druck bereit reproducirt waren und welche 75—80 000 Abdrücke auszuhalten vermochte. 1000 Frs. Da nun die Anfertigung von drei Freimarken, entsprechend den drei Zonen des gültigen Tarifs,*) beabsichtigt war, hätten allein die Stempel eine Ausgabe von 6900 Frs. erfordert. Angenommen war hierbei noch, dass der Belgische Unterstaatssecretair Mr. Barel die Genehmigung dazu ertheilte, dass die Reproducirung auf der der Belgischen Regierung gehörigen Transfer Maschine erfolgen könne, sonst kam für eine solche Maschine noch eine Ausgabe von 5000 Frs. hinzu.

Unter diesen Umständen sah die Regierung von weiteren Unterhandlungen mit Herrn Wiener ab und wandte sich an inländische Künstler.

*) Der in Geltung befindliche Tarif vom 1. Januar 1849 bestimmte das Porto nach fünf Entfernungszonen; da Schleswig aber derzeit schon wieder unter dänischer Verwaltung stand, kamen die beiden äussersten Entfernungszonen nicht zur Anwendung, so dass faktisch nur drei Zonen in Holstein (zu 1, 2 und 3 Schill. Porto) bestanden.

Durch diese Verhandlungen erklärt es sich, dass zwischen dem Erscheinen des Gesetzes und der wirklichen Ausgabe der Frankirungsmarken die lange Zeit von 7½ Monaten verstrich; dass aber auch bei anderen Verwaltungen die Vorbereitung der Marken längere Zeit in Anspruch nahm, ist aus einer vom Bureauchef gelegentlich der Verhandlungen über den Postvereinsvertrag aus Berlin vom 6. Juni 1850 an den Departementschef gerichteten Mittheilung ersichtlich: „Mit der Fabrikation der Frankomarken sind sie (in Berlin) beschäftigt, doch noch nicht weiter als bei uns. Geheimer Postrath Metzner zeigte mir Ihre Muster und versprach mir, Montag über die Fabrikationsweise und Kosten ausführlich Mittheilung zu machen.“ Die Preussische Postverwaltung hatte mithin schon im Juni die Muster fertig, zur Einführung gelangten aber auch hier die Marken erst am selben Tage wie in Schleswig-Holstein, am 15. November 1850.

Unterm 15. Mai waren von dem Kieler Lithographen-Gehülfen Bindemann Entwürfe in Lithographie in schwarzem und blauem Druck auf farbigem Papier vorgelegt, welche jedoch, da dieselben leicht nachgemacht werden konnten, den Ansprüchen der Verwaltung nicht genügten. Diese Entwürfe sind auf verschieden farbigem Papier je sieben mal in schwarz und blau gedruckt, und zwar:

(Abbildung **Taf. IX** Nr. 12 und 13.)

			schwarzer Druck auf weissem Papier,
			strohgelbem Papier,
			dunkelbraungelbem Papier,
			hellbraungelbem Papier,
			grauem Papier,
			rosa Papier,
			rothbraunem Papier,
blauer			weissem Papier,
			strohgelbem Papier,
			dunkelbraungelbem Papier,
			hellbraungelbem Papier,
			grauem Papier,
			rosa Papier,
			gelblichem Papier,

Von diesen Entwürfen sind mir drei Sätze bekannt, je ein vollständiger im Besitze des Herrn Grossirer Borgen in Kopenhagen und in meinem Besitz, der dritte grösstentheils im Besitze des Herrn Zollcontrolleur Riise in Kopenhagen, während die Letzterem fehlenden sich in verschiedenen Sammlungen befinden.

Nach längeren Verhandlungen mit der Buchdruckerei von H. W. Köbner & Lehmkuhl in Altona,*) welche sich zur Lieferung der Francomarken für 12 Schill. für je 1000 Stück, ausser einer einmaligen Entschädigung von 1500 Mark Cour., erboten und welche fast alle Drucksachen für die Regierung anzufertigen hatten, wie auch in deren Offizin die Obligationen der Schleswig-Holsteinischen Zwangsanleihe hergestellt waren, wurde mit dieser Firma am 5. Juli ein Vertrag auf Herstellung und Lieferung der Francomarken abgeschlossen. Nach diesem Vertrag verpflichteten sich Köbner & Lehmkuhl, innerhalb 14 Tagen vollständig ausgearbeitete Muster von Frankirungsmarken, nach Art und Grösse wie aufgegeben, nebst genauer Beschreibung der Fabrikationsweise vorzulegen. Sobald ein vorgelegtes Muster von der Verwaltung entsprechend gefunden worden sei, sollte denselben die Fabrikation von 2 Millionen Postmarken übertragen werden. Das Papier für den Druck der Frankirungsmarken lieferte die Verwaltung, jeder Quartbogen sollte 80 Marken enthalten. Vier Wochen nach Empfang des Papiers hatten die Herren Fabrikanten 250 000 Stück Marken fertig zu liefern und von da an jede 14 Tage 250 000 Stück bis die ganze Lieferung beschafft sei. Für die Anfertigung der Vater- und Mutter-Stempel, Typen u. s. w. nebst Material zu diesen sollten die Fabrikanten nach Ablieferung des gesammten Materials an die Verwaltung 1000 Mark Cour. beziehen, ferner für den Druck, für das Satiniren und Gummiren der Marken und für die Verpackung für je 1000 Stück 10 Schill. Mit der Controlle der Herstellung, Vereidigung der Arbeiter, Zuzählung des Papiers und Abnahme der fertigen Markenbögen wurde Seitens des

*) Jetzt H. W. Köbner & Co. (F. W. Döbereiner.)



Essay No. 1 zu den Schleswig-Holsteinischen
Postschillingen.

Departements der Finanzen der Postmeister Tönnichsen in Altona betraut.

Wie oben bemerkt, wurde die Anfertigung von 2 000 000 Marken bestellt; die Verwaltung rechnete darauf, dass diese Zahl für die Zeit bis Ende 1851 den Bedarf decken würde. In Holstein wurde 1850 an Postgeld für Briefe auf eine Einnahme von 210 000 Mark Cour. gerechnet. Würde nun das sämtliche Postgeld für Briefe in Frankirungsmarken à 1 Schill. erhoben, so wären 3 360 000 Briefschillinge für ein Jahr anzufertigen; es wurde aber angenommen, dass der Verbrauch nicht 1 000 000 à 1 Schill., 250 000 à 2 Schill., 100 000 à 3 Schill. pro Jahr übersteigen würde, da Sachverständige sich im Allgemeinen gegen Einführung des Frankirungszwanges ausgesprochen hatten.

Als Muster für die Schleswig-Holsteinischen Postschillinge diente ein leider unbekanntes, von der Bayerischen Verwaltung zur Verfügung gestelltes Essais. Es scheint von diesem Essais kein Exemplar mehr vorhanden zu sein.

Die Unternehmer Köbner & Lehmkühl legten nun Entwürfe vor, welche sämmtlich die Inschriften „Post“ oben und „Schilling“ unten enthielten; von diesen sind bekannt:

In grösserem Format:

Taf. VII Nr. 1. Holzschnitt, gelblichgrüner Unterdruck, wenig schraffirt, durchbrochen durch die Inschrift im Kreise: SCHLESW. HOLST. POSTSCHLNG. Im gleichfalls farbigen Oval Reliefwappen. In vier kleinen Eckovalen schwarz aufgedruckt oben S und H, unten 1 und 1. Im Bogen in einfacher schwarzer Antiquaschrift oben POST, unten SCHILLING.

Taf. VIII Nr. 2. Schwarzer Druck mit Arabeskenverzierung (Post und Schilling grösser in schattirter Schrift) auf grauem Unterdruck. Letzterer ist ebenfalls durch die Inschrift im Kreise: SCHLESW. HOLST. POSTSCHLNG. unterbrochen, wie auch ein Oval in der Mitte und vier kleine Ovale in den Ecken bei diesen und allen folgenden Essais vom Unterdruck nicht bedeckt (also weiss) sind. Reliefwappen im Oval, in den oberen Eckovalen S und H, die unteren leer.

Nr. 2a ebenso, aber gelber Unterdruck.

Taf. VIII Nr. 3 ebenso, nur grügelber Unterdruck, in die unteren Eckovale geschrieben T und R. Die weisse Inschrift „Schlesw. Holst. Postbezirk“ tritt im Original nicht so scharf hervor, als in dieser photographischen Reproduktion.

Taf. IX Nr. 11 ebenso, nur grauer Unterdruck. In den unteren Ecken je eine 2.

In kleinerem Format:

Taf. VIII Nr. 7. Doppeladler, mit direct eingepägtem weissen Reliefwappenstempel (nicht im Oval). Schwarzer Druck, weisses Papier, weite Schraffirung. Unterdruck grünbraun, mit der weissen Inschrift wie bei Nr. 1, 2, 3 und 11. Ovale in den Ecken vertical schraffirt in der Farbe des Unterdruckes.

Nr. 7a ebenso, der Unterdruck hellblau.

Taf. VIII Nr. 8 Ganz wie Nr. 7, nur enge Schraffirung und in den Eckovalen auf schraffirtem Grunde oben S und H, unten zweimal 1. Unterdruck grünbraun.

Nr. 8a ebenso, Unterdruck blau.

Auch bei Nr. 7 und 8 tritt die weisse Inschrift im Kreise des Unterdruckes bei den Originalen nicht so scharf hervor, als bei dieser photographischen Reproduktion.

Taf. VIII Nr. 4. Doppeladler mit weissem Reliefwappenstempel (nicht im Oval). Eckovale leer, schwarzer Druck auf weiss, weite Schraffirung.

Nr. 4a ebenso, nur ist der Adler noch in braun überdruckt.

Taf. VIII Nr. 5. Dasselbe Muster, nur im Adler weisses Oval, schwarzer Druck auf weiss, Adler blau. Schraffirung horizontal eng.

Nr. 5a ebenso, Adler rothbraun.

Nr. 5b ebenso, Adler gelbbraun.

Taf. VIII Nr. 6. Dasselbe Muster wie Nr. 5, im Oval der Reliefstempel, schwarzer Druck auf weiss, Adler und Eckovale gelbbraun, Schraffirung eng.

Taf. VIII Nr. 9. Adler mit direct eingepägtem Reliefwappen, schwarzer Druck auf weiss, enge Schraffirung.

Essays No. 2—10 zu den Schleswig-Holsteinischen
Postschillingen.

Nach im Besitze des Herrn Borgen-Copenhagen
befindlichen Originalen.)



9



10



7



8



4



5



6



2



3

In den Eckvalen auf schraffirtem Grunde oben S und H, unten je 1.

Nr. 9a ebenso, nur ist der Adler braun überdruckt.

Taf. VIII Nr. 10. Adler mit Reliefwappen im Oval, in den oberen Ecken S und H und den unteren je eine 1. Schwarzer Druck auf weiss.

Nr. 10a ebenso, der Adler jedoch in braun überdruckt.

Sämmtliche vorstehend beschriebenen Essais existiren nur in je einem Exemplare: das in meinem Besitz befindliche Essais Nr. 1 stammt aus dem Archiv einer süddeutschen Postverwaltung, Nr. 11 von Claudius, welcher derzeit in der Offizin von Köbner & Lehmkuhl arbeitete und speziell die grösseren Entwürfe angefertigt hat. Die übrigen 17 Essais (3 grössere und 14 kleinere) fand vor nicht zu langer Zeit ein Kopenhagener Fettwaarenhändler unter alter, von der Postverwaltung gekaufter Makulatur. Er schenkte sie einem Knaben, von diesem erwarb sie ein Händler und jetzt befinden sie sich im Besitze des grössten Kopenhagener Sammlers, des Herrn Grossirer Borgen. Ich bin Herrn Borgen für die gütige Ueberlassung der verschiedenen Typen zur photographischen Reproduction sehr verbunden.

Von den verschiedenen Typen wurde Nr. 10 als Muster für die Anfertigung der Francomarken von der Verwaltung angenommen, die Unternehmer konnten mit der Anfertigung der Stempel beginnen, welche am 20. October fertiggestellt waren. Gleichzeitig erfolgte die Vereidigung der Arbeiter, welche beim Drucken der Marken verwandt werden sollten, durch den Magistrat in Altona. Zur Erschwerung von Fälschungen war sogenanntes Dickinson'sches Papier, welches mit blauen Seidenfäden durchzogen war, aus Bayern bezogen und dem Fabrikanten der Marken ausgeliefert.

Es handelte sich jetzt noch um die Feststellung der Farben für die verschiedenen Werthe zu 1, 2 und 3 Schill. Die Unternehmer legten Muster in verschiedenen Farben vor, so zwei Sorten von „gelb“ wie auch „grau“ und „schwarz“; während für die Marken zu 1 Schill. die blaue Farbe definitiv bestellt wurde, verzögerte sich die Entscheidung über die Farben der Marken zu 2 und 3 Schill.

Von diesen Probedrucken von den definitiv angenommenen Stempeln, aber in verschiedenen Farben gedruckt, habe ich nie eine zu Gesicht bekommen, so dass ich annehmen würde, es existirten keine mehr, wenn nicht Berger-Levrault in seiner „Beschreibung der bis jetzt bekannten Briefmarken“. Strassburg 1864, und nach ihm Dr. Moschkau in seinem Essais-Handbuche folgende zwei erwähnten:

ohne Werthangabe schwarz

2 Schilling blau.

Die zuletzt erwähnte blaue 2 Schilling-Marke ist schon in „Magasin pittoresque 1862“ von M. Natalis Bondot, welcher derzeit eine Serie Artikel über Briefmarken in dem Journale veröffentlichte, erwähnt und befand sich in einer Pariser Sammlung. Die schwarze Marke sah Herr Berger-Levrault gleichfalls in der Sammlung eines Parisers: wer jetzt Besitzer der Marken ist, habe ich nicht ermitteln können.

Inzwischen war die Ausarbeitung eines neuen Postgesetzes, welches zum 1. Januar 1851 zur Einführung gelangte, von der Postverwaltung in Angriff genommen, nach welchem für die Taxirung der Briefe nur zwei Zonen zu 1 und 2 Schill. Porto festgesetzt wurden. Die Verwaltung trug diesem Umstande Rechnung, indem sie anordnete, dass Marken zu 3 Schill. überhaupt nicht gedruckt werden sollten, obgleich die Stempel auch für diesen Werth bereits fertiggestellt waren. (Von diesem Markenstempel zu 3 Schill. besitzt Herr Zollcontrolleur Riise in Kopenhagen einen Abdruck in Siegellack, nach dem im Archiv der Generalpostdirection aufbewahrten Originalstempel.)

Gleichzeitig wurde für die Marken zu 2 Schill. die rothe Farbe vorgeschrieben und war hiermit die definitive Ausgabe decretirt.

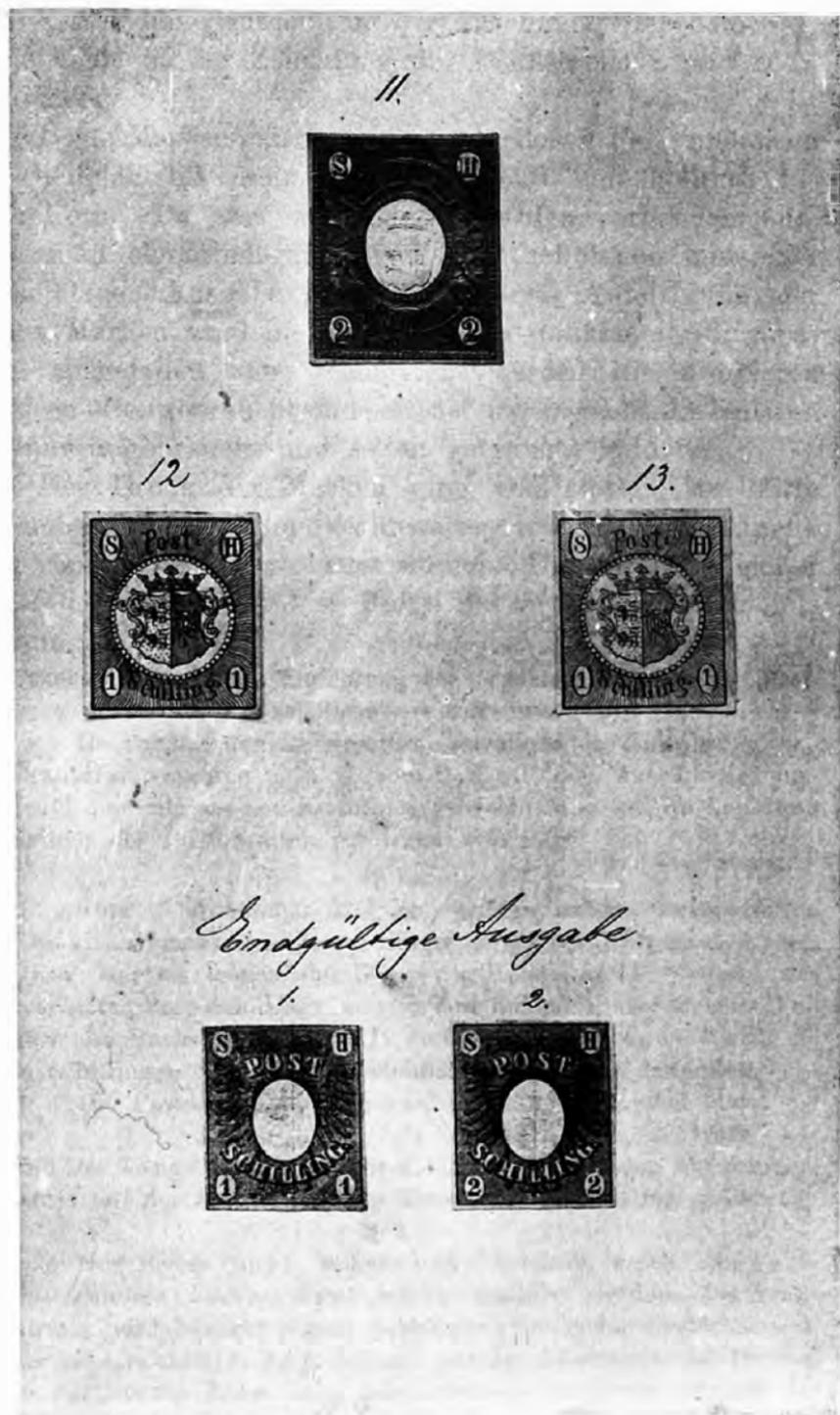
Einzigste Emission.

Die von der Postverwaltung herausgegebenen Frankirungsmarken sind hiernach:

Taf. IX Nr. 1: 1 Schilling blau.

Nr. 2: 2 .. roth.

Das Markenbild entspricht dem Essais Nr. 10 auf Tafel VIII, nur unterscheidet sich vorstehende Nr. 1 von



Essays No. 11—13 zu den Schleswig-Holsteinischen Postschillingen.

Die Schleswig-Holsteinischen Postschillinge.

unfrankirten Briefen in die Post-Briefkasten niedergelegt, recommandirte Briefe müssen nach wie vor am Schalter des Post-comtoirs abgegeben werden. Um die Briefpostaxe einem Jeden mehr zugänglich zu machen, werden neben dem Postschalter und den Briefkasten Briefpost-Tarife angeheftet, wie auch in allen Postanstalten für 1 Schill. Cour. verkauft werden.

§ 3.

Für Briefe, welche vom Absender unzulänglich frankirt worden sind, kommen die vorgefundenen Marken nicht in Betracht, sondern das ganze Porto ist dann vom Empfänger zu erheben. Ist durch Anheften von Marken mehr entrichtet als das taxmässige Porto beträgt, so trägt der Absender den Verlust. Durch einmaligen Gebrauch verliert die Marke ihre Gültigkeit.

§ 4.

Nur die Postanstalten und eigends durch die oberste Postbehörde autorisirte Personen dürfen Frankirungs-Marken zum Verkauf halten.

Kiel, den 5. November 1850.

Das Departement der Finanzen.

Francke.

Ahlmann.

Gleichzeitig erliess das Departement für die Postbeamten zur Nachricht und Nachachtung folgende Verfügung:

Verfügung, die Benutzung und Verrechnung der Frankirungsmarken — „Postschillinge“ — betreffend.

Mit Beziehung auf die Bekanntmachung vom heutigen Tage, betreffend die Einführung der Frankirungsmarken „Postschillinge“ wird zur Nachricht und Nachachtung für die Postbeamten hiedurch ferner verfügt:

§ 1.

Die Frankirungsmarken, achtzig auf einem Quartbogen, werden auf Requisition der Postanstalten vom Bureau für das Postwesen abgegeben. Zur Requisition ist das Formular Nr. 32a anzuwenden. Vor Ausgang des Monats ist der Bedarf für den nächsten Monat zu requiriren. Die Postanstalten dürfen nie ohne für 14 Tage genügenden Vorrath an Frankirungsmarken für den Verkauf sein. Die Postanstalten haften für den in ihren Händen befindlichen Betrag an Postschillingen.

§ 2.

Der Verkauf von Frankirungsmarken findet am Postschalter statt. Ueber den Verkauf wird ein Register (Formular Nr. 33) geführt. Die monatlich für verkaufte Marken vereinnahmte Summe ist in der Monats-Rechnung unter Ziffer I, 2b, in Ein-nahme zu berechnen, und das Register als Beleg der Monats-Rechnung anzufügen.

§ 3.

Bei den mittelst Postschillinge frankirten Briefen hat die absendende Postanstalt genau zu beachten, ob die angehefteten Postschillinge dem Posttarifsatz entsprechen, und ob solche echt, oder etwa schon gebraucht worden sind. Entsteht die Vermuthung einer durch § 2 des Gesetzes vom 2. April 1850 mit Strafe bedrohten Fälschung, so ist der Brief sofort dem beikommenden Gericht zur Untersuchung und Veranstaltung des weiter Erforderlichen zuzustellen, und dem Departement der Finanzen von dem Vorgang Bericht zu erstatten. Bereits gebrauchte Marken haben keine Geltung. Sofort nach beschaffter Revision sind die Marken behufs der Entwerthung vermöge eines besonderen Stempels zu schwärzen. Die Postschillinge auf einem unzulänglich frankirten Briefe sind gleichfalls zu schwärzen, und ist der Brief wie ein unfrankirter zu behandeln.

Ist das Franko unzulänglich, weil der Brief mehr wiegt, als ein Brief nach dem ersten Gewichts-Progressionssatz wiegen darf, oder sind auf dem Briefe schon gebrauchte Marken gefunden worden, so ist dies auf der Adressseite zur Nachricht für den Empfänger zu notiren. Auf den mit Postschillingen zulänglich frankirten Briefen bedarf es der Franko-Verzeichnung nicht mehr. Zum Eintragen dieser Briefe sind das Briefkarten- und das Abgangs-Register-Formular mit entsprechenden Rubriken versehen worden.

§ 4.

Der „Entwerthungsstempel“ wird den Postanstalten gleichzeitig mit der ersten Lieferung an Postschillingen aus dem Bureau für das Postwesen zugesandt werden. Jede Postanstalt hat ihre Nummer im Entwerthungsstempel, welche im Anhang näher nachgewiesen wird.

§ 5.

Bei der Decartirung der Frankobriefe ist namentlich darauf zu achten, ob der Taxe genügt worden ist, ob die Postschillinge gehörig entwerthet worden sind, sowie ob die Nummer im Entwerthungsstempel dem Orts- oder Tagesstempel entspricht. Franko-Defecte sind der abspedirenden Postanstalt zuzutaxiren. Sind Postschillinge gar nicht oder nicht in der Weise entwerthet, dass der bereits stattgehabte Gebrauch derselben hinreichend kenntlich ist, so ist die Schwärzung zu erneuern mittelst Aufdrückung des Tagesstempels, und nicht des Nummerstempels. Diejenigen entwertheten Postschillinge, auf denen die Nummer des Entwerthungsstempels nicht mit dem Ortsstempel übereinstimmt, werden nicht gezählt, sondern sind als Franko-Defect zu rechnen.

§ 6.

Damit die Entwerthung der angewandten Postschillinge pünktlich ausgeführt werde, und der Postkasse aus Fahrlässigkeit

keit in dieser Beziehung kein Schade erwachse, so soll für jede nicht vorschriftsmässig entwerthete Frankirungs-Marke der fünffache Betrag derselben als Ordnungstrafe erlegt werden. Die decartirende Postanstalt hat zu diesem Zwecke über den bei der Decartirung sich ergebenden Mangel eine Rückmeldung auszufertigen, und mit dem fünffachen Betrage der nicht vorschriftsmässig vernichtet befundenen Postschillinge der abspedirenden Postanstalt umgehend zuzutaxiren.

Kiel, den 5. November 1850.

Das Departement der Finanzen.

Fræncke.

Ahlmann.

* * *

Statistik.

Die Herren Kœbner & Lehmkühl lieferten die Franco-
marken in folgenden Pösten ab:

am 10. November 1850	80 000	Stück	zu 1	Schill.	blau,
	40 000	"	" 2	"	roth,
" 25. "	20 000	"	" 1	"	blau,
	20 000	"	" 2	"	roth,
" 24. December	100 000	"	" 1	"	blau,
	100 000	"	" 2	"	roth,
" 14. Februar 1851	1 100 000	"	" 1	"	blau,
	540 000	"	" 2	"	roth,
mithin sind im Ganzen	1 300 000	"	" 1	"	blau
und	700 000	"	" 2	"	roth

angefertigt, für welche die Fabrikanten bezogen:

für die Stempel zu den Freimarken (160 vom ersten, 160 vom zweiten, 80 vom dritten Stempel), sowie diverse übercomplete und diverse Originale . 1000 Mk. Cour.
für die Anfertigung von 2 000 000 Marken
à 10 Schill. pro 1000 1250 " "

zusammen 2250 Mk. Cour.

Von der am 10. November gelieferten ersten Anfertigung von 80 000 blauen und 40 000 rothen Marken im Werthe von 10 000 Mark Cour. wurden am 13. November an 38 Postanstalten versandt für 9600 Mark Cour.

Verkauft sind von den Postanstalten an Marken:

vom 15. bis 30. November 1850 für 450 Mark 7 Schilling,
im Dezember 1850 für 371 Mark,

„ Januar 1851 „ 226 „
„ Februar „ 255 „ 13 Schilling,
„ März „ 295 „ 14 „

zusammen 1599 Mark 2 Schilling.

Zur Zeit der Einführung der Francomarken war die Schleswig-Holsteinische Postverwaltung schon längere Zeit auf Holstein beschränkt, wenn sie auch noch die Bezeichnung „Schleswig - Holsteinische“ trug. Die Francomarken sind deshalb auch nur bei Holsteinischen Postanstalten in Anwendung gebracht. Es sind verkauft von:

15/11. bis 31/12. 1850. 1/1. bis 31/3. 1851.

	4 Mk. 10 Schill.	2 Mk. 14 Schill.
Ahrensböck	4	2
Ahrensburg	6	10
Altona	146	163
Barmstedt	—	4
Bramstedt	16	3
Brunsbüttel	—	3
Crempe	—	—
Elmshorn	13	7
Eutin	15	27
Glückstadt	40	19
Hamburg	88	85
Heide	9	2
Heiligenhafen	5	1
Horst	6	13
Itzehoe	23	43
Kellinghusen	2	3
Kiel	238	238
Lunden	3	6
Lübeck	—	—
Lütjenburg	8	4
Meldorf	10	7
Neumünster	29	26
Neustadt	6	2
Nortorf	2	1
Oldenburg	2	3

Oldesloe	13 Mk.	6 Schill.	3 Mk.	8 Schill.
Pinneberg	16	12	18	4
Ploen	29	4	7	15
Preetz	17	—	8	—
Reinbek	4	—	—	—
Remmels	—	—	—	—
Rendsburg	38	9	61	7
Segeberg	7	—	4	8
Uetersen	5	1	4	14
Ulzburg	1	7	—	—
Wandsbek	8	14	1	3
Wilster	—	—	—	—
Feldpostamt	—	—	—	6

821 Mk. 7 Schill. 777 Mk. 11 Schill.

1599 Mk. 2 Schill.

Am 22. März 1851, nachdem die Degradirung der Schleswig-Holsteinischen Post in eine Holsteinische bereits erfolgt war, ordnete die für Holstein eingesetzte Oberste Civilbehörde die Entfernung des schleswig-holsteinischen Wappenemblems von allen Wappenschildern, Postwagen, Uniformknöpfen etc. an. Der Verkauf der Frankirungsmarken, welche das schleswig-holsteinische Wappen trugen, musste in Folge dessen eingestellt werden, und wurden die bei den Postanstalten noch unverkauften Marken mit der monatlichen Abrechnung pro März an die Centralbehörde abgeliefert. Die in den Händen des Publikums befindlichen Marken konnten jedoch auch ferner und zwar bis Ende August 1851 zur Frankirung von Briefen verwandt werden. Es sind mit Francomarken frankirte Briefe versandt:

	Briefe	Franco in Marken
15. bis 30. November 1850	762	1367 Schill.
December 1850	1350	2340 „
Januar 1851	1699	3094 „
Februar	1235	2275 „
März	1440	2719 „
April	1148	2061 „
Mai	464	806 „

Juni 1851	326	594 Schill.
Juli	174	311 „
August	103	164 „
	<hr/>	
zusammen	8701	15731 Schill.
	= 983 Mk. 3	„

Vom 1. Januar bis ultimo August sind im Ganzen 1 158 092 Briefe versandt, von diesen waren

unfrankirt	707 846 Briefe,
baar frankirt	443 657 „
durch Francomarken frankirt	6 589 „

Der geringen Verwendung der schleswig-holsteinischen Francomarken lagen mehrere Ursachen zu Grunde: die kurze Umlaufszeit, die Neuheit der Sache, vorzugsweise aber der Umstand, dass durch die Benützung der Francomarken den Versendern keine Vortheile geboten wurden, da die Frankirung durch Geld am Postschalter wie bisher zu denselben Portosätzen bestehen blieb; es beschränkte sich die Benutzung grösstentheils auf die auf den Bahnhöfen eben vor Abgang des Zuges eingelieferten Briefschaften und auf die Correspondenzen grösserer Kaufmannsfirmen in Altona, Hamburg und Kiel. Die Marken waren ausser im internen holsteinischen, auch im Verkehr mit den Vereinspostanstalten und nach Wiedereröffnung der Verbindung mit dem Herzogthum Schleswig vom Februar 1851 ab auch dorthin zugelassen.

Die grosse Seltenheit der gebrauchten Schleswig-Holsteinischen Marken ist hiernach nicht mehr räthselhaft; wie viele von den durch Marken frankirten 8700 Briefen mögen vernichtet sein, von wie vielen sind im Laufe der Jahre die Marken abgenommen! Nur der Umstand, dass in früheren Jahren die Briefe sorgsamer aufbewahrt wurden, als heutzutage, hat noch einige Briefe mit darauf haftenden Marken aus der interessanten Zeit der Erhebung Schleswig-Holsteins auf uns gebracht.

Die ungebrauchten Marken Schleswig-Holsteins sind nicht so selten. Als 1852 die Holsteinische Post der Generalpostdirection in Kopenhagen wieder unterstellt war, wanderten mit sämmtlichen Acten auch die Stempel und grossen

Restvorräthe in das dortige Archiv. Von diesen Marken brachte der 1864 nach Ausbruch des zweiten schleswig-holsteinischen Krieges aus der Generalpostdirection nach Schleswig-Holstein zurückkehrende Postbeamte Jacobsen einen grösseren Posten mit, welche derzeit zu 3 Schill. per Stück verkauft wurden; einen weiteren grossen Theil werden Kopenhagener Händler sich zu verschaffen gewusst haben, da bis vor kurzem die ungebrauchten Marken noch zu einem verhältnissmässig niedrigen Preise zu haben waren. Die in der allerletzten Zeit eingetretene Preissteigerung scheint jedoch darauf hinzudeuten, dass die Vorräthe nunmehr erschöpft sind.

Entwerthung.

Zur Entwerthung der Francomarken waren 50 Delirungsstempel, welche die von Strichen eingerahmten Ziffern 1 bis 50 enthielten, von Köbner & Lehmkühl zum Preise von 2 Mark 8 Schill. per Stück bezogen. Ueber die bezüglich der Abstempelung erlassenen Vorschriften giebt die Seite 68 abgedruckte Verfügung Auskunft. Da nicht von stem-peln, sondern von schwarzen der Marken in dieser die Rede ist, ist es kein Wunder, dass die Abstempelung auf den meisten Marken so energisch vor sich gegangen ist, dass oft nur noch wenig vom Bilde der Marken zu sehen ist. Die von den verschiedenen Postanstalten benutzten Nummerstempel ergeben sich aus folgender Aufstellung:



Nr. 1	Ahrensböök .	Nr. 12	Hamburg
„ 2	Ahrensburg	„ 13	Heide
„ 3	Altona	„ 14	Heiligenhafen
„ 4	Barmstedt	„ 15	Horst
„ 5	Bornhöved	„ 16	Itzehoe
„ 6	Bramstedt	„ 17	Kellinghusen
„ 7	Brunsbüttel	„ 18	Kiel
„ 8	Crempe	„ 19	Kiel, Postexpedition auf dem Bahnhofe
„ 9	Elmshorn	„ 20	Lübeck
„ 10	Eutin	„ 21	Lunden
„ 11	Glückstadt		

Nr. 22 Lütjenburg	Nr. 33 Rimmels
„ 23 Meldorf	„ 34 Rendsburg
„ 24 Neumünster	„ 35 Segeberg
„ 25 Neustadt	„ 36 Uetersen
„ 26 Nortorf	„ 37 Wandsbeck
„ 27 Oldenburg	„ 38 Wilster
„ 28 Oldesloe	„ 39 Eisenbahn-Post-Spe-
„ 29 Pinneberg	„ 40 ditions-Bureau
„ 30 Ploen	„ 41 Feldpostamt
„ 31 Preetz	„ 42 Schwartau
„ 32 Reinbeck	

Ausser mit dem Nummerstempel konnte ausnahmsweise auch eine Abstempelung mit Datumstempel, aber nur von der Ankunftsstation, vorkommen, da bei fehlender oder ungenügender Schwärzung seitens der Abgangspostanstalt die Ankunftspostanstalt dies durch Aufdrücken des Tagesstempels nachzuholen hatte.

Die Seltenheit der Marken hat viele Fälschungen gezeitigt, die bekannteste und verbreitetste dürfte die noch jetzt von G. Schnelle in Schwerin als Faksimile für 6 Pfg. zu beziehende Fälschung sein, welche ganz gut nachgeahmt, aber auf derartig präparirtem Papier gedruckt ist, dass zwischen zwei dünnen zusammengeklebten Bögen blaue Seidenfäden gelegt wurden. Die Abstempelung dieser Fälschung trägt keine Nummer. Viel gefährlicher sind die in letzter Zeit aufgetauchten falschen Abstempelungen echter Marken, von welchen mir viele vorlagen, durch die selbst einige der erfahrensten Händler in Hamburg-Altona, welche vorzugsweise mit Schleswig-Holsteinischen Marken handeln, getäuscht worden sind.

Nicht ausgegebene Frankomarken.

Schliesslich noch einige Worte über eine durch Gesetz dekretirte Emission, welche jedoch nicht zur Ausführung gelangte.

Das vom 1. Januar 1851 ab gültige letzte Posttaxgesetz bestimmte, dass einzelne Zeitungen unter Streifband bei der Frankirung durch Marken bis 2 Loth Gewicht für

$\frac{1}{10}$ Schill. von einem näher zu bestimmende Zeitpunkt ab befördert werden sollten. Hierzu sollten Frankirungsmarken zu $\frac{1}{10}$ und $\frac{2}{10}$ Schill. ausgegeben werden, welche jedoch nur in ganzen Bögen zu kaufen seien.

Die unglücklichen politischen Verhältnisse verhinderten die Ausführung dieses Gesetzparagraphen und da sogar bald darauf die coursirenden Marken eingezogen werden mussten, wurde mit der Vorbereitung dieser Emission garnicht erst begonnen.



