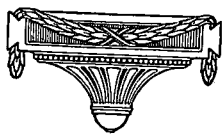


die neue Zeit nicht vorhanden zu sein. Gewiß hat eine Reihe von neuen Gewerben sich auf der Grundlage der alten Leinenindustrie aufgebaut. Wie einst die Feinspinnerei die Weberei der Bielefelder Vinnen gear, so erwuchs aus der Weberei die Wäschindustrie; diese wurde die Mutter der Nähmaschinenfabrikation, die wieder als Nebenzweig die Herstellung von Fahrrädern aufnahm, damit den Anlaß zur Begründung der Fabriken für Fahrradteile gab und den Maschinenfabriken neue Aufgaben stellte, neue Absatzmöglichkeiten gewährte. Auch die Seiden- und Plüschindustrie fand in der Gewöhnung der ländlichen Leinenweber eine günstige Grundlage. Aber daß die Leinenindustrie sich so behauptete, trotzdem die Produktionsverhältnisse sich völlig änderten, trotzdem die Arbeiter ihr teilweise von den Maschinenfabriken weggenommen wurden und sie sich mit fremden Kräften aushelfen mußte; daß die neuen Gewerbe der Plüsch- und Seidenweberei, die Tabakindustrie und andere sich so rasch einbürgern und so glänzend entwickeln konnten, das beruht nicht auf natürlicher Günst der geographischen, klimatischen oder Bodenverhältnisse, sondern auf der Tüchtigkeit der Bewohner. Die menschliche Arbeit ist es, der das Verdienst an der neueren Entwicklung unserer Heimat zugesprochen werden muß: der Fleiß und die Leistungsfähigkeit unserer Unternehmer und ihrer Angestellten. In kleinem Maße, aber in besonderer Schärfe bietet unsere Heimat ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Lage Deutschlands, das nur durch höchste Leistungsfähigkeit der menschlichen Arbeit sich gegen den Wettbewerb der von der Natur reicher ausgestatteten Länder behaupten kann. Deshalb ist es durchaus richtig, daß Bielefeld so besonderen Wert auf gute allgemeine und fachliche Ausbildung seiner Söhne legt. Und das treffendste Wort, das jüngst bei der Jubelfeier des Bielefelder Gymnasiums und Realgymnasiums gesprochen wurde, war der Hinweis des Bürgermeisters auf die hohe Bedeutung, die eine tüchtige Schule für das Wirtschaftsleben Ravensbergs hat.



Geschichte des Post- und Telegraphenwesens

Von Ober-Postpraktikant Bloß, Minden (Westf.)

Erster Abschnitt. Das 17. und 18. Jahrhundert.

Ich will haben ein Landt, daß kultiviret sein soll, höret Post dazu.

König Friedrich Wilhelm I. 1723.



Als die Grafschaft Ravensberg an die Hohenzollern fiel, bestand zwar die unter dem Kaiser Maximilian I. durch den Italiener Francesco de Tassis gegründete Reichspost schon nahezu hundert Jahre. Ihr Wirkungskreis war aber bisher auf Mittel- und Süddeutschland, auf die Kurse zwischen Wien und Brüssel sowie auf die Verbindungen mit den Kaiserlichen Höfen in Italien beschränkt geblieben. Und auch die nach der Ernennung des Grafen Lamoral von Taxis zum Erbgeneralpostmeister des Reiches (1615) entstandenen Postkurse nach Nord- und Mitteldeutschland — wie Antwerpen-Göln-Dsnabrück-Hamburg, Frankfurt(Main)-Leipzig und Leipzig-Hamburg — hatten für die Verkehrsverhältnisse von Ravensberg, wie auch von Minden, keine wesentliche Bedeutung, solange es an einer Postanstalt im Lande selbst und daher auch an der Möglichkeit eines ordnungsmäßigen Anschlusses an jene Reichspostkurse gebrach.

In Ravensberg war zwar im Jahre 1594 der erste Anlauf zur Gründung von Postanstalten erfolgt, als der Herzog Johann Wilhelm von Jülich in einer dd. Düsseldorf 10. Oktober 1594 erlassenen Botenordnung einen Botenmeister in Herford und drei Boten bestellte, die unter der Leitung des ersteren „der Grafschaft zu sonderer Volfart“ in einem bestimmten Laufe den amtlichen Schriftwechsel — der Privatsendungen wird nur nebenbei gedacht — zwischen den ravensbergischen Orten und der Residenz Düsseldorf zu befördern hatten, wo gleichfalls ein Botenmeister saß. Das Wirken dieser Einrichtung läßt sich aber nicht verfolgen; wenn sie, was kaum anzunehmen ist, ihren Gründer überdauert hat, so wird sie wohl gar bald von den Stürmen des Dreißigjährigen Krieges hinweggesegt worden sein.

So war man denn in der Hauptsache auf die Boten angewiesen, die bei Bedarf oder Gelegenheit, also ohne bestimmt und regelmäßig wiederkehrende Fristen, den Schriftverkehr usw. von Ort zu Ort vermittelten, bis der Große Kurfürst in Erkenntnis der Unzulänglichkeit der in seinen Landen vorhandenen Posteinrichtungen seine Staatspost gründete und zu dem Zwecke zunächst die Anlage eines Postkurses von Königsberg bis Cleve befahl, weil, wie es in dem betreffenden Reskripte vom 21. April 1646 heißt, „zuwörderst dem Kauf- und Handelsmanne hoch und viel

daran gelegen" sei, daneben aber auch weil administrative Rücksichten den möglichsten Zusammenschluß der langgestreckten durch fremde Territorien zerschnittenen Gebietssteile Kurbrandenburgs verlangten.

Auf diese Weise entstand die erste Reitpost von (Memel-)Königsberg (Pr.) nach Berlin und von Berlin durch die Mark über Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden, Eidinghausen, Herford, Bielefeld, Lippstadt, Hamm und Wesel nach Cleve, vorerst ein privates Unternehmen des Königsberger Oberpostmeisters Neumann unter staatlichem Schutze, das indessen seiner mangelhaften Leistungen wegen vom Jahre 1649 ab in die Verwaltung des Staates genommen wurde. Minden und Bielefeld erhielten alsbald ein brandenburgisches Postamt, Herford dagegen ein solches zunächst noch nicht. Doch hatte hier um dieselbe Zeit der Graf Lamoral von Taxis ein kaiserliches (Reichs-)Postamt als Station seines von Cleve über Lippstadt vorgezogenen Reichs-Postkurses gegründet; der Westfälische Friede, die in ihm garantierte Souveränität der Reichsstände und als Folgeerscheinung die von den letzteren immer stärker betätigte Erkenntnis der Notwendigkeit, das Postregal, einen damals allerdings umstrittenen Bestandteil jener Hoheitsrechte, ungeschmälert in eigener Hand zu halten, zog dem Erb-Reichsgeneralpostmeister, der auch schon in Osnabrück ein Postamt besaß und von hier aus neben den bestehenden bischöflichen Botenposten nach Minden bereits Reitpostverbindungen dahin angeknüpft hatte, bei dem weiteren Streben nach Ausbreitung seines Postwesens in den brandenburgisch-westfälischen Landen eine gegen alle Angriffe wirksam verteidigte Grenze.

Unter der Verwaltung des Staates wurde die kurbrandenburgische Reitpost alsbald ein Muster der Ordnung und Pünktlichkeit — wenigstens nach damaligen Begriffen —, was nach einer zeitgenössischen Handschrift, die in dem Geheimen Archiv des Reichspostamts aufbewahrt ist und das kurbrandenburgische Postwesen in seiner Entstehungsgeschichte behandelt, „bei den übrigen Landesposten eine solche Jalousie verursachte, daß alle Posten Epöhren angürteten, damit die Churf. Brandenburg nicht die Ehre allein haben möchte.“ Wöchentlich einmal, von 1655 ab zweimal, hin und zurück mit möglichst bestimmten Abgangs- und Ankunftszeiten verkehrend, legte die Post, wie aus einem noch erhaltenen Stunden-(Begleit-)Bettel hervorgeht, die Strecke von Cleve bis Bielefeld bei nur zweimaligem Poststillstandwechsel einschließlich der Pausen auf den Stationen in 34 Stunden zurück, gewiß eine recht beachtenswerte Leistung, besonders im Hinblick auf die traurigen Wegeverhältnisse in jener Zeit, anderer Schwierigkeiten und Fährnisse, Naturereignisse usw., nicht zu gedenken, angesichts deren ein Postmeister seinen dienstlichen Abfertigungsvermerk in dem Stundenzettel mit dem sich offenbar aus seinem Tiefinnersten emporringenden Stoßseufzer schließt: „Gott mag wissen, wie die Post wird überbracht werden können!“ Nach einer Bemerkung in dem erwähnten Bettel zu urteilen, hatte der Kurs in Cleve bereits 1651 direkten Anschluß an die Posten aus Utrecht, Amsterdam und dem Haag, wie denn überhaupt die brandenburgisch-preussische Postverwaltung dem handelspolitischen Übergewichte der Niederlande in der damaligen Zeit durch gute Verbindungen eben dahin Rechnung trug. Bei den regen Beziehungen des ravenbergischen Binnenhandels mit Holland und darüber hinaus mit England und Spanien erscheint dies hier besonders beachtenswert.

An den großen Hauptkurs gliedern sich bald andere wichtige Kurse an: Berlin-Hamburg, Berlin-Leipzig, Berlin-Breslau, Halberstadt-Halle, Halberstadt-Cassel. Eine Post geht von Minden über Lübbecke, Pr. Oldendorf nach Osnabrück bis

an den Rhein. Die Anlage einer für Minden-Ravensberg erwünschten direkten Verbindung von Bielefeld über Paderborn nach Cassel mit einem Anschlusse kurheffischer Post nach Frankfurt (Main) und Süddeutschland mußte infolge des durch den Kaiser unterstützten Widerspruches der Thurn und Taxischen Postverwaltung nach der Ausführung mehrerer Postritte aufgegeben werden (1663). Es blieb daher die Notwendigkeit bestehen, die Sendungen im Umweg auf Cassel zu leiten oder sie mit größeren Kosten für das Publikum fremden Posten anzuvertrauen.

Das Jahr 1687 bringt eine direkte Reitpostverbindung von Minden nach Bremen. Unser Ländchen verbannte sie allerdings nicht der besonderen Rücksicht auf seine eigenen Verkehrsbeziehungen zur alten Hansestadt; die Einrichtung war vielmehr eine Folge der politischen Ereignisse in Ostfriesland, die den Großen Kurfürsten zur Besetzung von Emden und Oostfriesland veranlaßt hatten, seines Eingreifens in den Streit der Landstände mit der Fürstin-Vormünderin, schließlich eine Folge der von ihm im Jahre 1682 vollzogenen Gründung der afrikanischen Handelskompanie. Die Post soll dazu dienen, „um nicht allein bey gedachter Unserer Africanischen Compagnie, die in navigations- und commercienfachen insgemein sehr viel importirenden momenta temporis soviel besser zu beobachten, sondern auch wegen der eine so weit abgelegene und an der äußersten Grenz des Reichs allerhand Gefahr exponirte provinz vorkommenden Gefährlichkeiten auf benötigten fall all gehörige schnelle Anstalt zu wahren.“ So erklärt der Große Kurfürst in seinem Schreiben vom 30. Mai 1687 dem Landgrafen Karl von Hessen, der die darin erbetene Zustimmung zu dem Durchgange des Kurses durch die Grafschaft Hoya und zur Stationshaltung daselbst in den Orten Uchte und Bassum gerne erteilt. Der direkte Anschluß der Post über Bremen hinaus nach Emden scheint aber nicht lange bestanden zu haben; wenigstens lassen das Berichte des preussischen Postmeisters Dietrich Risselmann in Bremen aus den Jahren 1700 und 1701 erkennen, die über das lange Stillager der Briefe nach Emden und Jeverland eindringliche Klage führen.

Hiermit ist die Zahl der Postverbindungen Minden-Ravensbergs jedoch keineswegs erschöpft: Kaiserliche Reit- und Botenposten von Detmold nach Herford, von Bielefeld und Osnabrück nach Minden und Bielefeld mit Anschlüssen von weiterher, Postkutschen und brandenburgische Botenposten zwischen den eigenen Postanstalten usw. bewegen sich in wechselndem Zuge durch die beiden Ländchen. Die fremden Posten müssen, soweit ihnen nicht überhaupt nur die stationslose ununterbrochene Durchfahrt gestattet ist, bei den brandenburgischen Postämtern vorfahren, dürfen aber selbst bei Strafe sofortiger Arretierung weder Briefe „colligieren noch distribuieren“. Insbesondere Minden bei seiner günstigen Lage an der Westfälischen Pforte bildet einen überaus wichtigen Knotenpunkt in dem Postennetze, das bei dem Tode des Großen Kurfürsten, so weitmaschig es auch noch angelegt ist, doch bereits alle Gebietssteile Kurbrandenburgs umspannt und selbst über deren Grenzen hinüberreicht in die auswärtigen Interessensphären.

Einen Einblick in das für die damalige Zeit verhältnismäßig schon recht lebhaftes Verkehrsleben gewährt uns ein Verzeichnis der Posten von Minden, das in dem „Haus-Argney- und Baum-Gartens-Kalender“ des Rdn. Schwed. Mathem. Johann Heinrich Voigts zu Stade aus das Jahr 1688 enthalten ist. Es sei hier in wesentlich gekürzter Form wiedergegeben.

Post-Laffeln.

Wie die Posten alhier in Minden ankommen und wieder abgehen.

Kommen an.	Reisen ab.
Sonntag / Nachmittag von Herfordt / Bielefeld / Lippstadt / Wesel / Cleve / Köln am Rhein / aus Holland / Frankreich, Spanien und Engeland.	Sonntag / Morgens vor Glock 9 nach Hildesheim / Halberstadt / Leipzig / Halle / Berlin / Breslau / Wien / Königsberg / ufm. nach Preußen / Pohlen und Moskowien.
Von Bückeburg / Sameln / Detmold / Paderborn / Cassel / Frankfurt am Mayn / ufm. dann auch von Nienburg / Bremen / Hamburg / aus Holstein / Dänemark und Schweden. Im Winter aber laufen diese Posten am Montag Morgen erst ein.	Montags Abends vor Glock 9 nach Herfordt / Bielefeld / Lippstadt / Wesel / Cleve / Köln am Rhein / Holland ufm.
Abends spätere der Postwagen von Herfordt / Bielefeld / Wesel ufm. NB. Im Winter aber fährt dieser Postwagen nicht.	Nachmittags Glock 4 die fahrende Post nach Osnabrück / Amsterdam. Im Winter aber Montag Morgens bey Eröffnung der Pforten.
Montags Morgens die Wagen-Post von Nienburg und Hamburg / wie auch von Hannover / Hildesheim / Berlin ufm.	Montags / Morgens Glock 6 die fahrende Post nach Herfordt / Bielefeld ufm. wie auch nach Nienburg und Hamburg / auch nach Hannover / Braunschweig ufm.
Dienstags Morgens Glock 7 die reitende Post von Hildesheim / Halberstadt / Berlin / Breslau ufm.	Mittags Glock 12 die Post nach Bremen ufm.
Nachmittags am Montag / die Wagenpost von Osnabrück und aus Holland ufm. Kommt aber im Winter Dienstags Morgens erst an.	Dienstags / Abends vor 9 die reitende Post nach Bückeburg / Sameln / Detmold / Paderborn / Cassel ufm. auch Nienburg / Bremen / Hamburg ufm.
Dienstags Nachmittags die Post von Bremen.	Donnerstag Abends vor 9 nach Herfordt / Bielefeld wie am Montag Abend vor Glock 9.
Mittwochs / Nachmittags / von Bückeburg ufm. wie am Sonntag Nachmittags / und im Winter laufen diese Posten auch erst am Donnerstag Morgen ein.	Donnerstag / Morgens Glock 6 die Wagen-Post nach Osnabrück ufm. bey Winters schlimmer Zeit aber geht dieser Wagen am Freitag Morgens bei Eröffnung der Pforten ab.
Freitag / Morgens früh / die reitende Post von Hildesheim ufm. Wie am Dienstag Morgen früh.	Morgens Glock 6 die fahrende Post nach Nienburg ufm. Wie am Montag Morgens Glock 9.
Nachmittags am Donnerstag von Herfordt ufm. wie am Sonntag Nachmittags.	Morgens vor 9 nach Hildesheim / Halberstadt wie am Sonntagmorgen vor Glock 9.
Nachmittags / die Wagen-Post von Osnabrück ufm. Kommt aber im Winter Freitag Morgens erst an.	Mittags Glock 12 nach Bremen.
Freitag / Morgens die Wagen-Post von Nienburg und Hamburg ufm. Wie am Montag Morgen. Nachmittags von Bremen.	Freitag Abends vor 9 die reitende Post nach Bückeburg / Sameln wie am Dienstag Abend vor 9.

Was des Großen Kurfürsten Einsicht und Laffkraft geschaffen, wurde von seinen Nachfolgern weiter ausgebaut. Zu dem großen Reitpostkurse von Halberstadt über Minden nach Cleve gesellte sich im Jahre 1692 die geschwinde Fahrpost mit Anschläffen von Wesel aus nach Nymwegen, Utrecht und Amsterdam sowie nach Köln. Sie diente hauptsächlich der Paket-, Geld- und Personenbeförderung und nahm — wie auch bereits seit Jahren die Reitpost, die aus Braunschweig und Hannover vertrieben war, nachdem Braunschweig-Lüneburg eigene Landesposten eingerichtet hatte — ihren Weg über Hildesheim, Hohnsen und Heßisch-Oldendorf, um das Schaumburg-Lippische Gebiet bei Lützen zu kreuzen und bei Kleinbremen in das Fürstentum Minden überzutreten. Sie durfte Bückeburg nicht

berühren, weil dieses ausschließlich Taxische Post besaß, ein Zustand, der bis zum Jahre 1803 andauerte.

Herford hat inzwischen — vermutlich 1691 — ein brandenburgisches Postamt erhalten. Daneben besteht aber das Taxische noch nahezu ein halbes Jahrhundert fort; erst nach 1725 wird es infolge eines Vertrages mit Taxis aufgehoben. Ein eigenartiger Zufall, daß die verarmte hinsichtlich des Verkehrs von Minden und Bielefeld erheblich übertroffene Akerbürgerstadt Herford zunächst (1594) die erste Postanstalt überhaupt und später fast ein halbes Jahrhundert lang zwei Postämter zugleich in ihren Mauern beherbergte!

Etwa zu derselben Zeit, als auf Geheiß des Großen Kurfürsten die Reitpost nach Bremen entstand, hatte der erste Mindener Postmeister Schröder in Gemeinschaft mit dem braunschweigischen Postmeister in Bremen eine regelmäßig zwischen den beiden Orten verkehrende Privatfuhrverbindung eingerichtet, bei der Reitertwagen und ähnliche Bauerngefährte zur Beförderung von Post und Reisenden dienten. Kurfürst Friedrich III. untersagte es nun im Jahre 1699 dem Nachfolger des Schröders, Coudeblanz, „das Postregal privato nomine weiter zu exerciren“ und bestimmte eine ordnungsmäßige Fahrpost als Ersatz für jene Privatfuhrn — zur Freude des von dem bisherigen Zustande keineswegs erbauten Publikums, obwohl die Reise in einem damaligen Fahrpostwagen ohne Federn und Polster nicht allzuviel bequemer gewesen sein wird, soweit eine Verordnung aus dem Jahre 1712 erkennen läßt, in der es heißt, daß die Passagiere vor lauter Pöckereien und üblem Geruch im Wagen kaum sitzen können und daß die Postwagen dergestalt mit Sachen und Menschen besetzt sind, daß sie zum öfteren zu nicht geringer Blame der Rgl. Posten stecken blieben.

Aber die Fahrpost sollte Bremen auf die geplante Weise nicht erreichen: die braunschweig-lüneburgische Regierung wehrte die Durchfahrt durch ihr Gebiet, und die Bauern, die seither aus der Gestellung von Pferden und Wagen für das Privatunternehmen ihren Vorteil gezogen hatten, rotteten sich zum bewaffneten Überfall zusammen, um die Postsendungen zu entführen und den Reisenden ihre eigenen Beförderungsgelegenheiten aufzuzwingen. Erst nach der Einigung mit Braunschweig-Lüneburg konnte die Post ihre Aufgabe ordnungsmäßig erfüllen. Mehr denn ein volles Jahrhundert lang ging sie zweimal wöchentlich bis Warenburg für preussische und von da ab bis Bremen für braunschweigische Rechnung. Erst bei der Okkupation im Jahre 1806 verschwand sie, um vom 1. Januar 1814 ab wieder als Vermittlerin des Verkehrs zwischen Minden und Bremen zu dienen, bis sie, später über Nienburg geleitet, dem Zeitalter des Dampfes zum Opfer fiel.

Je mehr sich Preußens Herrschaft in dem westlichen Deutschland ausbreitete, um so lebhafter gestaltete sich auch das Verkehrsleben Minden-Mavensbergs; denn dieses bot einen besonders geeigneten Stützpunkt, von dem aus die gewonnenen Lande in das Verkehrsnetz einbezogen werden konnten. Nach dem Anfall der Grafschaften Lingen und Tecklenburg entstand daher eine Reitpost von Bielefeld über Halle und Versmold nach Lingen; die nach dem Erwerb Ostfrieslands (1744) dafelbst eingerichteten preussischen Postanstalten in Emden und Aurich ufm. wurden durch neue Posten über Bremen mit Minden und über Lingen mit Bielefeld verbunden. Letzteres hatte schon 1713 einen Kurs über Unna nach Schwelm erhalten, wo sich die Kaiserliche Post nach Köln unmittelbar angeschlossen: Minden, Herford und Bielefeld stehen seitdem mit Köln in direkter Verbindung.

Zwei Jahre später wurde der Plan eines Kurzes Cassel-Minden über Paderborn, Lippstadt, Bielefeld wieder aufgenommen; diesmal von Kurhessen. Wenn

er aber wiederum trotz des von dem heftigen Ober-Postmeister von Baar nach seinem eigenen Zeugnisse „pour l'amour du commerce et des postes“ betätigten Entgegenkommens scheiterte, so lag dies an der Haltung des Königs Friedrich Wilhelm I., der dem Vorhaben aus politischen Gründen ablehnend gegenüberstand, mochte die Verbindung auch im Interesse von Handel und Wandel der Untertanen erwünscht gewesen sein. Was es übrigens mit der berühmten „amour du commerce“ auf sich gehabt haben mag, verrät uns der heftige Postmann in einem späteren Schreiben: «mon sérénissime maître me presse de faire aller la poste à fin de pouvoir mieux faire pourvoir sa table de poissons et d'autres denrées venants de Bremen». Preußen hätte übrigens auch um geringer Vorteile willen dem ruhigen Fortbestande seiner Posten nach Cleve Schwierigkeiten bereitet, wenn es die Küchenpost des Landgrafen von Hessen in der geplanten Weise verkehren ließ. Denn das Hochstift Paderborn hatte, den Wettbewerb mit seinem teilweise auf derselben Strecke laufenden Wagen nach und von Münster fürchtend, sofort nach dem Bekanntwerden des Planes mit Gegenmaßregeln gegen die preussischen Posten nach Cleve gedroht. Schließlich gelang es aber doch noch Hessen-Cassel nach langem Widerstreben des Königs, über Hofgeismar, Hörter, Pyrmont und Minteln wöchentlich einmal Eingang in Minden und dadurch Anschluß an die preussische Fahrpost nach Bremen zu gewinnen. Zwanzig Jahre später wollte die heftige Regierung diese Fahrpost über Minteln verdoppeln. Der König, offenbar noch von derselben Gefinnung beseelt, dekretiert jedoch kurz und bündig am Rande des Berichts: „Quare, sie tun mir kein plesir also sollen sie auch von mir kein plesir haben. FW.“ Zwar wird er noch von seinem Generalpostdirektorium durch den Hinweis auf die dem „Mindischen Cours“ entgegenenden Postgüter und Einnahmen und auf das heftigerseits bewiesene Entgegenkommen bei dem Durchgange der preussischen Posten nach Minden durch Heftig-Odenborf umgestimmt, es verbleibt aber dann bei der einmaligen Fahrt. Auch diese Fahrpost treffen wir mit vermehrtem Gange weit über ein volles Jahrhundert später noch in Minden an, daneben eine seit 1738 eingerichtete heftige Reitpost, die jedoch weiter bis Bremen verkehrte.

Die Postanlagen werden im ferneren Verlaufe des Jahrhunderts stetig vermehrt, der Postengang wird nach Bedarf vervielfältigt. Fußboten schließen die wichtigeren Orte abseits der Kurse dem Verkehrsne an. Um 1750 gehen solche teils ein-, teils zweimal wöchentlich von Bielefeld nach Borgolzhausen und Werther, von Herford nach Enger, Bünde und auch ins Lippische nach Salzuflen, von Minden nach Hausberge und Blotho. An den genannten Landorten, wie auch an den kleineren Kursstationen Halle, Versmold, Brochagen, Lübbecke und Hr. Odenborf sind Postwärterämter eingerichtet, die etwa unseren heutigen Postagenturen entsprechen.

Briefbestellung auf dem Lande ist damals aber ein noch ungeahnter Begriff. Dagegen üben die Briefträger in den Städten bereits seit den zwanziger Jahren des Jahrhunderts ihre Tätigkeit aus: während sich vorher nach der Vorschrift von 1680 das Briefe erwartende Publikum bei dem Postamte durch Einsichtnahme der öffentlich aushängenden „Postkarten“, die den Namen der Empfänger angaben, selbst von dem Vorliegen etwaiger Sendungen eigener Adresse überzeugen und diese abholen mußte, wurden jetzt die nach Tagesfrist nicht abgeforderten Briefe und Scheine gegen Bestellgebühr ins Haus gebracht.

Das Porto ist seit 1712 überall gleichmäßig festgesetzt. Von Interesse dürfte es sein, einige kurze Angaben darüber folgen zu lassen.

Es kosteten:

Von	nach	der einfache Brief zu 1 Lot (16 g)	Kaufmannswaren das Pfund	Geldpakete bis 100 Ltr.
Minden	Herford und Bielefeld	1 ggr. (12 Pf.)	4 Pf.	4 ggr.
Minden	Berlin	2 ggr.	1 1/2 ggr.	16 ggr.
Herford und Bielefeld	Berlin	2 1/2 ggr.	1 1/2 ggr.	16 ggr.

Gewöhnliche Lebensmittel gingen um 1/2 billiger denn Kaufmannswaren. Das Reise-geld auf den ordentlichen Posten betrug im Sommer 8 ggr., im Winter dagegen 4 ggr. für die Meile bei einem Freigepäd von 40—50 Pfd.

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

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

Zweiter Abschnitt. Das 19. Jahrhundert.

1. Die Zeit der Fremdherrschaft.

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

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

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

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

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

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

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

2. Von 1813 – 1866.

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

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

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

In welcher Weise sich der Postverkehr in den ersten drei Jahrzehnten nach der Wiederherstellung der preussischen Post in Minden-Ravensberg entwickelt hat, lehrt ein Blick auf Bielefeld. Dieses hatte im Jahre 1814 nur 28, 1837 schon 63 und 1843 gar 182 ankommende und abgehende Posten wöchentlich. Die Gebühreneinnahme des Postamts stieg dementsprechend von 7630 Taler im Jahre 1814 auf 10699 Taler im Jahre 1823 und auf 23 761 Taler im Jahre 1837. (Die Zahlen von 1843 fehlen.) Ähnliche Steigerungsverhältnisse finden wir bei Minden und Herford.

In jene Zeit fällt auch das erst im Jahre 1881 durch die Reichs-Postverwaltung mit der Neuordnung des Landpostwesens, der Schaffung der fahrenden Landbriefträger und der Posthilfsstellen zum großartigen Abschlusse gebrachte Bestreben der preussischen Postverwaltung — die darin die erste war —, durch Einführung der Landbestellung die Beziehungen zwischen Stadt und Land enger zu knüpfen und die Bewohner des platten Landes an den Wohlthaten eines geregelten Postverkehrs nach Möglichkeit teilnehmen zu lassen. Während die Postordnung von 1782 noch bestimmte, daß der Postkillion in jedem Orte, den er passierte, durch Blasen des Hornes seine Ankunft anzeigte, damit die Einwohner mit ihm in Austausch treten konnten, für Orte und Anwesen abseits der Poststraße eine solche Möglichkeit aber fehlte, ja die Annahme von Sendungen nach solchen Orten usw. den Postanstalten sogar verboten war, ging man vom Jahre 1824 ab allmählich dazu über, den Landbewohnern ihre Sendungen von den Postämtern aus ein- bis zweimal wöchentlich durch Boten zuzuführen. In Minden-Ravensberg, das bei der dem niedersächsischen Bauern eigenen vereinzelter Bauweise der ländlichen Bestellungen besondere Schwierigkeiten bot, dauerte es bis in den Anfang der dreißiger Jahre, ehe die Einrichtung ins Wirken trat. Der Verkehr der Landbewohner mochte hier auch damals allerdings noch recht gering gewesen sein; nach dem auf gekommenen Bestellgelde, das für den einfachen Brief auf dem Lande damals 1 Silbergroschen und später bis zur Aufhebung des Briefbestellgelbes im Jahre 1871 $\frac{1}{2}$ Silbergroschen betrug, wurden z. B. in dem 11 Bauerschaften umfassenden beinahe zweimeiligen Umkreise von Herford im Jahre 1833 etwa 1300 Sendungen, in der Woche also an 25 Sendungen bestellt und angenommen.

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

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

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

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

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

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

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

3. Die Gegenwart.

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

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

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

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

Übersicht

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

Art der Sendungen	Im Jahre		
	1874	1894	1908
Eingegangene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben	Stück 8067 800	Stück 11 846 128	Stück 81 855 400
Ausgegebene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben	8824 200	18 712 841	41 505 100
Eingegangene Pakete ohne Wertangabe	257 117	842 140	1 702 204
Ausgegebene	841 007	1 077 460	2 085 678
Eingegangene Briefe und Pakete mit Wertangabe	118 027	71 865	77 229
Ausgegebene Briefe und Pakete mit Wertangabe	59 805 190 M.	80 719 121 M.	nicht ermittelt
Eingegangene Postnachnahmesendungen	101 845 Stk.	67 891 Stk.	71 922 Stk.
Ausgegebene Postnachnahmesendungen	72 571 216 M.	87 087 581 M.	nicht ermittelt
Eingegangene Postauftragsbriefe	81 068 Stk.	102 861 Stk.	440 507 Stk.
Ausgegebene Postauftragsbriefe	8389 "	51 129 "	45 629 "
Zahl der von den Postanstalten als Verlagsanstalten abgesetzten Zeitungsnummern	761 476	8 469 284	7760 579
Betrag der eingezahlten Postanweisungen	4 182 197 M.	86 674 798 M.	89 144 759 M.
ausgegebenen	5 998 852	49 961 574	110 840 188
Porto- und Telegrammgebühren-Einnahme	559 846	1 486 755	8 646 828
Einnahme aus dem Verlaufe von Wechselstempelzeichen und statistischen Marken	51 729	52 815	187 711

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

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

Einen besonderen Aufschwung hat das Telegraphenwesen genommen, nachdem es — seit dem 1. Januar 1876 — mit der Reichspost verschmolzen worden war. Neben dieser Verwaltungsmaßnahme war von wohlthätigem Einfluß auf die Ausbreitung des Leitungsnetzes die Erfindung des Fernsprechers und seine Verwendung für die kleineren Betriebsstellen — Postagenturen — anstatt des Morseapparates. Unter Kgl. Preussischer Telegraphenverwaltung waren von 1849 bis 1886 nur 5 Telegraphenanstalten in Minden, Bad Deynhausen, Bielefeld, Motho und Herford entstanden und unter der norddeutschen Bundes- bzw. der Reichs-Telegraphenverwaltung bis zum Ende des Jahres 1875 6 hinzugegetreten. Von 1876 bis 1880 wurden dann aber 32 und 1881 bis 1890 26 Telegraphenbetriebsstellen neu eingerichtet. Gegenwärtig bestehen solche — von den beiden Telegraphenämtern in Bielefeld und Minden abgesehen — bei 36 Postämtern, 56 Postagenturen, 66 Posthilfsstellen und 3 Telegraphenhilfsstellen.

Das Anwachsen des Telegraphenbetriebes zeigt die nachstehende Tabelle:

	1874	1894	1908
Zahl der eingegangenen Telegramme	87842	182649	250521
„ „ aufgegebenen „	86882	128914	281319

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

Es sind Ortsfernsprekneze entstanden	Zahl der Sprekstellen		Zahl der im Jahre 1908 ausgeführten Verbindungen	
	in	im Jahre	im ersten vollen Betriebsjahre	Ende 1908
Bielefeld mit Brackweide	1886	93	2074	3296877
Minden	1887	47	752	1467087
Herford	1889	40	505	814878
Bad Deynhausen	1896	25	327	725669
Bünde	1897	40	270	499805

Es sind Ortsfernsprekneze entstanden	Zahl der Sprekstellen		Zahl der im Jahre 1908 ausgeführten Verbindungen
	in	im Jahre	
Bückeburg	1898	17	90
Mothe	1900	20	86
Herthar	1901	8	81
Steinhagen	„	6	28
Pr. Oldendorf	„	11	23
Galle i. W.	„	28	56
Borgholshausen 1	„	14	27
Verkmolt	1902	15	32
Nahden i. W.	„	7	24
Diefingen	„	17	33
Enger	1904	24	48
Lahme	1905	15	20
Levern	1906	10	10
Petershagen	„	15	18
Wethem	„	7	11
Bruchmühlen	1908	—	7

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

Schließlich ist noch der durch die sozialen Wohlfahrtsgeetze der Kranken-, Unfall-, Alters- und Invalidenversicherung der Postverwaltung zugewiesenen Aufgaben zu gedenken. Die damit übernommenen Geschäfte sind alljährlich gestiegen. Im Jahre 1894 betrug der Wert der verkauften Invalidenmarken bei den Postanstalten Minden-Ravensbergs 572552 Mark, im Jahre 1908 1331453 Mark; die Summe der gezahlten Renten ist in demselben Zeitraume von 383570 Mark auf 1798715 Mark angewachsen.

Es sind in Minden-Ravensberg vorhanden 7 reichseigene Postgebäude mit einem Bauwerte von 2205000 Mark; hiervon wurden 4, darunter das neue Verwaltungsgebäude der Ober-Postdirektion in Minden, mit 1578000 Mark Baukapital erst in den letzten 7 Jahren aufgeführt. Die Diensträume an den kleineren Orten waren zumeist in vorhandenen Häusern angemietet; es ist darin vor allem in dem letzten Jahrzehnt der Verwaltung der Ober-Postdirektion, das sich neben der Sorge für die Lösung der großen Aufgaben des Verkehrs durch das Bestreben besonders kennzeichnet, gesunde und praktische Diensträume zum Wohle des Personals und zum Nutzen des Betriebs sowie eine gesunde Wohnung für den Postamtsvorsteher zu schaffen, ein erheblicher Wandel eingetreten: unter den angemieteten 33 Gebäuden befinden sich jetzt 20 eigens für die Zwecke des Postdienstes nach den Plänen der Reichs-Postverwaltung aufgeführte Mietposthäuser, von denen seit 1899 16 entstanden sind. Neue Dienstmöbel von solidem und gefälligem Aussehen haben die alten zum Teil unpraktischen Stücke allenthalben verdrängt.

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

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



Die Entwicklung der Eisenbahnen

✠ Von Regierungsrat Dr. Mücke, Hannover ✠

Erster Abschnitt. Allgemeines.



Ein Ereignis in der Wirtschaftsgeschichte der Kulturländer hat bisher einen größeren Einfluß auf die Entwicklung von Handel und Verkehr ausgeübt als der Bau der Eisenbahnen. Erst 70 Jahre trennen uns von dem Beginn dieser Epoche; in dieser kurzen Zeit ist aber das Wirtschaftsleben durch die plötzliche Erschließung ungeheurer Absatz- und Erzeugungsgebiete und die Schaffung zahlloser neuer Werte auf eine ganz veränderte Grundlage gestellt worden. Nur zögernd war man an den Bau der ersten Bahnen herangetreten, weil man diese Wirkungen nicht voraussah, vielfach sogar Schädigungen befürchtete und fast überall die Rentabilität der neuen Unternehmungen bezweifelte. Man erkannte jedoch bald, wie sehr man den Erfolg unterschätzt hatte, und einen wie wohlthätigen Einfluß das neue Verkehrsmittel auf alle Faktoren des Wirtschafts- und Kulturlebens ausübte. In rascher Folge entstanden nun zahlreiche neue Linien. Während aber anfangs die Gründung von Eisenbahnlinien dem Unternehmungsgeist von Privatpersonen und Privatgesellschaften überlassen war, griff später in Preußen der Staat ein in richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit einer Zentralisierung unter der Staatshoheit, und schuf nach Erwerb der meisten Privateisenbahnen in kurzer Zeit das gewaltige Netz, das heute unser Vaterland bedeckt.

Bei dieser Entwicklung ist das Gebiet der Grafschaft Ravensberg und des Fürstentums Minden nicht zu kurz gekommen. Schon 1847 erhielt es die Bahnverbindung Bielefeld-Minden als Teil der Strecke Köln-Minden. Ihr schlossen sich später zahlreiche andere Eisenbahn- und Kleinbahnlinien an, so daß das Gebiet heute zu den mit Eisenbahnen am besten bedachten Landesteilen Preußens gehört. Dabei gewann die Köln-Mindener Linie immer mehr an Bedeutung. Der Anschluß nach Hannover und Berlin, die von diesen Städten ausgehenden großen Hauptlinien nach der Nordsee, Ostdeutschland, Rußland und Süddeutschland und die auf der anderen Seite über Köln hinaus anschließenden Verbindungen nach Belgien, Holland, England und Frankreich entwickelten einen bedeutenden internationalen Verkehr und machten die Linie nach und nach zur Hauptverkehrsader zwischen dem Osten und Westen Europas, die heute die Städte Bielefeld und Minden und das dazwischen liegende Land den Absatzgebieten fast der ganzen Welt erschließt. Die Bewältigung dieses Riesenverkehrs stellt an den Betrieb die höchsten Anforderungen. Die Zahl der Züge (einschließlich der Lokalzüge) ist auf nahezu 200 täglich gestiegen und kann unter den jetzigen Verhältnissen nicht weiter vermehrt werden. Es ist deshalb schon jetzt eine bedeutende Erweiterung der Bahnanlagen nötig geworden; durch den viergleisigen Ausbau der Strecke Bielefeld-Offelhorst und den