



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

T., G.: Stephan`s Plan eines Weltpostvereins.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

stehender Messe alsbald die Sache zur Sprache gebracht und gedente nunmehr den Magistrat zu Hamburg und die Dänischen Behörden zu Kjöbenhavn gleichermaßen anzuzeigen.

Wie nun fernerhin nach einer so allgemein erfolgten Bundestags-Verwilligung (ich will nicht sagen Beschluß, obgleich diese Benennung hier und da vorkommt) zu verfahren sein möchte, erbitte mir Ew. Excellenz erleuchtetes Sentiment. Dürfte es wohl vorerst der Sache angemessen seyn, wenn ich an die beyden Herrn Bundestags-Gesandten, sowohl den der freyen Stadt Hamburg, als den Königlich Dänischen geziemend anginge und sie, meine schon gethanen Schritte bey ihren hohen Comittenten und sonst zu begünstigen bäte?

Hätten Ew. Excellenz alsdann die Geneigtheit gegen die übrigen Herrn Gesandten mit einigen empfehlenden Worten der Angelegenheit zu erwähnen, so würde ich solches aufs dankbarste anerkennen.

Sollten jedoch Ew. Excellenz eine andere Behandlung anrathen, so würde ich der mir gegebenen Andeutung Folge zu leisten nicht ermangeln. Wie ich denn Gegenwärtiges als zu einiger Einleitung dienendes eilig zu verfassen für nöthig erachtet habe.

Der ich mir ein fortgesetztes wohlwollendes Andenken erbittend die Ehre habe mich dringend zu empfehlen

Weimar
d. 16. September
1830.

Verehrend wie vertrauend
Ew. Excellenz
ganz gehorsamster Diener
J. W. v. Goethe.

Stephan's Plan eines Weltpostvereins.

Wer in Europa einen Brief mit dem Poststempel „Melbourne“ oder „Yokohama“ empfängt, wird sich gewiß des weltumfassenden Wirkens der Posteinrichtungen freuen; viel seltener aber wird er sich der Betrachtung darüber zuwenden: in welcher Art die Beförderung eines solchen „flüchtigen Boten“ gesichert ist. Und doch knüpft sich an die Beantwortung dieser Frage die Erkenntniß wichtiger Fortschritte im Kulturleben der Völker. In unserem deutschen Vaterlande ist, Dank günstiger politischer Machtentwicklung, Einheit auch im Postwesen, bis auf wenige Reste der Vergangenheit, jetzt erzielt worden. Noch vor 40 Jahren aber sah es in Deutschland hierin höchst chaotisch aus. An jedem Grenzpfahl deutschen Gebiets herrschte ein anderes Postrecht, bedrohte uns ein anderer Tarif, und jeder Brief hatte eine Unzahl

postalischer Barrieren zu überschreiten, deren Brückenzoll der Brieffschreiber zahlen mußte. Noch weit schwieriger war ein Briefwechsel mit dem Auslande. Kostete doch noch im Jahre 1842 ein Brief von Berlin nach London 27½ Sgr., ein Brief von Berlin nach Marseille 13½ Sgr., — Tarife, deren exorbitante Höhe natürlich dem brieflichen Verkehr die äußersten Beschränkungen auferlegte und daher der Annäherung der Völker direct entgegenwirken mußte. Neben dieser großen Schädigung der Interessen des Weltverkehrs zogen die vielstufigen hohen Briestaxen noch zahlreiche andere Nachtheile nach sich, insbesondere: einen unverhältnißmäßigen Aufwand an Arbeitskraft zur Berechnung all der verschiedenen Portoantheile der einzelnen Staaten, ein massenhaftes unfruchtbares Schreibwerk zur Abschließung und Ausführung der Postconventionen, weitläufige Abrechnungen über Porto, Transitvergütungen und sonstige Gebühren, kurz jenes *tant de bruit pour une omelette*, welches mit Recht von Freund und Feind gefürchtet wird. Zu Anfang des Jahres 1850 wurde diesem Zustande der Postanarchie in Deutschland dadurch ein Ende gemacht, daß die deutschen Postverwaltungen zu einem Postverein zusammentraten, dessen Ergebnis die Festsetzung eines einheitlichen Portos für Deutschland war. Die übrigen Länder Europas hatten, Dank ihrer mehr geschlossenen politischen Organisation, diesen Vortheil innerhalb ihres eignen Gebiets längst besessen. Dagegen blieben im großen internationalen Verkehr der Post noch lange die alten Traditionen vielstufiger zusammengesetzter Tarife, schwerfälliger Transitberechnungen und langsamer Briesspedition in Kraft und Blüthe, bis Stephan's Ideen in diese „*rudis indigestaque moles*“ neuen Fluß hineinbrachten. Es ist ungemein lehrreich, die Entwicklungsphasen sich zu vergegenwärtigen, welche das internationale Postrecht durchgemacht hat; es spiegelt sich in ihnen der Gang der menschlichen Kulturbewegung wieder. Zuerst principlose Empirie, dann ein Rüstwerk verrotteter Principien, endlich der Durchbruch geläuterter, einfacher, zweckentsprechender Grundsätze. Man erwäge indessen, um welche gewältigen Verkehrsmassen es sich hierbei handelt. Nach Stephan's Berechnungen werden auf der Erde jährlich etwa 3300 Millionen Briefe mit der Post expedirt, also täglich 9¼ Millionen oder in jeder Secunde 100 Stück. Europas Antheil an dem Weltpostverkehr beträgt etwa 2355 Millionen Briefe, Amerikas 750 Millionen, Asiens etwa 150 Millionen, während auf Afrika und Australien ungefähr 20—25 Mill. Briefe kommen. Der internationale Verkehr im engeren Sinne bezieht sich auf 500 Millionen Briefe. Es kann keinen besseren Beleg geben, als die Wucht dieser Zahlen, um darzuthun, von welcher ungeheuren Wichtigkeit die Einführung reformatorischer Grundsätze in den Weltpostverkehr ist und welche Verdienste sich das Genie erwerben muß, dem es gelingt, diesen Zweig des menschlichen Verkehrs mit fester Hand zu ordnen. Die Lösung des

Problems ist überaus mühevoll; denn es handelt sich dabei um Beseitigung unendlicher Schwierigkeiten, nicht bloß solcher, welche bereits die Natur geschaffen (z. B. Trennung der Welttheile durch den Ocean), sondern auch derjenigen, welche die Verschiedenartigkeit der Sitten, Gebräuche und Sprachen der Völker des Erdballs nothwendig im Gefolge hat und die einer Verständigung über allgemein gültige Normen sehr hinderlich ist. Und doch müssen die letzteren, sollen sie wirksam sein, einem lebensvollen Organismus gleichen, der alle Organe, Räder und Federn, seien sie auch Tausende von Meilen von einander entfernt, zwingt „nach einem festen Systeme zu dem gemeinschaftlichen Endziel pünktlich und einträchtig zusammen zu wirken.“ Den großen Plan, die *dissecta membra* des Weltpostverkehrs zusammenzufügen, sie nach einem festen Systeme zu ordnen und sich nach einer allgemein gültigen Form bewegen zu lassen, hat der Chef der deutschen Reichspost, General-Postdirector Stephan gefaßt und gedenkt ihn dem Congresse von Delegirten aller Postverwaltungen der Erde vorzulegen, welcher am 15. September 1874 in Bern zusammentreten soll. Verschmelzung wenigstens der Mehrzahl aller Postverwaltungen zu einem Gebiete, soweit der internationale Verkehr in Betracht kommt, Verwischung der postalischen Grenzen, Befreiung von jeder Transitgebühr, Feststellung eines mäßigen Einheitsportos, ungehinderte, völlig freie Bewegung der Korrespondenz, endlich Erfindung und Herstellung einer neuen Beförderungsmechanik: Das sind die Grundlinien des Stephan'schen Riesenplans, der, wenn seine Durchführung gelingt, dem Weltpostverkehr neue Bahnen vorzeichnen, der Kulturentwicklung neue Impulse verleihen und die Wirksamkeit des Postwesens weit über die aller übrigen Anstalten zur Vermittelung des Austausches von Ideen, Nachrichten u. s. w. heben wird.

Sehen wir zu, in welcher Weise dieser Plan, der durchaus frei von utopistischer Leerheit ist, sondern auf völlig realer Basis ruht, verwirklicht werden soll. Es bedarf wohl nicht der Hervorhebung, daß der Briefaustausch zwischen zwei souverainen Staaten nur auf Grund von Verträgen erfolgen kann, in welchen die speciellen Bedingungen für die Korrespondenzbewegung festgesetzt werden. Diese Verträge beruhen meist auf der Basis der Reciprocität. Da indessen jedem Staate volle Freiheit des Pactirens zusteht, so unterliegt der Abschluß dieser Verträge und die Vereinbarung ihres Inhalts mehr oder weniger den Umständen, der Geschicklichkeit der Unterhändler, richtet sich nach der Stellung des betreffenden Staates in der politischen Macht-sphäre oder erfolgt unter dem Einflusse anderer zufällig wirkenden Factoren. Die Zahl dieser Verträge im internationalen Postverkehr war und ist Region; beispielsweise sei erwähnt, daß Oesterreich noch im Jahre 1847 mit den verschiedenen Kantonen der Schweiz 17 Postverträge abgeschlossen hatte, die erst

außer Kraft traten, als die Eidgenossenschaft das Postwesen centralisirte. Die Zahl der Post-Verträge, welche Deutschland mit den verschiedenen Staaten der Erde vereinbart hatte, belief sich vor 1866 auf weit über 100.

Es bedarf nur geringer Mühe, um sich klar zu machen: daß die zahllosen Bestimmungen aller dieser Postverträge in ihren Besonderheiten und Abweichungen eine bunte Mosaik des postalischen Völkerrechts repräsentirten, auf deren Basis eine gesunde, kraftvolle Verkehrsentwicklung, wenn überhaupt, so nur höchst mühsam gedeihen konnte. Denn die Post ist universeller Natur; sie weicht vor keiner Landesgrenze, keinem anders gefärbten Schlagbaum, keiner Douane zurück; sie kennt nicht die Unterschiede der Nationalitäten, beachtet die Regungen politischer Eifersucht nicht; ihr innerstes Wesen ist Freiheit des Verkehrs, ungehemmte Annäherung der Völker, Beseitigung und Hinwegräumung der Schranken des Ideenaustausches. Gerade die Verwaltungen aber, welchen die Pflege dieses mächtigen Kulturvermittlers vorzugeweihe anvertraut war, verstanden in einer nicht weit zurückliegenden Zeit ihre Aufgabe keineswegs; mit kurzfristiger Politik verschlossen sie sich vor dem Andringen neuer Ideen; ihre kleinlichen Anschauungen, ihre Schwerfälligkeit und alten Traditionen, in fisciäischem Geiste großgezogen, verhinderten lange Zeit den Vollaufgang nöthiger Reformen.

Erst zu Anfang der sechsziger Jahre weht ein frischer Hauch durch die Hallen der Postämter Europas und Amerikas; in der Erkenntniß, daß es unerlässlich sei, den Postverkehr im einheitlichen Sinne für größere Gebiete zu regeln, die hohen Taxen herabzusetzen und feste Normen zu bestimmen, nach denen die einzelnen Postverwaltungen ihre speciellen Aufgaben erfüllen sollten, trat im Jahre 1863 auf Mr. Blair's Veranlassung zu Paris eine internationale Postconferenz zusammen. Dieselbe berieth lange Zeit über gemeinsame Einrichtungen, vertiefte sich aber allzusehr in das Detail der technischen Handhaben und vergaß unter diesen theoretischen Erörterungen das Wichtigste: die Feststellung eines einheitlichen Portos für große Verkehrsgebiete: ein Mangel, der sich in der Folge zeigte und die Conferenz resultatlos erscheinen ließ, wie sie es praktisch in der That auch war. Und dies negative Ergebniß erscheint nicht so seltsam, wenn man erwägt, daß selbst noch in unseren Tagen, am 19. December 1872, ein Deputirter zur französischen National-Versammlung, Mr. Caillaux, bei Gelegenheit der Berathung des Gesetzes wegen Einführung der Korrespondenzkarten in Frankreich die Verwerfung dieses wichtigen modernen Verkehrsmittels beantragte: „weil der Postetat dadurch ein Deficit von 10—12 Millionen Francs haben müsse!“ Diese retrograden Ideen sind neuerdings von den Postverwaltungen aller Kulturstaaten zum Glück verlassen, aber es bedurfte der Energie eines Mannes mit weitem Blick, wie Stephan, um alle diese Verwaltungen davon zu über-

zeugen: daß zur Erfüllung der universellen Mission des Postwesens noch ein wichtiger Schritt zu thun, daß die Errichtung einer großen Postverkehrs-gemeinschaft aller Nationen als unabweisbares Postulat zu erachten sei. Stephan hatte lange vor 1870 die einheitliche Gestaltung der Normen für den internationalen Postverkehr ins Auge gefaßt und bereits den Verträgen, welche seit dem Jahre 1868 von ihm im Auftrage des Norddeutschen Bundes zu schließen waren, die Signatur jener Fundamentalregeln aufgeprägt, welche jetzt dazu bestimmt sind, bei der Begründung der europäisch-amerikanischen Postunion die Hauptrolle zu spielen. Als Stephan in dem für alle Zeiten denkwürdigen Jahre 1870 die Leitung der Norddeutschen Post übernahm, gab er, da der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges große friedliche Transactionen verhinderte, jenen Ideen zunächst eine weitere praktische Verwendung im Interesse Deutschlands; und es gelang ihm, eine weitere Reihe von Postverträgen abzuschließen, welche den Weltpostverein gewissermaßen vorbereiteten, indem sie Grundsätze in das Völkerrecht einführten, welche dieser Verein nunmehr für alle Kulturnationen sanctioniren soll. Der wichtigste dieser Grundsätze ist die Freiheit des Posttransits. Diesem schließt sich die Norm für das einheitliche Weltporto an. Die Rahmen vervollständigen die Festsetzungen über Taxen für Waarenproben und Drucksachen, die Gewichtseinheitsätze und die Principien für den Posttransport zur See. In Anbetracht der Wichtigkeit des Projectes mögen dessen wesentlichste Punkte im Auszuge hier mitgetheilt werden:

Art. 1. Die (contrahirenden) Staaten bilden ein einheitliches Verkehrsgebiet. Korrespondenzgegenstände, welche den gemeinsamen Normen des Vereins unterworfen sein sollen, sind folgende: Briefe, Postkarten, Zeitungen sowie andere Drucksachen, Waarenproben und Geschäftspapiere, sofern diese Gegenstände bei dem Transport mindestens zwei der vertragschließenden Staaten berühren.

Art. 2. Die Festsetzung des Einheitsportos für die nach den Vereinsstaaten abzusendenden Briefe soll über folgende Maximalbeträge nicht hinausgehen (kann aber natürlich niedriger sein): 3 Groschen oder 4 Pence oder 40 Centimes für den einfachen frankirten Brief auf alle Entfernungen (zum Beispiel von London nach Japan, von San Francisco nach St. Petersburg, von Berlin nach Melbourne), 6 Groschen oder 8 Pence oder 80 Centimes für den unfrankirten Brief.

Bei der Seebeförderung von über 300 Knoten tritt ein Zuschlag von 2 Groschen ein. Doch darf das Seepporto den Betrag von 2 Groschen oder 20 Centimes für je einen Brief, gleichviel ob er frankirt oder unfrankirt ist, nicht übersteigen.

Die Sätze für Zeitungen sind im Minimum: $\frac{3}{4}$ Groschen, 1 Penny, 10 Centimes. Für recommandirte Sendungen soll Frankozwang festgesetzt werden. Die Entschädigung für den Verlustfall solcher Sendungen wird auf 40 Reichsmark oder 2 £ Sterling oder 50 Franks normirt.

Art. 7. Für Nachsendung von Briefen u. innerhalb des Vereins soll kein Zuschlagporto erhoben werden.

Art. 8. Portofreiheit findet nicht statt.

Art. 9. Jede Postverwaltung bezieht das Porto, welches sie vom Absender erhebt. Transitporto irgend welcher Art, sei es für den Einzeltransit oder für den Transit in geschlossenen Brieffpaketen wird nicht vergütet. Nur der Ersatz besonderer Kosten, welche etwa durch den Transport solcher Brieffpakete entstehen, soll eintreten, — sofern diese Posten einen größeren Raum als 3 Kubikmeter erfordern. Für den Transport ist stets die schnellste Route zu wählen.

Art. 10. Mit den der Union nicht beitretenen Staaten können besondere Postverträge seitens der Verwaltungen abgeschlossen werden, mit denen sie directen Verkehr haben; und es dürfen ihnen unter Beachtung der Reciprocität die Vortheile des allgemeinen Postvertrages zugesichert werden.

Art. 14. Alle drei Jahre soll behufs Fortbildung der Einrichtungen des Vereins eine Conferenz der Mitglieder zusammentreten. —

Wir wüßten weder in völkerrechtlicher Hinsicht noch von technischem Standpunkte irgend welchen Einwand gegen die Festsetzungen des Projectes vorzubringen, erachten dieselben vielmehr als durchaus entsprechend dem Zwecke, dem sie dienen sollen, und der Größe des zu erreichenden Zieles würdig. Wenn es unbestreitbar ist, daß der Wohlstand und die Bildung der Völker durch Hinwegräumung wirthschaftlicher Schranken wachsen, so wird der Weltpost-Congreß, falls er auf der Höhe der Zeit steht, nicht umhin können: die neueste Schöpfung Stephan's, welche in recht eigentlichem Sinne der ganzen Menschheit zu Gute kommt, durch Annahme seiner Propositionen zu sanctioniren und den Abschluß des allgemeinen Weltpostvertrages den Regierungen der Kulturstaaten anzuempfehlen.

Die Leheren würden alsdann das Project zu verwirklichen haben. Gelingt dies, wie wir selbst bei dem Sträuben einiger Gouvernements nicht bezweifeln, so wird der künftige Geschichtschreiber Stephan's Werk der Begründung einer Post-Verkehrsgemeinschaft aller Länder der Erde als einen Kulturfortschritt von größter Tragweite, von umfassendster Bedeutung zu würdigen haben. G. T.

Kleine Besprechungen.

Sedan. Ein Vortrag, gehalten im wissenschaftlichen Verein von Berlin am 28. März 1874 von Arnold Helmuth, Hauptmann im Großen Generalstabe. Nebst einer Karte. Berlin, E. S. Mittler u. Sohn. — Abermals steht der große Nationalfesttag der Deutschen, der Tag von Sedan, vor der Thür. Hunderttausende rüsten sich, ihn nach Gebühr zu feiern; Hunderte haben die Verpflichtung, den Festgenossen die Größe und Bedeutung dieses Tages darzulegen. Ihnen vor Allen möchten wir das vorliegende Schriftchen empfehlen. Außer ihnen aber Allen, die überhaupt den Nationalfesttag mit vollem Verstandniß und freudiger Erhebung des Herzens und Geistes feiern