



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Niemann, Ernst: Zum Weltpostkongreß im Rom

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

Bedeutung dieser Stadt, die heute 102000 Einwohner zählt, ein Industrie- und Handelszentrum der ersten Ordnung und der Sitz des Kommandos des zwanzigsten Armeekorps ist, einen harten Schlag bedeuten. Deshalb hat man verschiedentlich eine permanente Befestigung Nancys verlangt, besonders in der letzten Zeit. Wenn das nur anginge! Dann müßte man aber mit der Vergangenheit ganz aufräumen und Toul entfestigen. Denn die beiden Plätze liegen einander so nahe, daß sie als befestigte Lager in ein einziges zusammenfließen, dessen Umfang nicht weniger als 150 Kilometer betragen würde. Dann wäre aber eine ganze Armee zur Verteidigung notwendig. Die Befestigung Toul einfach zu schleifen geht nicht an, da man zu viel Geld in sie hineingesteckt hat. Es ist also in dieser Hinsicht nichts zu tun, und man muß es furchtlos herausagen, daß aus militärischen wie auch aus örtlichen Gründen die Lage bei Nancy nicht verändert werden kann."

Es soll gegenüber dieser Auffassung jedoch nicht verschwiegen werden, daß es auch viele davon abweichende Ansichten gibt. Namentlich ist es der General Langlois, der wiederum unter Hinweis auf die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges gerade bei Nancy die bedeutenden Vorteile der Selbstbefestigungen für anwendbar hält. Insbesondere schlägt er die Anlage von Drahthindernissen in großer Zahl vor, die nicht durch die Artillerie zerstörbar seien und der Infanterie große Unbequemlichkeiten und langen Aufenthalt bereiteten, und empfiehlt schon im Frieden die hierfür nötigen Pikettpfähle einrammen zu lassen. Man darf gespannt sein, wie sich im Laufe der Zeit die Frage der Befestigung oder der Nichtbefestigung von Nancy entscheiden wird, denn es liegt auf der Hand, daß das Schicksal dieses Platzes auch für die deutsche Heeresleitung ein Interesse hat, auch wenn es nicht der Fall sein sollte, daß Nancy, wie die Franzosen meinen, die einzig gegebene Angriffsrichtung für die ersten deutschen Kolonnen sei.



Zum Weltpostkongreß in Rom

Von Ernst Niemann



Es ist ein klassischer Boden alten Verkehrslebens, auf dem im April d. J. die Abgesandten aller Kulturstaaten der Erde zum fünften Weltpostkongreß zusammentreten, um über die weitere Ausgestaltung der internationalen Posteinrichtungen zu beraten und zu beschließen. Denn als sich die meisten Völker, die heute auf den Kongressen das große Wort führen, noch mit elenden Saumpfadern begnügten und sich bei unsern Vätern in Germanien die Kommunikation noch „durch dick und dünn“ und „über Stock und Stein“ bewegte, war die römische Siebenhügelstadt schon der Mittelpunkt von Verkehrsanlagen, die unser Zeitalter des Verkehrs mit Staunen erfüllt, hatten weitaus die meisten Gebiete des alten Römerreichs ein Verkehrs- und Kulturleben, wie sie es in einer langen Reihe von Jahrhunderten nicht wieder erlangt haben, und von denen sie zum

Teil auch jetzt noch weit entfernt sind. Die auch in ihren Überresten bewunderungswürdige Via Appia war nur ein winziger Teil des gewaltigen, die römische Hauptstadt mit den entlegensten Landesteilen gleichmäßig verknüpfenden Straßennetzes, dessen großartige Spuren noch in weiten Einöden und zwischen Felsenklüften, in der Sierra Morena und in der Eifel, in Schottland und Siebenbürgen, am Euphrat und an der Großen Syrte Afrikas in unverfügbaren monumentalen Zügen die Größe des altrömischen Verkehrslebens verraten. Wir sehen in der römischen Staatspost, dem *Cursus publicus* des Imperators, einen Vorläufer des modernen Postwesens. Und doch, welcher gewaltige Unterschied zwischen beiden, wenn man den Geist, der sie leitete und leitet, wenn man ihre sozialen Wirkungen zum Maßstab ihrer Schätzungen nimmt! Während sich der *Cursus publicus* in eiserner Abgeschlossenheit gegen die Bürger nur für die hohen Staatszwecke in Bewegung setzte, wird das moderne Postwesen ein dienendes Werkzeug des Volkes. Ist dieses für des Bürgers Kultur und Wohlfahrt ausgebildet und in seinen Erträgen zu einer Quelle zurückfließender Millionen geworden, so gab die römische Staatspost den Provinzialen nur die ungeheuern Lasten zu tragen, die seine Unterhaltung verursachte, und gönnte ihnen zum Troste nichts, als was die Pferde in den Ställen zurückließen: *quos stercus animalium pro suo solacio habere concedimus*.

Wir haben die viel gerühmte römische Staatsposteinrichtung zum Vergleich herangezogen, um den sozialen Geist hervorzuheben, der unser heutiges Postwesen durchleuchtet. Denn wird uns die Freude an der großartigen Verkehrsanlage der Römer getrübt durch die Erinnerung an die Seufzer der durch die Lasten des *Cursus publicus* fast zugrunde gerichteten Provinzialen, so ist der modernen Post gerade die Volkstümlichkeit zum charakteristischen Merkmal geworden. Keine Staats Einrichtung ist so eng mit dem Wirtschaftsleben der Völker verknüpft, ist in ihren Beziehungen von Ort zu Ort, von Land zu Land, von Weltteil zu Weltteil so zum täglichen Bedürfnis der Allgemeinheit geworden wie die Post, und wir wüßten keine, die darum auch so von der Gunst des Volkes beschienen würde wie sie. Mit diesem Charakterzug ist das moderne Postwesen entstanden, als Botenanstalten, pilgernde Mönche, reisende Hausierer und Metzger noch seine Werkzeuge waren, ihn hat es auch behalten, als es sich zu Staats- und Landesposten erhob, und hat ihn zu noch höherm Grade ausgebildet durch den Zusammenschluß im Weltpostverein, der die Gemeinsamkeit der Verkehrsinteressen in der ganzen bewohnten Welt zur Anerkennung bringt. Als eine freiwillige Vereinigung der zivilisierten Völker zur gemeinsamen Befolgung eines Kulturzwecks und zur Unterwerfung unter ein selbstgegebenes Gesetz muß der Weltpostverein als ein Kulturwerk ersten Ranges bezeichnet werden, dem die blühendsten Perioden menschlicher Kultur nichts ähnliches an die Seite zu stellen haben. Sein Wachsen und Wirken darf deshalb des Interesses aller derer sicher sein, die in unserm Geistes- und Kulturleben eine Stimme haben oder sich im wirtschaftlichen Wettstreit der Völker betätigen.

Der jetzige Stand des Nachrichtenverkehrs erscheint uns heute so vertraut und altgewohnt, daß wir, wenn überhaupt, nur mit Grauen an das postalische Tohuwabohu zurückdenken, das vor wenig mehr als fünfzig Jahren noch in

Deutschland herrschte. Unse Väter, die damals dem neuen deutsch-österreichischen Postverein zujubelten, worin sie freilich nicht nur ein Werk sahen, das das auf freie Entwicklung angewiesene Verkehrsweisen von der lästigen kleinstaatlichen Interessenwirtschaft befreite, sondern das sie auch als Vortrab der heiß ersehnten politischen Einheit der deutschen Stämme feierten, dachten kaum an die Möglichkeit, daß sich drei Jahrzehnte später eine gleiche Postgemeinschaft über die ganze Erde ausbreiten werde; war es doch schon schwer genug gefallen, die deutschen Territorialposten mit ihren eifersüchtig gehüteten Sonderheiten ohne den Hilfszwang politischer Einheitsgliederung zu diesem Bunde zu vereinigen. Wie berechtigt übrigens diese Freude war, können wir ermessen, wenn wir uns das beängstigende Durcheinander der frühern verschiednen Portosätze vergegenwärtigen. Das Porto wurde in Deutschland für jedes deutsche Postgebiet einzeln nach den innerhalb dieses Gebiets geltenden Sätzen von Grenze zu Grenze berechnet, es kamen in der Regel so viel Portosätze zur Erhebung, als die Sendung Postgebiete berührte, und jedes suchte aus der Sendung so viel herauszuschlagen, als die oft in die Fessel fiskalischer Ausnutzung und mißgünstiger Konkurrenz geschlagenen Verabredungen nur erlaubten.

Der deutsch-österreichische Postverein, der zum erstenmal die staatlichen Einzelinteressen dem Gesamtwohl unterordnete und die Möglichkeit und die Zweckmäßigkeit gemeinsamer Institutionen auf internationalem Gebiete nachwies, hat den Boden vorbereitet, auf dem der spätere Weltpostverein erstehn konnte. Stephan bezeichnete ihn schon 1858 als eine Gemeinschaft, die der Kern- und Ausgangspunkt weiterer, umfassenderer genossenschaftlicher Bildungen der europäischen Staaten sein werde. Er war überhaupt die treibende Kraft hinter allen postalischen Einheitsbestrebungen und zur Führung internationaler Verhandlungen ganz besonders befähigt. Wenn auch die 1863 von vierzehn Staaten beschickte Pariser Postkommission noch kein praktisches Ergebnis lieferte — sogar die Vertreter von England und von Frankreich hielten die deutschen Vorschläge noch für Zukunftsmusik —, so wirkte sie doch in dem Maße aufklärend und vorbereitend, daß sich 1874 auf dem ersten Postkongreß in Bern zweiundzwanzig Staaten mit einer Bevölkerung von 350 Millionen Seelen zu einem allgemeinen Postverein zusammenschlossen. Dazu gehörten vor allem sämtliche Staaten Europas, die Vereinigten Staaten von Amerika und Ägypten. War dieser Verein auch noch nicht der Weltpostverein, so war doch die „Form gefunden, in die die internationalen postalischen Beziehungen der Länder einheitlich gekleidet, und innerhalb welcher die Länder der ganzen Erde in ein festes Gefüge zueinander gebracht werden konnten.“ Die weitestgreifende Bedeutung des Berner Vertrags lag in der Begründung des Vereins als dauernde völkerrechtliche Institution. So gewaltig war der Eindruck, den diese neue Völkerverbindung in der Welt hervorrief, daß sich ihr bald eine ganze Reihe außereuropäischer Staaten anschloß, und schon drei Jahre später, 1878, in Paris der Weltpostverein geschlossen werden konnte. Dieser umfaßte jetzt schon zweiunddreißig Staaten mit 750 Millionen Seelen, und heute, nach den Wirkungen der Kongresse in Lissabon, Wien und Washington, genießen 11000 Millionen Menschen, der größte Teil der Bewohner unsers Planeten überhaupt, die

Grenzboten I 1906

Segnungen des Weltpostvereins. Unter seinem Impuls und unter seinem Schutze strömt jährlich eine Flut von etwa fünf und zwanzig Milliarden Briefen und fünf Milliarden andre Sendungen über den Erdball. Was sie für die Entwicklung der Beziehungen von Volk zu Volk, für das Kulturleben überhaupt bedeuten, läßt sich nicht in Zahlen ausdrücken, sondern in ihrem Werte nur nach der Art der menschlichen Zusammenarbeit in unsrer Zeit ermessen. Mit dem vom Weltpostverein gestützten modernen Verkehrswesen hat eine neue Zivilisation begonnen, in der der Verkehr das herrschende Prinzip in dem Grade geworden ist, wie zu den Zeiten der Hellenen die schönen Künste und Wissenschaften, der Römer das Staats- und Rechtsleben die Welt erfüllten.

Es ist in der Leichtigkeit und Beweglichkeit des Briefverkehrs begründet — und weil er das Wesentliche des Postverkehrs ausmacht —, daß ihm die ersten Vorteile aus der neuen Gestaltung der Dinge zufielen. Als Rowland Hill mit der Idee des Einpennyportos für den einfachen Brief innerhalb des Landes hervortrat, hatte der englische Generalpostmeister dafür nur Spott und Hohn. Von allen den wilden und phantastischen Problemen, sagte er im Parlament, die jemals zu seiner Kenntnis gekommen seien, sei das Hillsche denn doch das überspannteste. Und vierzig Jahre später gab es für die ganze Welt nur noch eine einzige Taxe von 20 Pfennigen oder 25 Centimes für den einfachen Brief. Diesem leichten Springinsfeld öffneten sich nacheinander alle politischen Schlagbäume der Erde zu einem einzigen freien Postgebiet, worin man von Transitplacereien und von fiskalischer Ausnutzung von Durchgangsstraßen bald nichts mehr wußte. Infolge des neuen, auf einheitlichen und durchsichtigen Grundsätzen beruhenden Taxierungsverfahrens ist der Briefposttarif, der vormals 332 Druckseiten umfaßte, auf zwei Zeilen zusammengeschrunpft. Vordem kostete ein Brief von Frankreich nach Hannover 1,40 bis 2,70 Franken, nach Rußland 1,60 bis 3,10 Franken, von Wien nach Amerika mehr als 20 Mark. Ein Botaniker in Deutschland mußte sogar für ein Pflanzenblatt, das ihm ein in Brasilien lebender Freund in einem Briefe beilegte, 20 Taler Porto erlegen. In mehreren Ländern durfte der Brief nur aus einem Blatte bestehen; jedes weitere Blatt kostete ein mehrfaches Porto, und die Post hatte das Recht, die Briefe auf ihre Blattzahl zu untersuchen. So konnte es vorkommen, daß ein Engländer für ein Paket Briefe und Zeitungen aus Griechenland nach unsrer Währung 1540 Mark Porto zu bezahlen hatte.

Daraus erhellt, daß schon die Vereinfachung und Verbilligung des Briefverkehrs für sich ein Wert ist, das in die erste Reihe unsrer Kulturfortschritte gestellt werden kann. Aber es konnte gar nicht ausbleiben, daß der auf so großer, breiter Grundlage aufgebaute Verein mit der Zeit auch andre Postdienstzweige in sein Arbeitsgebiet einschaltete, die nur erst in einzelnen Ländern bekannt und geübt wurden. Bald entstanden innerhalb des großen Weltpostvereins engere Vereinigungen von Staaten, die sich für die von ihnen betriebenen besondern Postgeschäfte im internationalen Verkehr auf einheitliche Normen der Taxierung und der posttechnischen Behandlung einigten, zuerst für Postanweisungen und Wertbriefe, dann für Postpakete, Einschreibbriefe, Postaufträge,

Nachnahmen u. a. Diese engern Verbände, die zuerst im kleinen Kreise die Möglichkeit und die Zweckmäßigkeit gewisser Einrichtungen vor Augen führten, haben von Anfang an eine große werbende Kraft ausgeübt und den besondern Arten von Postsendungen unter einheitlichen Bedingungen auch da Eingang verschafft, wo sich die Post mit diesen Dienstzweigen bisher nicht befaßt hatte. Die postalisch rückständigen Staaten wurden schon durch eine Art Kultureitelkeit dazu geführt, die in andern Ländern verbreiteten Einrichtungen auch in ihren Betrieb aufzunehmen, sodaß sich jene kleinen, auf dem Boden des Weltpostvereins entstandnen Einzelverbände zum Teil schon fast bis zum Rahmen des Weltvereins erweitert haben. So konnte im Jahre 1880 der Sondervertrag über den internationalen Austausch von Postpaketen nur zwischen einigen europäischen Staaten und Ägypten geschlossen werden. Von den Ländern Europas fehlten England, Rußland, die Niederlande, Spanien, Portugal, Griechenland und die Türkei, weil sich die Post in den meisten dieser Länder damals überhaupt noch nicht mit dem Paketdienst befaßte. Heute hat der Paketpostdienst schon beinahe den ganzen Erdball erobert — nur Afghanistan, Kuba und Haiti stehn noch aus — und einen Umfang angenommen, der sowohl für die Wichtigkeit dieses Verkehrs als auch für die fruchtbare Anregung spricht, die er aus den internationalen Vereinsbeziehungen erfahren hat. Der Paketverkehr von Land zu Land, also mit Ausschaltung des innern Verkehrs, hat sich von etwa $7\frac{1}{2}$ Millionen Stück im Jahre 1883 auf etwa $40\frac{1}{2}$ Millionen im Jahre 1903 erhöht; Deutschland nahm daran teil mit 4 und 12 Millionen zur Ausfuhr und mit 2 und 7 Millionen zur Einfuhr. Und die meisten andern Arten von Postsendungen haben eine ähnliche Gebietserweiterung und Verkehrssteigerung erfahren.

Die Vorschriften des Weltpostvereins sind natürlich für den innern Verkehr der einzelnen Vertragsländer nicht unmittelbar maßgebend, aber sie wirken ausgleichend auf die Verschiedenheit der Handhabung des Postverkehrs in den Einzelländern, beeinflussen deren Gesetzgebung in dem Sinne, daß diese sich den für den internationalen Postdienst gefundenen einheitlichen und vorbildlichen Normen allmählich anpaßt. Aus dem Erfahrungsschatze des Weltvereins strömt unaufhörlich eine Fülle fruchtbarer Anregungen in das Postleben der Vertragsländer über; jede Verkehrserleichterung, jede neue Einrichtung im Weltverkehr kommt damit auch dem innern Verkehr zugute und ist eine stete Mahnung an die in der Entwicklung zurückgebliebenen Postverwaltungen, sie auch im eignen Lande nutzbar zu machen. Andererseits kommen aber auch dem Weltverkehr aus den Einzelländern wertvolle Fingerzeige; nur Betriebsformen und Sendungsarten, die sich irgendwo bewährt haben und einem Bedürfnis entsprechen, werden vom Weltpostverein verallgemeinert und üben so wieder eine werbende Kraft auf andre Staaten aus. Durch den lebhaften Erfahrungsaustausch, durch das fortwährende Hin und Her von Anregungen vollzieht sich eine stete Annäherung der Betriebsformen der einzelnen Länder an die Bestimmungen des Weltpostvereins, es werden allmählich wenigstens alle solche Verschiedenheiten ausgeglichen, die den Verkehr von Land zu Land heute noch stark erschweren.

Darum können wir auch nicht den hier und da laut werdenden Stimmen beipflichten, die ein Bedürfnis für Weltpostkongresse nicht mehr anerkennen

wollen, weil diese ihre Aufgabe, die Gesamtheit der Kulturvölker zu einer vertragsmäßigen Regelung des Postverkehrs zu einigen, erfüllt haben. Der Weltpostvertrag bestimmt nämlich, daß mindestens aller fünf Jahre ein Kongreß abgehalten werden soll; der bevorstehende wäre danach schon 1904 fällig gewesen, ist also um zwei Jahre verschoben worden, ohne daß dadurch die internationalen Verkehrsbeziehungen Schaden erlitten hätten. Der Verein ist auf eine so feste und sichere Grundlage gestellt, hat seine Mitglieder so mit dem Geiste versöhnlichen Entgegenkommens erfüllt, daß auch auf dem Wege des Schriftwechsels wichtige Vereinbarungen getroffen werden können, zumal da er in dem internationalen Postbureau zu Bern ein Institut hat, das eine überall hin anregende und ausgleichende Tätigkeit entfaltet und durch sein Organ Union postale die Vertragsländer im geistigen Kontakt erhält. Wenn jedoch auch die festen Gesetze für die Behandlung des Völkerverkehrs geschaffen sind, die Bedürfnisse des öffentlichen Lebens entwickeln fortlaufend neue Formen und Gestaltungen und verlangen in ihren Beziehungen zum Verkehrswesen ein beobachtendes Auge. Mehr aber als durch Schreibwerk wird der praktische Blick geschärft, werden neue für den Völkerverkehr verwertbare Ideen erzeugt durch die mündliche Aussprache über Erfahrungen und Ergebnisse im vielf gestaltigen Verkehrsleben. Daheim am Schreibtisch hinter den Akten stößt noch jeden der Bureaukratenesel ein bißchen in den Nacken, draußen im Versammlungssaal aber wirkt und überzeugt das frische Wort der Rede und Gegenrede. Es ließe sich ja darüber reden, daß die Kongresse nur noch in größeren Zwischenräumen, etwa aller zehn Jahre tagten, aber ganz entbehren möchten wir ihre Anregungen nicht. Denn infolge von Zugeständnissen, die einzelnen Ländern mit Rücksicht auf ihre innere Gesetzgebung oder sonstige Verhältnisse gemacht werden mußten, bestehen noch Abweichungen von den Vertragsgrundsätzen genug, deren Ausgleich durch persönliche Einwirkung und durch mündlichen Meinungsaustausch am ehesten und sichersten zu erreichen ist.

Auch für den römischen Weltpostkongreß hat die Geschäftswelt einen ganzen Sack voller Wünsche eingepackt; die vorliegenden, von den verschiedenen Ländern abgegebenen Vorschläge füllen einen ganzen stattlichen Band, ein Beweis für das rege Interesse, das dem Kongreß auch jetzt noch entgegengebracht wird. Wir wollen uns mit Einzelheiten nicht aufhalten und nur bemerken, daß einer der wichtigsten Vorschläge ist, die Gewichtsstufe für den einfachen Brief allgemein von 15 auf 20 Gramm zu erhöhen und alle Zuschlagtagen, vom Publikum Strafporto genannt, zu beseitigen. Das Strafporto hat schon so viele Leute geärgert, ist so oft zum Verräter gefährlicher menschlicher Gemütsart geworden, daß ihm außer den Finanzministern niemand eine Träne nachweinen wird. Aber wir wollen uns durch das populäre: Kreuzige ihn! nicht davon abhalten lassen, auch die Vorzüge des Strafportos, seine erzieherische Bedeutung anzuerkennen, die darin besteht, daß es die Korrespondenten an eine sorgfältige Beachtung der Tagvorschriften gewöhnt und die Frankierung der Briefe zum Sittengesetz erhoben hat. Den weiteren Antrag, eine internationale Antwortbriefmarke zuzulassen, heben wir hauptsächlich deshalb aus dem umfangreichen Buftett der Wünsche hervor, weil er uns an die Weltpostmarke erinnert, diesen

alten Ladenhüter der Weltpostkongresse, der so unverwüßlich immer wiederkehrt, daß ihm hier notwendig einige erklärende Worte gewidmet werden müssen.

Der Gedanke an eine Freimarke, die, von den Währungsverhältnissen der einzelnen Länder losgelöst, auf dem ganzen Erdball giltig und verwendbar wäre, hat zweifellos etwas Bestechendes. Für viele Fälle des internationalen Verkehrs würde dieses kosmopolitische Wunderding eine einfache und bequeme Lösung bringen, vor allem die Möglichkeit der Vorausfrankierung eines Antwortbriefes bieten. Es würde ferner neben seinem Dienst als postalisches Frankaturzeichen auch den privaten Nebenzweck erfüllen können, bei Begleichung kleiner Beträge oder bei Abrundung von Wechselschulden ein bequemes Ersatzmittel für das fehlende Kleinpapiergeld darzustellen. Die Briefmarkensammler können jedoch ruhig schlafen, der Weltpostmarke stehen so schwerwiegende Bedenken finanzieller und technischer Art entgegen, für die noch keine befriedigende Lösung gefunden worden ist, daß an ihre Verwirklichung noch nicht zu denken ist. Es müßte nämlich, um diese Schwierigkeiten kurz zu bezeichnen, zuerst eine Weltmünze geschaffen werden. Heute weisen die als Vereinsporto in den einzelnen Ländern zu erhebenden Beträge nicht unbedeutende, in der Verschiedenheit der Münzsysteme und Währungen begründete Unterschiede auf, die gehörig auszunutzen sich die in der Welt des Nutzens erfahrenen Lieblinge Hermes-Merkurs — es ist wohl nötig, hinzuzufügen, daß darunter die Kaufleute als solche nicht verstanden werden sollen — bald beeilen würden, indem sie eine Menge Weltmarken in einem Lande mit geringern Münzwerten aufkauften, um sie in einem andern mit höhern Münzwerten wieder abzusetzen. Bei den großen Zahlen, um die es sich im Weltpostverkehr handelt, hätte diese Agiotage eine fühlbare Verschiebung der Portoeinnahmen bei den einzelnen Postverwaltungen zur Folge. Gegenwärtig bildet der Briefverkehr keinen Gegenstand der Abrechnung zwischen den Ländern des Weltpostvereins, jede Verwaltung behält das von ihr erhobne Briefporto ungeteilt; denn da im großen Durchschnitt jedem Brief eine Antwort entspricht, so kommt dabei keine zu Schaden. Die Weltpostmarke aber müßte für gemeinsame Rechnung aller Postverwaltungen vertrieben werden, und es entstünde das schwierige Rechenexempel, einen richtigen Maßstab für die Verteilung der Einnahme zu finden, dergestalt, daß der Anteil eines jeden Landes an dem Gesamterlös auch seinen wirklichen Leistungen entspricht. Die Markengemeinschaft zwischen dem Reichspostgebiet und Württemberg beruht ja auf einer solchen Feststellung, und diese wird den beiderseitigen Leistungen auch gerecht, weil das Postwesen der Kontrahenten auf derselben Entwicklungsstufe steht. Die Posteinrichtungen der verschiedenen Länder des Weltpostvereins sind dagegen noch so ungleichmäßig entwickelt, daß Leistungen und Gebührenverteilung nach einem allgemeinen Modus nicht abgeschätzt werden können.

Wir glauben kaum, daß der Kongreß in Rom besondere Neigung zeigen werde, sich über die Weltpostmarke den Kopf zu zerbrechen. Denn ihm ist schon ein voll gerüttelt Maß Arbeit zugebacht, und die engere Berührung der Völker stellt immer wieder neue Anforderungen an die Tätigkeit des Vereins und erweitert sein Arbeitsfeld beständig, sodaß es auch für spätere Kongresse in der natürlichen Fortbildung der Postvertragsgrundsätze an Arbeit nicht fehlen wird.

Namentlich ist noch zu erstreben, daß sich die Teilnehmer an den zahlreichen Sonderabkommen dem einheitlich geformten Vereinsverkehr anschließen. So konnten bisher zum Beispiel die Vereinigten Staaten von Amerika, wo Millionen unsrer Landsleute eine zweite Heimat gefunden haben, nicht dazu veranlaßt werden, dem Postpaketübereinkommen beizutreten, und auch unsre Geldbriefe würden dort ein entschiedenes Non possumus finden. Unsrer im kleinen Geldverkehr so wichtigen Postanweisungen kennt Spanien überhaupt noch nicht, England, Rußland, die Vereinigten Staaten u. a. befördern sie nur auf Grund der mit einzelnen Vereinsländern abgeschlossenen Sonderverträge.



Kontroversenzüchtung

Ein Mahnwort an den Gesetzgeber von Eugen Josef in Freiburg im Breisgau



Spiegel der Saxen sol diz buch sin genant, wenn de Saxen recht ist hir an bekannt, als an einem spigele de vrouwen ire antlitze beschouwen. Aus diesen Worten in der Widmung zum Sachsenspiegel erfahren wir, daß es in Deutschland einst eine Zeit gab, wo das Recht so einfach, klar und durchsichtig war, daß der freie deutsche Mann im Gesetzbuch sein Rechtsbewußtsein widergespiegelt fand. Dieser glückliche Zustand war möglich in einer Zeit, wo es Handel und Verkehr kaum noch gab; mit den Fortschritten der Kultur kam die Notwendigkeit, das fein durchgebildete Römische Recht aufzunehmen, und dieses wurde nunmehr eine Sonderkenntnis der Doctores, die sich in unzähligen „Kontroversen“ (cruces Jurisconsultorum) abmühten. Das Volk, dem das Verständnis hierfür abging, sang damals die Spottverse: In institutionibus pares estis tironibus; in digestis nil potestis; in codice inestis modice; oh, quam ridiculi estis vos Doctorculi. Man schob eben das Bestehn der Streitfragen auf die Unwissenheit der Doctores. Dies mit Unrecht; vielmehr wird bei fortschreitender Kultur das Recht notwendigerweise ein überaus feiner, vielgestaltiger und verwickelter Körper, dessen Kenntnis sehr schwierig ist. Die Meinung früherer Gesetzgeber, man könne durch eine „Modifikation“ einen klaren, zweifel-freien Rechtszustand herbeiführen, ist heute längst abgetan. Schon der Rechtslehrer Thomasius (um 1700) sagt: „Durch neue decisiones werden wenig Lächer ausgestopft und viel wieder eröffnet werden.“ Das haben wir besonders bei der Schaffung des einheitlichen bürgerlichen Rechts wieder erlebt: zahlreiche Kontroversen, von denen einzelne schon auf das ehrwürdige Alter der Glossatoren zurückschauen, sind begraben, aber noch viel mehr sind neu entstanden, und täglich erzeugt der Rechtsverkehr neue Fragen, die den frühern Rechten völlig unbekannt waren.

Aus diesem mit jeder Änderung der Gesetzgebung nun einmal verbundenen Mißstande folgt natürlich nicht, daß die Gesetzgebungsmaschine möglichst ins