

1

Private Postdienstleister im deutschen Kaiserreich

Der 31. Juli 1886 ist ein nasskalter, verregneter Sommertag. Doch das stört die Heidelberger wenig, sie bewegt an diesem Tag nur ein Thema: Die 500-Jahr-Feier ihrer Ruperto-Carola-Universität. Am folgenden Montag soll die lange erwartete Festwoche mit Besuchern aus dem In- und Ausland beginnen, sogar der preußische Kronprinz Friedrich hat sein Kommen angesagt. Auch die Zeitungen widmen sich in ihrer Berichterstattung nahezu ausschließlich diesem Ereignis. Schlägt man an diesem Samstag die „Heidelberger Zeitung“ auf, so findet man unter der Rubrik „Aus Stadt und Land“ jedoch auch eine kurze Notiz zu einem ganz anderen Thema:

„Der anlässlich des kolossalen Briefverkehrs um Neujahr in diesem Blatte angeregte Gedanke, für Heidelberg [eine] Privat-Briefbeförderung einzurichten, hat nunmehr Verwirklichung erhalten. Wir sind in der Lage mitzuteilen, daß eine solche Einrichtung dieser Tage hier ins Leben gerufen worden ist...“

Beim Lesen schüttelt der Leser ungläubig den Kopf: Private Briefbeförderung in Konkurrenz zur Reichspost, das kann es doch gar nicht geben – oder vielleicht doch? Tatsächlich geht gerade etwas Unerhörtes vor sich: Ein Einbruch der Privatwirtschaft in den sorgfältig gehüteten Hort der staatlichen Institution Post. Um dieses Nebeneinander von staatlichem Reichsadler und privater Brieftaube zu verstehen, muss man sich die deutsche Postgeschichte etwas genauer anschauen.

Die Mitte des 19. Jahrhunderts ist gekennzeichnet durch das Bestreben Preußens, seine Vormachtstellung in Deutschland auf allen Gebieten auszuweiten. Für das Postwesen wird dieser Anspruch personifiziert durch Heinrich von Stephan, den späteren Generalpostmeister des Deutschen Reiches, der innerhalb weniger Jahre ein deutschlandweit einheitliches Postwesen aufbaut. Mit der Entstehung des Norddeutschen Bundes kommen zunächst die Postverwaltungen der norddeutschen Staaten unter preußische Hoheit, nach der Reichsgründung wird auch das Postwesen der süddeutschen

Staaten in die neue Reichspost integriert. Baden und Hessen geben dabei ihre Posthoheit vollständig auf, nur Bayern und Württemberg behalten bis 1920 Sonderrechte. Mit dem am 1. Januar 1872 in Kraft getretenen Reichspostgesetz gibt es erstmals eine einheitlich organisierte Post für das gesamte Reichsgebiet.

Parallel zur organisatorischen Neuordnung verändert sich auch der Leistungsumfang der Post. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts ist das Augenmerk der Postverwaltungen ausschließlich auf den Fernbriefverkehr gerichtet, das heißt auf Sendungen, die zwischen zwei Orten ausgetauscht werden: Der Absender bringt seinen Brief zum örtlichen Postamt, am Zielort kümmert sich der Empfänger um die Abholung der Sendungen. Die eingegangenen Briefe werden häufig von Boten zugestellt, die auch die Beförderung von Sendungen innerhalb einer Stadt übernehmen. So entsteht im Laufe der Zeit ein Ortsbriefverkehr, der mit der zunehmenden Industrialisierung und dem Wachstum der Städte immer wichtiger wird und dadurch auch in den Fokus der staatlichen Postverwaltungen gerät.

In den deutschen Teilstaaten ist dieser Bereich sehr unterschiedlich geregelt. In Oldenburg und Hamburg etwa ist das innerörtliche Umfeld überhaupt nicht reguliert, in Braunschweig und Sachsen dagegen unterliegen auch Ortsbriefe dem Postmonopol. Das unverändert in das Reichspostgesetz übernommene Postgesetz des Norddeutschen Bundes vereinheitlicht diese Normen und formuliert das Postmonopol im Artikel 1:

Die Beförderung

- 1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,*
- 2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen,*
gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes auf andere Weise, als durch die Post, ist verboten.

Diese nach unserem heutigen Sprachverständnis recht hölzernen Formulierungen besagen im Umkehrschluss, dass sowohl

verschlossene Briefe innerhalb eines Ortes als auch unverschlossene Sendungen generell vom Postzwang ausgenommen sind. Ob dieser Wortlaut bewusst gewählt worden ist, um das Postwesen zu liberalisieren, oder ob man sich 1871 nicht hat vorstellen können, welchen Aufschwung der Ortsbriefverkehr in naher Zukunft nehmen würde, bleibt offen. Die Reichspost hat sich in späteren Jahren aus naheliegenden Gründen für die letztere Lesart entschieden und die Sprachregelung von der „Lücke im Postgesetz“ etabliert.

Für einen Zeitraum von knapp dreißig Jahren ist damit der gesetzliche Rahmen für privatwirtschaftliche Aktivitäten abgesteckt. Allerdings dauert es mit einer kurzlebigen Ausnahme bis zur Mitte der 1880er Jahre, bevor erste Unternehmer an den Start gehen und in kurzer Zeit zwei in der Praxis häufig miteinander kombinierte Geschäftsmodelle entwickeln:

Private Stadtpost konkurriert unmittelbar mit der staatlichen Post. Ihr Portfolio reicht von der innerörtlichen Übermittlung von Briefen, Drucksachen, Warenproben, Geschäftspapieren und Paketen bis hin zu Inkassodiensten. Briefmarken und Briefkästen sind unerlässlich, ansonsten ist der Betriebsablauf ähnlich wie bei der Staatspost. Die Firmen verfügen über einen festen Mitarbeiterstamm, der in Stoßzeiten durch Aushilfskräfte aufgestockt wird. Für den Vertrieb ihrer Briefmarken arbeiten die Unternehmen häufig mit örtlichen Ladengeschäften zusammen.

Zirkularpost konzentriert sich auf die Beförderung von Massendrucksachen und Werbematerial. Eine Konkurrenz zur Reichspost ergibt sich nur, sofern adressierte Sendungen zugestellt werden. Das Postgut ist mit wenig Aufwand auszutragen, Briefkästen oder Briefmarken werden nicht benötigt. Als weitergehende Dienstleistungen werden das Schreiben von Adressen, das Kuvertieren der Briefe und teilweise auch die Herstellung der Werbedrucksachen angeboten. Solche Firmen benötigen nur einen kleinen Personalstamm und arbeiten mit Briefträgern, die nach Bedarf eingestellt werden. Die Zustellung erstreckt sich gelegentlich auch auf Vororte und Nachbarstädte.

Beide Varianten werden im Folgenden unter dem Begriff *private Postdienstleister* oder *Privatpost* zusammengefasst.

Beim Thema Privatpost spielt Berlin eine besondere Rolle, zum einen aufgrund seiner Größe und dem damit verbundenen Marktpotenzial und zum anderen wegen einer Tarifbesonderheit der Reichspost. Während in allen Städten des Reichspostgebietes ein ermäßigtes Ortsbriefporto von 5 Pfennig gilt, müssen die Kunden in Berlin aufgrund der Stadtgröße das Standardporto in Höhe von 10 Pfennig bezahlen. Diese Gegebenheiten lassen privaten Unternehmen einen großen Kalkulationsspielraum und es ist daher nicht verwunderlich, dass bereits im Mai 1873 ein erster privater Postdienstleister seine Dienste in Berlin anbietet. Allerdings ist die Zeit noch nicht reif, schon im August des folgenden Jahres muss diese Firma wieder schließen. Fünf Jahre später wird ein ähnliches Unternehmen eröffnet und am 13. Februar 1884 als Aktiengesellschaft unter dem Namen „Berliner Packetfahrt-Gesellschaft“ ins Firmenregister eingetragen. Wie der Name besagt, befasst man sich anfangs ausschließlich mit der Beförderung von Paketen. Schon Anfang 1885 bietet die „Berliner Packetfahrt“ zusätzlich ihre Dienste als Privatpost an.

Der große Erfolg dieses Unternehmens löst ab 1886 in vielen Städten des Deutschen Reiches eine Gründungswelle aus. Die Ehre, die erste Privatpost außerhalb von Berlin gegründet zu haben, gebührt dabei Georg Arnold, der wie eingangs beschrieben seine „Privat-Briefbeförderung“ am 31. Juli 1886 in Heidelberg eröffnet. In dieser ersten Phase – bis Ende 1888 gehen insgesamt 50 Firmen in 34 Städten an den Start – bringen die Gründer nicht immer die erforderlichen Voraussetzungen für den Betrieb einer Privatpost mit und so ist es nicht verwunderlich, dass gut die Hälfte dieser Firmen nach wenigen Wochen wieder verschwindet. Daneben gibt es unter den Gründern der ersten Stunde auch eine Reihe von schwarzen Schafen, die in erster Linie Briefmarken für die Sammler des neuen Gebietes „Privatpost“ produzieren. Einige Firmen dagegen wie der „Mercur“ in Hannover oder die „Privat-Stadtpost“ in Stuttgart entwickeln sich zu äußerst erfolgreichen Postdienstleistern.

In den Jahren nach 1888 wird es in der Privatpostszene ruhiger, nur wenige neue Firmen entstehen. Doch ab 1893 ändert sich das Bild: Innerhalb der nächsten fünf Jahre werden 99 Firmen gegründet, von denen 63 sich bis zum Ende der Privatpostzeit behaupten können. Auf Basis des anhaltenden Bevölkerungswachstums sorgen das verstärkte Kommunikationsbedürfnis der Menschen in den großen Städten, das erhöhte Aufkommen von Geschäftspost sowie die Nachfrage nach Werbung für ein ausreichendes Postaufkommen und ermöglichen den privaten Postdienstleistern einen rentablen Betrieb.

In der Regel beschränken sich die Privatpostfirmen auf den innerörtlichen Briefverkehr. Doch die „Lücke im Postgesetz“ eröffnet den privaten Unternehmern ein weiteres Geschäftsfeld: Das Verschicken von nicht verschlossenen Sendungen im Fernbriefverkehr. Die Idee, Drucksachen, Postkarten und sonstige offene Sendungen überörtlich auszutauschen, ist auf den ersten Blick vielversprechend: Zum einen können sich die privaten Anbieter auf lukrative Verbindungen beschränken und zum anderen ist das Postaufkommen im Fernbriefverkehr deutlich größer als innerorts.

Der Aufbau eines Fernbriefverkehrs erweist sich jedoch als schwierig, da für jeden Ort ein Partner benötigt wird, der die Sendungen einsammelt, per Sammelversand weitergibt und die von auswärts eingehenden Sendungen zustellt. Solange es sich bei den Beteiligten um selbstständige Unternehmen handelt, setzt ein solcher Verbund ein hohes Maß an Absprachen und Kooperation voraus; die Alternative, ausgehend von einer Firmenzentrale in jeder Stadt eine eigene Filiale aufzuziehen, ist mit hohen Kosten verbunden.

Trotz dieser Schwierigkeiten gibt es für den Bereich der Zirkularpost zwischen 1887 und 1891 vier Ansätze, einen Fernbriefverkehr aufzubauen. Eine Initiative kommt dabei nicht über die Planungsphase hinaus, zwei weitere Gründungen in Stuttgart und Erfurt werden bereits nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Lediglich das Unternehmen von Carl Julius Gladitz in Stuttgart existiert zwei Jahre von August 1891 bis Oktober 1893.

Ortsübergreifende Alternativen zur staatlichen Post entwickeln sich bei der privaten Stadtpost – abgesehen von mehreren gescheiterten Versuchen zu Beginn der Privatpostzeit – lediglich zwischen Nachbarstädten wie Barmen und Elberfeld, Hannover und Linden oder Frankfurt am Main und Bockenheim. Ernst Schmalfuß, der einen großen Wurf wagt und Anfang 1893 entlang den Eisenbahnstrecken in Sachsen und Thüringen ein Netz von etwa 50 Filialen aufbaut, scheitert an der Finanzierung, sein „Courier“ geht nach wenigen Monaten in Konkurs.

Die Geschichte der privaten Postdienstleister in Mannheim und Ludwigshafen veranschaulicht die Privatpostzeit an einem typischen Beispiel, angefangen von der Aufbruchsstimmung des Jahres 1886, den Chancen und Versäumnissen der frühen Jahre, dem verdeckten Kampf der Reichspost gegen die ungeliebte Konkurrenz bis hin zum Aufbau eines erfolgreichen Unternehmens. Erst mit der Postgesetznovelle vom 20. Dezember 1899 und dem expliziten Verbot der privaten Postdienstleister zum 31. März 1900 endet auch in Mannheim und Ludwigshafen dieses faszinierende Kapitel der deutschen Postgeschichte.

2

Privatpost in Mannheim und Ludwigshafen

Die Geschichte der privaten Postdienstleister in Mannheim und Ludwigshafen spielt sich ab zwischen den Jahren 1886 und 1900. Die Ereignisse dieser Zeit verteilen sich auf eine Reihe von Unternehmen, deren Rahmendaten im Folgenden zusammengestellt sind:

Mannheim

Gesellschaft zur Privatbeförderung für Stadtbriefe, Abtheilung Mannheim

Eröffnet	6. Oktober 1886
Geschlossen	6. April 1887
Büro	P6,20
Eigentümer	August Kirchhoffer

Privat-Post für Stadtbriefe »Hansa«

Eröffnet	30. Dezember 1886
Geschlossen	10. Januar 1887
Büro	E3,3
Eigentümer	Ernst Eduard Arnold Forster

Privat-Stadtbriefbeförderung

Eröffnet	17. Februar 1894
Geschlossen	Ende April 1895
Büro	U2,8 (17. Februar bis 31. Mai 1894) T1,15 (1. Juni 1894 bis Ende April 1895)
1. Phase	17. Februar 1894 bis 16. April 1894
Name	Privatstadtbriefbeförderung Mannheim
Eigentümer	Friedrich Burckhardt
	Acht namentlich nicht bekannte Personen sind Mitgesellschafter.
2. Phase	17. April 1894 bis 12. Juni 1894
Name	Privat-Stadtbriefbeförderung Mannheim
	Beringer Oppermann & Comp
Gesellschafter	Jakob Beringer, Ernst Oppermann
3. Phase	13. Juni 1894 bis Ende April 1895
Name	Privat-Stadtbriefbeförderung Mannheim
	Beringer & Comp
Gesellschafter	Jakob Beringer

In der 2. und 3. Phase sind Josef Theodor Brenner, Jakob Häußler, Mathäus Ochs und Georg Trunk bis zum 15. April 1895 Kommanditisten.
Jakob Beringer wird am 25. April 1895 wegen Unterschlagung verhaftet.

Stadt-Brief-Verkehr Mannheim Häußler, Ochs & Comp

Eröffnet	16. April 1895
Geschlossen	31. März 1900
Büro	E4,11
Gesellschafter	Jakob Häußler, Georg Trunk
Kommanditisten	Josef Theodor Brenner, Mathäus Ochs
	Das Unternehmen muss aufgrund des gesetzlichen Verbots der Privatpostfirmen schließen.

Ludwigshafen

„Privatstadtbriefbeförderung“

Eröffnet	3. Oktober 1895
Geschlossen	Ende Mai 1898
Büro	Friesenheimerstraße 37
1. Phase:	3. Oktober 1895 bis Ende Oktober 1895
Name	Privatstadtbriefbeförderung
Eigentümer	Christian Herion
2. Phase:	Ende Oktober 1895 bis 12. November 1895
Name	Privatstadtbriefbeförderung
Eigentümer	Jakob Schmid
3. Phase:	13. November 1895 bis 9. August 1897
Name	Privatstadtbriefbeförderung
Eigentümer	Heinrich Apfel
	13. November 1895 bis 7. Januar 1896
	Johann Stoll
	13. November 1895 bis 9. August 1897
4. Phase:	10. August 1897 bis Ende Mai 1898
Name	Privatpost
Eigentümer	Philipp Klein
	10. August 1897 bis Anfang 1898
	Andreas Stengel
	13. Dezember 1897 bis 22. Mai 1898

Das Unternehmen wird nach dem Tod von Andreas Stengel am 22. Mai 1898 geschlossen.