

Heinrich v. Stephan, Generalpostmeister und Erneuerer der Deutschen Post, hatte schon damals richtig erkannt, daß das Reich mit dem Postwesen wesentliche Staatsaufgaben zu erfüllen habe, während liberale Kreise die Ansicht vertraten, daß das Monopol für die Beförderung von Waren, Briefen und Geld den Staat zum „privilegierten Fuhrmann“ mache.

Nach dem preußischen Postgesetz vom 5. Juni 1852 fiel die Stadtbriefbestellung nicht unter den Postzwang. Unternehmungslustige Geschäftsleute, aber auch kaufmännische Verbände, sahen in der Errichtung von privaten Stadtposten eine Möglichkeit, der Staatspost durch billigere Beförderung Konkurrenz zu machen und dabei dennoch schöne Überschüsse zu erzielen. Hamburger Kaufleute riefen erstmalig 1861 eine solche Ortspost ins Leben, die sich rasch großer Beliebtheit und regen Zuspruchs erfreute. Ihr Erfolg ließ andere Städte nicht ruhen, und im Laufe der Jahre waren weit über hundert Privatpost-Beförderungs-Anstalten eröffnet worden, von denen jedoch ein(e) Reihe bald wieder schließen mußte, weil der erhoffte Gewinn sich nicht einstellte.

Das Nebeneinander der Staatspost und Privatpost, das von 1861 bis 1900 bei uns bestand, hat in dieser Zeit sehr viel Staub aufgewirbelt. Ein Schriftsteller prägte damals den treffenden Ausdruck dafür, indem er von einer „Postanarchie“ sprach.

Neben gut fundierten und streng reellen Lokalpost-Unternehmen gab es auch „Inhaber von Privatposten“, die zwar Marken drucken und verkaufen ließen, die Eröffnung eines Betriebes aber dann vergaßen. Andere umgingen die gesetzlichen Vorschriften, indem sie für fremde Städte bestimmte Postsachen sammelten, geschlossen mit der Staatspost dorthin leiteten und von der privaten Ortspost austragen ließen.

Das billige Ortsporto von durchschnittlich zwei Pfennigen ließ natürlich zeitraubende Nachforschungen nach Empfängern nicht zu. Eine Berliner Privat-Beförderungsanstalt bediente sich hier eines besonderen Mittels. Sie klebte einfach eine 3 Pfg.-Marke auf die unbestellbaren Drucksachen und steckte sie in den staatlichen Postbriefkasten. So büßte sie zwar einen Pfennig ein, überließ dafür aber der Staatspost die unlukrative Suche nach dem Adressaten.

Auch Briefverluste kamen sehr häufig dadurch vor, daß die Boten der Privatanstalten die Briefe vernichteten und beseitigten, weil ihnen die Wege zu unbequem waren oder auch um sich in den Besitz der nichtentwerteten Freimarken zu setzen. Nach Akten des Reichspostamtes wurden so u.a. in Bremen um die Neujahrszeit 1886 von Fischern am Weserstrande Bunde mit Briefen einer Privatanstalt entdeckt, die ein Bote fortgeworfen hatte. Ebenso wurde 1887 auf der zugefrorenen Oder bei Breslau ein ansehnliches Paket Briefe einer Privatgesellschaft gefunden. In Hamburg wählten 1894 drei Boten den Zollkanal, um sich einer Sendung von rund 200 Briefen zu entledigen. Ein anderes umfangreiches Bündel Briefe, die wenige Tage vorher aufgegeben waren, landete man 1895 aus dem Rheinhafen bei Düsseldorf. Das sind nur einige aktenkundig festgelegte „Privatpostfunde“.

Eine sehr wesentliche Verpflichtung der Staatspost ist die Wahrung des Postgeheimnisses. Nach denselben Quellen lag es damit auch bei den Privatpostanstalten sehr im argen. Eine gesetzliche Bestimmung, die den Postbeamten verbietet, anderen etwas über den Inhalt der ihnen übergebenen Briefe, Postkarten oder Drucksachen mitzuteilen oder zu offenbaren, mit wem jemand in Briefwechsel steht, gab es für Privatbeförderungsanstalten nicht. Während die Post Briefe, die unbestellbar sind und dem Adressaten wieder zugestellt werden sollen, auf einer Rückbriefstelle von besonders vertrauenswürdigen und besonders verpflichteten Beamten öffnen läßt, hatten die Privatposten nicht das Recht hierzu. Sie taten es trotzdem.

Die Pressepolemiken und Reichstagsdebatten rissen seinerzeit nicht ab. Auch der sozialdemokratische Abgeordnete Bebel beteiligte sich daran und stellte den Antrag, die Gebühren der Post für Ortsbriefe zu senken. Das sei, so führte er aus, ein probates Mittel, die Privatbeförderungsanstalten auszuschalten, weil die dann eben nicht mehr konkurrenzfähig seien und ihre Existenzgrundlage verlören.

Stephan wandte sich jedoch sehr scharf gegen diese Forderung Bebels und führte wörtlich aus:

„Meine Herren, ich verstehe den Herrn Abgeordneten Bebel nicht. Ist das die Art, wie Sie den Privaterwerb gegenüber fiskalischen Unternehmungen in Schutz nehmen? Ich finde darin keine Logik und Konsequenz gegenüber Ihrer sonstigen Auffassung von Liberalität und Bürokratismus.“

Aber auch die Privatbeförderungsanstalten waren in ihrem Kampf um ihr lokales Postrecht nicht müßig. So hatte die „Vereinigung der Privatposten“ eine Denkschrift ausgearbeitet, in der u.a. darauf hingewiesen wurde, daß sich vielfach auch Behörden der Privatanstalten bedienten. Die Berliner Börsenzeitung glossierte einen solchen Fall sarkastisch: „Daß eine ganze Korporation oder sagen wir das Direktionsbureau einer hochangesehenen politischen Gemeinschaft in einer Verwaltungsangelegenheit passiven Widerstand gegen eine Behörde leistet, ist schon an sich verwunderlich – was wird man aber dazu sagen, wenn wir berichten, daß dieser passive Widerstand von keinem geringeren Bureau als dem des „Deutschen Reichstages“ keiner anderen Behörde als der „Deutschen Reichspost“ gegenüber beliebt wird? Daß das Reichstagsbureau die Reichspost ignoriert und gleichsam ihr die Kundschaft entzieht? Vor uns liegt ein solches Schreiben, das durch die Privatpost befördert wurde. Der Bogen ist blaß vor Erregung, daß er – ein Stück des Deutschen Reichstages – durch die Paketfahrtsgesellschaft befördert wurde. Aber es hilft ihm nichts, er trägt das Zeichen der – Billigkeit an der Stirnseite als nachahmenswerte Eigenart.“

Das Gesetz vom Jahre 1867 über das Postwesen des Norddeutschen Bundes hatte Stadtbriefe ausdrücklich und absichtlich vom Postzwang ausgenommen, und auch das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 änderte nichts an dieser Rechtslage.

Die Lokalposten waren somit genau so „privilegiert“ wie z.B. die Fürstlich Thurn- und Taxissche Post. Und ebenso wie diese bei der Uebernahme durch Preußen eine Entschädigung von drei Millionen Talern erhielt, wurde als Entschädigung an die Inhaber der achtzig damals bestehenden Privatanstalten allein ein Betrag von rund 6 Millionen Mark gezahlt, nachdem Reichskanzler von Bismarck 1899 im Reichstag das Gesetz durchgedrückt hatte, das Privatbeförderungsanstalten ohne jede Ausnahme untersagte.

Die Auffassung, daß es sich beim Postwesen um eine ureigene Aufgabe des Staates handelt, die nicht der Gewinnerzielung diene und damit auch nicht dem freien Wettbewerb der Privatwirtschaft überlassen werden konnte, hatte sich durchgesetzt.

Mit dem 1. April 1900 wurde der private Postbetrieb im ganzen Reiche eingestellt und die Einrichtungen, sowie ein großer Teil des Personals wurden von der Deutschen Reichspost übernommen. Welchen Umfang einige dieser Lokalposten angenommen hatten, geht daraus hervor, daß die Berliner Paketfahrt-Gesellschaft, deren Einrichtungen mit Recht gerühmt werden, allein einen Jahresverkehr von 70 Millionen Briefen hatte.