

1986 · 2

INHALT

- Die Nachrichtenübermittlung der Azteken und Inkas
Seite 3
 - Die Entwicklung des mittelalterlichen Botenwesens
in Europa Seite 5
 - Aus den Anfängen des us-amerikanischen Postwesens
Seite 15
 - Die Verlegung des Transatlantik-Kabels vor 120 Jahren
Seite 16
-

CORREOS

DEL PERÚ



10
CTS

EL CHASQUI. CORREO DE LOS INCAS

WATERLOW & SONS LIMITED. LONDRES.

Die Nachrichtenübermittlung der Azteken und Inkas

Bereits lange Zeit vor der Landung des Christoph Kolumbus in der „Neuen Welt“ im Jahre 1492 existierten dort in mehreren Landesteilen einige beachtlich gut organisierte Botenlinien. Bei ihren kolonialen Eroberungen zerstörten jedoch die spanischen Konquistadoren die vorgefundenen Kulturen der Azteken in Mexiko und der Inka in Peru derart gründlich, daß kaum Hinweise auf das in diesen Gebieten schon im 15. Jahrhundert existierende postähnliche Botensystem erhalten geblieben sind. Die zunehmende Ausdehnung des Reiches der Azteken nach Unterwerfung anderer indianischer Völker wie der Tolteken erforderte den Aufbau eines besonderen Nachrichtensystems. Erschwerend war, daß sowohl den Azteken als auch den Inkas weder eine echte Buchstabenschrift noch Reitpferde und bespannte Fahrzeuge bekannt waren. Eine Weitergabe der Informationen geschah daher vorzugsweise durch Botenläufer in mündlicher Form oder unter Benutzung von Gegenständen als Merkhilfe.

Eine schlechte Nachricht mußte der Bote vor dem Herrscher kniend ausrichten; beim Überbringen einer guten Nachricht knoteten sich die Boten rote Bänder in das Haar. Durch das Schwingen eines Dolches wurde das Mitteilen eines Sieges schon von Ferne angezeigt. Zu den Aufgaben der aztekischen Botenläufer, in der Landessprache Paynani genannt, gehörte neben der Übermittlung staatlicher Informationen für den Herrscher auch die Herbeischaffung schnell verderblicher Lebensmittel zur Bereicherung der Tafel des Hofes.

In einem Abstand von sechs Leguas (rund 40 Kilometer) waren Wechselstationen für die Boten eingerichtet. Die Botenlinien

verliefen strahlenförmig von der Hauptstadt des Aztekenreiches Tenochtitlán (dem heutigen Mexiko City) in alle Landesteile. Seinen Höhepunkt erreichte das aztekische Botenwesen unter Moctecuma II. (1502–1520), der es zu einem besonderen Korps zusammenfaßte und seiner Garde unterstellte. Nach dem Tode des letzten Aztekenherrschers Cuauhtemoc (1520–1524) und der Eroberung Mexikos durch die Spanier unter Hernán Cortés zerfiel das einstmals gut organisierte Botensystem des Aztekenreiches.

Nach Unterwerfung der Ketschua und Aymará erreichte das Inkareich unter seinem Herrscher Pachacutec (1438–1471) im 15. Jahrhundert seine Blütezeit; mit rund 4000 km Länge erstreckte es sich von der Südspitze Kolumbiens über Ecuador und Peru bis Mittelchile. Ähnlich wie die Aztekenherrscher begründete Pachacutec ein Nachrichtensystem aus Botenlinien. Mit diesem System wollte er sich in der Hauptstadt Cuzco über alle Vorgänge in seinem Reich informieren, zu welchem damals rund 10 Millionen Menschen gehörten.

Den Botenläufern der Inkas, Chasqui genannt, stand bereits ein gut ausgebautes Straßensystem zur Verfügung. Zu den Hauptstrecken gehörte die Gebirgsroute mit 6000 Kilometern und die Küstenstraße mit 4000 Kilometern Länge. Das gesamte Straßennetz könnte eine Länge von 20000 Kilometern umfaßt haben. Je nach den örtlichen Bedingungen lagen die Botenwechselstationen fünf bis acht Kilometer voneinander entfernt. Diese Stationen dienten den Chasqui und ihren Familien zugleich als Unterkunft. Zwecks schnellerer Informationsweitergabe signalisierte der Chasqui auf einer Art Panflöte dem nächsten Boten sein Kommen, damit dieser sich rechtzeitig bereitstellte und solange mitlief, bis er eine mündliche Nachricht sich eingeprägt oder ein Quipu (Knotenschrift der Inkas) übernommen hatte. Zur Kennzeichnung dringender Botschaften wurde

am Quipu ein roter Wollfaden aus dem Stirnband des Inkaherrschers befestigt.

Die erreichten Laufleistungen betrugen im Durchschnitt acht bis sechzehn Kilometer je Stunde, auch auf Langstrecken wie von Cuzco bis Quito (hin und zurück 4500 Kilometer). Bei besonders guten Bedingungen betrug die Laufgeschwindigkeit sogar 20 Kilometer je Stunde. Eine solche Geschwindigkeit erreichte zu diesem Zeitpunkt in Europa keine einzige Posteinrichtung!

Infolge der starken Belastungen, insbesondere wenn Gebirgszüge wie die Anden zu überqueren waren, wurden die Boten alle fünfzehn Tage ausgewechselt; jährlich kam ein Chasqui höchstens für drei Monate zum Einsatz.

Ergänzend zu den Botenlinien war ein System aus Feuerwarten aufgebaut, um bei besonders wichtigen Ereignissen den Herrscher schon vor Ankunft der schnellen Botenläufer zu informieren, welche ersten Maßnahmen sofort einzuleiten waren.

Das gut organisierte Botensystem der Inkas fiel ebenso wie das der Azteken der Auflösung anheim, nachdem die Spanier unter Francisco Pizarro den letzten Inkaherrscher Atahualpa (1532 – 1533) wortbrüchig und vom Goldrausch besessen ermordet hatten.

HINWEISE AUF DARSTELLUNGSMÖGLICHKEITEN MIT ZINNFIGUREN

Zur Gestaltung einer Botenläuferszene:
Azteken 21, 22 (Dr. Horst Neumeister);
Umbau von Figuren aus Steinzeitserien
(Helmut Braune); Tropengewächse (Gün-
ter Meyer)

LITERATUR

- 1 Wolfram Grallert: Erdball ohne Grenzen.
URANIA-Verlag, Berlin 1963
- 2 Autorenkollektiv: Weltgeschichte in Daten.
VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften.
Berlin 1965
- 3 Alfred Weise: Vom Wildpferd zur Motorstraße.
Wegweiser-Verlag GmbH, Berlin 1929

BILDER

- 1 Botenläufer der Inka-Post (Chasqui) um 1500.
Reproduktion eines Postwertzeichens:
Peru 1936, Li-Nr. 329

Die Entwicklung des mittelalterlichen Botenwesens in Europa

KIRCHLICHE BOTENORGANISATIONEN

Die Blütezeit des Feudalismus in Europa umfaßte einen zeitlichen Bereich von etwa 1100 bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts. Der in jenem Zeitraum sich nur verzögert abzeichnende Konzentrationsprozeß der europäischen Staatengebilde bot dem Papsttum die einzigartige Gelegenheit, sich zu einer Großmacht gegenüber den weltlichen Herrschern zu entwickeln. Im Zusammenhang damit ergab sich für das Oberhaupt der römischen Kirche die Notwendigkeit der Organisierung von Nachrichtenverbindungen in Form sogenannter „Klosterposten“. Diese Anfänge einer zentralgelenkten Kommunikation, gestützt auf die bereits hochentwickelte Organisation der Kirche, sollten die Verbindung zu den Mutterhäusern, Bischofssitzen und päpstlichen Ordenskongregationen aufrechterhalten. Hinzu kam, daß oftmals die Bruderschaften größerer Orden über den gesamten europäischen Raum verstreut lagen, wie das beispielsweise bei den Benediktinern der 910 gegründeten Abtei Cluny (östliches Frankreich) der Fall war, oder daß kirchliche Besitzungen weit auseinander lagen, besaßen doch die Abteien von Fulda und von Werden an der Ruhr eine Schafzucht in Friesland. Die Organisierung eines Botendienstes machte sich insbesondere auch deshalb erforderlich, weil es für den Klerus immer schwerer wurde, die infolge der Stadtentwicklung selbstbewußter und aktiver werdende Masse der Bevölkerung unter geistiger Kontrolle zu halten.

Den kirchlich organisierten Nachrichtenaustausch übernahmen als Botengänger

Mönche, Laienbrüder und oftmals auch Wallfahrer. Besonders häufig waren die Bettelmönche – deren Orden der Kirche als wichtiges Machtinstrument zur Festigung des Einflusses auf die städtische Bevölkerung diente – als „Rotelgänger“ eingesetzt. Neben dem Bettelsack gehörte daher auch der Briefsack zu ihrer Ausrüstung.

Eine Mönchsrotel oder Rotula war ein Rollbrief; sie bestand aus einem Pergamentstreifen, der auf eine Holzrolle gewickelt wurde. Auf der Rotula wurden vom Prior außer den kirchlichen Mitteilungen solche Informationen aufgezeichnet wie Ankunfts- und Abreisetag des aufgesuchten Klosters oder die Namen der verstorbenen Klosterbrüder. Der von einem Rotelgänger im Verlauf eines Jahres zurückgelegte Weg betrug rund 3000 Kilometer. Dabei erhielt der Bote im jeweils aufgesuchten Kloster kostenlos Verpflegung und Unterkunft. Auf abgelegenen Wegen, wie beim Überqueren der Alpen, konnte es jedoch passieren, daß der Rotelgänger in der freien Natur übernachten mußte.

Durch ständiges Ankleben an die Rotula entstand mitunter ein meterlanger Brief. So erreichte im Jahre 1485 den Prior des Klosters von Admont an der Enns (Steiermark) eine Rotula mit der beachtlichen Länge von 9 Metern. Die Eintragungen geschahen oftmals nicht in einer kurzgefaßten sachlichen Amtsform, wie das Beispiel eines Bestätigungsvermerks (Vidi) des Abts vom Kloster Amorbach in Unterfranken beweist, wenn er schreibt: „daß der Trauerbote vor ihm erschienen sei, als eben Hyperions Rosse eiligen Laufs in die Wellen des Ozeans tauchten“.

Mit dem Übergang zu einem staatlich organisierten Postwesen erübrigte sich seit dem 16. bis 17. Jahrhundert der weitere Betrieb von kirchlichen Botenorganisationen.

DIE BOTENORGANISATION DES DEUTSCHEN RITTERORDENS

Von einer Reihe machtgieriger und beutelüsterner deutscher Feudalherren angeführt begann im 12. Jahrhundert die zweite Etappe der verhängnisvollen Ostexpansion. Als Hauptträger fungierten der Deutsche Ritterorden. Dieser Orden, am 11. März 1198 im Verlauf der Kreuzzüge in Palästina gegründet, versuchte nach den im vorderen Orient erlittenen Niederlagen für seinen Expansionsdrang im Jahre 1211 ein neues Wirkungsfeld im siebenbürgischen Burgenland zu finden. Auch dieser Eroberungszug endete mit einer Vertreibung, denn der ungarische König Andreas II. blieb gegenüber dem Deutschen Ritterorden siegreich.

Dem Ordenshochmeister Hermann von Salza und seinen feudalen Spießgesellen kam es daher nur allzu gelegen, daß um 1226 der polnische Herzog Konrad von Masowien und Kujawien den Deutschen Ritterorden zur Unterwerfung der einheimischen Pruzen zu Hilfe rief. Durch den Übertritt vieler Mitglieder des Ritterordens der „Brüder des Ritterdienstes Christi in Preußen“ (gegründet 1228) im Jahre 1235 und der Vereinigung mit dem Schwertbrüderorden (1202/03 gegründet) im Jahre 1237 erfuhr der Deutsche Ritterorden eine wesentliche Verstärkung, um weitere Eroberungen durchzuführen. Nachdem der Deutsche Ritterorden seine Gewaltherrschaft in den Gebieten der bald ausgerotteten Pruzen gefestigt hatte, wurde im Jahre 1309 der Sitz des Hochmeisters von Venedig nach der 1276 fertiggestellten Marienburg (Malbork) verlegt. Der im 13. Jahrhundert in starkem Maße angewachsene Ordensbesitz wurde in Ordensprovinzen (Zungen, Balleien) und in von den Ordenshäusern verwaltete Bezirke (Komtureien) zusammengefaßt, an deren Spitze Großpräzeptoren, Großprioren, Ballis, Landkomture, Präzeptoren, Prioren und Komture standen.

Ähnlich wie im Bereich der römischen Kirche erforderte der weitläufige Herrschaftsbereich des Deutschen Ritterordens den Aufbau von Nachrichtenverbindungen zwischen dem Hauptsitz des Hochmeisters, den Ordenssitzen in Deutschland (wie Bad Mergentheim), dem Sitz des Papstes und in den eroberten litauischen und ostpreussischen Gebieten mit den Komtureien, Ordensburgen und Ortschaften; kam es doch in diesen Gebieten zu wiederholten Aufständen der einheimischen Bevölkerung, die sich der gewaltsamen Christianisierung und dem aufgezwungenen Joch der Leibeigenschaft widersetzte. Gelegentliche Klosterboten, einzelne mit der Informationsweitergabe beauftragte Ordensritter oder deren Knechte genügten nicht mehr dem gewachsenen Nachrichtenverkehrsbedürfnis. Es erfolgte daher der Aufbau einer postähnlichen Einrichtung, die eine ebenso große Bedeutung wie die Botenorganisation des Klerus, der Städte oder der Universitäten erlangte.

Die Leitung der Ordenspost unterstand jeweils einem „Ordensgebietiger“. Derartige „Postorganisatoren“ befanden sich sowohl im Hauptsitz, der Marienburg (Malbork) und ab 1457 in Königsberg (Kalininograd), als auch in den Komtureien. Ihnen unterstanden die Ordenshäuser mit dem „Bryffstall“ (Briefstall) als Poststelle, in denen ein verantwortlicher Ordensritter die Amtsgeschäfte eines Ordenspostmeisters ausübte. Mitunter wurden auch derartige „Postmeisterstellen“ einem zuverlässigen Lehensmann des Ordens, einem sogenannten „Wieting“, übertragen. Der Ordenspostmeister hatte im Briefstall in einem Kontrollbuch Nummer, Adresse und Aufgabetermin der Briefschaften einzutragen und nebst einem Kontrollzettel den „Bryffjongen“ (Briefjungen) zur Weiterbeförderung zu übergeben. Im „Bryffsack“, einem leinenen Umhängebeutel, wurde die Sendung weiterbefördert. Der Briefjunge ritt auf seiner „Bryffswoyke“ (Postpferd) zum nächsten Briefstall. In dieser

Relaisstation wurde der Austausch der Sendung auf dem begleitenden Kontrollzettel vermerkt und zur Weiterbeförderung an einen anderen mit frischem Postpferd bereitstehenden Briefjungen als Postillion übergeben. Außer reitenden Boten waren auch Botenläufer aus den Reihen der Knechte auf den Postkursen im Einsatz. Als eine Art „Dienstuniform“ trugen die Ordensboten eine einheitlich blaue Bekleidung.

Die Briefjungen und die Wietinge waren Abkömmlinge der feudalen Klasse. Sie waren daher auch selbst an einer schnellen Weiterbeförderung und gewissenhaften Behandlung der ihnen anvertrauten Briefschaften interessiert.

Für die Postbeförderung, die von der Öffentlichkeit nicht mitbenutzt werden konnte, entstanden recht unterschiedliche Gebühren. Beispielsweise kostete die Beförderung eines Briefes des Hochmeisters von der Marienburg (Malbork) bis Rom durch einen Ordenspostboten 10 Mark (1 Mark = 2 Dukaten), wogegen ein Mönch für das Zurücklegen der gleichen Beförderungsstrecke für einen Brief nur eine Mark erhielt, da er sich ja auf seiner Wegstrecke Unterkunft und Verpflegung unentgeltlich verschaffte.

Bis zu welchem Zeitpunkt die Botenlinien des Deutschen Ritterordens bestanden, läßt sich urkundlich nicht mit Sicherheit belegen. Die Ordenspost könnte wahrscheinlich nach dem Jahre 1525 ihr Ende gefunden haben, als der letzte Hochmeister Albrecht von Brandenburg im Zusammenhang mit dem Frieden von Kraków zum Protestantismus übertrat und der säkularisierte ehemalige deutsche Ordensstaat in ein weltliches Lehnsherzogtum Preußen des polnischen Königs umgewandelt wurde.

BOTEN IM AUFTRAGE VON UNIVERSITÄTEN UND GELEHRTEN

In enger Verbindung mit dem gewaltigen Aufschwung der europäischen Kultur zur

Zeit des Hochmittelalters durchbrachen das Rittertum und das Städtebürgertum als Träger der neuen Kultur erstmals das klerikale Bildungsmonopol. Das erleichterte ein verstärktes Kennenlernen von Gebieten der antiken Wissenschaft und Philosophie sowie die Übernahme von wissenschaftlichem Gedankengut aus dem Orient. Die dabei erhaltenen geistigen Impulse begünstigten den im 12. Jahrhundert einsetzenden Prozeß von Universitätsgründungen. In diesen Zeitraum fällt die Gründung folgender Universitäten: Bologna im Jahre 1119, Neapel im Jahre 1224, Paris im Jahre 1257, Prag im Jahre 1348, Wien im Jahre 1365, Erfurt im Jahre 1392 und Leipzig im Jahre 1409. Neben den Universitäten beschäftigten sich aber auch eine Reihe von Privatgelehrten mit theologischen, philosophischen und naturwissenschaftlichen Problemen.

Die bereits existierenden Botensysteme der Kirche, der Feudalherren und der Städte standen nur einem engbegrenzten Personenkreis für dessen Nachrichtenverkehr zur Verfügung. Daher schufen sich die Universitäten kurze Zeit nach ihrer Gründung ein eigenes Botennetz. Dieses Botennetz diente einerseits der Beförderung von Briefschaften zwischen den Studenten und ihren Angehörigen und andererseits dem Informationsaustausch neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse zwischen den Professoren.

Schon im Mittelalter besaß die Pariser Sorbonne einen guten Ruf. Die zunehmende Studentenzahl und der immer umfangreicher werdende Austausch wissenschaftlicher Informationen führten bereits im Jahre 1315 zur Gründung der Pariser Universitätspost. Das gut organisierte Botennetz dieser Einrichtung stellte die Verbindung mit den Niederlassungen in vielen französischen Städten her. Besonders hervorzuheben ist, daß die im Solde der Pariser Universitätspost stehenden Boten gegen ein entsprechendes Entgelt erstmals auch Postsachen von Außenstehenden beför-

den durften. Als Botenmeister waren in den Niederlassungen Großboten (grands messagers) eingesetzt, denen als Botenläufer die Unterboten (petits messagers) unterstanden. In bescheidenem Umfang war die Pariser Universitätspost auch mit Reisefuhrwerken ausgestattet.

Manche bedeutende Gelehrte hielten sich oftmals eigene Boten, damit ihre mitunter gesellschaftskritischen Schriftstücke den Absender nicht gefährdeten. Welch hohe Kosten dabei entstanden, zeigt das Beispiel des berühmten Reformators Erasmus von Rotterdam (1467–1536), der jährlich für den Unterhalt seines Boten die für die damalige Zeit beträchtliche Summe von 60 Goldgulden ausgab.

Es gehörte zu den Gepflogenheiten mancher Boten, sich durch unerlaubte Weitergabe des Briefinhaltes an Dritte einen Nebenverdienst zu verschaffen. Manches wertvolle Gedankengut wäre der Menschheit verloren gegangen, hätten diese ungetreuen Boten nicht ungewollt für dessen Verbreitung gesorgt, indem sie das Briefgeheimnis verletzten.

BOTENDIENSTE ALS ZUSATZAUFGABEN

Die sich auch im mittelalterlichen Deutschland abzeichnende wirtschaftliche Weiterentwicklung erforderte einen entsprechenden Nachrichtenaustausch. Da jedoch eine starke Zentralgewalt infolge der fürstlichen Partikularinteressen fehlte, kam es nicht zum Aufbau eines staatlich organisierten und der gesamten Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Botendienstes. Dieser Zustand änderte sich erst, als Anfang des 16. Jahrhunderts Franz von Taxis im kaiserlichen Auftrag mit dem Aufbau eines weitläufigen Botennetzes begann. Doch zunächst wurde zur Überbrückung jener kommunikationshinderlichen Situation die Weiterbeförderung von Nachrichten dem durch das Land ziehenden Perso-

nenkreis wie fahrenden Spielleuten, Händlern, Wallfahrern, zu einer Messe ziehenden Kaufläuten und Vieheinkaufenden Metzgern als Zusatzaufgabe übertragen, die einen willkommenen Nebenverdienst mit sich brachte.

Im süddeutschen Raum war es vor allem die Metzgerzunft, die auf ihren Geschäftsreisen die Briefschaften ihrer bäuerlichen Viehlieferanten für einen festliegenden Botenlohn weiterbeförderten. Durch gegenseitige Abstimmung der Reiserouten entstand eine gut organisierte Nachrichtenweitergabe, die sogenannte Metzgerpost. Zusätzlich zum Botenlohn wurden den Metzgern bestimmte Vergünstigungen gewährt. Später förderten sogar eine Reihe landesherrlicher Verordnungen den Metzgerbotendienst, wie das beispielsweise die im Jahre 1622 in Württemberg erlassene Post- und Metzgerordnung erkennen läßt. Für das im 16. Jahrhundert aufgebaute Postunternehmen der Familie Thurn und Taxis war die Metzgerpost ein unliebsamer Konkurrent, den man mit allen Mitteln auszuschalten versuchte. Gegen diese zumeist wirkungslosen Anfeindungen behaupteten sich einige der Metzgerposten sogar bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts.

Die Metzger teilten ihre Ankunft den Dorfbewohnern schon von weitem mit, indem sie in ein mitgeführtes Horn bliesen; somit konnten die Bauern ihr Schlachtvieh rechtzeitig zum Verkaufsort führen. Das Horn wurde daher in das Zunftzeichen der Metzger aufgenommen. Aus dem bewährten Metzgerhorn entwickelte sich um 1450 die kreisrunde Posthornform. In einem kaiserlichen Patent aus dem Jahre 1597 wurde erstmals das Posthorn als Signalinstrument erwähnt.

BOTENORGANISATIONEN DER STÄDTE UND ZÜNFTEN

Während der Blütezeit des Feudalismus erlangten die Städte auf ökonomischem

und politischem Gebiet eine zunehmende Bedeutung. Vielfach gelang es den Städten, eine Unabhängigkeit von den Stadtherren zu erreichen und die weitere Entwicklung selbst zu lenken. Zur gleichen Zeit schuf sich das Handwerk in den Zünften eine Art Schutzorganisation. Ähnlich wie die Klöster und Universitäten unterhielten die Städte und Zünfte eigene Botenlinien als postähnliche Einrichtungen, mit denen vorwiegend die Nachrichtenverkehrsbedürfnisse ihrer Eigentümer und teilweise auch die von anderen Personen befriedigt wurden. Erst in Verbindung mit dem Erstarken der staatlichen Zentralgewalt wurde die Post in eine öffentliche Einrichtung umgewandelt. Diese Veränderungen führten zur Auflösung der meisten Botenorganisationen.

Eine der ältesten Botenorganisationen ist die von Nordhausen, deren „laufenden Botten“ im Jahre 1358 vorrangig zu den thüringischen Städten die Nachrichtenbeförderung durchführten. Manche großen Handelshäuser wie die Fugger in Augsburg ließen besonders eilige oder geheime Nachrichten durch eigene Boten befördern. Die Botennetze der Hanse und des Rheinischen Städtebundes erstreckten sich Mitte des 16. Jahrhunderts über große Gebiete Europas. In manchen Landesteilen bildeten die Boten eine spezielle Zunft oder einen Stand, deren Dienste jedermann in Anspruch nehmen konnte.

Sowohl die städtischen als auch die zünftigen Boten erhielten einen von dem zurückgelegten Weg und den beförderten Briefschaften abhängigen Botenlohn. Hinzu kam häufig noch eine Naturalvergütung und ein „tranggeld“. Ein besonderes Botenabzeichen sollte seinem Träger einen bestimmten Schutz und Unterstützung sichern.

In der Schweiz besorgten vom 15. bis 17. Jahrhundert die „Standesläufer“ den Botendienst in einer Reihe von Kantonen und Städten, den sogenannten „dreizehn alten Orten“. An dem auf der linken Brustseite

getragenen Botenabzeichen und an der farblich zweigeteilten Kleidung konnte man erkennen, in wessen Diensten ein Standesläufer seinen Auftrag ausführte. Die Boten der „dreizehn alten Orte“ führten folgende Farben und Botenabzeichen:

Appenzell: schwarz/weiß; schwarzes Symbol auf weißem Grund – Basel: schwarz/weiß; schwarze Raute auf weißem Grund – Bern: schwarz/rot; schwarzer Bär auf weißem Grund – Freiburg: schwarz/weiß; zwei waagerechte Streifen schwarz/weiß – Glarus: schwarz/rot; schwarzes Symbol auf weißem Grund – Luzern: blau/weiß; zwei senkrechte Streifen blau/weiß – Schaffhausen: schwarz/olivgrün; schwarzes Symbol auf weißem Grund – Schwyz: rot/weiß; weißes Kreuz auf rotem Grund – Solothurn: rot/weiß; zwei waagerechte Streifen rot/weiß – Unterwalden: rot/weiß; rotes Symbol auf weißem Grund – Uri: blau/gelb; schwarzer Stierkopf auf weißem Grund – Zug: blau/weiß; drei waagerechte Streifen weiß/blau/weiß – Zürich: blau/weiß; zwei diagonale Streifen blau/weiß

Mit den gleichen Farben wie die Kleidung waren auch die umgehängten Briefbüchsen und die Botenspeere gekennzeichnet.

Noch vor Ende der Epoche des Feudalismus begann die Herausbildung staatlich organisierter Posteinrichtungen, von denen die bestehenden Botenorganisationen entweder übernommen oder aufgelöst wurden. Die späteren Postregalien wurden vorwiegend als landesherrliche Privilegien oder Lehen vergeben. So erhielt in Deutschland Franz von Taxis für den Ausbau bestehender Botenlinien und für den Aufbau neuer Kurse der Habsburger Monarchie in einem Abkommen mit Karl I. von Spanien (seit 1519 als Karl V. deutscher Kaiser) vom Jahre 1516 eine Reihe von Privilegien zugesichert, bis schließlich im Jahre 1615 Lamoral I. von Taxis das Postregal von Kaiser Mathias (1612–1619) als erbliches Lehen erhielt.

HINWEISE AUF DARSTELLUNGSMÖGLICHKEITEN MIT ZINNFIGUREN

Zur Gestaltung einer Klosterpost: komplette Serie „Klosterpost“ (Abt mit Krummstab, Mönchsbote), aus der Serie „Klosterzehntablieferung 12. Jahrhundert“ 1, 2, 10, 12, 16 (Dr. Horst Neumeister)

Zur Gestaltung verschiedener Botenposten: Aus der Serie „14. Jahrhundert-Reiter-Fußvolk-Schweizer“ MR 181 (Erwin Ortman); aus der Serie „Hansahafen Anfang 15. Jahrhundert“ 5, 44; aus der Serie Gotische Ritter 15. Jahrhundert“ 24, 26 (Dr. Horst Neumeister); aus der Serie „Landsknechte um 1525“ L 11, L 12, L 13, L 14 (Karl-Heinz Kolbitz); aus der Serie „Fausts Studierstube“ III 9, III 11, III 15, III 17, III 19, III 20; aus der Serie „Bauernkrieg“ 1a, 9d, 9e (Wolfgang Unger); aus der Serie „Troß Dreißigjähriger Krieg“ EO 125, EO 126, EO 127, EO 128, EO 129 (Richard Wünsch – ehemals Erwin Ortman)

Bemalungsangaben siehe Arbeitsmaterial „Kulturgeschichtliche Zinnfiguren“ 1976, Heft 3, Seiten 11 bis 12.

LITERATUR

- 1 Wolfram Grallert: Erdball ohne Grenzen. URANIA-Verlag, Berlin 1963
- 2 Autorenkollektiv: Weltgeschichte in Daten. VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, Berlin 1965
- 3 Alfred Weise: Vom Wildpferd zur Motorstraße. Wegweiser-Verlag GmbH, Berlin 1929
- 4 Veredarius: Das Buch von der Weltpost. Verlag Herm. J. Meidinger, Berlin 1894, 3. Auflage
- 5 Wolfram Grallert/Waldemar Gruschke: Lexikon der Philatelie. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981, 5. Auflage
- 6 Dr. H. Strahm: Die Standesläufer der XIII alten Orte der Schweiz. Schweizerisches Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe-Museum Bern, Bern 1969

- 7 Elfriede Rehbein: Zu Wasser und zu Lande. Koehler & Amelang (VOB), Leipzig 1984
- 8 B. Karger-Decker: Geschichte und Geschichten um Briefe und Briefmarken. Koehler & Amelang (VOB), Leipzig 1976
- 9 Mitteilungen des Postmuseums Berlin, Band 1, 1966

BILDER

- 2 Klosterbote überbringt einen Brief, 12. Jahrhundert. Reproduktion einer anonymen mittelalterlichen Darstellung. Nach Literatur 4
- 3 Mönchsrotel (Schriftrolle), 12. Jahrhundert. Reproduktion einer Fotografie des Postmuseums der DDR. Nach Literatur 9
- 4 Standesläufer von Schwyz, 15. Jahrhundert. Reproduktion eines Postwertzeichens: Schweiz 1974, Li-Nr. 1026 (nach einer Zeichnung von F. Boscovitsch)
- 5 Städtebote von Frankfurt am Main, 15. Jahrhundert. Reproduktion eines Postwertzeichens: Österreich 1967, Li-Nr. 1255 (nach einer anonymen Darstellung auf einem höfischen Kartenspiel aus dem 15. Jahrhundert)
- 6 Nürnberger Städtebote Anfang des 17. Jahrhunderts. Reproduktion eines Postwertzeichens: Belgien 1982, Li-Nr. 2170 (nach einem Kupferstich von Paulus Fürst)
- 7 Franz von Taxis (1450–1517), erster Organisator einer Reichspost in Deutschland. Reproduktion eines Postwertzeichens: Frankreich 1956, Li-Nr. 1084

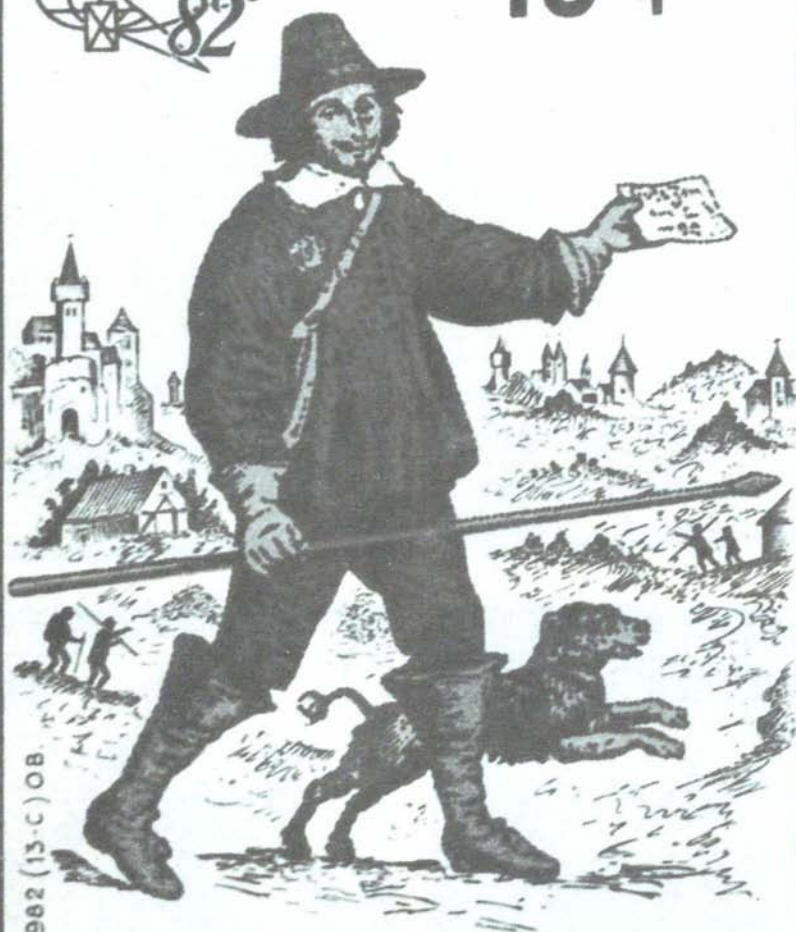


Hie bringt mā dē apt botſchaft von
 em dolf lag am Zürich ſew hie ze
 nähe vū d ſelb apt begt ſat memra
 t zehā ſimē dolf die umge ze lere.



B 82

10^F+3^F



1982 (13-C) OB

CS

BELGIQUE · BELGIË





Aus den Anfängen des us-amerikanischen Postwesens

Die riesigen Prärien, Felsengebirge und Wüsten des Westteils der USA zwischen Sacramento und St. Joseph durchkreuzte um die Mitte des vorigen Jahrhunderts noch keine Telegrafien- oder Eisenbahnlinie. Lediglich eine alte klapprige Überland-Postkutsche (overland-stagecoach) legte jeden Monat die 1900 Meilen (1 englische Meile – 1,6093 km) lange Wegstrecke in drei bis vier Wochen zurück, wenn nicht gerade Straßenräuber, Schneewehen oder Indianer die Weiterfahrt verhinderten. Es fehlte eine berittene Eilpost, um den Nachrichtenaustausch schneller durchzuführen.

Als am 3. April 1860 ein Zug der „Western Hannibal and St. Joe Railroad“ von Osten kommend in der Endstation St. Joseph am Missouri eintraf, übernahm der mit Karabiner und Revolvern bewaffnete 20jährige Johnny Frey als erster Reiter des „Pony-Express“ in der Postagentur der „Central Overland California and Pikers Peak Express Co.“ die verschlossenen Lederbehälter (Mochila) mit den Postsachen. Zur gleichen Stunde schwang sich im 3058 Kilometer entfernten Sacramento der junge Postreiter Harry Roff in den Sattel, um die mittels Dampfschiff von San Francisco eingetroffene Post die ersten 121 Kilometer in östlicher Richtung bis Placerville zu befördern. In dieser Relaisstation übernahm die vier Packtaschen der Mochila in zwei Minuten Wechselzeit der nächste mit ausgeruhtem Pferd schon bereitstehende Reiter. Der Chef des „Pony-Express“ war der aus dem Bundesstaat Kentucky stammende Alexander Majors. Als seine Compagnons fungierten Mr. Waddell und Mr. Russels, die ihre beim Betreiben einer Eilbotenfirma in Leavenworth (Kansas) gesammelten Erfahrungen nutzten. Zum Betrieb des

insgesamt 3300 Kilometer langen Postkurses von San Francisco (Californien) bis St. Joseph (Missouri) gehörten 119 Relaisstationen, 400 Angestellte, 80 Reiter und 480 Pferde (jedes Pferd besaß damals einen Wert von 200 Dollar).

Die einzustellenden Postreiter durften nicht über 20 Jahre alt sein und nicht mehr als 125 Pounds (rund 57 kg) wiegen. Sie erhielten monatlich je nach Länge ihrer Route 50 bis 150 Dollar. Bei Dienstantritt bekam jeder Postreiter eine Bibel überreicht, auf die er seinen Diensteid zu leisten hatte. Nur im äußersten Notfall durften die Reiter schießen, ansonsten sollten sie eher die Flucht ergreifen.

Für jeden der aus dünnem Papier bestehenden Briefe betrug die Beförderungsgebühr anfangs 5 Dollar. Wenig später ermäßigte man diese Gebühr auf 1 Dollar. Als private Einrichtung hatte die „Pony-Express-Company“ die Verteidigung ihrer einsam gelegenen Stationen selbst zu übernehmen. Unter großen Opfern infolge Überfällen oder durch die Unbilden der Natur versahen die Postreiter zuverlässig ihren harten Dienst. Als Beweis dafür: In den ersten 18 Monaten wurden 650 000 Meilen (rund 1 046 500 km) durchritten und dabei 30 000 Postsendungen ohne Verluste befördert.

Unter den Bewerbern als Pony-Express-Reiter tauchte eines Tages ein vierzehnjähriger Junge namens William Cody auf, den der Chef erst nach langem Zögern auf die ständigen Bitten des Jungen hin einstellte. Dieser Junge wurde später unter dem Namen Buffalo Bill bekannt. William Cody brach bald alle bisherigen Rekorde, als er in einem Ritt (bei nur einem Pferdewechsel) 518 Kilometer zurücklegte.

Die Weiterführung des „Pony-Express“ lag von 1861 bis 1864 in den Händen der „Wells Fargo & Co.“, welche ihn seit dem Jahre 1862 auf tägliche Postritte ausbaute.

Unter dem Druck der Ereignisse des amerikanischen Bürgerkrieges (1861–1865) entstand in kurzer Zeit quer durch den Konti-

nent eine Telegrafienlinie. Schon am 24. Oktober 1861 wurde das erste Telegramm nach Californien übermittelt. Damit kündigte sich das Ende der „Pony-Express-Post“ an.

HINWEISE AUF DARSTELLUNGSMÖGLICHKEITEN MIT ZINNFIGUREN

Zur Gestaltung eines Postkurses der „Wells Fargo & Co.“: Complete Serie „Westernpost“ WP1, WP1a, WP1b, WP2 (Bernd Graf)

LITERATUR

- 1 Wolfram Grallert: Erdball ohne Grenzen. URANIA-Verlag, Berlin 1963
- 5 Wolfram Grallert/Waldemar Gruschke: Lexikon der Philatelie. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981, 5. Auflage
- 10 A. Chapman: The Pony-Express. Pony-Express-Museum Arcadia/Californien 1930

BILDER

- 8 Pony-Express, Reiter und Postkurs von 1860. Reproduktion eines Postwertzeichens: USA 1960, Li-Nr. 795

Gerhard Weinreich

Die Verlegung des ersten Transatlantik-Kabels vor 120 Jahren

Nach dem erfolgreichen Abschluß des Unabhängigkeitskrieges der USA von 1775 bis 1783 waren die ökonomischen Fesseln der ehemaligen englischen Kolonialmacht weitgehend beseitigt. Mit Beginn des 19. Jahrhunderts erfuhr das Tempo der wirtschaftlichen und industriellen Entwicklung insbesondere in den Nordstaaten eine zunehmende Beschleunigung. Diese Phase der kapitalistischen Entwicklung förderte einerseits das Wachstum der gesellschaftlichen Produktivkräfte und verlangte andererseits gebieterisch nach immer weitreichenderen Nachrichtenverkehrswegen, vor allem auch im Zusammenhang mit dem Sezessionskrieg von 1861/65. Die Vertreter der Bourgeoisie erkannten sehr bald, welche profitablen Vorteile schnelle und zuverlässige Marktinformationen im unerbittlichen Konkurrenzkampf bringen würden. Ein weiteres Anwachsen des Maximalprofits versprach man sich daher von einer telegrafischen Verbindung zwischen Europa und Amerika. Auch die Presse war stark daran interessiert, politische und wirtschaftliche Informationen schneller als auf dem bisherigen Seewege zu übermitteln.

Bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatten bereits eine Reihe von Wissenschaftlern und Technikern jene Voraussetzungen geschaffen, welche nun die Idee einer unterseeischen Verlegung von Telegrafienleitungen in eine greifbare Nähe rückten. Die erste Anregung für eine telegrafische Verbindung zwischen England und Frankreich über ein Unterwasserkabel stammt aus dem Jahre 1840 von dem englischen Physiker Sir Charles Wheatstone (1802–1875). Dieser Vorschlag war jedoch zunächst noch nicht realisierbar,

da ein entsprechendes Isoliermittel fehlte. Die Lösung fand Werner von Siemens (1816–1892). Er erkannte im Jahre 1847 die ausgezeichnete Isolierfähigkeit des Milchsaftproduktes einer Baumart aus Malaysia, Guttapercha genannt. Bei der Verlegung eines mit Guttapercha isolierten Erdkabels zwischen Berlin und Großbeeren kam das neue Isoliermittel noch im Jahre 1847 erstmals zur praktischen Anwendung. Der Wheatstone'sche Unterwasserkabelvorschlag konnte nun verwirklicht werden.

Die beiden Engländer James und John Brett leiteten die erstmalige Verlegung eines Unterwasserkabels, als am 23. August 1850 das Dampfschiff „Goliath“ in Richtung der französischen Küste in See stach. Innerhalb eines Tages war die Verbindung zwischen Dover und Calais geschaffen. Infolge technischer Mängel bestand sie aber nur einige Wochen. Doch schon am 25. September 1851 verlegten die Gebrüder Brett abermals ein Unterwasserkabel von Dover nach Calais, welches nach seiner Freigabe am 13. November 1851 erfolgreich der telegrafischen Übertragung diente. In rascher Folge wurden weitere Unterwasserkabel zwischen England und Irland, Holland und Dänemark sowie Varna und Balaklava (Krim) verlegt.

Die bei den ersten unterseeischen Verlegungen gesammelten Erfahrungen ermutigten bereits im Jahre 1854 zu dem Gedanken, Europa und Amerika telgrafisch durch ein Kabel zu verbinden. Diese Idee fand ihre Bestärkung, indem einerseits die Amerikaner Maury (Hydrologe) und Morse (1791–1872, Erfinder des nach ihm benannten Telegrafenapparates) die mögliche Verlegung eines 3000 Kilometer langen Seekabels bestätigten und andererseits ebenfalls im Jahre 1854, der englische Ingenieur Gisborne die Verlegung eines Versuchskabels zwischen New York und Neufundland vorschlug. Mit diesem noch im gleichen Jahr verlegten Versuchskabel konnten die per Schiff eintreffenden Informationen schneller als bisher nach New

York gelangen. Davon ausgehend gründete, ebenfalls noch im Jahre 1854, der New Yorker Kaufmann Cyrus W. Field (1819–1892) als Hauptinitiator gemeinsam mit dem englischen Ingenieur Bright die „Atlantic Telegraph Company“. In kurzer Zeit war das erforderliche Grundkapital in Höhe von 350000 Pfund Sterling beisammen, denn das Projekt ließ die Geldgeber auf einen Riesenprofit hoffen, den man sich vor allem vom schnellen Erhalt der neuesten Londoner Börsenkurse versprach. Nunmehr gründeten die reichsten englischen Kaufleute, welche ebenfalls einen Profit witterten, für die Herstellung des benötigten Kabels die „Telegraph Construction and Maintenance Company“.

Das in England in nur vier Monaten übereilt hergestellte Seekabel besaß eine Gesamtlänge von 4025 Kilometern und hatte eine Masse von rund 570 kg/km. Der aus sieben dünnen Kupferadern litzentartig aufgebaute Leiter war mit drei Schichten Guttapercha umpreßt. Darüber befand sich eine Lage geteilter Hanfschnüre. Als Schutz gegen äußere Beschädigungen war das Kabel mit achtzehn eisernen Bewehrungsdrähten umspinnen. Es besaß als Seekabel einen Durchmesser von sechzehn Millimetern, der bei der Führung im Küstenbereich etwas größer war.

Die geplante Kabeltrasse sollte in Valentia im südwestlichen Irland in der Mageebucht beginnen und bis nach Neufundland in die Trinity-Bai führen. Um nicht die gesamte Kabellänge auf das Spiel zu setzen, wurde die eine Kabelhälfte auf der „Agamemnon“, dem damals größten britischen Kriegsschiff, untergebracht. Mit der anderen Kabelhälfte wurde die amerikanische 5000-Tonnen-Fregatte „Niagara“ beladen. Eine Beeinflussung der Kompaßsteuerung war zwar nicht von den Holzrümpfen und der Takelage der Segelschiffe zu befürchten, wohl aber von der gewaltigen Eisenmasse der Kabelbewehrung. Die Kursbestimmung mußte daher ein besonderes Leitschiff übernehmen.

Nach Abschluß aller Vorarbeiten konnten endlich die beiden Legeschiffe von Devonport im südwestlichen England aus in See stechen. Ab Valentia/Irland begannen dann am 5. August 1857 erstmals die Verlegearbeiten. Um sicher zu gehen, verließ zunächst nur die „Niagara“ die irische Magee-Bucht. Etwas später sollte die „Agamemnon“ ablegen und bis zur Mitte des Atlantik segeln. Dort wollte man beide Kabelhälften miteinander verspleißen. Durch dieses Vorgehen wurden folgerichtig größere Verluste vermieden, als infolge einer Beschädigung am Spannmeechanismus das Kabel wiederholt riß. Infolgedessen mußten nach Verlegung der ersten 450 Kilometer Kabel bereits am 11. August 1857 die weiteren Verlegearbeiten der „Niagara“ abgebrochen werden. Die gewonnenen Erfahrungen mußte man teuer bezahlen, hatte doch der erste Versuch rund 100000 Pfund Sterling des Aktienkapitals verschlungen. Eines hatten alle Beteiligten jedoch erkannt – für eine Seekabelverlegung im Atlantik mußte man andere Methoden als bisher anwenden. Eine Lösung der Probleme versprachen die noch im Jahre 1857 von Werner von Siemens aufgestellte Legetheorie für Tiefseekabel und das von ihm erfundene Bremsdynamometer.

Durch diesen ersten Fehlschlag ließ sich der tatkräftige Cyrus W. Field keinesfalls entmutigen, zumal die Aktionäre der „Atlantic Telegraph Company“ ihre Profitwartungen erfüllt sehen wollten. Einerseits lagen nun neue erweiterte wissenschaftliche Erkenntnisse vor und andererseits versprach man sich eine größere Sicherheit für das Gelingen des zweiten Versuchs, indem als physikalischer Leiter der Transatlantik-Kabelverlegung der englische Physiker William Thomson (1824–1907) gewonnen wurde. Ihm wurde im November 1866 „für Verdienste im Zusammenhang mit der Herstellung der telegrafischen Verbindung zwischen Europa und Amerika“ von der englischen Königin das

Adelsprädikat eines Lord Kelvin of Largs verliehen. Seine Theorie der Ausbreitung elektrischer Signale in langen Kabeln und die Entwicklung eines Verfahrens zur Beseitigung der Verzögerung elektrischer Signale sowie das von ihm entwickelte Spiegelgalvanometer zur ständigen Überprüfung der Leitfähigkeit bei Kabelverlegungen trugen maßgeblich zu einer verbesserten Verlegung von Seekabeln bei. Rund ein Jahr später stachen die „Agamemnon“ und die „Niagara“ abermals von der Magee-Bucht aus am 29. Mai 1858 zum zweiten Versuch gemeinsam in See. Doch diesmal schienen die Naturgewalten das begonnene Werk vereiteln zu wollen. Beide Schiffe gerieten fünf Tage lang in einen schweren Sturm. Unter Einsatz aller Kräfte wurde am 10. Juni 1858 der geplante Treffpunkt im Atlantik erreicht und beide Kabelhälften durch eine Spleißstelle miteinander verbunden. Obwohl das an Bord befindliche Kabel bei dem vorangegangenen Unwetter starke Beschädigungen erlitten hatte, wurde mit der Verlegung begonnen. Naturgemäß ließen die Folgen nicht lange auf sich warten. Kaum hatte die „Agamemnon“ 10 Kilometer Kabel in Richtung Europa verlegt, als das Kabel riß. Ähnliches passierte der „Niagara“ nach der Verlegung von 130 Kilometer Kabel in Richtung Amerika. Beim Manövrieren der Schiffe kam es dann laufend zu erneuten Kabelbrüchen. Infolgedessen mußte man sich schließlich für den Abbruch des zweiten Verlegeversuchs entscheiden. Ungeachtet des zweiten Fehlschlags bereitete noch im gleichen Jahr des Mißlingens Cyrus W. Field den dritten Versuch einer transatlantischen Kabelverlegung vor. Diesmal sollte ihm ein – wenn auch nur kurzer – Erfolg beschieden sein, der die Aktionäre der „Atlantic Telegraph Company“ vorübergehend zufriedenstellte. Abermals verließen die „Agamemnon“ und die „Niagara“ wiederum gemeinsam am 17. Juli 1858 den südirischen Hafen von Queenstown zum nunmehr dritten Ver-

such. Diesmal gelang es ohne Schwierigkeiten, am 28. Juli 1858 den vereinbarten Treffpunkt im Atlantik zu erreichen und beide Kabelhälften miteinander zu verspleißen. Ohne weitere Zwischenfälle landeten am 2. August 1858 die „Niagara“ in der Trinity-Bai auf Neufundland und die „Agamemnon“ in der Magee-Bucht auf Irland das Transatlantik-Kabel erstmals erfolgreich an. Die Menschen in Europa und Amerika erfaßte spontan eine überschwengliche Begeisterung über den nunmehr gelungenen Versuch. Überall wurde Cyrus W. Field als ein „Apostel der Zivilisation“ gefeiert.

Am 5. August 1858 traf das erste Telegramm in Amerika ein. Sein Absender war William Thomson. Unter anderem hieß es in diesem Telegramm: „Europa und Amerika haben eine telegrafische Verbindung erhalten . . . zwei große Kontinente werden nicht mehr vom großen Wasser getrennt – wir haben uns einander genähert.“ Kurz darauf wechselten die englische Königin Victoria und der Präsident der USA Buchanan Glückwunschtelegramme. Aber der Jubel über das „Ereignis des Jahrhunderts“ fand ein schnelles Ende. Schon am 3. September 1858 war infolge eines Kabelbruchs die telegrafische Übermittlung kaum noch möglich. Nur mittels des Thomson'schen Spiegelgalvanometers konnten allerdings beträchtlich verstümmelt, in den nächsten drei Wochen noch einige Telegramme übertragen werden. Doch ab 20. Oktober 1858 erwies sich das Kabel für jede weitere Übertragung als unbrauchbar. Seine relativ kurze Betriebsfähigkeit, während der 400 Telegramme mit 4359 Wörtern übermittelt wurden, erbrachten der „Atlantic Telegraph Company“ immerhin eine Einnahme von 8 Millionen Mark. Damit war die Profitträchtigkeit eines Transatlantik-Kabels überzeugend bewiesen.

Ungeachtet der bei den Transatlantik-Kabelverlegungen aufgetretenen Fehlschläge veranlaßte auch die englische Re-

gierung 1859/60 die Verlegung eines transkontinentalen Unterwasserkabels. Es handelte sich um das erste Commonwealth-Kabel, welches bei einer Länge von rund 5500 Kilometern über Suez bis Indien führte. Auch dieses Projekt endete zunächst mit einem Mißerfolg.

Die erneuten Bemühungen um eine Transatlantik-Kabelverlegung unterbrach der amerikanische Bürgerkrieg. Nach dessen Beendigung im Jahre 1865 gelang es Cyrus W. Field erneut, kapitalkräftige Geldgeber für die Verlegung eines Transatlantik-Kabels zu finden. Dabei dürften die Einnahmen aus dem Jahre 1858 das überzeugendste Argument gewesen sein. Die von Cyrus W. Field gegründete „Atlantic Cable Co.“ übertrug die Kabelherstellung wiederum der englischen Firma „Telegraph Construction and Maintenance Company“. Von William Thomson wurde die nun sorgfältiger durchgeführte Kabelherstellung überwacht – hatte man doch erkannt, daß die Ursache der vorangegangenen Fehlschläge vorrangig auf der mangelhaften Beschaffenheit des Kabels beruhte. Das neue Transatlantik-Kabel bestand wiederum aus einem litzenartigen Leiter mit sieben Drähten. Sechs der Drähte waren spiralförmig um einen siebenten gewunden. Durch eine Tränkung des Leiters in „Chatterton Compound“ (Guttapercha und Holzteer) wurden alle Luftzwischenräume zwischen den sieben Leiterdrähten ausgefüllt. Wie beim ersten Kabel war der Leiter mit mehreren Schichten Guttapercha und einer Lage geteilter Hanfschnüre als Isolationsmittel umpreßt. Eine Eisendrahtbewehrung sollte wiederum vor äußeren Beschädigungen schützen. Die Masse von 11 t/km und der Durchmesser von 62 mm waren weitaus größer als beim ersten Kabel. Im Gegensatz zu den drei vorangegangenen Versuchen wurde die gesamte Kabellänge auf drei riesige Kabeltrommeln verteilt und im Rumpf der „Great-Eastern“ verstaut. Dieses zur damaligen Zeit größte Schiff hatte eine Wasserverdrängung von

18915 BRT. Der Antrieb der Schiffsschraube und der beiderseitigen Schaufelräder geschah durch eine Dampfmaschine mit einer Leistung von 5300 PS (3900 kW). Dem riesigen Schiff fuhren bei der Kabelverlegung zur Kurseinhaltung zwei Begleitschiffe voraus.

Bald waren die mehrmonatigen Vorbereitungen abgeschlossen, so daß am 10. Juni 1865 die „Great-Eastern“ mit ihren beiden Begleitschiffen die Themse in Richtung Irland verließ. Von dort begann man, wie bei allen vorangegangenen Unternehmungen, auch den vierten Versuch in der Magee-Bucht. Als die „Great-Eastern“ am 24. Juni 1865 die Magee-Bucht verließ, schien alles ungestört zu verlaufen. Das Kabel sollte auf Neufundland diesmal in der Hearts Contentbai angelandet werden. Es waren jedoch erst rund ein Drittel von den über 4000 Kilometern-Gesamtkabellänge verlegt, als man am Kabel zum allgemeinen Schrecken einen herausgelösten mitlaufenden Bewehrungsdraht bemerkte. Sofort wurde versucht, die Weiterfahrt zu stoppen und die Kabelbremse festzuziehen. Aber ohne Fahrt ließ sich das riesige Schiff nicht steuern. Wind und Wellen trieben es vom Kurs ab und drehten es rechtwinklig zum verlegten Kabel. Trotz größter Anstrengungen konnte niemand verhindern, daß schließlich das Kabel aus einem der Leiträder des Auslegesystems herausprang und riß. Es entglitt der Kabelbremse und verschwand in dem an dieser Stelle viertausend Meter tiefen Atlantik. Über diesen Vorfall berichtet ein Augenzeuge: „Der Schrecken, die bittere Enttäuschung, die sich aller bei diesem Unglück bemächtigten, sind nicht mit Worten zu schildern. Das Kabel verloren für immer, verloren in der fürchterlichen Tiefe! Manch einer war bis zu Tränen gerührt, und bei der Betrachtung des an Bord festgelegten gerissenen Endes, der verrenkten Schutzdrähte, der verletzten Kabelseele überkam einen ein Gefühl tiefen Mitleids, als ob ein fühlendes Wesen verstümmelt durch

rohe Gewalt auseinander gerissen worden wäre. Rings um uns lag ruhig und sonnenbestrahlt der Ozean und nicht die geringste Bewegung bezeichnete den Ort, wo so große Hoffnungen begraben lagen.“

Wiederholte Versuche, das versunkene Kabel aufzufinden und zu heben, blieben erfolglos. Infolgedessen mußte man schließlich das Unternehmen abbrechen.

Außer Cyrus W. Field glaubte niemand mehr an eine erfolgreiche Transatlantik-Kabelverlegung. Doch der schwerste Schlag für ihn war die Bildung eines Konkurrenzunternehmens. Um einen gesicherten telegrafischen Verkehr zwischen Amerika und Europa zu gewährleisten, plante diese Aktiengesellschaft den Bau einer oberirdischen Linie durch Asien, die Behringstraße, Alaska und Kanada bis in die USA. Vor allem die lockende Profitrate war auch diesmal wieder der Grund, daß Cyrus W. Field abermals Vertreter des Großkapitals für die Finanzierung einer erneuten Transatlantik-Kabelverlegung gewinnen konnte. Unter der Bezeichnung „Anglo-American Telegraph Company“ gründete er im März 1866 eine neue Aktiengesellschaft, die ein Einlagekapital von 600 000 Pfund Sterling aufzubringen hatte. Der Aufbau des Kabels entsprach im wesentlichen dem des Kabels aus dem Jahre 1865; lediglich für die Verlegung in Küstennähe wurde die Bewehrung verstärkt. Auf der „Great-Eastern“ standen nunmehr verbesserte technische Verlegeeinrichtungen und Meßgeräte zur Verfügung, die auch bei auftretenden Isolationsfehlern eine Informationsübertragung ermöglichten.

Nach dem Fehlschlag des Vorjahres konnte beim fünften Versuch das neue Transatlantik-Kabel erfolgreich verlegt werden. Am 30. Juni 1866 stach die „Great-Eastern“ von Sheerness (an der Themsemündung) aus in See. Zwar gab es bei der Fahrt auf der Themse infolge des großen Tiefgangs der „Great-Eastern“ zunächst einige Behinderungen, doch bald war in Irland die Magee-Bucht bei Valentia erreicht. Von

dort trat am 14. Juli 1866 die „Great-Eastern“ mit ihren beiden Begleitschiffen „Medway“ und „Albany“ ihre Fahrt über den Atlantik an. Diesmal konnte das Kabel schon nach zwei Wochen, ohne daß irgendwelche Zwischenfälle auftraten, am 27. Juli 1866 in der Hearts Contentbai auf Neufundland angelandet werden. Nach Abschluß aller weiteren Verlegearbeiten wurde das Transatlantik-Kabel am 4. August 1866 für den öffentlichen telegrafischen Verkehr in Betrieb genommen.

Kaum ein Jahr später stach von der amerikanischen Küste aus die „Great-Eastern“ nochmals in See, um das im Sommer 1865 gerissene Kabel aufzufinden. Allein das Suchen und Heben mit Enterhaken des in 4000 m Tiefe liegenden wertvollen Kabels dauerte über 30 Tage, bis nach insgesamt zwei Monaten auch die fehlende Restlänge verlegt war. Am 8. September 1866 wurde dieses Kabel ebenfalls in der Hearts Contentbai auf Neufundland als nunmehr zweite transatlantische Kabeltrasse zwischen Europa und Amerika angelandet. Von den bei der Verlegung von Transatlantik-Kabeln gesammelten Erfahrungen ausgehend ließ im Jahre 1870 die englische Regierung zur Absicherung ihres kolonialimperialistischen Systems die Indo-Europäische Telegrafienlinie London—Kalkutta errichten. Unter maßgeblicher Beteiligung Werner von Siemens wurden dabei ebenfalls längere Seekabelverbindungswege geschaffen.

In den vergangenen 120 Jahren wurden die transatlantischen Verbindungskanäle beträchtlich erweitert. Nach der Entwicklung der Verstärkertechnik wurde am 25. September 1956 das erste Fernsprech-Seekabel zwischen Amerika und Europa in Betrieb genommen. Der künftige interkontinentale Nachrichtenaustausch wird in zunehmendem Maße drahtlos über Nachrichtensatelliten und Erdefunkstellen durchgeführt, wie das beispielsweise von den Systemen „Intersputnik“ oder „Interkosmos“ und „Intelsat“ schon seit Jahren realisiert wird.

HINWEISE AUF DARSTELLUNGSMÖGLICHKEITEN MIT ZINNFIGUREN

Zur Gestaltung der Transatlantik-Kabelverlegung mit der „Great Eastern“: Komplette Serie „Seekabelverlegung“ (umfaßt die „Great Eastern“, drei in der Größe unterschiedliche Ruderboote, Verlegearbeiter, teils als Kombinationsfiguren, und verschiedene Begleitpersonen). Herausgeber Dr. Horst Neumeister. Ein mit dieser Serie aufgebautes Zinnfigurendiorama befindet sich im Postmuseum der DDR.

LITERATUR

- 4 Veredarius: Das Buch von der Weltpost. Verlag Herm. J. Meidinger, Berlin 1894. 3. Auflage
- 11 Hans Kraemer: Das XIX. Jahrhundert in Wort und Bild. Politische und Kulturgeschichte. Deutsches Verlagshaus Bong & Co. Leipzig 1899, Band 2
- 12 Christel Kaiser: 100 Jahre transatlantische Kabelverbindung. Mitteilungen des Postmuseums, Band 1, 1966
- 13 G. Eichmann/K.-H. Kleinau: transpress-Lexikon Fernmeldewesen. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984
- 14 T. Borec: Guten Tag, Herr Ampère. VEB Fachbuchverlag, Leipzig 1979
- 15 St. Zweig: Sternstunden der Menschheit. Aufbau-Verlag, Berlin 1984. 1. Auflage

BILDER

- 9 Beratung über das erste transatlantische Kabel 1854 (von links nach rechts: P. Cooper, D. Field, G. White, J. Roberts, S. F. B. Morse, A. G. Bell, M. Taylor, C. W. Field, F. Hunt). Reproduktion eines Gemäldes von Daniel Huntington. Nach Literatur 11
- 10 Beginn der Verlegung des ersten Transatlantik-Kabels. Reproduktion einer Lithographie von Albert Krüger. Nach Literatur 11
- 11 100 Jahre Transatlantik-Kabel. Reproduktion eines Ersttagsbriefs und Postwertzeichens: USA 1958. Li-Nr. 735

IN MEMORIAM KARLHEINZ KOLBITZ

Die Teilnehmer des Ersten Erfahrungsaustauschs Gießen des Zentralen Fachausschusses Zinnfiguren hatten sich viel von dem Erfahrungsbericht versprochen, den Bundesfreund Kolbitz halten wollte. Voller Erschütterung mußten sie dafür die Nachricht von seinem Ableben entgegennehmen. So wird es allen gehen, die ihn kannten.

Seit Jahrzehnten gehörte er zu den aktiven Mitgliedern des Kulturbundes und war geschätzt wegen seiner menschlichen Qualitäten, seiner Liebe zu allem, was mit den Figuren zusammenhing und seiner profunden Kenntnisse in den Details seines speziellen Sammelgebietes.

Worte des Gedenkens können immer nur Worte über persönliche Beziehungen sein, vor allem wenn man mehr als zwanzig Jahre Gelegenheit hatte, den Bundesfreund Kolbitz zu kennen. Beeindruckend waren immer seine Bereitschaft, seine Erfahrungen, das erworbene Wissen, an andere – sehr gern auch an junge Sammler – weiterzugeben. Dem Meinungsstreit über historische Ereignisse und deren Wertung ist er nie ausgewichen und hat sich stets dem überzeugenden Argument gebeugt. Seine offene Haltung, sein Ringen um richtige historische Erkenntnis und seine Fähigkeit, zuhören zu können, wurden von vielen Bundesfreunden geschätzt. Seinem eigenen Spezialgebiet, der Zeit Friedrichs II., war er zwar eng verbunden, anerkannte aber andere Gebiete in gleicher Weise und nahm regen Anteil an allen Fragen.

Durch seine Kenntnisse auf den Gebieten der Strategie und Taktik, der Uniformkunde, der Geschichte vieler militärischer Einheiten und Personen konnte er nicht nur den Sammlern Rat und Hilfe geben; oft wurde er auch von Museen, von Film und Fernsehen konsultiert.

Als Herausgeber war er dank dieser

Kenntnisse auf historische Genauigkeit bedacht. Keine der Typen, die er initiierte, wurden in Eile und ohne gründliche Vorarbeit graviert. In den langen Jahren seiner Herausgebertätigkeit kamen viele Typen zustande, die den Formenreichtum der DDR vergrößerten.

Besonders enge Bindungen hatte er zu den Bundesfreunden der Fachgruppe in Berlin, die er seit 1972 leitete und deren Entwicklung er in dieser Zeit beeinflusste. Im Interesse seiner Liebe zur Zinnfigur hat er sich nach Kräften bemüht, dieser für ihn nicht immer leichten Aufgabe gerecht zu werden.

Viele Sammler in allen Teilen unserer Republik werden sich gern an ihn erinnern, an ihn denken und seinen Rat vermissen. Bis zuletzt wollte er stets in seiner bescheidenen Art der Ratgebende sein.

Nun müssen wir ohne ihn auskommen. Das wird nicht immer leicht sein.

Dr. Gerhard Machut

IN EIGENER SACHE

Der Zweite Nachtrag zum Formenkatalog sowie alle Arbeitsmaterialien „zinnfiguren“ werden durch die Bezirksfachausschüsse, Bezirksfachgruppen und Fachgruppen direkt bestellt beim zentralen Vertrieb: Karl-Heinz Hempel, Albert-Schweitzer-Straße 17, 7700 Hoyerswerda-N. Von dort erfolgt Auslieferung und Rechnung an die Besteller. Einzelhefte werden vom zentralen Vertrieb nicht versandt.

Nur den Katalog der Formen und dessen Ersten Nachtrag liefert weiterhin die offizin zinnfigur am Stadtmuseum Weimar, Karl-Liebknecht-Straße 7, Weimar, 5300.

Verzeichnis der Autoren

TEXTAUTOR

Gerhard Weinreich,
Leibnizstraße 17, Halle,
4020

BILDAUTOREN

Fotoreproaufnahmen:

Gerhard Weinreich

Fotoreproduktionen:

Eberhard Renno,

Kurt-Nehrling-Straße 54, Weimar,
5300

zinnfiguren

wird als Arbeitsmaterial für Sammler,
Freunde und Hersteller der Zinnfigur
herausgegeben vom Kulturbund
der Deutschen Demokratischen Republik,
Gesellschaft für Heimatgeschichte,
Zentraler Fachausschuß Zinnfiguren

Redaktion

Karl-Heinz Hempel, Erwin Ortmann

(Redakteure),

Professor Dr. sc. phil. Hans-Günter Eschke,

Museumsrat Paul Kaiser,

Kerstin Krüger, Peter Ihbe

Anschrift des Herausgebers

Kulturbund der DDR

Gesellschaft für Heimatgeschichte,

Zentraler Fachausschuß Zinnfiguren,

Johannisstraße 2, Berlin,

DDR 1030

Anschrift der Redaktion

Karl-Heinz Hempel. (Telefon 4980)

Albert-Schweitzer-Straße 17.

Hoyerswerda-Neustadt.

7700

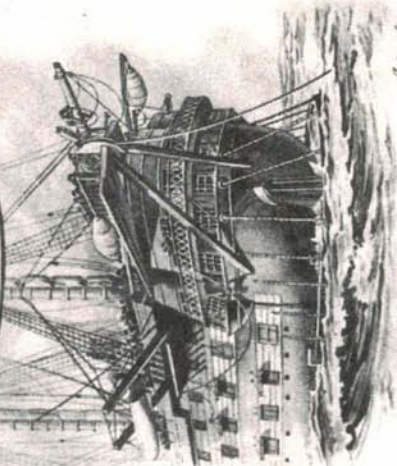
Redaktionsschluß Januar 1986

Herstellung Druckerei Fortschritt Erfurt.

Betriebsteil Nordhausen

Ag 203/5/86 I WV 15-1

00400



Almström

First Day of Issue



FIRST DAY OF ISSUE



Mr. Joachim Pietasch
A. Bebel Str. 31
Rothenburg Lausitz
Germany