



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 189 – Juni 2013

Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Horst Diederichs

Die Boten und Fuhrleute im Dienste der Brief-, Fahr- und Extrapost zwischen 1692 und 1867

Teil 1

**von Berenberg-Gossler & Co.
+ E. Aug. Knoop & H. Bauch
GmbH & Co. KG
-Versicherungsmakler-**

vormals Dieter Brocks Assekuranz-Makler

Versicherungen für den Fachhandel:
Philatelie und Numismatik

- Auktions- / Lagerstock- und
Geschäftsversicherungen
- Transport- / Versand- und
Valorenversicherungen

Versicherungen für den Sammler:
Briefmarken und Münzen

- Exponate und Einzelstücke auf
Ausstellungen
- Sammlungen in Haus und
Wohnungen

Von Berenberg-Gossler & Co.
+ E. Aug. Knoop & H. Bauch
GmbH & Co. KG
-Versicherungsmakler-
Wendenstr. 6, 20097 Hamburg
Tel.: 040/236206-0 ♦ Fax: -19
Email: wendt@sue-gruppe.de

Ein Unternehmen der
Dr. Schmidt & Erdsiek Gruppe
-Versicherungsmakler -



Postgeschichte und Altbriefkunde
Heft 189 – Juni 2013
Herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

**Nachdruck und fotomechanische Vervielfältigung nur mit vorheriger Genehmigung
der DASV-Schriftleitung sowie des Verfassers**

Schriftleitung: Heinrich Mimberg, mail: H.Mimberg@t-online.de

Horst Diederichs

Die Boten und Fuhrleute im Dienste der Brief-, Fahr- und Extrapost zwischen 1692 und 1867

Vorlage: Alte Pinakothek, München



*Fuhrwerke, Reiter und Fußgänger mühen sich auf der kotigen,
stellenweise überschwemmten Waldstraße vorwärts.*

Jan Breughel der Ältere: Belebte Waldstraße, 1605 (Ausschnitt)

Einleitung

Wohl erstmals hatte Kaiser Rudolf II. (reg. 1576–1612) Mitte Oktober 1578 allen »*postpotten und postdienern*« zwischen Augsburg und Köln befohlen, alle reitenden und gehenden Nebenposten kraft kaiserlicher Patente durch die örtliche Obrigkeit verhaften zu lassen.¹ Weitere Verbote zum Nebenbotenwesen oder Nebenpostieren ergingen 1587, 1596 und folgten in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen.² Weil es Fahrposten noch gar nicht gab, hatte sich dieser vom Kaiser und Taxis so übermäßig strapazierte Terminus vom »*Nebenpostieren*« ursprünglich nur auf die Konkurrenz zur kaiserlichen Reichspost (Reitpost = Briefpost) bezogen und alles postmäßige Sammeln, Befördern und Zustellen von Briefen durch Privatleute, durch die Städteboten, der Kaufmannsgilden und Metzger umfaßt. Nach dem Aufkommen der ersten Fahrposten gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges wurde der Begriff – besonders durch die neuen Landesposten in Norddeutschland – auch auf die Konkurrenz durch die Fuhrunternehmer (Lohnkutscher, Lehenrößler, Hauderer) ausgedehnt. Reisende oder ihr Gepäck durch Pferdewechsel oder verabredete Weiterleitung an den nächsten Fuhrmann oder das Sammeln von Fahrgästen an Post-Relaisstationen galt nun auch als »*Nebenpostieren*«. Das Ziel war eigentlich immer das Gleiche: Für den Kaiser ging es um den Schutz seines Lehens-Postwesens und für die Landesfürsten um den Schutz ihrer Landesposten gegenüber privaten Unternehmertums. Auch Postreisenden sollte es nicht erlaubt sein, sich unterwegs von der Post abzuwenden und eine andere Reisegelegenheit zu nehmen; – es sei denn, daß sie sich an einem Orte mindestens drei Tage aufgehalten hätten, ohne von der Post weiterbefördert zu sein. Nur dann solle es ihnen freistehen, ein privates Fuhrwerk anzuheuern. Allerdings war der Tatbestand vom »*Nebenpostieren*« in den dazu erlassenen Gesetzestexten durchaus nicht einheitlich und auch zunächst noch sehr ungenau umrissen. Besonders schwierig zu kontrollieren wurde es, wenn Reisende mit eigenen Fuhrwerken und / oder eigenen Pferden unterwegs waren. Immerhin konnten sie im Erzherzogtum Österreich ab 1722 mit einem »*Amtspaß des Obristen Hofpostamts*« ihre Pferde gegen Postpferde wechseln.³

Besonders auf den Nebenstrecken, die von keiner fahrplanmäßigen (ordinari) Reit- oder Fahrpost bedient wurden, ließ sich das Nebenpostieren zu keiner Zeit (ganz) ausschalten. Das erlaubte – geduldete – Nebenpostieren durch den Boten, Fuhrmann bzw. Lohnkutscher wird in der nachfolgenden Arbeit zum Thema erhoben. Selbstverständlich gehören dazu auch die Kontrollmaßnahmen (Kontrollmechanismen), die sich die einzelnen Landesposten haben einfallen lassen, um über ihre Konkurrenz die Kontrolle auszuüben. um die Abweichung von der Norm nach Umfang und Güte kontrollieren zu können.

Zur Einschränkung des Nebenpostierens durch Boten und Fuhrleute wurden erstmals infolge des Befehls vom 20. Januar 1692 für Leipzig sowie der Post- und Taxordnung vom 19. Mai 1693 in ganz Kursachsen Torpassierscheine, die das örtliche Postamt kostenlos abzugeben hatte, eingeführt und es wurden Strafen für das Fehlen dieser Formulare festgelegt (s. Kap. 2.1). In Kurbrandenburg wurde dieses System offensichtlich weiterentwickelt: **Die Lohnfuhrscheine waren erstmals nicht mehr kostenlos: Sie waren jetzt Quittungsbelege für eine Abgabe, die Fuhrleute an die Post entrichten mußten, wenn sie Personen beförderten und damit der Landespost Konkurrenz machten.** Erstmals erließ Kurbrandenburg 1703 entsprechende Verordnungen und stellte damit diese Abgaben auf eine gesetzmäßige Basis. Ab 1753 bzw. 1755 gab auch Kurhannover unentgeltliche Passier-Zettel aus. Das Beispiel von Preußen führte wohl dazu, daß die Posthalter in Kurhannover von den Reisenden ein Stationsgeld forderten. Von dem Postmeister Dietzel in Northeim ist bekannt

¹ Dallmeier (1977b): Dallmeier, Martin: »Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806«, Regest 25. Nach Moser, Johann Jacob: »Teutsches Staats-Recht«, 5. Teil, 2. Auflage, § 14, erfolgte das Verbot erst 1579. Nach § 59 ergingen auch Verbote zum Nebenpostieren am 26. Juni 1616 und 5. Juli 1624.

² Dallmeier (1977b): Regest 69 und 103.

³ Wurth, Rüdiger: »Auf Straßen unterwegs«: Seite 31. Eisenstadt 2007.

geworden, daß er das ihm vermeintlich zustehende Stationsgeld in Höhe von 2 Mariengroschen pro Miet-pferd und Meile erhob. Es erreichte seinen Höhepunkt, als Dietzels Knechte 1789 einen Wagen auf offener Straße anhielten und, da der Fuhrunternehmer nicht bereit war, das Stationsgeld zu zahlen, dessen Pferde ausspannte, um mit Gewalt eine »Strafe« von 1 Louis-dor einzutreiben.

Die Postverwaltung in Hannover verschloß die Augen vor dem eigenmächtigen Vorgehen seiner Posthalter; ihr war es offensichtlich recht, wenn diese ihre Einkünfte und damit ihre Leistungsfähigkeit auf Kosten der Reisenden verbesserten. Schließlich kam es so weit, daß die Posthalter in der Erhebung von Stationsgeldern ihr gutes »althergebrachtes« Recht sahen.

Quellenbasis, Forschungslage und Ziel der Arbeit

In der Literatur finden sich nur zwei gut recherchierte und fundierte Beiträge zu dem Thema über **Lohnfuhrscheine** bzw. zur **Erhebung von Stationsgeld**. Erstmals hat der langjährige Ehrenvorsitzende des Deutschen Altbriefsammler-Vereins, Prof. Dr. Hans A. Weidlich, im Jahre 1975 einen umfassenden Beitrag dazu geliefert:

»August Ludwig von Schlözer und das Stationsgeld in Hannover«,

veröffentlicht im Heft 1 des Archivs für deutsche Postgeschichte im Jahre 1975, Seite 4–20.

Im Jahre 1989 hat dann noch Wilhelm J. Fleitmann unter dem Titel:

»Die ›vermaledeiten‹ Lohnfuhrscheine«

in der Schriftenreihe »Postgeschichte in Westfalen – Postgeschichtsblätter der Bezirksgruppe Münster der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V.« (Heft Nr. 6 von 1989, Seite 163–164) einen Beitrag über die Lohnfuhrzettel in Preußen veröffentlicht.

Mehr am Rande kommt auch Hans-Jürgen Kuschke in seinem Beitrag:

»Aus der Postgeschichte von Schaumburg-Lippe 1814–1834«

auf das Thema zu sprechen (in: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 61 von 1981, Seite 18–19). Wesentlich sind dabei die drei Abbildungen zu dem Lohnfuhrschein der Kurfürstlich Hessischen Post sowie die beiden Abbildungen der Stationsscheine von Hannover aus den Jahren 1815/16.

Endlich hat noch Wilfried Konerding einen größeren und gut fundierten Beitrag zugesteuert:

»Vom Passierzettel zum Stationsschein –

Der lange Kampf der Hannoverschen Post gegen das Nebenpostieren«

in der Schriftenreihe »Postgeschichte und Altbriefkunde«, Heft 142, von September 2000.

Damit ist das Thema Lohnfuhrscheine und Erhebung von Stationsgeld in der Literatur auch schon erschöpft. Zum eigentlichen – erlaubten bzw. geduldeten – Nebenpostieren habe ich keine einschlägige Arbeit ausfindig machen können.

Die o.a. Arbeit von H. A. Weidlich zu den Verhältnissen in Hannover ist so gut recherchiert, daß dem auch aus heutiger Sicht nichts Neues hinzugefügt werden kann. Aber der Beitrag von Wilhelm J. Fleitmann hält dem heutigen Wissen – insbesondere in Bezug auf die Anfänge und zur Einführung der Lohnfuhrscheine in Preußen – nicht mehr stand. Auch glaubte Fleitmann die Schuldigen zur Einführung dieser Lohnfuhrabgabe bereits gefunden zu haben. Er schrieb:

»Das ›Reglement der Landkutscher und Fuhrleute‹, das die gebührenpflichtige Ausstellung von Lohnfuhrscheinen zwingend vorschrieb, stammt noch aus der Regierungszeit des preußischen Königs Friedrich II. (der Große). Im Jahre 1766 hatte der König in seinen Staaten eine sogenannte Französische Postregie eingesetzt, deren Mitglieder, die sich der König aus Frankreich hatte kommen lassen, den Auftrag hatten, für eine kräftige Erhöhung der Überschüsse der preußischen Post zu sorgen. In Erfüllung dieses Auftrages kamen die Herren aus Frankreich auch auf den Gedanken, Landkutscher und Fuhrleute durch Einführung einer Lohnfuhrabgabe kräftig zu schröpfen. Am 10. August 1766 erschien neben anderen Verordnungen über das Postwesen ein ›Reglement für Lohnkutscher und Fuhrleute‹ ...«

Allein das Jahr zur Einführung dieser Lohnfuhrscheine konnte schon deshalb nicht stimmen, weil sich in meiner Sammlung zwei preußische Lohnfuhrscheine befinden, die **vor 1766** ausgegeben worden sind. Damit brach auch Fleitmanns Spekulation über die Schuldigen in sich zusammen. Die Preußen schienen selbst auf die Idee gekommen zu sein, um durch Zusatzkosten die Konkurrenz für die eigene Landespost einzudämmen. Erstmals wird 1703 ein Torpassierzettel für Kurbrandenburg erwähnt. Doch bei einer systematischen Analyse zeigte sich, daß noch ältere Spuren nach Kursachsen – speziell nach Leipzig – führen ...

Allerdings stehen heute dem ernsthaften Sammler oder Posthistoriker durch die Nachdrucke der Postgesetzgebung – insbesondere für Kurbrandenburg/Preußen, Sachsen sowie Schweden (in den Provinzen des Deutschen Reiches) – wesentlich bessere Hilfsmittel zur Verfügung.⁴ Durch die Stichworte in den Registern wie Fuhrmann, Fuhrleute, Fuhr-Reglement, Lohn- oder Landkutscher, Neben-Posten, Passagiere, Post-Schein, Post-Zettel, Torwächter, Zoll-Bediente etc. wird man schnell fündig. Die Kapitel über Kursachsen bzw. das Königreich Sachsen sowie für Schwedisch-Vorpommern erfolgen aufgrund dieser Quellen. Bei Napoleons Reservierten Provinz Erfurt half der pure Zufall weiter.

Viele Vordrucke von den Lohnfuhr-, Stations- oder Passierscheinen jener Zeit sind noch unbekannt, da sie jeweils bei dem nächsten Stadttor bzw. der nächsten Post- oder Zoll-Station abzuliefern waren und nach einer gewissen Aufbewahrungsfrist vernichtet wurden; nur in Ausnahmefällen blieben Belege erhalten. In der Regel beginnen Sammler erst dann nach den historischen Hintergründen zu forschen, wenn ihnen Belegstücke in die Hände gefallen sind.

Ein weiteres Ziel der Arbeit ist es, unser Wissen über das erlaubte (geduldete) Nebenpostieren sowie die Entwicklung der Lohnfuhrscheine auf den neusten Stand zu bringen und auf eine breitere Basis zu stellen. Daß auch nach dieser Veröffentlichung noch Lücken und Defizite bestehen bleiben, liegt in der Natur der Sache, da z.B. über die Stadtposten von Hamburg und Lübeck zu diesem Thema bisher kaum etwas bekanntgeworden ist und mit neuen Funden jederzeit gerechnet werden muß.

Wegen der besseren Übersicht habe ich den Beitrag in drei Epochen untergeteilt:

- Das Heiligen Römische Reich Deutscher Nation (1692 – 1806);
- Die Napoleonische Epoche in Deutschland (1801 – 1814) sowie
- Die Zeit des Deutschen Bundes bis zum Norddeutschen Postbezirk (1815 – 1867).

Außerdem erscheint mir wichtig, zunächst auf die grundlegenden Unterschiede zwischen dem Reisen mit der ordinari (fahrplanmäßigen) Post, Extrapost und mittels Fuhrmann einzugehen.

1 Zu den Anfängen im Reisen per Fuhrmann, Postkutsche oder Extrapost im Heiligen Römischen Reich (1692–1806)

Vor der Einführung der Fahrposten hatten ausschließlich die Bauern das unbestrittene Recht zur Personenbeförderung besessen. Nebenberuflich und mit saisonal unterschiedlich starkem Einsatz boten sie mit ihren landwirtschaftlichen Wagen Fuhrdienste für Reisende und deren Gepäck an. Sie verfügten weder über Relais noch waren sie organisiert. Gereist wurde also mit einem gemieteten Fuhrwerk, langsam und nicht ganz bequem von Distanz zu Distanz; also nach jeweiliger Absprache. Daneben etablierten sich eine aufs Fuhrgewerbe spezialisierte Gruppe selbständiger, in Zünften geeinter Gewerbetreibender, deren Mitglieder entweder selbst fuhren oder Fuhrwerke hielten, ohne selbst zu fahren. Damit war eine frühe Form des Frachtfuhr-Unternehmertums entstanden. Der Stand der Fuhrleute – ehrlich, mit Zunftzwang,

⁴ Diederichs, Horst: »Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig«. Band I: Brandenburg/Preußen mit der Sammlung der Postgesetzgebung von 1655 bis 1750 und Band II: Kursachsen mit der Sammlung der Postgesetzgebung von 1661 bis 1818 sowie Band III: »Die Schwedische Post in den Provinzen des Deutschen Reiches« mit der Sammlung der Postgesetzgebung von 1720 bis 1817. Hrsg.: Deutscher Altbriefsammler-Verein in den Jahren 2001/02 sowie 2010. Ein Ergänzungsband über Mecklenburg-Schwerin ist geplant bzw. in Vorbereitung.

Standesordnung, Berufskleidung für Wochen- und Festtage, Fuhrmannseid – war solide und verfügte über eine eigene Infrastruktur. Die an der Strecke gelegenen Gasthöfe dienten als Relaisstationen. Diese Fuhrmannsgasthöfe waren oft riesige Häuser mit Stallungen für die (bis zu hundert) Pferde, Remisen für die Wagen, Lagerschuppen für die Frachtballen. Sie boten – für damalige Verhältnisse – beste Gelegenheit zum Essen, Trinken und Schafen. Und sie hielten Stellmacher und Schmied für Reparaturen bereit und Wächter, die nachts die kostbaren Frachten schützten. Heinrich von Stephan schreibt dazu:⁵

*»Das ausgedehnte Selbstbestimmungsrechte socialpolitischer Körperschaften, wie den Communen, Corporationen, Zünfte u.a., [das] an manchen Orten Einrichtungen ins Leben gerufen hatte, die mit den localen Bedürfnissen fest verwachsen, aber auch durch dieselben [örtlich] eng begrenzt waren, weshalb sie mit gleichartigen, jedoch einem **gemeinnützigem** Zweck verfolgenden Anstalten des Staats in Widerstreit gerathen mußten, wie denn z.B. die **Fuhrherrn-Gilde in Cleve, die Landkutscher-Innung in Magdeburg** eine beharrliche Opposition gegen die Ausbreitung der Staats-Fahrposten (die Briefpost hatte ihnen wenig Eintrag gethan) an den Tag legten [...] Dies erklärt die Verschiedenheit in den postgesetzlichen Bestimmungen und Edicten, welche, besonders seit die Fahrpostanlagen sich vermehrten, in ziemlicher Anzahl während dieses Zeitraums erschienen. Gewöhnlich erging bei Anlegung neuer Posten **für jeden Cours ein besonderes Reglement**. Das Maximalgewicht der Packete, deren Beförderung die Privatfuhrer sich enthalten sollten, ist darin bald auf 6, bald auf 30, 20, 12 und 16 Pfund, bald gar nicht festgesetzt. In einigen Landestheilen werden regelmäßige Privatfuhrer entweder mit bestimmten Abgangs- und Ankunftszeit, **oder** mit Wechsel des Transportmittels gestattet. [...] Förmlich organisiert erscheint um diese Zeit in einigen Landestheilen das Institut der **Reihfahrten**: die zünftigen Fuhrleute mußten sich bei dem vom Staate bestellten **Fuhrcommissarius** einschreiben lassen, und bei ihren ordinären und extraordinären Beförderungen (hauptsächlich von Personen) genau der Reihe nach fahren; es war ihnen eine bestimmte Taxe vorgeschrieben, über die sie nicht hinausgehen durften. [...] Die Fuhrleute hatten von jedem Thaler Verdienst einen Abtrag von 2 Groschen an die Postkasse zu entrichten«.*

Wenn in Kurbrandenburg/Preußen »für jeden Cours ein besonderes Reglement« erfolgte, so zeugt dies davon, daß der Staat – je nach den örtlichen Gegebenheiten – zunächst noch viel Rücksicht nahm und sich zum »*schonungsvollem Vorgehen*« verpflichtet fühlte angesichts der starken Lobby der Fuhrherrengilden und Landkutscherinnungen. Überall dort, wo Poststationen existierten, war prinzipiell auch gewährleistet, daß Extrapostpferde und -wagen gemietet werden konnten. Dadurch bedingt mußte am Ende doch der Fuhrverkehr auf breiter Basis dem staatlich geförderten Post- und Extrapostwesen weichen. Was ihm langfristig blieb waren unrentable Nebenstrecken und größere Lasten, die auf der Post nicht befördert wurden.

Rückblick: Am 26. März 1662 hatte Kaiser Leopold I. (reg. 1658–1705) der Reichspost das Betreiben von Fahrposten strikt verboten. Das Fahrpostwesen war zur Ländersache geworden, was eine Verkehrsrevolution zur Folge hatte. Besonders unter der **Norddeutschen Postkoalition** gegen das Reichspostmonopol war das Fahrpostwesen ab 1662 stark ausgebaut worden. An den Verkehrsstraßen waren in Abständen von etwa 2–3 Meilen (ca. 15–22 km) Stationen – »*Relais*« – eingerichtet worden, wo die fahrplanmäßigen (ordinari) Postwagen und Reitposten die Pferde wechselten. Und natürlich gehörte zu den Mitteln des Staatsabsolutismus nach der Vorstellung vieler Regenten auch dieses Stück neuer (Fahr-) Posthoheit! Die Fahrpost war nicht nur zu einem Symbol einer neuen Mobilität und des technischen Fortschritts geworden, sondern sie war geradezu zu einem Statussymbol und Prestigeobjekt avanciert; sie war Ausdruck eines markanten, weithin sichtbaren, dominanten Souveränitätsattributs geworden! Mit der eigenen (Fahr-) Posthoheit demonstrierte der Landesfürst seine Machtfülle und Machtvollkommenheit, seine Unabhängigkeit und sein Durchsetzungsvermögen gegenüber der kaiserlich-taxisschen Reichspost und praktizierte, fürstliche Macht. **Doch dann – am**

⁵ Stephan, Heinrich (von): »*Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart*«, Seite 116–117. Berlin 1859. Die Hervorhebungen im Text durch fette Schrift entsprechen dem Original.

21. August 1692 – hatte Kaiser Leopold I. das Fahrpostwesen als Annex zu seinem Briefpostregal gezogen. Weitere Einzelheiten müssen der Literatur entnommen werden.⁶

Mit seinen Ansprüchen auf das Fahrpostwesen vom 21. August 1692 hatte die Reichspost »aufgerüstet«. Aber erst mit seiner umfangreichen Postgesetzgebung – der »**Reichs-Post-Ordnung**« vom 17. Oktober 1698 hatte Kaiser Leopold ein sichtbares Signal gesetzt und die rechtliche Basis seines Postmonopols grundlegend ausgebaut. Gemäß Punkt 5 sollte zukünftig jeder Postverwalter und Postmeister neben den für die Ordinari benötigten Pferden mindestens »... 6 gute und sowohl zum postfahren als raithen dienliche pferde sambt 2 bedeckhten caletschen und allen darzu nothwendigen tauglichen geschirr, sattel und zaig« für Ritte und Reisen unterhalten.⁷ Mit der »Ordnung für Postreisende« wurde das Fahrpostwesen endgültig auch zu einem Bestandteil des kaiserlichen Postregals. Ferner umfaßte die Reichspostordnung: das Nebenpostenmandat, das Mandat gegen Bedrängung des Postpersonals, **das Mandat zur Überwachung der Boten durch die Reichsstände**, das Mandat zum Schutz der Posthäuser sowie die Ordnung für Postbedienstete. Das »Reichswegebaumanandat« bezweckte die systematische Abmahnung derjenigen Territorien, deren Wege den Lauf der Posten – insbesondere der neuen Fahrposten – behinderten.

Doch diese Reichspostordnung von 1698 war primär auf Druck der Landesposten entstanden.⁸ Außerdem scheint sie inhaltlich mit der Postordnung, die Kaiser Leopold am 16. April 1695 für die österreichischen Postmeister und Postbeförderer in seinem Erzherzogtum erlassen hatte, weitgehend identisch zu sein.⁹ Damit wurde erstmals im Heiligen Römischen Reich (österreichische Erblande plus taxissches Reichspostgebiet) ein weitgehend einheitliches Postrecht hergestellt, um diese zu einer allgemein zugänglichen Reichs- und Verkehrseinrichtung zu machen. Auch in der o.a. Postordnung vom 16. April 1695 bildet die Abfertigung der Reisenden und deren Versorgung mit Pferden und gegebenenfalls mit Wagen ein zentrales Thema. Kaiser Leopold gestattet darin seinen Posthaltern in seinem Erzherzogtum Österreich die Verwendung leichter Chaisen, die von 2 Pferden gezogen werden konnten, denn¹⁰ »... die anderen Chaisen, so nur von einem Pferdt geführt werden, wie auch die schwere grosse Kobl-Wägen sollen allerdings verboten seyn und bey Straff von den Post-Beförderern keineswegs zu befördern seynd«.

Ob die Reichspostordnung von 1698 diese Einschränkung auch macht, läßt sich in der verkürzten Wiedergabe (Regest 479 und 480) nicht herauslesen; ist aber wahrscheinlich, weil der Kaiser ja im Reich eine einheitliche Postgesetzgebung wollte. Bezüglich des Nebenpostierens heißt es in Regest 480, Punkt 9, beklagend, daß: »*Lehenrößler, Städte, Kaufleute und andere Boten machen »per posta« Reisende abspenstig, führen verdächtige Leute und entziehen dem Postpersonal den Unterhalt*«. Weiter heißt es: »*Den Lehenrößlern und Boten ist untersagt, Briefe anzunehmen oder einzusammeln, gehende, reitende oder fahrende Briefträger, »nächtliche zündter« und Nebenboten zu halten, Pferdewechsel vorzunehmen, Briefe voraus-*

⁶ Diederichs, Horst: »Was Taxis wohl geheimhalten wollte: Erst mit der Wiedereinführung der Fahrposten durch die Reichspost im Jahre 1692 begann auch der Kampf um das Postmonopol zwischen dem Kaiser und Taxis sowie den meisten deutschen Landesposten«, Seite 13–19 und 39–42. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Nr. 177 von März 2010.

⁷ Dallmeier (1977b): Regest 479 und 480. Ferner: Rübsam: Seite 653 – 662.

⁸ Die früheste Postordnung stammt aus dem Jahre 1546 aus Mailand (siehe Rübsam: [1901]). Am 16. Oktober 1596 erließ das kaiserliche Reichspostgeneralat erstmals eine Postordnung für die Posthalter des Kurses Brüssel – Augsburg – Trient (siehe Ausstellungskatalog: »2000 Jahre Post – Vom cursus publicus zum Satelliten«, Seite 73 [C8]). Die Postordnung von Braunschweig-Lüneburg stammt vom 13. April 1659; im Jahre 1681 war Kursachsen gefolgt. Die »Fürstl. Mecklenburg-Güstrowsche Revidierte Postordnung« datiert von 1693. Erst 1699 folgte Kurbrandenburgs Postordnung.

⁹ Effenberger, Eduard: »Geschichte der Österreichischen Post«, Seite 82–85. Wien 1913. Die einzelnen Punkte wurden mit (Dallmeier, 1977 b): Regest Nr. 479, verglichen und stimmen Punkt für Punkt überein. So ist z.B. die gleiche Forderung nach sechs guten Pferden und 2 Kaleschen etc. auch im Punkt 5 der Postordnung von Kaiser Leopold vom 16. April 1695 für die österreichischen Postmeister und Postbeförderer enthalten.

¹⁰ Wurth: Seite 24.

zuschicken, Posthörner zu gebrauchen oder mit vorreitenden Knechten und aufgebundenen Felleisen Reisende zu befördern. Bei Zuwiderhandlung wird Konfiskation angedroht«.

Diese Reichspostordnung bildete den Abschluß und Höhepunkt dieser Entwicklungsphase. Der postalische und politische Anpassungsprozeß war damit weitgehend abgeschlossen.

Ein »*Erlaubnus-Pollet*« aus Wien für das Erzherzogtum Österreich zeigt die Abbildung 1. In § 15 und 16 der Reichspostordnung vom 17. Oktober 1698 heißt es: »*Personen, die nicht auf der Post ankommen und keinen Postzettel vom Erbgeneralpostamt bzw. den Postämtern Augsburg, Nürnberg, Frankfurt, Köln und Regensburg vorweisen können, dürfen unter Androhung von Dienstentlassung und Todesstrafe nicht weiterbefördert werden. Die Posthalter und Postbeförderer dürfen niemanden – mit Ausnahme im Land angesessener bekannter Personen – abseits der Ordinari-Poststraße führen*« [siehe Dallmeier (1977 b): Regest 479].

Die Reichspostordnung von 1698 bewahrte bis zum Ende des Reiches (1806) ihre Gültigkeit, denn sie wurde von jedem Kaiser nach seinem Regierungsantritt bestätigt und nur ggf. an eine veränderte Praxis oder eingerissene Übelstände angepaßt.¹¹ Die Reichspost konnte sich auf einen öffentlichen Auftrag berufen!

In seinem Buch von 1983 »*Hoch auf dem gelben Wagen – Geschichte und Geschichten um die Postkutsche*« berichtet Erwin Maderholz auf Seite 49/50 (leider ohne Quellenangabe):

»*Taxis wußte im Jahre 1710 auch zu verhindern, daß die selbständige preußische [Landes-] Post über Duderstadt, Gotha, Coburg und Nürnberg Anschluß an die große Handelsstraße nach Hamburg fand. Ihre Post, so erfuhren die Preußen auf dem Umweg über den Reichs[post]-protektor, sei gar nicht erwünscht, weil sie, anders als die Privatfuhrwerke, keine Wegegelder zahle, weil sie, in Rücksicht auf die Wirte, Bäcker, Sattler, Schmiede, Brauer und Weinschenken viel zu schnell gehe und weil die Posten, da sie sich nicht wollen visitieren lassen, allerhand verdächtiges Gesindel ins Land schleppten. Der Kaiser dränge deshalb, in allen Landen sämtliche Personenposten wieder abzuschaffen*«.

Welch seltsame Argumente: Eine Landespost, die zu schnell war und »... *allerhand verdächtiges Gesindel ins Land schleppt*«; »*deshalb*« sollten **in allen Landen sämtliche Personenposten** wieder abgeschafft werden. Dann hätte doch auch den Lehenrößlern und »*concessionierten Landkutschen*« die Personenbeförderung verboten werden müssen. Oder hoffte der Kaiser – mindestens vorübergehend – über ein Verbot von Personenposten, Einfluß auf das landesherrliche Fahrpostwesen ganz generell gewinnen zu können?

Tatsächlich haben zwischen dem 12. Juli und 18. September 1710 zwischen dem kaiserlich-taxisschen und kgl. preußischen Postmeister zu Duderstadt, Johann Christoph Schultzen, einerseits sowie Eugen Alexander von Thurn und Taxis andererseits Verhandlungen stattgefunden, um die Beförderung der preußischen Transitbriefe zukünftig über Duderstadt anstatt über Leipzig zu leiten. Die Vereinbarung zwischen Taxis und dem Kgl. Preußischen Generalerbpostamt, Generalpostmeister Graf von Wartenberg, ist auch tatsächlich zustande gekommen und galt für die Briefbeförderung ab 1. Oktober 1710. Abschließend heißt es in dem Regest: »*Da die Verhandlungen wegen der Nürnberger fahrenden Post, mit der man kgl. preußischerseits zu Coburg kombinieren will, noch nicht abgeschlossen sind, bleibt dieser Punkt ausgenommen*«.¹² Da es offensichtlich dabei geblieben ist, scheinen sich der Kaiser und Taxis mit ihrer Vorstellung – mindestens vorübergehend – durchgesetzt zu haben.

Der Zeitpunkt 1710 gegen Ende des Spanischen Erbfolgekrieges war sicherlich günstig für solche Überlegungen, um »... *in allen Landen sämtliche Personenposten wieder abzuschaffen*«: Kurbayern stand seit 1705 unter österreichischer Administration, Kurfürst Johann Wilhelm war mit seiner **Kurpfälzischen Landespost** gerade gescheitert und Württemberg

¹¹ Die unterm 14. April 1783 von der *Hochfürstlich Thurn und Taxische Regierung* in Regensburg herausgegebene Druckschrift: »*Verordnung und Anweisung für sämtliche bey den Kaiserl. Reichs ordinaire fahrenden Posten angestellte Expeditores und Officialen...*« enthält keine Neuerungen zum Nebenpostieren.

¹² Dallmeier (1977 a): Seite 149 und (1977 b): Regest 550.

hatte gerade erst eine Initiative gestartet, um eine eigene Landespost zu etablieren und von der weder Kaiser noch Taxis etwas gehnt haben dürften.¹³ Ein Schaden entstand der kaiserlichen Reichspost durch ein Verbot von Personenposten kam, da diese bis 1710 kaum über Fahrposten verfügte. Aber: So sehr der Kaiser auch gewollt hätte, diese Entwicklung ließ sich mindestens in Norddeutschland nicht mehr rückgängig machen. Unter dem Schutz und Schirm der *Norddeutschen Postkoalition* war dort das Fahrpostwesen mit der Personenbeförderung zu einem festen Bestandteil der dortigen Landesposten geworden.

Durch den überraschend frühen Tod von Kaiser Joseph I. am 17. April 1711 ist diese Idee dann auch nicht mehr weiter verfolgt worden ...

Erzherzogtum Österreich: Der Kaiser hatte sich – als Erzherzog von Österreich – in seinen Erblanden das Postregal selbst vorbehalten. Weil der Ausbau seiner privilegierten Hof- und Landespost der wachsenden Verkehrsfrequenz nicht zu folgen vermochte, griff Kaiser Karl VI. auf den bis dahin generell ausgeschlossenen gewesenen Privatsektor zurück und nahm gewisse Fuhrleute als sogenannte »*Privilegierte Lehensrössler*« in Vertrag, um damit das postalische Angebot zu verstärken. Ein entsprechendes Regulativ findet sich in der *Post- und Fuhrwesens-Ordnung* unter dem 1. Juni 1726. Danach waren die privilegierten »*allhiesigen Landkutscher und Roßausleiher*« zur Haltung von jeweils 20 Pferden – davon 19 Zugpferde und 1 Reitpferd – berechtigt, womit sie reguläre Personenfahrten neben den Postreisen, mit diesen koordiniert, durchführen durften. »*Um das Publikum bei dieser wohlfeilen Fourage nicht zu beschweren*«, waren die privilegierten Landkutscher einer, in der *Post- und Fuhrwesens-Ordnung* festgeschriebenen, verbindlichen Taxordnung unterworfen nach welcher:¹⁴

»... des Tags von einem Pferd, wann selbes auf vier Meil Wegs als zum Exempel auf Baden, Fischamend, Stockerau, Wolkersdorf und dergleichen Distanz fahren, und selbigen Tag füglich zurückkommen können, einen Gulden, folgsam für vier Roß vier Gulden, wann sie aber etwas weiter, als auf Solenau, Bruck an der Leitha, Stetteldorf, Stirndorf, Gaunersdorf und dergleichen Distanz fahren und nichts destoweniger selbigen Tag wieder zurück kommen müssen, für ein Roß einen Gulden 15 Kreuzer, mithin für vier Pferd fünf Gulden, falls aber die Fuhr auf etlich oder mehrere Tage ginge, sie Landkutscher und Roßausleiher des Tags für ein Roß nur einen Gulden, mithin so viel Pferd und Tag, so viele Gulden, in denen Rast- oder Warttagen aber für jedwedem Pferd nur 36 Kreuzer zu begehren, hingegen nicht nur den Knecht täglich zu verkösten, als für die Roß die Fourage ohne dem geringsten Entgelt derer Reisenden zu verschaffen und den Wagen, auch alles zum Fuhrwesen nötige herzugeben und die Reisenden nach Möglichkeit zu befördern, schuldig und verbunden sein sollen ...«

In **Kursachsen** vermittelten »*concessionierten Landkutschen*« an bestimmten Tagen den Personenverkehr für das einfache Volk. So verkehrte 1750 von Dresden nach Berlin alle 14 Tage eine »*concessionierte Landkutsche*«; nach Altenburg, Chemnitz, Freiberg, Zwickau einmal wöchentlich, nach Bautzen und Görlitz war die Zahl der Passagiere nicht so sicher, daß der Kutscher jede Woche an bestimmten Tagen abgehen konnte, nach Meißen gingen das grüne und das rote Marktschiff, jedesmal einmal wöchentlich hin und zurück.

1.1 Reisescheine, Post-Reise-Erlaubnisscheine und Extrapost-Tor-Passierscheine

Wer früher auf Reisen gehen wollte, brauchte dazu eine Genehmigung: den Reiseschein; ein frühes Beispiel aus der Zeit um die Mitte des 16. Jahrhunderts zeigt die Abbildung 2. Bereits in dem Postpatent aus Prag von Carl Fürst von Liechtenstein als Statthalter von Böhmen vom 31. August 1621 heißt es auszugsweise:¹⁵

»Alß wollen Wir krafft dieses Patents hiermit allen nachgesetzten Postmaistern, deroselben Verwaltern, Postgeförderern, Postillionen und allen anderen, bey denen das Postwesen eingelegt,

¹³ Durch Vertrag vom 13. März 1709 waren die drei Brüder Beat Rudolf, Samuel und Heinrich Friedrich Fischer von Reichenbach im Kanton Bern auf 15 Jahre zu Oberlandpostmeistern in Württemberg bestellt worden. 1715 wurde das Landespostwesen als gescheitert wieder aufgegeben.

¹⁴ Wurth: Seite 27–28. Weitere Einzelheiten dazu auch im Nachtrag mit Anlage 23.

¹⁵ Wurth: Seite 22. Effenberger: Seite 79.

bestellt und angeordnet ist, ernstlich und bey Ungnad, auch Leibes und Lebens würrlicher Straff hiermit gänzlich verboten und inhibiret haben, das hinfürder keinen einzigen, wer er auch sey, wann er nit entweder von Prag auß mit Unserm gegebenen Consens geritten oder von Unserer Fürstlichen Commissions-Cantzley gebräuchige **Erlaubnus-Pollet** fürzuweisen hat, unterwegs auff die Post zu sitzen verstatten, einige Roß passieren noch folgen lassen, sondern dieselben gantzlichen abweisen sollen...«.

Ex-Stammfurg F. Mache, Frankfurt



Abb. 1: Post-Reise-Erlaubnisschein, ein vorgedrucktes Formular in Kupferstich-Ausführung, handschriftlich ergänzt: »Der Röm.-Kaysert. Mayest. Herr Obrister Hoff-Postmaister geliebe vor den H. Wilhelm Jos. Gylden nach Prag die nöthige Post-Pferdt abfolgen zulassen. Wienn den 3^{ten} X^{bris} [Dezember] 1702 / Unterschrift«; darunter das Wappen des Grafen von Kaunitz. Der Paß garantierte, daß dem Grafen die erforderlichen Postpferde zwischen Wien und Prag als Vorspann für seinen hochherrschaftlichen Reisewagen (Equipage) zur Verfügung gestellt wurden. – Erst das kaiserliche Patent vom 9. Februar 1857 hob die Ausweisung von Postreisenden durch Passierscheine oder Pässe wieder auf.

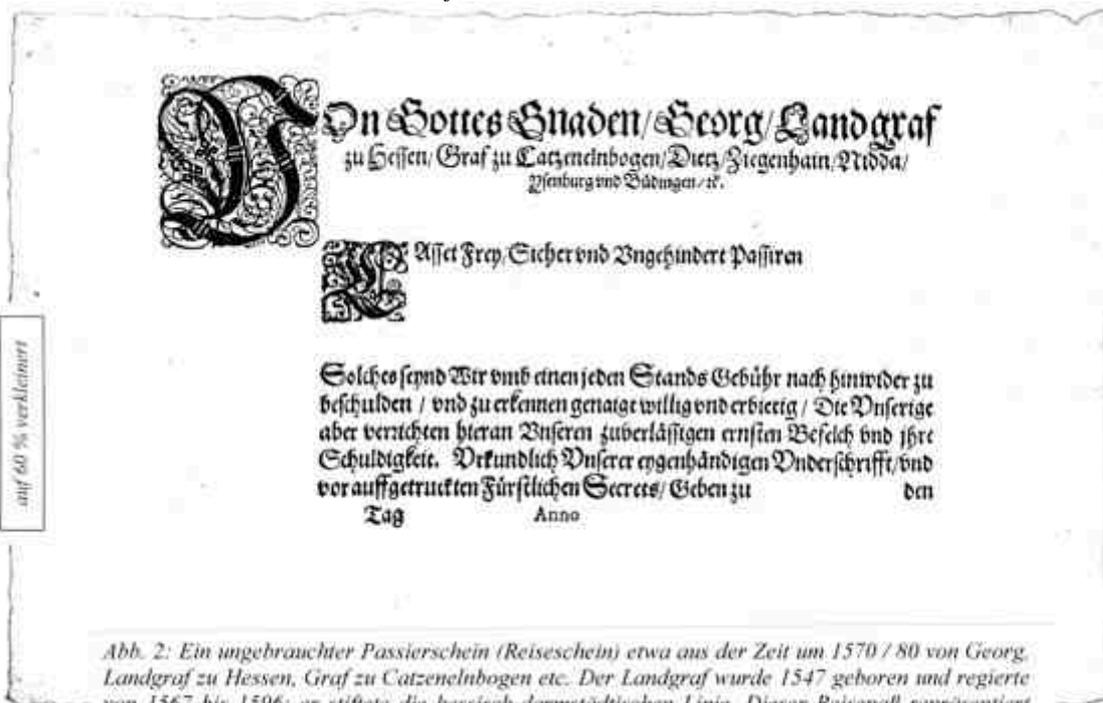


Abb. 2: Ein ungebrauchter Passierschein (Reiseschein) etwa aus der Zeit um 1570 / 80 von Georg Landgraf zu Hessen, Graf zu Catzenelnbogen etc. Der Landgraf wurde 1547 geboren und regierte von 1567 bis 1596; er stiftete die hessisch-darmstädtischen Linie. Dieser Reisepaß repräsentiert einen der ältesten, bekannten Exemplare.

Damit Kuriere oder Reisende – besonders in dringenden Regierungsaufträgen – möglichst schnell mit Extrapost- oder Kurier-Pferden versorgt werden konnten, mußten primär die städtischen Posthalter und sodann auch die Wachen an den Stadttoren – besonders nach dem Schließen der Stadttore – entsprechend angewiesen werden. So sind solche Extrapost-Tor-Passierscheine besonders aus den Residenzstädten bekannt geworden (Abbildung 3 und 4). Mit den Lohnfuhrscheinen selbst haben diese aber nur ganz am Rande zu tun. Um fremden, unbekanntenen Personen – die nicht mit der Post angekommen waren – nicht möglicherweise deren Flucht zu ermöglichen, sollten diese nur dann per Extrapost reisen dürfen, wenn sie einen besonderen Tor-Passierschein vorweisen konnten.¹⁶ Damit diese aber auch nicht mit Hilfe eines Fuhrmanns entwischen konnten, wurden diese verpflichtet, beim Postamt einen Passierschein zu beantragen. Und dort wußte man genau Bescheid über alle Reisenden: Denn wer früher mit der Post reiste, mußte dem expedierenden Beamten stets seinen Stand und Namen angeben. Diese Angaben wurden im Fahrbilliet sowie im Personenmanual eingetragen. Erst sehr spät im 19. Jahrhundert (z. B. in Sachsen 1859¹⁷) wurde diese inquisitorische Auskundschaftung der Postreisenden eingestellt (siehe auch den Text zu Abb. 1).

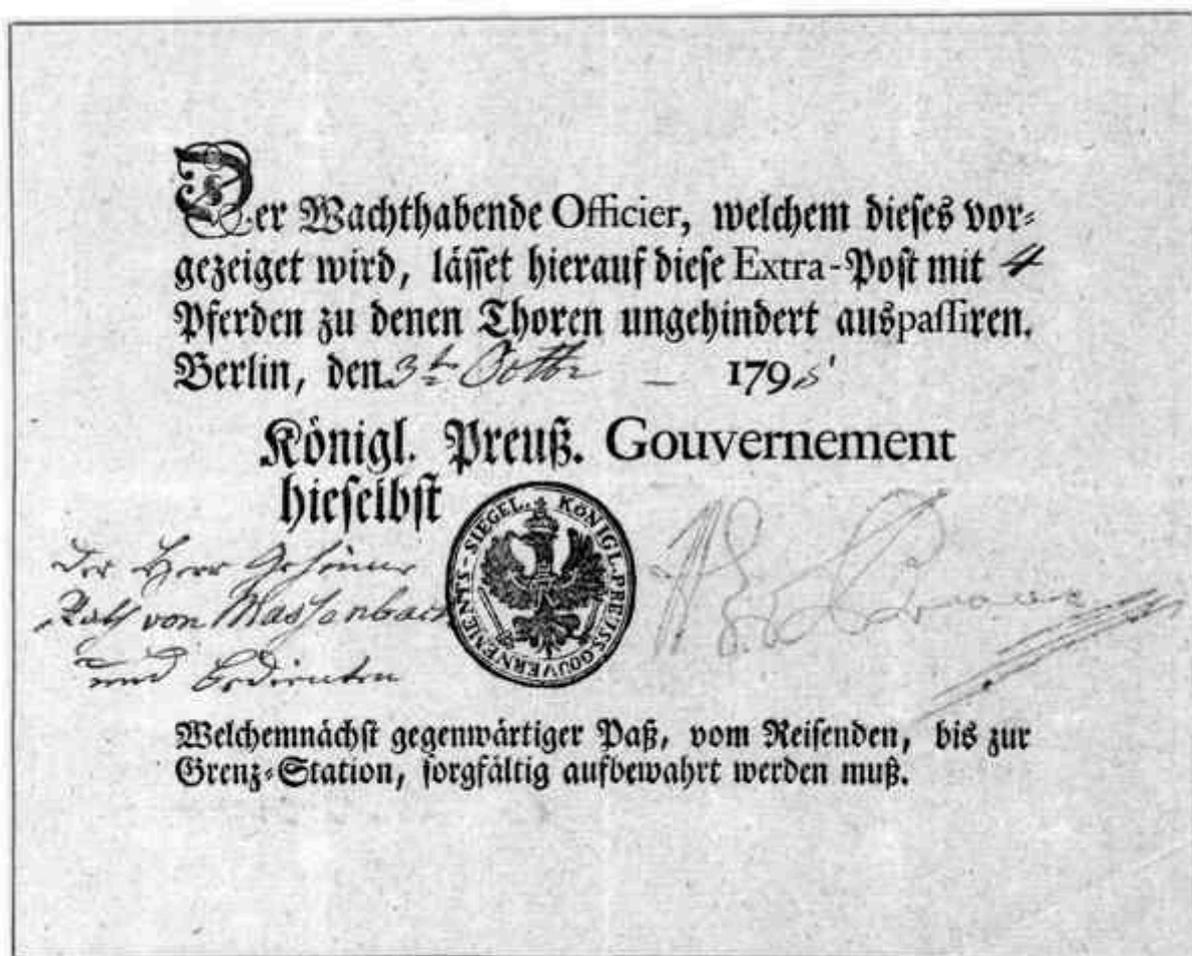


Abb. 3: Extrapost-Tor-Passierschein des »Königl. Preuß. Gouvernements« zu Berlin mit einem schwach abgeschlagenen Stempel (rechts vom Siegelstempel) zum Passieren für den »Herrn Geheimen Rath von Maschenbach und Bedienten« vom 3^{ten} Oktober 1795. Auf der Rückseite befinden sich handschriftliche Hinweise, die der Abrechnung dienten: »9 Rthlr. bis Potsdam / 6 Gr. Schmiergeld dem Schirrmeister«, was dem Reiseziel und dem Betrag für 4 Extrapostpferde von Berlin nach dem 4 Meilen entfernten Potsdam entsprach.

¹⁶ Siehe Abb. 4 (Seite 14).

¹⁷ Schaefer, Gustav: »Geschichte des Sächsischen Postwesens ...«, Seite 237. Dresden 1879.

Vorlage: Temming, Rolf L.: »Das Transportwesen im Wandel der Zeiten«, Seite 88. Bielefeld, ohne Jahresangabe.



Der Fuhrmann von Frammersbach, ein Holzschnitt von Jost Ammann, 1577.

Die damaligen Fuhrmannsgasthöfe waren die frühen Drehscheiben des Verkehrs. Treffpunkt der »Weltbefahrenen« und Nachrichtenbörse. Man konnte sich auf den Straßen, traf sich immer wieder. Da gab es »Fuhrmannsdörfer« wie Frammersbach bei Lohr am Main, deren meiste Einwohner ihren Lebensunterhalt mit dem Transport über Land verdienten und überall als zuverlässig-nüchterne Frachtführer gern gesehen waren.

Vorlage: Ausstellungskatalog »Zeit der Postkutschen – Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900«, Seite 43. Deutsches Postmuseum Frankfurt am Main, 1992.



Das mit häutern abwechselnd Reiter
 Nam eine Schutzhütte, die sich bei fröhen und nach regnen
 Voller Anstehen zum an fuhren, hiesig vorkommen
 Vorne ein Baum an die Reiter, die sie sitzen nicht und jenseits
 Was fast fern, weil sie nur eine sind / von Reiteren fort
 Jacob Weyermann del.

Le Roulage en voyageant
 Les voyageurs ont le roulage
 Avant à eux aller marche
 Ce lieu ne se peut dire d'aujourd'hui
 Il faut aller se soulager
 Com. P. de la Gu. del. J. Ch. Weyermann, sculpsit. 1757.

Vermutlich um 1740/50 entstanden insgesamt sechs Blätter des Augsburger Zeichners Jacob Christoph Weyermann (1698–1757). Mit einem kurzen Erläuterungstext in deutscher und französischer Sprache versehen, illustrierten sie die Beförderungsmodalitäten der frühen Neuzeit.



Altdeutscher Koblwagen

Ein altdeutscher Koblwagen, bespannt mit drei Pferden. Kaiser Leopold gestattet in seiner Postordnung vom 16. April 1695 seinen Posthaltern in seinem Erzherzogtum Österreich die Verwendung leichter Chaisen, die von 2 Pferden gezogen werden konnten, denn »... die anderen Chaisen, so nur von einem Pferd geführt werden, wie auch die schwere grosse Kobl-Wägen sollen allerdings verboten seyn und bey Straff von den Post-Beförderern keineswegs zu befördern seynd« (vergl. Seite 7).

Quelle: Temming, Rolf L.: »Das Transportwesen im Wandel der Zeiten«, Seite 84. Bielefeld (ohne Jahresangabe).

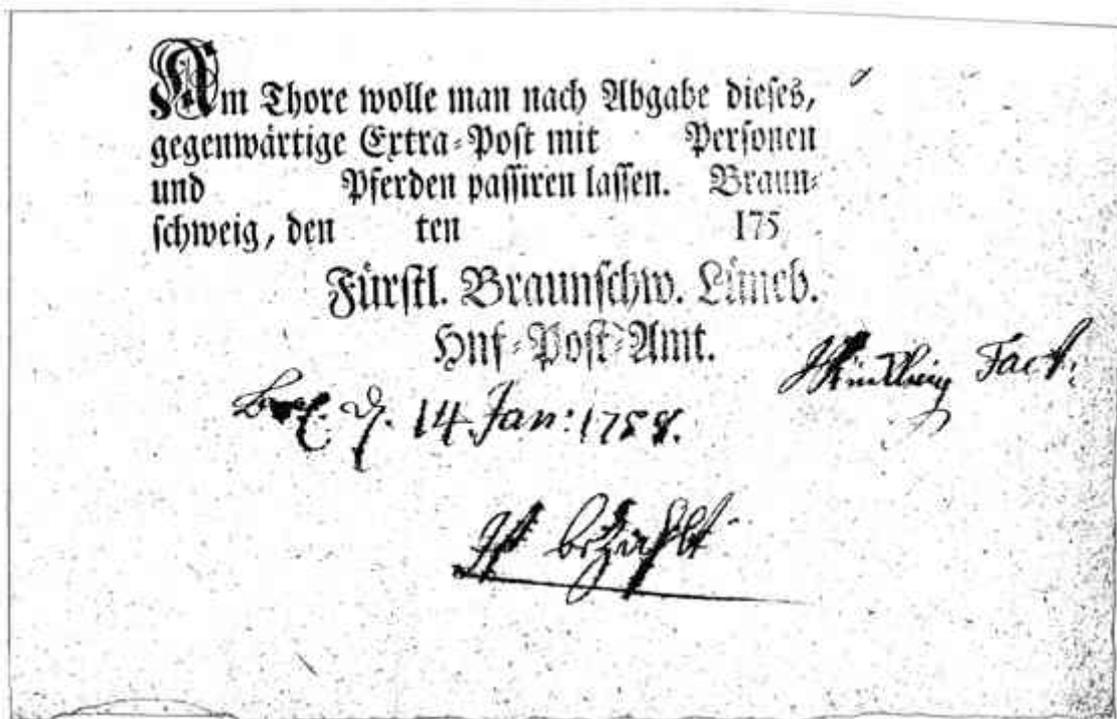


Abb. 4: Ein Extrapost-Tor-Passierschein aus Braunschweig vom 14. Januar 1758 mit einem mageren handschriftlichen Zusatz: »Ist bezahlt«.

1.2 Die Norddeutsche Postkoalition und ihre Landesposten

Noch während des Dreißigjährigen Krieges (1618–1648) hatten Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel begonnen, eigene Landesposten zu etablieren. Am 26. März 1662 hatte Kaiser Leopold I. der Reichspost das Betreiben von Fahrposten strikt verboten. Die Norddeutsche Postkoalition stemmte sich vehement gegen das Reichspostmonopol (vergl. Seite 7). Dadurch gab es in Norddeutschland eine andere postalische Entwicklung als in Süddeutschland.

1.3 Die Personen-, Kurier- und Estafetten-Beförderung durch die Extrapost

Mit der Ausbreitung der norddeutschen Landesposten – meist Fahrposten – erwuchs den Boten und Lohnkutschern jedoch zunehmend Konkurrenz durch die landesherrlichen Posthalter, die ihnen die Reisenden und deren Gepäck streitig machten. Ein vertragliches Gehalt erhielten die Posthalter von den landesherrlichen Postadministrationen jedoch nur für die Ordinari-Ritte und -Fuhren, d.h. für die fahrplanmäßige Beförderung der reitenden und fahrenden Posten. Der Kurier- und Extrapost-Fuhrdienst (in Preußen 1698 eingeführt) wurde dagegen (von Ausnahmen abgesehen¹⁸) auf eigene Rechnung der Posthalter betrieben. Diese stellten auch alle Betriebsmittel: Personal, Stallungen, Haltung von nicht-ärarischen Kutschen, Schlitten und Remisen, zusätzliche Pferde (die nicht bei der Feldarbeit usw. eingesetzt werden sollten) für Kuriere und Estafetten, Schmiermittel, Sattel, Zaumzeug, Futter, etc. bereit. Daher wurden die von den Kurieren und Extraposten erhobenen, tariflich festgelegten Zahlungen nicht mit der Postverwaltung abgerechnet; sie verblieben ohne Abzug den Posthaltern, die damit ihre »*Ordinari-Einnahmen*« teilweise erheblich aufbessern konnten. Dieser Teil des Einkommens war es, der eine Posthalterei, vor allem an einer vielbefahrenen Route, zu einer Goldgrube machen konnte. Der Postreiter bzw. Postillion war Knecht beim Posthalter und bezog auch von diesem seinen Lohn: Ihm stand lediglich das tarifmäßig festgelegte Trinkgeld bei den Extraposten zu. Der Posthalter haftete auch für das Fehlverhalten seiner Postillione. Die Postverwaltung stellte ihnen lediglich alle 1½ Jahre unentgeltlich dessen Dienstuniform, das Posthorn und ggf. die Dienstausszeichnung zur Verfügung.

Mit der Einführung der (fahrplanmäßigen) Fahrposten war auch eine Verbesserung in der Qualität des Reisens einher gegangen: Die Reisedauer und -kosten waren kalkulierbar geworden. Das Anwerben und Aushandeln individueller Fuhrleistungen mit den Bauern oder Fuhrleuten sowie die damit verbundenen unvermeidlichen Wartezeiten entfielen. Drohte einem Reisenden einmal ein längerer Zwischenaufenthalt, so konnte er relativ schnell per Extrapost seine Reise fortsetzen. Alle diese Annehmlichkeiten trugen dazu bei, daß die Fuhrunternehmer mehr und mehr das Nachsehen hatten.

So waren es ursprünglich die Posthalter, die den Fuhrunternehmern das Geschäft entzogen. Und bald schon empfanden sie es als schmerzlich, wenn private Fuhrunternehmer den Reisenden Pferde und/oder Fuhrwerke vermieteten, da ihnen damit nicht nur der Verdienst entging und der pflichtgemäße Aufwand, den die Posthalterei erforderte, nicht voll genutzt werden konnte. Dazu kam, daß die Regenten in den eigenen Landesposten eine Einnahmequelle sahen. Und: Je mehr Verkehrsaufkommen den privaten Fuhrleuten entzogen und der eigenen Landespost übertragen wurde, und je sparsamer bei der Postadministration gewirtschaftet wurde, umso höher mußten die Erträge für die Staatskasse sein. Am leichtesten ließ sich bei den Gehältern für die Posthalter sparen. Darum setzte die Postadministration die Ritt- und Fuhrgelder der Posthalter möglichst niedrig an; – mochten sich diese doch bei den Einnahmen aus dem Reiseverkehr schadlos halten! Somit sparte die Postadministration auf Kosten der Reisenden und war damit nicht ganz unschuldig an dem ebenfalls auf dem Rücken der Reisenden ausgetragenen Krieg zwischen den Posthaltern und Fuhrunternehmern.

¹⁸ Wo es sich besonders lohnte, unterhielten auch vereinzelt die Landesposten sogenannte »*ärarische Posthaltereien*«, die auf unmittelbare Staatsrechnung betrieben wurden. Wegen des großen Bedarfs an Pferden unterhielt z.B. die bayerische Postverwaltung in München und Nürnberg um 1845 sowie die sächsische Postverwaltung ab 1859 in Schwarzenberg wegen des Badebetriebes in Karlsbad eine ärarische Posthalterei.

Passierte ein privates Fuhrwerk eine Poststation, ohne daß die Dienste des Posthalters in Anspruch genommen wurden, so versuchte dieser einen Ausgleich für seinen Verdienstausfall geltend zu machen, indem er eine Gebühr forderte, die sich nach der Zahl der vorgespannten Mietpferde, der Länge des zurückgelegten Weges sowie der Anzahl der beförderten Personen richtete. Dies war die sogenannte Lohnfuhrabgabe oder das Stationsgeld. Dieses Geld hatte nichts zu tun mit den zahlreichen anderen Gebühren, die von verschiedenen Landes-, Stadt- und Gemeindeverwaltungen erhoben wurden, wie Wege-, Brücken-, Pflaster-, Torpassier- oder Fährgeld.

Rechtsstellung des Extrapostwesens: Im Gegensatz zu der ordentlichen Personenbeförderung mit dem fahrplanmäßigen Postwagen, welche den Bedürfnissen der Allgemeinheit diene, stellte die Beförderung mit der Extrapost ein außerordentliches Beförderungsmittel im Personenverkehr (einschließlich des Gepäcks für die Reisenden) dar. Sie wurde ausschließlich auf besonderes Verlangen eines Reisenden ausgeführt. Da ihr die Eigenschaft eines allgemeinen Verkehrsmittels bzw. eines **gemeinnützigen Zweckes** fehlte, wurde ihr seitens der Postverwaltung eine Verbindlichkeit zur Extrapostbeförderung nur im beschränkten Umfang zuerkannt. Meist – besonders nach 1815 – wurden die Orte, von und nach welchen Extraposten ausgeführt wurden, durch die Postverwaltung einzeln bezeichnet. Doch war es dem freien Willen des Posthalters überlassen, Extraposten auch nach anderen Orten auszuführen. Dem Wesen der Extrapost entsprach es aber auch, daß sie nicht, wie die ordentliche Post, an die Einhaltung bestimmter Kurszeiten gebunden war. Dagegen war die Dauer der Beförderungszeit auf den einzelnen Strecken (besonders nach 1815) von der Postverwaltung festgesetzt worden; in der Regel betrug sie 45 Minuten pro Meile, konnte jedoch auf 35 Minuten gegen eine erhöhte Gebühr beschleunigt werden (sog. *Kurierbeförderung*). Die Blüte der Extrapost fällt in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn verlor sie schnell an Bedeutung.

Aus allen diesen Gründen nahmen die Posthalter eine nicht eindeutig bestimmbare Zwischenstellung zwischen privaten Fuhrunternehmern und Postbediensteten ein.

2 Die Lohnfuhr-, Stations- und Passier-Scheine bei den norddeutschen Landesposten zwischen 1692 und 1806

Soweit ich feststellen konnte, führen die frühesten Spuren nach Kursachsen; speziell nach Leipzig. Der dort ab 1692 kostenlos ausgegebene »*Post-Hauß-Zeddul*« = Tor-Passierschein wurde dann im Jahre 1703 in Kurbrandenburg/Preußen ebenfalls eingeführt und war – bei Vermeidung von 20 Talern Strafe – beim Tor-Schreiber abzugeben. Im Jahre 1709 wurde der kostenlose Tor-Passierschein in Kurbrandenburg zu einem kostenpflichtigen Lohnfuhrschein weiterentwickelt: »*Ein Gesetztes*« war jetzt an die Post-Kasse zu entrichten. Das Fehlen des Tor-Passierscheins wurde in Kursachsen erst ab 12. Oktober 1709 mit 20 Rgfl. [Rheinische Gold-Gulden] Strafe belegt. Eine gegenseitige Beeinflussung ist wahrscheinlich.

Doch nun der Reihe nach.

2.1 Kursachsen und seine Torpassierscheine zwischen 1692 und 1806

Erstmals heißt es in der Verordnung von Kurfürst Johann Georg IV. zu Sachsen vom 20. Januar 1692, »... daß die Land-Kutscher und Bothen zu **Leipzig** keine Briefe und Paquete sammeln, auch kein Post-Horn führen« dürfen, und daß sie gemäß Punkt 6 »ohne **Post-Hauß-Zeddul** nicht zum Thor ausgelassen werden« sollen. Dieser »*Post-Hauß-Zeddul*« war ihnen von den »*Post-Bedienten ohne Entgeld und Versäumniß zu geben*«. ¹⁹

Diese Verordnung galt zunächst nur für Leipzig und die Einführung des »*Post-Hauß-Zedduls*« scheint in den zuständigen Gremien auf breiter Basis diskutiert worden zu sein,

¹⁹ Gesetzessammlung »Codex Augusteus ...«, Band II, IV. Buch, VI. Capitel: Von Post-Sachen, Spalte 1013–1014. Leipzig 1724.

denn auch der Leipziger Kommerzienrat und Ratsherr Johann Jacob Kees schlug dessen Einführung in seinem Schreiben vom 21. Januar 1692 an den Kurfürsten vor (siehe Anlage 1). Ab 1. Oktober 1692 war Johann Jacob Kees kursächsischer Oberpostmeister.

Die kursächsische »**Post- und Tax-Ordnung**« vom 19. Mai 1693 galt nun für das ganze Land einheitlich. Unter Artikel I, Punkt 9 (auszugsweise), sowie in Punkt II und III heißt es:²⁰

»9. ... *Wie denn ferner zu Vorkommung alles Unterschleiffs die Kutscher und Boten jedes-mahl einen Zeddul, welcher ihnen zum Beweis, daß sie sich im Post-Hause angegeben, von denen Post-Bedienten ohne Entgeld und ohnaufhältlich zu ertheilen, im Thor abgegeben, und ehender nicht hinaus paßiren sollen.*

II. *Kutscher und Fuhrleute sollen keine andere Briefe, als diejenigen, so zu denen Fracht- und Pack-Gütern gehören, annehmen und bestellen, auch keine Paquete, welche unter 20 Pfund schwer seyn, annehmen. Sondern dieselben an die Churfürstl. Post-Aemter verweisen, bey Zwanzig Reichsthaler Straffe.*

III. *Ingleichen auch die Kutscher keines Orts an den ordentlichen Post-Tagen, ohne Vor-bewust des Post-Amtes, mit Passagieren dahin abfahren, wo die Chur-Fürstl. Ordinar-Posten abgehen, auch sonsten keines weges im Ankommen und Abgehen gewisse Tage halten*«.

Unter dem 27. Juli 1693 beklagt sich der Oberpostmeister Johann Jacob Kees beim Rat der Stadt Leipzig und fordert diesen auf, seinen Zöllner »im Hallischen Thore« anzuweisen, auch die aus den Nachbarländern kommenden Kutscher und Boten – aus Halle, Köthen, Berlin, Wittenberg und Zerbst, die ihre Relaisstationen in den Leipziger Gasthäusern genommen hatten – erst nach Vorlage des »Post-Hauß-Zedduls« passieren zu lassen (siehe Anlage 2). Einerseits war für ihn die Gleichbehandlung aller Fuhrleute wichtig; andererseits konnte man ganz nebenbei auch noch einen besseren Überblick über den Umfang des Personenverkehrs mit den Nachbarorten erlangen. Ob seine Bitte Erfolg hatte, konnte ich nicht feststellen.

Die Auflagen und Einschränkungen für die Lohnkutscher wurden von Jahr zu Jahr größer. Einen guten Überblick bzw. eine Zusammenfassung liefert das REAL-Register im »Codex Augusteus ...« zum Stichwort »**Kutscher**«. Für die Jahre von 1661 bis 1722 heißt es dort:

»Kutscher sollen keine Briefe und Paquete einsammeln, und mit sich führen, II. 1006. 1024 1033. Kutscher sind, wenn sie hinaus und herein fahren, zu visitieren, II. 1006. 1007. 1055. Kutscher sollen an Post-Tagen nicht abfahren, II. 1024. 1054. Kutscher müssen bey dem Abreisen Zettel im Post-Amte nehmen, II. 1054. Kutscher werden ohne dergleichen Paßier-Zettel von der Post zum Thore nicht hinausgelassen, II. 1036. 1038. 1954. Kutscher sollen sich bey dem Ankommen und Abreisen im Post-Amte melden, II. 1054. Kutscher sollen mit den Personen, so sie führen vors Post-Haus fahren, II. 1037. Kutscher haben sie aber nur Waaren, so müssen sie vor die Waage rücken, II. 1038. Kutscher sollen keine unter 20 Pfund wiegenden Paquete mit sich nehmen und bestellen, *ibid.* Kutscher sollen die Briefe und Paquete in die Post liefern, II. 1055. Kutscher auch bey Straffe keine Post-Livree noch Post-Horn führen II. 1089.«

Damit haben wir bereits einen recht vollständigen und phantastischen Überblick zum Nebenpostieren in Kursachsen durch die Landkutscher gewonnen, ohne noch viele Einzelheiten näher untersuchen zu müssen. Lediglich der Hinweis »Kutscher müssen bey dem Abreisen Zettel im Post-Amte nehmen« soll noch näher erkundet werden. Erstmals war bereits unter dem 12. Oktober 1709 eine Verordnung erlassen worden (Tom. II, Spalte 1035/36), in der auf den Passier-Zettel eingegangen wird. Auszugsweise heißt es dort:

»Als haben Se. Königl. Majestät ... hierdurch zu befehlen ... erachtet, daß kein Bürger, Fuhrmann, Bauer, oder sonst jemand, bey Vermeidung der in der Post-Ordnung ausgedruckten Straffe derer 20 Rgfl. [Rheinische Gold-Gulden] ..., die mit Extra-Posten oder auf andere Weise ankommende Passagiers ... wenn diese sich der Land-Kutschen oder Frachtwagen gebrauchen wollen, sie doch nicht eher, als bis ihre Pässe von der Obrigkeit des Ortes examiniert, und wieder unterschrieben worden, aufnehmen, und sie die Landkutscher und Fuhrleute **eher nicht, als bis sie im Posthaus den Passier-Zettel erhalten** und in dem Thore wieder abgegeben haben, von ihrem Orthe ausfahren ...«

²⁰ »Codex Augusteus ...«: Band II, Spalte 1019 – 1026.

Unter dem 2. Januar 1710 wurde dieser Befehl noch einmal wiederholt (Spalte 1037/38). In der Post-Ordnung vom 27. Juli 1713, Paragraph 17, heißt es dann auszugsweise:

»Da nun die Land-Kutscher und Bothen, ehe sie abreisen, sich in denen Post-Häusern, ... anmelden, und zum Beweiß, daß es geschehen, in dem Post-Hause gewisse Zettel, welche ihnen ohne Entgelt jedesmahl auszustellen, nehmen, ohne deren Vorlegung aber an den Thoren keineswegs passiret, oder an verschlossenen Orten von denen Accis- und dergleichen Bedienten ... abgefertigt werden, die Thorwärter, Zöllner und dergleichen Leute, auch darauf bey 2 Thaler Straffe vor jeden ohne Zettel hinaus gelassenen Kutscher oder Bothen mit allen Fleiß Acht haben sollen...«

Am 26. März 1712 kam ein Vergleich zwischen der Sächsischen und Preußischen Landespost wegen der von Dresden über Baruth nach Berlin gehenden Landkutsche zustande. Diese bekam jetzt Konkurrenz durch eine wöchentlich zweimal gehende **Briefpost**. Dafür wurde ein gemeinschaftlicher Postillion verpflichtet, der – jährlich wechselnd – einmal die sächsische, dann die preußische Uniform mit Schild zu tragen hatte. Der preußische Fuhrunternehmer, der in Baruth (Brandenburg) wohnte, war offensichtlich auch weiterhin mit dem Transport von Reisenden und Kaufleuten auf der Strecke Berlin–Baruth–Dresden unterwegs. Gustav Schaefer berichtet in seinem Buch *»Geschichte des Sächsischen Postwesens«* auf Seite 62:

»Vorher [vor 1712] verkehrte zwischen Dresden und Berlin nur eine sogenannte Landkutsche, mit welcher – obgleich sie kein Unternehmen der Postverwaltung war – außer Reisenden auch Briefe und Pakete befördert wurden. Für jede Person, welche mit der Landkutsche aus Berlin abfuhr, mußte der in Baruth wohnende Unternehmer

1½ Groschen an das Berliner Hof-Postamt,

2 Groschen an den Wagenmeister, und

1 Groschen an den Briefträger,

an die Post also zusammen 4½ Groschen entrichten«.

Offensichtlich hat der Unternehmer auch noch 1824 sein Fuhrgeschäft betrieben; wahrscheinlich hat er den Kurs sogar bis nach Bautzen erweitern können, wie die Abbildung 42 belegt.

Erstmals legten die Artikel 16–18 der kursächsischen Postordnung vom 27. Juli 1713 Einzelheiten über die Passierscheine fest. Die Lohnkutscher mußten sich vor Antritt ihrer Fahrten bei ihrem örtlichen Postamt melden und ihre Reise unter Angabe von Tag und Ziel anmelden. Zur Kontrolle erhielten sie kostenlose Passierscheine, die sie an den Stadttore bei den Torwächtern und unterwegs bei den Zöllnern vorlegen mußten; andernfalls wurden 2 Taler Strafe fällig. Nach dem Mandat vom 14. August 1725 mußten die Land-, Lohnkutscher und Fuhrleute, die Briefe oder Pakete unter 20 Pfund bei sich führten, 10 Taler Strafe zahlen. Gleichzeitig wurde die Abgabe von **2 Groschen pro Person zur Postkasse** eingeführt, die an das Ober-Postamt abzuführen war. *»Postmeister haben sich davon nichts anzumaßen«* ergänzt die Verordnung vom 27. März 1726.²¹

Mit der Ober-Postamts-Verordnung vom 6. September 1753 wurden weitere Ausführungsbestimmungen erlassen; insbesondere zur Befreiung von den Lohnfuhrabgaben (Punkt 1–12). Diese entfiel u.a. auch für die Rückfahrt, aber nur, wenn diese noch am gleichen Tag erfolgte. Einmal bezahlt, galt der Passagierzettel in ganz Kursachsen; *»... gleichwie auch [für] die ausländischen Land- und Lohnkutscher, welche in oder durch das Chursächsische fahren, wenn sie auf der ersten Poststation dieses Personengeld abgeben, mittelst Producirung des erhaltenen Passagier-Zettels, an anderen Orten bis zur Retour, wenn diese nicht denselben Tag geschiehet, ebenfalls befreyt sind«.*

Unter dem 20. Januar 1756 wurde die Strafe für die Lohnkutscher erhöht, *»wenn dieselben die Passagier-Zettel auf die mit sich führenden Personen nicht gehörig lösen, oder die gesetzte Abgabe davon an 2 Gr. zu erlegen sich verweigern, auf Ein Neuschock, oder 2 Rthl. 12 Gr. bestimmt«.*²²

²¹ Codex Augusteus, 1. Fortsetzung (1724–1771): Spalte 1751/52 bzw. 1754 (zitiert nach dem Real-Register).

²² Codex Augusteus, 1. Fortsetzung (1724–1771): Spalte 1797–1800, bzw. Spalte 1800–1801.



Abb. 5: Passierschein für einen Lohnkutscher, ausgestellt vom Postamt Freiberg vom 29. April 1732 für eine Fahrt nach Leipzig mit Postverwalter war seit 1725 Israel Richter.

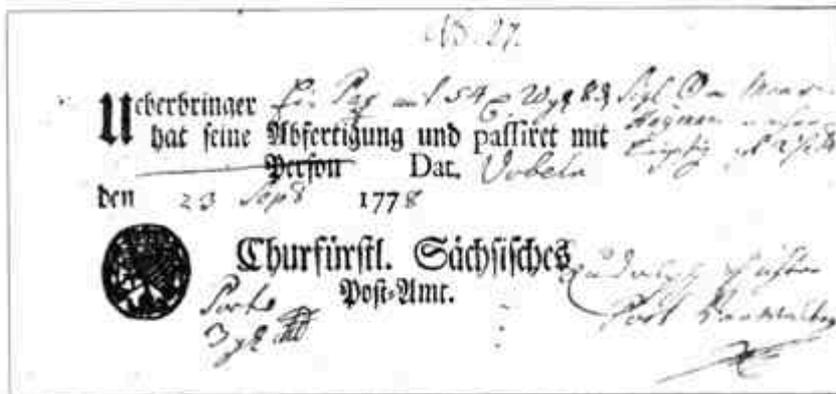


Abb. 6: Vermutlich weil die Aufgabe-Rezepissen ausgegangen waren, wurde hier ein Passierschein für einen Lohnkutscher aushilfsweise am 23. September 1778 vom Postamt Döbeln verwendet.

Unter dem 12. November 1774 und 5. März 1776 wurde an die Bestimmungen noch einmal zusammenfassend erinnert.²³ Weitere Änderungen oder Ergänzungen bis zum Jahre 1806 scheinen nicht vorgenommen worden zu sein. Lediglich ein Passierschein aus Kursachsen aus dem Jahre 1732 sowie ein zweckentfremdeter Schein aus Döbeln von 1778 ist mir bisher bekannt geworden (Abbildung 5 und 6).

2.2 Die Entwicklung der Lohnfuhrzettel in Kurbrandenburg/ Preußen ab 1703

Wie das Reglement vom 23. Dezember 1698 beklagt, war erstmals Anno 1685 ein Reglement für Lohnkutscher und Fuhrleute ergangen, das aber kaum befolgt worden war.²⁴ Ab April 1691 bis Juli 1709 wurden die nachfolgenden Verordnungen zum Fuhrwesen erlassen und schrittweise erweitert und verschärft, um mehr Einheitlichkeit im Lande durchzusetzen:

- **28. April 1691:** In der »Nachricht, an welche Oerter aus der Churfürstl. Brandenburgischen Residentz Berlin Briefe bestellet werden können ...« heißt es unter Punkt 4: »Es soll kein Fuhrmann andere Briefe als die, so zu den Fracht- und Pack-Gütern gehören, einsammeln und bestellen, auch keine Paquete, welche unter 20 Pfund schwer seyn, annehmen, sondern dieselbe an die Churfürstliche Post-Aembter verweisen, bey 10 Thlr. Straffe, und anderer ernsten Beahndung. Die Fuhrleute sollen auch keines Orts an den ordentlichen Post-Tagen ohne Vorbewust des Post-Ambts mit Passagieren dahin abfahren, wohin die Churfürstlichen Posten ordinariè abgehen, auch sonst keineswegs im Ankommen und Abgehen gewisse Tage halten«.

²³ Codex Augusteus, 2. Fortsetzung (1772–1800): Spalte 505 bzw. 514.

²⁴ In der Gesetzessammlung von C. O. Mylius »Corpus Constitutionum Marchicarum« (IV. Teil / I. Abteilung / III. und IV. Kapitel) ist diese Verordnung von 1685 leider nicht enthalten. Ebenso fehlen dort die bei Stephan, Seite 117, erwähnten Edikte vom 17. März 1700 (s. Anm. 25), 13. Oktober 1704 und 31. Juli 1708.

- **23. Dezember 1698:** Nach dem »Reglement, wegen derer Land-Kutscher und Fuhrleute im Magdeburgischen, so auch auf dem Cours nach Hamburg bis Saltzwedel, [war] zu beachten, daß (Pkt. 6) die Fuhrleute auf denen beyden wöchentlichen ordinairn Post-Tagen keine Fracht annehmen, und abfahren solle, es sey dann, daß die Post vorher besetzt ... auch von denen noch übrigen Passagieren keine Extra-Post verlangt wird, solchenfalls mag der Fuhrmann ... auch auf denen Post-Tagen, jedoch erst vier Stunden, nachdem die ordinaire Post abgegangen, abfahren...«. Nach Punkt 7 mußten »alle reisenden Leute, welche ... sich dieses Fuhrmanns bedienen wollen, sich bey Seiner Churfürstlichen Durchl. Commissario angeben ...«. Unter Punkt 8 heißt es: »Damit aber ... die Passagiers nicht von der Discretion der Fuhrleute dependieren, und von ihnen übersetzt werden mögen, so soll denen Fuhrleuten in denen Städten (sechs) gute Groschen, denen auf dem Lande und Dörffern aber (vier) gute Groschen für die Meile von jedem Pferde bezahlet [werden], auch kein Passagier mehr Pferde als er vonnöthen hat, zu nehmen obligiret werden, welches der Commissario der Billigkeit nach zu judiciren hat«. Die Fuhrleute sollten (Punkt 11) »... mit einerley und ungewechselten Pferden abfahren, ihre Personen und Fracht bey dem Commissario angeben, und ... von jeden Rthlr. einen Gr. bezahlen...«
- **2. November 1699:** Nach dem »Declaratio des den 23. December 1698 publicirten Fuhr-Reglements« mußten die Reisenden u.a. den Wagenmeistern 2 Groschen für ihre Mühe zahlen.
- **17. März 1700:** Das Reglement für das Fürstentum Halberstadt bestimmt, was Reisende pro Meile für 3, 4 bzw. 6 Pferde nach dem »Chur-Fürstl. Fuhr-Reglement« zu zahlen haben.²⁵
- **30. August 1700:** Das »Fuhr-Reglement in denen Residentzien« beschränkte die Wartezeit für den Fuhrmann auf 2 Stunden. Für die Pferde und den Wagen wurden 7 Gutegroschen pro Pferd und Meile fällig. Das Gewicht für mitgeführtes Gepäck durch die Passagiere wurde begrenzt.
- **1. Dezember 1703:** Das Patent bestimmte, »daß Fuhrleute einen Zettel wegen derer Passagiers im Post-Ambte nehmen sollen«. Dieser war – bei Vermeidung von 20 Talern Strafe – beim Tor-Schreiber abzugeben. **Erstmals wird hier ein Torpassierzettel erwähnt.**
- **18. April 1709:** »Edict, wegen derer Post-Zettel, so die Fuhrleute nehmen sollen, welche um Lohn Personen fahren«. Darin war vorgeschrieben, daß die Fuhrleute vom Postamt **zwei** Zettel erhalten: einer war am Stadttor abzugeben und der andere unterwegs an den Zollstationen vorzuzeigen und an der letzten Zollstation abzugeben. »Ein Gesetztes« war an die Post-Kassa zu entrichten. Reisende durften nur bis zur nächsten Poststation befördert werden; auch wenn sie vorhatten, noch weiter zu reisen. Zuwiderhandlungen waren mit 12 Talern Strafe zu ahnden.
- **6. Juli 1709:** »Edict, daß Gast-Wirthe und Fuhrleute mit ihren Pferden keine Extra-Posten fort-schaffen sollen, ohne Genehmigung des Post-Amtes«.

Bei der Postgesetzgebung waren zunächst die örtlichen Verhältnisse und historisch gewachsenen Zustände sehr sorgfältig berücksichtigt worden. Doch nach den Erfahrungen von einem Vierteljahrhundert, in dem auch die Zentralisation der preußischen Monarchie weiterentwickelt worden war, gelang es, eine einheitlichere Postgesetzgebung auf den Weg zu bringen. Am 10. August 1712 erschien das erste größere, organische Gesetz zum Postwesen: die »[Allgemeine] Neue Post-Ordnung«. In 12 Kapiteln und 4 Beilagen sind die gesetzlichen, reglementarischen und wichtigeren technischen Bestimmungen über das Postwesen festgeschrieben. Das Fahren mit Postpferden war eine Angelegenheit der Post und das mit Fuhrmannspferden als Lohnfuhr eine Angelegenheit der Fuhrgewerbes. Das 8. Kapitel handelt von »Briefen, Paqueten und der Fracht allgemein« und das 11. Kapitel von der Sicherheit der Posten und der »Abstellung der Neben-Post-Häuser und Neben-Posten«. Darin heißt es u.a.:

Kap. VIII, § 1: »Daß alle verschlossene Briefe und derselben Sammel- und Bestellung privativè denen Posten gebühren, und derjenige Privatus, so sich dessen anmasset, oder dawider handelt, einen Eingriff in das Post-Regale thue..., [und] die Land-Kutscher, Fuhr- und Schiff-Leute bloß offenen Fracht-Briefe bey sich zu führen befugt seyen ... « und:

Kap. XI, § 6: »Es soll keinen fremden Posten, Boten, Land-Kutschern und Fuhrleuten in dem Königreich Preussen und diesen Landen erlaubt seyn, Briefe zu sammeln oder zu distribuiren, und zum Præjuditz des Post-Regalis gleichsam Neben-Posthäuser aufzurichten ...«

²⁵ Diederichs, Horst: »Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig«. Band I: Brandenburg – Preußen«. Das Reglement vom 17. März 1700 ist abgedruckt im Nachtrag, Seite 349–351.

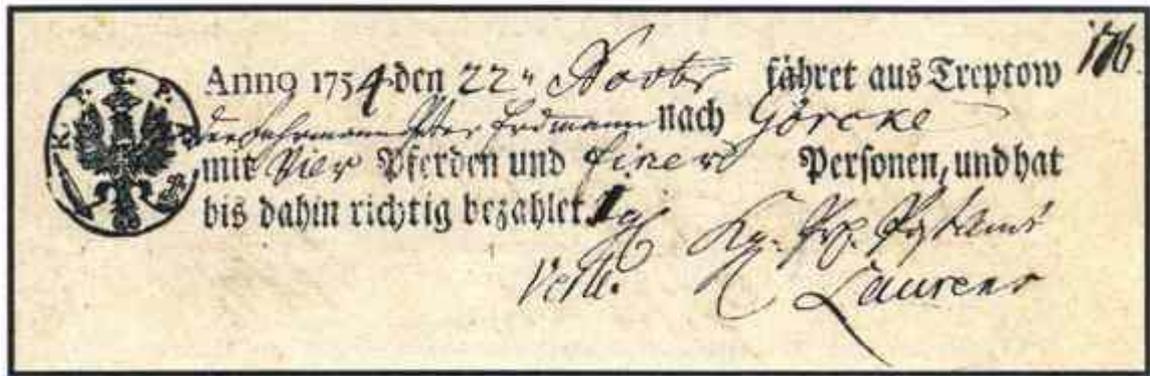


Abb. 7 und 8: Oben ein Lohnfuhrschein mit Ortsvordruck von Treptow vom 22. November 1754 und schwarzem Druck. Der untere Schein von 1776 trägt bereits eine vorgedruckte Amtsunterschrift: »Königl. Preuß. Post-Amt«
Vorlage: FEUSER-Auktionskatalog

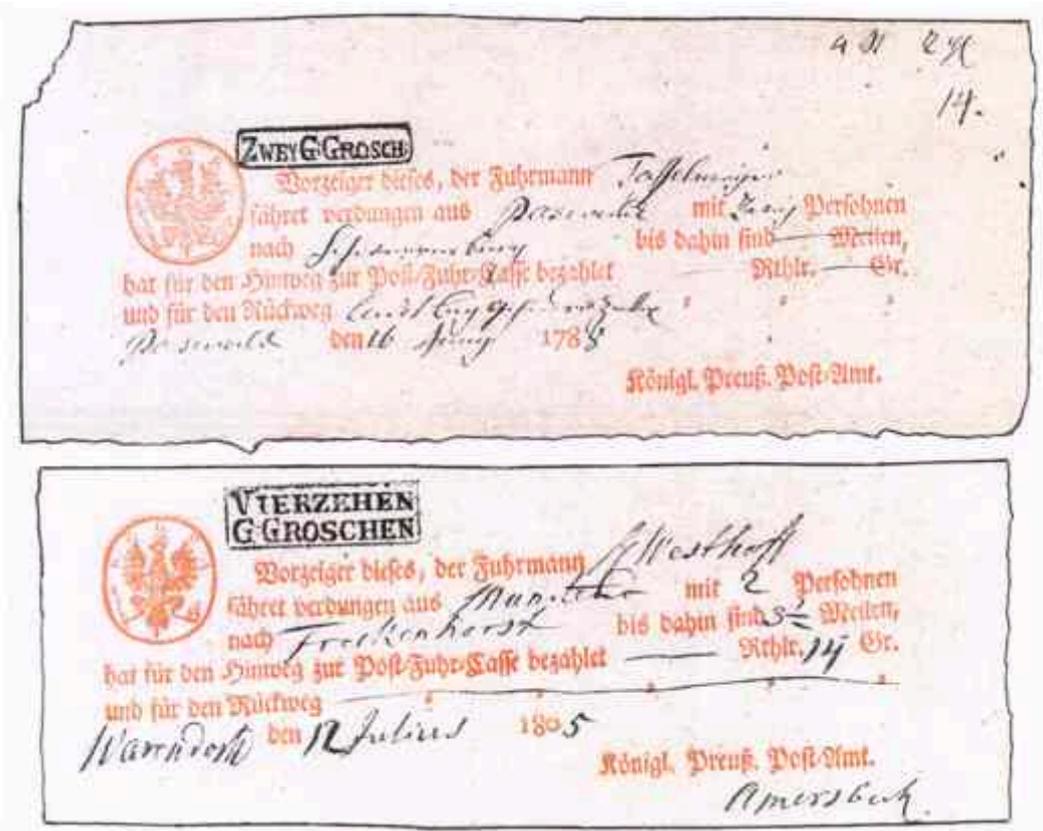


Abb. 10 und 11: Zwei Lohnfuhrzettel in rotem Druck zu 2 bzw. 14 Gute-Groschen von 1788 bzw. 1805

Für Orte, die keine oder keine tägliche Postverbindung hatten, trat der Postzwang an den Nichtposttagen außer Wirksamkeit: Im Interesse des Verkehrs und Gewerbes durften dann Fuhrleute und Schiffer unter gewissen Auflagen Personen, Briefe und Pakete befördern (siehe Seite 18: der Kurs Berlin–Baruth–Dresden). Am 6. März 1720 erging das »Reglement, die Einrichtung der Fuhr-Rechnung ... und Numerirung der Post-Zettel«, um die beim Torwächter abgegebenen mit denen im Postbuch aufgeführten leichter vergleichen zu können. Vermutlich fanden diese Vordrucke mit Nummer und Datum auch für die Lohnfuhrzettel Verwendung, die beim Passieren der Stadttore und Zollstationen vorzulegen waren.

Aus Kleve wird unter dem 6. Januar 1738 berichtet:²⁶

»Die den cleve-märkischen Fuhrleuten bereits unterm 31. Januar 1735 auferlegte Verpflichtung, Postzettel zu lösen, wenn sie Personen von einem Ort zum andern fahren und diese den Torschreibern und Polizei-Ausreitern gleichzeitig erteilte Anweisung, keine Fuhrwerke ohne Vorzeigen des Postzettels passieren zu lassen, dieselben vielmehr in Ermangelung des Postzettels durch Ausspannung eines Pferdes zu arretieren, muß strenger beachtet werden«.

Der früheste mir bisher bekannt gewordene Lohnfuhrschein stammt aus der Regierungszeit von König Friedrich II. (dem Großen / reg. 1740–1786) von 1754 und weist einen Ortsvordruck aus Treptow (in Pommern) auf. Obwohl er durch das »Königl. Preußische General-Post-Amt« (K. P. G. P. A.) geliefert wurde und auch dessen Siegelstempel führt, fehlt die Amtsbezeichnung »Königl. Preuß. Postamt«. Auch die Gebühren pro Pferd und Meile von 2 Groschen sowie den Kutscher wurden noch handschriftlich ergänzt. Die Fahrt ging am 22. November 1754 mit 4 Pferden und 1 Person von Treptow [a. d. Rega] nach Görcke [Görke] und wurde durch den Fuhrmann Peter Erdmann vorgenommen (Abbildung 7).

Auch das *Reglement für Land-Kutscher und Fuhr-Leute* vom 10. August 1766 schrieb die gebührenpflichtige Ausstellung von Lohnfuhrscheinen – bei 50 Talern Strafe – verbindlich vor. Gleich § 1 dieses Reglements bestimmte, »daß sich kein Fuhrmann ... unterstehen sollte, eine verdungene Fuhre ... wegzubringen, wenn er nicht zuvor erst einen Post-Zettel [Lohnfuhrzettel] von dem Post-Amte des Ortes, wo er abfährt, gelöset hat ...«. An den Tagen, an denen auf der Postroute Postwagen fahren, sollten die Postämter keine Lohnfuhrzettel ausgeben. Nur wenn die fahrplanmäßigen Postwagen auf kleineren Routen mindestens mit vier, auf größeren Routen mindestens mit sechs Reisenden besetzt waren, durften ausnahmsweise Lohnfuhrzettel ausgestellt werden. Darauf waren die Anzahl der Personen, das Ziel der Fahrt, die Meilenzahl, die Fahrzeit für die Strecke ($3 \frac{\text{Meilen}}{\text{Tag}}$) und sowie der Betrag für den Lohnfuhrschein anzugeben. Pro Person wurden 2 Groschen pro Meile fällig. In § 5 ist erstmals auch von gratis zu erteilenden Zetteln die Rede. Der Fuhrmann erhielt zwei Postzettel: Einer war beim Torschreiber abzugeben, den zweiten behielt er, um sich unterwegs legitimieren zu können. Weitere Einzelheiten enthält die Anlage 2a. Gefahren werden durfte nur auf der angegebenen Post- oder Landstraße; Umwege zu fahren, war praktisch ausgeschlossen. Dagegen war es durchaus Praxis, daß etwa die Hälfte der Fahrgäste vor jeder Post- oder Zollstation heimlich ausstiegen, ein Stück Weges zu Fuß marschierten und außer Sichtweite der Station ihren Platz auf dem Wagen wieder einnahmen.²⁷

Der Vordruck aus den 1770-er Jahren weist jetzt aber eine Amtsunterschrift auf und der Siegelstempel des »Königl. Preußischen General-Post-Amtes« (K. P. G. P. A.) ist kleiner. Der Text wurde erweitert; die Gebühren für den Hin- und Rückweg wurden getrennt ausgewiesen. Auf dem Schein vom 28. April (?) 1776 heißt es: »Der Fuhrmann Schmidt fährt verdungen aus Anklam mit zwey Persohnen nach Liepen, bis dahin sind 2 Meilen ...«. Dafür wurden 8 Groschen fällig. Die Rückfahrt erfolgte ohne Passagiere (Abbildung 8). Gemäß der Verordnung vom 25. Januar 1749 war die reitende Post zwischen Anklam und Pasewalk durch eine Fahrpost ersetzt worden. Liepen (westl. von Anklam) lag nicht auf dieser Postroute.

²⁶ Die Quelle ist mir heute nicht mehr bekannt.

²⁷ Fleitmann, Wilhelm: »Die ›vermaledeiten‹ Lohnfuhrscheine«, Seite 163. In: Postgeschichte in Westfalen, Heft 6 von 1989, Seite 163–164. Siehe dazu auch Anlage 2a–2c.



Abb. 9: Das Passir-Billet (Fehlbruck: »Ballett«) vom König. Preußischem Zoll-Amt in Schweidnitz (südwestlich von Breslau) wurde ausgestellt am 5. Mai 1768 für den Lohnkutscher, der die Fracht zu befördern hatte.

Handschriftlich heißt es:

»Herr Küntzel / Ein versiegelt Kiste [?] / von der ord. [ordinari = fahrplanmäßigen] Post / Zoll frey« / Passirt nach Seuhauss«.

Das Zettel-Geld betrug 12 Kreuzer.

Passir-Billetts wurden aber auch erforderlich, wenn ein Fuhrmann im Auftrage der Post ein Paket oder eine Fracht zu dem Empfänger auf dem platten Lande, wohin keine fahrplanmäßige Post verkehrte, weiterbefördern durfte (Abbildung 9).

Durch das »Reglement für Landkutscher und Fuhrleute« von 1766 brauchte die »Erneuerte und erweiterte allgemeine Post-Ordnung für sämtliche Königliche Provinzen« vom 26. November 1782 auf die Personenbeförderung durch die Lohnkutscher etc. überhaupt nicht mehr einzugehen.

Ab 1. Oktober 1784 waren neue Vordrucke – »roth gedruckte und den Geldbetrag im Stempel führende Postzettel« – gültig (Anlage 2b). Die Vordrucke lauteten noch auf »Rthlr.« und »Gr.«; der zusätzliche, schwarze Gebührenstempel lautete dagegen auf »Gute-Groschen«. Der Lohnfuhrzettel mit dem Siegelstempel des »Königl. Preußischen General-Post-Amts« war ausgestellt für eine Fahrt am 16. Juni 1788 von Pasewalk nach Schwarzenburg und galt für 2 Personen. Die Fahrt galt auch für den Rückweg »laut beygefügetem Zettel«. Für den Schein waren »Zwey Gute-Groschen« zu entrichten (Abbildung 10). Der Lohnfuhrzettel zu vierzehn Gute-Groschen aus Warendorf vom 12. Juli 1805 (Abbildung 11) stammt aus der kurzen Phase der preußischen Post im Fürstbistum Münster, das es aufgrund der Beschlüsse des Reichsdeputationshauptschlusses am 1. Januar 1803 übernommen hatte.²⁸

Weil das Postregal mit dem »allgemeinen Landrecht« stellenweise im Widerspruch stand, brachte die Verordnung vom 12. Juni 1804 einige Berichtigungen und Ergänzungen: Absatz 7 und 8 betreffen den § 153 und 154 mit den Lohnfahren, Fuhrzettel-Expeditionen, Fuhrzetteln und Gratzzetteln (Anlage 2c). Die dort angegebenen Paragraphen 153 und 154 beziehen sich vermutlich auf das Landrecht.

Nach dem Zusammenbruch Preußens im Vierten Koalitionskrieg mußte es im Frieden von Tilsit (9. Juli 1807) alle Gebiete westlich der Elbe an Frankreich abtreten. Durch den Vertrag vom 21. Januar 1808 fiel der preußische Anteil am Oberstift Münster an das Großherzogtum Berg. Heinrich (von) Stephan berichtet in seinem Werk »Geschichte der Preußischen Post ...« aus dem Jahre 1859 auf Seite 359:

»Die Lohnfuhrzettelabgabe hatte früher 80.000 Thaler und nach der Gebietsverringering durch den Tilsiter Frieden noch 37.000 Thaler jährlich eingetragen. Auf Antrag der Versammlung des Ostpreußischen General-Landtags unter dem 19. März 1808 wurde das dem Publikum so lästige Lohnfuhrzettelwesen abgeschafft, das nicht allein den Verkehr bedrückte, sondern auch zu vielen Defraudationen Veranlassung gegeben hatte, daß man im General-Postamte aus den processualischen Verfahren gar nicht mehr herauskam«.

In den Preußen nach dem Frieden von Tilsit (1807) verbliebenen Provinzen dürften demnach die Lohnfuhrzettel gegen Mitte oder Ende 1808 ihr vorläufiges Ende gefunden haben. Dafür habe ich aber leider im »Novum Corpus Constitutionum ...« von 1808/09 keine Bestätigung finden können.

²⁸ Nach dem »Stationskatalog der Thurn und Taxis-Post«, 2. Auflage von 1995 von Werner Münzberg wurde Warendorf erst ab 1. Mai 1803 eine preußische Postanstalt.

2.3 Die Landespost von Braunschweig-Lüneburg

Getragen von der gemeinsamen Abstammung, der Einheit des Hauses, dem gemeinsamen Wappen, Titel und Besitz war in Celle Ende 1610 der Hausvertrag über die Unteilbarkeit des Fürstentums Braunschweig-Lüneburg mit der Senioratsverfassung zustande gekommen. Ab 1635 – noch während des Dreißigjährigen Krieges – hatten die drei welfischen Linien des Gesamthauses (das Fürstentum Calenberg-Göttingen, Lüneburg-Celle und Braunschweig-Wolfenbüttel) begonnen, eine eigene, gemeinsame Landespost zu etablieren. Bereits die Postordnung vom 13. April 1659 verbot alle fremden fahrenden und gehenden Botenposten; nur die reitenden Boten der kaiserlich-taxisschen Briefpost sowie die Nürnberger-, Hildesheimer- und Hannoverschen Boten sollten vorläufig noch geduldet werden (Art. 1–2).

Erstmals scheint durch die von der *»Fürstl. Zellischen Cantzley ... am 17. Augusti 1678 errichtete Post-Ordnung art. 16, § 2«* ein Verbot gegen das Nebenpostieren mittels Fuhrwerk ergangen zu sein. Der Artikel V in der *»Fürstlich Braunschweig-Lüneburgische revidirten und erneuerten Post-Ordnung«* vom 9. August 1682 wiederholt dieses Verbot jetzt landesweit und führt u.a. aus, daß:

»ferner nicht geduldet werde, sondern hiemit verordnet seyn [soll], daß

- 1.) ein jeder, welcher auf einer Post-Route Wechsel-Pferde zur Mieth gebraucht; oder*
- 2.) bey einer Post an einem Orthe ankomme, und auf einer Post-Route weiter fort oder zurück will; ...*
- 3.) ... sich der ordinari oder extraordinari Posten bedienen solle. ... «*

Weitere Einzelheiten aus der Post-Ordnung von 1682 (Auszug siehe Anlage 3) zu entnehmen.

Besonders auf den Strecken von Hamburg und Bremen nach Lüneburg und Celle sowie zu den Braunschweiger Messen besorgten *»zellische Heuer-Gutscher«*, Bauern aus der Umgebung von Braunschweig und die Fuhrleute aus der Neustadt von Hannover und Linden die Fuhren. Und: *»Die Fuhrleute wollten sich ihr Geschäft, das sie als ihre Erwerbsquelle betrachteten, nicht so leicht nehmen lassen und legten daher Protest ein gegen die Postverwaltung, die ihnen ihr Gewerbe entzöge. Sie sahen die Postanstalt als eine ihren Privatfuhren gleiche [gleichwertige] Anstalt an. Nach vielen Protesten wurden sie dahin beschieden, daß sie Personen befördern könnten, sich aber mit einem Schein des Postamtes versehen müßten, widrigenfalls sie aufgehalten würden.«*²⁹

Den Fuhrleuten wurde gestattet, an den Nicht-Posttagen Personen zu befördern; im Ausnahmefall auch an den Posttagen, wenn ihnen dies von dem örtlichen Posthalter genehmigt wurde. Weiter wird in der Beilage zu dem offenen Edikt vom **15. Juni 1687** den Torwächtern etc. befohlen, daß der Fuhrmann:

»... wofern er nicht einen Schein von dem Post-Amte vorzuzeigen [vermag], nicht allein mit seinem Wagen und darauf befindlichen Personen und Sachen zurück[zu]weisen [sei], sondern [die Torwächter] auch wol gar den Fuhrmann nach Befinden in Arrest nehmen lassen sollen«.

Infolge der Einführung des Erstgeburtsrechts (1683) und der Zuerkennung der Kurwürde für Calenberg-Göttingen (ab 19. Dezember 1692: Kurhannover) wurde die Linie Braunschweig-Wolfenbüttel in die Opposition gedrängt; das gemeinsame Postwesen begann zu zerfallen. Als Kurfürst Ernst August und Bischoff von Osnabrück am 30. Juli 1693 die Reichspost in ganz Braunschweig-Lüneburg und Osnabrück aufhob und in Besitz nahm, widersetzten sich die gemeinsam regierenden Herzöge Rudolf August und Anton Ulrich von Braunschweig-Wolfenbüttel diesem Beschluß und sicherten der Reichspost dort das Überleben. Mit dem Aussterben der Celler Linie (August 1705) fiel das Fürstentum Lüneburg-Celle mit dem Herzogtum Lauenburg und dem Land Hadeln (Annexion von 1689) an Kurhannover. Das kleine Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel war endgültig abgehängt worden. In dieser

²⁹ Bernhards, Heinrich: »Zur Entwicklung des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg vornehmlich der jüngeren Linie Calenberg-Celle«, Seite 59. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen, Heft 1 von 1912.

verzweifelten Lage blieb ihm auch nichts weiter übrig, als die kaiserfreundliche Postpolitik fortzusetzen; – allerdings unter Wahrung der eigenen Posthoheit.

Obwohl für das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg ein General-Erb-Postmeister (F. M. Capellini, genannt Stechinelli: 1678–1682 / Franz Ernst von Platen: 1682–1709) eingesetzt war, scheint im Frühjahr 1706 formal eine Trennung des Postwesens durch die beiden Höfe in Hannover und Wolfenbüttel nach dem Territorialprinzip stattgefunden zu haben, so daß von diesem Zeitpunkt ab zwei Territorialposten in Braunschweig-Lüneburg existiert haben, die:

- **Kurfürstlich Braunschweig-Lüneburgische Post** in Kurhannover sowie die
- **Fürstlich Braunschweig-Lüneburgische Post** im Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel.

Einerseits besaß Braunschweig-Wolfenbüttel **spätestens** im April 1706 eine eigene »Post-Cammer«, bereits am 25. April 1706 privilegierte Herzog Anton Ulrich seinen Post-Cammer-Schreiber, Heinrich Georg Henneberg, gemeinsam mit dem königl.-preuß. Postkommissar Joh. Christoph Wolff in Hamburg³⁰ eine Fahrpost zwischen Braunschweig und Hamburg einzurichten, die aber – neben den Gegenständen für die Hofküche in Braunschweig und Wolfenbüttel – auch Briefe, Pakete, Gelder und Reisende befördern durfte. Für diese sog. »Küchenpost« erhielt der General-Erb-Postmeister Franz Ernst Graf v. Platen jährlich 100 Taler (wohl als Entschädigung).³¹ Andererseits wurde am 6. August 1707 in Kurhannover der »Ayd vor die Postmeister« abgenommen und die Postämter in Hamburg und Bremen fielen ihm zu. Im Jahre 1714 integrierte der Herzog sein braunschweig-kaiserlich-taxissches Landes-postwesen im Fürstentum Blankenburg (Harz) mit seiner Küchenpost.³² De facto bestand daneben aber immer noch das gemeinsame General-Erb-Postmeisteramt der Familie Platen; Einfluß nehmen durfte es aber offensichtlich kaum noch.

Unter dem 22. Februar 1712 erschien eine spezielle Verordnung »wegen Abstellung derer Neben-Fuhren, wie auch von denen Zellischen Heuer Kutschen«. Darin heißt es u.a.:

*»Es soll auch ein jeder von denen in der Stadt wohnenden Heuerkutschern, wann er mit einigen aufhabenden Leuten, herausfahren will, **einen Zettel von Unserm Post-Amte** zu Zelle zu fordern und solchen in den Thoren vorzuzeigen gehalten seyn.*

*Das Post-Amt soll solche Zettel **auf seine Kosten drucken**, den Namen des Heuerkutschers und den Tag, wann er hinausfahren will, darin setzen und selbige den Heuerkutschern in obbedeuteten ihnen zu fahren erlaubten Fällen, **ohne Entgeld** unweigerlich und ohne einigen Aufenthalt ertheilen«.*

Nachdem König Georg I. von Großbritannien (seit 1714) am 8./17. Oktober 1735 das **gemeinsame Erbpostlehen einseitig und nur für sein Kurfürstentum Hannover** und ohne Zustimmung des Herzogs von Braunschweig-Wolfenbüttel von der Erbgemeinschaft Platens zurückgekauft hatte, war es am 23. Oktober 1736 zu einem »Königlichen Regal« erhoben und am **8. November 1736** in Staatsverwaltung übernommen worden. Der Herzog von Braunschweig-Wolfenbüttel verklagte den Grafen Georg Ludwig von Platen Hallermund (amt. 1726–1735/38) wegen Felonie³³ und verweigerte ihm die Investitur als Erbpostmeister von Braunschweig-Wolfenbüttel.³⁴ Durch Verordnung von Herzog Carl I. von Braunschweig-Bevern (reg. 1735–1780)³⁵ wurde das gesamte Postwesen im Fürstentum Braunschweig-Wolfenbüttel vom **1. März 1738** an »als ein fürstliches Domänenstück behandelt«. Weitere Einzelheiten zu dieser Epoche müssen der Literatur entnommen werden.³⁶

³⁰ Kuhlmann, Erich: »Die Post im alten Hamburg«, Seite 68. In: Postgeschichtliche Blätter Hamburg, 1984.

³¹ Diederichs, Horst: »Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig«, Band II, Kursachsen, Teil A, Seite 97.

³² Der Kurs Braunschweig-Blankenburg wurde 1722 »zur [Herzogl.] Kammer gezogen«; d.h. verstaatlicht.

³³ Untreue und Vertragsbruch gegenüber dem Lehensherrn.

³⁴ Gegen seine Ansprüche klagte der Graf von Platen Hallermund bis 1791 vergeblich.

³⁵ Mit dem Tode von Herzog Ludwig Rudolf am 1. März 1735 war das Haus Wolfenbüttel ausgestorben.

³⁶ Diederichs, Horst: »Aufbau und Zerfall der braunschweig-lüneburgischen Gesamtpost (1635–1738)«. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft Nr. 161 (Dez. 2006) bis Heft Nr. 167 (Juni 2007) des DASV e.V.

2.3.1 Die Landespost von Kurhannover: November 1736–April 1806

Die Verordnung über das »Neben-Postieren in der Stadt Göttingen« vom 28. November 1754 verpflichtet die dortigen Fuhrleute, sich vor Antritt ihrer »Extra-Fuhr« einen vom Postamt »gratis zu ertheilenden Passir-Schein« zu besorgen; andernfalls drohte ihm eine Strafe von 10 Reichstalern. Weitere Einzelheiten sind der Abbildung 12 zu entnehmen. Wenn die Verordnung nur »in der Stadt Göttingen« galt, dann scheint sie keine Allgemeinverbindlichkeit besessen zu haben. Dafür spricht auch die von der Postordnung abweichende Strafe von 10 Reichstalern.

In der Postordnung vom 4. September 1755 wiederholt der Artikel V noch einmal das Verbot: »Daß außer denen Posten die Passagiere durch andere Fuhrleute nicht fortgebracht werden sollen«. Der Inhalt entspricht in etwa den Bestimmungen der Postordnung vom 9. August 1682. Abschließend heißt es in Artikel V:

»Uebrigens aber, daß die Einforderung der **Post-Passir-Zettuls** am ersten Ort der Abfahrt, bey Straffe von 5 Rthlr. von keinem Fuhrmann, wenn es gleich erlaubte Personen und Fuhren seyn, versäümet, auch, zur Verhütung künfftigen Zweifels, die Reise von mehr als einem Tage, auf 8 Meilen und darüber, gerechnet werden solle«.

Von Lohnfuhrscheinen oder entsprechenden Abgaben ist darin aber immer noch keine Rede.

Nachdemahlen die Anzeige geschehen/ wasmassen das Neben-Postieren in der Stadt Göttingen sehr überhand nehme, und von einheimischen und auswärtigen Fuhrleuten stark getrieben werde, so wird, um diesem Unwesen Einhalt zu thun, hiemit verordnet, daß keiner besagter Fuhrleute befugt, eine Extra-Fuhr anzunehmen, ohne vorher der Passagierer eigentliche Anzahl und Namen, auch ob es einheimische oder auswärtige sind, dem Post-Amt angezeigt, und von selbigem einen gratis zu ertheilenden Passir-Schein darauf empfangen zu haben; alle aber gehalten seyn sollen, solche Passir-Scheine, bey dem Abfahren, der Thor-Wache, und unterwegs, an solchen Orten, wo Post-Stationes sind, denen Post-Bedienten vorzuzeigen, bey ohnvermeidlicher Straffe von 10. Rthlr., so oft sich einer derselben im Contraventions-Falle betreten lässet.

Signatum, Hannover den 28. Nov. 1754.



Abb. 12: Verordnung über das Neben-Postieren in der Stadt Göttingen vom 28. November 1754

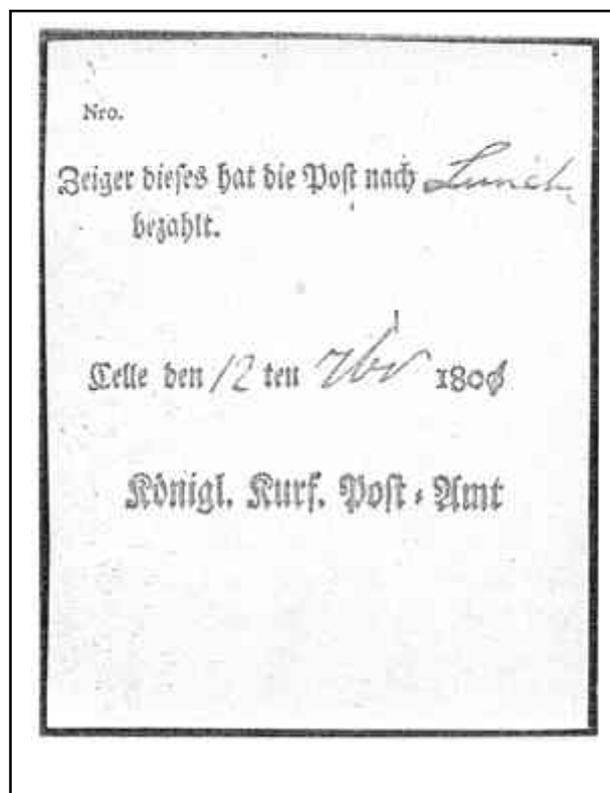


Abb. 13: Fahrgeldquittung aus Celle vom 12. 7ber (September) 1801 für einen Fuhrmann, um im Auftrage der Post nach Lünebg. [?] zu fahren.

Quelle: Weidlich, Hans A.: »Die Postmeisterscheine von Braunschweig und Hannover im Rahmen ihrer Postgeschichte«, Seite 13. Hannover 1981.

Von einer Lohnfuhrabgabe – einem »**Stations-Geld**« – ist erstmals in der Verordnung vom 16. Oktober 1797 die Rede.³⁷ In Artikel 1 heißt es, daß der Fuhrmann auf der »*Post-Station ... einen Post-Schein einfordern, worin die Namen der Reisenden und des Fuhrmanns, und der Ort der Bestimmung angeben*« werden muß. In Artikel 2 und 3 wurde festgeschrieben, daß:

- »2. dafür **auf jedes Pferd 1 mgr. [Mariengroschen] für die Meile bezahlt, und bey Vorzeigung und Unterschreibung des Passier-Scheins, auf jeder Station ein gleiches erlegt werden muß; daß**
3. *die auf der Hinreise erteilten Post-Scheine auf der Retour nicht weiter gültig seyn, und dagegen neue eingelöset werden sollen... «*

Weitere Einzelheiten sind der Anlage 4 zu entnehmen.³⁸

Einen Passier-Schein aus Celle vom 12. 7ber (September) 1801 zeigt die Abbildung 13. Der Vordruck stammt aus dem Jahre 1800. Den Postmeistern war es noch selbst überlassen, deren Aussehen und Informationsinhalt festzulegen. Die Scheine waren noch unentgeltlich abzugeben. Wie viel der Lohnkutscher zu zahlen hatte, geht aus dem Schein nicht hervor.

Infolge des Vertrages von Schönbrunn (14. Dez. 1805) mit Napoleon war Preußen Mitte Februar 1806 in Hannover einmarschiert. Mit Erlaß vom 8. April 1806 verkündete Preußen die Aufhebung des hannoverschen Staatsministeriums. Kurhannover hatte aufgehört zu existieren.

2.3.2 Die Landespost von Braunschweig-Wolfenbüttel: März 1738 – 1806

Am 1. März 1738 hatte Braunschweig-Wolfenbüttel sein Postwesen in Landesregie überführt: Die **Fürstl. Braunschweig-Lüneburgische Post** war entstanden. Am 22. Oktober 1748 führte Herzog Carl »**Postpassierzettel**« ein. Kein Fuhrwerk mit Personen durfte aus dem Tor gelassen werden, wenn es nicht im Besitz eines beim Fürstlichen Postamt gelösten Postpassierzettels war.³⁹

Das »*Erneuerte Post-Reglement zum Behuf derer mit Extra-Post Reisenden und für die Posthalter auf den Post-Stationen in den Fürstl. Braunschweig-Lüneburgischen Landen*« datiert vom 21. März 1785. Darin heißt es in § 11:

»Wie hiernächst, Inhalts des unterm 2. Aug. 1779 emanirten Reglements für die Extrapost-Fuhrleute etc. bey bedungenen Lohn- und Meilenfuhren, jedoch nicht von den Reisenden selbst, sondern von den Lohnfuhrleuten bey ihrer Durch- und Abfahrt die verordneten Post-Abgabe- und Recognitionsgelder mit 1 Ggr. für jedes Pferd auf eine Meile, und ausserdem noch 4 Ggr. Wagenmeister- und Schmiergelder-Gebühren auf jeder Post-Station zu berichtigen, und in Ermangelung dessen, oder auch, wenn bey solchen Lohn- und Meilenfuhren Post-Insignia geführt werden, nach der Verordnung vom 8. Jan. 1773 mit 10 Thalern, wovon die eine Halbscheid der Fürstl. Post-Casse, die andere Halbscheid aber der durchgefahrenen Post-Station zukommt, zu bestrafen sind: So dürfen hingegen von denen mit eigenen Pferden, wie auch von denen mit Herrendienstpferden reisenden Personen gar keine Postabgabegelder abgefordert werden.

Sollten auch etwan begründete Zweifel entstehen, ob die Reisenden mit eigenen, oder dagegen mit Lohnpferden ihre Reise verrichten: so werden in solchem Fall und bey Ermangelung einer anderen Auskunft der Sache die Reisenden sich nicht entgegen seyn lassen, durch Unterschrift eines auf den Post-Stationen ihnen vorzulegenden Reverses zu erhärten, daß sie weder mit Lohn- noch mit Mietpferden ihre Fahrt verrichten«.

Den entsprechenden Revers zeigt die Abbildung 14; ein entsprechender »**Postpassierzettel**« ist mir aber bisher nicht bekannt geworden.

³⁷ Bernhards: Seite 80 und mit Hinweis auf die Quelle: Hann. 76a. XXXVI. I. Bei Bernhards heißt es auszugsweise, daß die Lohnfuhrabgabe »1797 auf [diesen] Betrag definitiv festgesetzt« wurde.

³⁸ Kornerding: Seite 8–10.

³⁹ Besold, Horst: »Kleine Chronik des Postwesens in Braunschweig«, Seite 8. In: Braunschweiger Postgeschichtliche Blätter, Nr. 1 von 1957.

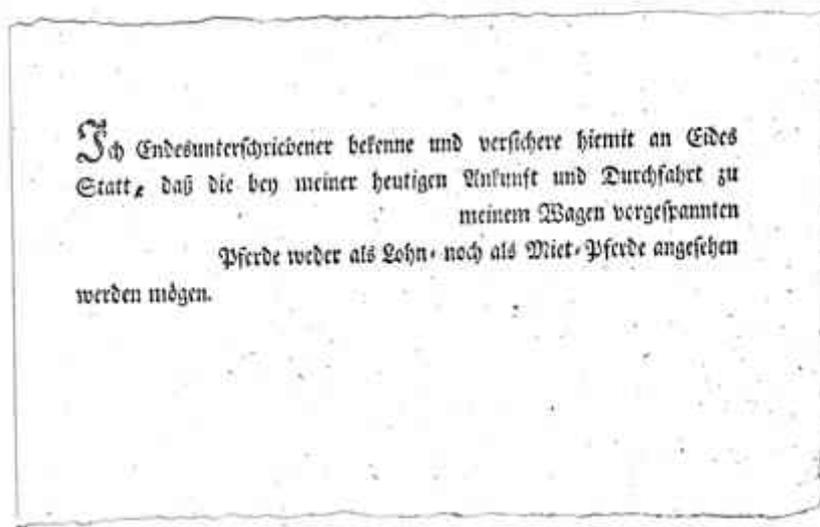


Abb. 14: Der zu unterzeichnende Revers nach dem Extrapost-Reglement vom 21. März 1785

2.4 Mecklenburg-Schwerin: Verordnungen zum Schutz des Landespostwesens

Im Jahre 1644 hatte Herzog Adolf Friedrich (reg. 1636–1654) »dem Rostocker Bürger Claus Borchert die Anlegung einer regelmäßigen Postverbindung zwischen Schwerin und Rostock übertragen« und zum »ordinari Postboten« ernannt.⁴⁰ Natürlich hat sich auch die Landespost von Mecklenburg-Schwerin gegen die Konkurrenz durch das Fuhrwesen gewendet. Wohl erstmals erging dazu am 23. August 1701 ein »Edict, daß die Fuhrleute keine Passagiere, Briefe, Paquete, den öffentlichen Posten zum Nachtheile, ausführen oder mitbringen sollen«. Die bekannte Ausnahme gab es auch bei dieser Landespost: Nur falls »die ordinaire Post ihre volle Ladung hätte« und die Passagiere »so nicht fort kommen könn[t]en, [sollten] die Fuhrleute sich bey dem Postmeister jeden Ortes« vor Antritt ihrer Fahrt diese dort genehmigen lassen. Zuwiderhandlungen sollten beim ersten Mal mit 6 und jedes weitere Mal mit 10 Reichstalern Strafe geahndet werden, »welche halb in Unser Fürstl. Cammer und halb in das Post-Amt gehören solle...«⁴¹ Unter dem 25. Juli 1710 erging ein weiteres »Fürstlich-Mecklenburgisches Edict, wegen Abstellung der zum Schaden und Nachtheil des Postwesens, eingeschlichenen Neben-Fuhren«.⁴² Nach einer langatmigen Einleitung wurde unter den vorstehend genannten Bedingungen nun auch die Reihenfolge festgelegt, in der die Fuhrleute am Nebenpostieren teilhaben konnten. Es heißt dort: Um:

»... auch hierin allen Unterschleiffen [zu]vorzukommen, [soll] eine Ordnung gehalten und sofort bey Unsern Post-Contoirs ein **eigen Fuhr-Reglement** angehenget werden, kraft dessen, diejenigen, so von den Extra-Fuhren profitiren wollen, sich anzugeben und enrolliren lassen ...«

Falls jemand Extra-Fuhren durchführen sollte, der »nicht in der ordentlichen Fuhr-Leute-Rolle mit verzeichnet ist«, der sollte beim ersten Mal 10, beim zweiten Mal 20 Reichstaler und beim dritten Mal mit Konfiszierung der Pferde und Wagen bestraft werden und zusätzlich bei der Fürstlichen Kammer zur weiteren Bestrafung angezeigt werden.

Am 3. April 1755 erging noch einmal eine entsprechende Verordnung. Trotzdem: Die Edikte wurden auch weiterhin mißachtet: Unter dem 17. Juli 1773 wurden die Fuhrleute in Gadebusch besonders verwahrt. Nach der »Verordnung wegen der jetzt angelegten Reihe-Fuhr in der Stadt Grevismühlen« konnte jeder Reisende ab 16. Juli 1785 auf der Straße von Lübeck nach Wismar »nach vorgängiger Meldung bey dortigem Unsern Post-Comtoir« frischen Vorspann erhalten. Entsprechendes galt für Gadebusch ab 1. Juni 1786.⁴³

⁴⁰ Moeller, Carl: »Geschichte des Landes-Postwesens in Mecklenburg-Schwerin«, Seite 23. In: Jahrbuch des Vereins für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde, Schwerin 1897.

⁴¹ »Sammlung alter und neuer Mecklenburgischer Landes-Gesetze, Ordnungen und Constitutionen, Supplement zum 3. Theil«, Seite 134–136 und Seite 144. Schwerin 1779.

⁴² Ebenda: Seite 607–616.

⁴³ »Neueste Gesetz-Sammlung für die Herzoglich-Mecklenburg-Schwerin- und Güstrowschen Lande«, Seite 243 und 251 sowie Seite 245. Schwerin 1803. Ferner: Moeller, Seite 232–234, mit weiteren Einzelheiten.

Von einer Lohnfuhr**abgabe** und/oder Lohnfuhrscheinen bzw. Tor-Passierscheinen ist bei Mecklenburg-Schwerin keine Rede. Dort hatte man eine andere Lösung gefunden. Sobald im Lande ein neues Postamt etabliert wurde, erfolgte im zweiten Schritt die Einrichtung eines örtlichen Reihe-Fuhramts. Wahrscheinlich verfuhr auch Mecklenburg-Strelitz entsprechend.

2.5 Mecklenburg-Güstrow

Eine der ersten Nachrichten über die Einrichtung von Posten im Herzogtum Güstrow durch Herzog Gustav Adolf (reg. 1654–1695) stammt vom 26. November 1661: Die Post-Fuß-Boten auf dem Kurs Güstrow–Rostock wurden durch Fahrposten ersetzt und den privaten Frachtfahrern untersagt, an Fahrposttagen Personen zu befördern.⁴⁴ Unter dem 2. Martij [März] 1680 erließ er ein weiteres Edikt, worin er u.a. seinen Untertanen mitteilte, daß er in seiner Residenzstadt Güstrow eigene Posten angelegt habe über Boizenburg nach Hamburg, ferner nach Wismar, nach Parchim und auch nach Rostock. Gleichzeitig untersagte er seinen Untertanen »... *keine Persohnen von hier [Güstrow] nach vorbemelten Ohrten und von dannen wieder anhero ... bey vermeidung 8 Rsthlr. Straffe, so offt Sie dawieder handeln, überfahren sollen. Es wäre dann, an Marck Tagen oder das die Ordinarie Postwagen Ihre völlige Ladung hetten, oder das jemand seine Reise zu beschleunigen die Posttage nicht abwarten könnte, und daher einen eigenen Wagen miehten müste...*« (siehe Anlage 5).

2.6 Schwedisch-Vorpommern: Verordnungen von 1701, 1745 und 1747

In dem »*Kön. Regierungs Post-Reglement*« vom 24. Februar 1701 wird erstmals das Verhältnis der Fuhrleute zur Post geklärt. Dort heißt es:⁴⁵

»Viertens soll es keinem Fuhrmann erlaubt seyn, innerhalb Landes und auf die Oerter, wohin die Posten gehen, an dem Posttage mit Fracht und Passagieren und Packen zu fahren, es wäre denn, daß die Postwagen vorher völlige Fracht hätten, oder der Postführer seinen freywilligen Consens dazu gegeben hätte«.

Im § 6 der »*Königl. Hochpreisl. Regierung Erneuerten Verordnung zum Besten des Königl. Post-Wesens*« vom 13. September 1745 heißt es:

»Es soll auch kein Fuhrmann mit Fracht an Passagieren oder Packen, an denen ordinairn Post-Tagen seine Reise vornehmen, es sey denn, daß der Postwagen vorher seine völlige Fracht bekommen, als weshalb er [der Fuhrmann] gehalten ist, sich bey dem Post-Contoir jeden Orts zu erkundigen, und einen Freyzettel, so ohne Entgeld verabfolget werden muß, zu begehren. Würde der Fuhrmann solches zu thun unterlassen, soll dieser die Fracht für die Person und Sachen an den Postführer zu bezahlen schuldig seyn«.

Auch das »*Königliche Reglement über die Schwedisch-Pommerschen fahrenden Posten*« vom 31. August 1747 befaßt sich in § 5–8 erneut mit dem Verhältnis zwischen Fuhrmann und Post. Darin heißt es auszugsweise, daß kein Fuhrmann an Posttagen Passagiere befördern dürfe. Falls er dagegen verstoße, solle er nicht nur nach § 5 »*seines daraus habten Vortheils verlustig gehen, sondern auch für jede Person auf jede Station, da er selbige gefahren, 4 Rthlr. Strafe unnachlässig erlegen*«. Nach § 6 war es auch keinem Fuhrmann erlaubt, »*Geld, Pretiosa, Briefe und Paquete, so unter 25 Pfund wägen, auf seinem Wagen mit sich zu nehmen ...*«. Bei der in § 5 festgelegten Strafe war es auch den Roll-Fuhrleuten untersagt, an den Posttagen Passagiere nach Orten zu befördern, wohin diese auch am gleichen Tag mit der Post gelangen konnten, »*es wäre denn, daß die Post bereits völlig besetzt ... wäre*«. Und § 8 bestimmte: Es »*soll kein Fuhrmann auch ausserhalb Posttagen [die] Erlaubniß haben, Passagier mit sich zu nehmen oder fortzubringen, ehe und bevor er solches dem Postamt angezeigt, einen Paßier-Zettel ausgelöset, und à Person 2 fl erleget hat*«.

An diesen Bestimmungen scheint sich auch zu späterer Zeit nichts mehr geändert zu haben. Die oben erwähnten »*Freyzettel*« bzw. »*Paßier-Zettel*« sind mir bisher nicht bekannt geworden.

⁴⁴ Moeller: Seite 33. Ferner: Dube, Ludwig: »Die Landespost des Herzogt. Mecklenburg-Güstrow«, Seite 160.

⁴⁵ Diederichs (2010): Band III zu Schwedisch-Vorpommern: In chronologischer Folge Seite 368, 357 bzw. 385.

2.7 Dänemark: Schleswig-Holstein und Oldenburg

Dänemark hat am 25. Dezember 1694, am 25. August 1714 und am 27. August 1717 Postordnungen herausgegeben, die sicherlich auch für Schleswig und Holstein galten. Vermutlich hat auch Dänemark darin bereits Verordnungen zum Nebenpostieren und zum Schutze seines Landespostwesens erlassen. Dazu dürften auch »*Passierzettel*« gehört haben, da diese in dem Edikt vom 9. Dezember 1720 zwar erwähnt, aber nicht mehr näher erklärt werden.

Fünf Monate nach dem Friedensschluß von Frederiksborg (13. Juli 1720), der den Nordischen Krieg beendete und Dänemark den Erwerb des holstein-gottorpschen Anteils an Schleswig gebracht hat, erließ König Friedrich IV. (reg. 1699–1730) unter dem 9. Dezember 1720 ein Edikt bezüglich der fahrenden Posten in den Herzogtümern Schleswig und Holstein, um die bestehenden »*Irregularitäten und Mißbräuche*« zu beseitigen. Mit der Durchführung der Reformen, welche namentlich auch das Verhältnis der Rollfuhrunternehmer zu der fahrenden Staatspost betrafen, war der königlich dänische Postinspector Johann Heus betraut worden. Er unterstand dem Königlichen Generalpostamte in Kopenhagen. Das Edikt umfaßt 28 Punkte. Hier interessiert nur das Verhältnis der Rollfuhrunternehmer zur staatlichen Fahrpost. In Punkt 21–25 heißt es auszugsweise:⁴⁶

21) *[So] Sollen die Passagiere nicht auf die Fracht-Wagen gezogen, sondern auf dem Post-Wagen gelassen werden; wie denn auch an alle in Unsern Fürstenthümern sich befindende Fuhrleute hiermit Unser ernstlicher Befehl ergethet, daß sich keiner von ihnen unterstehen solle, Personen, welche das Post-Geld zu zahlen vermögend sind, sechs Stunden vor und sechs Stunden nach Abgang der Post-Wagen anzunehmen, und wann nichts desto weniger jemand hier wieder gehandelt zu haben betroffen würde, so soll er sodann nicht nur seines daraus gehaltenen Vortheils verlustig gehen, sondern auch noch für jede Person oder Packen, so er wieder dieses Unser Verbot übernommen, für jede Poststation, so er vorbei gefahren, 4 Reichsthaler, halb der Generalpostcasse, halb aber dem Post-Inspektor oder dem Angeber, ohne alle Exception erlegen.*

22) *Solle sich eben bey dieser Strafe kein Fuhrmann unterstehen, einiges Geld oder Packen, so unter 50 Pfund wieget, fernerhin auf seinen Fracht-Wagen anzunehmen, sondern er soll vielmehr verbunden seyn, alle ... sofort auf die etablirte Posten zu verweisen.*

23) *Derjenige aber, welcher Waren und Packen, die unter 50 Pfund wägen, einem Fuhrmann zur Bestellung giebet, und also die fahrende Post vorbehey gethet, soll sothanen Waren oder Packen verlustig seyn ...*

24) *[Niemand] soll befugt seyn, an denjenigen Tagen, wo fahrende Posten abgehen, dahin jemand zu fahren, wohin er ohnehin selbigen Tages mit der Post kommen kann, es wäre denn etwa zur Umschlags-Zeit, nämlich vom 6^{ten} bis den 24^{ten} Januarii inclusive, da einem jeden zu fahren, auch selbst an den Posttagen, erlaubet seyn soll...*

25) *Sobald solche Umschlags-Zeit vorbehey und diejenigen, so die Post besetzt gefunden, den andern Post-Tag nicht abwarten wollen, stehet zwar denenselben frey, sich einer Roll-Fuhre, oder sonsten eines Extra-Wagens zu bedienen; jedoch müssen sie sich vorhero desfalls im Post-Haus melden, daselbst einen **Passir-Zettel** nehmen und dafür à Person 2 Lüb. Schilling erlegen, mit welchem Passir-Zettel sie nach dem Ort, wohin sie ihre Reise destiniret und im Post-Hause angeben, passiren und solchem nach auf denen unter Wegens berührenden Stationen kein Passagier-Geld mehr entrichten sollen. Falls aber die Passagiers weiter ... als sie bey ihrer ersten Abreise angegeben, reisen wollen, sollen sie einen anderen Passirzettel nehmen und dafür auch 2 Lüb. Schilling bis an den Ort ihrer anderweit angegebenen Reise bezahlen. ...*

Mit der Verordnung für die Herzogtümer Schleswig und Holstein, die Stadt Altona und Grafschaft Rantzau vom 7. November 1781, Punkt IX, durch König Christian VII. (* 1749; reg. 1766–1808) wurde das Reglement für das Reisen mit Fuhrleuten (Roll- und Reihefuhren) sowie Bauern erneuert und näher ausgeführt. Der Fuhrmann mußte sich auf dem örtlichen Postcomtoir einen Passierschein besorgen, der jedoch nur beim Vorliegen bestimmter Voraus-

⁴⁶ Anonym: »Zur Geschichte des Verkehrs in Schleswig-Holstein«, Seite 383. In: Archiv für Post und Telegraphie, Berlin 1897, Seite 380–384.

setzungen erteilt werden durfte. So durfte die Beförderung von Reisenden nur von solchen Stationen aus erfolgen, die **nicht** als Extrapost-Station ausgewiesen waren und sollte in der Regel nur bis zur nächsten Station erfolgen. Weitere Verordnungen dazu oder ein Belegexemplar aus dieser frühen Zeit sind mir bisher nicht bekannt geworden.

Oldenburg: Über das »*Ordonnanzfuhr- und Extrapostwesen in der Grafschaft ... Oldenburg*« hält die Anlage 6 Einzelheiten bereit.

2.8 Die Ordonnanzfuhren in der Hansestadt Bremen: 1653 – 1807

Alle Einzelheiten sind der Anlage 7 zu entnehmen.

2.9 Die kaiserlich-taxissche Reichspost

Im Jahre 1664 hatte die kaiserlich-taxissche Reichspost auch in Bayern ihren Einzug gehalten. Mit den eingesessenen Landkutschern, Lehenrößlern, Hauderern und sonstigen Fuhrleuten blühte ihr nicht weniger Ärger als anderswo. Viele weigerten sich, das »*Hörndlein*« als ein »*Unterscheidungszeichen der Post*« anzuerkennen und so fanden die Fürsten von Taxis immer wieder einen Grund, beim Herrscherhaus über den Mißbrauch des Posthorns zu klagen. Nachhaltig geholfen hat das weder in Bayern noch anderswo im Reichspostgebiet.

Bei der Reichspost können Lohnfuhr- oder Stationsscheine nicht vorkommen, da die örtlichen Fuhrunternehmer in den einzelnen Ländern in keinem Abhängigkeitsverhältnis zur Reichspost standen und die Regenten ihren Untertanen nicht unnötig Hindernisse in den Weg legten. Die Reichspostordnung vom 17. Oktober 1698 befaßt sich gerade erst mit der Einführung von Ordinari-Fahr- und Extraposten⁴⁷ und so gab es auch keinen Bedarf, das Verhältnis der Reichsposthalter zu den Fuhrunternehmern regeln zu wollen. Verdächtige und unbekannte Personen durften gemäß § 15 auf der Reichspost überhaupt nicht befördert werden.

Die Reichs-Postordnung von Kaiser Leopold für das Reichspostpersonal und die Postreisenden vom 17. Oktober 1698 beklagt im Punkt 5, daß »*Reisende, die mit eigenen Pferden und Kutschen eine Reise angetreten haben, begehren unversehens vom Postpersonal Pferde, obwohl sie keinen »annehmungszettel« von der Hauptpost vorweisen können. Bei berechtigter Verweigerung nehmen sie die Pferde mit Gewalt aus den Ställen*«. Und in Punkt 9 wird Klage geführt, daß »*Lehenrößler, Städte-, Kaufleute- und andere Boten machen »per posta« Reisende abspenstig, führen verdächtige Leute und entziehen dem Postpersonal den Unterhalt*«. Die Postordnung legte entsprechende Strafen fest: Eigenmächtige Wegnahme von Pferden und Nötigung des Postpersonals sollte mit 300 Mark lötligen Goldes bestraft werden und zu Punkt 9 heißt es:

»Den Lehenrößlern und Boten ist untersagt, Briefe anzunehmen oder einzusammeln, gehende, reitende oder fahrende Briefträger, »nächtliche zündter« und Nebenboten zu halten, Pferdewechsel vorzunehmen, Briefe vorauszuschicken, Posthörner zu gebrauchen oder mit »vorreitenden knechten und aufgebundenen velleysen« Reisende zu befördern. Bei Zuwiderhandlung wird Konfiskation angedroht« (vergl. Seite 7).

Unter dem 1. März 1715 erneuerte Kaiser Carl VI. diese Reichs-Postordnung.⁴⁸ Die oben erwähnten »*Annehmungszettel*« sind mir bislang nicht bekanntgeworden. Auch der wittelsbachische Kaiser Carl VII. erneuerte unter dem 24. April 1744 die Postpatente seiner kaiserlichen Vorgänger. Und auch seine Nachfolger aus dem Hause Habsburg – Franz I., Joseph II., Leopold II. und Franz II. – dürften diese Reichspostordnung noch einmal bestätigt haben.

Die »*Kaiserl. Reichs-Fahrpost-Ordnung*« vom 14. April 1783 regelte die Rechte und Pflichten der Posthalter. Der Weitertransport von Post-Reisenden nach kleineren Orten, wohin kein fahrplanmäßiger Postwagen verkehrte, war bei der Reichspost grundsätzlich nur durch Extraposten sicherzustellen.

⁴⁷ Dallmeier (1977b): Regest 479 (Seite 238–240).

⁴⁸ Dallmeier (1977b): Regest 480 (Seite 240–241) bzw. Regest 582 (Seite 309).

Trotz entgegenstehender Vorstellungen von taxisscher Seite, begannen besonders süddeutsche Reichsstände (u.a. Bayern) das verstärkte Aufkeimen eines landesherrlichen Landbotenwesens nicht nur zu tolerieren, sondern sogar zu begünstigen. Bayern stellte den (nicht ganz neuen) Grundsatz auf, daß das **Post- und Botenwesen** eine »*Polizeianstalt*« sei. Damit diene es unmittelbar der Förderung der allgemeinen Wohlfahrt und habe so direkt auf das Wohl der Landesuntertanen Beziehung. Daher dürfe es nicht von einer auswärtigen Behörde (der kaiserlich-taxisschen Generalpostdirektion) abhängen, sondern lediglich der Aufsicht und Beurteilung der Landespolizei unterworfen sein. Das Botenwesen unterstand ohnehin bereits den örtlichen Polizeikommissariaten (das Mandat zur Überwachung der Boten hatte der Kaiser 1698 den Reichsständen zugewiesen [s. Seite 8]), die es ihrer Polizei unterstellt hatten. Polizeiangelegenheiten konnten die Stände unbestritten selbständig regeln, da sie zu dieser Zeit längst die Landeshoheit erlangt hatten. Die Polizei war nach 1740/50 keine in erster Linie defensiv orientierte Sicherheitsbehörde zur Verteidigung der Ordnung eines Staates, sondern umfaßte einen wesentlich weiteren Aufgabenbereich. Ziel der Innenpolitik war, mit Hilfe von Polizeiordnungen (Geboten und Verboten) als Maßnahmen obrigkeitlicher Ordnungspolitik alle Bereiche des öffentlichen Lebens einer normierenden Regelung zu unterwerfen, um einerseits die bestehende Ordnung zu konservieren und andererseits eine systematische Erschließung des Landes durch bisher brachliegendes Arbeitskräftepotential voranzutreiben. Dazu gehörte auch eine großzügigere Organisation des Post- und Botenwesens. Auf letzteres hatte sie unmittelbar Einfluß. Ein Beispiel aus dem Fürstentum Bayreuth, wo die Reichspost das Postwesen ausübte, zeigt die Abbildung 15. Die häufige Wiederholung solcher Gebote und Verbote ist aber auch ein sicheres Indiz dafür, daß sie für die Lebenswelt ihrer Adressaten keine große Bedeutung erlangten.

Nachdem das hiesig-loblich-Kayserliche Reichs-Post-
 Amt zeithero über die durch die Land-Kutscher und Boten überhand ge-
 nommene ganz außerordentliche Post-Beeinträchtigungen die bittersten Klagen geführt
 und um Abstellung dergleichen Unfugs gebethen; Als wird von Hochfürstl. Amtshauptmannschafft wegen
 in Gemäßheit der vorliegenden Convention und Post-Recess de anno 1750. und 1760. nicht nur denen
 sich zeithero eingeschlichenen Winboheimer-Notenburger-Anspacher-Schwabacher-Loburger-Thurnauer-Fürther-Damberger und
 Bayreuther Boten, sondern auch insbesondere denen hiesigen täglich nach Nürnberg fahrenden ordinari-Land-Kutschern, so wie
 denen sochentlich hierdurch kommenden Schweinfurther und Hamburger fahrenden Boten, alle hiesige Einfammlung oder Ablangung
 von Briefen und unter 14 Pfund haltenden Paqueten, sie mögen kommen oder gehden, woher? und wohin? sie wollen, in Kraft
 diß alles Ernstes untersagt und verboten, mit der Verwarnung, daß widrigenfalls sowohl diejenige Kutscher und Boten, welche je-
 gleichwohl dawider handeln würden, mit 10 Rthlr. Strafe ohnaußbältlich angesehen-als auch diejenige Gastgeber, Wirthe, Haus-Kuch-
 te, Examinatores und andere Personen, welche zeithero in dergleichen Unterschleife geheet und ordentliche Depositoria von Briefen und
 Paqueten, zur inländischen Begünstigung für die Boten und Kutscher gehalten, auch Briefe und Paqueten außgetragen, nach öfters
 fürzunehmenden Visitationen oder authentischen Anzeigen, auf Betretten, zur gefänglichen Haft gebracht und nach Befinden noch beson-
 ders nachdrücklich bestraft werden sollen.

Abornach sich männiglich zu achten und für Schäden zu hüten. Signatum Erlang den 19 July 1779.

Auß hiesig-Hochfürstl. Amtshauptmannschafft.

Abb. 15: Bekanntmachung zur Beeinträchtigung des kaiserlichen Postwesens durch die Boten und Landkutscher aus dem Fürstentum Ansbach-Bayreuth (Erlangen), vom 19. Juli 1779.

Quelle: Großner, Rudolf: »Erlangen im Spiegel der Post«, Seite 74. Erlangen 1989.

3 Die napoleonische Epoche in Deutschland: 1801–1814

In wechselnden Koalitionen kämpften die europäischen Mächte gegen die Verbreitung revolutionärer Ideen und die Expansion der Französischen Republik, die seit 1799 von Napoleon geführt wurde. Die Kriege veränderten das politische Gleichgewicht zu Gunsten der napoleonischen Vorherrschaft auf dem Kontinent; sie weckten aber auch gleichzeitig den nationalen Widerstand der europäischen Völker, was die Bereitschaft zu Reformen sowie den Grundstein zu moderneren Staatswesen legen sollte. Zentrum des Widerstandes waren Österreich und Großbritannien, das seine See- und Kolonialherrschaft trotz eines Wirtschaftskrieges (Kontinentalsperre) noch ausdehnen konnte und zur stärksten Handels- und Industrienation aufstieg.

Im Frieden von Lunéville (9. Febr. 1801) mußte Österreich die Bedingungen von Campo Formio (17. Okt. 1797) bestätigen: die Abtretung des linken Rheinufer an Frankreich. Die linksrheinischen Gebietsverluste der weltlichen Fürsten sollten im Inneren des Reiches auf Kosten der geistlichen Gebiete (außer Mainz) entschädigt werden. Damit hatte der Kaiser der Säkularisation zugestimmt.

3.1 Das Fürstentum Salm-Salm und Salm-Kyrburg: 1803–1809

Im Reichsdeputationshauptschluß (25. Feb. 1803) war das Bistum Münster zwischen Preußen und dem gemeinsamen Fürstentum Salm-Salm und Salm-Kyrburg aufgeteilt worden. Zu einer Teilung des gemeinsamen Gebietes ist es aber nicht gekommen. Die gemeinsame Regierung hatte ihren Sitz in Bocholt. Am 1. und 2. Mai 1803 kamen Postverträge mit Taxis zustande; am 15. September 1803 mit Preußen. Gemäß den Bestimmungen im Reichsdeputationshauptschluß (Artikel 13) überließ Salm sein Postwesen dem Reichspostmeister Taxis; nur die Extrapost blieb bei der Landesverwaltung. In Bocholt wurde der Bürger Zeno Elsinghorst und in Borken Heinrich Jungblut zunächst auf 3 Jahre zum Posthalter ernannt. An ihren Wohnungen hatten sie ein Posthausschild mit der Inschrift »*Fürstlich-Salmische Extrapost*« auszuhängen. Die Postillione erhielten auf Kosten des Posthalters einen grauschwarzen Dienstroock und ein Posthorn an einer weiß-schwarzen Kordel. Die Extrapost-Verordnung datiert vom 22. März 1804.⁴⁹



Quelle: Auktionskatalog

Das Aufkommen bei der Extrapost in Bocholt bzw. Borken dürfte nicht allzu groß gewesen sein. Ob der Posthalter im Bedarfsfall einen Fuhrmann mit der Abwicklung des Auftrages beauftragt hat oder ob er selbst der Fuhrmann war, wird wohl nicht mehr zu klären sein (Abbildung 16).

Abb. 16: Belegstücke dieser Art aus dem Fürstentum Salm sind extrem selten.

Im Übereinkommen vom 5. Mai 1809 hat das Großherzogtum Berg das Postwesen (reitende und fahrende Posten sowie die Extraposten) auf 10 Jahre gegen einen jährlichen Betrag von

⁴⁹ Lensing, ? : »Das Postwesen im westlichen Münsterland von 1800–1810. Fürstlich Taxissche, Kgl. Preußische und Großherzoglich Bergische Posten und Salmische Extraposten in dem gemeinschaftlichen Fürstentum Salm-Salm und Salm-Kyrburg«. In Archiv für Post und Telegraphie, Jahrgg. 1936, Seite 167–172.

340 Taler (berg.) übernommen. Der Betrieb wurde den unterm 25. Februar 1809 für das Großherzogtum Berg erlassenen Vorschriften unterworfen (siehe Kapitel 3.3).

3.2 Napoleons Reservierte Provinz Erfurt: 1807–1814

Erfurt wurde am 4. August 1807 zur »*Domaine réservé à L'Empereur*« erklärt: Napoleon war damit Landesherr über das Stadt- und Landgebiet (einschl. des Eichsfeldes). Napoleons *Reservierte Provinzen* gehörten staats- und völkerrechtlich zum Kaiserreich Frankreich. Alle *Reservierten Provinzen* waren persönliches Eigentum des Kaisers. Dadurch besaßen sie auch eine Sonderstellung mit einer Sonderverwaltung als »*Kronen-Domäne*«. In der Regel dienten sie dem Kaiser als Verhandlungsmasse, um seine Kriegs- und Bundesgenossen zufriedenzustellen; Erfurt behielt er persönlich bis zum Schluß. Auch wenn diese Reservierten Provinzen zum Kaiserreich Frankreich gehörten, so waren die Gesetze und Verordnungen der bisherigen Besitzer in Kraft geblieben. Während man in Preußen gegen Mitte oder Ende 1808 die Lohnfuhrzettel abgeschafft hat (siehe Seite 23), dachte man in der Provinz Erfurt gar nicht daran, auf diese Zusatzeinnahmen zu verzichten (Abbildung 17). Die Fuhrleute wurden an ihre Verpflichtung erinnert »...jede Fuhr, die über eine Meile geht, vor der Abfahrt dem Posthalter des Ortes anzuzeigen, sich zu ihrer Legitimation den verordneten Fuhrzettel verabreichen zu lassen, die Gefälle dafür [zu] entrichten und bey dem Auspassieren den Postfuhrzettel zur Abstempelung vor[z]uzeigen. Die Thoreinnehmer sind entsprechend darnach instruiert und angewiesen worden...«. Ein entsprechender postalischer Beleg ist mir bisher jedoch nicht bekannt geworden.

Aus Napoleons Reservierten Provinzen, den Fürstentümern Fulda und Bayreuth als Reichspostgebiet ist mit Lohnfuhrzetteln nicht zu rechnen; möglicherweise aber aus der Grafschaft Katzenelnbogen und dem Fürstentum Hanau, die zu Hesens-Kassel gehörten (s. Kap. 6.8).

3.3 Die französische Postverwaltung im Großherzogtum Berg: 1808–1813

Im Vertrag von Bayonne (15. Juli 1808) hatte Napoleon seinem Schwager, Joachim Murat, die Souveränität über das Königreich Neapel und Sizilien übertragen; im Gegenzug hatte er dessen Großherzogtum Berg am **1. August 1808** übernommen. Jetzt war Napoleon selbst Rheinbundfürst. Die Dekrete wiesen ihn nun als »*Kaiser der Franzosen, König von Italien, Beschützer des Rheinbundes, Großherzog von Berg ...*« aus. Als überragendes Feldherrngenie und mit dem Nimbus des Unbesiegbaren ausgestattet, war ihm jetzt der oberste Rang im Rheinbund von keiner Seite streitig zu machen. Die Verwaltung des Großherzogtums übertrug er einem kaiserlichen Kommissar im Ministerrang, dem Staatsrat und Grafen Jacques Claude Beugnot. Damit trat an die Stelle der bergischen Postverwaltung nun eine französische: Daher nahmen ab 1. August 1808 die bergischen Postanstalten vielfach den Titel »*Kaiserl. Königl. Bergisches Postamt*« an. Das bergische Oberpostamt in Hamburg und



Abb. 17: Erfurtisches Intelligenz-Blatt, Nr. 94, vom 23. November 1808.

Lübeck wurde nun zu einem »Kaiserlich Königlich **Französischen** Ober-Postamt«. ⁵⁰ Diese neue Amtsbezeichnung traf vermutlich auch für Bremen zu. ⁵¹

Am 25. Februar 1809 erhielt das Großherzogtum Berg eine neue Postordnung. Napoleon dekretierte in seiner Postordnung, – »gegeben im Pallaste der Tuilerien den 25. Feb. 1809« – Im »Dritten Titel – Von den Extra-Posten« heißt es im 2. (auszugsweise) und 3. Artikel:

»(2) Nur die besonders patentisirten Posthalter können eigene Posthaltereien einrichten, Pferde umwechseln, und die Reisenden von einer Station zur anderen fortbringen ... (3) Das Verboth des vorgehenden Artikels betrifft diejenigen nicht, welche nur mit kleinen unter dem Namen von Cabriolet oder Carriole bekannten Chaisen, die nur mit einem Pferde bespannt sind, auf kleinen Strecken und ohne umzuspannen fahren. Die anderen Miethkutscher, welche von einem Ort, wo eine Posthaltereie ist, nach einem anderen Ort, wo auch eine Posthaltereie ist, abfahren, oder an diesen vorbei fahren, werden als Entschädigung für den Posthalter des Orts, wo die Abfahrt statt gehabt hat, und für jede Poststation, wo sie vorbei gefahren sind, 5 Stüber per Pferd und per Meile zahlen, bei Strafe von zwanzig Reichsthaler für die Uebertreter, wovon eine Hälfte zum Nutzen der betreffenden Posthalter, und die andere zur Verfügung der General-Post-Administration verwendet wird.«

Durch Verträge vom 28. März bzw. 5. Mai 1809 wurden auch die Fürstentümer Salm-Salm und Salm-Kyrburg sowie das Herzogtum Aremberg in das bergische Postgebiet einbezogen; Napoleon hatte sie auch im März 1810 noch nicht ratifiziert. Einen Frey-Zettel zeigt Abb. 24.

3.4 Königreich Westfalen (1807–1813)

Am 12. November 1806 erklärte General Mortier, daß er von dem »Land Hannover« im »Namen von Napoleon« Besitz genommen habe. Das Land (einschließlich des Herzogtums Lauenburg) gehörte damit zu den »Reservierten Provinzen Napoleons« und blieb auch weiterhin unter der Verwaltung des General-Postdirektoriums in Hannover. Lediglich die hannoverschen Gebiete von Göttingen und Grubenhagen mit dem Harz sowie das Fürstentum Osnabrück fielen am 1. September 1807 an das Königreich Westphalen.

Am 7. Dezember 1807 wurde von Napoleon die Konstitution für das Königreich Westphalen dekretiert. Das aus Teilen verschiedener besetzter deutscher Länder gebildete Königreich (mit der Hauptstadt Kassel), hatte Napoleon seinem Bruder Jerome übergeben und es zum Rheinbundstaat erklärt. Es war gewiß nicht leicht, für das aus vielen unterschiedlichen Ländern zusammengesetzte Königreich eine einheitliche Postordnung zu schaffen. In dem »Königlichen Dekret, die allgemeine Verordnung über den Tarif für die Posten...« vom 31. Oktober 1808, »Dritter Titel: Extraposten«, heißt es auszugsweise ⁵²:

Art. 29: Das in dem vorhergehenden Artikel enthaltene Verbot erstreckt sich nicht auf Führer von Miethwagen, die für Rechnung eines Privatmannes gehalten werden. Solche Miethkutscher, welche kleine oder große Tagereisen machen, **sollen jedoch unterwegs sich keiner andern Wechselferde, als der Postpferde, bedienen;** und wenn besagte Miethkutscher weiter als eine teutsche Meile oder 9 Kilometer fahren, so sollen sie für jede Poststation ein Stationsgeld von dreißig Centimen oder zwei Gutegroschen für jeden zweispännigen, und vier Gutegroschen für jeden vierspännigen Wagen für jede Meile oder 9 Kilometer, die sie zurücklegen, entrichten. ⁵³

Art. 30: Um die Zahlung des Stationsgeldes zu erweisen, soll ihnen darüber ein gedruckter Empfangsschein von den Postbeamten zugestellt werden. Jeder Miethkutscher, der ohne diesen Schein betroffen [angetroffen] würde, soll vor den ordentlichen Gerichten belangt, und von diesen zu einer Geldbuße von vierzig Franken verurtheilt werden. ...

Gegenüber den Sätzen von Kurhannover waren die Gebühren erhöht worden. Mietkutscher durften Pferde wechseln, wenn sie die Pferde der Posthalter verwendeten.

⁵⁰ Kuhlmann, Erich: »Die Post im alten Hamburg«, Seite 77. In: Postgeschichtliche Blätter Hamburg 1984. Ferner: Arge für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte: »Post- und Fahrscheine der Freien und Hansestadt Lübeck«, Seite 44: Kapitel: Großherzogl. Bergische und die Kaiserl. Französische Post.

⁵¹ Piefke: Seite 64 macht dazu keine Angaben.

⁵² Münzberg (1982): Münzberg, Werner: »Das Königreich Westphalen 1807–1813«, Seite 76. Seeshaupt 1982.

⁵³ Siehe das Dekret vom 29sten Julius 1809, die Miethkutscher betreffend.

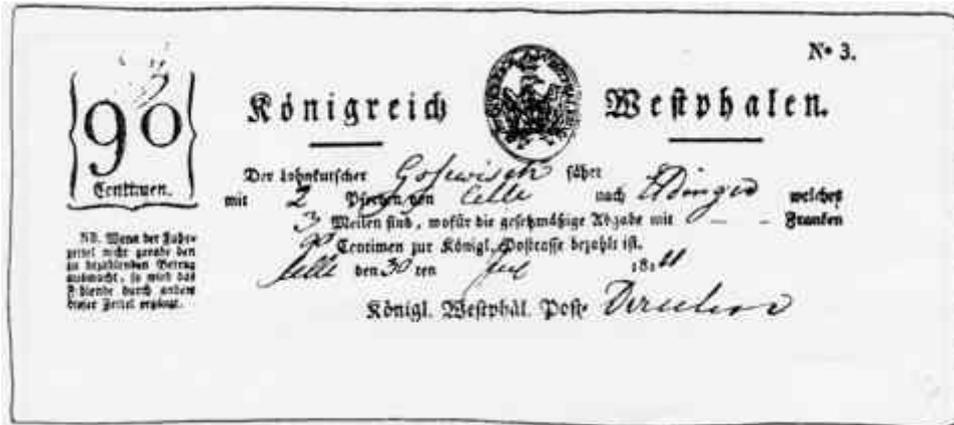


Abb. 19: Zwei Wertstufen 60 und 90 Centimen der vermutlich zweiten Auflage dieses Fuhrzettels.



Abb. 20: Zwei Wertstufen 30 und 60 Centimen der vermutlich dritten und letzten Auflage von diesen Fuhrzetteln der Westphälischen Post.

Quelle: H. A. Weidlich: »Postscheine des Königreiches Westphalen 1807 – 1814«. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Beilage zum Rundbrief Nr. 3 von 1967. Ferner: Die Abbildung 19 (mit dem Wertstempel zu 30 Centimen) stammt aus einem Auktionskatalog.

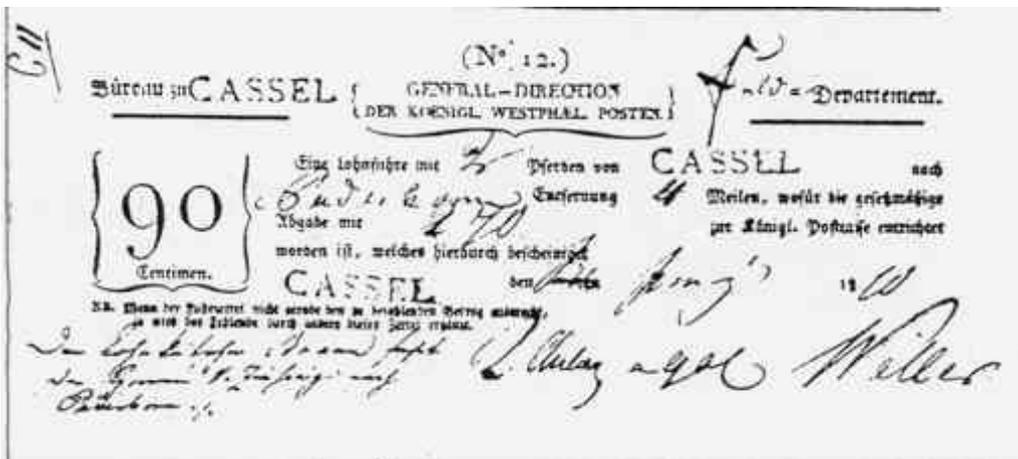


Abb. 18: Bei diesem Fuhrzettel dürfte es sich wohl um die erste Auflage dieses Formulars handeln.

Vorlage: Weidlich (1967): Seite 20, Abb. 18.

Nach der Postordnung über die »Organisation der Posten, Extraposten und des Postfuhrwesens im Königreich Westphalen«, inkraftgetreten zum 1. November 1810, heißt es unter dem »Zwölften Titel: Von Beförderung der Extraposten, Kouriere und Estafetten, und deren Tarif« auszugsweise:⁵⁴

Art. 107: *Blos die im Umfange Unseres Königreichs angestellten Posthalter sollen befugt seyn, Extraposten, Kouriere und Estafetten zu befördern.*

Art. 108: *Es wird daher sämtlichen Lohnfuhrleuten und Andern, welche aus dem Vermiethen der Pferde ein Gewerbe machen, untersagt, förmliche Stationen anzulegen, oder Reisende mit Wechselpferden zu befördern.*

Art. 109: *Es soll ihnen gleichwohl erlaubt seyn, Reisende mit einerlei Pferden zu transportiren, jedoch müssen sie, wenn der zu machende Weg länger als neun Kilometer oder eine Meile ist, von dem ihnen zunächst liegenden Postamte einen Postfuhrschein lösen und für jedes Pferd auf jeder Meile ein Stationsgeld von fünfzehn Centimen bezahlen.*

Die Abbildung 18 zeigt einen »Fuhrzettel« zu 90 Centimen aus dem Fulda-Departement von Juni 1810. Der Vordruck führt die Bezeichnung »Nº. 12.« und wurde ausgegeben von der *GENERAL-DIRECTION DER KOENIGL. WESTPHÄL. POSTEN*. Wenig später wurde die zentrale Amtsinschrift ersetzt durch einen gekrönten, kaiserlich-französischen Adler im ovalen Feld. Der Vordruck trug die Formularnummer: »Nº3.« (Abbildung 19). Eine dritte Auflage zeigt einen arg zusammengedrückten Adler; die Umschrift ist entfallen; die Formularnummer lautet jetzt: »Nº 21.« (Abbildung 20). Es ist anzunehmen, daß von jeder Auflage die drei Wertstufen zu 30, 60 und 90 Centimen existiert haben.

3.5 Neue Landesposten in Süddeutschland zum Jahreswechsel 1805/06

Auf Druck von Napoleon waren Bayern, Württemberg und Baden kurz vor dem Ende des Dritten Koalitionskrieges in den Brünner Verträgen (8.–12. Dez. 1805) sowie dem Armeebefehl Napoleons vom 19. Dezember 1805 souverän geworden und hatten – noch unter Kriegsrecht und Staatsnotstand stehend – gemeinsam und fast zeitgleich und noch vor Inkrafttreten des Preßburger Friedens am 31. Dezember 1805 das Kaiserliche Reichspostregal von dem Lehensherrn, dem Römisch-Deutschen Kaiser (und **nicht** vom Fürsten von Thurn und Taxis), als Kriegsbeute kassiert.⁵⁵ Bisher hatten diese Landesregierungen das Botenwesen, die Fuhrleute und Lohnkutscher (Hauderer) – auch entgegen der Klagen der kaiserlich-taxisschen Reichspost – stillschweigend geduldet und teilweise sogar gefördert, da sie den Gewinn lieber den eigenen Untertanen gönnten, als dem ausländischen Fürsten von Thurn und Taxis. Erst nach der Errichtung eigener Landesposten traten die Regierungen der Schmälerung ihrer Posteinnahmen durch Boten, Hauderer und Fuhrleute scharf entgegen.

⁵⁴ Diederichs, Horst: »Ein Beitrag zum Postwesen im Königreich Westphalen«, Seite 17. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 173 von März 2009.

⁵⁵ Diederichs, Horst: »Der Zerfall des Kaiserlichen Reichspostregals in den Jahren 1792 bis 1806 und die Errichtung provisorischer Landesposten durch Bayern, Württemberg und Baden als Folge des Dritten Koalitionskrieges«, Seite 114–154. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 143–145 von 2000/2001.

3.5.1 Bayerns Botenwesen ab Juli 1808 unter Kontrolle der Generalpostdirektion

Ab Februar 1806 hatte der Fürst von Thurn und Taxis als designierter Lehensherr vom König von Bayern zunächst die Postregie in den altbayerischen Gebieten ausgeübt. Doch dann, am 1. Juli 1808 hatte Bayern sein Postwesen in Staatsverwaltung überführt.⁵⁶ Unverzüglich ging sie daran, seinem Postwesen den erforderlichen Schutz zu seiner ungehinderten allgemeinen Ausdehnung und fortschreitenden Entwicklung gegenüber den privaten Beförderungseinrichtungen, insbesondere gegen jene der gewerbsmäßigen Boten, zu gewähren. Durch die Allerhöchste Verordnung vom 15. Juli 1808 – *»Die Leitung und Aufsicht des Boten- und Lehenrößler-Gewerbes betreffend«* – wurde die Verleihung, Ausübung, Beschränkung und Aufhebung des Boten- und Lehenrößler-Gewerbes von den General-Landeskommissariaten auf die Generalpostdirektion in München übertragen. Allen Getreide- und Viktualienhändlern, Karnern, Landkutschern, Kraxenträgern und anderen zum Botengewerbe nicht angestellten Personen, welche zum Nachteil der Bayerischen Posten sowie deren ordentlich aufgenommenen Boten Briefe, Pakete, Waren oder andere Versendungen zu übernehmen und zu bestellen *»sich angemäßt hatten«*, wurde dieser *»Unfug«* unter Androhung von Strafe (1 fl. für den Aufgeber wie auch den Übernehmer) untersagt.

Zur Berechtigung der Ausübung des Botengewerbes bedurfte zukünftig jede Person einer von der Generalpostdirektion ausgestellten Legitimationsurkunde. Auch die legitimierten Boten durften auf den Poststraßen Briefe (offene Frachtbriefe ausgenommen) und auf Straßen, die von Postwagen befahren wurden, auch Frachtstücke bis 15 Pfund Münchner Gewicht sowie bares Geld nicht befördern. Zuwiderhandlungen wurden im ersten Übertretungsfalle mit dem zehnfachen, im zweiten mit dem zwanzigfachen Postportobetrag geahndet; eine weitere Verfehlung bedeutete den Entzug der Botengewerbeberechtigung; für den Aufgeber sollte es die Konfiskation des Frachtstückes, bei Briefen und geringwertigen Frachtstücken aber für diesen eine Geldstrafe von 25 fl. zur Folge haben. Ähnlich waren die Strafen für die unbefugte Beförderung von Reisenden. Freigegeben war den Boten die Beförderung von Viktualien, Getränken und Arzneien, ohne Rücksicht auf das Gewicht, sowie die Beförderung der sonst postzwangspflichtigen Gegenstände zwischen Seitenorten und den nächsten Poststationen, wenn zwischen diesen staatliche Postverbindungen nicht bestanden. Um die jederzeitige Kontrolle der Boten zu ermöglichen, hatten diese in stets mitzuführenden Frachtkarten jedes Stück und jeden Reisenden einzeln vorzutragen und die Karten vor Abfahrt wie auch bei Ankunft am Bestimmungsorte den Landgerichts- oder Polizeistellen zur Visitation vorzulegen. Unter Androhung einer Geldstrafe von 50 fl. war den Boten der Wechsel von Pferden oder Wagen unterwegs (unvorhersehbare Notfälle ausgenommen) verboten. Die Strafgeelder flossen nach Abzug der einfachen Postgebühr je zur Hälfte dem Anzeiger bzw. der Postarmenkasse zu. Weitere Einzelheiten sind der Anlage 8 zu entnehmen.

Was die Regierung veranlaßt haben könnte, *»... in Rücksicht auf die dermal eingetretenen Verhältnisse«* am 17. November 1808 für ein Jahr lang unter bestimmten Voraussetzungen große Mengen Geld durch *»berechtigte Boten und Fuhrleute«* befördern zu lassen (siehe Anlage 9), darüber läßt sich nur spekulieren: Am 14. Oktober 1808 war der Erfurter Fürstentkongreß zu Ende gegangen und es waren Verträge zustande gekommen, wonach die Markgrafschaft Bayreuth an die Krone Bayern übergehen sollte, während an das Königreich Württemberg und das Großherzogtum Würzburg noch näher zu bestimmende Grenzgebiete abgetreten werden sollten. Vermutlich ging es darum, die bayrische Währung aus den abzutretenden Gebieten abzuziehen und sie in dem neu gewonnenen Gebiet einzuführen.

Mit der Verordnung vom 6. Juli 1809 wurde die *»Boten-Visitation«* durch *»ein gemeinschaftliches Benehmen zwischen den Maut- und Post-Behörden«* angeordnet (Anlage 10). Die grundsätzlichen Bestimmungen der Verordnung vom 15. Juli 1808 wurden in der Verordnung

⁵⁶ Am 1. April 1808 war die Konstituierung einer Generalpostdirektion für Tirol und Vorarlberg in München erfolgt; am 1. Juli 1808 war sie für die gesamten Königlich Bayerischen Posten zuständig geworden.

vom 28. September 1811 – »Die Versendung auf Boten-Wägen betreffend« (Anlage 11) – sowie vom 28. April 1815 – »Das Botenwesen betreffend« (Anlage 12) – aufrecht erhalten, wenn auch im Interesse des Publikums einzelne Einschränkungen in der Beförderung von postzwangspflichtigen Sendungen und Reisenden durch private Personen, Boten und Lohnröbler entfielen.⁵⁷

Die Spannungen auf dem Wiener Kongreß hatten Napoleon dazu verführt, im März 1815 sein Fürstentum, die Insel Elba, zu verlassen und bei Cannes zu landen. Im Mai wurde er in der Schlacht bei Tolentino von Österreich besiegt. Napoleon begann den Feldzug in Belgien. Im »Circulare« vom 20. Juni 1815 wurden die Postbeamten und Poststallhalter noch einmal an die Paßbestimmungen für Fremde und Reisende aus dem Ausland erinnert (Anlage 13).

3.5.2 Württembergs Botenwesen und die »Hauderer-Ordnung«: 1806–1816

Am 19. Dezember 1805 hatte der württembergische Kurfürst Friedrich – ab 1. Januar 1806 König – seinen Oberämtern die Inbesitznahme der in seinen Landen befindlichen kaiserlich-taxisschen Reichposten befohlen. Wie in Bayern, so war auch in Württemberg bald nach der Etablierung einer eigenen Landespost Schluß mit dem Botenwesen, das jetzt als Konkurrenz zum Landespostwesen empfunden wurde. Am 27. Januar 1807 erging die Allerhöchste Kabinetts-Ministerial-Resolution, das Botenwesen sei dergestalt aufgehoben und beschränkt, daß auf den bereits bestehenden Postrouten von Lichtmeß (2. Febr.) 1807 an weder gehende, reitende noch fahrende Ordinari-Boten mehr geduldet werden und daß auf den neuanzulegenden Postrouten die gleiche Ordnung ab Georgii (23./24. April) 1807 gelten solle. Nur noch **Amtsboten**, die unter behördlicher Aufsicht standen, sollten zukünftig noch von Orten ohne Postanstalt Briefe, Gelder und Pakete zum nächsten Postamt bringen dürfen. Mit der Aufhebung des Landbotenwesens wurde auch die Königl. Botenmeisterei in Stuttgart aufgelöst.⁵⁸ Am 17. Juni 1807, am 24. August 1807, am 2. Juli 1808 und am 14. November 1808 ergingen weitere Einschränkungen für das Botenwesen und die Fuhrleute.

Die Hauderer-Ordnung vom 23. April 1811 sollte dazu dienen, alle bisher erlassenen Vorschriften für die Lohnkutscher und Hauderer zusammenzufassen, indem sie in 22 Paragraphen Anordnung traf über die Höhe der Hauderer-Gebühren, ihre Einziehung und Verrechnung sowie über die Bestrafung bei Zuwiderhandlungen. Jeder Hauderer, der an einem Postort eine Fahrt unternahm, hatte einen Posterlaubnis- oder Hauderer-Schein zu lösen und dafür – je nach der Entfernung – eine Taxe von 30 kr. bis 2 fl. zu entrichten, die an die Postkasse floß. Einzelheiten sind dem »Königlich-Württembergischen Staats- und Regierungs-Blatt«, Nr. 20, vom 4. Mai 1811 (Anlage 14) zu entnehmen.⁵⁹

Die Hauderer fanden doch noch eine Möglichkeit, mit Hilfe der Retour-Scheine die Hauderer-Gebühr teilweise zu umgehen (Anlage 15). Die Auslaßscheine für Reisende mit Mietpferden entfielen am 17. November 1815. Da die Verpflichtung zur Lösung der Hauderer-Scheine für das Gewerbe äußerst schädlich war, kam durch die »Allerhöchste Verordnung in Post-Sachen« vom 25. Oktober bzw. 23. Dezember 1815, Punkt 6, die Hauderer-**Abgabe** ab 1. Januar 1816 wieder in Wegfall (Anlage 16). Wegen des inneren Zusammenhanges sind auch noch die Anlagen 17 und 18 aus dem Jahre 1816 mit aufgenommen worden.

⁵⁷ »Rückblick auf das erste Jahrhundert der K. Bayer. Staatspost (1. März 1808 bis 31. Dezember 1908)«, Seite 69–70. Hrsg.: K. B. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten. Erweiterter Nachdruck der Ausgabe von 1908. München 1982.

⁵⁸ Weber, Friedrich: »Post und Telegraphie im Königreich Württemberg«, Seite 103–104. Stuttgart 1901.

⁵⁹ Laut Schreiben des Baden-Württembergischen Landesarchivs, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, vom 25.01.2012 ist ein Muster des Posterlaubnis- oder Hauderer-Scheins in den dortigen Findbüchern der einschlägigen Bestände nicht nachgewiesen. Auch erbrachte die cursorische Durchsicht einzelner Akten, die sich mit der Auslegung der Hauderer-Ordnung (E 31 Bü 812), mit den Erlaubnis- und Passscheingebühren der Lohnkutscher bei Fahrten von und nach Orten mit Poststationen (E 40/35 Bü 34) oder vergleichbaren Themen (E 40/35 Bü 31) beschäftigten, keinen Fund.

3.5.3 Das Großherzogtum Baden: 1811–1816

Am 1. August 1811 wurde das Postwesen im Großherzogtum Baden von Thurn und Taxis in Landesregie übernommen. Weder in der Literatur⁶⁰ noch in dem »*Großherzoglich-Badischen Regierungsblatt*«, Jahrgang 1811 bis einschl. 1816, findet sich ein Hinweis auf Boten- oder Hauderer-Ordnungen. Falls nicht an anderer Stelle (z.B. Polizei-)Verordnungen ergangen sein sollten, dann hat die Badische Post offensichtlich mit dieser Konkurrenz leben können. –

Die Zeichnung von Johann Adam Klein (1792–1875) zeigt ein bäuerliches Lohnfuhrwerk aus der Zeit um 1814 und die Lithographie aus der Zeit um 1825 einen Berliner »*Kremser*«, einen offenen Leiterwagen vom Ausflugsunternehmen des Hofrates Krems (Abbildung 21).

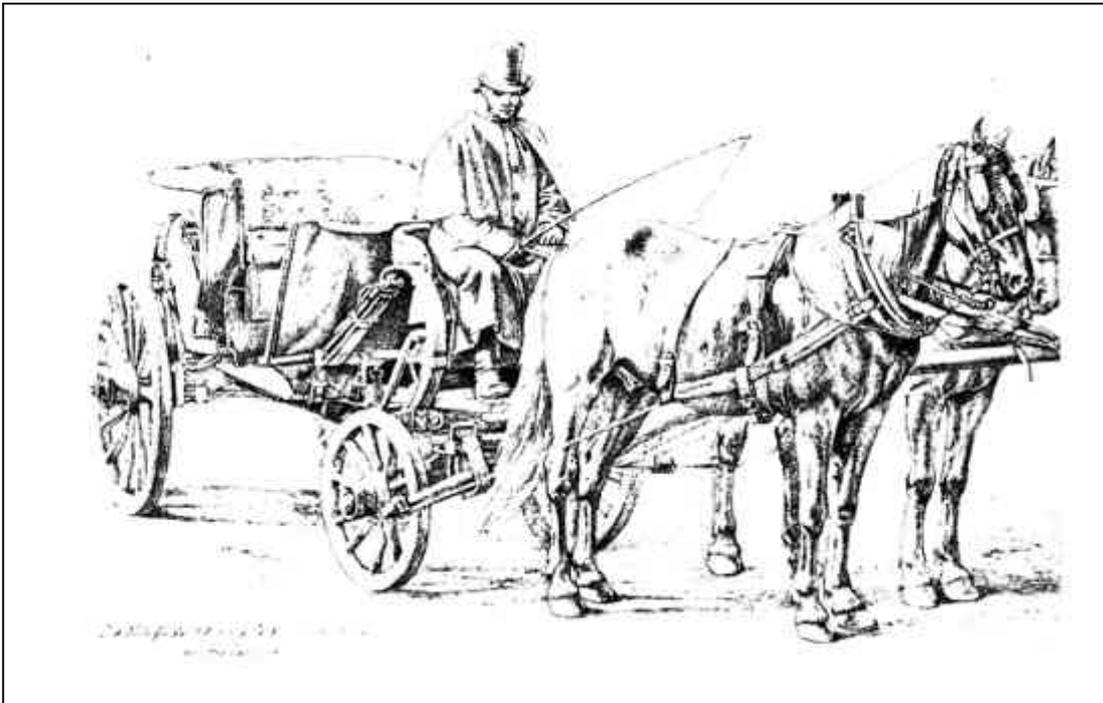


Abb. 21: Ein bäuerliches Lohnfuhrwerk um 1810 und ein Berliner Kremser um 1825

Vorlage: Bayer, Klaus: »*Die Postkutschenreise*«, Seite 191 (oben) und Seite 216 (unten). Tübingen 1985

⁶⁰ Löffler, Kaspar: »*Geschichte des Verkehrs in Baden...*«. Heidelberg 1910.

Deutschland im Jahre 1812

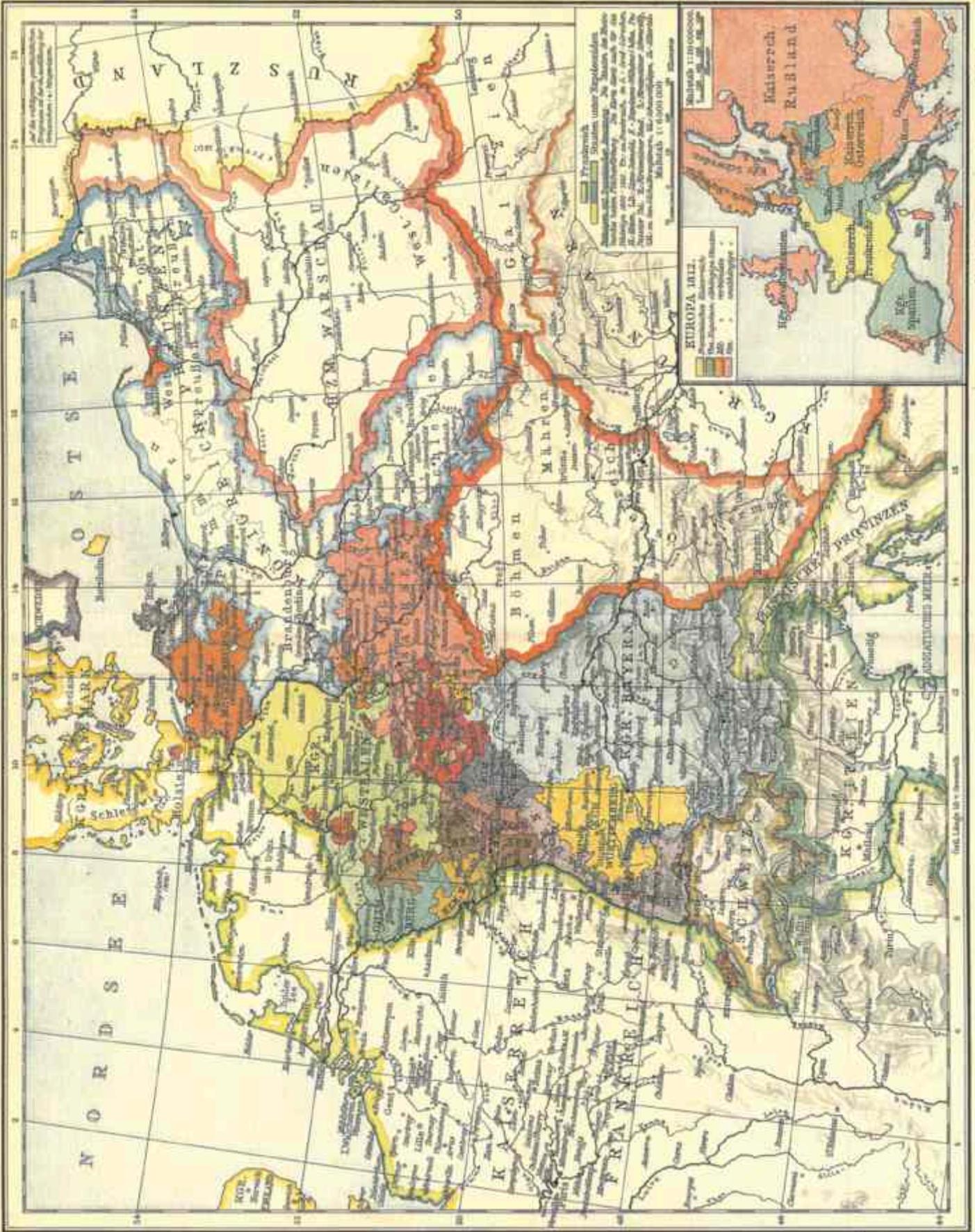


Abb. 22: Deutschland im Jahre 1812.

Quelle: F. W. Putzgers Historischer Schul-Atlas, Große Ausgabe, Seite 96-97. Bielefeld und Leipzig 1935.

3.6 Die Annexion Norddeutschlands zum Kaiserreich Frankreich: 1810–1813

Durch den Pariser Senatsbeschluß vom 13. Dezember 1810 wurden die Hansestädte Lübeck, Hamburg und Bremen mit ihren Gebieten, das Herzogtum Lauenburg, der Nordteil des Königreiches Westphalen, das Herzogtum Oldenburg sowie erhebliche Teile des Großherzogtums Berg von Frankreich annektiert und daraus die drei Departements der Elbmündung (128), der Wesermündung (129) und der Ober-Ems (130) gebildet. Diese Annexion sollte eine strengere Handhabung der Kontinentalsperre gegenüber England sicherstellen. Den Rheinbundfürsten von Oldenburg, Aremberg und Salm wurde ihre Selbständigkeit genommen.

Damit war der nördliche Teil des Königreiches Westphalen (mit Osnabrück und Minden) an das Französische Kaiserreich verloren gegangen. Als Zuwachs erhielt Westphalen das Aller-Departement mit Hameln, Hannover und Celle. Unentschieden blieb lange Zeit die Zugehörigkeit von Lüneburg, das von Westphalen beansprucht, jedoch von den Franzosen besetzt gehalten wurde (mindestens bis Februar 1811 wurden dort Postscheine mit der Amtsunterschrift »*Königl. Westphälisches Post-Amt*« benutzt).

Zu Anfang des Jahres 1811 umfaßte das Französische Kaiserreich 130 Departements mit über 715.000 km² und etwa 44 Millionen Einwohner, dazu kam das Königreich Italien (Norditalien mit der Hauptstadt Mailand), die Illyrischen Provinzen und die Ionischen Inseln, das Fürstentum Erfurt, im Großherzogtum Berg war Napoleon höchstpersönlich Landesherr; ferner Spanien, das Königreich Neapel, die Schweiz, die Rheinbundstaaten, das Großherzogtum Warschau und der Freistaat Danzig als Vasallen Frankreichs; Preußen und Österreich waren gezwungener Maßen und Dänemark, Schweden und Rußland »*freiwillige*« Verbündete Napoleons. Die Abbildung 22 zeigt Deutschland im Jahre 1812.

Das Postwesen nach der Annexion Norddeutschlands: Vom Kaiser Napoleon war eine Kommission eingesetzt worden, welche die Eingliederung der neuen norddeutschen Landesteile durchzuführen hatte.⁶¹ Die nachfolgende Aufstellung faßt die Ereignisse bis Mitte März 1811 zusammen.⁶²

- 13.12.1810 : Senatsbeschluß betreffend die Annexion Norddeutschlands;
- 18.12.1810 : Dekret betreffend die Besitznahme der Posten in den Hansestädten;
- 1. 1.1811 : Annexion und Beginn der Neuorganisation;
- 26. 2.1811 : Vertrag über die Abtretung der Bergischen Postämter (der erst am 26. Juni 1811 durch Napoleon ratifiziert wurde);
- 1. 3.1811 : Die Briefpostämter wurden der französischen Postordnung unterstellt;
- 5. 3.1811 : Entlassung der westphälischen Beamten aus ihrem Dienst;
- 7. 3.1811 : Vormals westphälische Fahrpostämter werden französische Messagerien;
- 15. 3.1811 : Ablauf der am 18.12.1810 angeordneten Frist zur Überführung der hanseatischen Postämter in französische Regie.

Bezüglich des Postwesens bestimmte der Artikel 23:

*»Unser Oberpostdirektor soll Besitz nehmen von allen Posten, sowohl Brief- als auch **Pferdeposten**, der drei Departements vom 1. künftigen Januar an. Sie sollen für die Rechnung Unserer kaiserlichen Posten geordnet und verwaltet werden. Er ernennt zu dem Ende einen Commissarius zur einstweiligen Verwaltung und zur Vorbereitung der endlichen Organisation, die Uns den künftigen 15. März zur Billigung vorgelegt und so schleunig als möglich in Gang gesetzt werden soll«.*

Problemlos wurden am 1. Januar 1811 die »*Kaiserl. Königl. Großherzogl. Bergischen Oberpostämter*« in Hamburg, Bremen und Lübeck in »*Kaiserl. Königl. Französische Ober-Postämter*« (die sie dem Namen nach ohnehin schon waren) umgewandelt. Mit der Schließung aller fremden Briefpostämter – in Hamburg am 10. Januar 1811⁶³ und in Lübeck am 30.

⁶¹ Bulletin des Lois Nr. 333, Dekret vom 18. Dezember 1810.

⁶² Weidlich (1981): Weidlich, Hans A.: »Die Postmeisterscheine von Braunschweig und Hannover im Rahmen ihrer Postgeschichte«, Seite 15. Baden-Baden 1981.

⁶³ Kuhlmann: Seite 76.

Januar 1811⁶⁴ – übernahmen sie alle postalischen Aufgaben. In Lübeck wurde im März 1811 *DE MORAMBERT*, ab Oktober 1811 *LEJEUNE* als Postdirektor tätig; in Bremen wurde ein gewisser *LE COINTE* zum »Dirctor der reitenden und fahrenden Posten« ernannt.⁶⁵

Am 2. Februar 1811 wurde Dänemark davon in Kenntnis gesetzt, daß das Weiterbestehen seiner Postanstalten in den Gebieten unter französischer Herrschaft nicht möglich sei.⁶⁶ Das betraf deren Postanstalten in Hamburg und Lübeck.⁶⁷ Am 1. März 1811 wurde auch die Fahrposten von Mecklenburg-Schwerin an das Französische Hauptpostamt Hamburg abgegeben. Die Post nach den französischen Grenzpostämtern in Lauenburg, Ratzeburg und Lübeck über die mecklenburgischen Grenzpostämter in Boitzenburg, Gadebusch und Dassow geleitet.

Nachdem König Jérôme durch eine Proklamation vom 5. März 1811 auch seine Postbeamten in Westphalen von ihrem Diensteid entbunden hatte, konnte auch dort das Postwesen ab Mitte März auf französische Rechnung geführt werden. Die in Hamburg und Bremen bestehenden königlich-westphälischen Fahrpostämter wurden am 7. März 1811 von der Französischen Post übernommen.

Ausgenommen von der Aufhebung waren nur die *Hamburg-Lübeckische Fahrpost* sowie die *Amerikanische Briefpostexpedition* und die innerstädtische *Fußpost* Hamburgs.⁵⁹

Somit hatte die tatsächliche Übernahme der Postanstalten – **einschließlich der im Dekret nicht ausdrücklich genannten Fahrposten** – durch die »*Kaiserlich Französische Post*« erst im Laufe des Monats März 1811 erfolgen können. Aufgrund der obigen Anordnung waren aber die Einnahmen aus den Posten bereits vom 1. Januar 1811 an die französische Staatskasse zu verrechnen.

Unter der Bezeichnung »*Kaiserlich Französische Post*« ist jetzt allein die der Generaladministration in Paris unterstellte Postorganisation zu verstehen. In der Zeit zwischen 1811 und 1814 stand sie unter der Leitung des Grafen *DE LAVALETTE* und beschränkte sich auf das Staatsgebiet, also auf die dem Kaiserreich eingegliederten Departements, wo sie den zivilen Postverkehr durchführte.

Mit der Eingliederung wurde in den neuen Departements eine besondere Postordnung gültig. Diese Sammlung von Post-Gesetzen – die den Zeitraum vom 22. August 1791 bis zum 13. August 1810 umfaßt – wurde gesondert herausgegeben in französischer Sprache und daneben in (schlechter) deutscher Übersetzung in Paris im Jahre 1811:

»*RECUEIL DE LOIS, DÉCRETS, ET AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT* –
Sammlung von Gesetzen, Decreten, und Gutachten des Staatsraths«

Der »*Siebente Theil*« befaßt sich ausschließlich mit den »*Gesetzen, Decreten, und Gutachten des Staatsraths, welche in den Departementen der Ober-Ems, der Weser-Mündungen und der Elb-Mündungen verkündet worden sind*«. Der Dritte Paragraph betrifft die »*Posten und Postwagen*« und umfaßt die Seiten 164 – 305.

Zum besseren Verständnis der folgenden Ausführungen ist es notwendig, einen Blick auf die von der deutschen abweichende Organisation der französischen Post zu werfen. Hans A. Weidlich schreibt dazu:⁶⁸

Unter einheitlicher Leitung bestand eine Zweiteilung in eine »Poste aux Lettres« (Briefpost) und eine »Poste aux Chevaux« (Pferdepost). Erstere befaßte sich mit der Annahme, Ausgabe und Expedition der Briefpostsendungen. Die Postanstalten waren unterteilt in Direktionen und

⁶⁴ Höpfner (1978): Höpfner, Herbert: »Post- und Fahrscheine der Freien und Hansestadt Lübeck«. Ohne Seitenangabe im Kapitel: »Großherzogl. Bergische und die Kaiserl. Französische Post«. Hannover 1978.

⁶⁵ Piefke: Auf Seite 65 findet sich die Schreibweise »Lecointe«; auf Seite 66 »Le Cointe«.

⁶⁶ Sager, Wilhelm: »Postgeschichte Schleswig-Holsteins«, Seite 41. Heide 2002.

⁶⁷ Laut Postvertrag vom 17. Mai 1697 waren der dänischen Postverwaltung durch Lübeck für die Beförderung ihrer Post gewisse Rechte zugestanden worden. Der lübeckische Botenmeister fungierte in Personalunion auch als dänischer Botenmeister.

⁶⁸ Weidlich (1981): Seite 66–71.

Distributionen. Die Direktionen waren Postämter von gewisser Bedeutung, ihre Amtsvorstände waren beamtet und führten die Bezeichnung Direktoren, was also etwa dem deutschen »Postmeister« entspricht. Die Direktionen führten Poststempel und waren berechtigt, rekommandierte Briefe und Geldsendungen anzunehmen und auszugeben (Art. 387 der Postordnung). Den Direktionen waren die **Distributionen** unterstellt, die etwa den Postablagen vergleichbar sind. Sie besaßen keine Stempel und beschränkten sich auf die Annahme und Ausgabe der Briefe, deren Expedition durch die Direktionen erfolgte.

Die »**Poste aux Chevaux**« hatte die Pferde, Fahrzeuge und Postillione für die Beförderung der Felleisen sowie auch für Extraposten zu stellen. Sie entspricht damit den **Posthaltereien**, keineswegs jedoch den **Fahrposten**. Sie hatten sich **nicht** mit der Annahme und Abgabe von Postsendungen, am allerwenigsten von solchen mit Wertinhalt zu befassen. Die Posthalter führten den Titel »Maître de Poste«, der also durchaus nicht gleichbedeutend ist mit dem deutschen »Postmeister«! Die Unkenntnis dieser Unterschiede hat in der Literatur zu einer Fülle von Irrtümern und Mißverständnissen bei der Beurteilung der damaligen Postverhältnisse geführt.

Den uns geläufigen Fahrposten entsprach in Frankreich das Institut der »Régie des Messageries et Voitures publiques«. Es war im Zuge der Revolution durch Gesetz vom 9. April 1793 geschaffen worden, wurde aber schon Ende 1796 wieder aufgehoben. Von diesem Zeitpunkt an war die Einrichtung einer regelmäßigen Fahrverbindung zu Wasser und zu Lande privaten Unternehmen überlassen. Diese hatten dazu eine Genehmigung zu beantragen und der Staatskasse eine Abgabe zu bezahlen. **Durch Gesetz vom 6. März 1805** [15. Ventose im Jahr 13] waren in Frankreich zu Gunsten der Posthalter, falls deren Pferde von den Messagerien und Reisenden nicht beansprucht wurden, die auch in Deutschland üblichen Stationsscheine eingeführt worden.

In den neuen »Departementen der Ober-Ems, der Weser-Mündungen und der Elbe-Mündungen« lag es nahe, daß die Fahrposten von den Postmeistern und Posthaltern in gewohnter Weise, jetzt aber für eigene Rechnung, fortgeführt wurden. Für bestimmte Kurse organisierten sie sich zu »Fuhrämtern«, die für die Aufrechterhaltung eines geregelten Betriebes und für eine Verteilung der Lasten und Gewinne sorgten. Die bisherige Praxis wurde ebenso wie die Tarife beibehalten; bei evtl. Änderungen mußte die Genehmigung der Regierungsstellen eingeholt werden. – Auch die bisherigen Postscheine wurden weiter verwendet, teilweise unter Berichtigung der Amtsunterschriften, wobei sich die Fahrpost-Expeditionen als »Kaiserl. Königl. Französische Post« bezeichneten. Nach dem bisher Gesagten ist klar, daß diese Bezeichnung nicht korrekt war; die »directeurs« oder »maîtres de poste« waren zwar Angehörige der französischen Post, jedoch betrieben sie die Fahrpost als private Unternehmer. Diese Postscheine sind also trotz ihrer Unterschrift keine Quittungen der französischen Post, die weder an den Fahrposten beteiligt, noch bei evtl. Verlusten ersatzpflichtig war. Es handelt sich vielmehr um lokale Postmeisterscheine, die im Rahmen der übrigen Postmeisterscheine abzuhandeln sind.

Französische Postscheine sind allein die Quittungen der »poste aux lettres«, welche für rekommandierte Briefe und für Geldsendungen ausgestellt wurden. Sie waren in gleicher Weise bei der zivilen wie der militärischen Post in Gebrauch und wurden – mit geringen Ausnahmen – von der Pariser Verwaltung geliefert, naturgemäß in französischer Sprache. Da sie von der in Deutschland üblichen Form abweichen, ist eine eingehende Beschreibung notwendig. Grundlage für ihren Gebrauch war die französische Postordnung.

Soweit die Ausführungen von Hans A. Weidlich.

Die Abbildung 23 zeigt ein »Certifikat« der »Kaiserlichen Post, Relais von Bremen«, für einen »Wagenvermieter«; der Vordruck stammt vermutlich aus dem Jahre 1811. Er mußte am Stadttor, den Postmeistern unterwegs und am Bestimmungsort präsentiert werden und war nach der Rückkehr an die Kaiserliche Post in Bremen wieder abzuliefern.



CERTIFICAT.

On certifie par le présent, que le Loueur de Voiture nommé
 à _____ a constaté s'être engagé à conduire
 dans un _____ attelé de _____ chevaux, appartenant
 au dit Loueur de Voiture et munie de la plaque N.° _____ délivrée par la
 Régie des Droits réunis.

Les autorités respectives sont invité à l'aider librement passer le dit
 Loueur de Voiture, pourvu toute fois, qu'il se conforme rigoureusement aux lois
 et Règlements, dans lesquels il est principalement ordonné à chaque Loueur de
 Voiture, de voyager en petites journées, de ne point relayer, ni de verser les
 voyageurs à tout autre Loueur.

Le dit _____ déclare vouloir commencer ce voyage
 le _____ 1811 à _____ heures

Fait à **BREMEN**, le _____ 1811

NOTA. Ce certificat doit être présenté
 au portier courigne, à la sortie de la ville,
 après quoi il doit également être présenté à
 Mrs les Maîtres de Poste, sur la route et au
 lieu de destinée pour être visé, et remis à la
 sousignée dès le retour du Loueur de voiture.

CERTIFICAT.

Es wird hiermit bescheinigt, daß der Wagenvermieteter
 hiersehrst dargesehan bedungen zu seyn, den
 in einem gedachten Wagenvermieteter eigen zugehörigen,
 mit der ihm von der Regie der vereinigten, Rechte bestimmten Platte Nro.
 versehenen _____ mit _____ Pferden bespannt, nach
 zu fahren.

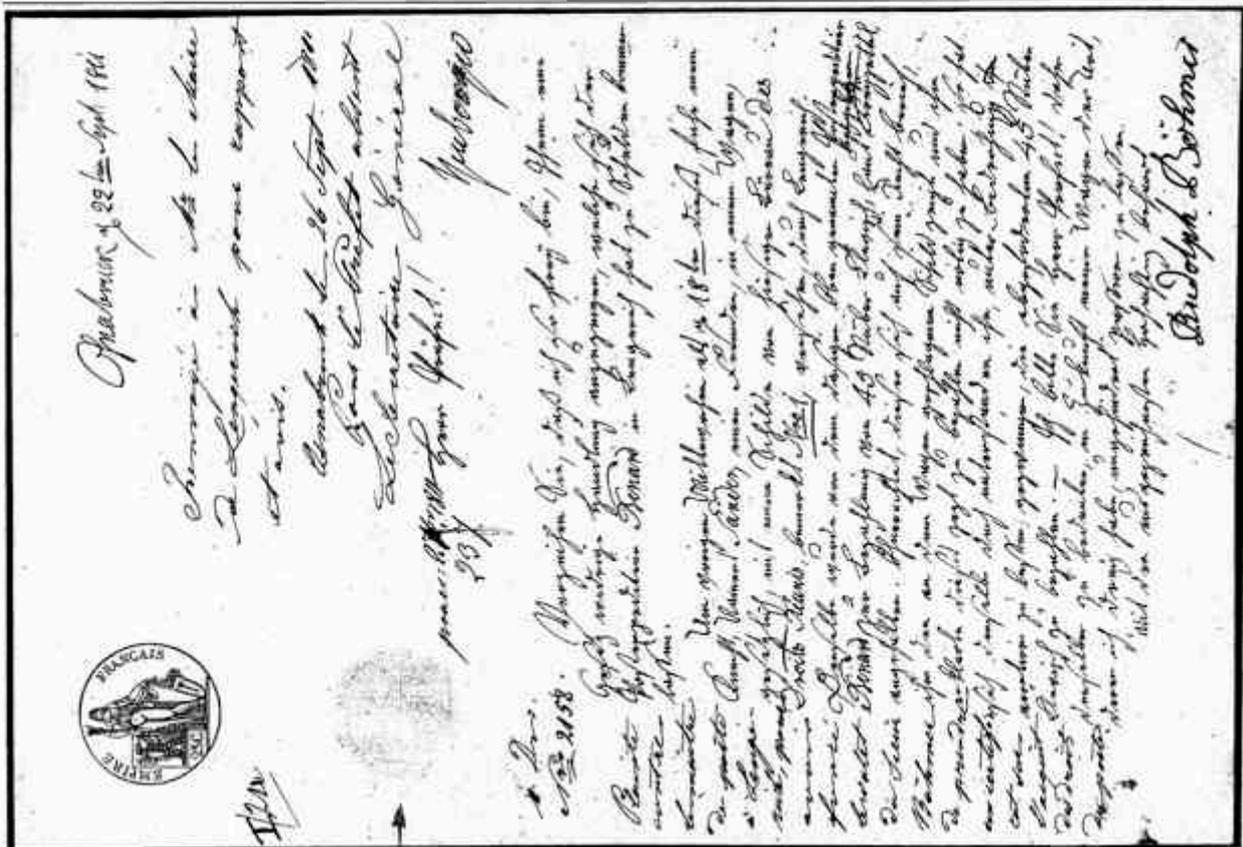
Sämmtliche resp. Behörden werden demnach ersucht, gedachten Wagenvermieteter, in
 dem Falle, daß er bey dieser Fuhr den beschriebenen Gesetzen und Verordnungen genau nach
 kommt, welche besonders dahin gehen, daß er in kleinen Tagereisen fahren, unterwegens nicht
 mit Pferden wechseln, noch gedachte Reisende einem anderweitigen Wagenvermieteter zur Ver-
 erbedingung zuführen solle, ungeschindert passieren zu lassen.

Erwähnter _____ tritt diese Reise den
 1811 um _____ Uhr _____ an.

Geschieden **Bremen**, den _____ 1811

Zur Nachricht. Dieses Certificat muß bey
 der Ausfahrt aus der Stadt, dem sich am Aborte
 befindenden Postier vorgezeigt, bey Herrn Post-
 meisters unterwegens und am Bestimmungsorte zum
 Unterschriften präsentirt, und sofort bey der Rück-
 fehr an mich zurückgeliefert werden.

Abb. 23: Ein Zertifikat der Kaiserlich-Französischen Post, Relais von Bremen.
 Der Vordruck dürfte aus dem Jahre 1811 stammen.
 Quelle: Knauer, Karl: »Bremen-Stempel-Handbuch von den Anfängen bis 1867«: lose Anlage. Bremen 1967.



Blindsiegel

Abb. 25: Das Reklamationschreiben wurde auf französischem Stempelpapier zu 25 Cent verfasst; darunter eine Blindprägung. Das Briefpapier hat ein Wasserzeichen. Wegen der besseren Lesbarkeit ist der Briefinhalt nebenstehend ergänzt worden.

Wegen der besseren Lesbarkeit ist der Briefinhalt übertragen worden:

Osnabrück, den 22. September 1811

Französischer Text (1): Übersetzung siehe unten

Herr Project!

Verzeihen Sie, daß ich so frey bin, Ihnen eine gesetzwidrige Handlung anzuzeigen, welche sich der Postexpeditor Bernard in Lengerich hat zu Schulden kommen lassen. Am vorigen Mitwoch als d. 12^{ten} dieses [Monats], fuhr mein Knecht, Warmut Sander, einen Fremden in meinem Wagen, gesetzlich, mit einem Schilde vom hiesigen Bureau 'Des Droits Réunis' bemerkt Nro. 1 versehen, durch Lengerich. Derselbe wurde von dem dasigen blau (betrunken ?) genannten Postexpeditor Bernard zur Bezahlung von 45 Stüber Clewisch, laut beigetlegten Freyzettel angehalten. Obierachtet, [daß] dieser sich auf sein Recht berief, ihm den an den Wagen geschlagenen Schild zeigte und ihm erklärte, dieses jetzt zu bezahlen nicht nötig zu haben. Es hat sich derselbe doch unterstanden, ihn, unter Bedrohung, [nicht] weiter[fahren] zu lassen, [und] gezwungen, die abgeforderten 45 Stüber Clewisch zu bezahlen. Ich bitte Sie Herr Project! daher demselben zu bedeuten, in Zukunft meine Wagen, der Zeit davon ich drei habe, ungehindert passieren zu lassen.

Mit der ausgezeichneten Hochachtung bef.

Rudolph Böhmer

Französischer Text (1):

Übersandt an den Herrn Bürgermeister von Lengerich zwecks Berichterstattung und Gutfachten. Osnabrück den 26. Sept. 1811 Für den abwesenden Präfecten, der General-Secretaire Neuberger präis. im 7^{ten} [September] 1811. [N. J. 237]

Französischer Text (2):

Dossier [Vorgang] Nr. 2156. Klage gegen den Posthalter von Lengerich, weil er den Knecht von Herrn Böhmer gezwungen hat, eine Bescheinigung 'Des Droits de Poste' zu bezahlen.

Französischer Text (2): Übersetzung siehe unten



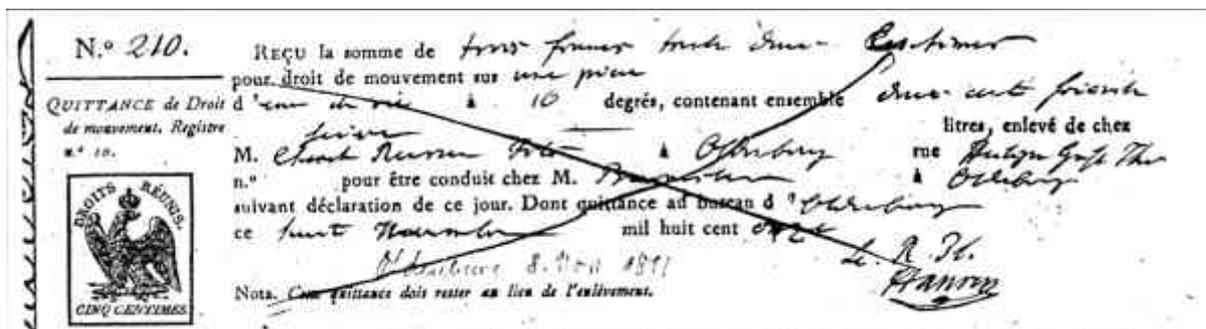
Abb. 24: Frey-Zettel mit seltenem Langstempel LENGERICH für eine Fahrt nach Münster zu 4 1/2 Meilen. Als Lohnfuhrabgabe wurden 45 Stüber fällig. Der Vordruck stammt bereits aus dem Jahre 1810 oder 1811. Der Stempel **LENGERICH** dürfte noch aus der Zeit der Bergischen Post stammen. Auch die Währungshinweise auf Rthlr. bzw. (Klevische) Stüber entsprechen der im Bergischen verwendeten Währung. Vermutlich stammt der Vordruck noch aus der Endphase der französisch-bergischen Epoche.

Ein »Frey-Zettel« (Abbildung 24) samt dem erhalten gebliebenen Reklamations schreiben über die aufgezwungene Lohnfuhrabgabe verrät uns etwas mehr über die damaligen Verhältnisse (Abbildung 25). Danach fuhr am Mittwoch, den 18. September 1811, der Fuhrmann W. Sander von Osnabrück über Lengerich nach Münster. Obwohl sein Wagen mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild des Osnabrücker »Bureau des Droit Réunis, bemerkt Nro. 1« versehen war, wurde er in Lengerich von dem ehemals bergischen Postexpeditors **BÉNARD** angehalten und genötigt, einen »Frey-Zettel« zu 45 Stüber zu erwerben. Das Antwortschreiben des Präfekten ist nicht bekannt; aber vermutlich entsprach dies dem Betrag von 25 Centimen pro Pferd, die das Gesetz vom 6. März 1805 [15. Ventose im Jahr 13] als Lohnfuhrabgabe »für die nicht benutzten Pferde des Posthalters« vorsah. Dieses besagt auszugsweise:

»Erster Artikel: Vom 1^{sten} künftigen Messidor an [20. Juni 1805] muß jeder Fuhrunternehmer und Messengerien, welcher sich der Post-Pferde **nicht** bedient, von jeder Post[station] und von jedem vor seinem Wagen angespannten Pferde, 25 Centimen jedem Poststations-Meister zahlen, dessen Pferde er sich nicht bedient.

Es sind von dieser Verfügung ausgenommen, die Mietkutschen welche kleine Tagesreisen ohne Pferdewechsel machen ...«

Im Tarif vom 20^{sten} Floral wurden die Preise für Postpferde neu festgelegt und das Dekret vom 30^{sten} Floral im Jahre 13 [20. Mai 1805] betraf die »Unternehmer von öffentlichen Reisekutschen oder Messengerien, welche die Postpferde gebrauchen wollen«. ⁶⁹ Damit war für alle Eventualitäten vorgesorgt. Einen anderen, späteren Vordruck für Lohnfuhrzettel aus Oldenburg von November 1811 zeigt die Abbildung 26.



⁶⁹ »RECUEIL DE LOIS, DÉCRETS, ET AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT – Sammlung von Gesetzen, Decreten, und Gutachten des Staatsraths«, Siebenter Theil: »... welche in den Departementen der Ober-Ems, der Weser Mündungen und der Elbe-Mündungen verkündet worden sind«, Seite 282 – 289. Paris 1811.