



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 190 – Oktober 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 2

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

**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 -



4 Die Auflösung des Rheinbundes im Jahre 1813

Die Katastrophe der Großen Armee Napoleons im Russlandfeldzug 1812/13 hatte den nationalen Widerstand in Europa gegen Frankreich entflammt. Mit dem Ausbruch der Freiheitskriege 1813 begann der Rheinbund zu zerfallen. Vor der Völkerschlacht bei Leipzig (16.–19. Oktober) hatten sich nur Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz, Anhalt-Dessau sowie Bayern (8. Oktober 1813 im Vertrag von Ried) losgesagt; die übrigen Fürsten erst danach. Nachdem am 2. November 1813 auch Württemberg und Hessen auf die Seite der Alliierten gewechselt waren und der Großherzog von Frankfurt, Carl von Dalberg, seine Frankfurter Residenz verlassen hatte, wurde Badens Lage immer kritischer: Frankreich hatte sich geweigert, Baden als neutral anzuerkennen. Aber Badens geographische Lage mache es unmöglich, zu zeitig von Frankreich abzufallen. Andererseits hatte man das Beispiel Sachsens und anderer Rheinbundstaaten vor Augen, deren Fürsten suspendiert waren und die nun durch die Zentralverwaltung Steins regiert wurden. Napoleons Großherzogtum Berg wurde am 1. November 1813 aufgelöst. Am 6. November waren die Kosaken in bedrohlicher Nähe Mannheims angelangt; am diesem Tage reiste Badens Außenminister Reitzenstein nach Frankfurt, um über die Bedingungen zu verhandeln; – wäre er nur wenig später gekommen, so hätte er den Beschluß vorgeschlagen, Baden in Sequester zu nehmen und dem Zentralverwaltungsrat Steins zu unterstellen.¹ Am 12. November 1813 rückten die alliierten Österreicher, Preußen und Russen in Frankfurt ein. Der Großherzog von Frankfurt wurde von den Verbündeten Mächten gezwungen, auf seine Landeshoheit zu verzichten. Es war der Zusammenbruch des napoleonischen Systems: Am 18. November 1813 erfolgte die formelle Auflösung des Rheinbundes.

Nach der Besetzung von Paris (31. März) dankte Napoleon am 6. April 1814 ab. Nach Napoleons Rückkehr von der Insel Elba und der Schlacht bei Waterloo (Juni 1815) wurde Napoleon auf die Atlantikinsel St. Helena verbannt.

5 Wiener Kongreß: 18. September 1814–9. Juni 1815

Nach dem Ersten Pariser Frieden (Mai 1814) sollte am 18. September 1814 in Wien die Versammlung der Fürsten und Staatsmänner Europas beginnen, um über die territoriale Neugestaltung Mitteleuropas zu entscheiden. Am 14. Oktober konstituierte sich der deutsche Ausschuss des Kongresses. Die deutschen Angelegenheiten betrafen sowohl die Organisation des durch den Pariser Frieden projizierten Bundes als auch die Regelung der Territorialverhältnisse. Die förmliche Eröffnung fand schließlich am 1. November 1814 statt. Den Vorsitz führte der österreichische Staatsmann Metternich. Schließlich stellte der Kongreß das Gleichgewicht der 5 Großmächte in Europa wieder her:

- Frankreich blieb im Besitzstand von 1792;
- Großbritannien bleibt im Besitz des Königreiches Hannover;
- Russland gewann »Kongreßpolen« (mit eigener Verfassung) und stieg zur führenden Kontinentalmacht auf;
- Österreich verzichtete auf die habsburgischen Niederlande (Belgien) sowie Vorderösterreich zu Gunsten einer Abrundung in Galizien, Oberitalien und Dalmatien und beanspruchte die Führung im Deutschen Bund und
- Preußen begnügte sich mit der Teilung Sachsens und wurde mit der Rheinprovinz und Westfalen entschädigt.

6 Die Lohnfuhrzettel bei den Landesposten im Deutschen Bund: 1815–1867

Der Deutsche Bund war der auf dem Wiener Kongreß geschaffene deutsche Staatenbund. Er umfaßte anfangs (1815) 34, zuletzt (1866) 28 souveräne Fürsten und 4 Freie Städte; Dänemark gehörte ihm für Holstein und Lauenburg an, England für Hannover und die Niederlande für Luxemburg und Limburg; vom preußischen Gebiet waren die Provinzen Ost-

¹ Windelband, Wolfgang: »Badens Austritt aus dem Rheinbund 1813«. In: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins. N.F., Band XXV, Seite 102–150. Heidelberg 1910.

und Westpreußen sowie Posen, vom österreichischen Gebiet waren Galizien, ferner die Länder der ungarischen Krone sowie Istrien, Venetien und die Lombardei ausgeschlossen. Der Bund sollte die äußere und innere Sicherheit Deutschlands und die Unabhängigkeit der deutschen Einzelstaaten gewährleisten. Sein ständiges Organ war der Bundestag, der seinen Sitz in Frankfurt a. M. hatte.

Aufgrund der ständigen Kriege zwischen der Französischen Revolution (1792) bis zu den Befreiungskriegen 1813/15 waren alle deutschen Staaten hoch verschuldet. Erst durch den Friedensschluß waren endlich Ruhe, Ordnung und Sicherheit im Lande wieder eingeleitet und hatten den Umfang des Verkehrs nach und nach wieder anwachsen lassen. Alle Maßnahmen, die Geld in die leeren Staatskassen spülen konnten, waren hochwillkommen. Die preußische Regierung, welche die Lohnfuhrabgabe 1808 abgeschafft hatte, führte sie 1824 wieder ein.

6.1 Hannovers Stationsscheine zwischen 1813 und 1848

Schon kurz nach der Völkerschlacht bei Leipzig bestellte am 29. Oktober 1813 der Graf von Wallmoden-Gimborn in Hannover eine interimistische Regierungskommission und am 4. November 1813 nahm der Herzog von Cumberland das Kurfürstentum Hannover in seinem gesamten Umfang (sowohl soweit es zum Kaiserreich Frankreich als auch zum Königreich Westphalen gehört hatte) für König Georg III. in Besitz. Ebenso waren in Braunschweig am 3. November wieder die fürstlichen Wappenschilder an den Amtshäusern und Poststationen angebracht worden und am 6. November 1813 erfolgte die feierliche Besitznahme für Herzog Friedrich Wilhelm von Braunschweig-Wolfenbüttel /Bevern.

Eine hannoversche Landesverordnung vom 9. November 1813 bestimmte die unveränderte Anwendung der bisherigen Stationsgeldtarife und -quittungen.² Auch die Circular-Verordnung vom 19./20. März 1814 brachte lediglich die Fortsetzung der alten Praxis von 1797 (Anlage 1). Neu ist dabei nur die Bekanntgabe der Verwendungsweise dieser Gelder durch die Postkasse. Gemäß Punkt 4 fiel der Ertrag dieses Stationsgeldes zur einen »Hälfte dem Posthalter zu, dem durch die Lohnfuhr ein Verdienst entzogen wird, die andere Hälfte dagegen ist zu einem Fonds zu milden Zwecken mit bestimmt«. Dies war nach Circular Nr. IV vom 25. März 1814 eine Postunterstützungskasse »hilfsbedürftiger Post-Unter-Bedienter«. Da die Stationsscheine kein postamtliches Formular darstellten, hatte bereits das »Circular Nr. 6« vom 4. April 1814 gesagt:

»Da die Lohnfuhrscheine den Gegenstand einer besonderen Berechnung ausmachen, so gehören dieselben nicht hierher, obgleich auch diese von General-Post-Directorio ferner geliefert werden sollen«.

Aus der »Sammlung der Hannöverschen Landesverordnungen und Ausschreiben 1813–1814« ergibt sich, daß das General-Post-Directorium sich unter dem 17. Juli 1814 veranlaßt sah

»... zur Vermeidung jeder Klage, hierdurch festzusetzen, daß die Lohnfuhrscheine nicht nur zu jeder Stunde des Tages bei den Post-Bureaus ausgegeben werden müssen, sondern daß auch auf allen Stationen eine solche Einrichtung getroffen werden muß, daß dieselben auch bei Nacht von den durchpassirenden Miethkutschern gelöst werden können«.

Die Abbildung 1 zeigt zwei frühe Belegstücke aus der Zeit um 1815.

Die Verordnung vom 31. Juli 1816 erneuerte frühere Anordnungen und verschärfte die Bedingungen, unter denen Lohnkutscher Reisende weiterbefördern durften.

Mit dem Circular Nr. 34 vom 21. Oktober 1817 wurde die Einführung der »Conventions-Münze« (1 Mark Silber = 10 Taler) ab 1. November 1817 bekannt gegeben. Auch das Stationsgeld *sollte* zukünftig in dieser Münze angenommen werden [die Stationsscheine wiesen aber noch keinen neuen Vordruck auf und waren wohl nur handschriftlich unterhalb des Preisvordruckes entsprechend zu ergänzen].

² Ich folge hier wieder dem o.a. Beitrag von Hans A. Weidlich »August Ludwig von Schlözer und das Stationsgeld in Hannover« (Seite 14–20) sowie dem Beitrag von Wilfried Konerding »Vom Passierzettel zum Stationsschein«.

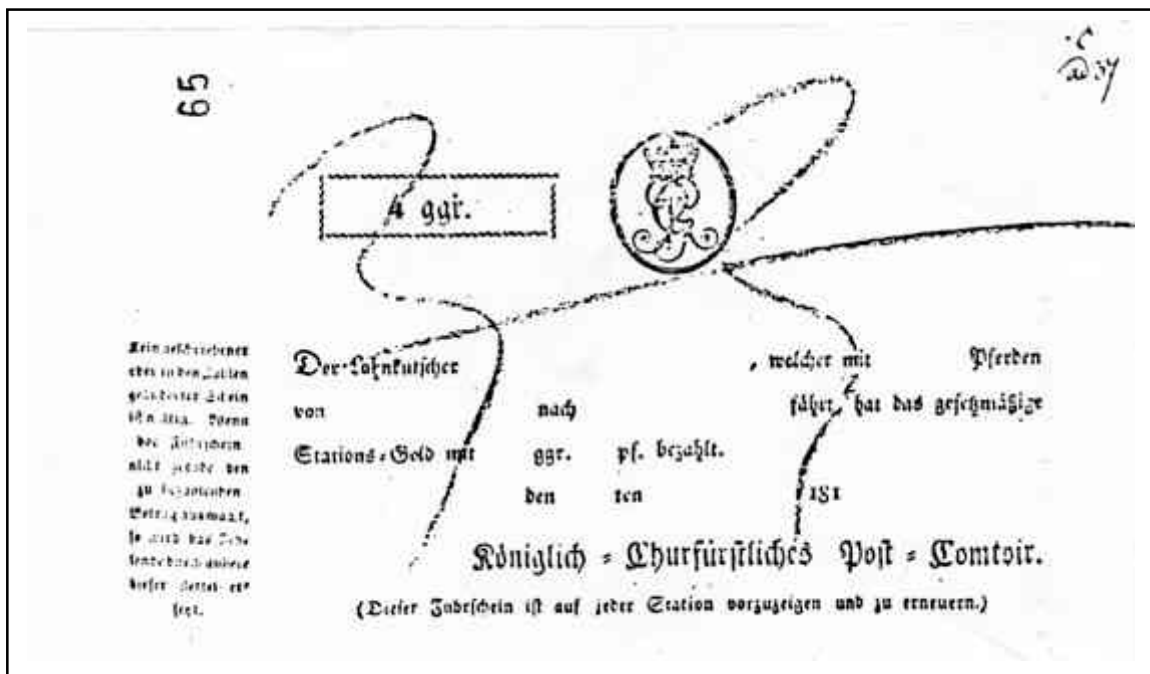


Abb. 27: Zwei frühe Stationsscheine aus der Zeit um 1815.³ Sie zeigen oben mittig unter der Krone das Monogramm des Königs Georg III. Er regierte ab 1760 als König von Großbritannien und Kurfürst von Hannover. Ab 1814 war er auch König von Hannover. Er starb 1820. Die Amtsunterschrift lautet auf das »Königlich-Churfürstliche Post-Comtoir« (obwohl die Kurfürstenwürde mit dem Untergang des Alten Reiches im August 1806 erloschen war). Der obere Schein wurde für eine Fahrt von Hannover nach Nendorf (Kurahessen) mit 2 Pferden am 29. März 1815 ausgestellt; sie kostete 10 Ggr. und 8 Pf. Bei dem unteren Schein lautet der Vordruck auf 4 Ggr.

Eine ausgefallene Reihofuhrquittung zeigt die Abbildung 2 aus Lemförde. Darin wird dem »Anspanner« (Fuhrmann) bestätigt, daß er »am 7ten Oktober 7 Uhr [im Auftrage des Postamtes] eine extrapostmäßige Fuhr mit 4 Pferden nach Diepholz verrichtet, auch die ihm anvertrauten Uniformstücke gehörig wieder abgeliefert hat«. Das Formular trägt die Nr. »B.« (was darauf hindeutet, daß es auch noch ein ähnliches Formular »A.« gegeben haben muß) und den Jahresvordruck 1821.

³ Kuschke: Seite 18–19.



Abb. 29: Ein Stationschein vom 15. Juli 1823 für eine Fahrt von Barenburg nach Uchte (= 2 1/4 Meilen). Der Werteindruck lautet auf »4 ggr. 6 pf. Conventions-Münze«. Die Amtsunterschrift lautet jetzt auf die »Königl. Großbr.-Hannov. Post-Station«. Das Monogramm entspricht dem auf Abb. 27 und 30; dürfte aber trotzdem König Georg IV. zuzuweisen sein, der bereits im Jahre 1811 die Regentschaft angetreten hatte. Unterhalb der Amtsunterschrift befindet sich jetzt ein 8-zeiliger Text. Taxierung: 2 1/4 Meilen x ¹ Ggr./Meile und Pferd x 2 Pferde = 4 1/2 Ggr. = 4 Ggr. + 6 Pf.



Abb. 30: Gratis-Schein für stationsgeldfreie Touren, auf blauem Papier, 1822. Die Amtsunterschrift lautet nur noch »Königliche Post-Station«.

Weitere Einzelheiten zu den Verordnungen vom 12. April 1821 sowie dem 27. Juni 1822 müssen der Literatur entnommen werden.⁴

Aber schon bald wurde noch ein 26. Vordruck erforderlich: Mit »Circular 53« vom 25. Juni 1822 wurde ein »Gratis-Schein für stationsgeldfreie Touren« auf blauem Papier eingeführt (Abbildung 4). Die Ausstellung dieser Scheine zwang auch diejenigen, die gemäß den Punkten a) bis c) vom Stationsgeld befreit waren, jedesmal bei der Poststation vorzufahren; nur bei Spazierfahrten war man vom Scheinzwang befreit. Und noch etwas hatten sich die Bürokraten ausgedacht: Mußte jemand nachts zwischen 22 und 6 Uhr eine Reise antreten und seinen Schein beim Postamt holen, so hatte er auch beim Gratisschein 2 Gute-Groschen für die nächtliche Bedienung zu bezahlen.

⁴ Konerding: Seite 18–24.

Die Postverwaltung legte Wert darauf, zu zeigen, daß die erhobenen Gebühren nicht ihr, sondern allein sozialen Zwecken zugute kämen. So konnten die Posthalter, die die Scheine ausstellten, die Hälfte des Betrages sogleich für sich behalten »als Entschädigung für die durch das Miethfuhrwerk ihnen entzogene nutzbare Verwendung ihres für das reisende Publikum jederzeit in Bereitschaft gehaltene Geschirrs«. Die andere Hälfte kam in die Posthilfskasse, aus der Unterstützungen für alte oder invalide Postunterbeamte – die nicht pensionsberechtigt waren – gezahlt wurden. Da das eingenommene Geld also nicht in die Postkasse floß, wurden die Stationsgeldscheine auch nicht unter den postamtlichen Formularen aufgeführt.

Die Meinung des Publikums über das Stationsgeld war einhellige Ablehnung; man sah darin eine Schikane und drückende Sondersteuer, die auch nicht anders beurteilt wurde, als die Post erklärte, die Reisenden sollten künftig nichts mehr damit zu tun haben; – es sei ganz allein Sache der Mietkutscher. Zuvor hatte oftmals der Reisende die Strafe zahlen müssen, wenn der Mietkutscher die Lösung des Stationsscheines versäumt hatte.

König Georg IV. war am 25. Juni 1830 gestorben; ihm war sein Bruder Wilhelm IV. auf dem Thron gefolgt. Mit »Circular 72« vom 27. August 1830 wurden im § 8 neue Lohnfuhrscheine ab 1. Oktober 1830 angekündigt. Das neue Emblem mit Krone und Posthorn sowie der Umschrift »Königl. Post-Administration« war jetzt unabhängig vom Namen des Regenten. Vermutlich wurden wieder 25 verschiedene Wertstufen in »Conventions-Münze« ausgegeben: Vorgelegt haben Scheine mit den Wertstufen zu 1 Ggr 8 Pf.; 2 Ggr 8 Pf.; 3 Ggr; 6 Ggr 4 Pf. und 7 Ggr 4 Pf., die in den Jahren 1832/33 verwendet wurden. Gedruckt waren die Formulare im Bogen zu 6 Stück; bei Bedarf wurden sie mit der Schere getrennt. Die Abbildung 5 zeigt ein solches Exemplar.

Quelle: Auktionskatalog



Abb. 31: Der Stationsschein wurde für eine Fahrt von Esens nach Aurich (= 3¼ Meilen) am 29. Mai 1832 fällig. Gefahren wurde mit 2 Pferden: Dadurch wurden 6 Ggr. + 6 Pf. Conventions-Münze fällig. Die Stationsscheine mit dem neuen Krone-Postthorn-Emblem kamen zum 1. Oktober 1830 in den Verkehr.

Das neue Emblem mit Krone und Posthorn sowie der Umschrift »Königl. Post-Administration« stimmt mit dem Zierstück der seit dem 1. Mai 1832 verwendeten hannoverschen Post-Aufgabescheinen überein und macht die Herstellung beider Vordrucke in der gleichen Druckerei (Senator Culemann, Hannover) wahrscheinlich.

Mit Circular Nr. 78 vom 16. Januar 1833 wurden mit Wirkung ab 1. Februar 1833 das Stationsgeld auf 8 Pfennig Conventions-Münze pro Pferd und Meile herabgesetzt. Neue Lohn



Abb. 32: Ab 1. Februar 1833 wurde das Stationsgeld auf 8 Pfennig pro Pferd und Meile herabgesetzt. Die Entfernung von Diepholz nach Lemförde betrug $2\frac{1}{4}$ Meilen, so daß bei 2 Pferden = 36 Pfennig = 3 Gutegroschen an Stationsgeld fällig wurden.

fuhrscheine wurden erforderlich. Es waren »... wieder 25 Sorten wie bisher, und zwar von 4 Pf. an bis 8 Ggr. inclusive, nebst Scheinen zu 6 Pf. vorhanden. Mittels dieser verschiedenen Sorten kann der für 2 Pferde zu entrichtende Betrag des Stationsgeldes, auf alle vorkommenden Entfernungen von $\frac{1}{4}$ bis 6 Meilen durch einen Schein ausgewiesen werden, und wird daher auch die Beifügung von Ergänzungs-Scheinen wiederholt untersagt, sobald nicht der Fuhrschein auf eine Entfernung von mehr als 6 Meilen, oder für mehr als zwei Pferde ausgestellt wird. Die Lohnfuhrscheine im Werthe zu 6 Pf. dienen nur dazu, um auch bei dreispännigen Fuhren den zu zahlenden Betrag auf alle Entfernungen ausweisen zu können. ...«. Einen Schein zeigt die Abbildung 6. Die Gratisscheine durften weiter benutzt werden.

Durch das Münzgesetz vom 8. April 1834 trat an Stelle der seit 1818 gültigen »Conventions-Münze« eine neue Währung nach preussischem Vorbild im 14-Taler-Fuß (Courant). Gemäß Circular Nr. 85 vom 16. Juni 1834 galten ab dem 1. Juli 1834 neue Stationsscheine: Die 8 Pfennig pro Pferd und Meile wurden jetzt in Courant erhoben; die 25 Wertstufen blieben erhalten, nur auf den Scheinen entfiel der Hinweis auf die Conventions-Münze (Abbildung 7). Bezüglich der Erhebung des Stationsgeldes änderte sich nichts.

Mit dem Tode von König Wilhelm IV. am 20. Juni 1837 endete die Personalunion mit Großbritannien. Auf allen durch die Administrative gelieferten Formblättern mußte der Hinweis »Großbr.« aus der Amtsbezeichnung »Großbr.-Hannov.« entfernt werden. Alle 25 Sorten der Stationsscheine dürften noch mit dem neuen Vordruck ab Mitte 1837 neu gedruckt worden sein. Ein Beispiel zeigt die Abbildung 8.

Sowohl der 5. als auch der 6. Landtag war mit seinen Anträgen von 1834, 1836 und 1840 zur Abschaffung der Stationsscheine gescheitert. Durch den Bau von Eisenbahnen waren jedoch tiefgreifende Veränderungen im Straßenverkehr erfolgt. An den Stationsorten waren Postrelais aufgehoben worden, da sie unrentabel geworden waren; andererseits aber verstärkte sich gerade dort der Zubringerverkehr von allen Seiten durch sogenannte (Pferde-) Omnibusse.

Am 27. Mai 1846 empfahl die Ständeversammlung der Regierung erneut, zu erwägen, »unter welchen Modalitäten die bestehenden Vorschriften über das s.g. Nebenpostieren und über das von den Lohnfuhrleuten zu erlegende Stationsgeld abzuändern sein möchte, um ... zu bewirken, daß, im Interesse des öffentlichen Verkehrs, das Lohnfuhrwerk, mit Einschluss der s.g. Omnibus-Fahrten, von den jetzigen Beschränkungen befreit werde ...«.



Abb. 33: Ein Stationsschein nach der Währungsumstellung vom 1. Juli 1834 auf den 14-Taler-Fuß. Die Entfernung von Aurich nach Esens betrug $3\frac{1}{4}$ Meilen, was bei 2 Pferden und 8 Pfennig pro Pferd und Meile = 52 Pfennig = 4 Ggr. + 4 Pf. in Courant-Münze ausmachte.

Die jahrelangen Bemühungen um die Abschaffung des Stationsgeldes hatten endlich Erfolg. Mit der Verordnung vom 19. August 1848 wurden die Stationsscheine abgeschafft:

»Nachdem Wir beschlossen haben, die den Mietfuhrleuten nach der Verordnung vom 12. April 1821 obliegenden Verpflichtung zur Lösung von sogenannten Stationsscheinen und das dafür zu folge der Verordnung vom 4. Junius 1834 bei den Postrelais zu entrichtende Stationsgeld vom 1. Oktober dieses Jahres an aufzuheben, so verkünden Wir solches hiemit und befehlen, daß das Stationsgeld von dem gedachten Zeitpunkt an nicht ferner erhoben werde.

Unser Finanz-Ministerium ist ermächtigt, wegen der den Posthaltern zu gewährenden Entschädigung das Erforderliche zu verfügen. Ernst August.«

Nachdem Preußen seine Lohnfuhr-Abgabe Ende Dezember 1841 abgeschafft hatte (s. Kap. 6.2), folgte das Königreich Hannover zum 30. September 1848 diesem Vorbild.



Abb. 34: Nach dem Tode von König Wilhelm IV. lautete die neue Amtsbezeichnung »Königl. Hannoversche Post-Station«. Die Abbildung zeigt einen Stationsschein für eine Fahrt von Osnabrück nach Bramsche (= $2\frac{1}{4}$ Meilen) vom 5. August 1841 und dem Jahresvordruck »184«.

6.2 Preußen: Wiedereinführung der Lohnfuhrscheine (1. März 1824–Dez. 1841)

Durch die Verordnung vom 26. Mai 1820 war der Postzwang für Reisende erleichtert worden: Danach durften Reisende, die mit einem gedungenen Gespann, Extrapost oder Lohnfuhr an einem Poststationsorte angekommen waren, bereits nach Ablauf von 24 (statt früher 72) Stunden mit anderen Miethpferden ihre Reise fortsetzen. Im Jahre 1821 trat in Preußen an die Stelle des Gute-Groschens der Silbergroschen: 1 Silbergroschen = $\frac{1}{30}$ Taler = 12 Pfennig. Aufgrund der Finanzkrise des preußischen Staates nach den Befreiungskriegen 1813–1815 hat die preußische Regierung die Lohnfuhrabgabe mit Verordnung vom 10. Januar 1824 zum **1. März 1824** wieder eingeführt, was eine Erschwerung des Verkehrs und des freien Gewerbebetriebes mit sich brachte; jedoch »... mit einer allerdings bedeutend mäßigeren Abgabe als in früheren Zeiten« belegt. In der Verordnung heißt es:⁵

»Die inländischen und fremden Miethskutscher und Lohnfuhrleute werden auf die Allerhöchste Königliche Verordnung vom 10. Januar c. hiermit aufmerksam gemacht, nach welcher selbige in den Preußischen Staaten von einer jeden mehr als zwei Postmeilen sich erstreckenden Personen-Fuhre, von Orten, oder über Orte, wo Postanstalten bestehen, einen Silbergroschen für Pferd und Meile, ohne Rücksicht auf die Zahl der Personen als Abgabe an die Postkasse entrichten müssen. – Vom 1. März d. J. kommt diese Einrichtung zur Ausführung, und es muß daher von diesem Zeitpunkt ab, für jede Mieths- und Lohnfuhr der verordnete Postschein im Post-Comtoir gelöst und auf der Reise den zur Kontrolle verpflichteten Post-, Polizey-, Zoll- und Steuerbeamten und Gensdarmen auf Erfordern vorgezeigt werden.

Königl. Preuß. General-Post-Amt

Nagler«

Weitere Einzelheiten sind der Anlage 19a zu entnehmen. Die »Lohnfuhrzettel« wurden jetzt amtlich als »**Post-Schein**« bezeichnet. Gegenüber 1808 war die Gebühr von 2 Gute-Groschen pro Pferd und Meile auf die Hälfte herabgesetzt; auch wurde nicht mehr nach der Anzahl der beförderten Personen gefragt. Die Scheine waren für die ganze Reise gültig (auch wenn diese mehr als einen Tag in Anspruch nahm) und mußten nicht mehr auf jeder Station neu gelöst werden. Die Wertstufen waren jetzt vorgedruckt. Bisher sind Vordrucke über 1, 4, 10, 14, 21 und 22 Silbergroschen bekanntgeworden. Die Postscheine trugen den Siegelstempel des »**General-Post-Amts**«: unter dem Adler erscheint ein Posthorn. Die Amtsunterschrift lautete jetzt einheitlich »**Königlich-Preussische Post-Expedition**«. Die Rückseite enthält »**Nachrichten**« für den Fuhrmann: Auf den Scheinen mit dem Jahresvordruck aus den 1820-er Jahren sind es 6 Punkte; in den 1830-er und 1840-er Jahren ist der sechste Punkt entfallen. Zu dem »**Hauptschein**« konnten auch mehrere »**Ergänzungs-Scheine**« (a, b und c) hinzukommen, so daß alle Wertstufen einschließlich halber Sgr. darstellbar waren. Ergänzungsscheine zu $\frac{1}{4}$ Sgr. sind bisher jedoch nicht bekannt geworden. Haupt- und Ergänzungsschein(e) waren am Zielort beim Postamt wieder abzugeben. Normalerweise wurde pro Tag mit etwa 3 Meilen (1 Meile zu ca. 7,5 km) gerechnet.

Der »**Post-Schein**« (Abbildung 9) wurde für eine »**Hochzeit**« am 2. November 1825 ausgestellt und zu einem »**Ergänzungs-Schein**« umfunktioniert. Die Gebühr betrug 1 Silbergroschen. Möglicherweise galt der Schein für die Hin- und Rückfahrt; – obwohl diese Praxis gegen die Regel verstoßen hätte. Der Textvordruck wurde durchkreuzt, was ebenfalls darauf schließen läßt, daß dieser »**Ergänzungs-Schein**« ohne den »**Hauptschein**« gültig war und daß möglicherweise hier eine Ausnahmebestimmung zur Anwendung kam. In dieser Ausführung und zu diesem Zweck stellt der Schein ganz sicher ein Unikat dar!

Ein Schein zu 10 Silbergroschen (ohne Abbildung) wurde fällig für eine Fahrt von Bublitz nach Coeslin für den 27. April 1840. Der Schein galt nur für die Hinreise und diesen einen Tag sowie über die Strecke von 5 Meilen; Umwege waren praktisch ausgeschlossen. Der Schein war am Zielort beim Postamt wieder abzugeben. Wie der Jahresvordruck auf der Vorderseite ausweist, stammt das Formular aus den 1830-er Jahren.

⁵ Zitiert nach Weidlich (1975), Seite 18. Siehe auch: »Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten« von 1820, Seite 71–72, und von 1824, Seite 16. Siehe auch Stephan: Seite 665.

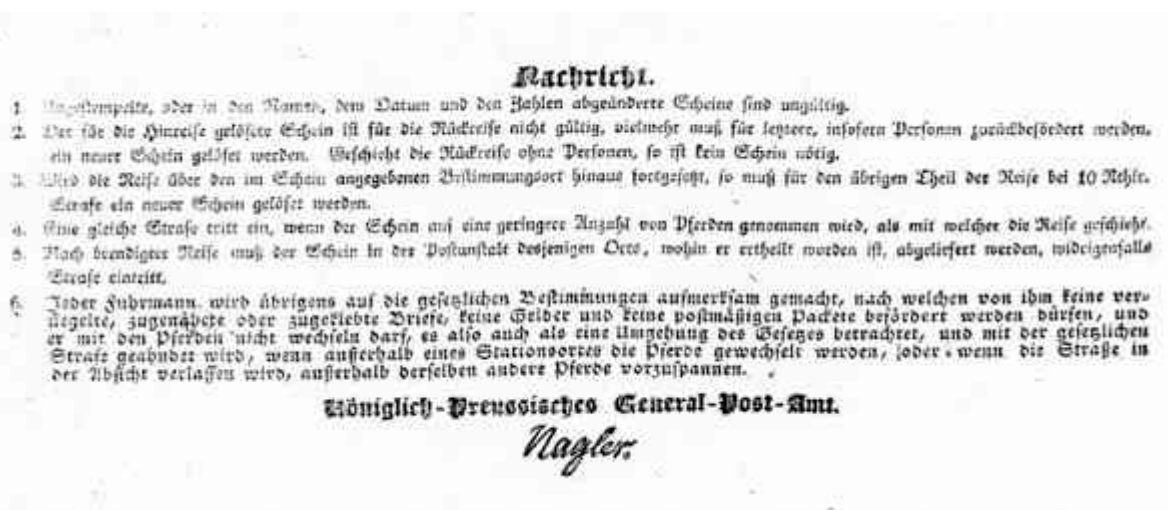


Abb. 35: Der Postschein zu »Ein Silber-Groschen« wurde zu einem »Ergänzungs-Schein« aus Anlaß einer Hochzeit am 2. November 1825 umfunktioniert.

Abb. 36: Der Punkt 6 in der Fassung der **frühen** 1820-er Jahre. Auf den Post-Scheinen der 1830-er bzw. 1840-er Jahren ist der Punkt 6 ganz entfallen.

Die Abbildung 10 zeigt die Rückseite eines »Post-Scheins« mit dem Jahresvordruck aus den 1830-er bzw. 1840-er Jahren. Von den 5 Vorschriften betrafen 3 Strafen die Strafen. Da nach beendigter Reise die Scheine bei der Postanstalt am Bestimmungsort wieder abzugeben waren (Punkt 5) und nach erfolgter Kontrolle vernichtet wurden, sind solche Scheine nur im Ausnahmefall erhalten geblieben. Bei einer vermutlich späteren Auflage der Scheine etwa aus der Mitte der 1820-er Jahre war die Nachricht – Punkt 6 – verkürzt und lautet jetzt (in normaler Schriftstärke):

»Jeder Fuhrmann wird übrigens auf die gesetzlichen Bestimmungen, nach welchen von ihm keine versiegelte, zugenähte oder zugeklebte Briefe, keine Gelder und keine Pakete unter und bis 40 Pfund befördert werden dürfen, aufmerksam gemacht«.

Der Haupt- mit dem **zugehörigem** Ergänzungsschein (mit dem rückseitigen Vordruck aus den frühen 1820-er Jahren) von der »Königlich Preussischen Post-Expedition« WERNIGERODE ist als Paar vermutlich einmalig (Abbildung 11 und 12)! Die Scheine galten für den 22. Juli 1830. Die Fahrt ging mit 2 Pferden über $2\frac{3}{4}$ Meilen von Wernigerode nach Halberstadt. Die Lohnfuhrabgabe betrug 1 Sgr. pro Pferd und Meile: Zusammen also $5\frac{1}{2}$ Sgr. Der Hauptschein kostete 4 Sgr. und der Ergänzungsschein $1\frac{1}{2}$ Sgr.



Abb. 39: Dienstmarke für Lohnfuhr-Kontrolleure, vermutlich aus der Zeit zwischen 1824 und 1840
 Der Ertrag aus der Lohnfuhrabgabe belief sich 1824 auf 76.341 Thlr.; 1834 auf 65.171 Thlr. und 1840 auf 61.642 Thlr.⁶ Diese Stationsgelder, die sich demnach auf jährlich 60.000–70.000 Taler beliefen, dienten in Preußen der Verzinsung und Tilgung von Straßenbaukosten. Da aber die Erhebung der Lohnfuhrabgabe sowohl im Widerspruch zum Geist der Gewerbegesetzgebung stand, als auch den Gewerbetreibenden sowie den Postanstalten und den Reisenden viele Umstände bereitete, wurde sie auf Antrag des General-Postmeisters K. F. F. von Nagler durch die »Allerhöchste Kabinettsorder« von Friedrich Wilhelm IV. (reg. 1840–1861) zum 1. Januar 1842 endgültig aufgehoben⁷. Siehe dazu auch die Anlage 19b.

Das Fahrpostwesen wurde vom niederländischen Staat nicht betrieben oder verwaltet. Aufgrund einer Konvention, die noch vom 10. März 1739 herrührte, hatte der Magistrat die Einrichtung eines preußischen Post-Comtoirs in Arnheim sowie das Ein- und Ausfahren der preußischen Posten bei Tag und Nacht genehmigt.⁸ Wahrscheinlich hatte Preußen nach Ende der napoleonischen Epoche den Vertrag mit Arnheim wieder aufleben lassen. Im Jahre 1837 war ferner ein Vertrag mit dem holländischen Unternehmer *van Gend und Loos* in Amsterdam zustande gekommen: Im Anschluß an die preußischen Emmerich-Arnhaimer Schnellposten fuhren deren Postwagen von Arnheim aus über Amersfort nach Amsterdam, Utrecht, dem Haag und Rotterdam, um die Fahrpostsendungen und Reisenden aus den Niederlanden nach Preußen und umgekehrt zu befördern.⁹ Offensichtlich wurden von dem preußischen Posthalter in »Briefe« [?] in den Niederlanden in den 1840-er Jahren noch Lohnfuhrzettel in orangefarbigem Druck ausgegeben, wie die Abbildung 14 belegt.

Der preußische Lohnfuhrschein mit Ortsvordruck »Briefe« stammt vom 18. März 1850. Dieser Vordruck stammt aus den 1840-er Jahren. König Friedrich Wilhelm III. war am 7. Juni 1840 in Berlin gestorben. Möglicherweise wurde dieser Lohnfuhrzettel noch vor diesem Datum an die preußischen Posthalter in den Niederlanden ausgeliefert. Ende 1841 wurde die Lohnfuhrabgabe aufgehoben. Vermutlich galt das auch für die Niederlande; ist dort aber möglicherweise nicht (überall) bekannt geworden. Wie auch immer: Auf jeden Fall ist dieses seltene und interessante Exemplar erhalten geblieben. Einzelheiten waren dazu jedoch nicht zu ermitteln.

Die Abbildung 15 zeigt noch eine Karikatur auf einen Lohnkutscher aus der preußischen Rheinprovinz vom Jahre 1852.

⁶ Stephan: Seite 665.

⁷ »Gesetzsammlung für die Königlichen Preußischen Staaten«, Seite 336. Ferner: Stephan: Seite 665.

⁸ Stephan: Seite 154.

⁹ Stephan: Seite 598.



Ich bin mit der Gegend hier gänzlich unbekannt, seht er mal nach, wohin der Weg geht, dort hinten steht ja ein Wegweiser.
Kutscher (bringt den Wegweiser) I do misse Se schon selbst mal nachlese, ich für mei Theil kann's nit.

Abb. 41: August Beck (1823 Basel – 1872 Thun): Kreide-Lithographie auf Tonfeld. Sie zeigt eine Karikatur auf einen Lohnkutscher. Aus: »Düsseldorfer Monatshefte«, V. Band, Nr. 17, von 1852.

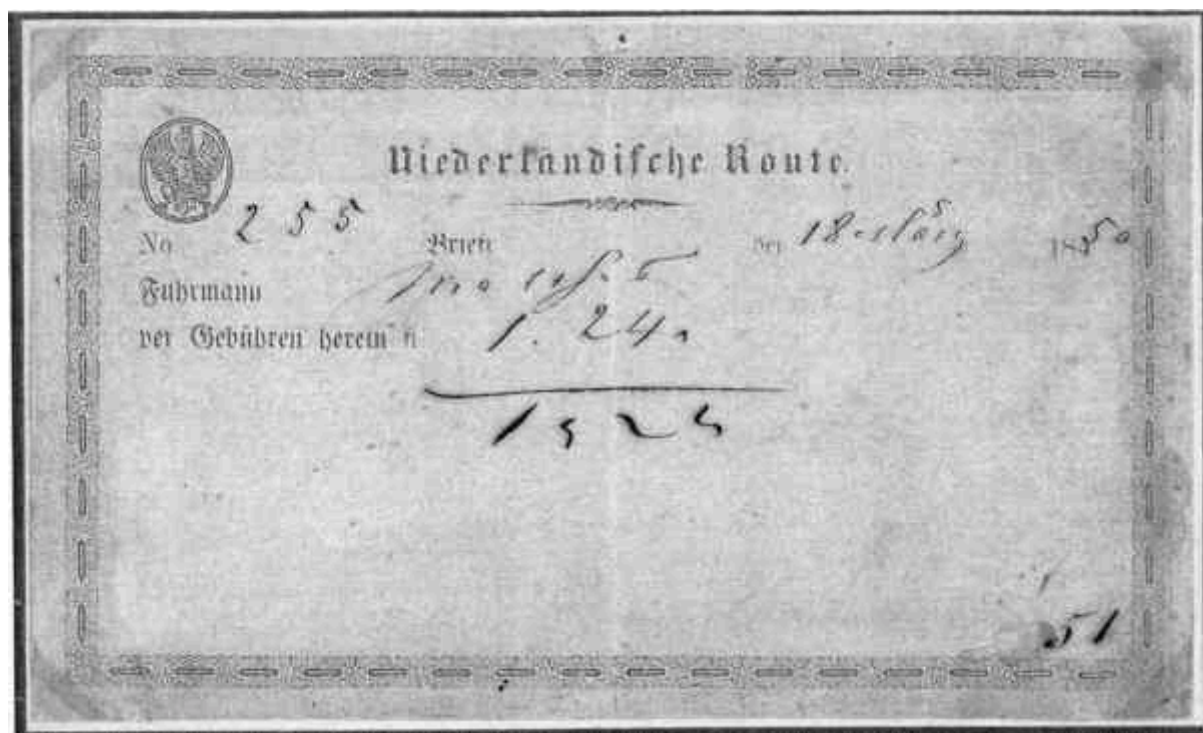


Abb.40: Ein preußischer Lohnfuhrschein mit Ortsvordruck »Briefe« vom 18. März 1850

6.3 Königreich Sachsen: 1815–1867

In der Regel mußten Verordnungen zum Nebenpostieren durch Boten und Fuhrleute in recht kurzen Abständen wiederholt werden; ein sicheres Indiz dafür, daß diese Verordnungen nicht allzu streng befolgt wurden. Doch: Nicht so in Sachsen! Zwischen 1776 und 1806 scheinen weitere Änderungen oder Ergänzungen zum Boten- bzw. Lohnfuhrwesen nicht vorgenommen worden zu sein (vergl. Seite 17). Auch eine Durchsicht des im *Codex Augusteus*, Dritte Fortsetzung für die Jahre 1801 bis 1818, brachte keine diesbezüglichen Hinweise.

Ab Mitte 1821 hatten sich die gegenseitigen Postverhältnisse zwischen Preußen und Sachsen stetig verbessert. Am 2. Dezember 1821 war ein Postvertrag zustande gekommen, der die gegenseitigen postalischen Beziehungen auf eine neue Basis gestellt hatte (Inkraftgetreten zum 1. Januar 1822). Die Abbildung 16 zeigt einen sächsischen Lohnfuhrzettel mit Wappen für eine Fahrt von Bautzen nach Berlin vom 28. Mai 1824 und bestätigt, daß der Lohnkutscher »Sperling von hier [Bautzen] die Personen-Abgabe für zwei Personen nach Berlin mit vier Groschen gehörig entrichtet« hat. Vermutlich handelt es sich dabei um den preußischen Fuhrunternehmer aus Baruth, der zwischenzeitlich seine Route Berlin–Dresden bis nach Bautzen erweitert hatte (vergl. Seite 18). Natürlich benötigte er für die Fahrt durch Sachsen einen entsprechenden Lohnfuhrzettel, der beim Verlassen von Sachsen an der letzten Post- oder Zoll-Grenzstation abzugeben war. Gerade weil die Reise so weit durch preußisches Gebiet lief,



Abb. 42: Ein sächsischer Lohnfuhrzettel von 1824 auf graublauem Papier.

denke ich, daß es sich um dieses Fuhrunternehmen aus Baruth handelte. Aber: Diese weite Tour ganz ohne Pferdewechsel durchzuführen, war ganz gewiß nicht möglich. Für die um 1825 aufkommenden Eilposten wurde am 6. Juni 1827 mit Preußen eine Additional-Konvention für die Herstellung von Schnellpost-verbindungen abgeschlossen: **Berlin – Dresden (Fahrzeit = 26 Stunden)**, Hamburg–Leipzig (Fahrzeit = 55 Stunden) und Görlitz–Dresden.¹⁰ Vermutlich hat das Fuhrunternehmen aus Baruth daraufhin nicht mehr allzu lange existiert.

Erst wieder am 12. November 1828 erfolgte eine »Bekanntmachung ... die Land- und Mieth-Kutscher, und die von selbigen zur Postcassee zu entrichtende Abgabe betreffend«; sie ist in der »Gesetzsammlung für das Königreich Sachsen«, Heft 31, Seite 264–271, abgedruckt.¹¹ Alle bisher ergangenen Bestimmungen wurden aufgehoben und **ab 1. Januar 1829** neue Bestimmungen eingeführt (§ 1–23). In § 2 heißt es:

»Alle inländische und fremde Land-, Lohn- oder Mieth-Kutscher sollen künftig von einer jeden, auf zwei Meilen und weiter sich erstreckenden Personenfuhr, von Orten oder über Orte, wo Poststationen oder Posthaltereien bestehen, nach allen Orten hin, **neun Pfennige für jedes Pferd und die Meile**, ohne Rücksicht auf die Zahl der Personen, und ohne Unterschied, ob sich diese ihres eigenen, oder eines gemietheten Wagens bedienen, als Abgabe an die Postcassee entrichten, dagegen aber von der Geleitsabgabe überall, wo solche bisher erhoben, gänzlich befreit seyn«.

Nach § 3 war der »Empfang eines Erlaubnisscheins zur Verrichtung der Lohnfuhr ... für den ganzen Weg der Reise im Voraus zu entrichten«. § 4: »Bei Lohnfuhr in das Ausland muß die Abgabe bis zur ersten ausländischen Grenz-Post-Station ... entrichtet werden« und ist (gemäß § 10) »... an die Grenz-Accis-Einnahme abzuliefern«. Und in § 6 heißt es:

»Nach Berichtigung [Bezahlung] der [Lohnfuhr-] Abgabe erhält der Lohnkutscher einen Schein, welcher den Namen des Eigenthümers des Geschirrs, den Zeitraum, für welchen er gültig ist, die Reisetour nebst der Meilenzahl, nach dem Orte, bis wohin die Abgabe entrichtet wird, die Pferdezahl, den Abgabebetrag und den Namen der den Schein **unentgeltlich** ertheilenden Postanstalt enthalten muß«.

Und § 15 bestimmte u.a.: »Die Beförderung der Reisenden mit abgewechselten oder unterlegten Pferden bleibt ein ausschließliches Vorrecht der Extraposten«. Und weiter: Kein Lohnkutscher etc. darf einen Reisenden, der mit der Post angekommen ist, »... früher als nach Verlauf von 48 Stunden [mit Bekanntmachung vom 4. November 1830, § 15, auf 24 Stunden reduziert] nach seiner Ankunft mit anderen Pferden weiter oder zurückbefördern«. Ausführlich wird auf die Strafen bei Zuwiderhandlungen eingegangen.

Nach dem »Gesetz, die Erhebung des Chausseegeldes betreffend«, vom 9. November 1833 war »von Kutschen ... und allen zum Fortschaffen von Personen bestimmten Fuhrwerken, einschließlich der Schlitten, besetzt oder leer, für jedes Zugtier 1 Groschen« zu erheben.¹²

Unter dem 13. Juni 1839 erfolgt eine weitere »Verordnung, das Lohnfuhrwesen betreffend« mit 10 Paragraphen. In § 1 wird die Frist von 24 Stunden Wartezeit für die Post-Reisenden (bevor sie durch Fuhrleute weiterbefördert werden dürfen) aufgehoben. In § 3 wird unter bestimmten Voraussetzungen Fuhrleuten erlaubt, Reisende regelmäßig zu befördern: Wenn sie »damit ein eigenes Gewerbe betreiben«, mußten sie gemäß § 4 um »Dispensation [Befreiung von dem Verbot] bei dem Oberpostamte zu Leipzig nachsuchen«. Diese galt mindestens für 3 Monate und maximal für 1 Jahr. Dafür war an die Postkasse eine Konzessionsgebühr zu entrichten: Diese richtete sich nach der Anzahl der Pferde, der Anzahl der Fahrten in der Woche sowie der Entfernung.¹³

¹⁰ Stephan: Seite 408.

¹¹ Diederichs (2004): Diederichs, Horst: »Ein Beitrag zur Postgesetzgebung im Königreich Sachsen zwischen 1822 und 1841«, Seite 30–37. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 154 von März 2004.

¹² Ebendort: Seite 39 – 42.

¹³ Ebendort: Seite 50 – 53.

Nach der Währungsumstellung mit der Einführung des Neugroschens (1 Ngr. = 10 Pf.) in Sachsen im Jahre 1840 wurde unter dem 22. Oktober 1840 die Erhebung des Chausseegeldes neu geregelt: Fuhrleute mit Reisenden hatten jetzt für 1 Zugtier = 1 Ngr. + 2 Pf. und mit 2 Zugtieren = 2 Ngr. + 5 Pf. zu zahlen. Die Regelung galt ab 1. Januar 1841.¹⁴

Unter dem 12. Dezember 1840 erging eine weitere »*Verordnung, die Lohnkutscherabgabe und das Concessionsgeld von regelmäßigen Personenfuhrern betreffend*«. Vom 1. Januar 1841 an wurden von **ausländischen** Lohnkutschern 1 Neugroschen für das Pferd und die Postmeile erhoben und auch für die **inländischen** Lohnkutscher, die zu regelmäßigen Personenfuhrern berechtigt waren, wurde der Tarif neu festgelegt. Einzelheiten sind der Gesetzsammlung zu entnehmen.¹⁵

Am 6. Juli 1841 wurde das »*Post-Verordnungsblatt für die Königlich Sächsischen Postanstalten*« eingeführt. Ob diese Bestimmungen bis zum 31. Dezember 1867 Bestand hatten, habe ich nicht prüfen können, weil mir die nachfolgenden Jahrgänge des »*Post-Verordnungsblattes*...« nicht zur Verfügung standen. Ab 1. Januar 1868 gehörte Sachsen dem Norddeutschen Postbezirk an.

6.4 Die Freie und Hansestadt Hamburg: 1814–1868

Von zwei bescheidenen Ausnahmen abgesehen, sind mir Einzelheiten zum Ordonnanzfuhrwesen (Reihefuhr-Unternehmer) in Hamburg bisher nicht bekannt geworden. Beiträge in den »*Postgeschichtlichen Blättern Hamburg*« aus der Zeit zwischen 1959 und 1995 fehlen vollständig.

Hamburg / Ritzebüttel: Das an der Elbmündung gelegene Amt Ritzebüttel war seit dem Ende des 14. Jahrhunderts in hamburgischem Besitz. Bereits um 1740 bestand eine Postverbindung von Ritzebüttel über Otterndorf nach Hamburg. Am 1. Oktober 1810 wurde in Ritzebüttel ein französisches Postamt eröffnet und nach den Befreiungskriegen nahm am 27. Februar 1815 das »*Hamburgische Post-Comtoir*« in Ritzebüttel seinen Dienst wieder auf.

Erich Kuhlmann berichtet über die Einführung des Stationsgeldes und der Stationsscheine in Ritzebüttel:¹⁶ Der »*Hochweise Rath*« zu Hamburg hatte am 26. Februar 1821 eine Verordnung zum Extrapostwesen publiziert und dann durch den Beschluß vom 16. Oktober 1822 dahingehend modifiziert, daß:

- 1tens* den Miethsfuhrleuten frei stehe, in einem Umkreis von 2 Meilen vom Flecken Ritzebüttel zu fahren, ohne vom Posthalter einen Schein zu lösen – jedoch mit Ausnahme des Neben Postirens, als welches auf jeden Fall bey **zehn** Reichsthalern Strafe für jede Contravention verboten ist,
- 2tens* daß der Fuhrmann gehalten sey, für jede Fuhre über zwey Meilen einen **Stationsschein** von dem Posthalter gegen Bezahlung eines gewissen Stations-Geldes auszulösen.

Das Stationsgeld für ein zweispänniges Fuhrwerk war auf 4 Schilling für das Pferd pro Meile, für ein drei- oder mehrspänniges Fuhrwerk aber auf 3 Schilling pro Pferd und Meile festgesetzt. Der Fuhrmann, nicht aber der Reisende, war für die Auslösung des Stationsscheines verantwortlich. Im Unterlassungsfalle hatte er in jedem Übertretungsfalle an den Postmeister das Vierfache des Stationsgeldes, dazu noch ein Strafgeld von 5 Reichstalern, zu entrichten; nötigenfalls hatte er dafür mit seinem Geschirr zu haften.

Der Gastwirt und Fuhrmann Bothmann hatte für eine Fahrt von Ritzebüttel nach Bremerhaven das Stationsgeld von 26 Schilling zwar entrichtet, beschwerte sich jedoch nachträglich über dessen Höhe. Ihm wurde jedoch mitgeteilt, daß die Gebühr nach der obigen Verordnung zu Recht erhoben worden sei.

¹⁴ Ebendort: Seite 55–57.

¹⁵ Ebendort: Seite 72–73.

¹⁶ Kuhlmann: Erich: »Die Post im alten Hamburg«, Seite 105. In: Postgeschichtliche Blätter Hamburg 1984, Heft 27.

Bothmann verlegte sich nun auf eine andere Taktik. Am 23. Mai 1840 zeigte der Postmeister Oelkers an, daß er aufgrund von Beschwerden Ritzebütteler Mietfuhrleute »auf B. habe vigiliren lassen«, bis er ihn am 21. des Monats auf frischer Tat ertappt habe. Bothmann hatte vor, einen Weser-Lotsen nach Bremerhaven zu bringen, und hatte ihn außerhalb des Ortes aufsteigen lassen, ohne einen Stationsschein gelöst zu haben. In einer Entfernung von $2\frac{3}{4}$ Meilen von Ritzebüttel sei Bothmann nun einem aus Bremerhaven kommenden Mietkutscher mit Passagieren begegnet. Kurz entschlossen habe Bothmann die Passagiere gegen seinen Mitfahrer ausgetauscht und sei nach Ritzebüttel zurückgekehrt, ohne Bremerhaven auch nur gesehen zu haben. Damit aber sei er straffällig geworden und habe das Vierfache des Stationsgeldes sowie 5 Reichstaler Strafe zu entrichten. Weil Bothmann jedoch geständig war und um Milde bat, wurde ihm auf Ersuchen des Postmeisters Oelkers die Zahlung des erhöhten Stationsgeldes erlassen.

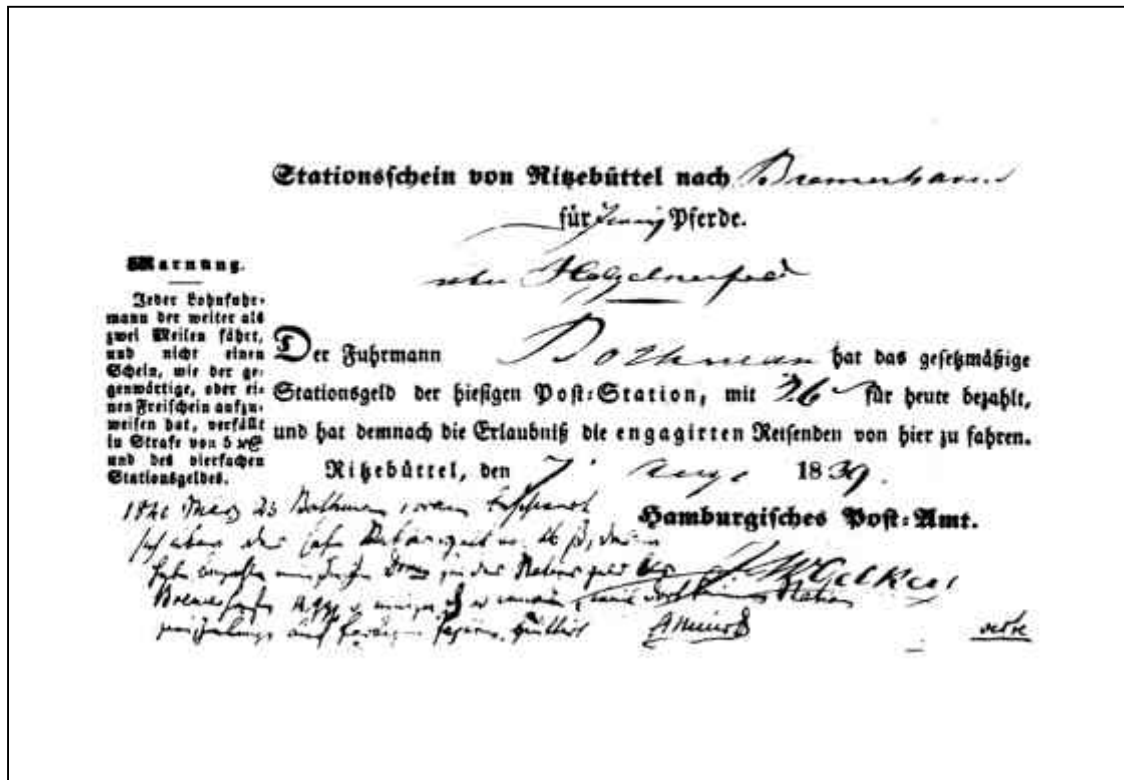


Abb. 43: »Stationsschein von Ritzebüttel nach Bremerhaven für zwey Pferde ...«
mit der Amtsunterschrift »Hamburgisches Post-Amt.«

Soweit der Bericht von Erich Kuhlmann mit der zugehörigen Abbildung 17 des Stationscheines vom 7. August 1839 aus Ritzebüttel. Aus dem Warnhinweis am Rand ist zu entnehmen, daß auch die Möglichkeit bestand, einen »Freischein« zu erhalten.

Wer in Hamburg per Extrapost reisen wollte, wandte sich an das Stadtpostamt, denn der »Hochweise Rath« zu Hamburg dürfte mit seiner Verordnung vom 26. Februar 1821 zum Extrapostwesen nicht nur für Ritzebüttel, sondern auch für Hamburg selbst, klare Verhältnisse geschaffen haben: Dafür spricht die Amtsunterschrift »**Hamburgisches Post-Amt**« auf dem Stationsschein. Leider fehlen aus der Zeit zwischen 1821 und 1844 jedoch bisher entsprechende Belegstücke. Im Jahre 1844 scheinen sich jedoch die meisten Hamburger Reihfuhr-Unternehmer in einer Gesellschaft zusammengeschlossen zu haben.

A.

No 39

Schein zur ~~Extra-Post~~ Courrier-Beförderung von Hamburg.

Herr

zu befördern durch

Postillon

nach

Meilen mit 4 Pferden hat bezahlt:

- | | | |
|---|----|----|
| 1) an Postgeld à 1 m. 4 β pr. Pferd u. Meile | m. | β |
| 2) : Wagenmeistergeld | — | 12 |
| 3) : Schmiergeld | | |
| 4) : Chausseegeld | 2 | 6 |
| 5) für die Chaise à 8 β pr. Meile | | |
| 6) : den Stuhlwagen à 6 β pr. Meile | | |

Erm.

Uebers dies hat der Reisende nach beendigter Beförderung dem Postillon an Trinkgeld 8 β pr. Meile zu zahlen.

Hamburg, den 25. Okt. 1854, abgegangen um Uhr.



Expedition der Extra-Posten
und Courrier-Fuhren.

Abb. 44: Quittung der »Expedition der Extra-Posten und Courier-Fuhren« für 4 Pferde von Hamburg nach Harburg über 1 1/2 Meilen vom 25. Oktober 1854. Das Maschinenpapier ist hellbraun. Bei einer Extrapost- und Estafetten-Beförderung war die Meile in 45 Minuten, bei einer Courier-Beförderung in 30 Minuten zurückzulegen. Dies forderte zumindest eine Bekanntmachung vom 6. Oktober 1848 der Provisorischen Regierung in Schleswig; – und natürlich war das auch immer ein wenig abhängig von den örtlichen Wegeverhältnissen.

6.4.1 Expedition der Extra-Posten und Courier-Fuhren¹⁷

Im Jahre 1844 wurde das »Bureau der Extra-Posten« in Hamburg, Paulstrasse 12, eingerichtet. 1864 verfügte das Kontor insgesamt über 15 Paket-, Fracht-, Brief- und Personenwagen. Im Jahre 1869 waren in der »Expedition der Extra-Posten und Courier-Fuhren« 23 Reihefuhr-Unternehmer zusammengeschlossen. Kurt Simonsen berichtet: Der Reisende »... bestellte die nöthigen Pferde bey dem Wagenmeister Böttger, auf dem Alten Steinweg, in Kern's Hof, wofür er bey jeder Bestellung 1 Mk. und dem Litzenbruder (Kutscher) 12 β l. bezahlt«. Das Postgeld betrug 1 Mark plus 4 Schilling pro Pferd und Meile. Zusätzlich fiel noch Trinkgeld für den Postillion von 8 β pro Meile an. Die Abbildung 18 zeigt einen Beleg vom 25. Oktober 1854; die Rückseite enthält die Entfernungen zu den Stationen:

Entfernung der Stationen:

Ahrensburg	3 Meilen	Quickborn	3 $\frac{1}{4}$ Meilen
Bergedorf	2 $\frac{1}{4}$ "	Schönberg	4 "
Blankenese	2 "	Uetersen	3 $\frac{1}{2}$ "
Hamfelde	4 "	Ulzburg.	4 "
Heidkrug	3 $\frac{1}{2}$ "	Wedel	3 $\frac{1}{2}$ "
Oldesloe	6 "	Wentdorff	2 $\frac{3}{4}$ "
Pinneberg.	2 $\frac{3}{4}$ "	Zollenspeicher ..	4 " *)

*) Der Weg über die Elbdeiche nach dem Zollenspeicher darf nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Reisenden eingeschlagen werden.

Ganz offensichtlich waren das alle Orte im rechtselbischen Landgebiet von Hamburg, die durch »Expedition der Extra-Posten und Courier-Fuhren« nach 1844 bedient wurden.

6.4.2 Die »Courierfahrt-Gesellschaft« Bremen – Hamburg zwischen 1831 und 1874

Die »Courierfahrt-Gesellschaft« von Bremen nach Hamburg wird im Kapitel 6.5 ausführlich abgehandelt. Sie besaß aber auch in Hamburg eine Billet-Ausgabe im »Hôtel de Brandenbourg an der Paulstrasse« (s. Abb. 55) bzw. spätestens ab 1859 im »Petri-Kirchhof Nr. 2« (s. Abb. 56), von wo die COURIER-Wagen abfuhren. Einen weiteren Reiseschein für eine *Diligence-Fahrt per Extrapost* für die I. Klasse und mit »Bagage-Schein« von Hamburg nach Bremen vom 27. Februar 1857 zeigt die Abbildung 19.

6.4.3 Andere Gesellschaften

Offensichtlich haben sich nicht alle in Hamburg ansässigen Reihefuhr-Unternehmer in der o.a. »Expedition der Extra-Posten und Courier-Fuhren« zusammengeschlossen. Der Fuhrunternehmer »J. L. Möller Wwe. & Sohn« ist auch noch nach 1844 im Namen des Hamburger Stadtpostamts gefahren, wie die »**Post-Quittung**« mit der vorgedruckten Unterschrift vom 30. Januar 1850 für eine Fahrt von Hamburg nach Oldesloe belegt (Abbildung 20). Ein ganz ähnlicher Schein stammt von den Fuhrunternehmer »J. H. Norden« (Abbildung 21). Vermutlich hat es auch noch andere Fuhrunternehmer gegeben, die den Extrapostdienst für das Hamburger Stadtpostamt durchgeführt haben. Ob dazu auch das Unternehmen von »J. C. Hoppe« zählt, bei dessen Quittungen der Hinweis auf die »**Post**« fehlt, scheint fraglich; siehe dazu die Abbildung 22.

Auch die »**Bremer Omnibus-Compagnie**« besaß in Hamburg ein eigenes Büro. Eine Quittung vom 16. November 1844 zeigt die Abbildung 23. Einzelheiten dazu sind im Kapitel 6.5 enthalten.

¹⁷ Simonsen, Kurt: »Die Post- & Fahrscheine der Freien und Hanse-Stadt Hamburg«, Seite 345. Hamburg 2000.

I. CLASSE.

Platz *Nr. 2*
von hieraus

Personen-Schein

Abfahrt
5 Uhr *30* Min.
Alten

für *Einzelkarte*
zur Reise von Hamburg nach *Bremen*
am *27*ten *Juli* 185*7*

— An Personengeld sind *3* fl *gGr.* & Courant erlegt. —
Hamburg, den *27*ten *Februar* 185*7*
Unternehmer der Diligence pr. Extrapost.

Nr. 2 **Bagage-Schein.**

Gepäck von *Einzelkarte* am *27*ten *Juli* 185*7* mit der Diligence
von Hamburg nach *Bremen* reisend.

Werin das Gepäck besteht.	Zeichen.	Gewicht. P	Etwasige Bemerkungen.
<i>1 Kiste</i>	<i>et 067</i>	<i>29</i>	
<i>1 Koffer</i>	<i>68</i>	<i>33</i>	
<i>1 Füllkasten</i>	<i>69</i>	<i>21</i>	
<i>1 Rucksack</i>	<i>70</i>	<i>7</i>	
<i>4 Stück</i>			

Empfangen, und sind für *10* fl & Ueberfracht *1* fl *gGr.* & erlegt.
Hamburg, den *27*ten *Juli* 185*7*
Unternehmer der Diligence pr. Extrapost.

Aus der Sammlung F. Muehe, Frankfurt

Abb. 45: Dieses Passagier-Billet für eine Fahrt von Hamburg nach Bremen zeigt die Reismöglichkeit, die der Bremer Posthalter Kirchhoff, ermöglicht hatte. Er hatte 1831 den Extrapostdienst der Stadt Bremen übernommen und ab 1839 – gemeinsam mit den Posthaltern in Ottersberg, Rotenburg, Tostedt und Harburg – die Extrapost als Diligence (Schnellpost) und in Form einer Aktiengesellschaft – »Courierfahrt-Gesellschaft« – betrieben. Das Unternehmen bestand bis zur Eröffnung der Eisenbahnlinie Hamburg – Bremen im Jahre 1874.

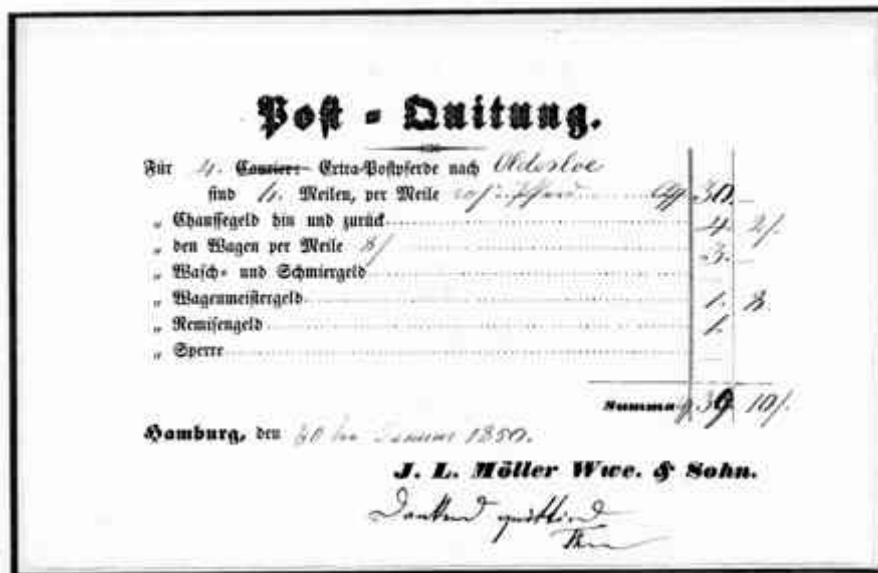


Abb. 46: Post-Quittung für den Fuhrunternehmer »J. L. Möller Wwe. & Sohn« vom 30. Januar 1850

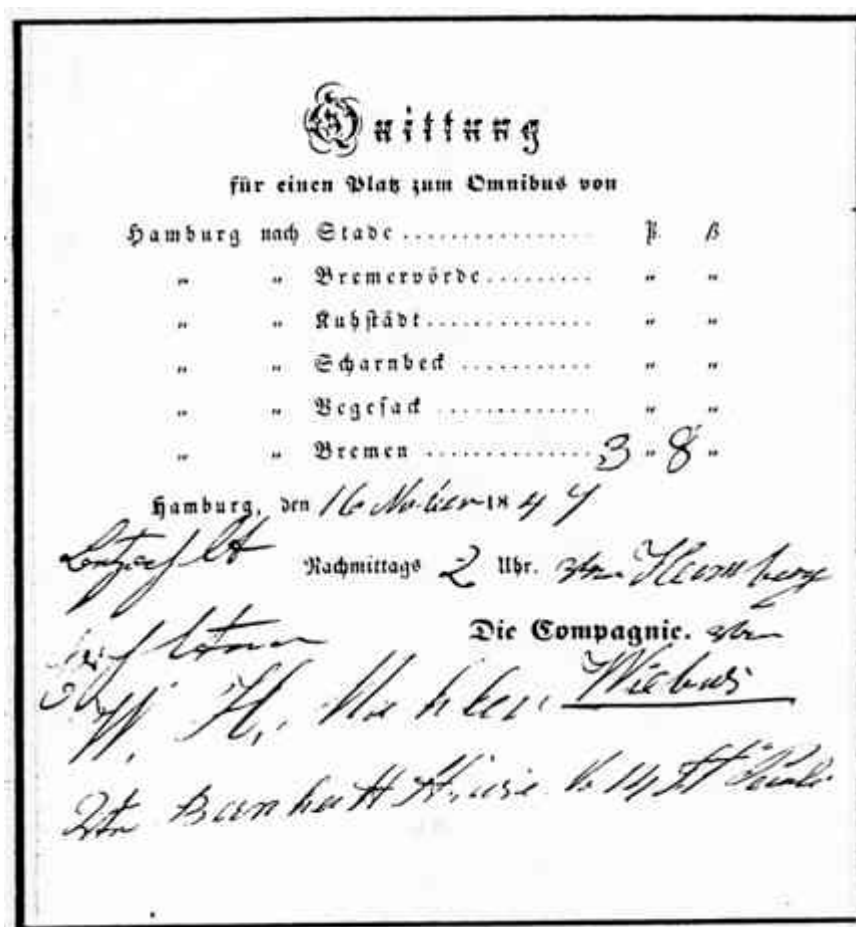


Abb. 49: Quittung der »Bremer Omnibus-Compagnie« vom 16. November 1847 für eine Fahrt von Hamburg nach Bremen. Die beiden untersten Zeilen lauten: »W. H. Mahler 2te Bankett Straße Nr. 14 St. Pauli«. Vermutlich wurde Herr Mahler von seiner Wohnung abgeholt.

Vorlage: Simonsen, Hamburg-Handbuch, Seite 334

Der Fuhrunternehmer »Buchwald & Co.« betrieb um 1854 eine Schnellfahrt von Hamburg nach Oldenburg. Auch er startete seine Fahrten abends beim »Hôtel de Brandebourg« in der Paulstraße Nr. 96. Die Abbildung 24 zeigt einen Beleg vom 24. Oktober 1854. Für die 13 Personen betrug der Fahrpreis 43 Taler + 12 Gutegroschen; pro Person also 3 Taler + 35 Gutegroschen.

Weitere Einzelheiten oder Belege sind mir zu Hamburg nicht bekannt geworden.



Abb. 50: Beleg für eine Schnell-Fahrt von Hamburg nach Oldenburg vom 24. Oktober 1854 für 13 Personen.

Vorlage: Handbuch »Die Post- & Fahrscheine der Freien und Hansestadt Hamburg«, Seite 350.

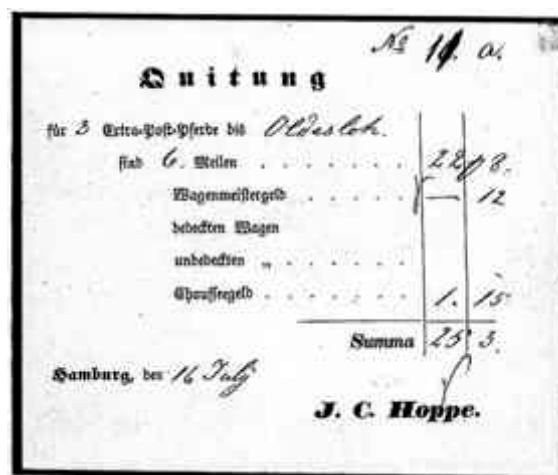
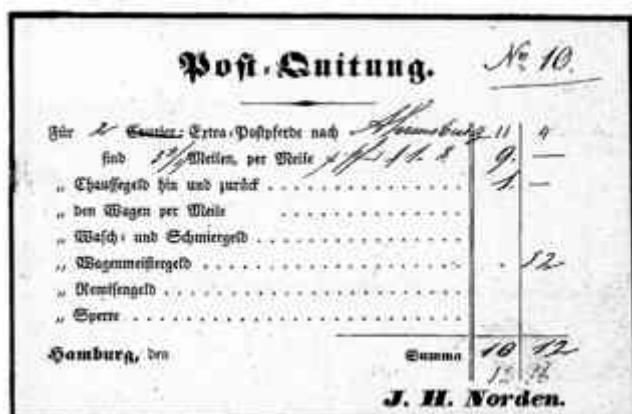


Abb. 47 und 48: Zwei Belege »Post-Quittung« und nur »Quittung« der Hamburger Fuhrunternehmer J. H. Norden (undatiert) bzw. J. H. Hoppe (ohne Jahresangabe).

6.5 Die Freie und Hansestadt Bremen: 1814–1874

Im August 1814 wurde das Ordonnanzfuhrwesen – die Reihefahrten – in Bremen wieder aufgenommen und als »Extrapostwesen« sogleich mit dem Stadtpostamt verbunden und dem Bremer Postdirektor Dr. Wichelhausen unterstellt. Dieser stellte einen tüchtigen Mann als Inspektor und Wagenmeister ein, der nebenher Dienst beim Postamt zu versehen hatte und so beständig vom Postdirektor beaufsichtigt werden konnte. Eine im April 1818 eingesetzte Kommission legte fest, daß die Mietkutscher bei Fahrten nach den Stationen Achim, Bassum, Bruchhausen, Burg, Delmenhorst, Ottersberg, Syke und Wildeshausen ein Stationsgeld von 18 Grote je Pferd zu zahlen hätten. Der Senat bestätigte den Vergleich mit seiner Bekanntmachung vom 8. Juni 1818.

Von geringfügigen Erweiterungen abgesehen, wurden diese Bestimmungen am 23. Juli 1821 und 2. Juli 1838 wiederholt. Wenn in den Verlautbarungen zunächst von den Ordonnanzfuhrleuten als den Unternehmern des Extrapostwesens die Rede war, so trat mit der Verordnung

vom 2. Juli 1838 das Bremer Stadtpostamt an ihre Stelle. Weitere Einzelheiten können der Anlage 2 entnommen werden.¹⁸

Die »Courierfahrt-Gesellschaft«: Bereits am 18. August 1831 war ein Vertrag zwischen dem Bremer Postdirektor Dr. Bartsch und dem Mietkutscher Friedrich Wilhelm Kirchhoff zustande gekommen, den Extrapostdienst der Stadt Bremen zu übernehmen. Er war Angestellter des Stadtpostamtes und hatte den Weisungen des Postdirektors nachzukommen. Etwa ab 1839 hat Kirchhoff gemeinsam mit den Posthaltern in Ottersberg, Rotenburg, Tostedt und Harburg in Form einer Aktiengesellschaft – »Courierfahrt-Gesellschaft« – eine Diligence (Schnellpost) geschaffen, die extrapostmäßig im Umspann (Pferdewechsel) betrieben wurde. Ab dem 21. August 1854 verkehrte sie täglich einmal in jede Richtung. Kirchhoff ließ nur zwischen Bremen und Ottersberg fahren, doch leitete er den ganzen Betrieb, dessen Expedition anfänglich im Hotel »Hannoversches Haus« des Gastwirtes Ziesenis, Ostertorstraße 24, untergebracht war. Die Fahrten wurden mit einem Gespann von 4 Extrapostpferden ausgeführt; die Postillione gebrauchten das Posthorn und trugen Uniform. Das war aber die Vortäuschung eines postalischen Unternehmens und der Bremer Senat verbot Kirchhoff, die Diligence-Fahrten als Extraposten zu betreiben. Kirchhoff konterte: Unter dem Konkurrenzdruck der Eisenbahn sei der normale Extrapostbetrieb nicht mehr kostendeckend und das hannoversche Generalpostdirektorium sei seinen Kollegen in Ottersberg usw. entgegengekommen. Und: Auf der ganzen Route würden die Fahrten mit hannoverscher Genehmigung betrieben; nur in Bremen werde die äußere Form beanstandet. Auf Rückfrage erklärte das Generalpostdirektorium in Hannover, daß sie den Diligence-Betrieb zwar nicht ausdrücklich genehmigt habe, ihn aber auch unter Berücksichtigung der prekären Finanzlage der Posthalter nicht beanstandet hätte. Daraufhin zog der Bremer Senat schließlich den Einspruch gegen den extrapostmäßigen Betrieb der Diligence-Fahrten zurück.

Christian Piefke berichtet abschließend: *»Jetzt konnte die Diligence, vierspännig unter Posthornklang, unangefochten ihren Weg machen, geleitet von Postillionen in Uniform aus dunkelgrünem Tuch mit rotem Kragen. In geräumigen Eilwagen, der 17 Personen und eine große Menge von Reisegepäck fassen konnte, fuhren die Passagiere um 6¹/₄ Uhr abends von der Domsheide Nr. 10, wo sie in einem Neubau seit 1859 das "Comptoir der Courir- und Diligencefahrt" bestand (s. Abbildung 25 und 26) und trafen nach viermaligen Pferdewechsel – in Ottersberg, Rotenburg, Tostedt und Harburg – um 6 Uhr früh des nächsten Tages in Hamburg ein; brauchten also rund 12 Stunden für die Fahrt. Nach der Rückkehr von Hamburg fuhr der Wagen in Bremen beim Stadthause vor. Der Fahrpreis betrug für die ganze Fahrt je Person einschließlich 50 Pfund Reisegepäck zwei Taler und 12 Grote in der ersten und zwei Taler in der zweiten Klasse. – Am 1. Juni 1874 wurde die Schnellpost von der Eisenbahn Bremen–Hamburg abgelöst«.*

Die Abbildungen 27, 28, 29 und 30 zeigen Reisescheine zur Diligence-Fahrt von Bremen nach Hamburg und Hamburg–Bremen bzw. Hamburg–Ottersberg.

Die »Bremer Omnibus-Compagnie«: Auch über sie berichtet Christian Piefke:¹⁹ Anfang 1855 wurden die bremischen Omnibusfahrer beim Senat vorstellig, um dem Posthalter Kirchhoff und Konsorten die von ihnen eingerichtete Diligencefahrt zwischen Bremen und Hamburg – wenigstens deren Betrieb mit Extrapostpferden – zu untersagen. Diese rühmten sich, bereits seit etwa 1839 Omnibusfahrten nach sämtlichen im Umkreise von 16 Meilen um Bremen liegenden Städten (u.a. nach Hamburg) eingerichtet, seit etwa 3 Jahren eine Schnellfahrt hergestellt und seit dem 1. Oktober v. J. eine Courierfahrt mit erwärmten Wagen damit verbunden zu haben. Diese Eingabe trug 15 Unterschriften (s. auch Anlage 20). Einen Beleg für eine Fahrt von Hamburg nach Bremen vom 16. November 1847 zeigt die Abbildung 49.

¹⁸ Piefke: Seite 143 – 147.

¹⁹ Ebenda: Seite 146.



Abb. 51: Die Diligence nach Hamburg verlässt Bremen



Abb. 52: Das »Comptoir der Courier- und Diligencefahrt« an der Domsheide in Bremen

6.6 Die Freie und Hansestadt Lübeck: 1814–1868

Richard Francke schreibt: »Erst 1814, bei der Wiedereinrichtung der fahrenden Post nach der Befreiung Hamburgs [von den Franzosen] wurde das Fuhrwesen endgültig aufgehoben, so daß es von da an in Lübeck nur noch Posteinrichtungen gab«.²⁰ Aus der Zeit zwischen 1814 und 1848 haben keine Belegstücke zu Extraposten oder Reihefuhren aus Lübeck vorgelegen.

Fahr- und Personenposten verkehrten nach Schwerin und Schwarzenbek jetzt [1848] täglich einmal, nach Wismar viermal wöchentlich, nach Eutin zweimal die Woche, nach Neustadt (Holst.) und Plön wöchentlich einmal. Eine Frachtpost fuhr nach Hamburg einmal die Woche. Nach Hamburg und Kiel verkehrten aber Schnellposten: Die nach Kiel dreimal in der Woche, die nach Hamburg seit 1842 sogar zweimal täglich. Als erste Eisenbahnverbindung wurde 1851 die von Lübeck nach Büchen (über Ratzeburg und Mölln) gebaut. Es gingen drei ankommende und drei abgehende Eisenbahnzüge.²¹ Der Bedarf an Extraposten dürfte nach 1851 nicht allzu groß gewesen sein.

Auf Grund der im Jahre 1848 in Kraft getretenen neuen Staatsverfassung bestritt der Lübecker Senat den Schonenfahrern das Recht, die frei gewordenen Stellen bei der Stadtpost zu besetzen. Da keine Einigung zu erzielen war, veranlaßte der Senat, daß die Rechtsverhältnisse auf dem Wege der Gesetzgebung geregelt wurden. Nunmehr konnte das Postwesen dem Senat unmittelbar unterstellt werden. Am 2. April 1851 wählte der Senat den mecklenburg-strelitzschen Postrevisor Carl Hermann Leberecht Lingnau zum Vorsteher des Stadtpost-amtes; er erhielt die Amtsbezeichnung Postdirektor. Sehr zum Vorteil Lübecks. Endlich bekam damit ein hervorragender Postfachmann die Leitung der Stadtpost in die Hand.²² Was die Durchführung des Extrapostwesens betrifft, scheint er sich das Vorgehen beim Stadtpost-amt Hamburg zum Vorbild genommen zu haben. So sind aus Lübeck bisher nur »Quittungen« der Extrapost aus den Jahren 1857 bis 1861 bekannt geworden, die den Stempel des »Wagen-meisters zu Lübeck« mit dem Wappen der Stadt zeigen (Abbildung 31). Drei »Stunden-Zettel« von 1846 bzw. 1854 weisen im Vordruck das Stadtwappen, den Stempel des Wagenmeisters sowie einen Hinweis auf einen »Reihefahrer« auf; der Jahresvordruck stammt aus den 1840-er und den 1850-er Jahren (Abbildung 32). Der Stempel des »Wagenmeisters zu Lübeck« scheint auch hier darauf hinzudeuten, daß die Reihefahrer im Auftrage des Lübecker-Stadt-postamtes tätig wurden.

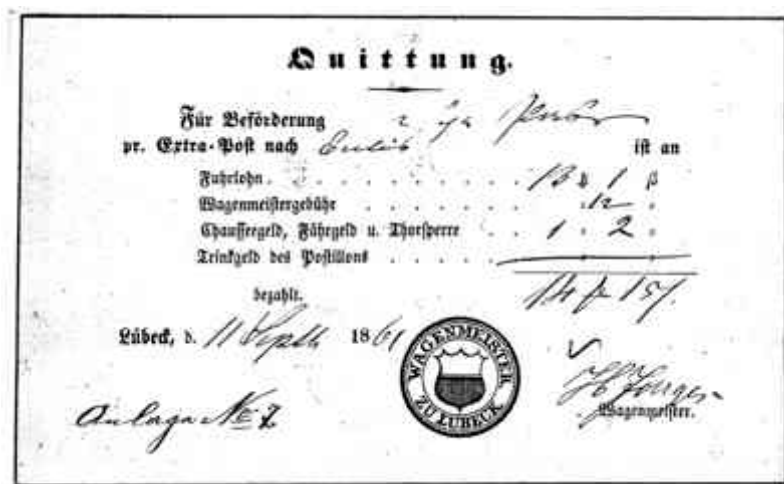


Abb. 57: Solche Quittungsbelege sind bisher nur aus den Jahren 1857 bis 1861 bekannt geworden. Die Fahrten gingen nach Eutin oder Hasselberg (Ostsee).

Vorlage: FEUSER-Auktionskatalog

²⁰ Francke, Richard: »Das Lübecker Boten- und Postwesen«, Seite 20. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 von 1959, Seite 18–34.

²¹ Ebenda: Seite 30.

²² Ebenda: Seite 31.

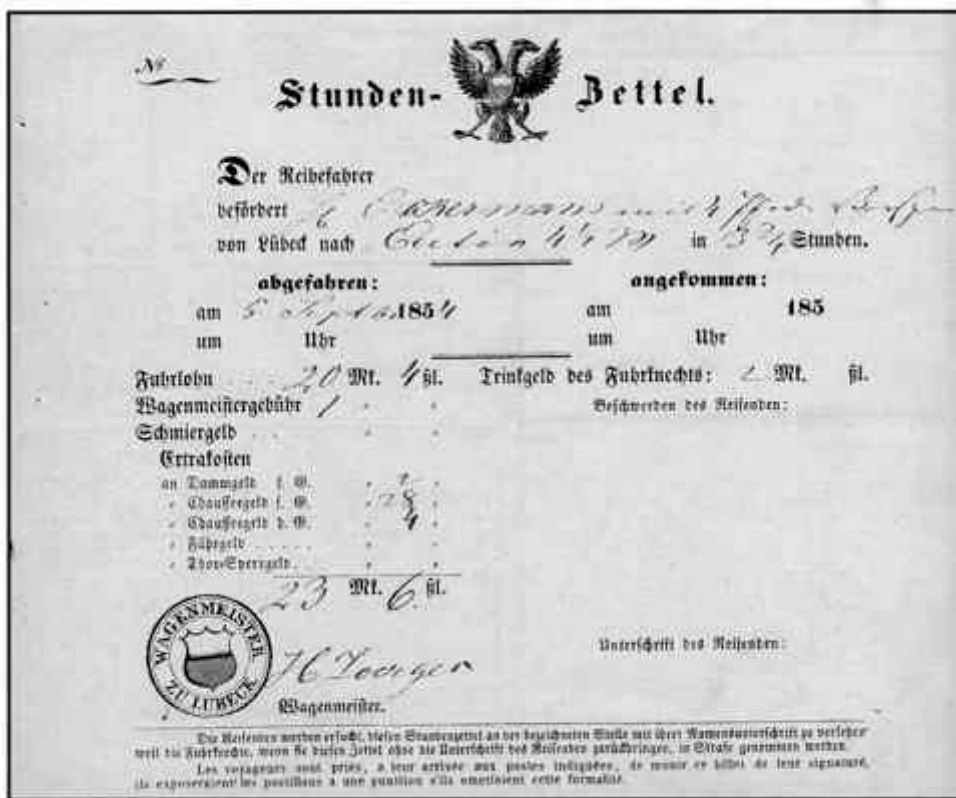


Abb. 58: Ein Stunden-Zettel aus Lübeck mit dem Stadtwappen, dem Stempel des Wagenmeisters und einem Hinweis auf einen Reiherfahrer. Alles scheint darauf hinzudeuten, daß die Reiherfahrer im Auftrage des Lübecker Stadtpostamtes tätig waren. Der Stunden-Zettel vom 5. September 1854 wurde ausgestellt für eine Fahrt von Lübeck nach Eutin. Für die 4½ Meilen wurden 3¼ Stunden benötigt. Der Jahresvordruck stammt aus den 1850-er Jahren.

6.7 Dänemark: Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg

Am 16. Juli 1816 wurde die hannoversche Verwaltung und das Postwesen des Herzogtums Lauenburg an Dänemark übergeben. Der private Personenverkehr, den einige Pferdehalter bisher neben der Post ausgeübt hatten, wurde nur noch gestattet, wenn die Fuhrleute zuvor einen »**Wagenschein**« beim Postamt gelöst hatten. Ansonsten sind mir zwei frühe »**Passirzettel**« von 1836 und 1841 bekannt geworden. Bei dem Passierschein gemäß Abbildung 33 handelt es sich vermutlich um die Beförderung von Personen mit Fracht- und Marktsgütern gemäß Punkt 2, bei denen bis zum Bestimmungsort gefahren werden durfte, »... weshalb der auf solche Personen lautende Paßirschein auf den Zwischenstationen nur vorgewiesen und attestiert werden« durfte. Die handschriftliche Ergänzung lautet: »NB: Dieser Passirzettel ist auf der Segeberger Poststation schon mit der geschehenen [...] des neuen Manuals (?) abgeliefert worden«. Als Gebühr wurden 13 rbß. (dänische Reichsbank-Schillinge) fällig.

Aus Segeberg ist ein weiterer Passierschein von 1841 für eine Fahrt mit einem Fuhrmann von Segeberg nach Oldesloe bekannt geworden; siehe Abbildung 34.

Bis zum 23. März 1848 unterstanden die Herzogtümer innerhalb der dänischen Regierung dem »Schleswig-Holsteinischen-Lauenburgischen Sekretariat der Generalpost-Direktion« in Kopenhagen. Mit Beginn des Ersten Dänischen Krieges am 24. März 1848 wurde das »Departement der Finanzen, Abt. Postwesen«, unter der »Statthalterschaft der Herzogtümer Schleswig-Holstein« in Kiel errichtet. Das Herzogtum Lauenburg blieb neutral und stand unter einer Königl. Lauenburgischen Regierung.

Bereits am 24. März 1848 hatte die Regierung in Schleswig-Holstein ein Reglement »in Betreff der Lösung von Lohnfuhr- und Passierscheinen bei der Beförderung durch Miethfuhrwerk und Wochenwagen geltenden gesetzlichen Bestimmungen« erlassen. Nach dem Waffenstillstand von Malmö (26. Aug. 1848) hatten Preußen und Dänemark in Schleswig-Holstein – Gottorff [Gottorp] – eine »**Gemeinsame Regierung**« gebildet. Jedoch hatte das »Departement der Finanzen – Abteilung Postwesen« das Vorrecht der Post, Reisende zu be-



Abb. 59: Passierzettel vom 22. August 1836 für eine Fahrt mit einem Fuhrmann von Kiel nach Bornhöved. In Bornhöved befand sich erst ab dem 1. Juni 1849 eine nicht-rechnungsführende Postexpedition; ab 23. Aug. 1853 eine Postexpedition.



Abb. 60: Passierzettel vom 25. Oktober 1841 für eine Fahrt mit einem Fuhrmann von Segeberg »... nach Oldesloe hin und zurück frey«. Segeberg war erst ab dem 8. Februar 1774 eine Extrapoststation.

fördern bzw. die Beförderung genehmigungspflichtig zu machen, mit ihrer Bekanntmachung vom 4. Dezember 1848 weitgehend aufgehoben.²³ Mit ihrer Bekanntmachung zum Postwesen vom 9. Dezember 1848 erfolgte die »... *Einschärfung der gesetzlichen Bestimmungen in Betreff der Lösung von Lohnfuhr- und Passierscheinen bei der Beförderung durch Miethfuhrwerk*«. Jeder Landesbewohner durfte ab 1. Januar 1849 abgabefrei Routen für Personewagen einrichten; mußte sich allerdings verpflichten, auf Verlangen der Postverwaltung Postsachen bis zu einem Gewicht von 100 Pfund in einem verschließbaren Raum des Wagens unentgeltlich zu befördern. Diese Verfügung hatte zu einer erheblichen Vermehrung der Postverbindungen geführt.

Ab 13. Juli 1850 waren Nord- und Südschleswig wiedervereinigt unter der *Königlich Dänischen Centralverwaltung des Herzogtums Schleswig* in Flensburg. Ab 16. Januar 1851

²³ In § 8 waren die verbliebenen gesetzlichen Bestimmungen zusammengefaßt.

stand auch das Herzogtum Lauenburg wieder unter der Königlichen Regierung und am 2. Februar 1851 übernahm wieder die *Oberste Civilbehörde* die Verwaltung für das Herzogtum Holstein. Die Generaldirektion in Kopenhagen hatte das Postwesen im Herzogtum Schleswig am 26. April 1851 und im Herzogtum Holstein und Lauenburg am 15. April 1852 wieder übernommen. Sehr wahrscheinlich sind danach auch wieder die dänischen Bestimmungen für die Fuhrunternehmer gültig geworden. Dazu habe ich aber in der Literatur keine Hinweise finden können; auch sind mir Belegstücke aus dieser Zeit nicht bekannt geworden.

6.8 Mecklenburg-Schwerin und sein Stationsgeld: 1837 – 1865

Zunächst hatte die Post selbständig oder durch die Reihefuhrämter den Reiseverkehr fast ausschließlich vermittelt (s. Kap. 2.4). Doch nun wurde das Beförderungsregal für Personen im Postreiseverkehr im Interesse des Fuhrgewerbes erheblich beschränkt: Die unter Mitwirkung der Landstände erlassene Verordnung vom 4. August 1837 reservierte den Reiseverkehr an Posttagen nicht mehr den Posten, sondern nur noch den Pferdewechsel; – aber von diesem Zwang konnte sich jeder Reisende durch Zahlung eines Stationsgeldes befreien. So begrenzt hiernach der Personenzwang auch schon war, so ließ die Regierung aus freien Stücken zu Anfang der 1840-er Jahre eine weitere Einschränkung eintreten durch die Konzessionierung von Privat-Omnibuslinien auf bestimmten Straßen. Auf diesen Omnibuskursen durften nur Personen und keine »Päckereien« und Frachtgüter befördert werden, und der Unternehmer mußte für jede Fahrt und jeden unterwegs stattfindenden Pferdewechsel das Stationsgeld von 32 Schilling zahlen. Infolge der Erbauung der Eisenbahnen traten in den 1840-er Jahren im Personenregal weitere Einschränkungen ein und schon einige Jahre später hatte die Verordnung vom 4. August 1837 zum größten Teil ihre Geltung verloren. Durch die Verordnung vom 17. Februar 1865 wurden die letzten Beschränkungen im Reiseverkehr aufgehoben.²⁴

6.9 Hessen-Kassel bzw. ab 1803 Kurhessen

Zwischen Hessen-Darmstadt, der Grafschaft Katzenelenbogen und Hessen-Kassel war 1629 ein ordinari Landes-Botenwesen eingerichtet und 1642/43 mit Hilfe des Postmeisters Rütger Hinüber von Braunschweig-Lüneburg weiter ausgebaut worden; Nebenposten wurden verboboten. Seit dieser Zeit besaß Hessen-Kassel unbestreitbar eigene Territorialposten. Der Reichsdeputationshauptschluß 1803 brachte dem Landgrafen Wilhelm die Kurfürstenwürde.

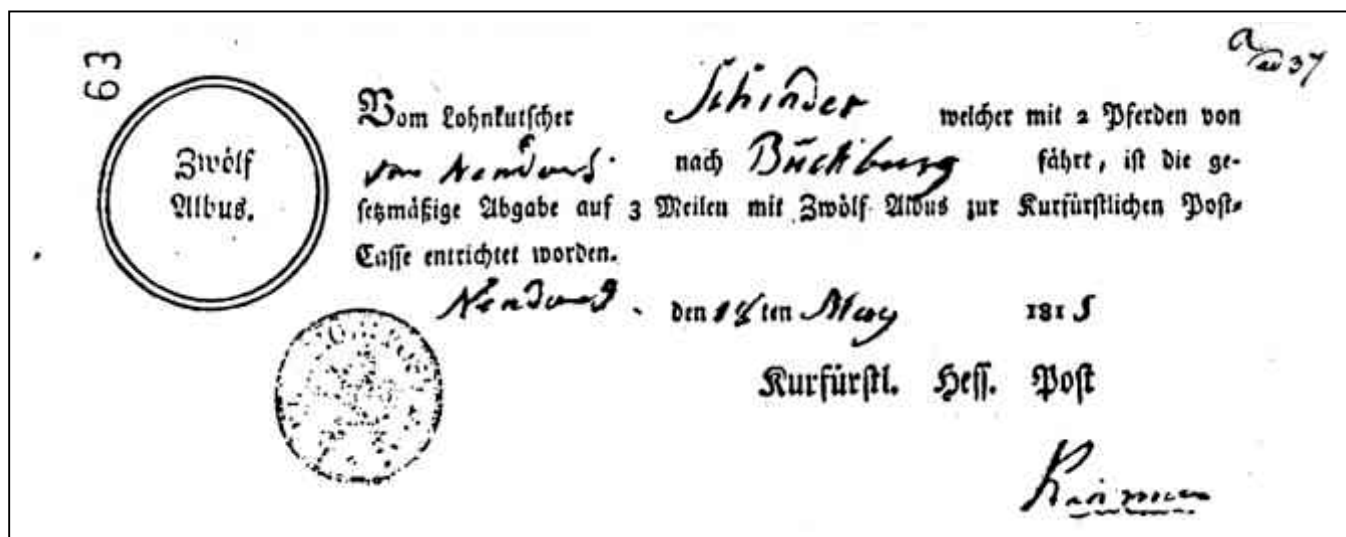


Abb. 61: Ein Stationsschein der Kurfürstlich Hessischen Post vom 18. Mai 1815 für eine Fahrt mit einem Lohnkutscher von Nenndorf nach Bückeburg. Der Wertvordruck mit 12 Albus läßt vermuten, daß weitere Vordrucke mit anderen Wertstufen existiert haben. Zusätzlich ist ein Einkreisstempel mit dem hessischen Löwen abgeschlagen; die Umschrift ist nicht lesbar. 1 Taler wertete 24 Gutegroschen = 36 Mariengroschen = 32 Hessen-Albus.

²⁴ Mit Regulativ vom 24.8.1837 wurden Fuhrleistungen an Unternehmer übertragen; s. Moeller Seite 315 und 335.

Um seine Landespost vor Konkurrenz zu schützen, hat es (nach Hannovers Vorbild [?]) Stationsscheine eingeführt. Wann habe ich aber nicht feststellen können. Wie die Abbildung 35 belegt, wurden bei der Landespost mindestens um 1815 Stationsscheine verwendet.²⁵

Am 14. Mai 1816 kam zwischen dem Kurfürstentum Hessen und dem Fürsten von Thurn und Taxis ein Postlehensvertrag wegen der Überlassung der Posten in sämtlichen Kurstaaten als Erbmannthronlehen zustande. Wahrscheinlich wurden die Stationsscheine weiter verwendet.

6.10 Fürstentum Lippe-Detmold

Am 10. Februar 1814 war der Postvertrag wegen Überlassung des Postregals im Fürstentum Lippe an den Fürsten von Thurn und Taxis zustande gekommen. Das Extrapostwesen im Verhältnis zu den in- und ausländischen Lohnkutschern zu regeln, blieb dabei Landessache. Aus den »Landes-Verordnungen des Fürstenthums Lippe« ergibt sich, daß Fürst Paul Alexander Leopold II. (* 1796; † 1851) in dem »Extra-Post-Reglement für das Fürstenthum Lippe« im Jahre 1833 bezüglich des »Verbots des Neben-Postirens und Bestimmungen in Betreff der Lohn- und Miethfuhrwerke« in Punkt 8.2 u.a. festgelegt hat [lt. Internet; s. Nachwort]:

»Ausländische Miethkutscher, welche Reisende weiter befördern (also nicht, wenn sie mit ledigen Wagen passiren) haben, bei 5 Gfl. Strafe, auf jeder Station einen Lohnfuhrschein zu lösen und dafür eine Abgabe zu entrichten, welche bei Stationen unter 2 Meilen auf 2 Ggr. pr. Pferd, bei Stationen von 2 Meilen und darüber auf 3 Ggr. pr. Pferd bestimmt wird. Zur Ausstellung der Scheine werden die Postoffizianten oder Posthalter auf den betreffenden Stationen besonders autorisirt werden.

Von dem Ertrage dieser Abgabe wird ein Viertel für die Ausstellung der Scheine bewilligt, ein Viertel erhält der Posthalter und die Hälfte ist vierteljährig, nach einer zuzulegenden Berechnung, der Wegebaukasse einzusenden.

Nur die Miethkutscher, nicht die Reisenden, sind für die Beachtung der in diesem Paragraph enthaltenen Bestimmungen verantwortlich«. –

6.11 Königreich Bayern: 1815–1871

Über das Nebenpostieren unter der Kontrolle der bayerischen Generalpostdirektion von 1808 bis 1819 wurde bereits auf Seite 38/39 berichtet. Eine wesentliche Änderung in den Bestimmungen über den Postzwang brachten auch die Verordnungen vom 2. Dezember 1819 [das Lohnrößlerwesen betreffend] und vom 16. November 1822 [Unterstellung des Botenwesens der inneren Verwaltung] nicht. Allerdings wurde den Boten, die von Orten kamen, über die keine Brief- oder Fahrpost ging, nun die Verpflichtung auferlegt, sich vor ihrem Abmarsch oder nach ihrer Rückkehr wegen der Übernahme von Briefen oder Paketen bei jenen Postämtern zu melden, von welchen die weitere Postbeförderung nicht mehr möglich war. Für die zu übernehmenden Stücke erhielten sie das Postporto und die Auslagen vom Empfänger.

Mit der »Allerhöchsten Verordnung, die Reisekarten der Lohnkutscher und Boten betreffend« vom 1. Juni 1835 (veröffentlicht im Regierungsblatt, Nr. 38, vom 18. Juli 1835) wurde die Lohnrößler-Ordnung von 1819 sowie die Land- und Wasserboten-Ordnung von 1822 noch einmal verschärft. Alle Lohnkutscher und fahrenden Boten wurden verpflichtet, zukünftig die »Reise-Karte« gemäß Abbildung 36a zu führen; sie war dem Gastwirt bei jedem Nachtquartier zum Eintrag in das Fremdenbuch vorzulegen. Die Einträge mußten vor der Abreise von der Distrikts- oder Orts-Polizeibehörde »visirt« werden.

Gegen 1840 waren erste Stellwagen aufgekommen, die wegen ihrer billigen Tarife besonders gern von den weniger begüterten Bevölkerungsschichten in Anspruch genommen wurden. Ähnlich wie beim Boten- und Lehenrößlerwesen wurde in der Verordnung vom 20. Dezember 1842 den Stellwagen-Unternehmern gegenüber das Postregal dadurch gewahrt, daß ihnen bei Vermeidung der Konzessions-Entziehung verboten wurde, sich mit der Annahme und Bestellung von Briefen, Zeitschriften, Paketen, Geldern und Frachtstücken – mit Ausnahme des Passagiergutes – zu befassen. In dieser Verordnung vom 20. Dezember 1842

²⁵ Kuschke: Seite 18.

wurden die Stellwagen-Unternehmer sogar ausdrücklich verpflichtet, Briefpakete, welche ihnen von den Postbehörden übergeben wurden, unter eigener Haftung unentgeltlich zu befördern und rechtzeitig bei dem Postamt, an das dieselben gerichtet waren, abzuliefern. Ihre Wagen mußten acht oder mehr Sitzplätze aufweisen und durften maximal mit zwei Pferden bespannt sein. Karl Stieler hieß den Stellwagen deshalb einen »illegitimen Sohn der Post« und ein »Stiefkind des fahrenden Publikums«. Die Abbildung 62b zeigt ein seltenes Plakat vom 20. April 1845 für tägliche Fahrten mit dem »Relais-Omnibus« zwischen Kaiserslautern, Frankenstein und Neustadt. Bei den vielfachen Verpflichtungen der Post gegenüber, war es sicherlich äußerst zweckmäßig, die jeweilige Abfahrt »in der Post« zu beginnen.



Vorlage: FEUSER Auktionskatalog Nr. 76

Abb. 62b: Der Unternehmer August Karcher verspricht: »Die ganze Strecke zwischen Kaiserslautern und Neustadt wird in 4 Stunden zurückgelegt, mit Innbegriff des Aufenthalts auf der Station zur Umwechslung der Pferde. Preis à Person 1 Gulden. Gewöhnliches Gepäck frei. Der Unterzeichnete befördert außerdem den resp. Reisenden mit guten Equipagen nach allen Richtungen um billige Preise.

Vide Beilage A.

Anmerkung. Diese Karte ist vor der Abreise und nach der Ankunft sowohl der Polizeibehörde der Heimath, als jener, wo das Reiseziel ist, zur Visirung vorzulegen auch unterwegs auf Verlangen den Gendarmen, Bezirks- und Polizeidienern vorzulegen.	Nro. Reise-Karte für N. N. concessionirter (Lohn-Kutscher, Bote, Schiffmeister) zu N. N. im N. Kreise; vertreten durch seinen Gehülfen (Knecht) N. N. von N. N.	Anmerkung. Jeder einzelne Reisende hat beim Antritte der Reise dem Lohnkutscher u. seine Reise-Legitimation vorzuzeigen, ohne welche die Aufnahme nicht Statt finden darf, auch ist der Name, Stand und Wohnort eigenhändig von dem Reisenden in die Karte einzuzichnen.																																		
Gesehen bei der Abreise vom Hause, den ten Königl. Landgericht N. N. Gesehen bei der Rückreise nach Hause, den ten K. Polizei-Direktion München.	Gesehen bei der Ankunft an den Bestimmungs- ort, den ten K. Polizei-Direktion München. Gesehen bei der Rückkunft nach Hause, den ten Königl. Landgericht N. N.																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">Benennung der Reisegelegen- heit.</th> <th style="width: 10%;">Zeit der Aufnahme des Reisenden.</th> <th style="width: 10%;">Ort</th> <th style="width: 15%;">des Reisenden Namen und Stand.</th> <th style="width: 10%;">Wohn- ort.</th> <th style="width: 15%;">Nähere Bezeichnung der Reise-Legitimation.</th> <th style="width: 10%;">Ort und Zeit</th> <th style="width: 15%;">Zeit des Austritts des Reisenden.</th> <th style="width: 10%;">Ort</th> </tr> <tr> <td>Chaise mit 2 Pferden.</td> <td>13. Sept. 1835.</td> <td>Nürnberg.</td> <td>J. Müller, Kaufmann.</td> <td>Fürth.</td> <td>Inlandspass des Polizei- kommissariats Fürth</td> <td>Fürth den 10. Sept. 1835.</td> <td>14. Sept. 1835.</td> <td>Nürnberg.</td> </tr> <tr> <td>Gedekelter Fuhrwagen.</td> <td>14. Sept. 1835.</td> <td>auf der Zwischen- station N. ... von N... nach N....</td> <td>P. Maier, Hammer- schmied.</td> <td>Ragen- ranft im Landger. N.....</td> <td>dem Boten genau bekannt</td> <td>"</td> <td>15. Sept. 1835.</td> <td>Möhren.</td> </tr> <tr> <td>Floß.</td> <td>15. Sept. 1835.</td> <td>Ulm.</td> <td>Jac. Fink, Holzhänd- ler.</td> <td>Denso- gen, Edg. N.....</td> <td>Auslandspass des Land- gerichts N...</td> <td>10. Sept.</td> <td>24. Sept. 1835.</td> <td>an der österreich. Gränze bei Passau</td> </tr> </table>	Benennung der Reisegelegen- heit.	Zeit der Aufnahme des Reisenden.	Ort	des Reisenden Namen und Stand.	Wohn- ort.	Nähere Bezeichnung der Reise-Legitimation.	Ort und Zeit	Zeit des Austritts des Reisenden.	Ort	Chaise mit 2 Pferden.	13. Sept. 1835.	Nürnberg.	J. Müller, Kaufmann.	Fürth.	Inlandspass des Polizei- kommissariats Fürth	Fürth den 10. Sept. 1835.	14. Sept. 1835.	Nürnberg.	Gedekelter Fuhrwagen.	14. Sept. 1835.	auf der Zwischen- station N. ... von N... nach N....	P. Maier, Hammer- schmied.	Ragen- ranft im Landger. N.....	dem Boten genau bekannt	"	15. Sept. 1835.	Möhren.	Floß.	15. Sept. 1835.	Ulm.	Jac. Fink, Holzhänd- ler.	Denso- gen, Edg. N.....	Auslandspass des Land- gerichts N...	10. Sept.	24. Sept. 1835.	an der österreich. Gränze bei Passau
Benennung der Reisegelegen- heit.	Zeit der Aufnahme des Reisenden.	Ort	des Reisenden Namen und Stand.	Wohn- ort.	Nähere Bezeichnung der Reise-Legitimation.	Ort und Zeit	Zeit des Austritts des Reisenden.	Ort																												
Chaise mit 2 Pferden.	13. Sept. 1835.	Nürnberg.	J. Müller, Kaufmann.	Fürth.	Inlandspass des Polizei- kommissariats Fürth	Fürth den 10. Sept. 1835.	14. Sept. 1835.	Nürnberg.																												
Gedekelter Fuhrwagen.	14. Sept. 1835.	auf der Zwischen- station N. ... von N... nach N....	P. Maier, Hammer- schmied.	Ragen- ranft im Landger. N.....	dem Boten genau bekannt	"	15. Sept. 1835.	Möhren.																												
Floß.	15. Sept. 1835.	Ulm.	Jac. Fink, Holzhänd- ler.	Denso- gen, Edg. N.....	Auslandspass des Land- gerichts N...	10. Sept.	24. Sept. 1835.	an der österreich. Gränze bei Passau																												

Abb. 62a: Die Mitte 1835 eingeführte Reise-Karte. Glaubt man einer Karikatur aus den »Fliegenden Blättern« von 1910, dann scheint die Postüberwachung der Reisenden in Bayern sogar noch zu diesem Zeitpunkt praktiziert worden zu sein.

Durch die Allerhöchste Verordnung vom 25. Juni 1862 wurden alle bis dahin erlassenen Bestimmungen über den Gewerbebetrieb der Land- und Wasserboten, Stellwagen-Unternehmer und Landkutscher aufgehoben. Hierdurch wurde den Land- und Wasserboten der Personentransport vollständig, die Übernahme und Zustellung von Sendungen aber insoweit freigegeben, als sich diese nicht zur Beförderung durch die Briefpost eigneten. Weitere Einzelheiten sind der unten angegebenen Quelle zu entnehmen.²⁶

Der »Neue Münchner Taschenkalender für das gemeine Jahr 1870« enthält eine Aufstellung über die »Münchener Boten« mit Abgang und Einkehr (Abbildung 37). In Bamberg verkehrten 1928 noch 23 Boten und Frachtfuhrleute nach 21 verschiedenen Bestimmungsorten.²⁷

²⁶ »Rückblick auf das erste Jahrhundert der K. Bayer. Staatspost ...«, Seite 70–72.

²⁷ Kießkalt, Ernst: »Die Entstehung der deutschen Post und ihre Entwicklung bis zum Jahre 1932«, Seite 197. Erlangen 1935.



Abb. 64 und 68: Zwei ziemlich ähnliche, großformatige Reisescheine vom 15. Oktober 1845 bzw. 24. August 1858 mit einer Kutschenabbildung für eine Fahrt mit dem »Gesellschafts-Wagen« von Hall nach Stuttgart (für Platz 5 und 6) bzw. nach Winnenden. Die Fuhrunternehmer waren die Gastwirte »Leicht zum Lamm« bzw. »Liebler zum Churfürsten«. Auf der Rückseite des linken Scheins befinden sich weitere Kostenpunkte für den »Zivil-Conducteur Ruth« = 4 Gulden und für die Zehrung unterwegs 40 Kreuzer.

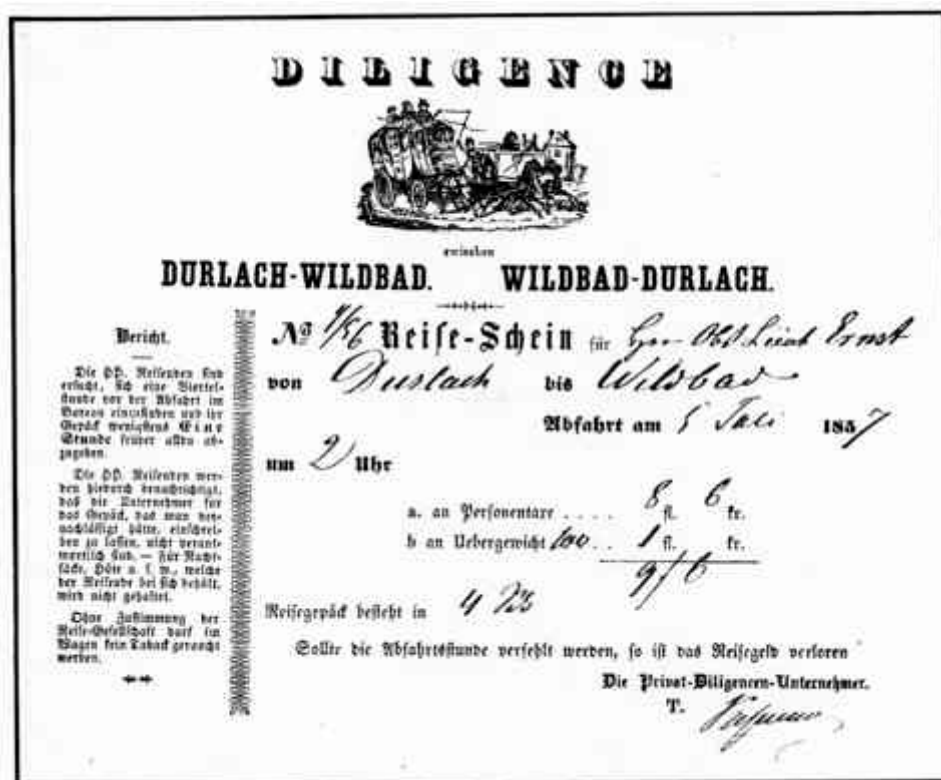


Abb. 67: Ein Reiseschein für die Diligence zwischen Durlach und Wildbad vom 5. Juli 1857.



**Regelmässige
wöchentlich zweimalige Stell-Wagen-Fahrt**
von
Lindau über Wangen und Leutkirch nach Memmingen.

Ab- u. Anfahrtsplatz in LINDAU Gasthof zum Storch wo Fahrbillete gelöst werden können. Abfahrt in LINDAU jeden Montag und Donnerstag Morgens 5¹/₂ Uhr. Ankunft in MEMMINGEN Abends 6 Uhr.	Fahrpreise von Lindau nach Memmingen 1 fl. 48 kr. von Memmingen nach Lindau 1 fl. 48 kr. Nach den Zwischenplätzen wird für die geometrische Stunde 6 kr. berechnet. Kinder unter zwölf Jahren bezahlen die Hälfte.	Ab- u. Anfahrtsplatz in MEMMINGEN Gasthof zur goldenen Traube wo Fahrbillete gelöst werden können. Abfahrt in MEMMINGEN jeden Dienstag und Freitag Morgens 5¹/₂ Uhr. Ankunft in LINDAU Abends 6 Uhr.
--	---	---

Allgemeine Bestimmungen.

Kranke und Ekel erregende Personen werden nicht aufgenommen; auch werden keine Hunde in dem Stellwagen geduldet.

Jeder Passagier hat 40 Pfund Gepäck frei; jedes weitere Pfund kostet 1 kr.

Fracht. Das Passagiergut muss wohl verpackt, mit Adresse versehen, und rechtzeitig an den Einsteigeplatz gebracht werden. — Dass mehrere Reisende ihr Gepäck zusammen berechnet wissen wollen, kann nicht gestattet werden.

Zu recht zahlreicher Theilnahme an diesen Fahrten ladet ergebenst ein
Lindau, den 1. September 1846.

Johannes Lederle,
Lohnkutscher und Stellwagenführer.

Abb. 65: Ein frühes Plakat über die Ankündigung einer »Regelmässigen wöchentlich zweimaligen Stell-Wagen-Fahrt von Lindau ... nach Memmingen« vom 1. September 1846. Stellwagen waren Wagen zu allgemeiner Benutzung mit vorbestimmten Zielen und festen Gebühren.

einführung des Landbotenwesens eine besondere Verordnung zu erlassen sei. Ausgeführt wurde sie durch die Verordnung vom 16. Februar 1821. Einzelheiten enthält die Anlage 3.²⁸

Durch diese Botenordnung wurde der seit 1806 bestehende Postzwang im Wesentlichen aufrecht erhalten. In Punkt II heisst es auszugsweise: »Auf denjenigen Straßen, wo kein regelmässiger Postenlauf besteht, sind die Landboten und Güterfuhrleute in der Beförderung von Gegenständen nicht beschränkt...« Die »Reise-Karte für den Gesellschaftswagen« von 1845 (Abbildung 38) sowie der Fahrplan für die »regelmässige wöchentlich zweimalige Stell-Wagen-Fahrt« von Lindau nach Memmingen von 1846 zeigt die Abbildung 39.

²⁸ Weber: Seite 136–137.

Nach der Übernahme des württembergischen Postwesens von Thurn und Taxis in erneute Staatsverwaltung am 1. Juli 1851, war auch der Postfuhrdienst neu organisiert worden. Bei dem Bestreben, die Verkehrseinrichtungen möglichst gleichmäßig auf alle Landesteile – besonders in entlegenen Gebieten – auszurichten, war die Postverwaltung bei der Neueinrichtung oder Änderung von Postkursen dazu übergegangen, die Ausführung der Postfahrten an Unternehmer zu vergeben, die diesen Fuhrdienst **auf eigene Rechnung** besorgten, wofür ihnen eine durch Übereinkunft festgesetzte Jahresvergütung gewährt und außerdem die Einnahme aus dem Personenverkehr ganz oder teilweise überlassen worden war.²⁹ Die drei Reisebelege – Abbildung 40, 41 und 42 – stehen hier stellvertretend für diese neue Epoche.

Für den innerwürttembergischen Verkehr bezüglich Extrapost und Kurierdienst galten bereits ab 1. Februar 1872 die Bestimmungen des Reichspostreglements von 1871.

6.13 Die Norddeutsche Bundespost: 1868 – 1871

Durch Vertrag vom 28. Januar 1867 hatte Preußen das Postwesen des Fürsten von Thurn und Taxis, das sich auf 15 Staatsgebiete in Mittel- und Westdeutschland erstreckte, seinem eigenen Landespostwesen angegliedert. Das hatte die Voraussetzung dafür gebildet, daß Preußen den anderen Staaten und den drei Hansestädten bei der verfassungsmäßigen Gründung des Norddeutschen Bundes antragen konnte, ihr Postwesen gleichzeitig mit demjenigen Preußens in die Bundesverwaltung zu überführen.

Die Interims-Verwaltung der Norddeutschen Bundespost bestand zwischen dem 1. Januar 1868 und dem 31. Dezember 1871. Von dem verfassungsmäßigen Recht der Gesetzgebung über das Postwesen hat der Norddeutsche Bund in dreifacher Hinsicht Gebrauch gemacht, wobei die dringend notwendige Vereinheitlichung Ausgangspunkt und Ziel war:

- Das Gesetz über das Postwesen vom 2. November 1867 schuf die Rechtsnormen über die allgemeinen Rechte und Pflichten der Bundespost.
- Das Gesetz über das Posttaxwesen vom 4. November 1867 regelte die hauptsächlichlichen Gebührensätze des Postverkehrs.
- Das Gesetz über die Portofreiheiten vom 5. Juni 1869 brachte Ordnung in das weitschichtige Gebiet von Vorrechten, die, aus der Vergangenheit stammend, mit den Anschauungen der neueren Zeit in Einklang zu bringen waren.

Bei dem Entwurf des Postgesetzes vom 2. November 1867 wurden die Postgesetze einiger norddeutscher Staaten – namentlich das preußische vom 5. Juni 1852 mit den Änderungen vom 21. Mai 1860, das sächsische vom 7. Juni 1859 und das braunschweigische vom 1. Juli 1864 – sowie die neueren Postverträge als Unterlagen benutzt. Es war bei der Vereinheitlichung des Postrechts nicht zu umgehen, den Rechtszustand und die Erfahrungen der bisher selbständigen Postverwaltungen zu würdigen. Gleichzeitig mußte aber auch den Anschauungen der Zeit, die eine etwas großzügigere Regelung forderte, Raum gegeben werden. Dies galt besonders für den ersten und wichtigsten Abschnitt des Gesetzes, der die Überschrift *»gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen«* trug. Karl Sautter schreibt weiter:³⁰

»Über die Frage, ob ein Monopol überhaupt berechtigt sei und wo bejahendenfalls seine Grenzen liegen sollten, gingen damals die Meinungen hauptsächlich auf dem Gebiet der Personenbeförderung auseinander. Tatsächlich hatte ein dahin gehendes Vorzugsrecht der Post bisher in Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin überhaupt nicht bestanden; in Hannover und Nassau war von dem bestehenden Verbotsrecht seit einiger Zeit kein Gebrauch gemacht worden. In den anderen Staaten herrschten verschiedene Grundsätze über den Umfang des Beförderungsrechts. Im Reichstag war die Personenbeförderung der Post umstritten. Die große Mehrheit des Reichstagsausschusses fand sich jedoch '... in der Überzeugung zusammen, daß es im Interesse der zahlreichen und wichtigen Bedürfnisse des Publikums, die auf die Leistungsfähigkeit und das Pflichtgefühl der Postverwaltung angewiesen sind, nicht wohlgetan

²⁹ Weber: Seite 163.

³⁰ Sautter, Karl: »Geschichte der Deutschen Post. Teil 2: Geschichte der Norddeutschen Bundespost (1868 – 1871)«, Seite 13–14. Unveränderter Nachdruck. Berlin 1952.

sein würde, durch die Initiative des Reichstags derselben wider ihren Willen und wider ihre Überzeugung ein hergebrachtes Vorrecht zu entziehen, welches durch den Entwurf schon sehr eingeschränkt werde, daß die gänzliche Aufhebung nur noch eine Frage der Zeit sei.’ Der § 1 des Gesetzes schreibt daher vor, daß, wer gewerbsmäßig auf Landstraßen Personen gegen Bezahlung mit regelmäßig festgesetzter Abgangs- oder Ankunftszeit und mit unterwegs gewechselten Transportmitteln befördert, der Genehmigung der Post dann bedarf, wenn zur Zeit der Einrichtung der Fuhrgelegenheit auf der Beförderungsstrecke eine wenigstens täglich abgehende Personenpost bereits besteht. Der Sinn des Genehmigungsrechts der Postverwaltung war, die an sich erwünschte und angestrebte Freiheit des Verkehrs in das richtige Verhältnis zu den von der Post wahrzunehmenden öffentlichen Belangen zu setzen. Die Verwaltung verfuhr dementsprechend. Das Genehmigungsrecht bot ihr auch die Möglichkeit, die genehmigten Privatpersonenfuhrwerke unter annehmbaren Bedingungen zur Postbeförderung mitzubenutzen. Von der Genehmigungspflicht blieben übrigens alle am 1. Januar 1868 bereits eingerichteten Fuhrgelegenheiten befreit«.

Das preußische Postwesen hatte den Lohnfuhrschein bzw. die Lohnfuhrabgabe zum Jahresende 1841 abgeschafft. Bei den Landespostverwaltungen, die in der Bundespost aufgingen und welche die Lohnfuhrabgabe möglicherweise noch bis zu diesem Zeitpunkt geführt haben, muß sie spätestens zu diesem Zeitpunkt entfallen sein. Bei dem Entwurf des Postgesetzes vom 2. November 1867 haben sie offensichtlich keine Rolle mehr gespielt.

Die Personenbeförderung durch private Fuhrunternehmen spielte jedoch keine große Rolle mehr. Karl Sautter schreibt dazu:³¹

»Die Postverbindungen auf Landstraßen hatten Ende 1869 im Norddeutschen Postgebiet eine gesamte Kurslänge (Streckenlänge) von 8369 Meilen. Davon entfielen 6365 auf Personenposten, 12 auf Güter-, 354 auf Kariol-, 23 auf Reit-, 27 auf Estafetten-, 1280 auf Botenposten, 10 auf Retour-Reitposten und 298 auf Privat-Personenfuhrverbindungen«.

6.14 Die Deutsche Reichspost nach dem 1. Januar 1872

Eine einheitliche und durchgreifende Regelung des Postregals und der Vorrechte der Posten brachte für das gesamte Reich das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871; abgeändert durch das Gesetz vom 20. Dezember 1899. Gemäß Artikel 52 der Reichsverfassung stand jetzt nur noch dem Deutschen Reich die Gesetzgebung über die Vorrechte der Post zu. Trotz gewisser Postreservatrechte verloren die oben besprochenen Bestimmungen auch in den Königreichen Bayern und Württemberg ihre Gültigkeit.

Der Fuhrmann im Dienste der Brief-, Fahr- und Extrapost: Was ist aus ihm geworden?

Auf kleineren, unrentablen Nebenstrecken überließ die Reichspost die *»Besorgung der Postbeförderung«* den örtlichen Fuhrunternehmen. Einen entsprechenden Vertrag zwischen der deutschen Reichspostverwaltung vom 3. Dezember 1890 – angeschlossen zwischen der deutschen Oberpostdirektion in Straßburg (Elsaß) und dem Fuhrunternehmer L. Joannard in Saales – zeigt die Anlage 4. Der Vertrag verpflichtete den Unternehmer *»ein regelmäßiges, täglich einmaliges Personenfuhrwerk«* zwischen Saales und Provençères zu unterhalten. Der Vertrag galt *»auf die feste Dauer von drei Jahren und dann weiter auf unbestimmte Zeit unter Vorbehalt einer sechsmonatigen Kündigungsfrist«*. Nach § 6 durften auch Personen *»als eigene Sache des Unternehmers«* befördert werden. Der Vordruck für den Vertrag belegt, daß es sich hier nicht um einen Einzelfall gehandelt hat.

Viele Wirte (nicht alle waren auch wirklich **Gastwirte**) waren – über Generationen hinweg – im Nebenberuf Posthalter. Da sie ursprünglich im Dienste der kaiserlich-taxisschen Reichs- oder einer Landespost standen, hatten sie auch für die Abwicklung des Extrapost- und Kurierverkehrs zu sorgen. Ihre Extraposten (Wagen, Schlitten) waren nicht-ärarische Fahrzeuge (vergl. Seite 15). Um diesen – nur unregelmäßig anfallenden – Bedarfsverkehr zu ermöglichen, mußten sie das entsprechende Personal, Pferde, Kutschen und anderen Betriebsmittel

³¹ Sautter: Seite 73

stets bereit halten. In dieser Position nahmen die Posthalter eine nicht eindeutig bestimmbare Zwischenstellung zwischen privaten Fuhrunternehmer und Postbeamten ein.

Fol. 1.

Schweinfurt den 4. Okt. 1900.

Gebrüder Cazalet
Kgl. Poststall.
Telephon-Ruf Nr. 6.

NOTA

für Herrn Hgl. Spahnke - Spaurer Schmüller, hier.
Gefasungsbau

Pränum Möbeltransport von Mellrichstadt auf Ihren per Nicht.
wagen incl. Zinsen - Verfrachtung

25.000

Freigeigelt
Schmitz Cazalet

Gefasungsbau
H. H.

Umzüge verstehensich gegen Cassa.

Bei Umzügen werden etwaige Reklamationen nur dann
berücksichtigt, wenn solche sofort geschehen.

Abb. 69: Extraposten hatten um 1900 bereits stark an Bedeutung verloren. Ob sich bei dem Möbeltransport von Mellrichstadt nach Schweinfurt noch von einer Extrapost sprechen läßt, sei dahingestellt. Nach dem Briefkopf zu urteilen, müßte man annehmen, daß der Poststallhalter hauptberuflich noch im Postdienst stand; – doch dem Hinweis am Rande seiner Quittung läßt sich entnehmen, daß er sich bereits als Speditionsunternehmer auf Umzüge spezialisiert hatte. Eine saubere Trennung des Personaleinsatzes und der Betriebsmittel nach Post und Privatunternehmen dürfte den Posthaltern zu keiner Zeit möglich gewesen sein. In Bayern trat am 1. Juli 1917 eine neue Verkehrsordnung für die Pferdeposten in Kraft, die auch den Wegfall der Extraposten brachte.

Telegramm-Adresse:
Posthalterei
Bautzen.

Moritz Wobst, Posthalter

Spedition - Möbeltransport - Luxus- u. Lastfuhrwesen

Fernsprecher:
N 966 u. 579.

Grösstes
Fuhrwesen
am Platze
100 Pferde
200 Wagen



Kohlen u.
Briketts
Grosse verdeckte
Reitbahn.



Giro-Conto bei der Reichsbank u.
Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt.

BAUTZEN, den 22. Sept. 1913.

F. ANTHROPOLOGIE u. URGESCHICHTE
DER OBERLAUSITZ
ZWEIGVEREIN GÖRLITZ



Specialität:

Möbel-Transport u.
Luxus-Fuhren.

Grösstes massives
LAGERHAUS

am Platze.

Übernahme

KOMPLETTER UMZÜGE

von Wohnung zu
Wohnung mittelst
modernen

Patentmöbelwagen.

PERSÖNLICHE LEITUNG

Sachkundige
VERPACKUNG

von Glas, Nippes
u. Kunstwerken
unt. Garantie.

Feinste
REFERENZEN

Geldschrank u.
Maschinentransporte.

Hochzeits u. Visite
Equipagen

Die besten am Platze.

Vornehme Miet-Autos
verdeckte Reitbahn

**HOLZ. KOHLEN.
BRIKETTS.**

Herrn

Professor Peyerabend,

Görlitz.
oooooooooooooooooooo

Zu Ihrem Besuche am 6. Oktober nach

Ostra offeriere ich Ihnen:

Automobile pro Person..... 4. 6.-

von Bahnhof Bautzen nach Ostra und
zurück.

Ihren werten Auftrag mit grösstem

Vergnügen entgegensehend, zeichne ich

Hochachtungsvoll

Moritz Wobst
No. 10, Bautzen, Lützowstr.

Abb. 70: »Moritz Wobst, Posthalter«: Der **Posthalter** ist das Aushängeschild und steht **noch** für eine Qualifikation und auch die »Telegramm-Adresse Posthalterei Bautzen« erinnert noch an eine Vergangenheit, die durch das Postwesen geprägt war. Aber das Geld wurde um 1913 offensichtlich nur noch durch das Fuhrwesen verdient: »Spedition – Möbeltransport – Luxus- und Lastfuhrwesen – Größtes Fuhrwesen am Platze: 100 Pferde, 200 Wagen ...« Mit der Bereitstellung von Equipagen für Hochzeiten und Visiten sowie »vornehmen Miet-Autos« war Moritz Wobst auch auf dem neuesten Stand im Personentransport.

Bereits mit dem Aufkommen der Eilposten ab 1821 waren die Extraposten stark zurückgegangen und mit der Ausbreitung des Eisenbahnnetzes ab 1835 waren die Eilpostlinien buchstäblich »Zug um Zug« abgeschafft worden. Diesmal traf es auch die Fuhrunternehmer hart. Um ihr Kapital auch in Zukunft noch möglichst wirtschaftlich einsetzen zu können, entwickelten sich nach 1835 viele Posthalter im Laufe der Zeit mehr und mehr zum »Fuhrunternehmer für Schwerlasttransporte«. Die beiden Abbildungen 43 und 44 und aus dem Jahre 1900 vom »Kgl. Poststall« in Schweinfurt bzw. 1913 aus der »Posthaltereie Bautzen« stehen für eine neue Zeit.

Als nach 1905 bei der Deutschen Reichspost die »Pferdeposten« durch »Motorposten« abgelöst wurden (zuerst in Bayern auf der Linie Bad Tölz–Lenggries), spielte die Extrapost nur noch eine ganz untergeordnete Rolle. Für sie galten die Bestimmungen in der ADA (Allgemeinen Dienstanweisung). Die Extrapostbeförderung wurde bei der Deutschen Reichspost und in Württemberg im Jahre 1919 endgültig aufgehoben.

Nachtrag

Zur Einführung der Extraposten in Preußen vor 1698

So weit ich feststellen konnte, findet die Extrapost zum ersten Mal Erwähnung in dem »Reglement, wegen derer Land-Kutscher und Fuhrleute im Magdeburgischen ...« vom 23. Dezember 1698. Dort heißt es in § 6: »Sollen zwar die Fuhrleute alle Tage in der Wochen [zu Halle und Magdeburg] abfahren, jedoch dergestalt, daß auf denen bey den wöchentlichen ordinairten Post-Tagen keiner 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 derjenige Fuhrmann, den die Ordnung trifft, auch auf denen Post-Tagen ... abfahren«. In dem »Fuhr-Reglement in denen Residentzien« vom 30. August 1700, § 7, heißt es in Bezug auf die Extraposttaxe: »So soll für itzo für jedes Pferd, für eine Post-Calesche, sieben Gute Groschen vor die Meile von denen Passagiers unweigerlich bezahlet werden, der Fuhrmann aber ohne ein mehreres zu begehren, damit friedlich seyn. Wann aber jemand eine Chaise begehret, oder für seinen eigenen Wagen Vorspann verlangt ... sollen auf jedes Pferd vor die Meile acht Gute Groschen bezahlet werden«. Vom 17. September 1702 stammt das »Patent, denen Postmeistern glimpflich zu begegnen, sonderlich wegen derer Extra-Fuhren«. Das »Patent, wegen Extra-Posten und Fuhr-Reglement« vom 31. Januar 1703 bestimmte in § 1 u.a. daß dort, wo das Fuhr-Reglement eingeführt ist, »... die Fuhrleute hinführo von jedem Thaler zwey gute Gr. zu Dero Post-Amte erlegen sollen, ausser auf dem Cours zwischen Leipzig und Hamburg, auf welchem es bey dem in Anno 1698 bey der Stadt Magdeburg introducirten Fuhr-Reglement sein Bewenden hat« (Ergänzung zu Seite 20).

Dänemark, Schleswig und Holstein: Auf die Arbeit von Hans Hübner: »30jähriger Streit der Postfuhrleute in Itzehoe« (in: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 von 1956) wurde nicht eingegangen. Der Streit zwischen etwa 1677 und 1712 um Fuhrmanns-Rechte und Durchfuhr-Rechte entwickelt sich zwischen den privaten Rollfuhrleuten und den verschiedenen Postorganisationen; besonders von Hamburg, Dänemark (unter König Christian V. [* 1646; † 1699]) sowie von der Herzoglich-Gottorpschen Post unter dem General-Erbpostmeister Magnus von Wedderkop (1637–1721). In dem kleinen Territorium zwischen Elbe und Königsau, dem Grenzfluß gegen Dänemark im Norden, regierten gegen Ende des 17. Jahrhunderts neun verschiedene Herrscher nebeneinander. Ihre Herrschaftsgebiete lagen nicht geschlossen zusammen, sondern räumlich getrennt voneinander; sie waren zum Teil in vielen kleinen Enklaven über ganz Schleswig-Holstein verstreut. Der Streit entwickelte sich in diesem politisch und wirtschaftlich arg zerrissenen Gebiet in königlich-dänische bzw. herzoglich-gottorpsche sowie dem gemeinsam regierten Gebiet und der Stadt Itzehoe, die zum königlichen Anteil gehörte, und von dem gemeinsam regierten Gebiet völlig eingeschlossen war. Da Lohnfuhrscheine oder ähnliche Passierscheine keine Erwähnung finden, bin ich auf diese Verhältnisse im Kapitel 2.7 nicht weiter eingegangen.

Herrendienst oder Fronfahren für Gutsuntertanen in Schleswig und Holstein (um 1842)

In Dänemark hatte das Gesetz vom 20. Juni 1788 den Bauern die volle persönliche Freiheit mit Aufhebung der Erbuntertänigkeit bzw. Leibeigenschaft gebracht. Die Frondienste, die nicht persönliche, sondern z. B. auf einem Bauernhof lastende Pflichten waren, bestanden jedoch zunächst weiter. Durch die Verordnung vom 25. März 1791 wurden die Frondienste weiter eingeschränkt. Die Fuhrbescheinigung (rechts) vom 2^{ten} Januar 1842 belegt die Inanspruchnahme einer Dienstleistung durch einen »Gutsuntertanen im Herrendienst«; wie sich das zu jener Zeit nannte. Sie befahl »Hans Kühl W^{ve}. in



Edendorf ... mit Pferd und Wagen anhero zu kommen«, um die »Comtesse Elisabeth von Brockdorf ... wie **Herkommens** zu fahren«. Der Vordruck aus Itzehoe wurde offensichtlich in großer Stückzahl am Jahresanfang gedruckt und nur noch die Jahreszahl handschriftlich nachgetragen. Das genaue Verwendungsdatum bleibt so ungewiß; denn, daß dieser Frondienst nur noch am 2. Januar eines Jahres gültig gewesen sein soll, erscheint mir unrealistisch. Erst das Gesetz vom 4. Juli 1850 beseitigte in Dänemark auch die letzten Frondienste.

Polizei- und Wege-Ordnung: Die teilweise erhebliche Verkehrsdichte auf den schmalen und ausgefahrenen Wegen erforderte schon frühzeitig das Beachten bestimmter Verkehrsregeln, wobei sich der Kaiser für seine Reichspost bzw. der Landesherr für seine Landesposten Vorteile zu sichern suchte. So ist z.B. in der Wege-Polizei-Ordnung von Mecklenburg-Schwerin aus dem Jahre 1824 zu lesen:³²

»Den blasenden Posten hat jedes Fuhrwerk auszuweichen, doch müssen die Posten, wenn etwa jene, nach der Localität des weges, nicht völlig ausbeugen können, ebenfalls Platz machen. Der leere oder leichte Wagen muß allemal dem Lastwagen und der Kutsche, der Bauer- oder sogenannte Mühlwagen der Equipage, der Einspänner dem Zweispänner ausweichen und zwar allemal rechts. Der Reuter muß jedem Fuhrwerke und der Fußgänger allen Pferden ausweichen«.

Die **Fahrzeiten** bei den Frachtwagen lagen bei ungefähr 2–3 Stunden pro Meile (7,5 km). Die Strecke von Wismar nach Rostock wurde z.B. im Sommer an einem Tag (12–14 Stunden) und im Winter in 1½ Tagen (18–20 Stunden) zurückgelegt.¹⁰⁰

Zusatzkosten: Besonders wer mit einem Fuhrmann reiste, kam nur extrem langsam voran. Bei jeder Gelegenheit wurden noch Gebühren fällig: Chaussee-, Pflaster-, Wege-, Brücken- und Torgeld sowie für Fahren; Aufpreise verursachte auch das zusätzliche Vorspannen von Pferden oder Ochsen an steilen Wegstrecken. Zölle wurden fällig beim Überschreiten der zahlreichen Landesgrenzen. Bei längerem Aufenthalt kam Wartegeld dazu. Dazu kamen Kosten für Gesundheitspässe, Geleitschutz, Unterkunft und Verpflegung.

Konkurrenzsituation: Ein Dorn im Auge war aber allen Postverwaltungen, daß die Landboten und Landkutscher auch äußerlich die Post nachahmten, indem sie farbige Röcke trugen, die der Kleidung der Postillione bei der Reichspost bzw. den Landesposten zum Verwechseln ähnlich sah, und oftmals auch noch Posthörner führten. So standen die Postillione mit dem Botengewerbe, dem privaten Fuhrgewerbe, den Lohnkutschern und Stellwagenführern auf

³² Müller, Henning: »Quo vadis? Alte Wege – neu entdecken«, Seite 34–35. Grevesmühlen 2011.

Kriegsfuß, die man als lästige Konkurrenz behinderte, wo es nur möglich war. Umgekehrt waren aber auch diese nicht gerade zimperlich, wenn es galt, der »Ordinari« die Reisenden wegzuschnappen. So untersagte z.B. ein Erlaß der Amtshauptmannschaft Erlangen, das damals im alten Reichspostgebiet lag, vom 20. März 1764 »... nicht nur denen hiesigen Kutschern und deren Knechten, sondern auch anderen (auswärtigen) Pferdhaltern usw. die Tragung der gelben Röcke und Führung der Posthörner, ingleichen die Annahme der Briefe ohne Unterschied, nicht weniger die Wegführung der Passagiere, so mit der Post dahier angekommen und sich nicht über 2 Tage und Nächte vor ihrer Abreise hier aufgehalten« bei einer Strafe von 5 Gulden.³³

Erzherzogtum Österreich: Mit dem »Circular Nr. 67 der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns« vom 1. Oktober 1839 wurden das »Reglement und Tariffe für Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte zu Lande« neu festgeschrieben. Weiter heißt es: »Die Wirksamkeit dieser Bestimmungen beginnt in allen Provinzen, für welche das Postgesetz vom 5. November 1837 erlassen worden ist, mit vorläufiger Ausnahme des Lombardisch-Venetianischen Königreiches und Dalmatiens, am 1. Januar 1840«. Das eigentliche »Reglement und Tariff« umfaßt 12 Seiten. Die letzte Seite enthält den »Tariff der Gebühren, welche an die Post-Casse von bewilligten Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte zu leisten sind« und ist der Anlage 5 zu entnehmen.

Herzogtum Nassau: Am 19. Dezember 1806 war der Postlehensvertrag wegen Übertragung des Postregals in den gesamten herzoglich nassauischen Landen als Thronlehen mit dem Fürsten von Thurn und Taxis zustande gekommen. Mindestens das Verhältnis zu den in- und ausländischen Lohnkutschern zu regeln, war offensichtlich dabei Landessache geblieben. Obwohl in Ems (heute Bad Ems) ein taxisches Lehenspostamt bestand, wurde die Personenbeförderung nach dem preußischen Koblenz offensichtlich durch örtliche Fuhrunternehmer – die »Kutscher-Gesellschaft« – wahrgenommen, wie die Abbildung 45 belegt. Möglicherweise wurde auch ein taxissches Fuhrunternehmen in Preußen nicht geduldet.

Abb. 71: Das Billet vom 23. August 1842 wurde für die Fahrt von Ems nach Koblenz ausgegeben. Für die Fahrt von etwa 2 Meilen waren 15 Silbergroschen zu entrichten.

Vorlage: FEUSER-Auktionskatalog Nr. 76, November 2012.



Nachwort

Diese Arbeit lag bei mir ca. 5–6 Jahre fast vergessen im PC. Nur selten ergaben sich einige Nachträge; besonders wenn auf Auktionen neue Lohnfuhrscheine auftauchten. Das neue, elektronische Nachschlagemedium Google unter dem Stichwort »Lohnfuhrscheine« ergab (zum Stichtag 22.07.2012) nur für **Lippe-Detmold** einen kurzen Nachtrag (siehe Kapitel 6.9).

Dieser Beitrag sollte sich ursprünglich nur auf Kurbrandenburg/Preußen beziehen. Doch überraschenderweise führten dann ältere Spuren nach Kursachen (Leipzig). Danach wurden Braunschweig-Lüneburg bzw. Kurhannover (ab Nov. 1736) mit einbezogen. Auf jeden Fall sollte der zu behandelnde Zeitraum mit dem Ende des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation – 1806 – enden. Doch von Preußen, Sachsen und Hannover lagen weitere Belegstücke

³³ Kießkalt: Seite 101.

und Informationen aus der Literatur nach 1815 vor. Eingeschlossen lag die napoleonische Epoche (mit einigen Belegstücken) dazwischen sowie die Errichtung neuer Landesposten in Süddeutschland an der Jahreswende 1805/06 mit dem Ende der kaiserlich-taxisschen Reichspost. Natürlich wollten und mußten sich diese neuen süddeutschen Landesposten von Bayern, Württemberg und Baden vor möglicher Konkurrenz durch das Nebenpostieren der Boten und Lehnrößler schützen. Welche Maßnahmen würden sie für angemessen halten? Bei der hohen Staatsverschuldung nach den Befreiungskriegen wurden im Deutschen Bund das Stationsgeld, die Lohnfuhr- und Passierscheine – wie es scheint – auf einer noch breiteren Basis wieder eingeführt. Die Belegstücke der Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck sowie von Schleswig-Holstein aufzunehmen, bedeuteten eine Herausforderung, der ich nur schlecht widerstehen konnte. Die logische Konsequenz war die Fortführung des Beitrages bis zum Übergang der Landesposten auf die Norddeutsche Bundespost (1867) bzw. die Deutsche Reichspost (1872).

Natürlich ist mir bewußt, daß die abgebildeten Belegstücke nur eine unvollständige Bestandsaufnahme zum Herbst 2012 darstellen, weil mir ganz sicher nicht alle Funde bekanntgeworden und neue Funde jederzeit möglich sind. Dennoch habe ich mich bemüht, die Arbeit auf eine möglichst breite Basis zu stellen. Sofern mir nach Veröffentlichung dieses Beitrages weitere Abbildungen (Kopien) oder Quellen zur Literatur vorgelegt werden, bin ich gerne bereit, in einem Nachtrag darauf einzugehen.

Nicht mehr ausgewertet werden konnte die Arbeit von Hermann Lütjohann: »Das Personen- und Frachtfuhrwesen in Schleswig-Holstein«, Nordelbingen, Band 15, weil mir diese Quelle zu spät bekannt geworden ist.

Abbildungsverzeichnis

Nur die aus Archiven, Museen, der Literatur oder Auktionskatalogen übernommenen Abbildungen wurden mit einem entsprechenden Quellenhinweis versehen. Alle nicht gekennzeichneten Abbildungen befinden sich in privaten Sammlungen. Entsprechend wurde auch bei den Anlagen verfahren.

Zitierweise des Autors

Alle Ergänzungen in runden Klammern (...) entsprechen dem Original. Die Ergänzungen in eckigen Klammern [...] wurden durch den Autor ergänzt. Sie ergeben sich aus dem weiteren, nicht zitierten Text oder – seltener – aus einem anderen Zusammenhang.



Die nebenstehende Abbildung zeigt abschließend noch einmal einen Reiseschein von Stuttgart nach Hall von etwa Mitte oder Ende der 1840-er Jahre

Quellen- und Literaturverzeichnis

Das nachfolgende Literaturverzeichnis beschränkt sich auf die im Text eingearbeiteten Quellen. Nur bei der ersten Erwähnung wird die Quelle in der zugehörigen Fußnote vollständig zitiert; später nur noch mit dem Nachnamen und der Seitenzahl.

Zitierweise bei den Autoren: Um Verwechslungen bei Autoren mit unterschiedlichen Beiträgen zu vermeiden, ist hinter dem Autor der Zeitpunkt der Veröffentlichung mit dem Jahrgang angegeben. Bei mehreren Veröffentlichungen in gleichen Jahr folgt dahinter ein Buchstabe: a, b oder c entsprechend der chronologischen Folge. Beispiel: Dallmeier (1977a) für Band I: »*Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501 – 1806*« bzw. (1977 b) für Band II.

Gesetzsammlungen, Druckschriften und Ausstellungskataloge in chronologischer Folge

Gesetzsammlung: Lünig, J. Ch.: »*Codex Augusteus ...*«, Band II, IV. Buch, VI. Capitel: Von Post-Sachen 1661–1724. Leipzig 1724. – Nachdruck siehe Diederichs (2002).

Gesetzsammlung: Mylius, C. O.: »*Corpus Constitutionum Marchicarum ...*« (abgekürzt: M. C. C.), IV. Teil, I. Abteilung, III. Kapitel: Von Post-Sachen und was dahin gehörig / IV. Kapitel: Von Vorspann, und freyen Ab- und Post-Fuhren zwischen 1655–1737. Berlin und Halle 1736/37 und mit Nachträgen bis 1750. – Nachdruck: Diederichs (2001).

Gesetzsammlung: »*Novum Corpus Constitutionum Prussico-Brandenburgensium praecique Marchicarum oder Neue Sammlung Königl. Preußischer und Churfürstlicher Brandenburgischer, sonderlich in der Chur- und Marck-Brandenburg, wie auch anderen Provinzen, publicirten und ergangenen Ordnungen, Edicten, Mandaten, Rescripten etc.*«, (abgekürzt: N. C. C.); 15 Bände, herausgegeben in Berlin zwischen 1756 und 1822.

Gesetzsammlung: Struck, H. J.: »*Neueste Grundgesetze der Staats-Verfassung in Pommern und Rügen Königlich-Schwedischen Antheils*«. Auszug der Postverordnungen von 1710 – 1756. Greifswald 1757. Mit den entsprechenden Fortsetzungen bis zum Jahre 1817 – Nachdruck: Diederichs (2010).

Gesetzsammlung: »*Sammlung alter und neuer Mecklenburgischer Landes-Gesetze, Ordnungen und Constitutionen*«, 3. Teil, VI. Kapitel: Post- und Fuhrsachen (von 1686 – 1778). Schwerin 1778/79.

Gesetzsammlung: »*Neueste Gesetz-Sammlung für die Herzoglich-Mecklenburg-Schwerin- und Güstrowschen Lande ...*«. IV. Kapitel: Postsachen (von 1781 – 1802). Schwerin 1803.

Gesetzsammlung: 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«. Paris 1811.

Druckschrift: »*Verordnung und Anweisung für sämtliche bey den Kaiserl. Reichs ordinaire fahrenden Posten angestellte Expeditores und Officialen...*«. Hrsg.: Thurn und Taxische Regierung, Regensburg 1783.

Druckschrift: »*Circulare Nr. 67 der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns*« mit dem »*Reglement und Tariffe für Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte zu Lande*«. Wien am 1. Oktober 1839.

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

Ausstellungskatalog: »*Zwei Jahrtausende Postwesen – Vom cursus publicus zum Satelliten*«. Halbtun 1985.

Ausstellungskatalog: »*Mailänder Bote – Lindauer Bote / Auf den Spuren des historischen Verkehrsweges*«. Lindau (Bodensee) 1989.

Ausstellungskatalog: »*500 Jahre Post – Thurn und Taxis*«, Regensburg 1990.

Ausstellungskatalog: »*Zeit der Postkutschen – Drei Jahrhunderte Reisen 1600 – 1900*«. Frankfurt am Main 1992.

Zusammenfassung der verwendeten und in den Fußnoten zitierten Literatur:

- Anonym: Zur Geschichte des Verkehrs in Schleswig-Holstein. In: Archiv für Post und Telegraphie, Berlin 1897, Seite 380–384.
- Bernhards, Heinrich: Zur Entwicklung des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg vornehmlich der jüngeren Linie Calenberg-Celle, In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen, Heft 1 von 1912.
- Besold, Horst: Kleine Chronik des Postwesens in Braunschweig. In: Braunschweiger Postgeschichtliche Blätter, Nr. 1 von 1957.
- Dallmeier (1977a): Dallmeier, Martin: Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806, Band I. Thurn und Taxis-Studien Band 9 / I. Kallmünz 1977.
- Dallmeier (1977b): Dallmeier, Martin: Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806, Band II. Thurn und Taxis-Studien Band 9 / II (Regesten). Kallmünz 1977.
- Dallmeier (1987): Dallmeier, Martin: Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806, Band III. Thurn und Taxis-Studien Band 9 / III (Register). Kallmünz 1987.
- Dallmeier (1990): Dallmeier, Martin: Die habsburgische, kaiserliche Reichspost unter dem fürstlichen Haus Thurn und Taxis In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2 / 1990, Seite 13 – 32.
- Diederichs (2000): 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. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 143 – 145 (Dezember 2000 bis Juni 2001) des Deutschen Altbriefsammler-Vereins.
- Diederichs (2001): Diederichs, Horst: Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig. Band I: Brandenburg / Preußen. Ottobrunn 2001.
- Diederichs (2002): Diederichs, Horst: Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig. Band II: Kursachsen / Teil A: Postgeschichte, Seite 1 – 252, und B: Postgesetzgebung, Seite 253 – 498. Ottobrunn 2002.
- Diederichs (2003): Diederichs, Horst: Zur Postgeschichte der landesherrlichen Fahrpost im Herzogtum Sachsen-Weimar (einschließlich der Nebenlinien von Sachsen-Eisenach und Sachsen-Jena) – Eine posthistorische Studie zum Zeitraum 1666 bis 1816 mit einem Exkurs zur »Fürstlich Sächsischen Gesamt-Post« der gothaischen Linien zwischen 1705 und 1807 / 08. Ottobrunn 2003.
- Diederichs (2004): Diederichs, Horst: »Ein Beitrag zur Postgesetzgebung im Königreich Sachsen zwischen 1822 und 1841«. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 154 von März 2004.
- Diederichs (2006): Diederichs, Horst: Aufbau und Zerfall der braunschweig-lüneburgischen Gesamtpost (1635 – 1738). In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 161 bis Heft 167 (Dezember 2006 bis Juni 2007) als Beilage zu den Rundbriefen 469 bis 475 des Deutschen Altbriefsammler-Vereins. Diese Arbeit wurde auf der *LIPSIA 2007* – einer Nationalen Literatur-Ausstellung mit internationaler Beteiligung im Rang 1 – mit einer *Groß-Vermeil-Medaille* ausgezeichnet.
- Diederichs (2009): Diederichs, Horst: Ein Beitrag zum Postwesen im Königreich Westfalen. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 173 von März 2009.
- Diederichs (2010): Diederichs, Horst: Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig. Band III: Die Schwedische Post in den Provinzen des Deutschen Reiches / Teil A: Postgeschichte, Seite 1 – 315, und B: Postgesetzgebung, Seite 317 – 410. Ottobrunn 2010.
- Effenberger, Eduard: Geschichte der Österreichischen Post. Wien 1913.
- Fleitmann, Wilhelm J.: Die »vermaledeiten« Lohnfuhrscheine. In: Postgeschichte in Westfalen – Postgeschichtsblätter der Bezirksgruppe Münster der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V., Heft Nr. 6 von 1989, Seite 163–164.
- Francke, Richard: Das Lübecker Boten- und Postwesen. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 von 1959.
- Höpfner (1971): Höpfner, Herbert: »Postgeschichte des Herzogtums Lauenburg« (Seite 30). Ratzeburg 1971.
- Höpfner (1978): Höpfner, Herbert: »Post- und Fahrscheine der Freien und Hansestadt Lübeck«. Hrsg.: Arge für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte. Hannover 1978.
- Hübner, Hans: »30jähriger Streit der Postfuhrleute in Itzehoe« In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 von 1956, Seite 16 – 19.

- Kießkalt, Ernst: Die Entstehung der deutschen Post und ihre Entwicklung bis zum Jahre 1932. Erlangen 1935.
- Kornerding, Wilfried: Vom Passierzettel zum Stationsschein – Der lange Kampf der Hannoverschen Post gegen das Nebenpostieren. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 142 von 2000.
- Kuhlmann, Erich: Die Post im alten Hamburg. In: Postgeschichtliche Blätter Hamburg von 1984.
- Kuschke, Hans-Jürgen: Aus der Postgeschichte von Schaumburg-Lippe 1814–1834. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 61 von 1981.
- 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.
- Löffler, Kaspar: Geschichte des Verkehrs in Baden ... von der Römerzeit bis 1872. Heidelberg 1910.
- Moeller, Carl: Geschichte des Landes-Postwesens in Mecklenburg-Schwerin. In: Jahrbuch des Vereins für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde. Schwerin 1897.
- Moeller, Karl: »Das Amt der Fuhrleute zu Rostock«. In: Jahrbuch des Vereins für mecklenburgische Geschichte, Band 68 von 1903, Seite 267–290.
- Moser, Johann Jacob: Teutsches Staats-Recht, 5. Teil, 2. Auflage. Frankfurt und Leipzig 1752.
- Müller, Henning: »Quo vadis? Alte Wege – neu entdecken / Historische Handels-, Post- und Frachstraßen in Nordwestmecklenburg«. Grevesmühlen 2011.
- Münzberg (1982): Münzberg, Werner: Das Königreich Westphalen 1807 – 1813. Seeshaupt 1982.
- Münzberg, (1995): Münzberg, Werner: Thurn und Taxis 1490 – 1867 / Stationskatalog der Thurn und Taxis-Post. Regensburg 1995.
- Piefke, Christian: Die Geschichte der Bremischen Landespost. Bremen 1947.
- F. W. Putzgers Historischer Schul-Atlas, Große Ausgabe. Bielefeld und Leipzig 1935.
- Rübsam, Joseph: Das Kaiserliche Postamt in Mailand in der ersten Hälfte des XVI. Jahrhunderts unter Simon von Taxis. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 14, Seite 443 – 454. Berlin 1901.
- Sager, Wilhelm: Postgeschichte Schleswig-Holsteins. Heide 2002.
- Sautter, Karl: Geschichte der Deutschen Post. Teil 2: Geschichte der Norddeutschen Bundespost (1868 – 1871). Unveränderter Nachdruck. Berlin 1952.
- Schaefer, Gustav: Geschichte des Sächsischen Postwesens vom Ursprunge bis zum Übergang in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes. Dresden 1879.
- Simonsen, Kurt: Die Post- & Fahrscheine der Freien und Hanse-Stadt Hamburg. Hamburg 2000.
- Stephan, Heinrich (von [geadelt 1885]): Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart. Berlin 1859.
- Weber, Friedrich: Post und Telegraphie im Königreich Württemberg. Stuttgart 1901.
- Weidlich (1975): Weidlich, Hans A.: August Ludwig von Schlözer und das Stationsgeld in Hannover. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 von 1975, Seite 4 – 20.
- Weidlich (1981): Weidlich, Hans A.: Die Postmeisterscheine von Braunschweig und Hannover im Rahmen ihrer Postgeschichte. Baden-Baden 1981.
- Windelband, Wolfgang: »Badens Austritt aus dem Rheinbund 1813«. In: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins. N.F., Band XXV. Heidelberg 1910.
- Wurth, Rüdiger: Auf Straßen unterwegs. Eisenstadt 2007.

— — — — —

Hinweis: In Teil 3 werden das Inhaltsverzeichnis und die Anlagen veröffentlicht