



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 191 – Februar 2014

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 3

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 -



Inhaltsverzeichnis

Seite:

Einleitung	4
Quellenbasis, Forschungslage und Ziel der Arbeit	5
1 Zu den Anfängen im Reisen per Fuhrmann, Postkutsche oder Extrapost im Heiligen Römischen Reich (1692–1806)	6
1.1 Reisescheine, Post-Reise-Erlaubnisscheine und Extrapost-Tor-Passierscheine	10
1.2 Die Norddeutsche Postkoalition und ihre Landesposten	15
1.3 Die Personen-, Kurier- und Estafetten-Beförderung durch die Extrapost.	15
2 Die Lohnfuhr-, Stations- und Passier-Scheine bei den norddeutschen Landesposten zwischen 1692 und 1806	16
2.1 Kursachsen und seine Torpassierscheine: 1692–1806	16
2.2 Die Entwicklung der Lohnfuhrzettel in Kurbrandenburg/Preußen ab 1703	19
2.3 Die Landespost von Braunschweig-Lüneburg	24
2.3.1 Die Landespost von Kurhannover: November 1736–April 1806	26
2.3.2 Die Landespost von Braunschweig-Wolfenbüttel: März 1738–1806	27
2.4 Mecklenburg-Schwerin: Verordnungen zum Schutz des Landespostwesens ...	28
2.5 Mecklenburg-Güstrow	29
2.6 Schwedisch-Vorpommern: Verordnungen von 1701, 1745 und 1747	29
2.7 Dänemark: Schleswig-Holstein und Oldenburg	30
2.8 Die Ordonnanzfuhren in der Hansestadt Bremen: 1653–1807	31
2.9 Die kaiserlich-taxissche Reichspost	31
3 Die napoleonische Epoche in Deutschland: 1801–1814	33
3.1 Das Fürstentum Salm-Salm und Salm-Kyrburg: 1803–1809	33
3.2 Napoleons Reservierte Provinz Erfurt: 1807–1814	34
3.3 Die französische Postverwaltung im Großherzogtum Berg: 1805–1813	34
3.4 Das Königreich Westphalen: 1807–1813	35
3.5 Neue Landesposten in Süddeutschland zum Jahreswechsel 1805/06	37
3.5.1 Bayerns Botenwesen ab Juli 1808 unter Kontrolle der Generalpostverwaltung ..	38
3.5.2 Württembergs Botenordnung und die »Hauderer-Ordnung«: 1806–1816	39
3.5.3 Das Großherzogtum Baden: 1811–1816	40
3.6 Die Annexion Norddeutschlands zum Kaiserreich Frankreich: 1810–1813	42
4 Die Auflösung des Rheinbundes im Jahre 1813	50
5 Der Wiener Kongreß: 18. September 1814 – 9. Juni 1815.	50
6 Die Lohnfuhrzettel bei den Landesposten im Deutschen Bund: 1815–1867: 50	50
6.1 Hannovers Stationsscheine zwischen 1813 und 1848	51
6.2 Preußen: Wiedereinführung der Lohnfuhrscheine zum 1. März 1824	58
6.3 Königreich Sachsen: 1815 – 1867	63
6.4 Die Freie und Hansestadt Hamburg: 1814 – 1868	65
6.4.1 Expedition der Extra-Posten und Courier-Fahrten	68
6.4.2 Die »Courierfahrt-Gesellschaft« Bremen–Hamburg von 1831 bis 1874	68
6.4.3 Andere Gesellschaften	68
6.5 Die Freie und Hansestadt Bremen: 1814–1874	71
6.6 Die Freie und Hansestadt Lübeck: 1814–1867	75

Fortsetzung

	Seite:
6.7 Dänemark: Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg	76
6.8 Mecklenburg-Schwerin und sein Stationsgeld: 1837–1865	78
6.9 Hessen-Kassel bzw. ab 1803 Kurhessen	78
6.10 Das Fürstentum Lippe-Detmold	79
6.11 Das Königreich Bayern: 1815–1871	79
6.12 Das Königreich Württemberg: 1819–1871	82
6.13 Die Norddeutsche Bundespost: 1868–1871	85
6.14 Die Deutsche Reichspost nach dem 1. Januar 1872	86
Nachtrag: Zur Einführung der Extraposten in Preußen vor 1698; Herrendienst und Fronfuhren für Gutsuntertanen in Schleswig; Polizei- und Wege-Ordnung; Zusatzkosten; Erzherzogtum Österreich; Herzogtum Nassau	89
Nachwort	91
Abbildungsverzeichnis / Zitierweise des Autors	92
Quellen- und Literaturverzeichnis	93

Anlagen

1) Schreiben an den sächsischen Kurfürsten vom 21. Jan. 1692	100
2) Schreiben vom 27. Juli 1693 an den Rat der Stadt Leipzig	101
2a) Preußisches Reglement für Landkutscher und Fuhrleute vom 10. Aug. 1766	102
2b) Verordnung, rot gedruckte Postzettel zu verwenden vom 29. Juni 1784	104
2c) Preußische Verordnung vom 12. Juni 1804	105
3) Braunschweig-Lüneburgische Post-Ordnung von 1692 (Auszug)	106
4) Edikt von Georg III., König von Großbritannien, vom 16. Okt. 1797	107
5) Schutzverordnung für die Landespost von Mecklenburg-Güstrow von 1680	108
6) Das Ordonnanzfuhr- und Extrapostwesen in der Grafschaft Oldenburg	109
7) Das Ordonnanzfuhr- und Extrapostwesen in Bremen	113
8) Leitung und Aufsicht des Boten- und Lehenrößler-Gewerbes in Bayern	116
9) Größere Geldversendungen durch Boten und Fuhrleute (Nov. 1808)	120
10) Boten-Visitation bei den Maut- und Hallämtern (Juli 1809)	121
11) Versendungen auf Boten-Wagen (Okt. 1811)	122
12) Das Verhältnis des Botenwesens zur Post (April 1815)	123
13) Circulare des der Ober-Post-Amts-Direktion (Juni 1815)	130
14) Württembergs Hauderer-Ordnung vom 23. April 1811	131
15) Die Retour- und Durchfahrts-Scheine der Hauderer	135
16) Allerhöchste Verordnung in Post-Sachen vom 23. Dez. 1815	135
17) Die Fortsetzung der Extra-Post-Reise durch Hauderer (März 1816)	137
18) Verbot von Hauderer-Fahrten auf Postwagen-Routen (Juni 1816)	137
19) Circulare Nro. III aus Hannover vom 20. März 1814	138
19a) Verordnung vom 10. Januar 1824 und 10. Dezember 1841	141
20) Bremens » <i>Courierfahrt-Gesellschaft</i> « (1814 – 1874)	142
21) Einführung des Landboten- und Güterfuhrwesens in Württemberg von 1821	147
22) Vertrag über die Besorgung der Postbeförderung vom 3. Dez. 1890	148
23) Erzherzogtum Österreich: Verordnung, gültig ab 1. Januar 1840	150
24) Die Badener Landkutscher (bei Wien) und ihre Privatpost von 1662–1838	158
25) Nachtrag 2 und Anlage 25	168

Anlage 1

Nr. 34.

Leipzig.

21. Januar 1692.

Kees an den Kurfürsten, der neuen Postordnung halben.

Quelle: Kgl. Sächs. Hauptstaatsarchiv, Rep. LII. Spec. Nr. 1988a 33202 fol. 106.

Durchlauchtigster Churfürst. Gnädigster Herr. Ew. Churfürstl. Durchl. werden Gnädigst Sich erinnern, was ich albereit aus schuldigster pflicht den 30. November des nechst abgewichenen Jahres sowohl wegen des dero Hohen Post-Regali zuwieder eingeschlichenen Miszbrauchs in Colligirung der Paquete und Briefe, auch Wechselung der Pferde und anderer von denen Reitend- und fahrenden Bothen, auch Landkutschern schädlich unternommenen Dinge, ingleichen den 9ten dieses Monats wieder den abus des Posthorns in unterthänigsten Supplicatis gehorsambst vorgestellt. Nun ich denn Vernehme, dasz deshalb ehestens eine gnädigste Verordnung durch öffentlichen Anschlag publiciret werden solle, So habe ferner zu gnädigster resolution unterthänigst anheim stellen wollen, ob nicht zu abschaffung derer in ob angeführten Supplicatis allegirten Miszbräuche insonderheit folgendes zu verordnen und zugleich dem unterhanden Habenden Patent zu inserieren seyn möchte, dasz 1.: kein ordinari fahrende Kutscher und Bothen zum Thore hinaus passiret werden solten, wo sie nicht im Thore darthun könnten, dasz sie sich in dem Ober-Post-Ambt angemeldet.

2.: Dasz die Kutscher und Bothen in eine nachdrückliche nahnhafter Strafe verfallen seyn solten, woferne bey ihnen Briefe gefunden werden würden, so sie nicht aus dem Oberpostambte empfangen.

3.: Dasz auch die Gastwirthe und andere, bey welchen die Kutscher und Bothen logiren, bey nahnhafter Strafe gehalten seyn solten, wenn sie wissen und sehen, dasz die Kutscher und Bothen Briefe samlen und wieder bestellen, solches dem Ober-Post-Ambte alhier zu hinterbringen.

4.: Dasz zu verhütung vieler inconvenienzien bey hoher Strafe in Ew. Churfürstl. Durchl. Territorio niemand, der es nicht befugt, das Posthorn zu führen und zu rühren, sich unterfangen solle.

Hierdurch wird Ew. Churfürstl. Durchl. Hohes Post-Regale, auch der Nutz des Gemeinen Wesens, welchem an richtiger ordnung gelegen, in gutem Flor erhalten, und Deroselben Lebenslang gehorsambste Dienste zu leisten, verbleibe ich so willigst als Pflichtschuldigt

Ew. Churfürstl. Durchl.

Leipzig, den 21. Januar 1692.

Unterthänigst-Gehorsambster

Diener

Johann Jacob Käs.

Quelle: Krebs, Kurt: »Das Kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Johann Jakob Kees I und II«, Seite 183 – 184. Leipzig 1914.

Anlage 2

Nr. 62.

Leipzig.

27. Juli 1693.

J. J. Kees an den Rat der Stadt Leipzig, die Torzettel der Landkutscher betr.

Quelle: Ratsarchiv, Postakten Vol. I fol. 131.

P. P.

Hochgeehrte Herren. Denenselben ist erinnerlich, dasz Sr. Churfürstl. Durchl. zu Sachsen und Burggraf zu Magdeburg, Unser Gnädigster Herr, albereit sub dato den 20. January 1692 gnädigst anbefohlen,

es solten die Kutscher und Bothen nicht zur Stadt hinaus passiret werden, bisz sie einen Zeddel, welcher ihnen jedesmahl zum Beweisz dasz sie sich im Posthause angegeben, von denen Postbedienten ohne entgeld und ohne auffendhalt zu ertheilen, in Thore abgegeben, es haben auch Höchstermeldete Se. Churfürstl. Durchl. solches in Dero hierbey nochmahls in Druck beygelegten Postordnung de dato Leipzig, den 19. May, dieses Jahres solches art. IX. ausdrücklich wiederholet.

Ob nun wohl E. E. Hochw. Rath dafür gehalten, es würde genug und zulänglich seyn, wenn die Kutscher und Bothen, so das Oberpost-Amt angeben möchte, vorgefordert und ihnen mündlich angedeutet würde, sich darnach zu achten, immaszen an etliche würrlich beschehen, so hat sich doch bisher ausgewiesen, dasz es wenig geholfen und die Kutscher und Bothen, als wenn gar keine Verordnung jemahls ergangen wäre, sich bezeigt.

Nachdem aber anieczu sich ereignet, dasz das Berliner Postamt bey der Leipziger von Berlin über Wittenberg bisher gegangenen Post, die bisher gehaltene Route zu ändern und dieselbe über Halla bis auf Groszkugel zu verlegen, gemeinet, hingegen S. Churfürstl. Durchl. zu Sachsen, unser Gnädigster Herr, dero Ober-Post-Amt dahin zu beordern, Hohes Bedenken tragen, und gleichwohl leicht zu erachten, dasz das Berliner u. Hällische Post-Amt, die Briefe und Paquete auf allerhand Arth und Weise in allhiesige Stadt zu bringen und wieder auch von hier an sich zu ziehen, sich äusserst bemühen werden, wodurch unsers Gnädigsten Herrn Hohen Post-Regali nicht wenig praejudiciret würde, Als zwelfte nicht, es werde E. E. Hochw. Rath weiter kein Bedenken tragen, dem Zöllner im Hallischen Thore ernstlich anzubefehlen, dasz er die hin- und wieder fahrende Kutscher und Bothen

von Halle — im Siebe
„ Cöthen — in der Gölidenen Aue
„ Berlin — im Grauen Wolf
„ Wittenberg — bei Hr. L. Freiszleben
„ Zerbst — im Siebe

eher nicht passiren lassen solle, bis sie gnädigst anbefohlenermaszen einen Zeddel aus dem Oberpostamte abgegeben. Solte aber E. E. Hochw. Rath diesfalls einiges Bedenken führen, So bitte hierüber schleunigst an Churfürstl. Durchl., unsern Gnädigsten Herrn, unterthänigsten Bericht zu ertheilen. Ich aber verharre Beständig

Ew. Magnific. Hoch- und Wohl Edele
etc.

Leipzig, den 27. July
1693.

dienstergebenster
Johann Jacob Käs.

Quelle: Krebs, Kurt: »Das kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Johann Jakob Kees I und II«, Seite 245 – 246, Leipzig 1914.

No. 68. Neue Königliche Verordnung und Reglement, wornach sich die Land-Kutscher sowohl als Fuhr-Leute zu achten haben.

De Dato Berlin, den 10. August.

Wir Friderich, von Gottes Gnaden König in Preussen, 1c. Nachdem Wir sowohl zu Beförderung des Commerciü überhaupt, als auch insbesondere zu schleuniger Fortbringung der Reisenden auf den ordinair- und Extra-Posten, eine neue Einrichtung in Unserm gesamten Post-Wesen zu machen für nöthig erachtet haben, wie solches das unterm 1ten April dieses Jahres emanirte Edict und die allgemeine Verordnung des mehrern besagen, auch zu dem Ende in Unsern Provinzen von Station zu Station Posthalter bestellt, welche die zu Fortbringung der Ordinairen, Extra-Posten, Couriere und Etsaffetten an jedem Orte erforderliche Anzahl Pferde in Bereitschaft halten sollen, ohne daß den Passagierern weder auf den ordinair- noch Extra-Posten ein mehreres als vorhin an Fracht abgefordert wird, diese nützliche Einrichtung aber nicht zur Vollkommenheit gebracht werden kann, wenn nicht den Mißbräuchen und Eingriffen, so die immer mehr anwachsende Anzahl der Kutscher und Fuhrleute zum Schaden Unserer Posten begehren, forderksamst gesteuert wird, und die Posthalter, damit selbige ihre Engagements erfüllen können, bey ihren Prärogativen geschützt werden; so haben Wir, nach vorhero angestellter genauer Revision der in Unsern gesamten Staaten von Zeit zu Zeit emanirten Edicten und Fuhr-Reglements ein neues allgemeines Fuhr-Reglement für Unser Königreich Preussen, und Unsere sämtliche Staaten, zu entwerfen allergnädigst befohlen.

Wir verordnen demnach hierdurch so gnädig als ernstlich:

§. 1.

Daß sich kein Fuhrmann, Fiacre oder Pferde-Vermiether unterstehen soll, eine verdingene Fuhre, es sey von welchem Orte es wolle, wegzubringen, wenn er nicht zuvörderst einen Post-Zettel von dem Post-Amte des Orts, wo er abfähret, gelbset hat, widerigens falls derjenige Fuhrmann 1c. so solches unterlassen, das erstemahl in Fünfzig Rthlr. und das zweytemahl in Hundert Rthlr. Strafe verfallen seyn, und wenn er das drittemahl attrapiret wird, nicht allein die Hundert Rthlr. Strafe erlegen, sondern auch seiner Pferde und Wagen verlustig gehen soll, wovon der Denunciant jedesmahl den vierten Theil erhalten, der Rest aber zur General-

Post-Straf-Casse fließen soll. Desgleichen verbieten Wir auch den Fuhrleuten, sich der Livrey Unserer Postillions zu bedienen, und Scherffe und Horn zu führen, bey der in den vorigen Edicten festgesetzten Strafe, und noch überdem Drey monatlichen Gefängniß. Wir verbieten aber auch allen Unsern Postmeistern, an den Tagen, wenn die ordinair-Posten abgef. n, keinen Post-Zettel zu einer verdingenen Fuhre zu geben, es sey denn, daß die Posten mit der nöthigen Anzahl Passagiers, als auf den kleinen Coursen mit 4, auf den grossen aber mit 6 Personen, wirklich besetzt seyn.

§. 2.

Wenn hingegen die ordinaire Post abgefahret, oder auch an den Tagen, wenn keine abgehret, jedem Fuhrmann erlaubt seyn soll, verdingene Fuhren anzunehmen, und solche fortzuschaffen, so muß er jedoch in dem Post-Amte des Orts, wo er abfähret, einen doppelten Post-Zettel lösen, wovon er den einen an dem Thore, wo er zuerst auspaschiret, dem Thorschreiber abgiebet, den andern aber auf seiner Reise behält, um sich damit bey den Post-Ämtern, auch Accisen und Zöllen zu legitimiren. Auf jedem dieser Zettel muß 1. die Anzahl der Personen, so er auf einem Wagen fortbringt, 2. der Ort, wohin er fährt, 3. die Anzahl der Meilen, und 4. der Tage, so er zur Reise gebraucht, (und werden ihm 3 Meilen auf jeden Tag gerechnet) desgleichen 5. wie viel er für diese Zettel entrichtet hat, deutlich notiret seyn. Für einen solchen Paß oder Erlaubniß zahlet ein Fuhrmann ohne Unterschied der Anzahl der Pferde, für jede Person Zwey Gr. pro Meile, und wenn er dieselben Personen wieder zurück bringet, für die Retour eben so viel, es sey denn, daß er in 24 Stunden wieder an dem Ort seiner Abfahrt eintrifft, in welchem Fall er für die Retour nichts bezahlet, und vom Post-Amte auf dem Post-Zettel die Worte tour & retour angemerkt werden sollen. Auf diese vorgeschriebene Art soll jeglichem Fuhrmann frey stehen, die Reisende nach welchem Orte sie wollen, mit verdingenen Fuhren fortzubringen. Nur muß solches mit einerley Pferden geschehen, und er sich nicht bequemen lassen, unterwegs frische Pferde zu nehmen, oder die Fuhren zum weitem Fortschaffen an andere Fuhrleute zu überbringen; daher ihm dann

Nach der »Königlich Preussischen allgemeinen Verordnung, das Postwesen betreffende«, vom 11. April 1766, § 12, durften Fuhrleute, Lohnkutscher usw. – bei 50 Thalern Strafe – keine Pakete unter 40 Pfund befördern. Um Zuwiderhandlungen besser verhüten zu können, »... sollen in Unsern Städten, wo Pack- und Accise-Höfe und woselbst die Fuhrleute ... ab- und anzuladen verbunden sind, Post-Visiteurs bestellt werden ...«

dann zugleich anbefohlen wird, jedesmahl die ordinaire Post- und Land-Strasse zu fahren, und seinen Zettel dem Post-Amte des Orts, wodurch er passiret, und den Thorschreibern, auch Zoll- und Accise-Bedienten vorzuzeigen.

§. 3.

Es bleibet auch bey Unserm im Edicte und der allgemeinen Verordnung vom 11ten April c. 2. publicirten allergnädigsten Befehle, daß es keinem Fuhrmann erlaubt seyn solle, versiegelte Briefe oder Paquete unter 40 Pfund, oder auch Summen Geldes mit sich zu führen. Zu den großen Paqueten aber oder Ballots so sie mitnehmen, müssen sie sich offene Fracht-Briefe geben lassen, worin beydes die Qualität der Waaren und das Gewicht deutlich marquiret ist. Zu dem Ende Wir auch allen und jeden ernstlich und bey Strafe von 50 Rthlr. verbieten, mehrere Paquete unter einer emballage abzuschieken, und selbige an verschiedene Particuliers hernach bestellen zu lassen; Wie dann auch sich Niemand unterstehen soll, Neben-Posten anzulegen, Briefe oder Paquete für die Fuhrleute so wenig zu colligiren als zu distribuiren, bey der vorhin festgesetzten Strafe.

§. 4.

Damit nun alles dieses genau befolget und aller Unterschleif vermieden werde, so wollen Wir, daß jedes Post-Amt von dergleichen Fuhr-Zetteln, so es den Fuhrleuten giebet, und welche nach den Nummern in Buch getragen werden, eine besondere Rechnung führen und selbige zugleich mit dem dafür eingehobenen Gelde am Ende jedes Monats an die General-Post-Casse abliefern soll. Dagegen sollen den Post-Ämtern die gedruckte Fuhrzettel und die Schemata zu der dieselhalb zu führenden Rechnung, welche von Unsern Post-Inspecteurs paraphirt seyn sollen, gratis ertheilt werden.

§. 5.

Von obigen Abtrage an Gelde bleiben nach Inhalt aller vorherigen Fuhr-Reglements ausgenommen.

1. Diejenigen Personen so mit ihren eigenen Pferden fahren.
2. Alle Spazierfahrten die nicht über eine Meile von der Stadt sind.
3. Die Markt-Fahren der kleinen Kaufleute, Krämer und Handwerker, so zu

gleich ihre Waaren und noch einen Gesellen oder Jungen bey sich führen.

Doch muß in beyden letztern Fällen von dem Fuhrmann ein Zettel gelbset werden, welchen das Post-Amt gratis ertheilen soll.

§. 6.

Wir befehlen übrigens Unsern Post-Visitatoren, Post-Land-Reutern, Accise- und Zoll-Bedienten, Thorschreibern und überhaupt allen denen, welche dazu bestellet sind, auf die Contraventiones und Defraudationes zu vigiliren, die Fuhrleute an den Thoren und Schlagbäumen anzuhalten, sich den Postzettel produciren zu lassen, um zu sehen, ob die Anzahl der Personen so sie fahren, ihre Richtigkeit hat, auch ob sie Paquete unter 40 Pfund bey sich führen, und wenn sie eine Contravention entdecken, den Fuhrmann mit seinen Pferden bis an das nächste Post-Amt zu bringen, woselbst derselbe so gleich ohne Wiederrade die Strafe erlegen, und der 4te Theil davon dem Denuncianten bezahlet werden soll.

Gleichergestalt Wir auch den Gouverneurs und Commendanten in Unsern Städten, wie auch Unsern Krieges- und Domainen-Cammern, auch Land- und Steuer-Räthen, Magisträten in den Städten und sämtlichen Gerichten gemessenst aufgeben und anbefehlen, den Post-Ämtern auf vorhergegangene Requisition prompte Assistentz zu leisten und gegen die Contravenienten so oft es nöthig, hülfsliche Hand zu bieten; auch überhaupt dafür zu sorgen, daß dasjenige was in diesem neuen Fuhr-Reglement festgesetzt worden, auf das alleregenaueste in Erfüllung gebracht werde. Wie dann auch, damit sich niemand mit der Unwissenheit entschuldigen möge, dieses Edict an den Post-Häusern und Stadt-Thoren zu jedermanns Wissenschaft affigirt werden soll. Wornach sich dann männiglich allergehorsamst zu achten.

Urkundlich unter Unserer eigenhändigen Unterschrift und vorgedruckten Königl. Innsiegel. Gegeben zu Berlin, den 10ten August 1766.

Friderich.

(L. S.)

No. XXXVII. Rescript an sämtliche Cammern und Cammer-Deputationen, daß nach der vom General-Post-Amt gemachten Einrichtung, keine andere als roth gedruckte und den Geldbetrag im Stempel führende Postzettel, zur Legitimation der Fuhrleute und Gespannhaltenden Bürger, wenn selbige verdungene Personen-Fuhren machen, gültig seyn sollen. De Dato Berlin, den 29. Jun. 1784.

Friedrich König etc. etc. etc. Unsern etc. Da absetzen Unser General-Post-Amts, um die Post-Aemter in Ansehung der zu berechnenden Abgaben von den verdungenen Personen-Fuhren gehörig controlliren zu können; die Einrichtung getroffen worden, daß vom 1. October c. an, die verdungene Fuhrzettel den Post-Aemtern statt baaren Geldes zugefertigt, und sämtlich nach dem Werth, welchen sie bey der Verabreichung an die Fuhrleute haben, zuvor allhier gestempelt, auch, zu Verhütung der mit den noch vorhandenen alten Zetteln etwa zu machenden Mißbräuchen, die neuen Fuhrzettel durchgängig mit rother Schrift gedruckt werden sollen; So wird Euch solches mit dem Befehl hiedurch bekannt gemacht, die Land-Polizey und Mühlen-Verrenter auch sonstige von Amtswegen zur Verhütung der Post-Contraventionen verbundene und zur öffentlichen Aufsicht bestellte Officianten, so weit sie von Euch ressortiren, gemessenst

anzuweisen, daß sie von vorbemeldtem 1. October c. an, sich nach obgedachter neuen Einrichtung wegen der verdungenen Fuhrzettel genau achten, und bey Examinirung der Fuhrleute, wegen der aufhabenden Personen, keine andre als roth gedruckte und das Abtrags-Quantum im Stempel führende Postzettel für gültig annehmen und passiren lassen. Die Fuhrleute und Gespann haltende Bürger in den Städten selbst aber habt Ihr durch die Magisträte und Gerichts-Obriheiten jedes Orts zur genauen Befolgung und Nachlebung des Königl. höchsten Post-Reglements vom 10. August 1766 bey Communion der bestimmten Strafe nochmals aufs schärfste anzuweisen zu lassen, und hiernach das weiter nöthige überall zu verfügen. Sind etc. Berlin, den 29. Junii 1784.

Auf Special-Befehl.

v. Blumenthal. v. Gaudi.

Quelle: »Novum Corpus Constitutionum Prussico-Brandenburgensium praecipue Marchicarum oder Neue Sammlung Königl. Preuß. und Churfürstl. Brandenburgischer, sonderlich in der Chur- und Marck-Brandenburg. publicirten und ergangenen Verordnungen, Edicten, Mandaten, Rescripten etc.«; VII. Band von 1781 bis 1785. Spalte 2867–2868. Berlin 1786.

No. XXVII. Verordnung mittelst welcher die Vorschriften des allgemeinen Landrechts P. 2. Tit. 15. Abschnitt 4. vom Postregal berichtigt und erläutert werden. De Dato Berlin, den 12ten Juni 1804.

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König von Preußen etc. etc. Thun kund und fügen hiermit zu wissen, daß bey Verwaltung Unseres Postregals verschiedene Abweichungen in den Vorschriften des allgemeinen Landrechts von den Grundsätzen der Postordnung und Reglements bemerkt, und zu deren näherer Berichtigung und Ergänzung Vorschläge geschehen sind. Nachdem Unsere Gesetz-Commission darüber mit ihrem Gutachten gehört, und Uns von Unserm General der Cavallerie, wirklichen Geheimen Staatsminister etc. und General-Postmeister Grafen von der Schulenburg, und Unserm Großkanzler wirklichen Geheim. Staats- und Justizminister von Goldbeck, darüber Vortrag gemacht worden; so beschließen Wir hierdurch nachstehende nähere Bestimmungen und Zusätze.

7.

Berichtigung und Zusatz zu §. 153.

- a) Derjenige, welcher Personen für Lohn oder Vergeltung fahren läßt, ist schuldig, diese Fuhr, wenn sie über eine Meile geht, vor der Abfahrt dem dasigen, oder zunächst zu berührenden Postamte anzuzeigen, sich zu seiner Legitimation den geordneten Fuhrzettel verabreichen zu lassen, und die Gefälle dafür bis an den Bestimmungsort zu berichtigen.
- b. Die Verbindlichkeit, den Fuhrzettel zu entnehmen, liegt lediglich dem Fuhrmann ob, und kann der Reisende nur in so fern mit besprochen werden, als er sich bey Defraudationen dieser Gefälle thätig bewiesen hat.
- c. Wird die Lohnfuhr vom Lande oder aus einem Orte wo kein Postamt, Postwärterei oder Fuhrzettel-

Expedition vorhanden ist, geleistet, und berührt der Fuhrmann auf der Poststraße, welche er zu halten verbunden ist, ein Postamt, Postwärterei oder Fuhrzettel-Expedition; so ist derselbe schuldig, wenn er die übernommene Fuhr weiter verrichten will, den Postfuhrzettel bei vorgedachter Postanstalt, welche er zuerst berührt, und zwar auf die Meilenzahl von dem Ort der Abfahrt an, bis zu dem Orte der Bestimmung zu lösen; geht aber nur die Reise bis an einen der vorgedachten Orte, so kann er zur Entrichtung der Fuhrzettel-Gefälle nur dann angehalten werden, wenn er die Person wieder an den Ort der Abfahrt zurückbringt.

8.

Abänderung §. 154.

Die Art der Erhebung der Fuhrzettelgefälle, so wie die Ausnahme von Erlegung derselben, und der Anspruch auf Gratzzettel ist durch besondere Fuhr-Reglements und Circularia bestimmt.

Wir ertheilen diesen Grundsätzen und Vorschriften hierdurch gesetzliche Kraft, und wollen, daß solche in vor kommenden Fällen zur Anwendung gebracht werden sollen.

Urkundlich haben Wir gegenwärtige Verordnung Allerhöchst eigenhändig vollzogen, und mit Unserm Königlichem Siegel bedrucken lassen.

So geschehen und gegeben zu Berlin den 12ten Juni 1804.

Friedrich Wilhelm.

(L. S.)

Graf von der Schulenburg. von Goldbeck.

V.

Als das zu Abbruch der Post in dieses Fürstl. Hauses Lande eingeschickte oder eigenmächtiger Weise von einem oder andern sich angetragene Neben-Posten und Fuhrwerke/ dessen sich einige/ auch manchmal bey Retour-Fahren der schon dahin bezahlte bekommenen Reisen/ mit Aufnehmung der Reisenden im Lande gebrauchen / zu dem Ende die Wirths-Häuser durchsuchen/ und die Passagiers an sich / und damit der Post dasjenige/ worvon sie ihren Unterhalt haben muß/ entziehen/ ferner nicht gebildet werden/ sondern hiemit verordnet seyn/ daß ^{erst} ein jeder/ welcher auf einer Post-Route Wechsel-Pferde zur Reise gebrauchen/ oder ^{2^{ten}} bey einer Post an einem Orte ankommen/ und auf einer Post-Route weiter fort oder zurücke will/ wolle auch ^{3^{ten}} alle Passagiers (worunter gleichwol diejenige/ so schwere Päckchen oder Güter bey sich haben/ oder auch mit einerley Pferde mehr als eine Tage-Reise thun wollen/ wann sie auch schon vorher mit der Post angekommen/ nicht zu verstehen) so an einem Orte/ allwo eine Post-Station ist/ Pferde zur Mitthe nehmen/ und auf einer Post-Route fort wollen/ sich der ordinari oder extraordinari Posten bedienen/ insonderheit aber ^{4^{ten}} wegen der Fahren zwischen Harburg und Lüneburg/ es bey demjenigen/ was desfalls vor diesem verglichen/ und von Fürstl. Zellischer Cambr. confirmirt/ auch folgendes in dieses Fürstl. Hauses am 17. August 1682. errichteten Post-Ordnung art. 16. §. 2. aber einst bestätigt/ sein Verbleiben haben sollen: Jedoch daß auch hingegen/ nach Anweisung des hernach folgenden 7. Artikels/ zu obmähntlicher Fortkommung der Reisenden/ derhiesige Anstalt bey den Post-Stationen gemacht seye.

VI.

Was Botenwesen in diesen Fürstenthümen und Landen/ so wol derer in verschiedenen großen Städten deroelben Gesezener/ als auch anderer benachbarten Landen und Städten hereinkommender Städte- oder Bilde-Boten/ sol künftig solcher gestalt geführt exercirt werden/ damit dadurch diesem Fürstl. Postwesen kein Abbruch geschehe/ noch dasselbe entzogen werde/ was ihm von Rechts wegen gebühret/ und also zu solchem Ende ^{1^{ten}} ohne Zulass- oder Einwilligung des General-Post-Amtes/ die im Lande gesetzene ordinari Boten/ so wol auf ihrer Hin- als Rückreise nicht mehr auf einem Post-Tage an solchen Ort/ dahin an selbigem Tage die Post geht/ abreisen/ sondern ihre Abreise bis auf den nachfolgenden Tag differiren/ auch die führende Boten mehr nicht als zwei Personen aufzunehmen/ befugt seyn/ die von aussen in diese Fürstenthum und Lande hereinkommende Boten auch sich darnach achten/ daß sie an keinem Orte/ in oder außerhalb Landes/ an dem Tage darauff die Fürstl. Post von da in die Quartier/ dahin sie reisen wollen/ abgebet/ abreisen/ oder im widrigen Fall gewärtig seyn/ daß ihnen die Passage ferner nicht gegönnet werde/ wann aber ^{2^{ten}} so wol ermelte einheimische/ als auswärtige Boten/ mehr als zwei Personen aufzunehmen/ und mit sich führen/ oder ihnen auch von denen Fürstl. Post-Ämtern welche aufgegeben werden/ welche sie/ wann ihnen etwa drey oder vier Stunde vor ihrer Abreise von den Post-Ämtern davon Notification geschicket/ gegen Erhebung des porto auch auf nachfolgende Masse aufzunehmen schuldig seyn/ solchen Falls sol dem General-Post-Amte von ihnen/ wegen jeder Person zwischen Braunschweig oder Hannover und Hamburg 8. Egr. von einer kühnen Reise aber nach der Breite des Weges/ und also zwischen Lüneburg und Lüneb. 4. Egr. zwischen Lüneburg und Hamburg 3. Egr. und also ferner auch zwischen Gifhorn und Lüneburg oder Hamburg/ oder auch von und an andere Orte/ nach solcher Proportion der Breite des Weges/ solcher recognicio regulirt werden.

Die angeregte von den Fürstl. Post-Ämtern ihnen assignirte Personen aber/ sollen sie gleichwol anderer gestalt/ als wann bey ihnen nach aufgenommener Ladung ihrer Sachen/ und der erlaubten zwei Personen/ noch Raum vorhanden/ aufzunehmen nicht schuldig seyn/ alsdann aber dieselbe vor andern/ welche sie selbst über angeregte erlaubte Zahl der zwei Personen sonst noch aufnehmen wollen/ den Vorzug haben/ in specie aber mögen ^{3^{ten}} die Fürstbergische durch diese Fürstenthümer und Lande wöchentlich einmal fahrende Boten/ auf solcher her- unter-Reise die außerhalb Landes aufgenommene Leute mit ins Land herein führen und absetzen/ auch auf ihrer Retour von Hamburg/ welche sie an denen bishero gewöhnlichen Tagen noch ferner antreten mögen/ nicht allein in Hamburg/ sondern auch im Lande diejenige/ so hinauf nach Nürnberg oder andere auf solcher Route über Wolfenbüttel liegende Örther/ als Elbingenode/ Haselfeld/ Stollberg etc. und so weiter zu reisen haben/

aufnehmen/ ohne einiges von solchen Leuten dem General-Post-Amte gebendes Entgelt: Da von ihnen aber sonst im Lande/ als von Braunschweig nach Hamburg und zurück/ oder aber auf der Reise zwischen solchen Örthern Leute aufgenommen würden/ sol von ihnen dasjenige/ was im nachstverordneten §. ins gemein desfalls verordnet/ dem General-Post-Amte abgegeben werden: Dann sollen auch ^{4^{ten}} alle und jede der gleichen Boten/ nicht allein diejenige Brieffe und Brieffe-Paquettes/ so ihnen von denen Fürstl. Post-Comptoren mitgegeben werden/ hin- und her ohne Entgelt und frey mitnehmen und bestellen/ sondern auch wann einer oder der andere von denselben die Freyheit haben will/ in diesen Fürstenthümern und Landen die Freyheit haben und zubestellen/ sol er davor nach der Proportion des zu Braunschweig zwischen dem Post-Amte und Stadt-Boten daselbst verglichenen und determinirten Quanti, eine recognition an Erbe dem General-Post-Amte geben/ oder sich sonst alles Brieffe-annehmens und bestellens gänzlich enthalten/ und die von aussen etwa mit ins Land bringende Brieffe und Brieffe-Paquettes bey den Posthäusern abgeben/ davor aber an porto nichts/ als was ihnen bis dahin/ da sie in dieses Fürstl. Hauses Lande getreten/ etwa gebühren möchte/ zugewarten haben/ Insonderheit sollen ^{5^{ten}} ferner die Helmschiff nach Braunschweig und Wolfenbüttel gehende Universitäts- und Stadt-Boten/ in so weit gebildet werden/ daß sie nicht mehr zu Pferde sondern zu Fuß reisen/ und keine andere als dero Universitäts- und Studenten/ auch Bürgermeister und Raths/ oder auch an die Cambr. oder andere Judicia gehende Brieffe annehmen/ und bestellen mögen/ Solten sie sich aber mehrere Brieffe annehmen wollen/ haben sie sich desfalls mit dem General-Post-Amte/ nach der Proportion, wie obgemeldet/ abzufinden/ alle Brieffe aber/ so weiter als Braunschweig und Wolfenbüttel gehen/ oder zu schicken seyn/ alda bey denen Fürstl. Post-Comptoren abzugeben: Und damit ^{6^{ten}} obgesetzten allen gebührend geleitet/ und aller Unterseiff dabey verhältet werde/ so sollen angeregte Boten allemahl bey ihrer Ab- und Durchreise/ an Orten da Fürstl. Post-Comptoren seyn/ so wol in der Hureise als retour, bey denselben sich angeben/ ob ihnen von denselben an obspecificirten Sachen/ so sie mit zu nehmen schuldig/ was mit zu geben/ vernemen/ und die obhabende Personen anmelden/ sich auch dabey allen Unterseiffen eussen/ bey Straffe 4. oder nach Befindung mehr Zhl./ davon die Hälfte dem Fisco/ und die andere Hälfte dem General-Post-Amte anfallen sol/ so öfter sie wider diese Verordnung handeln. Im übrigen aber ^{7^{ten}} sollen außer denen angeregten Städte- und Bilde-Boten/ an denen Orten da die Posten bestellet/ oder von dem General-Post-Amte künftig werden angeordnet werden/ keine Botenläuffer/ so ^{8^{ten}} dessen auf gewisse Tage und Stunden anmassen wollen/ in diesen Fürstenthümern und Landen gebildet/ sondern wann dero ein- oder ander/ nach vorher ergangenen absonderlichen Verbot/ betroffen werden solte/ mit Befängnis oder anderer willkührlicher Straffe ernstlich angesehen/ sonst jedoch wann sich Leute finden/ so aus einer Stadt zur andern Visualien und andere Sachen tragen/ oder von und an Handwerker was bringen oder bestellen/ und zu dem Ende ihnen Brieffe mit gegeben würden/ nicht weniger auch wann an die Fürstl. hohe Collegia oder Verichte Schreiben einzugeben/ und darauff mit Bescheid zu sollicitiren/ sol solches/ wann nurten darin keine gewisse Zeiten und Stunden des abgehens und ankommens/ gehalten werden/ so wenig als wann jemand einen absonderlichen Boten expediren an einen Ort senden wolte/ verwehret/ noch darinnen jemanden Zitel oder Masse geschet werden: Wann nurten im übrigen solche Leute nicht herum laufen/ Brieffe sammeln/ und die also gleichsam erbittende Brieffe hernach bestellen: Solte aber darin Unterseiff geschehet werden/ sol auf beschworene Anmelden/ es nicht allein abgesetzt/ und solchen Leuten das Botenlaufen gänzlich geleget/ sondern sie noch dazu mit Befängnis oder willkührlicher Geldstraffe/ nach Befinden/ ohnmählig angesehen werden.

VII.

Braunschweig-Lüneburgische Post-Ordnung
vom 9. August 1682, Auszug: Punkt V und VI

Anlage 4

Georg der Dritte, von Gottes Gnaden, König von Großbritannien, Frankreich und Irland, Beschützer des Glaubens,
Herzog zu Brannschweig und Lüneburg, des Heil. Röm. Reichs Erzh. Schatzmeister und Churfürst, etc.

1797
Im 16. Jhr.
 der 18. Cnt.
 der 19. Cnt.
 der 20. Cnt.
 der 21. Cnt.
 der 22. Cnt.
 der 23. Cnt.
 der 24. Cnt.
 der 25. Cnt.
 der 26. Cnt.
 der 27. Cnt.
 der 28. Cnt.
 der 29. Cnt.
 der 30. Cnt.
 der 31. Cnt.
 der 32. Cnt.
 der 33. Cnt.
 der 34. Cnt.
 der 35. Cnt.
 der 36. Cnt.
 der 37. Cnt.
 der 38. Cnt.
 der 39. Cnt.
 der 40. Cnt.
 der 41. Cnt.
 der 42. Cnt.
 der 43. Cnt.
 der 44. Cnt.
 der 45. Cnt.
 der 46. Cnt.
 der 47. Cnt.
 der 48. Cnt.
 der 49. Cnt.
 der 50. Cnt.
 der 51. Cnt.
 der 52. Cnt.
 der 53. Cnt.
 der 54. Cnt.
 der 55. Cnt.
 der 56. Cnt.
 der 57. Cnt.
 der 58. Cnt.
 der 59. Cnt.
 der 60. Cnt.
 der 61. Cnt.
 der 62. Cnt.
 der 63. Cnt.
 der 64. Cnt.
 der 65. Cnt.
 der 66. Cnt.
 der 67. Cnt.
 der 68. Cnt.
 der 69. Cnt.
 der 70. Cnt.
 der 71. Cnt.
 der 72. Cnt.
 der 73. Cnt.
 der 74. Cnt.
 der 75. Cnt.
 der 76. Cnt.
 der 77. Cnt.
 der 78. Cnt.
 der 79. Cnt.
 der 80. Cnt.
 der 81. Cnt.
 der 82. Cnt.
 der 83. Cnt.
 der 84. Cnt.
 der 85. Cnt.
 der 86. Cnt.
 der 87. Cnt.
 der 88. Cnt.
 der 89. Cnt.
 der 90. Cnt.
 der 91. Cnt.
 der 92. Cnt.
 der 93. Cnt.
 der 94. Cnt.
 der 95. Cnt.
 der 96. Cnt.
 der 97. Cnt.
 der 98. Cnt.
 der 99. Cnt.
 der 100. Cnt.

Wir zweifeln und Berücksichtigen, welche bey Ersetzung des von gedungenen Personen-Führen, in Beziehung auf ältere Verordnungen und Concessionen, eingeforderten sogenannten Stations-Geldes, bisher oftmals wahrgenommen worden, und die auf eine selbst redende Willigkeit sich gründende Nothwendigkeit, den Post-Debitanten bey der ihnen unbedingt ausstehenden Verbindlichkeit zu Fortbringung der Reisenden, auch Gelegenheit zu verschaffen, ihre deficiärenten, mit großem Kosten-Aufwande verbundenen Einrichtungen nicht unbenutzt zu lassen, haben uns bewogen, darunter gleich in andern benachbarten Ländern, mit einer genauen und bestimmten Vorschrift einzutreten.

Wir verordnen demnach hiedurch und wollen, daß

1. alle, nach Nachgabe des 5ten Art. Unserer Post-Ordnung erlaubte, gedungene Personen-Führen an dem Orte ihrer Abfahrt, oder wenn derselbe keine Post-Station seyn sollte, bey der zu passirenden nächsten Station, einen Post-Schein einfordern, worin die Namen der Reisenden und des Fuhrmanns, und der Ort der Bestimmung angegeben werden; daß

2. dafür auf jedes Pferd 1 mgr. für die Meile bezahle, und bey Vorzeigung und Unterscheidung des Postier-Scheins, auf jeder Station ein gleiches erlegt werden muß; daß

3. die auf der Hinfahrt erhaltenen Post-Scheine auf der Retour nicht weiter gültig seyn, und dagegen neue eingeliefert werden sollen; daß

4. die mit eigenen Pferden, oder mit den gespannten ihrer Güte-Leute fahrenden Reisenden, imgleichen die aus Gefälligkeit, ohne Bezahlung, geschickten Personen-Führen, so

so wie die Herrn-Dienst-Führen und dergleichen, welche nur auf eine Entfernung von weniger als 2 Meilen, oder nach solchen Orten, woraus keine Post-Stationen sind, vorgenommen werden, obigen Vorschriften aber nicht unterworfen seyn sollen; daß

5. wenn etwa begründeter Zweifel darüber entstehen möge, ob die Reisenden mit eigenen, oder aus Gefälligkeit entgegen gelassenen Pferden, mit den gespannten ihre Güte-Leute, oder aber mit wirklichen Lohn-Pferden fahren, selbige in solchen Fällen und bey Ermangelung einer Auskunft, sich gleichwohl nicht entziehen können, durch Unterscheidung eines ihnen auf den Post-Stationen mit Postlichkeit und Bescheidnheit vorzulegenden Koveres, die Richtigkeit ihrer Angabe und daß sie nicht mit Lohn-Pferden fahren, zu versichern; daß

6. bey etwa unterlassener Einlösung des erforderlichen Post-Scheins, die im 5ten Art. unserer Post-Ordnung bestimmte Geld-Busse von 5 Rthlr. erlegt, und bey Vorzeigung einer Post-Station, oder bey einer zu Entschung des Stations-Geldes gethanen falschen Angabe, jeder Station zum Besten unserer Post-Debitanten, das Entzogene versetzt, mithin 4 mgr. für das Pferd auf die Meile bezahle und von der Station, wo es bemerkt worden, eingefordert, die Fuhr auch vor dessen Ersetzung nicht weiter gelassen, in ersterem Falle der unterbliebenen Einlösung eines Postier-Scheins aber, der Mangel derselben von der Station, welcher die Strafe erlegt wird, erlegt werden sollte; daß

7. sowohl die Reisenden selbst, als die Meist-Kutscher und Lohnfahrer in den Posthäusern alles Gezügels, was überhaupt, also auch bey Gelegenheit der Einlösung der Post-Postier-Scheine und der Entrichtung des Stations-Geldes insbesondere, sich enthalten, im Gegentheil den Post-Debitanten beschiden begeben, widrigenfalls die Fuhrleute mit zehn der Stränge bestraft werden sollen, welche in der Post-Ordnung vom 8ten Sept. 1797 den Post-Debitanten angedrohet worden; dahingegen wir aber von den Vorzeigern der Postämter erwarten, daß sie den ihnen nachgestellten Comitor- und Unter-Debitanten nur unter Ummittel verfahren, und nachdrücklich dare auf

auf halten, daß sie das in Unserer Verordnung vom 8ten Sept. d. J. vorgeschriebene Vernehmen auf das genaueste beobachten.

Wie beschließen daher allen Unseren Post-Debitanten und Landeskammerherren, so wie den mit gedungenem Fuhrwerke reisenden Fremden, diese in den Posthäusern zu ersigenden Verordnung die schuldige Folge gehörig zu leisten, und geben zugleich künftlichen Obverordneten Unserer Teutschen Lande hiedurch auf, sie in allen an den Post-Orten und Wägen belegenen Wirthshäusern ebenfalls öffentlich anzuschlagen, und auf deren Verfolgung in den ihnen zur Wissenschaft gebrachten Fällen, wenn es nöthig ist, mit Nachdruck zu halten.

Gegeben, Hannover den 16ten October 1797.



Auf Er. Königl. Majestät und Churfürstl. Durchl. allerhöchsten Special-Befehl.

v. Kleinmannsberg. v. Arnswalde. v. Strunberg. v. d. Dörfl.

Quelle: Koning, Wilfried: »Vom Passierzettel zum Stationsschein – Der lange Kampf der hannoverschen Post gegen das Nebenpostieren«, Seite 8–10.
 In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 142 von September 2000

Don Boten an den Sir Bussaff
Adolph/Herzog zu Mecklenburg/ Fürst zu Wen-
den/ Schwerin und Rügenburg/ auch Graf zu Schwerin/
der Lande Rostock und Stargard Herr.

Küngen allen und ieden Unsern Unterthanen und sonst iedermänniglich/ sonderlich denen die sich des Fußpostens gebrauchen/ hiermit zu wissen/ das Wir/ zu beförderung der Commercien, in Unser Residenz-Stadt Güstrow einige Posten angelegt/ und dabey verordnet/ das die Postwagen von hier ab wöchentlich folgender gestalt abgehen und wieder ankommen sollen/ Als des Mittwochs und Sonnabends frü um 8. Uhr gehet die Post über Rügenburg nach Hamburg/ und kommt wieder des Freytags und Montags gegen Mittag/ Ingleichen gehet des Mittwochs und Sonnabends frü die Post nach Wismar/ und kommt am Freytage zu Abend alhie frü/ dann gehet am Montag frü eine Post auf Parchim/ und kommt am Freytage zu Abend alhie wieder an/ Auch gehet am Montag vorm die Hamburger Post alhie anlangel/ Item am Mittwochen und Sonnabend zu Mittag die Post nach Rostock/ und kommen wieder des Dinstags/ Freytags/ und Montags abends/ also/ das die von Rostock auf Hamburg wollen/ des Freytags/ und Dinstags mit der Post anhero kommen können/ und können des Sonnabends und Mittwochs frü/ auf Hamburg abfahren. Und weil dann der Reisende Mann nachher vorher benannten Dörtern um ein billiges jedes-mahl fortkommen kan! Als beschlen Wir also und jeden Unsern Unterthanen und iedermänniglich/ insonderheit aber denen Fußrittern/ das Sie seine Personen von hier nach vorbenannten Dörtern und von dannen wieder anhero absonderlich von Rostock es so und was für einen Preiß es auch wolle/ bey Vermeidung 8. Reichs Straffe/ so oft Sie diewider handeln/ überfahren sollen/ Es werdenn/ an Markt Tagen oder das die Ordinarie Postwagen Ihre völlige Ladung heben/ oder das jemand seine Reise zu beschleunigen die Posttage nicht abwarten könne/ und daher einen eignen Wagen mieten müsse. Wor-nach sich ein jeder zu achten und für schaden zu hüten hat. Datum in Unser Residenz Güstrow/ den 2. Martij Anno 1680.

Quelle: Landeshauptarchiv Schwerin
 2.13-1 Amtliche Drucksachen
 Mecklenburg-Schwerin 2876

In Carl Moellers Arbeit im Kapitel: »Postanlagen im Hertogthum Mecklenburg-Güstrow« (Seite 33f) heißt es auszugsweise, daß seitens der Güstrower Regierung noch die Hamburger Botenanlage in Rostock benutzt wurde und mit der Verordnung des Herzogs Gustav Adolf vom 26. November 1661 die wöchentlich zweimal verkehrenden ordinari Post-Fuß-Boten durch zweimal pro Woche verkehrende ordinari Postwagen ersetzt wurden, die aus Güstrow mittwochs und sonnabends und aus Rostock montags und freitags abgingen. Damit die Postwagen ihre volle Ladung erhielten, wurde zugleich den privaten Frachtfahrern untersagt, an den Fahrposttagen Personen zu befördern. Bei Zuwiderhandlungen wurden 6 Reichstaler Strafe für jede beförderte Person angedroht. Der herzogliche Postmeister Hieronymus Dohnstein zu Güstrow veranlaßte Anfang des Jahres 1664 die Festnahme eines Rostocker Frachtfahrers, der am Posttage drei Personen nach Güstrow befördert hatte, so daß der herzogliche Postwagen hatte leer fahren müssen. Die verordnete Strafe von 18 Talern wurde von der herzoglichen Kammer zu Güstrow unverzüglich eingezogen. »Damit hatte Herzog Gustav Adolf sich ganz auf den Boden der Kreistagsbeschlüsse von 1661, 1662 und 1664 gestellt und aus der Theorie, das Postwesen sei durch den westfälischen Frieden landesherrliches Regal geworden, nur die praktische Folgerung gezogen«.

Anlage 6 (4 Seiten)

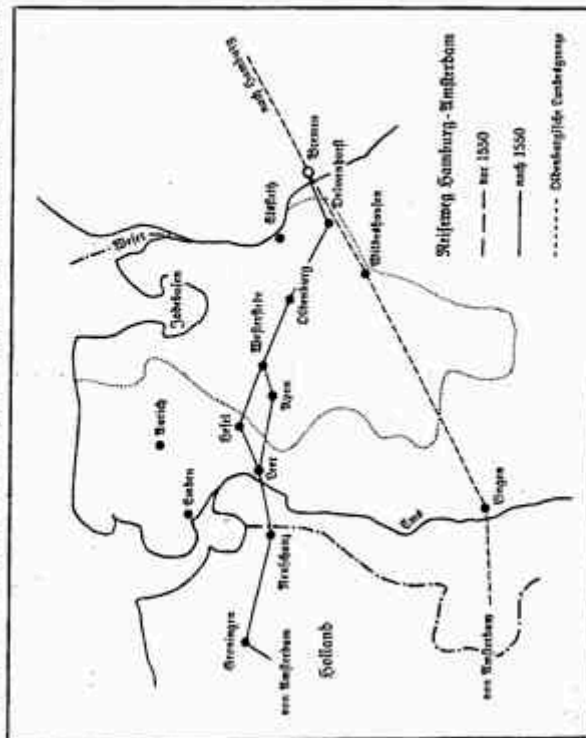
Quelle: Archiv für Post und Telegraphie, Seite 126–133.
Berlin 1936.

Das Ordnungsfuhr- und Extrapositives in der Grafschaft, dem späteren Herzogtum Oldenburg¹⁾

Nach den Akten des Archivs der Stadt Oldenburg

Von Oberpostlat a. D. H. Gothe, Elberburg

Die gegen Konzeptionsleistungen zwischen Hamburg und Lüneburg hatten schon an der Wende des 13. Jahrhunderts die Hamburger Bauwerke veranlaßt, verlorene Höhen einzufüllen, die den Niederflurvertritt der Außen an, auf über Bremen, Oldenburg, Ver., Öreningen nach Winklerbau zu verfallen. Man warnte sich diesen Weg ganz besonders zu, als die Konzeptions Eingen nach dem Abfall der Niederlande (1355 bis 1600) schloß von den



beiden Städten zu vermitteln hatten (teilweise Kaufmannschaft). Die beiden anderen linken Weg ihrer Vornamen, Wollschäfer, Bogen. Derselbe Straße wurde auch von den Briten benutzt, die ihre Gefangenen persönlich an beiden Orten transportierten. Um 1950 hing man Inbeken

^{*)} Bgl. den Waffst. über das Erbschaftsteuerwesen im Einkommensteuergesetz vom 1. Okt. des ebenjährlgen Krieges im Gesetz Nr. 34/1911 S. 735 ff.

[illegible]

Schon Johann XVI., der Töter Winton Gdthlers, hatte

[illegible]

Es wird nach den Zuständen endlich hiermit ein-
geordnet sein, weil sie mit der Beförderung zu
behalten, bei solchen, können, sind sie gänzlich zu
behalten, mit der äußerlichen Betrachtung, bevor
einmal darüber betreten wurde, welche willkürlicher Strafe
für den Fall ist. Einmal sein (Jugendmann) soll erlaubt
sein, was er in 24 Stunden an Strafen von Strafen auf-
zuweisen, jedoch nicht erlauben kann, dass ein
Jugendmann, dabei auch endlich verurteilt sein, daß ein
Jugendmann bei anderen in der Ordnung verurteilt
sein soll (Jugendmann) zu 5 Gulden Strafe. Die Strafen
sind aber werden wegen mit 4 Jahren Strafe
sind aber werden wegen mit 4 Jahren Strafe
sind aber werden wegen mit 4 Jahren Strafe

Und wie hiermit den Branten, Bürgermeistern und dem gemeinen Rat zugetragen ward, so geschahen dinstags den 17. d. d. 1577.

7. Johnnie Lee Wolfe

Write this with me! Teleglobe. 1. 3300

legte dies voraus, daß sie in eine gute Schule mit-
genommen warden, die von den Beamten wirt. zu führen
war. Die Nachbarn trugen daher auch die Verpflegung
von Substituten oder Ordnungsbedienten.

Gelehrten wurde damals vor allem zwischen Ebersburg und Wien sowie zwischen Ebersburg—Eisenstadt—Brenn. Zwischen letzter Stadt Ebersburg—Eisenstadt—Brenn. Sie wurde 1706 aufgelassen, weil hier die Wege, namentlich im Winter, durchschneit und häufig nicht laßbar waren, so daß vielfach mit Reihern nach Gröden verfahren wurde.

[illegible][illegible]

Der Wagmeister sollte für das Verschleßen des Wagens von jedem Reisenden 2 Ökre*) und von den Fuhrmännern je jeden Wagnen 2 Ökre*) zu bekommen. Derselbe sollte er den letzten Teil der einkommenden Brücke erhalten, aber verpflichtet sein, monatlich ein Bergedienst über die Brückenthägen an die Regierung und den Postkaiser einzusenden.

[illegible]

in die Zeitdauer von 72 Stunden und 360 Sekunden.

3 Gedächtnis ter nach Soule Jahr. Einheimische, welche die Gedächtnis ausmachen wollten, hatten nur die Hälfte der vollen Frucht zu bezahlen. Wenn ein Eingetragener bei weitem den Rest zu bezahlen, so mußte er 2 Hektar (alle Tage) 10 bis 6 Hektar zu zahlen) täglich 1. Mitt. geben und dazu 1/2 des vollen Werts und der vollen Frucht für den Eingetragenen. Der Rest wurde auf 2 Hektar anberaumt.

Strenge oder Einkneifen, die nur Vorlesern brauchen, nachdem dem Substantiv für jedes Wort Feste als Fest (das unumgängliche Festhalten) 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834

[illegible]

Der neuen Aufzuchtungsart war auch eine Treitkraft für die einzelnen Jähren beigefügt. Sie war ein Vortrags- und Versprechungsblatt abgetheilt. Die Quartette waren jedoch damit wenig zufrieden, hätten sich bitters Rüge, wenn deren Söhne nicht mehr belohnen zu können, zumal der Dichter in tausend, daß man sie nicht mehr belohnen könnte, also die Ehre ganz unfinden würden (1710). Sie haben können, daß die Treit, solange der Zerstörung anzureichend, richtig werden, damit sie etwas zu genießen könnten und durch die Söhne nicht ganz verändert werden.

Der Härtz von Offeldtsland hat 1727 die Regierung in
Öbernburg um die Graubünde, 1732 2 pflichtigen Güter-
besitzer gesteuert werden sollte, Derselben hat Suchen auf
den Partikeln aller Öbernburger noch Erlernen hin und
her zu bringen. Die Öbernburger Regierung lehnte das
Ansuchen mit der Begründung ab, daß durch seine Folgen
Bosheit aus der eignen Bevölkerung, unter den Häuten ge-
weesen und vernichtet worden würde. Der Härtz von
Offeldtsland schlug dann vor, daß Öbernburg erzwungen
gehören sollte, vertrieben und als Wastd. kennzeichnen
sollte; dazu laub man sich bereit.

[illegible]

Die Errichtung einer solchen Jachtpost war natürlich für die Rossfahrtsleute ein schwerer Schlag. Wenn die Regierung wollte sich zu helfen. Sie erbat an:

1. Daß die Befestigung dieser Thost mit der Unter-
einheit und Vollständigkeit Werke abwechselnd ge-
schehen soll, und daß die Untertheile sonst weiter
keine Nutzen tun sollen. Dagegen sollen auch die
Stückwerke an den Tagern, an welchen die Thost ab-
geho, niemand beschicken dürfen, noch er noch abgeben
solligen Thost mit der Thost gelangen kann, er weder
kann, daß die Thost bereits befragt und folgerichtig
Strücker im Thosthaus ein Vollständigen erstellt
besteht.
2. Diejenigen, welche mit eigenen Stückwerken, Thosten
oder Thosten führen, sind fürchterlich nicht zu ver-
sprechen. Die können sich Thost sowohl von den Voll-
ständigen als von den Untertheilen gegen Bezahl-
ung nehmen.
3. Die Thost Thosten aber sollen bei 5 Thosten,
soll den Thost. Thost (Thost), soll den Thost-
einheit in Thostigen Thosten (soll Thostigen Thosten),
Thosten und Thosten Thosten, Thost unter
5 Thost Thosten Thosten soll Thosten Thosten
aber von Thost Thosten Thosten; es sei denn, daß
geringe Thosten, die das Thosten nicht bezahlen kön-
nen, mit Thosten Thosten; das soll Thosten in einem
Thosten Thosten zu 3 Thosten die Thosten bei der Thost
zu Thosten.

Die Tischling Donnerstage und Samstage nachmittags von Bremen bis Oldenburg, jedoch abends bis Alten (und weiter auf der Straße) fort, wie zum Beispiel, früher Donnerstage nachts und Freitag morgens von Bremen nach Oldenburg und Samstag abends und Sonntag morgens von Oldenburg nach Bremen. Auch der Goldstift von Bremen nach Bremen sollte man mitführen in Oldenburg freien Sonntag. Wer es eilig hatte, mußte sich dabei gut verhalten, nach Bremen der Orbanenunterkunft zu dienen. Dieser Gastplatz, der wohl den Wählern der Bedienung, nicht aber denen, die Befürworter empfängliche neue Leute bringe — so geändert, daß man Dienstag und Freitag um 19 Uhr von Bremen in Oldenburg einsteigen und schon am 20 Uhr nach Bremen weiterfahren konnte. Donnerstage und Freitag konnten man morgens um 6 Uhr der Tischbeuge von Bremen bis Oldenburg an und sollte am 20 Uhr nach Bremen weiter.

Diese fuhrende Taif war eine rein private Einrichtung, die lediglich dem Staate gefolgt wurde. Sie hatte keine fchiffliche Befehle und Taifeln fief zu befehtigen und in den erften Jahren ihrerer Abgaben zu zahlen. Die Taifdier waren als Gefallene gefeher, trugen rote Röcke und trafen mit gelbem Anferner und gleichfarbigen Taifeln, das Taifhorn und das Gefchloffen mit der Aufschrift: »Schwebung die fuhrende Taif«.

Die neue schwebende Treppe ist getreu nach dem alten Modell gebaut. Der Weg führt in Oberstadt zum alten Stadthaus, führt durch den alten Markt und führt zum alten Rathaus. Die Treppe ist aus Holz und ist sehr schön. Sie ist auch sehr bequem zu benutzen. Die Treppe ist auch sehr schön anzusehen. Sie ist auch sehr bequem zu benutzen. Die Treppe ist auch sehr schön anzusehen. Sie ist auch sehr bequem zu benutzen.

1. Daß er alle blühenden im Posthause weißen wolle,
die der Postknechtson junibde handeln wolten,

2. daß er den Prüfenden höflichst beglücke, ihr Gut aus- und abgeben und «mit Vermittlung, was ihm erscheint, friedlich sein» möge, nicht «mit den Exzellenzen, die weniger mit den Studenten einige Privatsachen aber Innerstehende zum Nachteil der Schule machen, sondern es der Lust allemal launlich weichen, wenn alle, was ihnen aufzulegen erlaube, daß er auch alles, was ihm an Ehre, Tugenden u. dgl. auszufragen anvertraut wäre, gefällig befragen möge.
- 3.

- Im goldenen Fieber — 1735 — erzielten die Wagners nicht die Vollständigkeit eines »Substitutions«. Die Wagners erzielten mit ihr folgendes:
1. Der Wagnersmaler muß nicht ohne Zeit von Hause, sondern immer bei der Hand sein oder bei der Überwachung jemand dazu halten, die verlangten Forderungen umsetzen zu können.
 2. Von der Ordnung oder Größe unter den Fußstapfen muß es ein genannter Meister halten und danach dem Maler, den die Größe trifft, folgende befehlen, daß er binnen einer Stunde abfeilen muß, auch folgende dem folgenden Fußstapfen ansetzen, daß er die für die nächstfolgende Forderung in Bereitſchaft ſetzen ſoll.
 3. Von den abfeilenden Meistern hat er ſowohl ſeine Wagnersmaler-Geldern als den Fußstapfen und Forderungen nach der Veranschlagung, welche er jederzeit bei sich führen und dem Fußstapfer vorzeigen muß, zu richten.
 4. Auch hat er dahin zu ſehen, daß der Meistern Meister und anderer Soden gut und vorzüglich aufgegeben werden, was er zusammen mit dem Fußstapfer zu verrichten hat.
 5. Von den elektrifizierten, unvollkommenen Ordnungs-Fußstapfen hat er folgende den Stempelzeichen zu haben und, falls darauf etw., daß zu insinuen gefahren ist, dies aufgeschrieben und unverzüglich dem folgenden Fußstapfer oder Komman zu melden.

6. Den obmährenden Geistreichen hat er jedesmal einen gleichen Stundenlohn zu geben, worin außer der Zeit der Mühsal noch die Anzahl der Reiten, aus die Gold ihrer Kosten ungenutz ist.

7. Er hat auch dem Wachtel alfo, sofort Werbung zu machen, falls ein Reiterman länger als eine Stunde, von Reiten, von dem Tag.

[illegible]

9. Wenn gewisse den Parteien und Hauptströmungen (Strategien) einfließen, die nach der Aufzählung ausfinden werden können, so muß der Organisationsplan die betreffenden Stellen auf der Zerschneidung verwalten und die Unterstellung zu festlegen (wenn falls aber vorher der Organismus nach der Zerschneidung damit "früher" steht, sie an den Zerschneidung beizufügen).

„Im allgemeinen schienen sich auch der abschließenden De-
klaration der Postwegen keine Streitigkeiten ergaben zu
haben. Als aber im Jahre 1769, also zur Zeit des sieben-
jährigen Krieges, der preussische General-Friedrich-Rom-

Ortschaften, im jüdischen Bezirk Stettin

nistler ihr fahrendes Tost veruolkräftigt und von den Fuß-
stauten verlassen, daß sie die Reumengen der Tost nach oben
700 bis 80 kg freigesetzt wurde, bei Zubemessung der Tost
Rostbedeckung von 1700 aber nur zu viel frei mitgemeng-
ten werden dürfte, also nur ein Zwölftel unter dem Wren
tragen stünde; ihr Verbleib würde durch die Zerstörung an
sich schon leicht erkennbar, eine Verdunstung können sie nicht
tragen. Daß man sich auf die Zerstörung berufen
kann, ergab sich bereits, daß Fußmengen und Tost gän-
zlich verschiedener verschiedener Dinge wären. Diese für
das künftige Tost und verpottet, und es wäre Sünde bei
Tüchtigkeit, einen Gänge zu leisten, ohne andern etwas
aufzubereiten.

[illegible][illegible]

Eine neue Forderung vom Jahre 1762 bracht im wesentlichen nur Aenderungen in der Forderung. 1773 gingen die Okenburgischen Grafschaften in die Grafe der

Zur Ordnungsführ- und Urkundenführer in den

Stalldeckf. beim Füllen bespannen. Offenstura

[illegible]

Der Postillon muß eine heutzutage weile in
1 Stunde zurücklegen. Jeder Reisende erhält einen

* Glationszeit wurde 1838 auf 3 Grade für Vloth und überschätzt. Denn da ab maßen auch einheimische Winter- und Glationszeiten länger, bekamen sie jedoch unregelmäßig.

[illegible]

Publications

100

Durch das Regiment sollen bei Fußmarchen auf Feld-
plätzen kleine Stübchen errichtet werden in die, welche der Zeit
sich und im Fortschreiten manövriert haben. 1846
bereits sollte ein Gefäß für die Errichtung, eine Um-
fassung bilden. Obenbüchse und Oberrücken ein-
gefasst. Die harte Stütze des Stütz, die mit der
hohen angeordnet waren, und wenn sie sich nicht
24 Stunden in Oberrücken aufstellen konnten, aber nicht
Fuß und Oberrücken der Zeit, aber nicht
Zusammenhalten. 1846 verfiel ein (solcher
Umgebung und oben gelassen. Obenbüchse
Wald folgen sollte. "Einzelnen" der Zeit, und auf
anderen Feldern. Die Zeit der Zeit, und auf
ihren Werten, wenn die Zeit der Zeit, und auf
in tages Zeit, und auf die Zeit der Zeit, und auf
Verordnung der Zeit, und auf die Zeit der Zeit, und auf
erste Oberrücken in dem Oberrücken Oberrücken. Die
gelassen Oberrücken-Wald, und auf die Zeit der Zeit, und auf
kommen. 1846 folgte die Zeit der Zeit, und auf die Zeit der Zeit, und auf

Vorlage: FELSER Auktionskatalog Nr. 76

In Bremen, wie in den übrigen deutschen Ländern, gingen die Extraposten aus den Ordonnanzfuhrten (Reisefahrten) hervor; sie waren zur eiligen Beförderung von Personen und deren Reisegepäck bestimmt. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts hatte sich der bremische Rat um diesen Verkehr nicht bekümmert, sondern es den Fuhrleuten uneingeschränkt überlassen, für die Fortschaffung der Reisenden zu sorgen. Der ungeordnete und unbeaufsichtigte Betrieb zeitigte aber bald große Mißstände, und die Klagen der Reisenden, daß sie keine Fuhrten bekommen könnten, daß die Reisen durch ungebührlichen Aufenthalt verzögert würden, daß die Fuhrleute die Reisenden überteuerten, nahmen überhand. Der Rat sah sich daher veranlaßt, eine „Fuhr- und Wagenordnung“ herauszugeben, die am 1. März 1653 in Kraft trat. Sie bestimmte, daß die Fahrten nicht mehr von beliebigen, sondern nur noch von solchen Fuhrleuten ausgeführt werden sollten, die sich in eine besondere Liste eintragen ließen. Es meldeten sich damals 23 Fuhrleute, denen später noch zwei weitere hinzutraten. Sie waren Bauern, meist wohl Kohlhöcker, und wohnten größtenteils in den Vorstädten. Durch die Fuhr- und Wagenordnung wurde der Posten eines Wagenmeisters geschaffen, bei dem die Reisenden die Bestellungen auf Wagen und Pferde anzubringen hatten. Seine Hauptforge war es, dafür zu sorgen, daß bei der Vergebung der Fahrten an die Ordonnanzfuhrleute unter diesen eine genaue Reihenfolge, eine sogenannte „Bört (börb)“ eingehalten wurde. Kam ein Fuhrmann, der an der Reihe war, der Aufforderung des Wagenmeisters nicht nach, so wurde er beim ersten Ausbleiben an den Schluß der Bört gesetzt, beim zweiten Male vom Kämmerer in eine Geldstrafe genommen, die in ihrer Höhe dem Lohn für die versäumte Fuhr entsprach, bei der dritten Versäumnis wurde er in der Liste gestrichen, es sei denn, daß er sich herbeileß, eine Geldbuße von mindestens zehn Reichstalern zu erlegen. Andere als eingetragene Fuhrleute durften Fahrten nach außerhalb gegen Bezahlung nicht übernehmen, Zuwiderhandlungen wurden geahndet. Den Ordonnanzfuhrleuten war es verboten, den Reisenden ein Trinkgeld (Biergeld) abzufordern. Jeder Fuhrmann sollte „gute Pferde, Zeug, Wagen und Diener“ halten und konnte bei Vernachlässigung bis zur Beseitigung der Mängel aus der Bört ausgeschlossen werden. Die Zahl der Börte deckte sich anfangs mit derjenigen der Ordonnanzfuhrleute, doch wurden im Laufe der Zeit bei natürlichem Abgang der Reihenfahrer dem ein oder andern Fuhrmann mehrere Börte zugesprochen.

Der Wagenmeister wurde vom Rat angenommen und eidlich verpflichtet¹⁰⁵. Er hatte für die rechtzeitige Bereitstellung der bestellten Gespanne zu sorgen und sich zu überzeugen, ob Pferde und Fuhrwerk nebst Zubehör ordnungsmäßig beschaffen und die Koffer der Passagiere gehörig aufgepackt waren. Streitigkeiten zwischen Reisenden und Fuhrleuten mußte er zu schlichten versuchen und Pflichtverletzungen der Fuhrleute dem Kämmerer (Polizeiherrn) melden. Man sieht, der Wagenmeister hatte ein verantwortungsvolles Amt¹⁰⁶.

Die Dberaufsicht über den ganzen Betrieb scheint anfangs der Kämmerer ausgeübt zu haben, später wurde sie dem ältesten Bürgermeister als „Inspektor“ übertragen. Es ist nicht recht verständlich, daß das Extrapostwesen nicht von vornherein dem Stadtpostamte zufiel, doch scheint man hiervon abgesehen zu haben, weil Bremen damals keine eigenen Fahrposten und daher auch kein Postfuhrwesen besaß.

Für die Börte, die anfänglich kostenlos erteilt wurden, mußte seit etwa 1731, wenn eine Reihentour durch natürlichen Abgang erledigt war, der Nachfolger eine als Weinkauf oder laudemium bezeichnete Gebühr entrichten. Später wurde eine bestimmte Gebühr festgesetzt, die für den Lohn eines abgegangenen Ordonnanzfuhrmanns 10 Rtl., für einen Fremden 50 Rtl. betrug. Außerdem waren die Nachfolger verpflichtet, für jede Bört dem Inspektor jährlich eine „Tagfuhr“, den sogenannten

Hofdienst, mit vier Pferden unentgeltlich zu leisten. Dafür wurde dem neuen Ordonnanzfuhrmann ein Meyerbrief zugesprochen, wodurch er auf Lebzeiten die Berechtigung erhielt, an den Reihesfahrten teilzunehmen.

Als die Fuhr- und Wagenordnung fast einhundert Jahre bestanden hatte, stellte der Rat fest, „daß der wegen der hiesigen Ordnanz-Fuhren Anno 1653 bereits ergangenen Verordnung nicht gebührend nachgelebet werde“. Leute, die in die Börd nicht aufgenommen worden waren, maßen sich an, Reisende zum Nachteil der Ordonnanzfuhrleute gegen Bezahlung zu befördern, während letztere ihre Pflichten mehr denn je verabsäumten, sich mit ihren Pferden und Wagen nicht rechtzeitig einstellten, die Reisen durch ungebührlichen Aufenthalt unterwegs verzögerten und die Fahrpreise übersteigerten. Gegen diese Mißstände wandte sich eine neue Verordnung des Rats vom 27. Mai 1746. Sie bestimmte, daß den Personen, die unberechtigt die Beförderung von Reisenden unternähmen, fortan die Pferde sofort ausgespannt und die Fuhren nicht gestattet werden sollten; außerdem waren die Übertretungen mit nachdrücklicher Strafe bedroht. Die Reisenden durften sich unerlaubter Fuhren nicht bedienen und die Gastwirte ihnen nicht Vorschub leisten; letztere waren sogar verpflichtet, verdächtige Wahrnehmungen anzuzeigen. Die Ordonnanzfuhrleute wurden an ihre Pflichten erinnert mit der verschärften Androhung, daß, wer zum dritten Male von einer ihm übertragenen Fuhr ausbleibe, „von der Börd gänzlich abgewiesen und niemahlen darzu wieder zugelassen werden solle“. Im übrigen war die neue Verordnung eine Wiederholung der Fuhr- und Wagenordnung von 1653.

Den Ordonnanzfuhrleuten erstanden je länger, desto mehr Widersacher, die ihre Vorrechte nicht gelten lassen wollten und immer wieder versuchten, sich in den Extrapostbetrieb einzuschalten. Unter ihnen tat sich im Jahre 1744 der Postmeister Osterwald hervor, Vorsteher des hannoverschen Postamts in Bremen; bei seinen unlauteren Nachenschaften wurde er vom Generalpostdirektorium in Hannover unterstützt. Es bedurfte eines sich über vier Jahre hinziehenden Schriftwechsels, um die Hannoveraner in ihre Schranken zu verweisen. Der bremische Rat beendigte die Erörterungen mit dem Vorschlage, daß, wenn Osterwald, der bremischer Bürger war, sich als Ordonnanzfahrer eintragen lassen würde, er zu den Extrapostfahrten in der Reihe mit den Ordonnanzfuhrleuten zugelassen werden sollte. Hierauf blieb das Generalpostdirektorium die Antwort schuldig, doch wurde das bremische Ordonnanzfuhrwesen seitdem von hannoverscher Seite nicht mehr behelligt.

Als weit hartnäckigere Gegner der Ordonnanzfuhrleute traten die bremischen Mietkutscher auf. Ungeachtet aller Verbote des Rats fingen sie den Ordonnanzfuhrleuten die Reisenden ab und hatten obendrein die Unverfrorenheit, sich über deren Abwehrmaßnahmen zu beschweren. Der Rat trat aber auf die Seite der Ordonnanzfuhrleute und billigte es, daß sie zur Selbsthilfe, wie der Pfändung der Pferde von unerlaubten Personenfuhren, gegriffen hatten, wozu sie sich nach der Verordnung von 1746 auch berechtigt glauben konnten.

Um den unaufhörlichen Klagen über die Mißstände beim Extrapostwesen abzuhelfen, anderseits aber die Ordonnanzfuhrleute in ihren Vorrechten zu schützen, erließ der Rat unterm 7. August 1801 eine weitere Verordnung. Sie war weit umfangreicher als die vorher ergangenen Verordnungen, da man sich auf inzwischen ge-

machte Erfahrungen beziehen konnte. Die neue Verordnung handelt an erster Stelle von den wohlverordneten Rechten der Ordonnanzfuhrleute. „Sie haben das ausschließliche Recht“, so heißt es, „die zur Ordonnanz gehörigen Fuhrn wahrzunehmen, und es darf bei ausdrücklicher Bestrafung niemand, der nicht in der Fuhrrolle eingeschrieben ist, dies Recht zu kränken suchen“. Doch waren Ausnahmen zugelassen, so durften bremische Bürger und Einwohner, allein oder auch mit Fremden, einen nicht eingetragenen Fuhrmann annehmen. Ferner konnten Reisende mit eigenen Pferden, Dienstpferden oder herrschaftlichen Pferden fahren. Die Ordonnanzfuhrleute wurden angewiesen, „mindestens zwei starke und sichere Pferde, festes Pferdegeschirr, einen festen bequemen Wagen mit ganzen dichten Wagenkörben oder dichten Seitern, auch gute mit Rück- und Armlehnen versehene Wagenstühle und einen eisernen Tritt am Wagen zu haben und zu halten.“ Der Wagenmeister sollte jährlich um Ostern feststellen, ob die Ordonnanzfuhrleute diesen Anordnungen nachkämen; Mängel sollten bestraft werden. Um den Klagen der Reisenden zu begegnen, daß die bremischen Ordonnanzfuhrleute mit einer „dem Begriff einer Extrapost keineswegs entsprechenden Langsamkeit“ führen, wurde vorgeschrieben, daß künftig die Meile bei besonders guten Wegen und bei Tage in einer Stunde zurückgelegt werden mußte, bei schlechten Wegen usw. dürften auf die Meile niemals über anderthalb bis zwei Stunden zugebracht werden. Der Gebrauch des Posthorns war den Ordonnanzfuhrleuten vorbehalten; andere Fuhrwerke, mit Ausnahme der sehr schweren, mit sechs und mehr Pferden bespannten Frachtwagen, hatten den Extraposten auf das Posthornsignal auszuweichen. Weitere Bestimmungen regelten das Tagwesen, die Bemessung des Trinkgeldes, das Verhalten der Fuhrleute im Verkehr mit den Reisenden und dergleichen mehr. „Zur Aufrechterhaltung der guten Ordnung“ und zur Feststellung, ob die Fuhrleute die Fahrzeiten pünktlich einhielten, blenten die Stundenzetteln. Ein solcher Zettel mußte mit dem Namen des Fuhrmanns, dem Tag und der Stunde der Abfahrt usw. durch den Wagenmeister ausgefüllt und dem Reisenden ausgehändigt werden. Dieser vermerkte auf dem Zettel auf der nächsten Station die Zeit der Ankunft und etwaige vom Fuhrmann zu vertretende Ordnungswidrigkeiten. Letzterer hatte den Zettel nach der Rückkunft bei Vermeidung hoher Strafe an den Wagenmeister abzuliefern. Als Stationen, die durch die Ordonnanzfuhrleute gewöhnlich angelaufen wurden, nennt die Verordnung Achim, Bassum, Bruchhausen, Burg, Delmenhorst, Ottersberg, Sype und Wildeshausen, doch waren sie verpflichtet, Reisende auch nach sonstigen Orten zu fahren, „wenn keine andere Station auf dem geraden Wege in der Mitte liegt“. Einen Anhang zur Verordnung bildet „die Instruktion des Wagenmeisters“. Sie enthält, nur in größerer Ausführlichkeit, die uns bereits bekannten Obliegenheiten dieses Beamten.

Ob die neue Verordnung mit dem alten Schlenbrian, wenigstens zeitweise, aufgeräumt hat, ist uns nicht bekannt. Inzwischen war die Zeit der französischen Okkupation herangekommen, die auch für das bremische Extrapostwesen einschneidende Änderungen brachte. Der Ordonnanzfuhrbetrieb wurde beiseite geschoben, an seine Stelle traten unter hannoverscher Verwaltung die „Postes aux Chevaux“ mit dem Sitz in der Dechanatsstraße Nr. 10. Als die Franzosen abgezogen waren, sah sich der Rat vor die Notwendigkeit gestellt, das bremische Extrapostwesen neu zu regeln.

Regierungsblatt.

XXXV. Stück. München, Mittwoch den 27. Juli 1808.

Allgemeine Verordnungen.

(Die Leitung und Aufsicht des Boten- und Lehenrößler-Gewerbes betreffend.)

Wir Maximilian Joseph, von Gottes Gnaden König von Baiern.

Wir haben uns bewogen gefunden, Unserer General-Post-Direktion dahier Alles, was auf die Verleihung, Ausübung, Beschränkung, oder Aufhebung des Boten- und Lehenrößler-Gewerbes Bezug hat, ausschließlich zu übertragen.

Unsere General-Landes-Kommissariate haben daher sämtliche Boten- und Lehenrößler-Akten, so weit es noch nicht geschehen ist, an die General-Post-Direktion zu übersenden, und sämtliche Landgerichte und Polizei-Behörden werden hiemit angewiesen, daß sie ihre Berichte in Boten- und Lehenrößler-Sachen in Zukunft dahin erstatten, auch die von daher erfolgenden Befehle befolgen sollen. München den 15. Juli 1808.

Max Joseph.

Freiherr von Montgelas.

Auf königlichen allerhöchsten Befehl von Glad.

(Die Beschränkung des Botenwesens betreffend.)

Wir Maximilian Joseph, von Gottes Gnaden König von Baiern.

Nachdem Uns über die bei dem Botengewerbe eingerissenen vielen Mißbräuche, auch über die bisher befolgten, unter sich nicht übereinstimmenden und mit Unserm Postregale zum Theile unverträglichen Normen umständlicher Vortrag erstattet worden; so haben Wir Uns bewogen gefunden, in dem Botenwesen gleichförmige gesetzliche Bestimmungen festzusetzen, und dadurch nicht nur die Boten, sondern auch die Schiff- und Floßleute in gehörige Schranken um so mehr zurückführen zu lassen, als die Verbesserung Unsers Postwesens der Gewährung jedes gemeinnützigen Wunsches entgegen gehet. Wir verordnen daher:

§. 1. Allen Getreid- und Viktualien-Händlern, Landkutschern, Kärnern, Krachsenträgern und anderen zum Botengewerbe nicht angestellten Personen, welche, zum Abbruche der königlichen Posten und ordentlich aufgenommenen Boten, Briefe, Pakete, Waaren, oder andere Versendungen zu übernehmen und zu bestellen sich angemacht haben,

wird dieser Unfug untersagt. Sowohl der Aufgeber, als der Uebernehmer soll die Uebertretung mit Einem Gulden Strafe von jedem Stücke büßen.

§. 2. Da das Vertrauen und die Sicherheit des Botes sich auf desselben persönliche Eigenschaften und besitzendes Vermögen gründet; so wird keine Botengerechtigkeit für real, erblich, oder veräußerlich erkannt. Wir wollen aber, daß in Fällen, wo erledigte Botenstellen wieder besetzt werden, bei deren Wiederverleihung, und wo sie eingehen, auf andere ähnliche Art vorzügliche Rücksicht auf Wittwen und Kinder genommen werde.

§. 3. Alle Boten, sie seyen in- oder ausländische, gehende, reitende, oder fahrende, müssen bei Unserer General-Post-Direktion dahier eine Legitimations-Urkunde nachsuchen. Sie haben in ihrer diesfälligen Vorstellung a) Ort, Tag und Stunde des Abgangs ihrer periodischen Botenreise, b) die Straßen, deren sie sich bedienen, c) ihre Nachtquartiere unterwegs, d) den letzten Bestimmungs-Ort ihrer Reise, e) Tag und Stunde ihrer dortigen Ankunft, nebst dem Orte ihrer Einkehr daselbst, f) Tag und Stunde der antretenden Rückreise, die gebrauchenden Straßen, die Nachtquartiere, auch die Zeit ihrer Ankunft zu Hause, g) die gewöhnliche Zahl ihrer Pferde und Wagen, auch h) ob sie Reisende mitführen, getreulich anzugeben; besonders aber i) beglaubte Abschriften ihrer Rechtstitel einzureichen, und k) die letzten drei Vorfahrer ihrer Botenstellen zu benennen.

Wer nach Verflusse von drei Monaten mit einer Legitimations-Urkunde Unserer General-Post-Direktion nicht versehen ist, soll von den Landgerichten, Polizeistellen und Maut-Stationen nicht passirt, sondern zurückgewiesen werden.

§. 4. Auf Post-Straßen dürfen die Boten insgesamt keine Briefe, offene Fracht-Briefe allein ausgenommen, sodann auf Straßen, wo Postwagen jezt, oder in Zukunft gehen, keine Kisten, Schachteln, oder andere — wie immer verpackte — Frachtstücke, welche nicht über 15 Pfund Münchner Gewichts wiegen; auch kein baares Geld, es sey viel, oder wenig, verführen. Auf die erste Uebertretung dieses Verbots wird sowohl der Bote, als der Aufgeber mit einer dem jeztigen Postporto gleichkommenden Geldstrafe von jedem Briefe und Frachtstücke belegt. Bei der zweiten Uebertretung verfällt der Bote und der Aufgeber, jeder in den doppelten Betrag dieser Geldstrafe, und der Bote wird von solcher Zeit an angehalten, seine bringenden und zurücknehmenden Frachtstücke unter unmittelbarer, auf seine Kosten zu bestellender Polizeiaufsicht auf- und abzupacken. Durch die dritte Uebertretung verliert der Bote ohne Nachsicht seine Gerechtigkeit, und der Aufgeber das Eigenthum des Frachtstückes, oder dessen Werth; bestünde aber das versendete in einem Briefe, oder in einem Frachtstücke, geringhaltigen Werths, so ist der Aufgeber in eine Geldstrafe von 25 Gulden zu verurtheilen.

§. 5. Wenn ein Bote, ohne dazu berechtigt zu seyn, Reisende mitführt, so wird die Postwagens-Taxe zum Grunde gelegt, und gegen den Boten sowohl, als gegen den Reisenden die Strafe nach den nämlichen Abstufungen erkannt; sofort der Reisende im dritten Uebertretungsfalle ebenfalls zu einer Geldstrafe von 25 Gulden angezogen.

§. 6. Den Boten, welche von Seiten Orten kommen, wo weder reitende, noch fahrende Post geht, ist es erlaubt, Briefe, Geld, kleine Pakete und Reisende von ihrem Wohnorte, oder unterwegs mitzunehmen. An der ersten Post-Station, die sie berühren, müssen sie aber alles, was nach §. 4. abschüssig zur Post geeignet ist, bei den dort ausgesprochenen Strafen, getreulich abliefern, auch daselbst die Reisenden angeben.

§. 7. Alle fahrende Boten, ohne Ausnahme, sind verbunden, jedes einzelne Stück ihrer Ladung nach dem Muster Lit. A. in eine von ihnen unterschriebene Karte aufzuzeichnen, auch die Namen, Qualität und Wohnort der mitführenden Reisenden darin nachzutragen. Diese Karte muß, und zwar von inländischen Boten der Landgerichts- oder Polizeistelle ihres Abfahrts-Ortes, von ausländischen aber der ersten Landgerichts- oder Polizeistelle, deren Siz sie betreten, zur Unterschrift vorgelegt, auch von sämtlichen Boten, ohne Unterschied, der Landgerichts- oder Polizeistelle des Absatz- oder letzten Bestimmungs-Ortes, ehe abgepackt wird, zur gleichmäßigen Visirung überreicht werden. Alles dieses hat jeder Bote auch auf seiner Rückreise zu beobachten.

Unterläßt der Bote die Verfassung, oder die vorgeschriebene Vorlegung der Karte, so ist er in 25 Gulden Strafe verfallen.

Fände sich aber eine Verheimlichung, oder betrügliche Einschreibung der Frachstücke, so treten gegen den Boten, auch gegen den Aufgeber und Reisenden, so fern letztere an dem Verschulden, oder an der Gefährde Theil haben die nämlichen Strafen und derselben Abstufungen ein, welche in den §. §. 4. und 5. bestimmt worden sind.

Wenn der Bote Frachstücke unterwegs aufnimmt, was ihnen, jedoch mit der in §. 4. gesetzten Beschränkung, anmit gestattet wird, so sind solche der Karte alsogleich nachzutragen, und die Visirung der nächsten Landgerichts- oder Polizeistelle bei gleichen Strafen nachzusuchen.

§. 8. Da die fahrende Post weder Schießpulver, noch Äzendr, oder leicht entzündliche Geister und Öhle annimmt, so ist den Boten die Verführung dieser Artikel frei gegeben. Auch ist denselben erlaubt, Viktualien und Getränke, ohne Rücksicht auf Gewicht, auch auf mitgebrachte Rezepte zubereitete Arzneien zu verfahren.

§. 9. Kein Bote soll, bei 50 Gulden Strafe, unterwegs Pferde, oder Wagen wechseln. Ereignete sich ein unvorgesehener Nothfall, so hat der Bote auf der Stelle bei der Orts-Obrigkeit davon die Anzeige zu machen, sich mit einer Urkunde, was zu seiner Beförderung verfügt worden, zu versehen, und solche mit der oben bemerkten Karte der Landgerichts- oder Polizeistelle zu übergeben.

§. 10. Allen Schiff- und Floßleuten wird verboten, Briefe, offene Frachtbriefe allein ausgenommen, sodann Frachtstücke, die nicht über 15 Pfund Münchner Gewichts wiegen, oder Geld zu verführen. Sie sind auch, wie die Boten, an die Erholung einer Legitimations-Urkunde, Vorfertigung einer getreuen Karte und derselben Vorzeigung bei den Landgerichten: oder Polizeistellen angewiesen; alles bei den, in den §. 3. 4. und 7. auf die Uebertretung, Unterlassung, Verheimlichung, oder sonstige Gefährde bestimmten und sowohl gegen die Schiff- und Floßleute, als gegen die Aufgeber zu vollziehenden Strafen.

§. 11. Von den erkannten Strafen soll Unserm Post-Ärzt die einfache Portogebühr bezahlt, von dem Ueberschusse aber die eine Hälfte dem Anzeiger zugetheilt, und die andere Hälfte zur Postarmenklasse dahier geliefert werden.

§. 12. Gegen jeden Boten, Schiff- und Floßmann ist auf erstes Verlangen Unserer Postbeamten von den Landgerichten: und Polizeistellen die Visitation unweigerlich und unverweilt vorzunehmen. Auch bei den von Amts wegen vorzukuhrenden Visitationen und Untersuchungen ist der Postbeamte, wenn er im nämlichen Orte wohnt, jedesmal beizuziehen.

Diese Unsere Verordnung haben Unsere sämtliche Landgerichte: und Polizeistellen vom 1. des künftigen Monats August an streng

zu vollziehen; zu dem Ende die einheimischen Boten = Schiff- und Floßleute sowohl, als die fremden, letztere an dem Orte, wo sie den Sitz eines Landgerichtes, oder einer Polizeikommission das erstemal betreten, vorzurufen, von dem ganzen Inhalte der Verordnung zu verständigen, und das darüber abgehaltene Protokoll Unserer General-Post-Direktion dahier einzusenden; nach Ablaufe der dreimonatlichen Frist keinen Boten, Schiff- oder Floßmann ohne die vorschriftsmäßige Legitimations-Urkunde passieren zu lassen, und jene, welche damit nicht versehen sind, nach dem Inhalte derselben unnachsichtlich zu behandeln; das Auf- und Abpacken der Boten, Schiff- und Floßleute durch sachkundige, vertraute Personen beobachten zu lassen; keiner Karte, sie sey denn ordentlich und deutlich verfaßt, die unentgeltlich beizuschreibende Visitation zu gewähren; bei vorkommenden Verdachts-Gründen an dem Abfahrts- = Ankunfts- oder Nachtquartiers-Orte genaue Visitation vorzunehmen; die schuldig befundenen zu bestrafen, auch vor der nächsten Strafenstufe zu warnen, und die Straf-Protokolle jedesmal Unserer General-Post-Direktion dahier einzusenden.

München den 15. Juli 1808.

Max Joseph.

Freiherr von Montgelas.

Auf königlichen allerhöchsten Befehl
von Glad.

Regierungsblatt.

LXII. Stück. München, Samstag den 9. September 1809.

Allgemeine Verordnung.

(Die Boten = Visitationen bei den Maut- und Hallämtern betreffend.)

Wir Maximilian Joseph,
von Gottes Gnaden König von Baiern.

Wir haben zur Vereinfachung der Boten-Visitationen auf den Hallen, mit Beibehaltung der übrigen Bestimmungen in Unserer Postverordnung vom 15. Jult vorigen Jahres beschlossen, daß in Zukunft die Mitwirkung der Polizei-Stellen bei diesen Visitationen aufhören, und dabei nur ein gemeinschaftliches Benehmen zwischen den Maut- und Post-Behörden eintreten soll. Diesemnach liegt

1) dem Maut-Personale ob, von den bei den Hallämtern oder Poststationen zu handelnden Botenladungen jene Frachstücke, deren Verführung den Boten durch oben erwähnte Verordnung vom 15. Jult vorigen Jahres untersagt ist, jedesmal aufmerksam auszuscheiden, und der Post mit einer Anzeige einzuliefern. Die genaueste Sorgfalt wird hiebei dem Maut-Personale zur Pflicht

gemacht, und jede hierin entdeckte Nachsicht oder Vernachlässigung nachdrücklich gestraft;

2) den Post-Beamten bleibt es unbenommen, bei den Maut- und Hallämtern der Auf- und Abladung beizuwohnen. Auch müssen auf Verlangen derselben die von ihnen verdächtig gemachten Frachstücke in ihrem Beisein geöffnet werden;

3) ohne besondern Verdacht wird kein verschürter Wagen einer neuen Visitation unterworfen. Die Visitation kann auch in dem Falle eines Verdachts nur von Maut-Beamten geschehen, jedoch wird ein Postangestellter immer zugezogen.

Unsere General-Post-Direktion hat sämtliche Post-Behörden zur einschlägigen genauen Befolgung obiger Verfügungen anzuweisen, und über ihren Vollzug zu wachen.

München den 6. Jult 1809.

Max Joseph.

Freiherr von Montgelas.

Auf königlichen allerhöchsten Befehl
der General-Sekretär
Baumüller.

Anlage 11

Bekanntmachungen.

(Die Versendungen auf Boten - Wägen betreffend.)

Im Namen Seiner Majestät des Königs.

Durch die allerhöchste Verordnung vom 16. December 1809 ist es den, mit Legitimationsurkunden versehenen Boten bereits gestattet worden, Kommissionsgeschäfte zu machen, und verglichen Frachtstücke auch in dem Falle, wo solche unter 15 H Gewicht halten, auf Poststraßen, welche die königlichen Postwägen befahren, unter Modifikationen zu transportiren.

Nach einem allerhöchsten Reskript vom 23. September l. J. haben Seine königliche Majestät noch weiters zum Vortheile des Publikums, und für die Erleichterung des Verkehrs mit jenen Gegenden und Ortschaften, welche von den Postwagens-Routen abgelegen sind, sich bewogen gefunden, den §. 6. der unterm 15. Juli 1808 erlassenen Botenverordnung auf nachstehende Art zu erläutern, und näher zu bestimmen:

1) Boten, welche von Seitenorten ausgehen, wo keine fahrende Post besteht, sollen berechtigt seyn, auch Geldsendungen und Frachtstücke unter 15 H , welche ihnen an ihrem Wohn- oder Abgangsorte zum Transport übergeben worden, an den Ort ihrer Haupt- oder letzten Bestimmung (wozu ihr Patent sie berechtigt,) zu verführen, ohne gehalten zu seyn, solche Frachtstücke auf der ersten, oder einer der folgenden Poststationen, welche sie passiren, abzugeben.

2) Eben so sind dieselben berechtigt, dergleichen Frachtstücke von dem Orte ihrer Rückreise, an den Ort, wo sie ausgegangen sind, mitzunehmen.

3) Briefe und Schriftenpakete, die das Gewicht von einem Pfunde nicht übersteigen, und daher mit der reitenden Post befördert werden, haben die Boten auch fernerhin bei der ersten Poststation, welche sie passiren, abzugeben. Ausgenommen sind allein offene Frachtbriefe, das allgemeine Regierungsblatt, und Befehle königlicher Stellen und Behörden in Dienstsachen, welche von den berechtigten Boten unentgeltlich verführt werden müssen.

4) In Bezug auf alle, an andere Orte gehörigen Frachtstücke bleibt es bei den §§. 4 und 6 gegebenen Bestimmungen der, über das Botenwesen unterm 15. Juli 1808 erlassenen Verordnung.

5) Die Postämter und Postexpeditionen werden angewiesen, für Gelder und Frachtstücke, welche die Boten nach obiger Vorschrift bei ihnen ablegen müssen, denselben den Transportlohn, worüber vor der Hand, bis eine eigene Botentaxe regulirt wird, die im Königreiche eingeführte Postwagenstaxe als Maximum festgesetzt wird, zu bezahlen, und gehörig als Auslage vorzumerken.

Diese allerhöchste Verordnung wird durch das Regierungsblatt zur allgemeinen Kenntniß und Nachachtung öffentlich bekannt gemacht.

München den 1. Oktober 1811.

Königliche General-Post-Direktion.
Freiherr von Droschel.
Deisenrider.

Quelle: Königlich-Baierisches Regierungsblatt,
62. Stück, München, den 5. Oktober 1811
(Spalte 1483 - 1485)

Quelle: Königlich-Baierisches Regierungsblatt
von April 1815 (Spalte 363 – 376)

(Das Botenwesen betreffend.)
Wir Maximilian Joseph,
von Gottes Gnaden König von Baiern.

Wir haben Uns über das in Unserm Reiche bestehende, und nach vorausgegangener genauer Revision mit Rücksichtnahme auf die amtlichen Anträge nunmehr größtentheils geordnete Botenwesen einen umfassenden Vortrag erstatten lassen. Wir gedenken nur in so weit beschränkenden Bestimmungen Unserer Einwilligung zu ertheilen, als es die

Aufrechterhaltung einer wichtigen StaatsAnstalt nach den in allen übrigen Reichen deshalb angenommenen Grundsätzen dringend erfordert. Auf dem Grunde der Uns von den Landesstellen vorgelegten berichtlichen Anträge beschließen Wir, wie folgt:

§. 1. Allen zum Botengewerbe nicht berechtigten Personen bleibt es untersagt, zum Abbruch Unserer Posten und ordentlich bestellten Boten, — Briefe, Pakete, Waaren, Gelder oder andere Versendungen zu übernehmen, und zu bestellen. Sowohl der Aufgeber als der Uebernehmer wird bei der ersten Uebertretung dieses Verbots von jedem Stücke mit einer Geldbusse von einem Gulden belegt, und die Strafe im Wiederholungsfalle das anderemal auf zwei Gulden, und das drittemal auf vier Gulden, oder gegen Unvermöglische nach richterlichem Ermessen mit Arrest erkannt. Eigene Boten darf Jedermann absenden; sie sind aber bei Vermeidung ähnlicher Strafen auf die Geschäfte des einzelnen Absenders beschränkt.

§. 2. Da das Vertrauen und die Sicherheit des Boten sich auf desselben persönliche Eigenschaften und besitzendes Vermögen gründet; so wird keine Botengerechtigkeit für real, erblich, oder veräußerlich anerkannt. Wir wollen aber, daß in Fällen, wo erledigte Botenstellen wieder besetzt werden sollen, bei deren Wiederverleihung, und wo sie eingehen, auf andere thunliche Art vorzügliche Rücksicht auf Wittwen und Kinder genommen werde.

§. 3. Alle Boten, sie seyen in- oder ausländisch, gehend reitend, oder fahrend, müssen, so weit es noch nicht geschehen, bei der General-Postdirektion dahier eine Legitimazions- oder Konzeptions-Urkunde nachsuchen; sie haben in ihrer desfallsigen Vorstellung nebst ihrem Namen, Alter, Familie und Vermögen

- a) Ort, Tag und Stunde des Abgangs ihrer periodischen Botenreise,
- b) die Strassen, deren sie sich bedienen,
- c) ihre Nachtquartiere unterwegs,
- d) den letzten Bestimmungsort ihrer Reise,
- e) Tag und Stunde ihrer dortigen Ankunft nebst dem Ort ihrer Einkehr allda,
- f) Tag und Stunde der antretenden Rückreise, die gebrauchenden Strassen, die Nachtquartiere, auch die Zeit ihrer Ankunft zu Hause,
- g) die gewöhnliche Zahl ihrer Pferde, Kutschen und Wagen, auch
- h) ob sie Reisende mitführen, getreulich anzugeben; besonders aber
- i) beglaubte Abschrift ihrer Rechtstitel einzureichen, und
- k) die letzten drei Vorfahrer ihrer Botenstellen zu benennen.

Wer in den neuadquirirten Provinzen nach Verfluß von drei Monaten mit einer Legitimazions-Urkunde, oder einem Zeugnisse solche nachgesucht zu haben, nicht versehen ist, soll von den Landgerichten, Polizeistellen und Mautstationen nicht passirt, sondern zurückgewiesen werden.

§. 4. Auf Poststrassen dürfen die Boten insgesamt keine Briefe, sodann auf Strassen, wo Postwagen jezt oder in Zukunft in der Woche zweimal gehen, keine Kisten, Schachteln, oder andere wie immer verpackte Frachtstücke, welche nicht über 15 Pfund bayerischen Gewichts wiegen, auch kein baarres Geld, das ist, gemünztes Metall, es sey wenig oder viel, aufnehmen oder verföhren. Auf die erste Uebertretung dieses Verbots wird sowohl der Bote als der Aufgeber mit einer dem zehnfachen Postporto gleichkommenden Geldstrafe von jedem Brief und Frachtstücke belegt. Gegen betrüglisches Zusammenpacken der Briefe und kleiner Frachtstücke zu Erreichung des Gewichts wird eine besondere Strafe von zehn Gulden festgesetzt, und der Vorwand, daß die verschlossenen Briefe zu Frachtstücken, oder die kleinern Frachtstücke zu größern gehören, oder im Frachtbriefe oder Mautpollete zusammen geschrieben seyen, ist keine Rechtfertigung. Bei der zweiten Uebertretung verfällt der Bote und der Aufgeber, jeder in den doppelten Betrag dieser Geldstrafe, und der Bote wird von solcher Zeit an angehalten, seine bringenden und zurücknehmenden Frachtstücke unter unmittelbarer auf seine Kosten zu bestellender Polizei- oder Mautaufsicht auf- und abzugeben. Durch die dritte Uebertretung verliert der Bote ohne Nachsicht seine Gerechtigkeit und der Aufgeber das Eigenthum seines Frachtstückes, oder dessen Werths. Verstünde aber das Versendete in einem Briefe

oder Frachtstücke geringhaltigen Werths, so ist der Aufgeber in eine Geldstrafe von 25 Gulden zu verurtheilen. Wir überlassen jedoch Unsern General-Kreis-Kommissariaten, nach Umständen statt des Gerechtigkeitsverlustes auf eine erhöhte Geldstrafe zu erkennen, oder die zu wiederholende Geldbusse des zweiten Defraudationsfalls mit Arreststrafe zu schärfen. Der Bote muß für seine Angehörigen, auch für unbenannte Streitige oder schwer zu belangende Aufgeber die Strafe mit Vorbehalt des Rückgriffs vorschleffen. Die Schaffner und Austräger der Boten werden als Gehilfen der Gesetzübertretungen, wie die Aufgeber bestraft.

§. 5. Wenn ein Bote, ohne dazu berechtiget zu seyn, Reisende mitführt, so wird die Postwagens-Taxe zum Grunde gelegt, und gegen den Boten sowohl, als gegen die Reisenden die Strafe nach den nämlichen Abstufungen erkannt, und der Reisende im dritten Uebertretungsfalle ebenfalls zu einer Geldbusse von 25 fl. angehalten.

§. 6. Berechtigte Boten und Fuhrleute, wenn sie fordersamst bei Unserer General-Post-Direktion dahier gegen eine ihrem Boten- und Fuhrgewerb angemessene Taxe ein Patent gelöst haben, dürfen Geldsummen, welche das für Postwägen bestimmte gewöhnliche Gewicht von 80 Pfund übersteigen, innerhalb der im Patente bestimmten Zeit auch zwischen Orten, zwischen denen zweimal in der Woche Postwägen gehen, verführen. Große Geldversendungen deswegen zu verführen, weil sie das gewöhn-

liche Gewicht der Postwagensstücke übersteigen, ist keinem Boten ohne Patent erlaubt, sondern die Versender sind schuldig, solche in kleinere, zur Post geeignete Kolli von 125 bis höchstens 150 Pfund zu vertheilen. Betrügliches Zusammenpacken kleiner Geldsummen wird mit einer besondern Strafe von 10 fl. belegt. Uebrigens wird ungemünztes Metall, z. B. Planschen oder Barren nicht als Geld, sondern als Waare betrachtet, und es bedarf also deshalb keiner Patentlösung.

§. 7. Boten, welche mit schweren Geldfrachten vom Auslande kommen, ohne ein Patent gelöst zu haben, erlegen 12 fl. als die höchste Patent-Taxe. Dagegen erhalten sie ein Zeugniß von dem Grenz-Postamte, um ihre Fahrt ohne Aufenthalt fortsetzen, und die Ertheilung eines Patents nachsuchen zu können.

§. 8. Den mit Legitimations- oder Konzeptions-Urkunden der General-Post-Direktion versehenen Boten, welche öfters, besonders in Städten, Bestellungen zu machen beauftragt werden, ist es keineswegs verboten, auch an Orten, wohin zweimal in der Woche Postwägen gehen, Schachteln und kleine Packete auch unter dem Gewichte von 15 Pfund offen, ohne Siegel und Adresse, zu verführen. Baares Geld bleibt allein hievon ausgenommen. Ferners sind den Boten zur Verführung freigegeben: Viktualien im ausgedehntesten Sinne des Wortes, Bücher aus Leihbibliotheken, wenn sie so verpackt sind, daß ihr Inhalt sichtbar ist; sodann

Schießpulver, Oehl, flüssige Farbwaaren, leicht entzündbare chemische Präparate, künstliche Knallwerke, auf mitgebrachte Recepte zubereitete Arzneien, endlich leere Gefäße, als Kisten, Schachteln, Verschlüge, Fässer, Körbe, Säcke u. dergl.

Um die Tax- und Sportelrechnungen zu erleichtern, erlauben Wir den berechtigten Boten, die mit Tax und Sportel besetzten Briefe Unserer Stellen und Behörden mitzunehmen, insoferne diese Briefe von den ausgebenden Expeditionsämtern und Behörden sowohl mit ihrer Ueberschrift, als mit dem abzulösenden oder einzubringenden Taxbetrag in die vorgeschriebene Karte der Boten genau eingetragen sind. Auch Briefe und kleine Frachstücke der Privaten dürfen die Boten in Ortschaften, welche zwischen zwei Poststationen liegen, und keine Postverbindung haben, annehmen, sie müssen aber solche zur nächsten Postexpedition abgeben.

§. 9. So viel die Boten betrifft, welche von Seitenorten, das ist, von Gegenden und Ortschaften kommen, die von der Postwagensroute abgelegen sind und keine Kommunikation mit fahrender Post haben, und Boten, welche von Orten kommen, von denen nur einmal in der Woche der Postwagen nach deren Bestimmungen geht, sollen berechtigt seyn, auch Geldsendungen und Frachstücke unter 15 Pfund, welche ihnen an ihrem Wohn- oder Abgangsort zum Transport übergeben werden, an den Ort ihrer Haupt- oder letzten Bestimmung, wohin sie ihre Legitimationsurkunde berechtigt,

zu verföhren, ohne gehalten zu seyn, solche Frachstücke auf der ersten oder einer der folgenden Poststationen, welche sie passiren, abzugeben, wenn auch von einer derselben zweimal in der Woche Postwagen nach den letzten Bestimmungsort gehen. Eben so sind dieselben berechtigt, dergleichen Frachstücke von dem Orte ihrer Rückreise an den Ort, wo sie ausgegangen sind, mitzunehmen.

In Bezug auf alle anderen Frachstücke, welche weder an den letzten Bestimmungsort noch an den Ausgangsort dieser Boten gehören, bleibt es bei den allgemeinen Bestimmungen. Auch bleiben diese Boten verbunden, ohne Ausnahme alle Briefe und Schriftenpakete, die das Gewicht von einem halben Pfunde nicht übersteigen, bei der ersten Postexpedition, deren Ort sie berühren, abzugeben.

§. 10. Die Postämter und Postexpeditionen sind angewiesen, für Gelder und Frachstücke, welche die Boten bei ihnen ablegen, denselben den Transportlohn, worüber vor der Hand, bis eine eigene Botentaxe regulirt wird, die im Königreiche eingeführt wird, als Postwagens-Taxe als Maximum festgesetzt wird, zu bezahlen.

§. 11. Alle berechtigten Boten sind das allgemeine Regierungsblatt, und die von Seitenorten kommenden Boten auch die Befehle Unserer Stellen und Behörden in Dienstsachen unentgeltlich zu verföhren schuldig.

§. 12. Alle fahrenden Boten ohne Ausnahme sind verbunden, jedes einzelne Stück

(24)

ihrer Ladung nach dem unten folgenden Formu-
lare in eine von ihnen unterschriebene Karte
aufzuzeichnen, auch Namen, Qualität und
Wohnort der mitfahrenden Reisenden darin
nachzutragen. Diese Karte muß jeder aus-
ländische Vote bei dem Grenz-Mautamte so-
wohl, als bei dem Maut- und Hallamte,
wo er abladet; jeder inländische Vote hin-
gegen, wenn er im Wohnorte unmittelbar
von der Maut ab, und an dem Bestimmungs-
orte unmittelbar zu der Maut ansahrt, bei
der Maut- oder Hallbehörde, ausserdem aber
bei der Polizeibehörde des Abfahrts- und
letzten Bestimmungsortes zur Unterschrift und
Visirung vorlegen. Alles dieses ist auch
auf der Rückreise zu beobachten. Unterläßt

der Bote die Verfassung oder vorgeschriebene Vorlegung der Karte, nachdem er wegen des ersten Verschuldnisses einmal gewarnt worden, so ist er in eine Strafe von 5 bis 25 fl. verfallen. Fände sich eine Verheimlichung oder betrüglische Einschreibung der Frachtstücke oder Reisenden, so tritt gegen den Boten, auch gegen die Aufgeber und Reisenden, so fern sie an dem Verschulden oder Gefährde Theil haben, eine besondere Strafe von 10 fl. ein. Wenn der Bote Frachtstücke unterwegs aufnimmt, die zufolge §. 8. nicht zur Post abgegeben werden müssen, so sind solche der Karte alsogleich nachzutragen, und die Visirung bei der nächsten Polizei-Behörde nachzusuchen.

[illegible]

§. 13. Kein Bote darf bei 50 fl. Strafe unterwegs Pferde oder Wagen wechseln. Ereignete sich ein unvorhergesehener Nothfall, so hat der Bote auf der Stelle bei der Ortsobrigkeit davon die Anzeige zu machen, sich mit einem Zeugnisse, was zu seiner Beförderung verfügt worden, zu versehen, und solches mit der obbemerkten Karte der Polizei- Behörde zu übergeben.

§. 14. Allen Schiff- und Floss-, auch den das Frachtgewerb treibenden Fuhrleuten wird verboten, Briefe, offene so wie mit dem Mautamts Siegel geschlossene Frachtbriefe allein ausgenommen — sodann auf Strassen, wo Postwagen jetzt oder für die Zukunft in der Woche zweimal gehen, Frachtstücke, die nicht über 15 Pfund bayerischen Gewichts wiegen, oder Geld ohne Patent zu verführen. Sie sind auch wie die Boten an die Verfertigung einer getreuen Karte und derselben Vorzeigung bei den Polizei- und Mautbehörden angewiesen, alles bei den oben bestimmten und sowohl gegen die Schiff- und Flossleute, als gegen die Aufgeber zu vollziehenden Strafen. Die Legitimations- oder Konzessionsurkunden haben jedoch die Schiff- und Flossleute bei Unserer General-PostDirektion zu erhalten.

§. 15. Den Polizeibehörden liegt es vorzüglich ob, gegen die Uebertretung dieser Verordnung zu wachen, und sowohl auf geschehene Anzeige als von Amtswegen in der Regel alle Visitationen der ankommenden, abgehenden und durchziehenden Boten, Schiff- und Flossleute und unberechtigten Personen,

ihrer Kutschen, Chaisen, Wagen, Schiffe und Fldße vorzunehmen. Zufolge Unserer Entschliessung vom 6. Juli 1809. verbleibt es jedoch zur Vermeidung aller Kollisionen zwischen den Polizei- und Mautstellen dabei, daß bei Visitationen auf der Hall oder Maut keine Mitwirkung der Polizeistellen statt habe. Auch ausserhalb der Maut- und Hallämter soll kein verschürter Wagen von der Polizei einer neuen Visitation unterworfen werden, und im Falle eines besondern Verdachts die neue Visitation nur von Mautbeamten geschehen. Die genaueste Sorgfalt wird hiebei dem Hall- und Mautpersonale zur Pflicht gemacht, und jede Nachsicht oder Vernachlässigung nachdrücklich gestraft. Den Postbeamten bleibt es unbenommen, sowohl bei den Hall- und Mautämtern als bei den Polizeibehörden der Auf- und Abpackung, auch Visitation beizuwohnen, und auf derselben Verlangen müssen die für verdächtig erklärten Frachtstücke in ihrem Beiseyn alsbald geöffnet werden; die entdeckten verbotenen Briefe und Frachtstücke sind jedesmal sogleich zur Post abzugeben, welche, wenn die Postdefraudation auf der Halle oder Maut entdeckt worden, das geeignete Strafverfahren bei der Polizei ungesäumt einzuleiten hat.

§. 16. In allen Postbeeinträchtigungsfällen überhaupt, und besonders in PostdefraudationsSachen der Boten, Schiff- Floss- und Fuhrleute, ihrer Aufgeber, auch der zum Boten- und Frachtgewerbe nicht berechtigten Personen wird das Strafverfahren und die Jurisdikatur in erster Instanz den Polizeibehörden

allenthalben übertragen. Von jedem Endurtheile, es enthalte Strafe oder Lossprechung, ist sogleich eine Abschrift mit den Entscheidungsgründen an Unsere GeneralPostDirektion einzusenden. Jeder Gestrafte muß vor der nächsten Strafstufe ausdrücklich zum Protokoll gewarnt werden.

§. 17. Der Appellationszug geht zufolge Unserer allerhöchsten Entschliessung vom 9. April vorigen Jahres (Regierungsblatt Jahrgang 1814. Stück XXX. Seite 817, 818) binnen eines präklusiven Termins von 30 Tagen an Unsere einschlägigen GeneralKreiskommissariate als zweite Instanz; und wenn der Gegenstand der Beschwerde sich auf 400 fl. beläuft, oder auf den Verlust des Gewerbes gesprochen wird, so steht dem Beruftheilen binnen der nämlichen peremptorischen Frist der Rekurs an Unser Ministerium der innern Angelegenheiten offen, welches die Sache zu Unserm geheimen Rathe als dritter Instanz bringen wird.

§. 18. Von den erkannten Strafen soll Unserm Postkärar die einfache Portogebühr vergütet, der Ueberschuß aber zwischen dem Anzeiger und dem LokalArmenfonde zu gleichen Theilen getheilt werden. So wie die Maut- und Hallämter zum Vollzuge dieser Verordnung, so viel sie betrifft, bereits besonders angewiesen sind, so sollen auch die Polizeibehörden dieselbe durch öftere Visitation und gesetzliche Bestrafung der Uebertreter ernstlich handhaben, und am Ende jeden

Jahrs ein tabellarisches Verzeichniß derjenigen, welche visitirt, auch was bei denselben gefunden, und was darauf erkannt worden, Unserer GeneralPostDirektion einsenden.

Diese NormalVerordnung lassen Wir durch das allgemeine Regierungsblatt zur öffentlichen Kenntniß bringen.

München den 28. April 1815.

Max Joseph.

Graf von Montgelas.

Auf königlichen allerhöchsten Befehl
der General-Sekretär
von Baumüller.

Nro. 2577.

Circulare

Vorzeigung der Pässe von Reisenden betreff.

Wie Bezug auf die früheren Verordnungen, welche mittels Circulare vom 21^{ten} Novemb. 1814 Nro. 4237, auch 3^{ten} May 1815 Nro. 1819 in gleichen Betreffe bekannt gemacht worden, erneuert man bei gegenwärtigen Zeitumständen, wo die Beobachtung derselben besonders nothwendig erscheint, in Folge K. General-Post-Directions-Rescripts vom 18^{ten} Juni Nro. 2831 alle über das Paß-Wesen bereits erlassene Vorschriften, und eröffnet zur genauesten Nachachtung, was folgt:

1. Die königlichen Postkallmeister haben in Städten, wo Polizeybehörden sich befinden, keinem Fremden eher die erforderlichen Pferde zur Weiter-Reise abzugeben, als bis derselbe den Auslaßzettel bey der Polizey gelöst, und solchen vorgezeigt hat.

2. Die Gränz-Postbehörden dürfen denjenigen Reisenden, welche aus dem Auslande kommen, nicht eher Pferde verabfolgen, bis sie ihren von der Gränz-Mauthbehörde unterschriebenen Paß vorgezeigt haben.

3. Eben so sind diejenigen Fremden, die nach dem Ausland verfährt seyn wollen, gehalten, dem Postbeamten ihren Reise-Paß vorzuweisen, nach dessen Einsicht und Richtigbefinden erst eingespannt werden darf.

Die einschlägigen K. Postkallhalter haben sich auf das sorgfältigste hienach zu benehmen.

Augsburg am 20^{ten} Juni 1815.

Königliche Ober Post Amts-Direction.

Lippe.

Königlich-Württembergisches Staats- und Regierungs-Blatt.

Samstag, 4. Mai.

Hauderer-Ordnung, vom 23. April 1811.

Friderich, von Gottes Gnaden, König von Württemberg etc. etc.

Wir finden Uns bewogen, die unterm 19. Sept. und 18. Dec. 1806 ergangene Verordnungen und Vorschriften für die Pohnkutscher und Hauderer näher zu bestimmen und verordnen daher folgendes:

Erster Abschnitt.

Vorschriften für die einheimischen und fremden Pohnkutscher und Hauderer in Ansehung der von denselben zu entrichtenden Abgabe oder sogenannten Hauderer-Gebühr.

§. 1. Jeder Hauderer oder Mietkutscher, er mag einheimisch oder fremd seyn, welcher an einem Orte, wo sich eine Königl. Post befindet, eine Fahrt übernimmt, ist verbunden, bei dem in diesem Orte bestehenden Postamte einen Post-Erlaubniß- oder Hauderer-Schein zu lösen, und dafür ohne Rücksicht auf die Pferd-Anzahl oder auf die Beschaffenheit des Gefährts bloß nach dem Verhältniß der Entfernung bis zur nächsten Station auf

2 Post: Stunden oder $\frac{1}{2}$ Station	—	—	30 fr.
3 Post: Stunden oder $\frac{3}{4}$ Station	—	—	45 fr.
4 Stunden, 1 Station	—	—	1 fl.
$1\frac{1}{2}$ Station	—	—	1 fl. 30 fr.
2 Stationen	—	—	2 fl.

Hauderer-Gebühr zu entrichten.

§. 2. Bei allen folgenden Postämtern, welche der Hauderer auf der übernommenen Fahrt mit dem nämlichen Reisenden passiert, hat derselbe zwar wieder einen Erlaubniß-Schein zu lösen, dafür aber nur die Hälfte des obigen Ansages, nämlich nach dem Verhältniß der Stations-Entfernung für jede einfache Station 30 fr. zu entrichten.

94

§. 3. Eben diese in beiden vorstehenden §§. bestimmte Abgaben zahlt der Hauderer, wenn er nach vollendeter Fahrt, auf der Retour einen andern Reisenden in sein Gefährt aufnimmt, und erhält dagegen die vorschriftsmäßige Erlaubniß-Scheine.

§. 4. Fremde Hauderer, welche vom Auslande kommen, haben bei dem Eintritt in die erste Station 30 fr. auf eine einfache Station, und eben dieses bei allen folgenden Stationen, welche sie passieren, zu entrichten, und erhalten dagegen als durchpassirende Hauderer die vorschriftsmäßige Scheine.

§. 5. Auf gleiche Weise haben diejenigen Hauderer, welche an einem Orte, wo sich keine Post befindet, eine Fahrt übernehmen, bei dem ersten Postamte, welches sie passieren, so wie, wenn sie weiter fahren, bei den folgenden, 30 fr. auf jede Station für die Erlaubniß-Scheine zu bezahlen. Ein solcher Hauderer soll jedoch an dem Orte seiner Abfahrt von dem Orts-Beamten oder Orts-Vorsteher sich ein Zeugniß ausstellen lassen, daß er von hienaus N nach N. abfähre, und erst auf der nächsten Post-Station den Schein lösen könne.

§. 6. Hauderer, welche an einen Ort hinbestellt werden, um einen Passagier abzuholen, haben die Erlaubniß: Scheine gleichfalls zu lösen und zwar:

- a) wenn in dem zum Abholen bestimmten Ort eine Königl. Post sich befindet, daselbst 2 fl. und bei den übrigen Stationen, welche sie mit dem Reisenden passiren, 30 kr. auf eine einfache Station, und
- b) wenn der Abholungs-Ort zwischen zwei Stationen liegt, bei der ersten und allen folgenden Stationen, welche sie betreten, 30 kr. zu entrichten.

§. 7. Wenn ein Hauderer an einem Orte, wo sich eine Postanstalt befindet, eine Fahrt nach einem, mehrere Stationen entfernten, Ort unternimmt, und auf seiner Fahrt nach dem Laufe der dahin führenden gewöhnlichen Straße, mehrere Post-Stationen zu passiren haben würde, diese aber auf Nebenwegen umfährt, so hat er gleichwohl die auf diese Post-Stationen zu bezahlenden Gebühren bei demjenigen Postamte zu entrichten, bei welchem er seinen bei der Abfahrt zu lösenden Schein nach geendigter Fahrt abzugeben und den Retour-Schein zu nehmen verpflichtet ist.

Ist aber an dem Ort, wohin er den Reisenden führt, keine Post vorhanden, so hat er von dem Beamten oder der Orts-Obrigkeit, wo er die Rückreise antritt, sich ein Zeugniß ausstellen zu lassen, daß er bis dahin und nicht weiter gefahren.

Dies Zeugniß hat er bei seiner Rückkunft dem Postamt, wo er ausgefahren, vorzuzeigen, und die Hauderer-Gebühr für die ganze Tour nachzuzahlen.

§. 8. Den ersten Schein, welchen der Hauderer gelöst hat, behält er bei Handen, und hat solchen bei jedem Stadthor, welches er passirt, unterwegs jeder Militär- oder andern öffentlichen Person, welche darnach fragen wird, vorzuzeigen, um sich damit auszuweisen. Insbesondere hat er aber diesen ersten Hauderers-Schein beim Durchpassiren auf jedem Postamt, wo er die Gebühr entrichtet, vorzuweisen und visitiren zu lassen. Bei der letzten Post-Station seiner Fahrt-Bestimmung oder, an der Grenz-Station gibt der Hauderer diesen ersten Schein ab, und empfängt dagegen, wenn er leer oder mit dem nämlichen Reisenden zurückkehren will, einen Retour-Schein.

95

Diesen Retour-Schein hat der einheimische Hauderer nach seiner Zurückkunft bei dem Postamt, von welchem er den ersten Schein empfangen, abzugeben.

Der fremde Hauderer hingegen erhält gegen die Abgabe seines Retour-Scheins auf der Grenz-Post-Station eine allgemeine Quittung über die richtige Bezahlung der Gebühren um sich bis ans letzte Grenort damit legitimiren zu können. Auch die Retour-Scheine sind bei allen Posten, welche passirt werden, vorzuweisen und visitiren zu lassen.

Die weitere Scheine, welche während der Fahrt auf den Durchgangs-Post-Stationen empfangen werden, sind hingegen immer bei der nächsten Station wieder abzugeben.

Diejenige Hauderer, welche nur Eine Post-Station berühren, und also nur Einen Schein lösen, geben solchen bei ihrer Retour auf dem nämlichen Postamte, wo sie solchen empfangen, wieder ab, und erhalten zu ihrer Legitimation eine allgemeine Quittung über die richtige Entrichtung der Gebühr.

§. 9. Von Entrichtung der Hauderer-Abgabe sind frei:

- 1) diejenige Hauderer, welche eine bloße Spazierfahrt von einigen Stunden unternehmen, und dabei über keine Post-Station fahren;
- 2) diejenige, welche auf ihrer Reise nach der Lage des Bestimmungs-Orts gar keine Post-Straße berühren oder in der Entfernung von ein bis zwei Stunden nothwendig davon abgehen müssen;
- 3) leer Retourfahrende Hauderer,
- 4) Retour fahrende Hauderer, welche die nämliche Reisenden zurückführen.
- 5) Reisende in eigener Equipage.

Diese haben jedoch mit einem von ihrer vorgesetzten Behörde, Orts-Beamten oder Orts-Vorsteher auszustellenden Zeugniß, daß sie mit eigenen Pferden fahren, sich zu versehen und damit sich zu legitimiren.

§. 10. Wer die in den vorstehenden §§. enthaltene Verordnungen nicht beobachtet, wird unnachsichtlich zur Untersuchung und Strafe gezogen, und zwar:

- a) diejenige Hauderer, welche die vorgeschriebene Lösung der Scheine vernachlässigen oder absichtlich unterlassen, werden mit dem sechsfachen Betrag derjenigen Summe gestraft, welche sie der Ordnung gemäß zu entrichten gehabt hätten;
- b) diejenige Hauderer und Reisende, welche die §. 5. und §. 9. Nr. 4. enthaltenen Vorschriften nicht befolgen, sind mit einer Strafe von 3 fl. zu belegen;

- c) diejenigen Hauderer, welche ohne mit einem Retour-Schein oder in den Fällen, wo dieser §§. 7. und 8. nicht anwendbar ist, ohne mit einer Quittung über die Gebühr-Entrichtung versehen zu seyn, zurückkehren, sind in eine gleiche Strafe von 3 fl. verfallen;
- d) diejenige, welche es vernachlässigen, die gelösten Scheine und empfangene Retour-Scheine nach den Bestimmungen des §. 8. abzugeben, sind in eben diese Strafe von 3 fl. verfallen; endlich und
- e) ist derjenige Hauderer, welcher einen mit Extra-Post angekommenen Reisenden früher als nach einem erweislich vier Wochen gedauerten Aufenthalt weiter führt, mit zehn Gulden zu bestrafen.

Einzug der Hauderer-Gebühren durch die Postbeamte, notwendige Aufsicht auf die Hauderer zu Verhütung der Defraudationen, welche allen zu Handhabung der öffentlichen Polizei angestellten Personen obliegt.

§. 11. Die sämtlichen Postbeamten sind mit dem Einzug der Hauderer-Gebühren beauftragt.

Sie werden durch die Königl. Reichs-General-Post-Direction nach ihrem Bedarf eine Anzahl Hauderer-Scheine und zwar einen Theil in größerm Format zum Gebrauch für die ersten Abfahrts- oder Eintritts-Scheine, um die erforderlichen Visa beisetzen zu können und den andern Theil im kleinen Format zum Gebrauch für die Durchgangs-Scheine unter Vormerkung des Geld-Betrags derselben erhalten, wofür dieselbe eine Empfangs-Bescheinigung, welche die Zahl der Scheine und deren Geld-Betrag enthält, ausstellen, und an die Königl. General-Post-Rechnungs-Revision einzusenden haben.

Am Ende des Quartals haben sämtliche Postbeamte diejenige Summe Gelds einzuliefern, welche nach Abzug der noch in ihren Händen befindlichen Hauderer-Scheine sich ergiebt.

Auch sollen die sämtliche Postbeamten besondere Formulare für Retour-Scheine erhalten, worinn a) bezeugt wird, daß der Hauderer auf sämtlichen Stationen, die er passiert hat, (welche im Retour-Schein namentlich aufzuführen sind) die Hauderer-Scheine gelöst habe, und daher ungehindert Retour passieren könne und b) die Bemerkung vom Postbeamten beizufügen ist, ob der Hauderer leer oder mit seinem ersten Passagier (der zu bezeichnen ist) retourniere.

§. 12. Jeder Postbeamte hat über die abgegebene Hauderer-Scheine ein richtiges Journal zu führen, auch darinn die ausgestellte Retour-Scheine zu bemerken.

§. 13. Bei Abnahme der Scheine und insbesondere bei Ausstellung der Retour-Scheine hat der Postbeamte genau zu untersuchen, ob der Hauderer auf seiner Route keine Königl. Post vorbeigefahren, und ob er von jeder Station richtig passiert worden.

§. 14. Auch hat jeder Postbeamte alle Hauderer- und Retour-Scheine, welche bei ihm abgegeben werden, sorgfältig zu sammeln, in eine Consignation zu bringen, und mit derselben am Schluß des Quartals an die Königl. General-Post-Rechnungs-Revision einzusenden.

§. 15. Kein Postbeamter soll sich bei Vermeldung schwerer Abndung erlauben, an den gedruckten Zahlen der Hauderer-Scheine auch nur das geringste zu ändern.

Sollte der Fall vorkommen, daß der Postbeamte keinen Hauderer-Schein von derjenigen Summe, die vom Hauderer bezahlt werden muß, mehr besitzt, so kann er mehrere Scheine, welche diesen Betrag zusammen ausmachen, abgeben. Diese Scheine sind aber zu numeriren, und auf den, welcher die größte Summe enthält, ist zu setzen: Haupt-Schein, auf die übrigen aber: Neben-Schein. Es dürfen jedoch bei der Eintritts-Station keine Scheine für durchpassirende Hauderer und umgekehrt bei durchpassirenden Hauderern keine Scheine für Eintritts-Stationen genommen werden.

§. 16. Den Königl. Postämtern liegt die größte Wachsamkeit ob, daß die Hauderer keinen Unterschleif oder Contravention gegen vorsehende Verordnung begehen.

Auch wird es den Königl. Landvogteien und Oberämtern zur Pflicht gemacht, ihre Untergebene, insgleichen die Land-Drongier und Land-Füsiliers anzuweisen, auf die Hauderer aufmerksam zu seyn, sie, wo sie angetroffen werden, anzuhalten, die Vorweisung ihrer Scheine zu verlangen, und wenn sie sich damit nicht legitimiren können, dieselbe zu arreiren, und solche an das nächste Post- oder Oberamt zur Untersuchung abzuführen.

Insbesondere wird den Zollämtern, Zoll- und Chaussee-Geld-Einnehmern aufgegeben, jeden Hauderer, den sie sehen, zu Vorzeigung seines Scheins anzuhalten, und ihn, wenn er keinen hat, oder sonst verdächtig ist, auf obgedachte Weise zu behandeln. Eben so ist jeder Hauderer, der ein Stadthor passiert, zur Legitimation anzuhalten.

§. 17. Die Oberämter oder Postämter, bei welchen eine Hauderer-Defraudation zur Anzeige kommt, haben solche ungesäumt zu untersuchen, und darüber an die Kdn. Reichs-General-Ober-Post-Direktion Bericht zu erstatten. Der sich verfehlte Hauderer kann zwar nach der Untersuchung wieder entlassen werden, wenn derselbe hinlängliche Caution stellt, welche die nach den aus der Untersuchung erhellenden Umständen ihn muthmaßlich treffende Strafe und den Kosten-Betrag wenigstens um die Hälfte übersteigt. Nach erfolgter Entscheidung wird ihm der Rest seiner Caution zurückgestellt. Kann der Hauderer diese Caution nicht leisten, oder ist die Defraudation mit besonders gravirenden Umständen verbunden, so bleibt derselbe im Arrest bis zu eingehender Entscheidung.

§. 18. Von dem Betrag der Strafe wird jedem, der eine Hauderer-Defraudation entdeckt, angezeigt und zur Untersuchung bringt, Ein Drittheil zugesichert.

D r i t t e r A b s c h n i t t .

Verrechnungs- Art der Hauderer- Gebühr und Revision dieser Rechnungen.

§. 19. Nach Verfluß eines jeden Quartals haben die Kdnigl. Postbeamte die Rechnung über die abgegebene Hauderer-Scheine zu stellen, wozu ihnen von der Kdn. Reichs-General-Ober-Post-Direktion ein Formular zugesendet werden wird.

Der Postbeamte hat bei Führung seines Manuals sowohl, als bei Stellung seiner Rechnung die größte Pünktlichkeit zu beobachten. Den Betrag eines jeden nicht verrechneten oder nicht mehr in seinen Händen befindlichen Scheins hat derselbe zu ersetzen.

Daher soll derselbe dem Dirs-vorgeordneten die beim Abschluß der Rechnung noch vorrätige Scheine vorzeigen und nach Vorschrift des Formulars in der Rechnung durch denselben pflichtmäßig attestiren lassen, wie viel Hauderer-Scheine nach der Stückzahl und deren Geld-Betrag noch vorhanden seyen.

§. 20. Der Postbeamte hat für die ihm anvertraute Hauderer-Scheine, wie für bares Geld zu stehen. Am Ende des Quartals muß daher der vorhandene Vorrath als vom Rest der vorübergehenden Rechnung wieder in die nächste Rechnung übertragen und zu der in dem neuen Quartal erhaltenen Summe von Hauderer-Scheinen geschlagen werden, wozu das Formular nähere Anweisung gibt,

98

§. 21. Die General-Post-Rechnungs-Revision hat die von den Postämtern einkommende, von den Hauderern abgegebene Hauderer-Scheine, so wie die Retour-Scheine genau durchzusehen und zu bemerken, ob sie dabei keinen Unterschleiß oder Contravention entdecken, und wenn ein solcher Fall eintritt, sogleich der Kdn. Reichs-General-Ober-Post-Direktion Anzeige zur weitem Verfügung zu machen. Insbesondere aber ist bei Revision der Rechnungen darauf zu sehen:

- a) ob die specifische eingetragene Fahrten mit den von den Postämtern einkommenden Hauderers Scheinen übereinstimmen;
- b) ob die Gebühr von jeder einzelnen Fahrt richtig eingetragen und ob alles richtig zusammengerechnet seye;
- c) ob die Liquidation der Hauderer-Scheine richtig eingetragen, der Rest des vorgehenden Quartals ange setzt und die im Laufe des neuen Quartals erhaltene Hauderers-Scheine verrechnet worden, auch ob der specifische eingetragene Verschluß mit den fehlenden Scheinen, die sich bei der Liquidation ergeben, übereinstimmen.

§. 22. Die General-Post-Rechnungs-Revision hat auch die nach §. 21. den Postbeamten zuzustellende Hauderers-Scheine in Besorgung und Verwahrung zu nehmen, und wird für jeden Mißbrauch, der damit getrieben werden könnte, besonders verantwortlich gemacht. Dieselbe hat daher ein eigenes Protokoll oder Diarium darüber zu führen, wozu die Kdn. Reichs-General-Ober-Post-Direktion eine eigene Vorschrift ertheilen wird.

Unsere Kdn. Reichs-General-Ober-Post-Direktion, welche vorzüglich für die genaue Beobachtung dieser Verordnung zu sorgen hat, wird übrigens diejenige Postbeamte, welche über den einen oder den andern Gegenstand derselben noch weitere Belehrung nöthig haben, auf ihre zu erwartende Anfragen mit den geeigneten Weisungen versehen, wogegen aber sämtlichen Postämtern ernstlich untersagt wird, sich irgend eine eigenmächtige Erklärung und Auslegung zu erlauben. Gegeben Stuttgart, im Kdnigl. Staats-Ministerium, den 23. April 1811.

Ad. Mand. Sac. Reg. Maj.

Die Retour- und Durchfahrts-Scheine der Hauderer betr.

Da von den Hauderern versucht worden ist, mit Retour-Scheinen, welche sie von den Postämtern zur Rückfahrt erhalten hatten, weiter zu fahren, und diese Retour-Scheine zu Umgehung der Hauderer-Gebühr zu benützen; so sieht man sich veranlaßt, zu verordnen, daß nach dem Sinne des allerhöchsten Gesetzes, jeder Hauderer, der auf einem Postamt einen Retourschein verlangt, den Weg, den er zu seiner Rückreise nehmen will, anzugeben habe, daß der Postbeamte die Post-Stationen, die der Hauderer auf solcher passirt, nach dessen Angabe in den Retourschein eintrage, und daß jeder Hauderer, der über eine andere Station fährt, als in seinem Retourschein benannt ist, daselbst angehalten werde, und die gewöhnliche Durchfahrts-Gebühr zu bezahlen habe.

Da ferner die Hauderer, welche nicht mehr den nämlichen Weg, den sie in der Hinfahrt gemacht haben, zurücknehmen, nur auf die gleiche Anzahl von Stationen, die sie im Herweg passirt haben, Befreiung von der Hauderer-Gebühr ansprechen können (wofür sie nämlich die nämlichen Reisenden wieder zurückführen); so wird hiemit zur Erläuterung der Hauderer-Ordnung vom 23. April 1811 §. 9. Nr. 4. weiter verordnet, daß den Hauderern bei der Ausstellung der Retourschein (in dem angeführten Folle, wenn sie mit den nämlichen Reisenden zurückfahren) so viel Stationen frei zu lassen sind, als sie im Herweg passirt haben, daß ihnen aber für die mehreren Stationen die gewöhnliche Durchfahrts-Hauderer-Gebühr à 30 Kr. per Station anzusetzen ist.

Die Postbeamten haben den Betrag für diese mehrere Stationen gleich einzuziehen, und den Hauderern neben dem Retourschein, so viele Durchfahrts-Scheine auszustellen, als die bezahlte Gebühr besagt, die erhaltenen Durchfahrts-Scheine behalten die Hauderer mit den Retour-Scheinen bei Handen, wornach sie unter Vorweisung ihrer Scheine auf den übrigen in denselben benannten Stationen ihrer Rückfahrt frei sind und die Durchfahrts-Scheine mit dem Retour-Schein da ablegen, wo sie letzteren vorgeschriebenermaßen abzugeben haben; welches nun zur Nachachtung hiemit bekannt gemacht wird. Stuttgart den 22. Okt. 1812.

Kön. Reichs-General-Ober-Post-Direction,

Allerhöchste Verordnung in Post-Sachen.

Se. Königl. Majest. haben allergnädigst geruht, durch ein allerhöchstes Rescript vom 25. Okt. in Beziehung auf die bisher bestandene Post-Einrichtungen und Gesetze folgendes zu verordnen:

- 1) Die bisher auf die Uebertretung der Post-Gesetze bei Versendungen der Briefe und Effecten durch fahrende Boten und Fuhrleute bestimmte Strafe wird dahin gemildert, daß
- 2) der der Defraudation überwiesene Versender zwar das Hundertfache des tarifmäßigen Portos Betrags ferner als Strafe bezahlen — das versendete Object selbst aber nicht mehr der Confiscation unterworfen seyn solle.

- b) Daß wenn ein Bote oder Fuhrmann dergleichen für die Post reservirte Effecten wissentlich übernimmt, die Strafe des hundertfachen Postporto, Betrags zwischen ihm und dem Versender getheilt werden — die Confiscation seiner Pferde, Schiffs und Geschirrs jedoch künftig nicht mehr Statt finden soll.
- 2) Bleibt zwar bei Vermeidung einer Strafe von Zehen Reichsthalern ferner jedem Fuhrmann oder Boten, der auf einer Postwagen, Route fährt, untersagt, auf seinem Wagen eigene Vorrichtungen zur Aufnahme von Reisenden zu machen und Reisende oder ihr bloß postmäßiges Gepäck gegen bestimmten Lohn von seinem Abfahrts, Ort aus bis an seinen Bestimmungs, Ort auf seinen Wagen zu nehmen. Dagegen solle aber die bloß zufällige Aufnahme der Reisenden oder ihres Gepäcks künftig keiner Strafe mehr unterworfen seyn.
- 3) Eben so bleibt es allen ordinairern Boten und Fuhrleuten von Orten zu Orten, wo Posten sind, strenge verboten, unter dem Titel Gelegenheits, oder Gefälligkeits, Bestellungen, Briefe und postmäßige Effecten anzunehmen, wenn von solchen nicht vorher das Post, Porto bezahlt ist, und solche nicht mit dem Post, Stempel versehen sind.
- Dagegen wird die gelegenheitliche, gefällige, ohnentgeltliche Beförderung von Briefen und Effecten durch andere Reisende wieder gestattet, ohne dergleichen Objecte stempeln lassen und der Post das Porto zahlen zu müssen.
- 4) Wird für die Zukunft gestattet,
- a) daß ein und der nämliche Versender seine eigenen postmäßigen Güter (Geld und Pretiosen ausgenommen) solche mögen einzeln, was immer für ein Gewicht haben und an verschiedene Personen gehören, unter der Adresse an eine Person, auch durch den Boten oder Fuhrmann verschicken dürfe, wenn diese Güter zusammen mehr als 25 ℓ wägen.
- b) Daß daher von einem und dem nämlichen Versender auch seine eigenen postmäßigen Güter (Geld und Pretiosen ausgenommen) mit seinen eigenen nicht postmäßigen Gütern zusammen gepackt, und durch Boten oder Fuhrleute an einen und den nämlichen Adressaten versendet werden dürfen; wenn das Gewicht eines solchen Packs nur 25 ℓ übersteigt.
- 5) Von den für die Post reservirten Waaren in Päckern zu 25 ℓ . und darunter ist künftig der Indigo ausgenommen, so daß derselbe auch in Paquets unter 25 ℓ . nach Belieben durch einen Fuhrmann oder durch die Post versendet werden kann.
- 6) Die bisher bestandene Hauderer, Abgabe wird vom 1. Januar 1816. an durchaus aufgehoben.
- 7) In Ansehung der Poste royale wird bestimmt, daß solche vom 1. Januar 1816 an, nur auf der Post in Stuttgart und auch hier bloß von den Durchreisenden, welche von da abgehen, nicht aber von den dort Ankommenden, also nur einmal nach dem bisherigen Tarif eingezogen, sonst aber für die zweite Residenz Ludwigsburg sowohl, als für alle Stuttgart und Ludwigsburg nächstgelegene Stationen durchgängig abgeschafft werden soll.

Endlich und

- 8) wird für die Zukunft wieder gestattet, Briefe durch Expresse ins Ausland versenden zu dürfen.

Sämmtlich vorstehende allerhöchste Verfügungen werden zur Nachachtung und genauer Befolgung hiemit öffentlich bekannt gemacht. Stuttg. den 23. Dec. 1815.

Ad Mand. Sacr. Reg. Maj.

Königl. Reichs, General, Ober, Post, Direction.

v. Geismar.

Anlage 17

Königlich-Württembergisches Staats- und Regierungsblatt Nr. 11, vom 16. März 1816, Seite 62

62

Die Fortsetzung einer Extra-Post-Reise durch Hauderer betr.

Da es neuerlich öfter geschehen ist, daß Reisende, die mit Extra-Post auf einer Station angekommen sind, vor Ablauf des gesetzlichen Termins von Hauderern weiter geführt wurden; so sieht man sich veranlaßt, das Publikum und besonders die Hauderer auf die Verordnung vom 19. Jun. 1815. den Extra-Postdienst betreffend, Staats- und Regierungs-Blatt Nr. 33., nach welcher ein Reisender, der mit Extra-Post auf einer Station angekommen, durch einen Hauderer nicht weiter geführt werden darf, es sei denn, daß er erweislichermaßen vier Wochen an dem Ort der Ankunfts-Station sich aufgehalten, oder eine Spaziersfahrt an ein benachbartes Ort, wo keine Post ist, macht, aufmerksam zu machen, und dabei anzufügen, daß jeder Hauderer, der gegen diese Verordnung sich verfehlt, in die Legal-Strafe mit Zehn Reichsthalern werde verfallen werden. Stuttgart, den 1. März 1816. Kön. Reichs-General-Ober-Post-Direction.

Anlage 18 | Königlich-Württembergisches Staats- und Regierungsblatt

Nr. 25, vom 22. Juni 1816, Seite 161

161

Da seit Emanirung der unterm 23. Dec. vor. J. bekannt gemachten Allerhöchsten Verordnung, vermög welcher die Hauderer-Fahrts-Concessions-Abgabe durchaus aufgehoben worden ist, von den Hauderern zum Nachtheil des Königl. Postregals auf Postwagen-Routen ständige Fahrten mit Passagieren an bestimmten Tagen eingeführt worden, in der Meinung, daß sie hierzu befugt seien, so wird in Gemäßheit Allerhöchster Resolution vom 7. d. Mon. verordnet:

- 1) Die Einführung ständiger auf bestimmte Tage festgesetzter Hauderer-Fahrten auf Postwagen-Routen, wird bei 10 Reichsthaler Strafe verboten.

Zugleich wird die Allerhöchste Verordnung vom 23. Dec. erneuert, vermög welcher bei Vermeidung einer Strafe von 10 Reichsthalern kein Fuhrmann oder Bote, der auf einer Postwagen-Route fährt auf seinen Wagen eigene Vorrichtungen zur Aufnahme von Reisenden machen, noch Reisende oder ihr Gepäck gegen bestimmten Lohn von seinem Abfahrts-Ort bis an seinen Bestimmungs-Ort auf seinen Wagen aufnehmen darf. Vermög besagter allerhöchster Resolution vom 7. Jun. l. J. wird ferner verordnet, daß

- 2) die Postwagen-Passagier-Taxe, welche bisher auf 25 fr. per Meile bestimmt gewesen ist, auf 20 fr. per Meile herabgesetzt werde; und
- 3) daß jeder Passagier, welcher von der Königl. Residenzstadt Stuttgart nach der Königl. Residenzstadt Ludwigsburg, oder von da nach Stuttgart mit dem Postwagen fährt, für eine Fahrt nicht weiter als 30 fr. zu bezahlen habe. Auch daß
- 4) die mit dem Königl. Postwagen Reisende von Lösung der Polizei-Auslaß-Scheine befreit seyn sollen. Stuttgart, den 11. Jun. 1816.

Königl. Reichs-General-Ober-Post-Direction.

C i r c u l a r e

an sämtliche Postämter, Expeditionen und Stationen.

In Beziehung auf die Allerhöchste Landesherrliche Verordnung vom 19ten d. M. und die Verordnung vom 16ten Octobr. 1797 wird zur Nachricht und Nachachtung für die Postbediente und Posthalter hiemit bekannt gemacht:

- 1) Die Miethkutscher und Lohnfuhrleute, welche Reisende transportiren, haben an dem Orte ihrer Abfahrt, oder wenn daselbst keine Post- und Wechselfstation vorhanden; bei der zu passirenden nächsten Station, einen Postschein einzufordern, in welchem der Name des Fuhrmanns, die Zahl der Pferde, der Ort der Abfahrt und der Bestimmung und der Tag der Fuhr angegeben werden muß.
- 2) Die Fuhrscheine sind von den Posthaltern zu ertheilen und von diesen zu unterschreiben, und können nur von einer Wechselfstation, bis zu der nächsten ausgegeben werden, auf welcher letzteren daher der ausgegebene Postschein vorgezeigt, abgegeben und ein neuer genommen werden muß.
- 3) Die auf der Hinreise ertheilten Scheine sind für die Retour nicht gültig, und sind daher für selbige neue einzulösen.
- 4) Die für die Ertheilung der Fuhrscheine, nach Inhalt der vorzulegenden Landesherrlichen Verordnung vom 19ten d. M. zu bezahlende Abgibt ist jedesmal baar zu entrichten, und fällt die Hälfte derselben dem Posthalter zu, dem durch die Lohnfuhr ein Verdienst entzogen wird, die andere Hälfte dagegen ist zu einem Fonds zu milden Zwecken mit bestimmt.
- 5) Die Fuhrscheine werden von dem General-Post-Directorio zu weiterer Vertheilung an die nächstgelegenen Stationen, an nachbenannte Postämter, als:

Bremen, Celle, Dannenberg, Einbeck, Göttingen, Haarburg, Hameln, Hannover, Hildesheim, Lüneburg, Nienburg, Nordheim, Osnabrück, Peine, Ratzeburg, Stade, Uelzen, Verden und Walsrode, unverzüglich versandt werden, und ist es den Posthaltern frei gelassen, von welchem der nächstgelegenen Post-Ämter sie die, für sie nothwendigen Fuhrscheine beziehen wollen; der erforderliche Bestand ist jedoch jedesmal wenigstens 14 Tage vor Ablauf des Monats zu begehren.

Die genannten Postämter, welche die Postscheine von dem General-Post-Directorio auf Rechnung dergestalt erhalten, daß ihnen deren Betrag zu einer separaten Berechnung zugesandt wird, haben mit den Posthaltern, welche sich dieserhalb an sie wenden, eine Abrechnung zu formiren, und von diesen die für die Hülfscasse gebührende Hälfte binnen den nächsten 8 Tagen nach Verlauf eines jeden Monats einzufordern; von den Postämtern aber sind diese Gelder, 14 Tage nach Ablauf eines jeden Quartals hieher baar an den Post-Revisor Lühning, unter der Bemerkung auf der Adresse: „Lohnfuhr gelder“ einzuschicken und die für die Postämter er-

forderlichen neuen Sendungen von Postscheinen gleichzeitig zur Ergänzung des Bestandes und unter bloßer Anführung der Sorten der ausgegebenen Postscheine zu begehren.

- 6) Von der von den Miethkutschern und Lohnfuhrleuten nach Inhalt der landesherrlichen Verordnungen vom 16ten Octobr. 1797 und 19ten d. M., bei unterbliebener Einlösung des erforderlichen Postscheines zu erlegenden Strafe von 5 Rtblr. ist die Hälfte sogleich an das General-Post-Directorium unter Beifügung des über die Contravention aufgenommenen Protocolls einzuschicken.

Bei Entdeckung einer Contravention hat der Posthalter dem Contravenienten dieses und daß der landesherrlichen Verordnung entgegen gehandelt wäre, auf eine bescheidene Weise zu eröffnen, und ihn zu befragen, ob er die vorgeschriebene Strafe zu erlegen erbötig sey. Falls er sich weigern sollte; so ist der Vorgang der nächsten richterlichen Behörde zur Entscheidung anzuzeigen. In dem einen wie in dem andern Falle ist über die Sache ein Protocoll aufzunehmen.

- 7) Die Fuhrscheine sind von den Miethkutschern und Lohnfuhrleuten nur dann zu nehmen, wenn sie Reiserde eine Distanz von 2 Meilen und weiter transportiren, wobei es sich jedoch von selbst versteht, daß diese Entfernungsbestimmung nur von dem gewöhnlichen Aufenthalts-Orte des Fuhrmannes an zu rechnen, nicht aber dergestalt auszulegen ist, daß derselbe, bei kleinen Tage-Reisen, von der Erlegung des Stationsgeldes befreit seyn solle. Auch findet, bey fälschlicher Angabe der Miethkutscher und Lohnfuhrleute, welche sie, um dem Stationsgelde sich zu entziehen, erwa machen, und auf welcher sie betroffen werden sollten, der Art. 6. der mehr allegirten Verordnung vom 16ten Octbr. 1797. seine unbezweifelte Anwendung.

- 8) Zur Erlegung des Stationsgeldes sind nach eben dieser Verordnung nicht verbunden, diejenigen Reisenden, welche mit eigenen Pferden, oder mit dem Gespann ihrer Gutsleute fahren, ingleichen die Herrn-Dienst- und sonstigen Fuhrn, welche nicht für einen bedungenen Lohn geleistet werden, was jedoch bei allen Miethkutschern und sogenannten Hauderern im voraus anzunehmen ist, falls nicht das Gegentheil, und daß die Fuhr bloß aus Gefälligkeit geschehen, auf eine unzweideutige Weise dargethan wird. Für ledige Wagen kann ebenwenig das Stationsgeld verlangt werden.

Gleich nach Empfang der neuen Fuhrscheine haben sämtliche Post-Expeditionen die noch vorrätigen älteren Fuhrzettel an die ihnen vorgesetzten Postämter einzusenden, welche dieselben, nebst ihren eigenen, dem General-Post-Directorio zusenden werden. Jeder Ablieferung dieser Art ist zugleich eine Nachweisung über den Fuhrzettelbestand des Postamts oder der Expedition beizufügen, welche nach folgendem Modell abgefaßt, und mit der größten Genauigkeit ausgefüllt werden muß.

Nachweisung über die bei Postamt (Expedition) zu
seit dem 1sten Jul. 1813 ausgegebenen und wieder
ergänzten Lohnfuhrzettel.

	Bestand und Zugang.		Abgang.	
Der von dem vormaligen General-Post-Directorio in Cassel ertheilte Fuhrzettel-Bestand beträgt Frankl. Et. wovon am 30sten Juny 1813 noch vorräthig war für den Werth von . . .				
Seit diesem Zeitpunkte sind an Lohnfuhrzetteln aus- gegeben, und zur Hälfte in Einnahme berechnet:				
im 3ten Quartal 1813.	...	..		
• 4ten • • • • •	...	..		
• 1ten • • 1814.	...	..		
Zur Ergänzung des Bestandes sind dagegen von Cas- sel nachgeliefert:				
Für das 2te Quartal 1813.				
• • 3te • • • • •				
Abgezogen bleibt Vorrath				

Das General-Post-Directorium erwartet zuversichtlich, diese Nach-
weisungen mit den über diesen Gegenstand von Cassel aus mitgetheilten
Notizen übereinstimmend zu finden, und wird darin mit Vergnügen einen Be-
weis der Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit der ihm untergebenen Postämter
und Expeditionen erkennen.

Sämmtliche Postbediente und Posthalter haben sich mit dieser Instruc-
tion genau bekannt zu machen, und ist ein Exemplar, zur Nachricht für das
mit Lohnfuhrleuten reisende Publicum, in den Posthäusern zu affigiren.

Hannover, den 20sten März 1814.

Aus dem General-Post-Directorio.

Anlage 19a

(No. 844.) Allerhöchste Verordnung vom 10ten Januar 1824, wegen Bestrafung des bei Lohnfuhrn unternommenen Pferde-Wechsels und resp. einer vom 1sten März d. J. ab einzuführenden Abgabe auf Personenuhren der Miethskutscher über 2 Meilen hinaus.

Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 24ten v. M., die Sicherstellung der gesetzlichen Vorrechte der Post-Anstalten betreffend, bestimme Ich hierdurch:

- 1) daß es als eine Umgehung der Vorschriften des Gesetzes vom 26sten Mai 1820. betrachtet, und mit der unter No. 4. angedrohten Strafe geahndet werden soll, sowohl, wenn Miethskutscher oder Lohnfuhrleute auf der Poststraße, außerhalb dem Stationsorte, die Pferde wechseln, als auch, wenn sie in größerer oder geringerer Entfernung die Straße mit der Absicht verlassen, außerhalb derselben andre Pferde vorzuspannen.

Ich setze hierdurch

- 2) fest, daß in- und ausländische Miethskutscher und Lohnfuhrleute mit dem 1sten März d. J. von einer jeden auf mehr als zwei Postmeilen sich erstreckenden Personenuhre, von Orten, oder über Orte, woselbst Post-Anstalten bestehen, Einen Silbergroschen für Pferd und Meile, ohne Rücksicht auf die Zahl der Personen, als Abgabe an die Postkasse entrichten sollen.

Inländische Fuhrleute bezahlen die Abgabe an die Post des Orts, von dem sie abreißen, oder wenn sich daselbst keine Post-Anstalt befindet, in der Station, welche sie auf ihrer Fahrt zuerst berühren. Ausländische Fuhrleute entrichten solche an dem ersten diesseitigen Stationsorte, von demselben an gerechnet.

Die Quittung der Post, dient dem Fuhrmann zur Legitimation gegen die zur Kontrolle verpflichteten Post-, Polizei-, Zoll- und Steuerbeamten und gegen die Gendarmen.

Die Umgehung der Postabgabe unterwirft den Fuhrmann der im Gesetz vom 26sten Mai 1820. No. 4. angedrohten Strafe, von welcher jedoch der Reisende nicht betroffen wird.

Das Staatsministerium hat diese Bestimmungen zur allgemeinen Kenntniß zu bringen und das General-Postamt wegen der Ausführung unter 2. das Erforderliche anzuordnen.

Berlin, den 10ten Januar 1824.

Friedrich Wilhelm.

An

das Staatsministerium.

(Nr. 2209.) Allerhöchste Kabinettsorder vom 10. Dezember 1841. die Aufhebung der Lohnfuhr-Abgabe betreffend.

Auf Ihren Bericht vom 3. d. M. bestimme Ich hierdurch, daß die nach Nr. 2. der Verordnung vom 10. Januar 1824. (Gesetzsammlung 1824. Seite 16.) von den Miethskutschern und Lohnfuhrleuten, bei Personenuhren über zwei Post-Meilen, an die Postkasse zu entrichtende Abgabe, vom 1. Januar 1842. ab, gänzlich aufhören soll. Dieser Befehl ist durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Charlottenburg, den 10. Dezember 1841.

Friedrich Wilhelm.

An

die Staatsminister v. Nagler und Grafen v. Alvensleben.

Anlage 20 (5 Blatt)

Als die Franzosen abgezogen waren, sah sich der Rat vor die Notwendigkeit gestellt, das bremische Extrapostwesen neu zu regeln. Zunächst nahm er der Witwe des hannoverschen Oberpostmeisters Hofrats Ebel, ihrer Einwendungen ungeachtet, die Besorgung der Extraposten ab. Mittlerweile hatten sich die Ordonnanzfuhrleute gerührt und um Wiedereinsetzung in ihre früheren Rechte gebeten. Der Rat gab ihnen eine wohlwollende Zusage und beschloß gleichzeitig, gemäß einem Antrag des Postdirektors Dr. Wichelhausen, das Ordonnanzfuhrwesen, um ihm eine zeitgemäße Ordnung zu geben, unter die Inspektion der Postherren zu stellen und es mit dem Stadtpostamte zu verbinden. Demgemäß wurde die Direktion der Extraposten dem Postdirektor Wichelhausen übertragen. Er stellte einen tüchtigen Mann für die Geschäfte des Wagenmeisters ein, der nebenher Dienst beim Postamte zu versehen hatte und so beständig vom Postdirektor beaufsichtigt werden konnte. Im übrigen blieb es bei der Verordnung von 1801. Die Extrapostfahrten wurden im August 1814 wieder aufgenommen.

Wie Wichelhausen bald feststellte, lag der Extrapostbetrieb sehr im argen. Die Zahl der von den Ordonnanzfuhrleuten unterhaltenen Pferde entsprach nicht annähernd den zu stellenden Anforderungen und der Zustand der Tiere ließ viel zu wünschen übrig. Die Wagen befanden sich in einer erbärmlichen Verfassung. Es stimmte schon, wenn die Mietkutscher in einer Eingabe an den Senat hämisch schrieben: „ . . . , daß es zum Besten der Reisenden gereicht, wenn sie bei uns bequeme Kutschen, Chaisen und Stuhlwagen finden, während sie von den meisten Ordonnanzfuhrleuten, als wären es arme Sünder, auf einer Art von Kelterwagen gerädert werden, wie man sie täglich mit einem Jammerblick durch die Straßen rollen sieht.“ Jedenfalls waren die Einrichtungen der meisten Ordonnanzfuhrleute nicht annähernd so beschaffen, wie die Verordnung von 1801 es verlangte. Aberdies wurde die Pünktlichkeit des Betriebes oft durch den Umstand in Frage gestellt, daß die Ordonnanzfuhrleute zum Teil in den Vorstädten wohnten und daher nicht immer leicht zu erreichen waren, und daß die Pferde nicht selten erst vom Felde oder von entlegenen Weiden geholt werden mußten. Wichelhausen erstattete über diese unhaltbaren Zustände einen ausführlichen Bericht. Er hätte am liebsten gesehen, daß das Extrapostwesen nach dem Beispiel der benachbarten Länder sofort in die Hände eines Unternehmers (Posthalters) gelegt worden wäre, doch war dies damals ohne Verletzung der Rechte der Ordonnanzfuhrleute nicht wohl durchführbar. Er schlug daher vor, beim Freiwerden einer Reihesahrt diese nicht mehr auf Lebenszeit, sondern durch einen mit kurzer Kündigungsfrist anzunehmenden Fuhrmann zu besetzen und nach dem Aussterben der alten Ordonnanzfuhrleute das Extrapostwesen einem Posthalter zu übertragen. Mit diesem Vorschlag erklärte sich der Rat einverstanden.

Durch Verordnung vom 15. Dezember 1814 erneuerte der Rat die in der Verordnung vom Jahre 1801 ausgesprochenen Vorrechte der Ordonnanzfuhrleute, wodurch er aber sofort wieder die Mietkutscher auf den Plan rief. Ihre Zahl war in der Franzosenzeit stark gestiegen, doch hatte ihnen vermöge eines französischen Patents auch die Beförderung der Reisenden nach außerhalb offen gestanden, so daß sie recht gute Geschäfte machen konnten. Nach dem Aufhören der Okkupation sahen sie sich wieder auf ihr eigentliches Gewerbe angewiesen, das sie auf Fahrten in der Stadt und auf Landpartien, sogenannte Zufahrten, beschränkte. Mit diesem Wandel der Dinge konnten sich die emporgekommenen Mietkutscher nicht abfinden

und bereits einige Tage nach Erlass der Verordnung vom 15. Dezember 1814 wandten sie sich in einer Eingabe an den Senat, in der sie ihre vermeintliche Notlage mit beweglichen Worten und nicht ohne Übertreibungen schilderten. Sie baten den Senat, sie bei ihren in der französischen Zeit erworbenen Rechten zu schützen und ihnen die Beförderung auch der fremden Reisenden nach außerhalb wieder zu gestatten. Der Senat lehnte zwar dieses Ansinnen der Mietkutscher rundweg ab, doch diese verstanden sich auf Schleichwege, und so beklagten sich bald darauf die Ordonnanzfuhrleute, daß die Mietkutscher ihnen die besten Touren wegnähmen und sie selbst fast nur noch auf Fahrten bei Nacht und Nebel angewiesen wären. Die Mietkutscher dürften zwar Fremde nach außerhalb nicht befördern, doch müßten sie das Verbot auf alle Weise zu umgehen. Der Senat nahm sich der Ordonnanzfuhrleute von neuem nachdrücklich an; die Streitigkeiten zwischen den beiden Parteien wollten aber kein Ende nehmen. Der ewigen Scherereien müde, überwies der Senat die ganze Angelegenheit einer Kommission, die dann auch im April 1818 einen Vergleich zustande brachte. Danach wurde auch den Mietkutschern das Fahren von fremden Reisenden gestattet, jedoch mit der Einschränkung, daß sie nicht befugt sein sollten, diese bloß zur nächsten Station zu fahren, vielmehr durften sie die Reisenden nur befördern, wenn das Reiseziel jenseits der nächsten Station lag, „indem die Beförderung nur bis zur nächsten Station den Ordonnanzfuhrleuten vorbehalten bleiben sollte.“ Auch war den Mietkutschern nicht erlaubt, vor Wagen fremder Reisenden vorzuspannen. Sie sollten überhaupt nur dann befugt sein, fremde Reisende zu fahren, wenn sie ihnen zugleich Wagen und Pferde lieferten. Der Gebrauch des Posthorns blieb ihnen untersagt. Für die ihnen gemachten Zugeständnisse hatten die Mietkutscher den Ordonnanzfuhrleuten ein sogenanntes Stationsgeld zu leisten, das für jede der vorseitig genannten Stationen (Achim usw.) auf 18 Grote je Pferd festgesetzt wurde und nicht nur bei der Beförderung fremder, sondern auch einzelner Reisenden fällig war. Nur bei gewöhnlichen Lustfahrten blieben die Mietkutscher von der Entrichtung des Stationsgeldes befreit. Bei seiner Zahlung erhielten die Mietkutscher Zettel, die anfangs bei der Gesellschaft der Ordonnanzfuhrleute, später beim Stadtpostamt zu lösen und beim Verlassen der Stadt an den Toren vorzuzeigen waren. Der Senat genehmigte den Vergleich und bestätigte ihn durch eine Bekanntmachung vom 8. Juni 1818. Obwohl die Mietkutscher in der Folge sehr oft versuchten, sich von der Zahlung des Stationsgeldes zu befreien, war doch der Streit zwischen den beiden Widersachern nunmehr endgültig beigelegt.

Die Bekanntmachung vom 8. Juni 1818 wurde unterm 23. Juli 1821 und 2. Juli 1838 wiederholt. Neu ist in den beiden letzteren Bekanntmachungen nur die Vorschrift, daß den Mietkutschern die Annahme von Reisenden zur Rückbeförderung nur dann erlaubt wurde, wenn die Beförderung binnen den ersten 12 Stunden nach der Ankunft erfolgte, und daß den hier ankommenden Mietkutschern das Aufsuchen der Reisenden in den Post- und Wirtshäusern und das Bereden zur Benutzung ihrer Fuhrn untersagt war. Wenn in den früheren amtlichen Verlautbarungen von den Ordonnanzfuhrleuten als den Unternehmern des Extrapostwesens die Rede war, so trat in der Verordnung vom 2. Juli 1838 das Stadtpostamt an ihre Stelle.

Im Juni 1831 beantragte die Bürgerschaft beim Senat, eine gemeinschaftliche Deputation einzusetzen, die prüfen sollte, wie den Klagen der Bevölkerung über die bremischen Postverhältnisse, namentlich über den langsamen Gang der Extraposten, abzuhelpen wäre. Der Senat ging auf diesen Antrag nicht ein, ließ sich aber von neuem über die Verhältnisse berichten. Es stellte sich dabei heraus, daß damals nur noch zwei „bemeyerte“ Ordonnanzfuhrleute vorhanden waren, die sich in fünf „weinverkaufte“ Reihesfahrten teilten, so daß nach Kündigung der Lohnfuhrleute, die für die übrigen zwanzig Reihesfahrten angenommen waren, letztere zur freien Verfügung standen. Bei dieser Sachlage wollte der Senat die Vergebung des Extrapostwesens an einen Unternehmer nicht mehr länger hinauszögern und beschloß, mit den verfügbaren zwanzig Reihesfahrten den Anfang zu einer Posthalterei zu machen. Ein geeigneter Unternehmer wurde in der Person des Mietkutschers Friedrich Wilhelm Kirchhoff gefunden, mit dem Postdirektor Dr. Bartsch unterm 18. August 1831 einen Vertrag abschloß.

Danach werden dem Kirchhoff die erledigten zwanzig Reihesfahrten übertragen. Er gilt als Angestellter des Stadtpostamtes und hat den Weisungen des Postdirektors nachzukommen. Ihm wird zur Pflicht gemacht, den Extrapostdienst der Stadt Bremen „untadelhaft“ zu besorgen. Er muß bei Tag und Nacht zwei Gespanne tüchtiger Pferde zum Postdienst bereit halten und diese Zahl auffüllen, wenn die Pferde sämtlich oder zum Teil schon angefordert sind, so daß stets vier Pferde zur Verfügung stehen. Er hat zwei zweisitzige und zwei viersitzige verdeckte Wagen in tadelloser Beschaffenheit zu unterhalten. Für jede Verspätung beim Anspannen, die eine Viertelstunde oder mehr über den Zeitpunkt der Bestellung des Gespanns hinausgeht, wird dem Posthalter eine Geldstrafe auferlegt, die in der Kürzung oder gänzlichen Einbehaltung der Extrapostgebühren besteht. Sobald das meyerrechtliche Verhältnis zu den beiden letzten Ordonnanzfuhrleuten aufhört, fallen die dadurch zur Erledigung kommenden fünf Reihesfahrten dem Posthalter zu, doch ist dieser bis dahin verpflichtet, jenen „Veteranen“ den fünften Teil der aufkommenden Extrapostgebühren zukommen zu lassen. Als Entgelt für seine Leistungen erhält der Posthalter den tagmäßigen Fuhrlohn der Extraposten, die Wagenmiete und die Trinkgelder. Für die getreue Erfüllung der von ihm übernommenen Verpflichtungen hat er eine Bürgschaft von sechshundert Ldr. zu stellen.

In Kirchhoff hatte der Senat eine tüchtige sachkundige Kraft gefunden. Er nahm sich seiner Aufgabe mit so großem Eifer an, daß, abgesehen von einer unberechtigten Beschwerde, Klagen über das bremische Extrapostwesen in seiner zwanzigjährigen Amtszeit nicht mehr laut wurden. Als er im September 1851 seines vorgerückten Alters wegen von den Geschäften zurücktrat, erhielt er in seinem Sohne Gerhard Heinrich, der von Beruf Tierarzt war, einen geeigneten Nachfolger. Dieser bekleidete bald auch das Amt des hannoverschen Posthalters in Bremen.

Unter dem erdrückenden Wettbewerb, den in steigendem Maße die Eisenbahn und, auf der Bremen-Hamburger Route, auch Lohnfuhrwerke aller Art den Per-
sonenposten bereiteten, gingen diese von der Mitte des 19. Jahrhunderts ab mehr

und mehr zurück, und die Extraposten sahen sich bald zu gänzlicher Bedeutungslosigkeit verurteilt. Nach einem Schreiben des Generalpostdirektoriums in Hannover aus September 1854 hatte sich damals schon der hannoversche Extrapostverkehr dermaßen verringert, daß wöchentlich im Durchschnitt nur noch eine Extrapost vorkam. Über den Umfang des bremischen Extrapostverkehrs liegen uns für denselben Zeitraum Unterlagen leider nicht vor, doch werden die Verhältnisse hier nicht besser gewesen sein, obwohl im Jahre 1829 noch bis zu zwanzig Extraposten in der Woche gefahren wurden. Durch diesen Verkehrsrückgang verminderte sich der Erwerb der Posthalter, ihre Einrichtungen wurden beträchtlich entwertet. Es war daher den Posthaltern nicht zu verübeln, wenn sie unter solchen Umständen versuchten, sich anderweitig schadlos zu halten.

Anfang 1855 wurden die bremischen Omnibusfahrer beim Senat vorstellig, dem Posthalter Kirchhoff und Konsorten die von ihnen eingerichtete Diligencefahrt zwischen Bremen und Hamburg, wenigstens deren Betrieb mit Extrapostpferden, zu untersagen. „Bereits seit 16 Jahren“, rühmen sie, „haben wir Omnibusfahrten nach sämtlichen im Umkreise von 16 Meilen um Bremen liegenden Städten [u. a. nach Hamburg] eingerichtet, seit etwa 3 Jahren eine Schnelfahrt hergestellt und seit 1. Oktober v. J. eine Courrierfahrt (mit erwärmten Wagen) damit verbunden... Alles dieses steht nun gegenwärtig auf dem Spiele, und soll, wie es scheint, von einem einzigen hiesigen Bürger untergraben und successive ruiniert werden.“ Die Eingabe trägt 15 Unterschriften, darunter diejenigen von W. Neufkirch jr., Wilhelm Neufkirch Wwe. und Hillmann.

Die angestellten Ermittlungen ergaben folgenden Tatbestand. Kirchhoff hatte gemeinsam mit den Posthaltern in Ottersberg, Rotenburg, Tostedt und Harburg in Form einer Aktiengesellschaft eine sogenannte Diligence (Schnellpost) geschaffen, die bereits seit dem 21. August 1854 täglich einmal in jeder Richtung verkehrte. Kirchhoff ließ nur zwischen Bremen und Ottersberg fahren, doch leitete er den ganzen Betrieb, dessen Expedition zuerst im Hotel „Hannoversches Haus“ des Gastwirts Ziesenis, Ostertorstraße 24, untergebracht war. Die Fahrten wurden mit einem Gespann von vier Extrapostpferden ausgeführt. Die Postillione gebrauchten das Posthorn und trugen Uniform. Um die für die Benutzung von Extraposten vorgesehenen Formen zu wahren, bestellte Ziesenis jedesmal aufs neue die Extrapostpferde, die dann vom Posthalter Kirchhoff hergegeben wurden. Hiermit war der Senat, wenn er auch gegen die neue Verbindung als solche nichts einzuwenden hatte, nicht einverstanden. Er sah darin die Vortäuschung eines postalischen Unternehmens und verbot dem Kirchhoff, die Diligencefahrten als Extraposten zu betreiben. Kirchhoff machte demgegenüber geltend, daß die Posthalter bei dem ständig zunehmenden Abgang der Reisenden auf die Eisenbahn beim gewöhnlichen Extrapostbetrieb nicht mehr auf ihre Rechnung kommen könnten und sich daher genötigt sähen, zu außergewöhnlichen Mitteln zu greifen; im übrigen ständen der von der Gesellschaft geübten Benutzung der Extraposteinrichtungen keinerlei gesetzliche Bestimmungen im Wege. Das hannoversche Generalpostdirektorium wäre seinen Kollegen in Ottersberg usw. entgegengekommen, auf der ganzen Route würden die Fahrten mit hannoverscher Genehmigung betrieben, und nur Bremen beanstandete die äußeren

Formen des Unternehmens. Da das Generalpostdirektorium auf Anfrage erklärte, daß es den Dilligencebetrieb zwar nicht ausdrücklich genehmigt, ihn aber auch unter Berücksichtigung der prekären Lage der Posthalter nicht beanstandet hätte, zog der Senat den Einspruch gegen den extrapostmäßigen Betrieb der Dilligencefahrten wieder zurück und wies die Forderungen der Omnibusfahrer ab.

Jetzt konnte die Dilligence, vierspännig unter Posthornklang, unangefochten ihren Weg machen (s. Abb. 51), geleitet von Postillionen in Uniform aus dunkelgrünem Tuch mit rotem Kragen. Im geräumigen Eilwagen, der 17 Personen und eine große Menge von Reisegepäck fassen konnte¹⁰⁷, fuhren die Passagiere um 6¹/₄ Uhr abends von der Domsheide Nr. 10 ab, wo sie in einem Neubau seit 1859 das „Comptoir der Courir- und Dilligencefahrt“ befand (s. Abb. 52), und trafen nach viermaligem 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 zwölf Brote in der ersten und zwei Taler in der zweiten Klasse.

Am 1. Juni 1874 wurde die Schnellpost von der Eisenbahn Bremen–Hamburg abgelöst.



Das Stadthaus in Bremen, um 1840, wo der Postwagen bei der Rückkehr aus Hamburg vorfuhr.

¹⁰⁷ Nach dem Bericht eines Zeitgenossen waren die Schnellpostwagen „massige Ungetüme auf Rädern. Das Mittelstück bildete eine breite geschlossene Postkutsche mit sechs gepolsterten und bequem ausgelegenen Plätzen erster Klasse; für zwei gleichwertige Plätze gab der überdachte, seitlich geschützte, sonst offene Vorbau neben dem Postillionsitz Raum, während hinten ein Omnibus mit minder bequemen hölzernen Bänken für Reisende zweiter Klasse angelegt war. Aber diese, auf dem Verdeck mit Reisegepäck und Frachtkisten hochbeladenen Kolosse legten, mit Vieren vom Bod gefahren, bei viermaligem Pferdewechsel unterwegs, so ziemlich die ganze Strecke, die nennenswerte Terrainschwierigkeiten nicht bot, im flotten Trab zurück.“ (Vgl. die reizend geschriebene Plauderei „Im Eilwagen von Hamburg nach Bremen“, Brem. Nachr. vom 22. 3. 1925.)

Die „Aktiengesellschaft“ dachte freundlicher über ihre Dilligence, in der erstmaligen Bekanntmachung der Schnellpost in den Bremer Nachrichten vom 30. September 1854 heißt es: „Die Wagen sind sehr elegant und bequem, und werden denselben ein Conducateur und eine Coursuhr beigegeben, so daß Bequemlichkeit und Schnelle mit Accurateffe und Ordnung vereint sein wird. Nur in Rotenburg findet ein Aufenthalt von 20 Minuten Statt, auf den übrigen Stationen nur 5 Minuten.“ (Unterschrift: Die Actiengesellschaft der Dilligencefahrten per Extrapostpferden).

Anlage 21

Landboten, Amtsboten; Postzwang.

In Artikel 23 der Königlichen Verordnung vom 9. September 1819, betreffend die Übertragung der Würde und des Amtes eines Erb-Landpostmeisters an das fürstliche Haus Thurn und Taxis, wurde bestimmt, daß wegen Wiedereinführung des Landbotenwesens im Königreich nach Rücksprache mit der fürstlichen Postverwaltung und mit Rücksicht auf die bereits mit dem Erb-Landpostmeister vertragsmäßig festgesetzten Grundsätze eine besondere Verordnung zu erlassen sei.

Diese Bestimmung fand ihre Ausführung durch die Königliche Verordnung vom 16. Februar 1821, betreffend die Einführung des Landboten- und Güterfuhrwesens. Ihr wichtigster Inhalt besteht in den folgenden Bestimmungen:

I. Alle Versendungen von Briefschaften, Geldern und andern Gegenständen, für welche ein Portofreium besteht, sollen durch die Post geschehen. Auch bei allen andern Versendungen haben die königlichen Stellen sich der Post zu bedienen.

II. Zur Beforgung des übrigen öffentlichen und Privatverkehrs innerhalb des Königreichs dürfen nach allen Richtungen gehende, reitende und fahrende Boten sich hin- und hergeben. Sie dürfen jedoch, Nothfälle ausgenommen, unterwegs die Pferde nicht wechseln.

Auf denjenigen Straßen, wo kein regelmäßiger Postenlauf besteht, sind die Landboten und Güterfuhrleute in der Beförderung von Gegenständen nicht beschränkt. Ebenso ist jeder Bote und Fuhrmann, der von einem Ort ohne Postamt ausgeht, berechtigt, Briefe und sonstige Sachen sowohl für seinen Bestimmungsort, selbst wenn daselbst ein Postamt sich befindet, als auch für die Unterwegsorte und die im Umkreis seines Bestimmungsorts liegenden Ortschaften, sofern in diesen kein Postamt ist, zu befördern.

Stehen jedoch beide Orte, für deren gegenseitigen Verkehr ein Bote oder ein ordinäres Fuhrwerk aufgestellt ist, durch eine Post in Verbindung, so treten folgende Beschränkungen ein:

a) In Hinsicht auf die Beförderung von Paketen und sonstigen Gütern haben sich die Landboten z. nach einem Verzeichniß zu richten, worin die Gegenstände aufgezählt sind, deren Beförderung ausschließlich der Post vorbehalten ist.

b) Briefe darf der Landbote zwischen seinem Abgangs- und seinem Bestimmungsort hin- und herbefördern, selbst wenn zwischen beiden eine Postverbindung besteht, nach den Unterwegsorten und den im Umkreis seines Bestimmungsorts liegenden Ortschaften aber nur dann, wenn dort kein Postamt ist.

c) Dem Landboten ist verboten, postzwangspflichtige Gegenstände an andere Landboten zu übergeben oder von diesen zu übernehmen.

d) Der Landbote darf an den für den Abgang der reitenden und fahrenden Posten bestimmten Tagen nicht an denselben Ort, wie die Post, abgehen, den Fall ausgenommen, daß die Post alle Tage ginge.

e) Auf Straßen, auf denen regelmäßig die fahrende Post verkehrt, darf der Landbote zu seinem Gewerbe sich keiner Kutsche, Kalesche oder eines ähnlichen Gefährts bedienen; er darf jedoch auf seinem Wagen auch Reisende befördern und zu diesem Zweck auf dem Wagen einen Sitz einrichten.

III. Ins Ausland sollen weder Briefe noch Pakete, die im Inland mit der Post zu versenden sind, durch Boten gebracht werden.

IV. Ein Ordinariifuhrwerk in Kutschen, Kaleschen oder ähnlichen Gefährten darf auf Straßen, worauf regelmäßig der Postwagen geführt wird, nicht gehen, es sei denn von dem Erb-Landpostmeister im Wege der Verpachtung, die ihm vorbehalten ist, zugelassen.

V. Die Aufstellung von Landboten bleibt den Gemeinden und Amtsförperschaften unter der Aufsicht der Oberämter überlassen. Zuvor sind aber die Postämter zu hören, welche in dem Ort, aus dem der Bote abgehen oder an der Straße, die er einhalten soll, sich befinden. Ihre Erinnerungen sollen, wenn sie begründet sind, Beachtung finden.

Als Landboten sollen rechtschaffene, im Lesen, Schreiben und Rechnen hinreichend erfahrene Männer angenommen werden und sie sollen angemessene Sicherheit leisten.

Der General-Postdirektion sind von den Kreisregierungen Verzeichnisse der aufgestellten Landboten mitzutheilen. In diesen Verzeichnissen muß der Name des einzelnen Boten, der Ort, von welchem und der Tag, an welchem er abgeht oder abfährt, der Ort, wohin er sich begibt, die Straße, welche dem Boten vorgeschrieben ist, und der Betrag seiner Sicherheitsleistung aufgeführt sein. Von eintretenden Änderungen ist der General-Postdirektion gleichfalls Kenntniß zu geben.

VI. Den Oberämtern liegt es ob, die ihnen von den Postbeamten angezeigten Verfehlungen gegen diese Verordnung und die Postgesetze zu untersuchen und die Strafen in ihrer Zuständigkeit zu erkennen oder die Akten an die zuständige Behörde weiterzugeben. In Ansehung der Strafen bleibt es bei den früheren Bestimmungen; insbesondere besteht bei Portohinterziehungen die Strafe in dem zehnfachen Betrag des tarifmäßigen Postportos.*) Gegen denjenigen, der ein Ordinariifuhrwerk (Ziffer IV) sich anmaßt, ist auf eine Strafe von 10 Reichsthalern zu erkennen.

Durch diese Botenordnung wurde der seit 1806 bestehende Postzwang im wesentlichen aufrecht erhalten und förmlich bestätigt. Es ist nicht zu verkennen, daß diese Botenordnung bei den unzulänglichen Posteinrichtungen den Bedürfnissen des Verkehrs wenig entsprach und daß sie das Privatbeförderungsgewerbe stark benachteiligte; es ist daher begreiflich, daß sie fortwährenden Angriffen, auch in der Ständekammer, ausgesetzt war.

Anlage 22 (2 Blatt)

Vertrag
mit dem
Königlicher Postmeister Johannard Saales
über die Besorgung der Postbeförderungen
zwischen *Saales* und *Provenchères*,
6 Kilometer,
mittelst
Privat-Personenfuhrwerks.

Zwischen dem Kaiserl. Post-~~meister~~ *Distel*
in *Saales* und dem Privat-Fuhrunternehmer *Johannard*
Saales ist heute, im Auftrage der Kaiserl. Ober-Postdirection
in *Brachburg*, vorbehaltlich der Genehmigung und der Bestätigung
derselben, nachstehender Vertrag vom 16^{ten} December 1890, ab
die jethmaligen von zwei Jahren und dem
weiter auf unbefristete Zeit unter
Postbefehl eines fuhrunternehmerigen Kön.
Sigilarschrift abgepfloffen werden.

§ 1.

Der *Königlicher Postmeister Johannard* verpflichtet sich,
zwischen *Saales* und *Provenchères*
ein regelmässiges, täglich *nimmliches* Personenfuhrwerk zu unterhalten,
mit demselben alle zwischen den Kursorten vorkommenden Postsendungen,
sowie die zwischen den Postanstalten des Kurzes und den Bewohnern der
Untersortorte auszutauschenden verschlossenen Posttaschen zu befördern
und für die jedesmalige gleichzeitige Fortschaffung sämtlicher Postsen-
dungen zu sorgen. Diese Verpflichtung erstreckt sich nicht allein auf die Sen-
dungen nach und von den Postanstalten bzw. Posthilfsstellen, welche zur
Zeit der Vertragschliessung bereits bestehen, sondern auch, und zwar ohne
Erhöhung der vereinbarten Vergütung, auf die Beförderung der Postsachen
nach und von denjenigen Postanstalten und Posthilfsstellen, welche etwa im
Laufe des Vertrags an dem Kurze zur Einrichtung gelangen sollten.

Die Wagenfuhrer sind verpflichtet, unterwegs gewöhnliche Briefe vom
Publikum unmittelbar entgegenzunehmen und an die nächste Postanstalt
abzugeben. Briefsendungen, sowie Zeitungen zu dem Zwecke anzunehmen,
um dieselben ohne Vermittelung der Postanstalt an die Empfänger weiter zu
geben, ist nicht gestattet. Der Postverwaltung wird das Recht eingeräumt, für
jeden Fall einer heimlichen Beförderung von Gegenständen der oben bezeich-
neten Art, welcher nicht schon nach §. 27 unter 1 des Postgesetzes vom
28. Oktober 1871 strafbar ist, mag die Beförderung von dem Unternehmer
oder Wagenfuhrer ausgehen, gegen den Unternehmer ohne Weiteres Strafen
bis zur Höhe von 6 Mark festzusetzen und von der nächsten fälligen Theil-
zahlung der Fuhrvergütung in Abzug zu bringen. Der Unternehmer ist ausser-
dem verpflichtet, auf Verlangen der Postverwaltung den schuldigen Wagen-
fuhrer sogleich aus seinem Dienste zu entlassen.

- 2 -

§. 2.

Die zu den Beförderungen einzustellenden Wagen müssen den von der Post-
verwaltung festzusetzenden Vorschriften entsprechen, insbesondere dauerhaft
gebaut und von anständiger Beschaffenheit sein, auch von dem Unter-
nehmer jederzeit in gutem und diensttauglichem Zustande erhalten
und regelmässig, d. h. nach jeder Fahrt, äusserlich und im Innern
gereinigt werden.

Die Benutzung von Wagen, die diesen Anforderungen nicht genügen, kann
dem Unternehmer durch die Kaiserl. Ober-Postdirection untersagt werden.

Die zu den Postbeförderungen zu verwendenden Pferde müssen dienst-
tüchtig sein, die Geschirre müssen eine zweckentsprechende Einrichtung haben,
von dauerhafter Beschaffenheit sein und in reinlichem Zustande erhalten
werden. Als Postillone oder Wagenfuhrer (Couriere) dürfen nur im Fuhrer geübte
und sonst in jeder Beziehung zuverlässige Leute Verwendung erhalten. Als be-
sonderes Abzeichen habes dieselben vorerst ein auf Kosten des Unternehmers
von der Postverwaltung zu beziehendes Armband zu tragen.

§. 3.

Die zu befördernden Postsachen müssen in besondere verschliessbare
Räume verladen werden, zu denen die Schlüssel in je einem Satze den be-
treffenden Postanstalten zu überweisen sind. Dem Wagenfuhrer dürfen
die Schlüssel nicht übergeben werden. Die etwa vorhandenen Aushülfs-
schlüssel dürfen nicht in den Händen des Unternehmers verbleiben, vielmehr
sind dieselben bei der Postanstalt am Wohnorte des Unternehmers zu ver-
wahren. Die Wagenräume werden im Beisein des Wagenfuhrers durch
Beamte oder Unterbeamte der Postanstalten geöffnet und geschlossen. Diese
Räume müssen den Bedürfnissen der Postverwaltung entsprechend ein-
gerichtet, im Besonderen mit guten Verschlüssen versehen und im In-
nern mit Eisenblech bekleidet sein. Bei der Uebernahme der Postsendun-
gen hat der Fuhrer des Fuhrwerks über die empfangenen Brief- und Fahr-
postbeutel, Pakete mit und ohne Werthangabe, sowie Einschreibepackete
Quittung zu leisten. Die Uebergabe der Brief- und Fahrpostbeutel, der
Pakete mit Werthangabe und der Einschreibepackete erfolgt einzeln
auf Grund eines Lade-Zettels mittels Verlesens, die Pakete ohne
Werthangabe werden der Stückzahl nach im Ganzen übergeben; der
Fuhrer des Fuhrwerks hat die Gegenstände bei der Uebernahme in
Bezug auf die äussere Beschaffenheit, namentlich auch in Bezug auf
den Zustand der Siegel, zu besichtigen und, falls sich dabei Aus-
stellungen ergeben, deren Beseitigung zu verlangen.

Die Ablieferung der Ladung erfolgt bezüglich der Brief- und Fahrpost-
beutel, der Sendungen mit angegebenem Werthe und der Einschreibepackete
einzeln mittels Verlesens, bezüglich der Pakete ohne Werthangabe im Ganzen
der Stückzahl nach.

Die zu der Ladung gehörigen Begleitpapiere, sowie die unterwegs ent-
gegengenommenen Briefsendungen sind während der Fahrt in einer ledernen
Tasche, welche der Fuhrer des Fuhrwerks um den Hals zu tragen hat, sorgsam
zu verwahren und gegen Nässe zu schützen. Diese Tasche ist von dem Fuhr-
unternehmer auf eigene Rechnung zu beschaffen.

§. 4.

Sofern nach dem Ermessen der betreffenden Postanstalt in einzelnen Fäl-
len, zu grösserer Sicherheit der Postsendungen, die Mitgabe eines besonderen
Begleiters erforderlich sein sollte, hat die Beförderung desselben, sowie seine
Rückbeförderung bei der nächsten Fahrt unentgeltlich zu geschehen.

— 3 —

§ 3.

Die Festsetzung der Abgangs-, Beförderungs- und Ankunftszeiten des Fuhrwerks bleibt der Kaiserl. Ober-Postdirection in Strassburg (Els.) überlassen.

Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass der jedesmalige Führer des Fuhrwerks zur Empfangnahme bzw. Abgabe der Postsachen zu den festgesetzten Zeiten bei den Posthäusern vorkommt und die Abfahrts-, Beförderungs- und Ankunftszeiten pünktlich innehat. Der regelmässige Gang des Fuhrwerks wird durch Mitgabe eines Stundenzettels überwacht.

Die vorgekommenen Versäumnisse werden in dem Stundenzettel ersichtlich gemacht; dieselben sind von dem Führer des Fuhrwerks durch Unterschrift anzuerkennen. Ungerechtfertigte Versäumnisse können von der Kaiserl. Ober-Postdirection, welche allein darüber zu entscheiden hat, ob eine Versäumnisse entschuldbar ist oder nicht, mit einer Strafe bis zu drei Mark für jeden einzelnen Fall geahndet werden; der Postverwaltung gegenüber haftet der Unternehmer allein für die Berichtigung der festgesetzten Geldstrafe.

§ 6.

Die Personen-Beförderung ist als eigene Sache des Unternehmers lediglich diesem überlassen; es dürfen jedoch bei den Beförderungen nicht mehr Personen mitgenommen werden, als Plätze für Reisende in den Wagen vorhanden sind. Die Anzahl der Plätze ist in den Wagen durch Nummerschilder zu bezeichnen.

§ 7.

Der Unternehmer haftet der Postverwaltung nach Massgabe der Bestimmungen in Art. 395, 397 und 400 des Handelsgesetzbuchs für den Schaden, welcher durch Verlust, Beschädigung oder verzögerte Beförderung an den Postsachen entsteht, und zwar von dem Augenblicke an, wo der Führer des Fuhrwerks über die Ladung die im § 3 dieses Vertrags vorgeschriebene Quittung ausstellt, welche zugleich als Auerkennung der guten äusseren Beschaffenheit der Ladung gilt, bis zu der gemäss § 3 u. a. O. erfolgten Ablieferung. Bei Berechnung des Betrages des Schadens sind diejenigen gesetzlichen oder vertragsmässigen Bestimmungen massgebend, nach welchen die Postverwaltung ihrerseits dem Publikum Ersatz zu leisten hat.

Diesem Betrage treten die etwaigen Untersuchungskosten hinzu.

§ 8.

Für die nach diesem Verträge übernommenen Verpflichtungen empfängt der Unternehmer aus der Kaiserl. Ober-Postkasse in Strassburg (Els.) durch Vermittelung der Kaiserl. Postanstalt in Laales eine Vergütung von 550 Mark, geschrieben hundertfünfzig Mark jährlich, in Monatsbeträgen am Monatsende zahlbar.

§ 9.

Der Unternehmer darf ohne Vorwissen und Genehmigung der Kaiserl. Ober-Postdirection die ihm übertragenen Leistungen nicht in Aftpacht geben.

§ 10.

Kommt der Unternehmer seinen Verpflichtungen nicht nach, so ist die Kaiserl. Ober-Postdirection berechtigt, dieselben auf seine Kosten erfüllen zu lassen oder den Vertrag sofort aufzuheben.

— 4 —

§ 11.

Stirbt der Unternehmer innerhalb der im Eingange des Vertrags festgesetzten Zeit, so ist der Vertrag aufgehoben; seine Erben sind jedoch gehalten, denselben auf Verlangen der Postverwaltung noch drei Monate nach dem Tode ihres Erblässers fortzusetzen.

§ 12.

Die Gestellung einer besonderen Kaution wird nicht verlangt. Wenn der Unternehmer die in dem gegenwärtigen Verträge übernommenen Verbindlichkeiten nicht erfüllen sollte, so ist die Postverwaltung berechtigt, die von dem Unternehmer nach Massgabe dieses Vertrags zu zahlenden Strafen, Schadenbeträge und Kosten von der ihm nach § 8 zu gewährenden Vergütung in Abzug zu bringen.

Dieses Recht steht der Postverwaltung namentlich dann auch zu, wenn es sich um die Sicherstellung solcher Ansprüche handelt, welche sie in Gemässheit der §§ 7 und 10 dieses Vertrags geltend zu machen hat. In sämtlichen vorbezeichneten Fällen soll die Ober-Postdirection berechtigt sein, die Geldschuld des Unternehmers vorläufig festzusetzen und sich durch die Einbehaltung des Betrags von der demnächst fällig werdenden Postfuhrvergütung bezahlt zu machen.

§ 13.

Dieser Vertrag erhält verbindende Kraft für die Postverwaltung erst durch die Bestätigung der Kaiserl. Ober-Postdirection in Strassburg (Els.). Erfolgt diese Bestätigung nicht, so hat der Unternehmer kein Recht, auf Erfüllung des Vertrags oder auf Entschädigung zu klagen.

Der Unternehmer trägt den gesetzlichen Stempel, sowie die Einregistrierungskosten für die Ausfertigungen und Begünstigungen des Vertrags.

Gegenwärtiger Vertrag ist zweifach gleichlautend ausgefertigt und von beiden Theilen, unter Zuziehung zweier Zeugen, unterschrieben worden.

So geschehen zu Laales, am 2. December Eintausend-

acht-hundert und zwanzig
 gez. L. Jeamard
Führer des Fuhrwerks
 gez. Unteroffizier
Organisations

Distel
Postverwalter
Henrich
Postgehilfe

als Unterschrifts-Zeuge.

als Unterschrifts-Zeuge.

Strassburg, den 3. December 1890

Der vorstehende Vertrag wird hierdurch genehmigt und bestätigt.

Der Kaiserliche Ober-Postdirector.

gez. Hagemann.

Gemäss Punkt 6 durfte der Privat-Fuhrunternehmer auch Personen befördern.

Nr. 67.

Circulare

der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns.

Mit dem Reglement und Tariffe für Privat-Unternehmungen periodischer Personen-
Transporte zu Lande.

Laut hohen Hofkanzley-Decretes vom 11. v. M. ist für Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte zu Lande das in der Nebenlage befindliche Reglement sammt Tariff festgesetzt worden.

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.

Jene Unternehmer, welche den Fortbetrieb ihrer mit Bewilligung der politischen Obrigkeit auf Post-Straßen bereits bestehenden periodischen Fahrten beabsichtigen, haben nur unter Beybringung der politischen Lizenz in Gemäßheit des §. 24 des Reglements, um die Vorschreibung bey der k. k. Obersthof-Postverwaltung der Provinz, in welcher die Unternehmung ihren Sitz hat, längstens bis 1. November 1839 einzuschreiten. Sind die Unternehmer solcher periodischer Fahrten Postmeister, so haben sie ihr dießfälliges Einschreiten mit allen Erfordernissen, in Gemäßheit des §. 28 des Reglements, bis zu dem eben bemerkten Zeitpunkte unmittelbar bey der k. k. obersten Hof-Postverwaltung anzubringen, wornach die Erledigung im Wege der k. k. Ober-Postverwaltung jener Provinz, wo die Unternehmung ihren Sitz hat, erfolgen wird.

Wien am 1. October 1839.

Johann Salaske Freyherr von Gestieticz,
Nieder-Oester. Regierungs-Präsident.

Joseph Felner,
Nieder-Oester. Regierungsrath.

Reglement und Tarif

für

Privat-Unternehmungen von Personen-Transporten mittelst periodischer Fahrten zu Lande.

Zur Vollziehung des §. 26 des Postgesetzes vom 5. November 1837, welchem zu Folge Personen-Transporte mittelst periodischer Fahrten zu Lande, wie sie in dem Staatsvorbehalte begriffen sind, auch von Privat-Unternehmern gegen eine an die Post-Casse zu zahlende Gebühr betrieben werden können, hat die k. k. allgemeine Hofkammer im Einvernehmen mit der k. k. vereinten Hofkanzlei in Folge allerhöchster Entschliessung Seiner k. k. Majestät vom 13. November 1838 folgende Bestimmungen festzusetzen gefunden, an welche sich hinsichtlich auf die Art und Weise der Bewilligung und der Ausübung solcher Unternehmungen, wie auch in Betreff der Bemessung und Einhebung der von denselben an die Post-Casse zu entrichtenden Gebühr zu halten sein wird.

I. Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Den Bestimmungen des gegenwärtigen Reglements unterliegen alle Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte auf Poststraßen, wobei ein Pferdewechsel vor zurückgelegten zwölf Meilen vorgenommen wird.

Unter Pferdewechsel ist jedoch zu Folge allerhöchster Entschliessung vom 13. November 1838 nicht allein der Wechsel der Bespannung an einem und demselben Wagen sondern auch der von den Fuhrunternehmern voraus bestimmte regelmäßig eingeleitete Personen-Transport auf verschiedenen Wägen mit anderer Bespannung zu verstehen.

Hiernach zerfallen die einer Abgabe an die Post-Casse unterliegenden periodischen Personen-Transporte auf den Poststraßen:

- I. in Unternehmungen, wobei die Bespannung an einem und demselben Wagen gewechselt wird, (II. Abschnitt unter A) und
- II. in Unternehmungen, mittelst welchen Reisende auf verschiedenen Wägen mit anderer Bespannung regelmäßig weiter befördert werden (II. Abschnitt unter B).

§. 2.

Die Verleihung der Befugnisse zu den im §. 1 angedeuteten Unternehmungen ist mit Ausnahme jener, wobei Postmeister als Unternehmer der unter 1. bezeichneten Personen-Transporte mit Pferdewechsel auftreten wollen (§. 27) den politischen Behörden nach Maßgabe ihres Wirkungskreises und der darüber bestehenden Gesetze zuständig. Die politische Behörde, welche ein solches Befugnis erteilt, wird davon die politischen Obrigkeiten aller jener Orte in Kenntniß setzen, an welchen die bewilligte Unternehmung einen Pferdewechsel auszuüben beabsichtigt.

Die Vorschreibung der von den Unternehmern an die Post-Casse zu zahlenden tariffmäßigen Gebühr, die Einhebung derselben, wie auch die Handhabung der Postgesetze und des gegenwärtigen Reglements, so weit es diese letzteren berührt, ist den die Verwaltung des Post-Gefälles leitenden Behörden vorbehalten.

Vor erlangter Gebührevorschreibung von Seite der Postbehörde und vor Berichtigung der ersten vierteljährigen Gebühr-Rate oder Leistung einer Caution im Betrage der vierteljährigen Gebühr (§. 7) darf die von der politischen Behörde bewilligte Unternehmung nicht ausgeführt werden.

§. 3.

Die dem Betriebe der bewilligten Unternehmungen periodischer Personen-Transporte gewidmeten Wägen müssen mit der Benennung, welche ihnen allenfalls gegeben wurde, mit dem Namen des Unternehmers und mit den beiden Endorten, zwischen welchen sich die Unternehmung bewegt, auf beiden Seiten auf eine haltbare und deutlich wahrnehmbare Weise zugleich aber auch mit dem Nummer des Wagens bezeichnet werden (§. 25).

Von der Postbehörde wird den Unternehmern für jeden einzelnen Wogen ein metallenes Schild verabfolgt werden, welches zur Unterscheidung von anderen, der Gebühr an die Post-Casse nicht unterliegenden Fuhrunternehmungen zur offenen Ansicht an jener Stelle des Wagens befestigt werden muß, welche von der Postbehörde hierzu angedeutet werden wird.

Der Verlust eines solchen Schildes oder eine wesentliche Beschädigung desselben muß bei der Landes-Postbehörde sogleich angezeigt werden (§. 10).

§. 4.

Wenn ein Wagen der in Frage stehenden Unternehmungen ohne die im §. 3 angeordneten Abzeichen betreten würde, so verfällt der Unternehmer in die im I. Absätze des §. 433 des Strafgesetzes über Gefährs-übertretungen vorgesehene Geldstrafe.

§. 5.

Keine Unternehmung periodischer Personen-Transporte erhält durch die erlangte Bewilligung zur Ausübung ein ausschließendes Recht, sondern es können auf einer und derselben Poststraße und zwischen den nämlichen Endpunkten auch andere Personen oder Gesellschaften die Bewilligung zu derlei Unternehmungen gegen Entrichtung der tariffmäßigen Gebühr an die Post-Casse erlangen.

§. 6.

Die erlangte Befugniß darf in keiner Art überschritten werden, und die Post-Inspectorate und Postmeister sind angewiesen, darüber zu wachen, ob jede Unternehmung sich innerhalb der Grenzen der ihr erteilten Concession (§§. 18 u. 23) bewege, und im entgegen gesetzten Falle das Verfahren gegen den Unternehmer nach dem Strafgesetzbuche über Gefährdungen herbei zu führen.

In Absicht auf die in der Concession festgesetzte Zahl der Pferde, welche zu jeder Fahrt verwendet werden dürfen, wird der Gebrauch von Vorspannpferden in jenen Fällen nicht beanständet werden, wo auch den Postmeistern bei Beförderung der Eil- oder Kalleposten mit Rücksicht auf die Local- oder Witterungsverhältnisse die Zuspannung von Vorspannpferden gestattet ist.

§. 7.

Die an die Post-Casse zu entrichtende Gebühr wird den Unternehmern nach den in dem angehängten Tariffe für die verschiedenen Arten der Unternehmungen festgesetzten Abstufungen vorgeschrieben. Die Entfernungen, auf welche ein Pferdewechsel Statt findet, werden von der Postbehörde im Einvernehmen mit der Straßenbau-Direction constatirt, und hiernach der tariffmäßige Gebührensatz für jede einzelne Straßenstrecke, nach deren Zurücklegung ein Wechsel der Pferde Statt findet, bemessen.

Es steht den Unternehmern frei, entweder eine Caution im vierteljährigen Betrage der Gebühr an die Post-Casse in Barem in Conventions-Münze oder in Staatspapieren nach dem Coursverthe zu erlegen, oder dieselbe fideiussorisch sicher zu stellen, oder aber die Gebühr, welche nach dem Jahresbetrage in vierteljährigen Raten bemessen wird, voraus zu bezahlen, während bei geleisteter Caution die Zahlung binnen 14 Tagen nach Ablauf jedes Quartals zu entrichten ist. Nur in den Fällen, wo mit Rücksicht auf die Jahreszeit der Umfang der Unternehmung zeitlich ausgedehnt oder vermindert, und dieses in der Concession vorgesehen werden sollte (§. 17 unter f und

1 *

§. 18) wird die Gebührvorschriftung nicht nach dem Jahresbetrage, sondern für die einzelnen Quartale besonders vorgenommen werden.

Die Zahlung der Gebühr ist von den Unternehmern an jenes Postamt zu leisten, an welches dieselben von der Postbehörde zu diesem Ende gewiesen werden.

§. 8.

Die Theilnahme der Postmeister an der von den Privat-Unternehmungen an die Post-Casse zu zahlenden Gebühr, wie auch die Bedingungen, unter welchen dieselben periodische Personen-Transporte auf eigene Rechnung gegen Zahlung einer Gebühr an die Post-Casse unternehmen dürfen, werden durch den III. Abschnitt dieses Reglements festgesetzt.

§. 9.

Die wechselseitigen Verhältnisse zwischen den Unternehmern und den Personen, welche von den bewilligten Unternehmungen periodischer Personen-Transporte Gebrauch machen, sind nach den allgemeinen Gesetzen zu beurtheilen, und es hat bei Streitigkeiten zwischen denselben das ordentliche Verfahren einzutreten.

§. 10.

In Absicht auf die Erldschung und die Zurücknahme der erteilten Befugnisse haben die für Gewerbsbefugnisse bestehenden Vorschriften zu gelten.

Bei Erldschung oder Zurücknahme der Befugnisse findet die Zurückzahlung der an die Post-Casse etwa vorausbezahlten Gebühr (§. 7) in dem Maße Statt, als sie für Fahrten geleistet wurde, welche nicht mehr unternommen werden konnten.

Die an die Post-Casse zu entrichtende Gebühr muß jedoch so lange bezahlt werden, bis der Postbehörde die Einstellung der Unternehmung angezeigt, und dieselbe wirklich erfolgt ist, in welchem Falle die gleichzeitige Zurückstellung des von der Post-Casse zur Bezeichnung der Wagen ausgefolgten metallenen Schildes (§. 3) an diese letztere Statt finden muß.

§. 11.

Gleichwie die Unternehmer den bestehenden Gewerbs-, Polizei-, Sanitäts- und Gefällsgesetzen unterworfen sind, so haben sie sich auch jenen besondern Anordnungen der competenten Behörden zu fügen, welche mit Rücksicht auf die Eigenthümlichkeit ihrer Unternehmungen im Interesse der Staats- und Gewerbs-Polizei, des öffentlichen Gesundheitswohles und der Staatsgefälle gebothen seyn sollten.

§. 12.

Unternehmer, welche den in der gegenwärtigen Vorschrift enthaltenen Anordnungen, so weit sie die

Postgesetze berühren, entgegen handeln, verfallen in die durch das Strafgesetz über Gefährsübertretungen ausgesprochenen Strafen nach dem für die Handhabung dieses Gesetzes vorgezeichneten Verfahren.

§. 13.

Gegen Entscheidungen der unteren Behörden bleibt den Unternehmern, so weit sie die Gewerbs-Concession betreffen, der Recursweg an die höheren politischen, so weit sie dagegen die an die Post-Casse zu zahlende Gebühr zum Gegenstande haben, an die zur Verwaltung des Postgefälls aufgestellten höheren Behörden gegen Beobachtung der Frist von 14 Tagen bei Recursen an die Provinzial-Behörden und von 6 Wochen bei Recursen an die Hofstellen oder an die oberste Postpost-Verwaltung in Wien offen.

II. Abschnitt.

Besondere Bestimmungen.

A.

Unternehmungen periodischer Personen-Transporte, wobei die Bespannung an einem und demselben Wagen gewechselt wird.

§. 14.

Die Bewilligung zur Ausübung solcher Unternehmungen ist bei der zu Gewerbs-Concessionen berufenen politischen Behörde des Ortes, wo dieselben ihren Sitz haben, d. i. wo die Haupt-Casse und die Bücher derselben geführt werden sollen, anzusuchen (§. 2).

§. 15.

Die Concession kann sowohl von einzelnen Personen als auch von Mehreren, welche zu diesem Zwecke in Verbindung treten, nachgesucht werden. Im letzteren Falle haben die Theilnehmer einen Geschäftsführer zu bevollmächtigen, und namhaft zu machen, welcher allen in der gegenwärtigen Vorschrift enthaltenen Bestimmungen unter Withaftung der übrigen Gesellschaftsglieder nachzukommen hat.

§. 16.

In Beziehung auf die persönlichen Eigenschaften des Unternehmers oder des bevollmächtigten Geschäftsführers einer Gesellschaft, so wie in Absicht auf die übrigen Erfordernisse, muß das Einschreiten um die Concession jene Nachweisungen enthalten, welche die allgemeinen Gewerbevorschriften für Fuhrunternehmungen auf den Straßen überhaupt vorzeichnen.

§. 17.

In Beziehung auf die Gattung und den Umfang der Unternehmung muß das Einschreiten um die Concession folgende Angaben mit Bestimmtheit enthalten:

- a) auf welchen Poststraßen, und zwischen welchen Orten als Endpunkten der beabsichtigten periodischen Fahrten, und unter welcher besondern Benennung allenfalls, die Unternehmung sich bewegen soll;
- b) ob die Beförderung der Wägen mit Postpferden oder mit Pferden der Unternehmung, und in letzterem Falle an welchen namentlich aufzuführenden Orten ein Pferdewechsel beabsichtigt wird;
- c) ob die Kisten der Wägen, deren Gebrauch beabsichtigt wird, in Federn hängen oder darauf ruhen oder nicht;
- d) mit wie vielen Wägen jede einzelne Fahrt unternommen, und mit wie vielen Pferden jeder einzelne Wagen bespannt werden wird; (§. 6)
- e) ob die Ausfahrt von dem einen Endpunkte der Fahrtsstrecke und die Zurückfahrt von der andern täglich oder wie oft in einer Woche, oder einem Monate, endlich
- f) ob in einzelnen Perioden des Jahres, und zu welchen Zeiten, eine Vermehrung oder Verminderung der Fahrten und der Zahl der Wägen zu jeder einzelnen Fahrt, und in welchem Umfange Statt finden soll (§. 7 unter b).

Bei jeder während der Ausübung einer Unternehmung beabsichtigten Aenderung der Gattung oder des Umfanges derselben ist bei der politischen Behörde die Anzeig darüber zur Aenderung der Lizenz, und bei der Postbehörde wegen entsprechender Gebührevorschriftung zu machen.

§. 18.

Nach erwirkter Bewilligung der politischen Behörde, welche in der Lizenz die Gattung und den Umfang der Unternehmung nach allen im §. 17 unter a bis f aufgeführten Punkten genau bezeichnen wird, hat sich der Unternehmer an die Oberpostverwaltung der Provinz, wo die Unternehmung ihren Sitz haben soll, wegen der Gebührevorschriftung zu wenden, worauf die Vorschriftung der tariffmäßigen Gebühr in der Jahressumme, oder in den im §. 17 unter f bezeichneten Fällen in einzelnen Quartals-Raten (§. 7) die Zuweisung der Unternehmung zur Zahlung der Gebühr an ein bestimmtes Postamt (§. 7. unter c) und die Ausfolgung des metallenen Postschildes für jeden einzelnen Wagen Statt finden wird (§. 3).

§. 19.

Die Postmeister haben den Unternehmern, welche ihre Wägen mit Postpferden zu befördern beabsichtigen, die nöthigen Pferde beizustellen, widrigenfalls der Unternehmer das Recht erhält an jenem Stationsorte, wo ihm die regelmäßige Beistellung der Postpferde nicht zugesichert wird, zur Beförderung seiner Wägen den Pferdewechsel mittelst eigener oder gemietheter Pferde vorzunehmen, ohne dem Postmeister zu einer Entschädigung für den Entgang des freiwillig von sich abgelehnten Pferdewechsels verpflichtet zu sein. Der Unternehmer hat jedoch die schriftliche Erklärung der Postmeister, ob sie die nöthigen Pferde zu jeder Fahrt regelmäßig beistellen wollen oder nicht, gleich beim Einschreiten um die Concession beizubringen, um die Bewilligung zum Pferdewechsel mittelst eigener oder Miethpferde auf jenen Stationen zu erlangen, wo ihm die Postpferde verweigert werden, in Absicht auf welchen Pferdewechsel ihm die tariffmäßige Gebühr nur in dem Maße vorgeschrieben werden wird, welche beim Gebrauche der Postpferde (Tariff-Posten 1 und 2) festgesetzt ist.

Hinsichtlich auf die Besspannung, die Beförderungszeit, dann die Ritt- und sonstigen Gebühren haben die für die Beförderung der Reisenden mit Postpferden bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zu gelten; es steht jedoch den Unternehmern und den Postmeistern frei, über alle diese Bedingungen der periodischen Beförderung der Wägen der Unternehmungen besondere Uebereinkünfte zu treffen, welche in Absicht auf die Besspannung d. i. die Zahl der zur Beförderung eines jeden Wagens nöthigen Pferde (§. 17 unter d) gleich beim Einschreiten um die Concession beibracht werden müssen.

§. 20.

Die Unternehmer periodischer Personen-Transporte sind nicht befugt, den mit einer bestimmten Anzahl Wägen bewilligten Fahrten außer dem im §. 17 unter f vorgedachten Falle sogenannte Beiwägen (wofern dieselben nicht lediglich Gepäck enthalten) anzuschließen, wodurch der Umfang der ihnen ertheilten Concession überschritten wird (§. 6).

B.

Unternehmungen, mit welchen Reisende auf verschiedenen Wägen mit anderer Besspannung regelmäßig weiter befördert werden (Stellfahren).

§. 21.

Fuhrunternehmungen (Stellfahren) welche auf Poststraßen, ohne die Besspannung an einem und demselben Wagen zu wechseln, Reisende regelmäßig von einem Orte zu einem andern befördern, wo dieselben zur Wei-

terbeförderung eine ähnliche Unternehmung bereit finden, unterliegen der tariffmäßigen Gebühr an die Post-Casse nur in dem Falle, wenn zwischen ihrer Ankunft am Bestimmungsorte und dem Abgange einer daselbst bestehenden Fuhrunternehmung, welche nach einer andern Seite auf der Poststraße Reisende weiter befördert, nicht ein Zeitraum von 4 Stunden liegt, oder wenn ihr Abgang vom Ausfahrtsorte nicht erst 4 Stunden nach der Ankunft einer auf der Poststraße von einer andern Seite daselbst regelmäßig anlangenden Stellfuhr Statt findet.

Ausgenommen von dieser Bestimmung sind die in der Haupt- und Residenzstadt Wien und in den Provinzial-Hauptstädten auf der Poststraße regelmäßig anlangenden Stellfahren, welche nicht schon wegen ihres Anschlusses an andere Stellfahren beim Abgange vom Orte ihres Sitzes der Gebühr an die Post-Casse unterliegen.

§. 22.

Die Befugniß zur Errichtung von Stellfahren ist bei der zu Gewerbs-Concessionen berufenen politischen Obrigkeit des Ortes, wo die Unternehmung ihren Sitz haben soll, nachzusehen, und es ist dabei mit Bestimmtheit anzugeben:

- a) auf welcher Poststraße, und zwischen welchen Orten als Endpunkten, die beabsichtigten periodischen Fahrten sich bewegen sollen;
- b) mit wie vielen Wägen jede einzelne Fahrt unternommen, und mit wie vielen Pferden jeder einzelne Wagen bespannt werden wird; (§. 6 unter b)
- c) ob die Abfahrt von dem einen Endpunkte der Fahrtsstrecke und die Rückfahrt von dem andern täglich, oder wie oft in einer Woche oder einem Monate, dann
- d) ob in einzelnen Perioden des Jahres, und zu welchen Zeiten, eine Vermehrung oder Verminderung der Fahrten und der Wägen zu jeder einzelnen Fahrt, und in welchem Umfange Statt finden soll;
- e) ob die Kisten der Wägen, deren Gebrauch beabsichtigt wird, in Federn hängen oder darauf ruhen oder nicht, endlich
- f) zu welcher Stunde des Tages die Abfahrt von dem einen der beiden Endpunkte und zu welcher Stunde die Ankunft an dem andern Endpunkte Statt finden soll, welche Stunden sowohl für die Hin- als für die Rückfahrt anzugeben sind.

§. 23.

Jeder Stellfuhrunternehmer ohne Unterschied hat sich nach erwirkter Bewilligung der politischen Behörde, welche die Gattung und den Umfang der Un-

ternehmung nach allen im §. 22 unter a bis f aufgeführten Punkten genau bezeichnen wird, an die Oberpostverwaltung der Provinz, wo die Unternehmung ihren Sitz hat, zu wenden, damit entschieden werde, ob die Unternehmung in Gemäßheit der Bestimmung des §. 21 der Entrichtung der Gebühr an die Post-Casse unterliege oder nicht, und im ersteren Falle die Vorschreibung der tariffmäßigen Gebühr, die Zuweisung zur Zahlung an ein bestimmtes Postamt, und die Ausfolgung des Postschildes zur Bezeichnung der Wagen statt finde (§§. 3, 7 und 11).

§. 24.

Jede mit Bewilligung der politischen Obrigkeit auf Poststraßen bereits bestehende Stellfuhrunternehmung hat längstens bis zum 1. November 1839 unter Beibringung der politischen Lizenz der Oberpostverwaltung der Provinz, wo sie ihren Sitz hat, die im §. 22 für das Einschreiten um Stellfuhr-Lizenzen unter a bis f vorgezeichneten Angaben vorzulegen, damit noch vor dem Eintritte der Wirksamkeit des gegenwärtigen Reglements die Entscheidung erfolge, ob dieselbe mit Rücksicht auf den Anschluß an andere ähnliche Unternehmungen (§. 22 unter f) in Gemäßheit der Bestimmung des §. 21 der Entrichtung der tariffmäßigen Gebühr an die Post-Casse unterliege oder nicht, und im ersteren Falle die Gebührvorschreibung nach Vorschrift der §§. 7, 18 und 23 statt finden könne. Jene Stellfuhrunternehmer, deren Unternehmungen in Gemäßheit des gegenwärtigen Reglements der Entrichtung der Gebühr an die Post-Casse unterliegen, und welche unterlassen, die Gebührvorschreibung zu erwirken, werden es sich selbst zuzuschreiben haben, wenn bei Fortsetzung ihrer Fahrten nach dem Eintritte der Wirksamkeit des gegenwärtigen Reglements, die Bestimmungen des Strafgesetzbuches über Gefährdungsübertretungen gegen dieselben zur Anwendung gebracht werden (§. 6).

§. 25.

Jede Veränderung in den Stunden der Abfahrt und der Ankunft der einzelnen Stellfahrten ist von den Unternehmern vorläufig zur Kenntniß der Provinzial-Oberpostverwaltung zu bringen, und vor jeder sonstigen Aenderung in der Gattung oder dem Umfange einer derlei bewilligten Unternehmung muß die entsprechende Aenderung der politischen Lizenz und der Gebührvorschreibung erwirkt werden.

III. Abschnitt.

Besondere Bestimmungen in Betreff der Postmeister.

§. 26.

Von der tariffmäßigen Gebühr, welche von den Privat-Unternehmungen auf Poststraßen, wo Eil-

oder Kalleposten bestehen, in Gemäßheit der Tariffsposten 3, 4, 7 und 8 an die Post-Casse zu zahlen ist, hat den dermals bestehenden Postmeistern nach Verhältnis der ihnen zur Befahrung mit Postpferden zugewiesenen und von den Unternehmern benötigten Straßenstrecken (Postmeilen) vorläufig die Hälfte mittelst vierteljähriger Zurechnung mit der Beschränkung zu Gunsten der Postmeister an der Gebühr unter der Tariffspost 3 nur mit 3 kr. pr. Pferd und Meile zu berechnen seyn wird.

Die von den Privat-Unternehmungen in Gemäßheit der Tariffsposten 5 und 9 für Fahrten auf Poststraßen, wo keine Eil- oder Kalleposten bestehen, zu entrichtende Gebühr wird dagegen in ihrem vollen Betrage zu Gunsten der Postmeister eingehoben, und denselben vierteljährig nach Verhältnis der ihnen zur Befahrung zugewiesenen von den Privat-Unternehmungen benötigten Straßenstrecken zugerechnet.

Bei künftigen Dienstbestellungen werden den Bewerbern um erledigte Post-Stationen von Seite der Staatspostverwaltung über die Fortdauer und das Maß der Theilnahme an der Gebühr von den Privat-Unternehmungen besondere Bedingungen gestellt werden.

Welche Gebühren die Postmeister, wenn sie selbst als Unternehmer periodischer Fahrten auftreten, an die Post-Casse zu leisten haben, bestimmen die folgenden Paragraphen 27 und 28.

§. 27.

Es ist den Postmeistern gestattet, in Gesellschaft (§. 15) die Bewilligung zur Unternehmung periodischer Personen-Transporte mit Pferdewechsel an einem und demselben Wagen anzusuchen.

Diese Bewilligung ist jedoch unter Bezeichnung des Umfangs der Unternehmung nach der im §. 17 unter a, c, d, e und f angedeuteten Angaben unmittelbar bei der k. k. obersten Hofpostverwaltung nachzusuchen, welche mit derlei Gesellschaften der Postmeister in Absicht auf die an die Post-Casse zu entrichtende Gebühr und die sonstigen Bedingungen besondere Uebereinkommen treffen wird, deren Genehmigung der k. k. allgemeinen Hofkammer vorbehalten ist.

Von jedem derlei Uebereinkommen mit den Postmeistern werden die politischen Obrigkeiten, in deren Bereiche die theilnehmenden Post-Stationen liegen, von Seite der Postverwaltung in die Kenntniß gesetzt werden.

§. 28.

Den Postmeistern steht es frei, die Befugniß zu Stellfuhrunternehmungen, welche der Gebühr an die Post-Casse unterliegen (§. 21) auf die für Private in

Gekürzte Wiedergabe unter Verzicht auf die den Paragraphen zugeordneten Überschriften

den §§. 22 und 23 vorgeschriebene Art und Weise nachzusehen, und es wird denselben die nach den Tariffsposten 7, 8 und 9 entfallende Gebühr im vollen Betrage zu Gunsten des Postgefäßes vorgeschrieben werden.

Zu den Fahrten solcher Unternehmungen der Postmeister dürfen weder die für den Postdienst bestimmten Postillons, noch die für diesen letzteren in vorgeschriebener Zahl zu haltenden Pferde verwendet, und es dürfen dabei auch die gesetzlichen Abzeichen des Postdienstes (Posthorn und Dienstkleid der Postillons) nicht gebraucht werden.

Jene Postmeister, welche schon gegenwärtig mit Bewilligung der politischen Obrigkeit Stellfuhrunternehmungen betreiben sollten, haben längstens bis 1. November 1839 auf die im §. 24 vorgeschriebene Weise hierüber an die Oberpostverwaltung der Provinz, in welcher sich ihre Post-Station befindet, zum Behufe der Gebührens-Vorschreibung unter den in jenem Paragraphen angedeuteten Folgen der Unterlassung die Anzeige zu erstatten.

Vorlage: Jungwirth, Hubert: »Reisen mit der k. k. Fahrpost«, Seite 21. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 187 von Sept. 2012, Seite 13–21.

Einschreib-Nro. /	Zahl der Personen /
Vormerk-Schein	
zur Stellwagenfahrt vom Gasthause <i>Sturm</i>	
am <i>11</i> ten <i>7</i>	18 <i>78</i> von <i>Just M. Landeck</i> nach <i>Landeck</i>
Für den I. Platz wurde bezahlt	fl. fr. öster. Währ.
Für den II. Platz wurde bezahlt	fl. fr. " "
Für die Ueberfracht wurde bezahlt	fl. fr. " "
Die Abfahrt erfolgt präciz um <i>4</i> Uhr <i>V. J. J. J.</i>	

In seinem Erzherzogtum Österreich hatte bereits Kaiser Karl VI. Fuhrleute als »Privilegierte Lehenrsössler« nach der »Post- und Fuhrwesens-Ordnung« vom 1. Juni 1726 angenommen (s. Seite 10). Der »Vormerk-Schein zur Stellwagenfahrt vom Gasthaus Sturm« in Innsbruck stammt vom 11. Juli 1878 und galt für eine Fahrt über 80 km bis nach Landeck.

T a r i f f

der Gebühren, welche an die Post-Casse von bewilligten Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte zu leisten sind.

Post-Nr.		Bei Pferdewechsel		
		I. von Post-Station zu Post-Station oder bis auf 3 Meilen.	II. auf mehr als 3 bis 5 Meilen.	III. auf mehr als 5 bis 12 Meilen.
	A. Unternehmungen mit Pferdewechsel an demselben Wagen.			
	I. Auf Poststraßen, wo Eil- oder Kalle-Posten bestehen.			
	a) Bei Beförderung mit Postpferden.			
1	1. Bei Gebrauch von Wägen, deren Kisten in Federn hängen oder darauf ruhen	4 fr.	} Mit Postpferden darf keine Post-Station überfahren werden.	
2	2. Bei Gebrauch von Wägen, welche mit Federn nicht versehen sind	1 „		
	b) Bei Beförderung mit Pferden der Unternehmung.			
3	1. Bei Gebrauch von Wägen, deren Kisten in Federn hängen oder darauf ruhen	8 „	6 fr.	4 fr.
4	2. Bei Gebrauch von Wägen, welche mit Federn nicht versehen sind	2 „	1½ „	1 „
	II. Auf Poststraßen, wo keine Eil- oder Kalle-Posten bestehen.			
	a) Bei Beförderung mit Postpferden ohne Unterschied der Wägen			
	b) Bei Beförderung mit Pferden der Unternehmung.			
5	1. Bei Gebrauch von Wägen, deren Kisten in Federn hängen oder darauf ruhen	3 fr.	2½ fr.	1 fr.
6	2. Bei Gebrauch von Wägen, welche mit Federn nicht versehen sind			
	B. Unternehmungen (Stellsfuhren), welche einander Reisende zuführen, in so weit sie nach §§. 1 und 21 der Gebührentarichtung unterliegen.			
	I. Auf Poststraßen, wo Eil- oder Kalle-Posten bestehen.			
7	1. Bei Gebrauch von Wägen, deren Kisten in Federn hängen oder darauf ruhen	4 fr.	3 fr.	2 fr.
8	2. Bei Gebrauch von Wägen, welche mit Federn nicht versehen sind	1½ „	1 „	½ „
	II. Auf Poststraßen, wo keine Eil- oder Kalle-Posten bestehen.			
9	1. Bei Gebrauch von Wägen, deren Kisten in Federn hängen oder darauf ruhen	1½ „	1 „	½ „
10	2. Bei Gebrauch von Wägen, welche mit Federn nicht versehen sind			

Nachtrag über die Badener Landkutscher und deren Privatpost zwischen 1662 und 1838

Zu meinem vorstehenden Beitrag erreichte mich ein Schreiben von Herrn Dr. Martin Auinger aus Baden (bei Wien) mit einer umfangreichen Beilage, die ich den Mitgliedern des DASVs nicht vorenthalten und für die ich mich an dieser Stelle auch noch einmal ganz herzlich bedanken möchte. Dieser Beitrag von Josef Schwenk vom Jahre 1890 ergänzt die Anlage 23 in gerade idealer Weise, indem er die Verhältnisse im Erzherzogtum Österreich vor 1806 bzw. im Kaiserreich Österreich bis zum Jahre 1838 darstellt. Herr Dr. Auinger weist ferner darauf hin, daß auch im Jahrbuch 1978 von Dr. Rüdiger Wurth (Seite 71–75) ein Beitrag über die »Badener Landkutscherpost« (bei Wien) enthalten ist. —

Bemerkenswert ist der Aktionsradius, den Kaiser Leopold I. am 2. Oktober 1687 den Badener Landkutschern zuerkannte: »... diessseits der Thonau als bis nach Molkh, St. Maria Zell in Steiermarkh, Neustadt, St. Maria Loreto in Hungarn und aller Orthen, so zwischen denselben begriffen«. Obwohl Maria Theresia alle Nebenposten im Erzherzogtum als Konkurrenz zum habsburgisch-österreichischen Postregal verbot, so bestätigte sie am 24. Mai 1752 doch die Rechte der Badener Landkutscher. Wie groß das Geschäft war, ergibt sich daraus, daß ein Kutscher um 1830 täglich zwischen Baden und Wien mit 10 bis 20 Wagen unterwegs war und 60 bis 80 Pferde in Besitz hatte.

2

licherweise besitzt auch die Genossenschaft der Fuhrleute, die Erbin der Landkutscher-Innung, keine Dokumente aus alter Zeit. Sie sind jedenfalls sowohl durch die häufigen feindlichen Ueberfälle und Brände als auch durch Unachtsamkeit bei dem oftmaligen Wechsel der Vorsteher, besonders in neuerer Zeit, als die Vorrechte der Innungen ihren Wert verloren hatten, in Verstoß geraten.

Das erste aufgefundenen Schriftstück über die Badener Landkutscher ist die am 3. Mai 1662 von einem ehrfamen Rat der Stadt Baden »de novo auf dieses 1662igste Jahr erhaltene Fuhrleuth-Ordnung«, die auf »unterschiedlich einkommens Beschwähr aufgerichtet worden«, wie folgt:

„Erstlichen: Sollen die bürgerlichen Fuhrleute, so sich der Fuhrn über Land gebrauchen, bei Straf des Fuhrlohnes, davon ihnen ein Drittel zu ihren vorkommenden Notdurften erfolgt, die anderen zwei Drittel aber zu Stadtgerichtshänden erlegt werden sollen, diese Ordnung observieren, daß allweg einer nach dem anderen seinen Wagen auf dem Plage vor dem Wirtshaus stellen und dabei nicht mehr als einen Knecht halten thue.

Zweitens: Wird denselben hiemit auferlegt, daß, wenn etwa ein, zwei oder drei Personen außer obgedachter Stellfuhr eine eigene Fuhr hinaus nach Wien oder sonst anderen Orten verlangen würden, die bürgerl. Fuhrleute nicht mehr als 2 Gulden begehren und damit unweigerlich fortzufahren schuldig sein sollen.

*Im Auftr. Prof. Dr. in Innsbruck,
krit. überreicht von
J. Schwenk*

Die Badener Landkutscher bis 1838 mit besonderer Berücksichtigung ihrer Privatpost.^{*)}

Nach Quellen aus dem Archiv der Stadt Baden vom Oberpostkontrollor Josef Schwenk.

Von den ehemaligen Innungen der Stadt Baden hat die der Landkutscher aus zwei Gründen eine besonders interessante Geschichte:

1. Weil sich diese Innung infolge der günstigen Lage unseres Kurortes in der Nähe Wiens schon frühzeitig entwickeln mußte und in ihrer Blütezeit von großer Bedeutung für Baden war.
2. Weil sie das ihr verliehene Recht zur Postbeförderung bis zum Jahre 1838, also bis zu einer Zeit, wo alle ähnlichen Privatposten schon längst aufgehoben waren, behalten konnte.

Leider läßt sich die Geschichte der Badener Landkutscher nicht weit zurückverfolgen, denn an jenem unglückigen 12. Juli 1683, an dem die Türken die Stadt einäscherten, verbrannte auch das Rathaus mit allen Schriftstücken. Bedauer-

^{*)} Diese interessanten Rückblicke auf die früheren Verkehrsverhältnisse in Baden wurden uns in freundlicher Weise vom Verfasser zum Abdruck zur Verfügung gestellt.

3

Drittens: Ist auch des Fuhrlohnes halber dahin vorgesehen, daß derzeit von einer allhiefigen Person nicht mehr als 24 Kreuzer, von einer auswärtigen aber 30 Kreuzer von hier nach Wien und von dort wieder heraus bezahlt und begehrt werden solle, mit diesem gemessenen Anhang, daß die Fuhrleute bei hoher Strafe verpflichtet sein sollen, die allhiefigen Ratsfreunde und andere Personen wegen des geringen Lohnes zu Wien keineswegs sitzen zu lassen, noch an ihrer Stelle Fremde heraus zu fahren.

Viertens: Wird zur Erhaltung billiger Gleichheit den bürgerl. Fuhrleuten und Landkutschern allen Ernstes auferlegt, daß sie nicht mehr als 4 oder 5 Pferde halten, auch von den auswärtigen Benachbarten, noch weniger aber von den Juden, im Falle einer notwendigen Vorspann, Pferde entlehnen, sondern sich bei der allhiefigen Bürgerschaft um dergleichen bewerben sollen. Wer aber hierwider freventlich handeln und mehr Roß, als oben vermeldet, halten würde, dem sollen nicht allein dieselben alsbald hinweggenommen, sondern soll auch der Uebertreter noch dazu empfindlich gestraft werden.

Fünftens: Sollen sich die Fuhrleute keine Mähiggänger oder Wochentnechte, noch weniger eigene Fuhrzubringer weder allhier noch zu Wien bestellen und halten, sondern immer auf ein halbes oder ganzes Jahr dingen, und wenn einer während der Verdingnis eine Strafe verwirken sollte, solle es dem Stadtrat alsbald angezeigt und dessen Verbrechen nach Gebühr abgestraft werden.

Sechstens: Sollte sich keiner unterwinden, einem Herrn oder Bürger seine Knechte abzureuen oder zu verführen, sondern es sollen auch die Knechte von allem Fuhrlohn, nämlich wenn jemand unterwegs aufführen oder aber ihnen Truhen, Koffer, Binkl und anderes, wie es Namen haben möge, aufgeben würde, ihrem Herrn darüber treue Rechnung legen und hievon bei hoher Strafe, auch doppelter Wiedererstattung, dessen sie veruntreut, einer Hinterhaltung nicht schuldig machen.

Siebtens: Alle Briefe, die von hier aus nach Wien oder von Wien wieder hieher ausgegeben werden, (wovon die Knechte zu Zeiten ein freies Trinkgeld empfangen) sollen sie gutwillig annehmen und wenn sie an End und Ort kommen, sobald die Pferde ausgespannt sind, sonderlich was von der Gemeinde oder einem ehrsamem Rat durch den Stadtrichter und Stadtschreiber ausgegeben werden sollte, mit Hintansetzung aller anderen Geschäfte gehörigen Orts unverzüglich abliefern. Wenn dies aber nicht geschehen sollte, solle die geziemende Bestrafung vorgenommen werden.

Achtens: Sollen die bürgerl. Fuhrleut, die sich des Landkutschierens und Ueberlandfahrens um Lohn gebrauchen lassen, nicht allein alle kaiserlichen Fuhrn, wie sie immer genannt werden, unweigerlich verrichten, sondern auch, wenn eine Fuhr bei gemeiner Stadtreisen oder anderen Vorfällen eines ehrsamem Rates wegen nötig wäre, diese bei Tag und bei Nacht gegen billige Bezahlung ohne alle Widerrede gehorsam vollziehen.

6

fordert, dafür zu sorgen, daß dies in Ordnung geschähe.

Diese Aufforderung ist der Beweis dafür, daß die Badener Landkutscher schon zu dieser Zeit die Pflicht hatten, Fuhrwerk zu den kaiserlichen Reisen zu stellen, wofür ihnen besondere Rechte eingeräumt gewesen sein mußten und sie schon eine gewisse Bedeutung hatten.

Wann die Badener Landkutscher die kaiserliche Bestätigung erhalten hatten, ist nicht festzustellen. Aber die Bestätigung Kaiser Leopold I. vom 2. Oktober 1687, um welche sie schon 1678 angefallen hatten, spricht auch davon, daß die Ordnung „von neuem“ bewilligt wurde. Dieses Ansuchen blieb 9 Jahre unerledigt, was aber mit Rücksicht auf die Ereignisse jener Zeit leicht begreiflich ist. Durch dieses Privilegium Kaiser Leopolds I. werden uns die Rechte und Pflichten der Badener Landkutscher-Innung bekannt, weshalb es im Nachstehenden ausführlicher wieder gegeben wird:

„Wir Leopold von Gottes Gnaden erwählter Römischer Kaiser bekennen öffentlich mit diesem Brief und tun kund, daß die gesamte bürgerliche Landgutschy unserer Stadt Baden eine gewisse Ordnung und Articul alleruntertänigst vorgebracht und supplicando gebeten, daß Wir ihnen dieselben aus kaiserl. und landesfürstl. Gnaden zu konfirmieren und zu bestätigen allergnädigst geruhen wollten, wann Wir dann gnädigst angesehen solch der Badnerischen Landgutschy alleruntertänigstes Bitten und daß der gleichen Ordnungen zu Gottesfurchhaltung, guter

Neuntens: Damit nun dieser Ordnung, welche ein ehrsamer Rat auf erheischenden Notfall verändern und aufheben kann, desto eifriger nachgelebt und ohne weitere Gerichtsbehelligung allen Beschwerden abgeholfen, andererseits die Billigkeit immer observiert werden möge, wird den bürgerl. Fuhrleuten nicht allein Herr Jakob Weinrieder vom inneren Rat zum Kommissär bestellt, sondern es werden ihnen auch zwei Zechmeister, namens Wenzel Bayer und Paul Riedlmayer, verordnet.“ —

Die Worte „de novo“ beweisen, daß diese Ordnung nicht die erste war. Wahrscheinlich bestand eine solche schon seit Jahrhunderten.

Unter „Siebtens“ dieser Ordnung erfahren wir zum ersten Male etwas über die Postverhältnisse in Baden. Zu jener Zeit nahmen die Landkutscher aller Städte Briefe mit bei ihren Fahrten und verschafften sich so ein bedeutendes Nebeneinkommen.

Der Postuatermeister forderte am 22. September 1663 die Badener Landkutscher auf, am 26. September alle verfügbaren ganz- und halbgedeckten Kaleschen, von denen die ganzgedeckten mit 4, die halbgedeckten aber mit 2 oder 3 Pferden bespannt sein mußten, nach Wien zu stellen, da S. M. nach Regensburg zu reisen vorhabe. Die Landkutscher hatten schriftlich mitzuteilen, wie viel Kaleschen sie stellen könnten und die Namen bekanntzugeben. Herr Jakob Weinrieder vom inneren Rat, ihr Kommissär, wurde durch den Stadtschreiber Martin Dörfler aufge-

7

Gewohnheit, Mannszucht, Ehrbarkeit und guter Ordnung gereiche und daß wir bei unseren vorfallenden Reisen durch die Badnerischen Landgutschy mit unserem gnädigsten Wohlgefallen alleruntertänigst bedient werden, so haben Wir den bürgerlichen Landgutschy zu Baden ihre Ordnung solcher Gestalt von neuem allergnädigst gegeben und bewilligt:

Erstens: Sollen die Badnerischen Landgutschy sowie die Wiener und anderen den Namen Landgutschy hiesfür haben und von jedermann dafür gehalten und so genannt werden.

Zweitens: Als ein Landgutschy einkommen will, der soll ehrlicher Geburt sein und seines ehrlichen Verhaltens schriftl. und mündliche Kundtschaft vorbringen.

Drittens: Falls ein Bürger oder ein Knecht zu Baden oder aber ein Auswärtiger sich bei ihnen anmelden und der Landgutschyzech einverleiben lassen wollte und auch wegen seines ehrlichen Wandels und Wohlverhaltens aufgenommen wurde, soll derselbe zehn Gulden bar erlegen und sich damit in ihre Zech einkaufen. Dieses Geld soll für kranke ehrliche Knechte und für Witwen und Kinder armer bürgerl. Landkutscher zum besseren Unterhalt, aber auch zur Anschaffung einer Fahne, mit welcher sie nebst ihrem Gesinde der heiligen Gottesprozession neben den anderen bürgerl. Jüngsten in aller Ehrbarkeit und Andacht bewohnen sollen, angewendet werden.

Viertens: Soll ein jeder Badnerischer Landgutschy zu des Landesfürsten Reisen wenigstens

Drittens: Jenem Landkutscher, der über Nacht in Wien ist, gebührt die erste Fuhr vermöge seiner Ankunft.

Viertens: Keiner soll dem anderen beim Dingen einer Fuhr dreinreden, oder arglistiger Weise eine solche Fuhr an sich bringen, noch weniger den Fuhrlohn schmälern.

Fünftens: Es soll kein Landkutscherknecht sich gelüsten lassen, sich eines anderen Herren Kamers, als ob er bei ihm in Diensten wäre, zu bedienen, um dadurch eine Fuhr an sich zu bringen.

Sechstens: Den Landkutscherknechten soll allein das Briefgeld gelassen werden, von Paketen und anderen Sachen aber soll die Bezahlung dem Herrn getreulich überliefert werden.

Siebtens: Wenn ein Landkutscherknecht auf einer Untreue betreten und deswegen aus einem Dienst entlassen wird, soll er von keinem anderen Herrn aufgenommen, sondern als ein untreuer Mensch von der Landkutschererei ausgeschlossen werden.

Achtens: Die verheirateten alten Knechte sollen dergleichen noch passiert werden, derjenige aber, der sich in Zukunft verheiraten will, soll von seinem Herrn allsogleich abgefertigt und von keinem anderen mehr zu dieser Profession aufgenommen werden.

Schließlich: Die spanischen Mohre, denen sich die bürgerl. Landkutscher bisher hier bedient haben, soll in Zukunft ihnen zu tragen verboten sein. Es ist jeder verbunden, alle die Punkte

und Landesfürst des gänzlichen vorigen Inhaltes unterm 22. Juni jüngsthin allergnädigst erneuert und bestätigt, laut eines sub eodem dato mit Ihrer Majestät eigener Signatur ausgefertigten Diplomatis*.

Durch die Postpatente Karl VI. und Maria Theresias war allen Landkutschern das Pferdewechseln auf der Strecke und die Briefbeförderung verboten worden. Unter Maria Theresia wurden alle Privatposten mit großer Strenge unterdrückt, alle Vorstellungen und Bitten waren erfolglos. Die Badener hatten wahrscheinlich auch Beanstandungen erlitten und baten daher Kaiserin Maria Theresia, die ja selbst mehrmals in Baden weilte und der Stadt, wie die meisten Herrscher Österreichs, wohlwollte, um Bestätigung ihrer Rechte. In Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse des Kurortes gab sie ihnen am 24. Mai 1742 die Befugnis „von denen Badegästen Brief anzunehmen und die Antworten nebst den beschriebenen Notdurften zurückzubringen“. Dieses Schriftstück ist wohl noch nicht aufgefunden worden und dürfte verloren sein, aber das Privilegium ist zweifelsohne verliehen worden. Der Stadtrichter und Rat nützten nämlich dieses Recht dazu aus, alle von Baden ausgehenden und besonders die Briefe der Gemeinde durch die Landkutscher befördern zu lassen, was sich schon wegen der Billigkeit empfahl, denn die Landkutscher erhielten dafür von der Gemeinde nur einen Eimer Heurigen zu Neujahr. Die Postbehörde aber nahm den Landkutschern die Briefe der Stadt bei den Linien und beim „Greif“ in der Stadt, wo sie

* siehe Anmerkung am Ende des Beitrages

genau inacht zu nehmen, um nicht dawider zu handeln, bei einer Strafe von 10 Speziesreichsthalern*.

Aus dieser Ordnung gehen die eingerissenen Mißbräuche klar hervor. Die Bevormundung der Landkutscher war nicht größer als die anderer Innungen. Interessant ist aber, daß in dieser Ordnung zum ersten Male der von den Badener Landkutschern in Wien bestellte Briefträger erwähnt wird. Die Bestellung eines Briefträgers setzt schon einen starken Briefverkehr voraus. Daß bei der Aufgabe zu entrichtende Briefgeld gebührte dem Kutscher, der Briefträger hob bei der Abgabe denselben Betrag noch einmal ein, eine andere Bezahlung hatte er wahrscheinlich nicht. Ueber die Höhe des Briefgeldes ist nichts bekannt, doch dürfte es der von Kaiser Karl VI. festgesetzten Tage von 4 Kreuzern gleich gewesen sein, überdies dürfte viel Trinkgeld abgefallen sein.

Zur selben Zeit wurde der Briefträger in Wien ermahnt, kein höheres Briefgeld einzuhoben, sonst würde er gestraft werden. Es scheinen sich also auch in dieser Richtung Mißbräuche eingeschlichen zu haben.

Von Kaiser Karl VI. erhielten die Badener Landkutscher ebenfalls die Bestätigung ihres Privilegiums. Er hat am 9. September 1719 „den gesamten bürgerlichen Landkutschern in der landesf. Stadt Baden auf ihr alleruntertänigstes Anlangen und Bitten ihre lehtthin von Weil. k. M. Joseph, glorwürdigsten Andenkens, bereits unterm 23. Juni 1710 allermildest bestätigte Ordnung und Freiheit als jetzt regierender Herr

ihre Einkehr hatten, weg und spannte ihnen bis zur Erlegung der zugesprochenen Strafe die Pferde aus. Die Gemeindevertretung unterbreitete ein Majestätsgesuch um Abstellung, wurde aber abgewiesen, weil die „Allergnädigste Dispensation“ sich nur auf Briefe der Badegäste und die darauf bezughabenden Antworten erstreckte. Da man aber einem Briefe bei einer Kontrolle in Wien wohl nicht ansehen konnte, ob der Aufgeber ein Badegast oder ein ständiger Bewohner Badens war, so waren natürlich der Uebertretung Tür und Thor geöffnet. Aus späteren Verhandlungen geht hervor, daß diese Briefbeförderung den Bewohnern Badens bequem gewesen, und die Landkutscher sprechen nie von Briefen der Badegäste, sondern von Briefen kurzweg. Diese Beschränkung kam später ganz in Vergessenheit und scheint auch mit Rücksicht auf die Verhältnisse Badens und auf die weite Entfernung der nächsten Poststation, Traiskirchen, nicht strenge überwacht worden zu sein, denn selbst im Winter, wo gewiß nicht viel Badegäste hier waren, ging täglich ein Wagen zwischen Baden und Wien, selbst wenn kein Fahrgast sich gemeldet hatte, was doch nur der gewinnbringenden Post wegen sein konnte.

Am 5. Juni 1769 sah sich der Stadtrat wieder gezwungen, den Landkutschern und ihrem Briefträger in Wien eine „Instruktion“ zu geben. Sie lautet: „Erslich: Sollen alle nur jede Briefschaften und Pakete dem Briefträger behändigt werden, hingegen der Briefträger bei Strafe verbunden sein, den nach Baden abgehenden Knechten die Briefschaften oder Pakete der Ordnung nach

nur nicht etwa einem oder zweien mitzugeben, wohingegen der Briefträger jedesmal von den Briefschaften oder Paleten bei ihrer Aufnahme die Hälfte den Knechten zu geben hat.

Zweitens: Was aber von den Knechten von Baden nach Wien gebracht wird, solle dem Briefträger allein zum Austragen ohne Abrechnung der Hälfte verbleiben.

Drittens: Falls einem Knecht ein Brief oder ein Palet auf besonderes Verlangen der Badegäste ausgegeben wurde, solle ihm erlaubt sein, diese anzunehmen und auszutragen, jedoch dem Briefträger melden, damit keine Unordnung entsteht.

Viertens: Sollte der Briefträger bei Aufnehmung der Fuhrer, die er allein zu dinge hat, eine gute Ordnung halten und keinen außer seinem Rang vorgehen lassen.

Aus einem Erlaß der n.-ö. Städt. Kommission vom 30. August 1770, der wahrscheinlich durch eine Beschwerde veranlaßt worden war, geht hervor, daß der Briefträger durch die Landkutscherknechte auf die Weise geschädigt wurde, daß sie alle Briefe in den ihrer Einkehr in der Kärntnerstraße nahe gelegenen Häusern selbst bestellten, die für die Vorstädte bestimmten aber dem Briefträger übergaben. Um Zeit zur Briefbestellung zu gewinnen, fuhrer sie sehr rasch und jagten die Pferde zusammen, was natürlich den Landkutschern Schaden bringen mußte. Der Stadtrat wurde daher beauftragt, beide Parteien zu vernehmen und eine bessere, bündige Ordnung

zwischen Baden und Wien genehmigt sei und daß die Landkutscher berechtigt seien, Briefe und Palette zu befördern. Diese Stellfuhr könne wohl öffentlich angekündigt werden, doch dürfe der Postbeförderung keine Erwähnung getan werden. Dieser Auftrag wurde von der Landkutscher-Innung nicht befolgt, weil er jedenfalls ein Eingriff in ihr verbrieftes Recht war. Dem Magistrat wurde aber am 27. März 1796 anbefohlen, die Landkutscher zur ungeäußerten Erfüllung des Auftrages zu verhalten und ein strenger Verweis erteilt, weil er so wenig auf die Befolgung des ihm gegebenen Befehles geachtet. Diese Strenge war nicht gut angebracht, weil sie erfolglos bleiben mußte. Die Landkutscher ließen sich ihr Recht nicht nehmen, später geben sie sogar gedruckte Posttarife heraus.

Im Jahre 1800 kommt eine Beschwerde vor, derzufolge das k. k. Kreisamt in Traiskirchen den Bürgermeister auffordert zu berichten, wie die unschickliche Verwendung der Weiber und Töchter der Briefträger zum Briefaustragen, die doch dem Adressenlesen nicht gewachsen sein können, gesteuert werden könnte. Gleichzeitig soll eine dreitägige Arreststrafe an einem schuldigen Briefträger sofort vollstreckt werden. Infolge dieser Aufforderung wurde der Postdienst der Landkutscher neu geregelt. Die Briefträger in Wien und in Baden sollten nur Schaffnerdienste tun, die Fuhrer aufnehmen, dafür sorgen, daß die Wagen in Ordnung abgehen und außerdem die Palette bestellen. Zum Austragen der Briefe haben sie des Lesens und Schreibens kundige

vorzuschreiben. Diese ist noch nicht aufgefunden worden.

Selbstverständlich hat die Landkutscher-Innung oft gegen „Fretter“ zu klagen, so gegen den Wirt zum Hirschen, den Fleischhacker Georg Mach usw.

Ungefähr seit dem Jahre 1793 ließ der Postmeister von Wiener-Neudorf in den Sommermonaten täglich einen Wagen zwischen Wien und Baden verkehren, der Reisende und die Post beförderte. Dies war die erste Beschränkung des Privilegiums der Landkutscher, die sie sich wohl gefallen lassen mußten, die sie aber nicht schwer traf, weil die Post nur einen kleinen Teil der Reisenden befördern konnte. Sie beschwerten sich natürlich dagegen, aber zufolge einer Allerhöchsten Entschliekung wurde ihnen mitgeteilt, „daß dem Postmeister von Neudorf mit der notwendigen Rücksicht auf die in Postfachen bestehenden Verordnungen und zur Bequemlichkeit der Badegäste die tägliche Postfahrt bewilligt worden sei und daß die Einwendungen der Rekurrenten ganz unstatthaft seien“. Die Kutscher rächten sich in der Zukunft an dem Postwagen dadurch, daß sie ihn durch oftmaliges Zurückbleiben und schnelles Vorfahren und durch andere Neckereien in seinem Gange zu hindern suchten. Welche Neckeschlachten mag es da auf der von Fuhrwerken wimmelnden Straße gegeben haben!

Am 2. März 1796 benachrichtigte das k. k. Kreisamt B. U. W. W. zu Traiskirchen den Magistrat der Stadt Baden, daß die Stellfuhr

ehrlche Männer zu verwenden. Die Briefe sollen allein von den Schaffern in Wien und in Baden angenommen und durch die Kutscher in geschlossenen Taschen befördert werden. Sogleich nach der Ankunft sind die Briefe ohne Mittelsperson zu eigenen Händen der Empfänger zu bestellen. Die eingehobenen Briefgelder sind an die Landkutscher-Innung abzuführen, welche die Briefträger davon besoldet.

Das k. k. Kreisamt teilt 1811 dem Magistrat mit: „Das k. k. Postlammer-Präsidium hat zu entscheiden befunden, daß bei dem Umstande, als das Privilegium der Badener Landkutscher auf einem Allerhöchsten Reskript Weiland Ihrer Majestät der Kaiserin Maria Theresia vom 24. Mai 1752 beruht, welches sie auch im Jahre 1764 durch einen gerichtlichen Spruch behauptet haben, diese seit mehr als 50 Jahre schon fortdauernde priv. Anstalt auch ferner bestehen solle“.

Die Oberpostamts-Verwaltung wurde hievon verständigt, damit sie die Privatpost der Badener Landkutscher ungestört lasse.

Der Magistrat erhielt im Juli 1814 vom Kreisamte folgende Zuschrift: „Nach einer Anzeige der k. k. Poststation zu Neudorf, sowie nach einer Eröffnung des k. k. Oberpostamtes in Wien unterfängt sich der Sohn des sogenannten Schwaben Landkutschers, Christian, nicht nur allein öffentlich in Baden auf dem Plage, sondern auch auf der Straße das Posthorn zu führen. Indem man nun unter einem der Herrschaft Weikersdorf aufträgt, ihm diesen Unfug für die Zukunft zu untersagen, wird dem Magistrat zugleich die

Weisung gegeben, für den Fall, daß derselbe in der Zukunft mit dem Posthorn betreten werden sollte, ihm es sogleich abzunehmen und hierüber die Anzeige hieher zu erstatten“.

Aus dem Mißbrauch des Posthorns durch einen Weisersdorfer Kutscher ist wohl zu ersehen, daß die Badener einen großen Vorteil aus der Postbeförderung haben mußten.

1815 und in den vier folgenden Jahren gaben die Landkutscher einen Tarif über das Fuhrwerk und die Postgebühren heraus, der nachstehend vollständig angeführt ist.

Badener Fuhrwehens-Tariff.

Es wird zur Nachricht gegeben, daß in Wien im Gasthose zum Erzherzoge Karl in der Kärnthnerstraße, und in Baden beim goldenen Hirschen auf dem Plage, täglich Wagen zur Fahrt nach Baden und wieder zurück, in Bereitschaft sind.

Man zahlt

	1815 fl. kr.	1816 fl. kr.	1817 fl. kr.	1818 fl. kr.	1819 fl. kr.
Für eine von Baden nach Wien, oder von da nach Baden abgehende, in einem Tage hin und her kommende Kutsche	18.—	22.—	20.—	16.—	10.—
Dann insbesondere die Mauth hin und her	1-20	1-20	1-20	1-20	1-20
Für ein von Baden nach Wien, oder von da nach Baden abgehendes, in einem Tage hin und her kommendes Kalesch	16.—	18.—	16.—	12.—	8.—
Dann insbesondere die Mauth hin und her	1-20	1-20	1-20	1-20	1-20

22

	1815 fl. kr.	1816 fl. kr.	1817 fl. kr.	1818 fl. kr.	1819 fl. kr.
Für einen Brief bei Auf- und Abgabe jedesmal	—03	—04	—04	—03	—03
Für ein Briefpaket bei Auf- und Abgabe jedesmal	—04	—06	—06	—06	—06
Für kleine Pakete, Plüger, Bouteillen, Schachteln, und andere Kleinigkeiten, wenn sie nicht über 10 Pfund wiegen, wird bei der Aufgabe sowohl, als bei der Abgabe jedes Mal bezahlt	—06	—09	—09	—09	—09
Für Kisten, Bündel, und andere Frachstücke, wenn sie nicht über 15 Pfund wiegen, wird bei der Aufgabe sowohl, als bei der Abgabe bezahlt	—12	—15	—15	—15	—15
Für schwere Koffer, Bettläge und Kisten, wenn sie nicht über 1 Zentner wiegen wird bloß bei der Aufgabe bezahlt	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—
Wenn sie aber über einen Zentner wiegen	2.—	2.—	2.—	2.—	2.—

Zugleich wird bekannt gegeben, daß zur Bequemlichkeit des geehrten Publikums eine Anzahl Fialer-Wägen auf den hiesigen Plätzen um die billigsten Preise täglich in Bereitschaft stehen werden.

Die k. k. Polizei-Kur-Inspektion in Baden richtete am 28. Juni 1824 folgende Note an den Magistrat: „Die Stellfuhren der hiesigen Landkutscher gehen zwischen hier und Wien mit einer ahnungswerten Langsamkeit, und es ist heute eben der Stellwagen erst um 3/11 Uhr von

	1815 fl. kr.	1816 fl. kr.	1817 fl. kr.	1818 fl. kr.	1819 fl. kr.
Für einen Fußg außer der Stellfuhre zahlt die Person	2-45	3-45	3-15	2-30	1-30

Die Stellfuhre, welche aus einem vierzügigen Wagen besteht, gehet der erste Wagen von Wien nachmittag mit dem Schlage 3 Uhr, von Baden aber täglich in der Frühl mit dem Schlage 6 Uhr ab. Der zweite Wagen gehet von Wien nachmittag mit dem Schlage 4 Uhr, von Baden aber früh mit dem Schlage 7 Uhr ab. Es wird in Neudorf (wenn es nicht ausdrücklich verlangt wird) nicht eingekehrt, die Person bezahlt vorhinein

Für einen Fußg in dem sogenannten Heißelwagen

Ein Trinkgeld hat jede Person für jede Hin- und Herfahrt nicht weniger zu bezahlen, als

Für ein von Baden nach Wien abgehendes Kalesch ohne zurückzufahren

Dann insbesondere die Mauth hin

Für Briefschaften und Frachstücke.

Es wird für keinen Brief oder Paket, das nicht bei dem bestellten Briefträger in Wien, im Gasthose zum Erzherzoge Karl, und in Baden beim goldenen Hirschen aufgegeben wird, gehalten u. gutgestanden.

23

Wien hier eingetroffen. Diese Stellfuhren sollen eigentlich unter Weges gar nicht anhalten und nachdem denselben die besondere Begünstigung der Briefpost anleibt, wobei wegen großer Verantwortung keine wie immer geartete Willkür, auch nicht die des zu späten Ankommens, statt haben darf, so sehe ich mich zu der ämtlichen Bitte veranlaßt, den Landkutschern dießfalls ihre Pflichten ins Gedächtnis zu rufen, und sie zu verhalten, daß die Stellfuhre jedesmal zur gehörigen Zeit sowohl hier als in Wien ordentlich eintreffe“.

Der Magistrat richtete darauf hin einen Auftrag an die Landkutscher-Innung.

Das k. k. Kreisamt verlangte 1824 vom Magistrat einen Ausweis über die in Baden bestehenden Stellfuhren, welcher wie folgt erstattet wurde:

1. Name des Stellfuhre-Inhabers, die Anzahl der Stellfuhrwagen und die Nummer, mit welcher jeder bezeichnet ist; 2. Ort, von dem selber abfährt; 3. Ort, wo er in Wien einstellt; 4. Stunde der Abfahrt von Wien und jener vom Wohnorte:

Georg Ziegler, besitzt einen Wagen mit Nr. 1, — Baden, vom goldenen Hirschen, — Erzherzog Karl, — fährt 3 Uhr nachmittags von dort und 6 Uhr morgens von hier ab.

Paul Wischhof, besitzt einen Wagen mit Nr. 2, — Baden, vom goldenen Hirschen, — Erzherzog Karl, — fährt 3 Uhr nachmittags von dort und 6 Uhr morgens von hier ab.

Michael Tagsschick, besitzt zwei mit Nr. 3 und 6, — Baden, vom schwarzen Adler, —

Goldene Kugel auf der Wieben, — ein Wagen wie oben, der zweite um 6 Uhr morgens von dort, um 3 Uhr nachmittags von hier.

Franz Ulrich, besitzt einen Wagen, — Baden, vom schwarzen Bock, — bei den Löwen auf der Wieben, — fährt von dort um 3 Uhr nachmittags weg und von Baden um 6 Uhr morgens.

Josef Bereschorner hat zwei Wagen, — Baden, vom Bräuhaus, — Goldene Kugel, auf der Wieben, — ein Wagen wie oben, der andere 6 Uhr morgens von dort und um 3 Uhr nachm. von hier.

Leopold Röllendorfer, besitzt einen Wagen mit Nr. 7, — Baden, vom Bock, — bei den zwei Löwen auf der Wieben, — fährt von dort morgens 6 Uhr und von Baden nachmittags 3 Uhr ab.

1820 erhielten die Wiener Landkutscher das Recht, in Baden Fahrgäste nach Wien aufzunehmen. Bei dem großen Umfange des Geschäftes hielten sie es für nötig, sofort einen Schaffer zu bestellen, was natürlich die Badener in ihrem Erwerb sehr beeinträchtigte. Sie erhoben dagegen Beschwerde, aber ohne Erfolg. Wie aus späteren Verhandlungen hervorgeht, begann nun ein scharfer Wettkampf mit den Wienern, ein Unterbieten und bei günstiger Gelegenheit ein Ueberhalten der Fahrgäste. Aber nicht nur die Wiener, sondern auch die Weikersdorfer und Gutenbrunner Fuhrwerker bedrängten die Badener. Da Letztere aber allein die Berechtigung zur Postbeförderung hatten, bestimmten sie die Gebühren

25

6 bis 10 Koffer und Haubenschachteln, Pauscat aller Art, ein Clavier; und endlich sind auch diese blinden Passagiere aufgepackt, in Ketten gelegt; man kann den Reuten im ersten Stock in die Fenster schauen. Noch zwei Koffer auf das Dach; noch zwei Koffer zwischen die Füße des Kutschers. Es schlägt acht. Pünktlich um 8 Uhr beginnt die Fahrt; und da es im Schritt geht, kann man mit Zuversicht annehmen, daß sie noch denselben Tag beendet seyn werde. Immer im Schritt bis auf den Wienerberg; es geht ja immer sanft bergauf. Um 10 Uhr in Neudorf; da ist Station, den klassischen Bratwürsten zu Ehren, ein bescheidenes Ständchen. Pünktlich schlägt es 1 Uhr, wie man bey dem massiven mittelalterlichen Stadthore einfährt“.

Die willkürliche Höhe der Postgebühren mußte selbstverständlich bald Klagen hervorrufen. Aber erst aus 1828 findet sich eine Aufforderung des Kreisamtes an den Magistrat der Stadt Baden, „umgehend“ mitzuteilen, „welche Vorschriften und Kontrolle dieserwegen bestehen und für den Fall, als die bestehenden nicht hinreichend befunden würden, Vorschläge zu entwerfen, wie diesem Uebelstande begegnet werden könnte“. Dazu wird am 20. August 1828 berichtet: „Man habe zwar alljährlich bis einschließlich 1819 die Fuhr-löhne der hiesigen Landkutscher für einen Fußsitz auf den Stell- und Reisewägen, dann für eine ganze Chaise und Kalesch auf einen Tag von hier nach Wien und von dort wieder hieher zurück nach den bestehenden Jouragepreisen reguliert, auch hiebei die Gebühren für Brieffschaften und

hiefür nach Belieben, was natürlich nur eine Erhöhung seyn konnte. Zu jener Zeit war Baden während des Sommers der Aufenthaltsort des Kaisers, vieler Mitglieder des Herrscherhauses, vieler Diplomaten und hervorragender Personen. Der Briefwechsel mit Wien muß daher sehr stark gewesen sein, obwohl schon seit mehreren Jahren eine k. k. Brieffammelstelle in Baden bestand und außer dem Neudorfer Postwagen auch zweimal täglich eine Stafette zwischen Wien und Baden lief.

Nach den „Miscellen“ des damaligen Bürgermeisters Martin Mayer und anderen verbürgten Nachrichten kamen an Sonntagen im Sommer tausende von Wienern nach Baden. Die Reichsstraße muß daher von Wagen aller Art und von Reitern übersät gewesen sein.

Launig und sehr anschaulich schildert Franz Gräffer, ein Wiener Schriftsteller jener Zeit, eine Reise nach Baden folgendermaßen:

„Die gewöhnliche Fahrgelegenheit war in der Rärnthnerstraße beim Greif, nachmals zum Erzherzog Carl genannt. ... Schon einen Tag, zwei Tage vor der Abfahrt mußte man sich eines Plohes versichern. Man erlegte 12 alte, abgegriffene Silbergröschn. Also: Uebermorgen um 7 Uhr? — „Puncto 7.“ — Gut! Man ist schon um drey viertel da. Um halb acht, nach und nach sind auch die übrigen Passagiere da, ist sogar der Wagen selbst schon da, und was für ein Wagen: früher für vier Personen, jetzt für zwölf, ein kleines Haus auf großen Rädern. Rings um den Wagen, unter dem Thorwegh Risten, Colli,

27

Frachstücke bestimmt und diese Preise mittels eines eigenen Tarifes allgemein bekannt gemacht.

Allein seit dem Jahre 1820 hat diese Regulierung deswegen aufgehört, weil damals auch den Wiener Landkutschern hohen Orts bewilligt wurde, einzelne Personen sowohl in Wien als hier aufnehmen, dieselben hieher zurück verföhren, und sich zu diesem Ende auch hier einen eigenen Schaffer halten zu dürfen.

Da sich diese nun keiner amtlichen Taxierung ihrer Fuhrwerke unterziehen wollten, so haben auch die hierortigen Landkutscher dagegen protestiert und es mußte daher dieselbe seit dieser Zeit unterbleiben“. „Indem öfter Beschwerden über zu hohe Fuhrpreise und erhöhte Gebühren für Brieffschaften und Frachstücke hieramts vorkommen, wobei man nichts anderes tun konnte, als sie nach Billigkeit auszugleichen.“ „Da aber diese wohlmeinende Ermahnung, wie der Erfolg bewährte, wenig fruchtete, so glaubt man, aus der früher gemachten Erfahrung mit Zuversicht, daß die Wiedereinführung eines jährlichen Fuhrpreisenstarifes allhier am zweckmäßigsten wäre.“

Der Bürgermeister hatte zwar schon 1825 die Einführung eines Tarifes für die Landkutscher beantragt, aber folgendes Regierungsdekret als Erledigung seines Vorschlages erhalten: „Die Wiedereinführung eines Fuhrtarifs für die Landkutscher in Baden wird von wenig Erfolg sein, da den Wiener Landkutschern zum Besten des Publikums erlaubt ist, jedermann nach Baden und zurückzuführen und sich über das Fuhrlohn mit den Parteien auszugleichen. Da demnach

den Wiener Landkutschern ein Zwang nicht auferlegt werden kann, so bleibt es dem Ermessen des Magistrats zu Baden überlassen, ob er es für zuträglich halte, diesen Zwang bei den Landkutschern zu Baden, jedoch gegen Vorbehalt des Refurses, einzuführen“.

Auf den oben angeführten Bericht des Magistrats vom 20. August 1828 antwortete das Kreisamt schon am 28. August d. J. folgendes: „Der Magistrat hat, wie es die im Auszug inliegende hohe Regierungsverordnung keineswegs verhindert, die Abstellung der ingedachten Unfuge auf die angetragene Art einzuleiten, und es steht zu erwarten, daß sich die dortigen Landkutscher umso mehr den Einleitungen des Magistrats Baden fügen werden, als dieser die Mittel hat, durch Verleihung neuer Landkutscher-Befugnisse an Individuen, die sich seiner billigen Anforderungen fügen oder am Ende gar durch Berechtigung eines eigenen Individuums zu den ingedachten Versendungen, dem Publikum eine erwünschte Konkurrenz zu verschaffen. Ueber das Veranlaßte wird binnen sechs Wochen die Anzeige erwartet“.

Diesem Auftrag kam der Magistrat vorerst nicht nach. Aus dem mehrmaligen Hinausschieben der Berichterstattung kann man darauf schließen, daß der Magistrat die Sache nicht betrieb und die Mitglieder der Landkutscher-Innung sich ablehnend verhielten. Er bat zuerst um Fristerstattung, weil einige Landkutscher und auch ihr Obervorsteher abwesend seien. Am 14. November d. J. drängte das Kreisamt auf Mittheilung des Veranlaßten und drohte bei Verzögerung

kutscher, daß für die Zukunft jedem Zeißel-, Fiaker- und Gesellschafts-Wagen-Inhaber strenge verboten werden möge, Brieffschaften und Pakete mitnehmen und verführen zu dürfen.

Was nun die Regulierung des Fuhrwesens und insbesondere die Verführung der Passagiere betrifft, so erklären sie, daß sie die sogenannte Stellfuhr wohl um die Tage im Sommer für die Person um 2 Gulden W. W. und im Winter um 1 Gulden 30 kr. W. W. sich gefallen lassen wollen, und sie auch öffentlich bekannt zu machen bitten.

Allein was die übrigen sogenannten Reisewägen und Kaleschen betrifft, so könnten sie sich für diese keine Tage bestimmen lassen, so lange nicht den hier und in der Umgebung, nämlich in Gutenbrunn und Weikersdorf, befindlichen Fiakern das Verführen der Passagiere nach Wien oder zurück mit einzelnen Personen oder ganzen Fuhrten hohen Orts eingestellt werden würde, indem nur sie (die Landkutscher) das Privilegium besitzen, die Fremden und Kurgäste von Baden nach Wien und von da zurück zu verführen; währenddem die Fiaker auf allen Plätzen der Stadt Baden und in der Umgebung aufgestellt sich befinden, und nicht wie sie sollten, die Kurgäste nur in der Umgebung auf Spazierreisen herumführen, sondern auch nach Wien und zurück fahren. Hierdurch wird nun ihnen (Landkutschern) nicht nur der größte Eintrag gemacht, sondern das Publikum leidet vorzüglich in der Beziehung vieles, daß eine oder die andere Partei sehr überhalten, wieder andere um ein äußerst geringes

mit einer Strafe von 5 Gulden. Als Antwort darauf hat der Magistrat um Terminserweiterung, weil es an Zeit mangle und mehrere Innungs-Mitglieder abwesend seien. Und so wurde die Angelegenheit bis 4. März 1829 verschleppt, an welchem Tage das Kreisamt noch eine Fristerstattung bis Ende März bewilligt, aber beifügt, daß der Magistrat durch stets erneute Termins-gesuche die Angelegenheit nur in die Länge zu ziehen suche und daß diese Saumseligkeit und Pflichtvergessenheit nunmehr mit gehöriger Strenge geahndet werden. Am 14. März 1829 endlich wurde von dem Bürgermeister Martin Mayer, dem Syndikus Ignaz Ricker, den Magistratsräten Josef Reich und Josef Wayer mit den Landkutschern ein Protokoll folgenden Inhalts aufgenommen:

„Die anwesenden bgl. Landkutscher erklären über den gemachten Vortrag hinsichtlich der Versendungen von Brieffschaften und Frachtstücken, daß sie ganz einverstanden seien und solches selbst wünschen, daß hierüber zur Vornachachtung der beiden von ihnen aufgestellten Briefexpeditoren sowohl in Baden als in Wien die Tage bestimmt und reguliert werden sollen, und sind daher der Meinung, der löbliche Magistrat möchte jene Tage zum Regulativ wieder annehmen, welche in den früheren Jahren diesermwegen bestimmt worden sind. Zu diesem Behufe wurde nun so gleich in der Sitzung ein gedrucktes Exemplar dieses Tarifes in ihrer Gegenwart mit den bestimmten Tagen ausgefertigt und dem Originale hier angeschlossen. Jedoch bedingen sich die Land-

lohngeld dort oder dahin gebracht werden, was durch sowohl für sie ein Mißkredit entstehe und heinebst verschiedene andere Kollisionen herbeigeführt werden. Uebrigens aber wäre zur Erheischung der allgemeinen Ordnung erforderlich, daß die Zeißel- und Gesellschaftswagen nur auf den ihnen bestimmten Plätzen sich aufstellen dürfen.

Nachdem die Anwesenden weiter nichts zu erinnern erklären, so wurde das Protokoll nach geschehener wortdeutlicher Vorlesung geschlossen und allseitig gefertigt“.

Unterschriften: Georg Biegler, Obervorsteher, Georg Sigmund, Paul Eipeldauer, Michael Eipeldauer, Ferdinand Neuhäuser, Johann Hölster.

Der in diesem Protokolle erwähnte Preistarif für Briefe und Frachtstücke war in seinen Ansätzen gleich denen aus 1816 und 1817, die oben angeführt sind. Neu angefügt wurde: Bei Geldbrieffsendungen ist von 100 fl. einviertel Prozent oder 15 kr. nach Beschaffenheit der Geldsorten sowohl bei der Auf- und Abgabe zu entrichten.

Am 20. Februar 1830 langte an den Magistrat folgendes Schreiben des k. k. Kreisamtes B. u. W. W. in Wien ein:

Die Landesstelle hat in Erfahrung gebracht, daß die Landkutscher zu Baden zur Beförderung von Brieffschaften und Paketen unter 10 Pfund nach Wien und zurück einen Verein bilden und sowohl in Baden als auch sogar in Wien eigene öffentliche Etablissements aufgestellt haben, wo

die Briefe und Sendungen aufgegeben und abgeholt werden können. Die Unternehmung ist von diesem Landkutscher-Verein schon so weit ausgedehnt, daß sie in Baden und Wien eigene Leute unterhalten, die die eingelangten Briefe und Pakete den Adressaten überbringen.

Dieser Vorgang von Seite der Badener Landkutscher ist offenbar ein Eingriff in das landesfürstliche Postregale und die Vorrechte der Merarial-Postanstalt, umso mehr als zwischen Wien und Baden während der ganzen Badezeit vom 15. Mai bis 15. September ein täglicher Postlauf eingeleitet ist.

Dem Magt. Baden wird daher dem h. Regierungsbefehle gemäß aufgetragen zu erheben, ob vielleicht die Badener Landkutscher zu dem oben gedachten Vorgange auf eine ausdrückliche Weise berechtigt seien. Zu diesem Ende hat der Magt. die Badener Landkutscher-Innung zu vernehmen, worauf sie ihr angemessenes Recht, Briefe und Pakete unter 10 Pfund zu versenden, gründe und das diesfällige Protokoll mit den allfällig vorgefundenen darauf Bezug habenden Urkunden mittelst Bericht bis 5. l. M. vorzulegen.

Es ist klar, daß diese Entdeckung nicht erst jetzt gemacht werden konnte, da ja die Behörden schon so oft in dieser Angelegenheit verhandelt hatten. Man kann wohl annehmen, daß diese Aufforderung nur die Prüfung der Privilegien behufs Vorbereitung des neuen Postgesetzes, das alle Privatposten unterdrückte, bezweckte.

Es wurde daher wieder ein Protokoll mit dem Obervorsteher Georg Ziegler und dem

und allein jede Art von Prellerei, die sich die Knechte so häufig an den Fahrlustigen erlauben, zu beseitigen, Fahrgäste in der geregelten Ordnung aufzunehmen, solche in sein zu führendes Journal einzuschreiben und die aufgenommenen Passagiers mit den Wägen in der Reiheordnung abfahren zu lassen, wie solches bei dem Gasthause zum Erz. Karl besteht und auch beobachtet wird. Was die Bezahlung des aufzustellenden Expeditors betrifft, so soll diese gemeinschaftlich geleistet und das Journal desselben zur Basis angenommen werden, woraus sich stets die Anzahl der von jedem monatlich geleisteten Fahren entnehmen und sohin auch der Zahlungsbeitrag jedes Einzelnen bestimmen lassen wird.

Sie bitten demnach um Genehmigung ihres gewünschten Vorschlages: Unterscriben sind: Josef Drescher, Obervorsteher, Johann Pöster, Untervorsteher, Georg Ziegler, Heinrich Hengl, Josef Hofschnieder, Michael Eipeldauer. Der ebenfalls anwesende Georg Sigmund ist damit nicht einverstanden und erklärt, daß er über diesen Gegenstand seine Aeußerung binnen 3 Tagen schriftlich einlegen werde. Er brachte auch seine Gegengründe in einer umfangreichen Eingabe vor, aus welcher auszugsweise anzuführen wäre: Er versichert, daß er als ordnungsliebender Gewerbsmann sein Geschäft von Jahr zu Jahr zu erweitern suche, um dem Publikum zu dienen und seinen 9 unversorgten Kindern eine Existenz zu schaffen. Er halte sich im Gasthause zum Erz. Karl selbst einen Expeditor und eigene Stallungen, ebenso könnte sich jeder seiner Kollegen

Untervorsteher Heinrich Hengl aufgenommen. Diese gaben ohne weiteres zu, daß die Landkutscher-Innung Briefe und Pakete unter 10 Pfund befördere und daß sie in Wien und in Baden Briefträger unterhalte. Sie habe das Recht hiezu von Weiland Kaiserin Maria Theresia erhalten. Im Sommer gehe täglich je eine Landkutscher-Chaise um 6, 7, 8, 2, 3 und 4 Uhr von hier nach Wien und auch von Wien nach Baden. Selbst in der Winterszeit gehe täglich ein Wagen zwischen Baden und Wien hin und zurück, auch wenn kein Fahrgast zu befördern sei. Es geschehe daher alles zu einer tadellosen Postbeförderung.

Im Jahre 1834 beabsichtigte die Landkutscher-Innung, im Gasthose zur Kugel auf der Wieden einen Schaffer zu bestellen. Darüber wurde von dem Bürgermeister Joh. Rep. Trost, dem Syndikus Ricker, den Magistratsräten Reich, Baier und Herbrich im Beisein des Innungskommissärs Anton Rauber mit den Innungsmitgliedern ein Protokoll folgenden Inhaltes aufgenommen: „Nachdem die durch die im Gasthose zur Kugel in Wien sich einfindenden hiesigen Landkutscherknechte herbeigeführt werdenden Unordnungen alljährlich so häufig sind, daß hiedurch für jeden Landkutscher nur nachteilige Folgen, für die Passagiers selbst aber unduldbare Unannehmlichkeiten entstehen, so glauben die Gefertigten, daß zur Herhaltung der allgemein gewünschten Ordnung ein Expeditor bei der Kugel vom 1. Mai d. J. angefangen von der Landkutscher-Innung aufgestellt werden soll.“

Dieser soll die Obliegenheit haben, einzig

selbst Ordnung schaffen. Die Verhältnisse bei der Kugel, wo an Sommertagen oft 30 bis 40 Wagen aus Baden, Gutenbrunn und Weiskersdorf einlangen, lägen ganz anders als beim Erz. Karl in der Kärntnerstraße. Dieses Fuhrwerk müsse als Fialerfuhrwerk, nicht als Reisefuhrwerk betrachtet werden. Die Fialer in Wien hätten auch keinen Expeditor auf ihren Standplätzen, die Polizei und der Gastwirt sorgten ohnehin für Ordnung. Er selbst habe oft 10 bis 20 Wagen in Wien, er könne nicht warten, bis sie der Reihe nach abgefertigt werden, weil es ihm lieber sei, wenn sie, auch mit einer geringeren Einnahme, schneller zurückkehrten. Er fürchte daher, Nachteil aus der Aufstellung eines Expeditors zu erleiden. Georg Sigmund, der sein Geschäft in der Renn-gasse betrieb, hatte auch die städtischen Wäder gepachtet und hatte von zwei Frauen 36 Kinder, war daher ohne Zweifel ein sehr strebsamer Mann.

Die bürgerl. Landkutscher bekämpften in einer Eingabe die Ansichten Sigmunds und hielten ihr Ansuchen aufrecht. Zur Begründung führten sie an: „Durch die vom Publikum und von den nach Baden reisenden Personen vorgelommenen Klagen, daß sie durch die Badener Landkutscherknechte, welche bis nun zu Wien ohne alle Aufsicht und sich selbst überlassen sind, grob behandelt, geprellt, im Fuhrlohn besonders an Sonn- und Feiertagen überhalten und auch bei der Abfahrt selbst durch mehrere Stunden unter verschiedenen Vorwänden aufgehalten werden, durch welche Plackereien die hieher reisenden Personen, weil ihre Ankunft in Baden sehr oft auf die Stunde

berechnet und notwendig ist, abgeschreckt und abgehalten werden, diese sodann entweder sich in der Umgebung Wiens eine minder kostspielige Unterhaltung verschaffen, oder ein anderes, wohlfeileres Fuhrwerk nach Baden suchen, ist die gefertigte Landkutscher-Innung bewogen worden, einen Kondukteur aufzustellen. Damit wäre den Prellereien und Grobheiten der Kutscher vorgebeugt, selbst der gewöhnliche Stellwagen, der aus dem Gasthofe zum Erz h. Karl abfährt und mit welchem die Briefe an die hohen Herrschaften und die Polizei befördert werden, könnte durch den Kondukteur abgeschafft werden, wenn er, wie es manchmal vorkommt, noch Fahrgäste in der goldenen Kugel fahre. Den Passagieren werde oft eine Angabe abgeschwindelt von Leuten, die gar keine Kutscher sind. Dieselbe Anzahl Wagen wie Herr Sigmund haben auch noch andere Innungs-Mitglieder, wie Drescher, die Witwe Eipelbauer, aber auch die minderbemittelten sollen geschützt werden.

Am 20. Mai d. J. genehmigte der Magistrat die Aufstellung des Expeditors bei der goldenen Kugel, wobei Herrn Sigmund das Rekursrecht eingeräumt wurde.

Gleichzeitig wurde der Tarif festgesetzt. Die Fahrt am vierstündigen Stellwagen kostete 2 fl. W. W., ein Brief bei der Aufgabe und Abgabe jedesmal 4 kr., sonst wurden die Ansätze nicht viel geändert gegen die von 1816.

Ganz klaglos scheint sich aber auch nach Bestellung des Expeditors bei der goldenen Kugel

38

und auf die, wie aus den vorliegenden Akten hervorgeht, schon im Jahre 1811 oder vielleicht auch noch sonst, hierwegen stattgefundenen Verhandlungen und auf die besonderen Verhältnisse des Kurortes Baden die gehörige Rücksicht zu nehmen ist“.

In seinem Bericht vom 3. Februar d. J. spricht sich der Magistrat entschiedenst gegen die Aufhebung aus. Im allgemeinen werden dieselben Gründe wie bei der Verteidigung dieses Rechtes im Jahre 1830 angeführt und auch, daß diese Einrichtung den Bewohnern, Kurgästen und Fremden bequem sei.

Das k. k. Kreisamt gab sich jedoch damit nicht zufrieden, sondern forderte bis 20. Mai 1838 nochmals Berichterstattung. Nun nahmen der Bürgermeister und der Syndikus mit dem Obervorsteher Johann Höfer und dem Untervorsteher Anton Schell ein Protokoll auf, das die Entstehung und den ganzen Umfang ihres Privilegiums schildert. Aus demselben sei angeführt: „Sie haben in den Schriften ihrer Innungslade fleißig Nachschau gepflogen; allein außer den schon vorläufigst hieher abgegebenen Privilegien der Kaiser und Könige Leopold I. vom 2. Oktober 1687 und Josephs I. vom 23. Juni 1710, wodurch die bürgerlichen Landkutscher von Baden berechtigt wurden, Briefe von Baden nach Wien und von dort hieher zu übernehmen und zu überbringen, haben sich sonst keine vorgefunden“. Das Reskript Maria Theresias vom 24. Mai 1752 und den gerichtlichen Spruch aus 1764 können

in Wien der Verkehr nicht abgewidelt zu haben, denn der Magistrat richtete am 26. Mai 1836 an die k. k. Polizei-Bezirks-Direktion Wien die Bitte, darüber zu wachen, daß in den Gasthöfen zur goldenen Kugel, zum Bären und bei den 3 Kronen unter den Kutschern Ordnung gehalten werde. Auch wurde ersucht, alle Bursche, die keinen vom Magistrat der Stadt Baden ausgestellten Fahrzettel vorweisen können, abzuschaffen. Weiters mögen alle Badener Wagen, mit Ausnahme der Stellwagen mit der Briefpost, bei der Linie genau untersucht werden, da sie widerrechtlich sehr viele Briefe und Pakete mit sich führen, wodurch das k. k. Postamt und die Landkutscher sehr beeinträchtigt werden.

Aus dem fortwährenden Bestehen der Landkutscher auf ihrem Rechte zur Postbeförderung kann man schließen, daß dieses Geschäft sehr gewinnbringend gewesen sein muß.

Am 5. November 1837 war das Postgesetz, das heute noch gilt und demzufolge der Transport von Briefen ein ausschließliches Recht des Staates bildet, erschienen und trat am 1. Juni 1838 in Kraft. Das Ende der Privatpost der Badener Landkutscher mußte vor der Türe stehen.

In der Tat wurde der Magistrat am 19. Jänner 1838 vom k. k. Kreisamte aufgefordert zu berichten, „ob und inwiefern die Zurücknahme der den Badener Landkutschern im Jahre 1752 erteilten Konzession zur Briefbeförderung für die Badener Kurgäste unbedenklich zu geschehen habe, wobei auf den ursprünglichen Zweck der Erteilung

39

sie nicht beibringen, da ihre Innungslade nicht im Besitze derselben sei.

Am 20. Oktober 1838 erhielt der Magistrat folgenden Bescheid: „Seine Majestät haben zu befehlen geruht, es sei in dieser Angelegenheit lediglich nach Vorschrift der Postgesetze vorzugehen und übrigens nur dafür zu sorgen, daß die zwischen Baden und Wien laufenden Briefe an ihre Adresse schnell und genau bestellt werden.

Wovon der Magistrat infolge h. Regierungsauftrages vom 6. d. M. zur ungesäumten Verständigung der Badener Landkutscher mit dem Beisatze in Kenntnis gesetzt wird, daß die k. k. Oberste Postpostverwaltung von dieser Allerhöchsten Entschliebung durch die k. k. allgemeine Hofkammer zur Handhabung des Postgesetzes unterm 4. d. M. verständigt worden ist.“

Die Landkutscher wurden durch ihre beiden Vorsteher vom Erlöschen ihres Privilegiums am 22. Oktober 1838 in Kenntnis gesetzt.

Der Verlust ihrer einträglichen Privatpost war ein schwerer Schlag für die Landkutscher, die schon unter dem schwächeren Besuch Badens seit dem Tode Kaisers Franz (1835) gelitten hatten. Drei Jahre später, 1841, wurde der Verkehr auf der Südbahn aufgenommen, was natürlich den vollständigen Rückgang der Personenbeförderung zur Folge hatte. Wenn auch noch Personenwagen zwischen Baden und Wien verkehrten, so hatten sie doch von Jahr zu Jahr weniger Zuspruch, weil die Schnelligkeit und die Billigkeit schließlich über die Gewohnheit

siegen mußten. 1867 soll der letzte Wagen mit Reisenden verkehrt haben.

Die Privatpost der Badener Landkutscher ist seit 1662 nachweisbar, aber ihr Beginn muß um Jahrhunderte zurückverlegt werden. Durch besonders günstige Verhältnisse konnte sie bis 1838, bis zum Inkrafttreten des noch heute gültigen Postgesetzes, bestehen.



Anmerkung zu Seite 14 und dem dort angeführten Datum vom 24. Mai 1742:

Hier liegt ein Druck- oder Übertragungsfehler vor. Das richtige Datum muß lauten: 24. Mai 1752. Dieses Datum findet sich auch bei Josef Schwenk auf Seite 38 (vorletzte Zeile). Ferner wird es durch den Beitrag von Dr. Rüdiger Wurth (Seite 72) bestätigt. Dort schreibt er:

»Die wachsenden Erfordernisse allgemeinen Postverkehrs nötigten auch die Kaiserin, ältere Patente und Ordnungen den neuen Gegebenheiten anzupassen, und so kam es auch zu den Patenten von 1748 und 1750. Letztere befaßten sich unter anderem auch mit dem Verbot sogenannter „Metzgerposten“ als Konkurrenten des staatlichen Postregals. Allein die Befugnisse der Landkutscher in Baden wurden nicht berührt, sondern ihre Rechte mit Datum vom 24. Mai 1752 neuerlich festgelegt. Das Original dieses Mariathersianischen Privilegs „von denen Badgästen Brief anzunehmen und die Antwort nebst dessen beschriebenen Nothdurften zurückzubringen“ ist verschollen, doch ist der Text aus einem Majestätsgesuch des Stadtrichters und Rates vom 17. November 1752 bekannt, und auch alle späteren Eingaben der Landkutscherinnung beziehen sich auf das genannte Privileg Kaiserin Maria Theresias. ...«

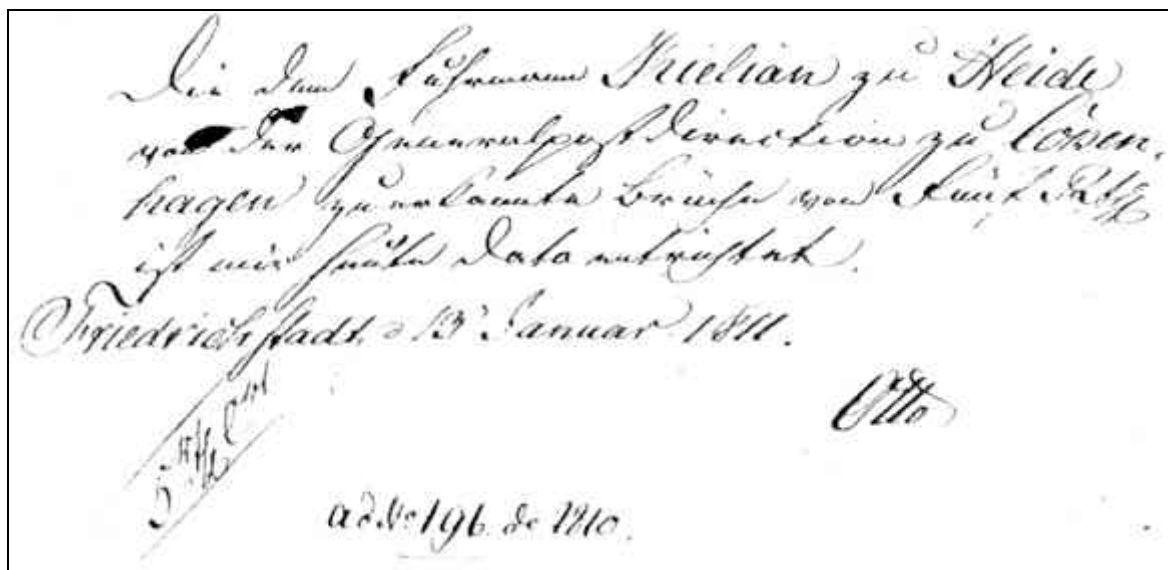
Nachtrag 2: Ergänzung und Berichtigung

Ein Nachtrag ergibt sich zu Seite 18/19. Hier wäre noch zu erwähnen, daß bereits unter dem 13. Juli 1708 der sächsische König und Kurfürst – Friedrich August I. / August der Starke (1694 – 1733) – zum Schutz seiner Landespost ein entsprechendes Edikt gegen die Konkurrenz durch die Lohnkutscher erließ (s. Anlage 25).

Eine Berichtigung ergibt sich zu Seite 58/59 (Abb. 35): Herr H. Rehmet aus Schwarzenbek hat mich freundlicherweise darauf gewiesen, daß „**Hochzeit**“ ein kleiner Ort (Dorf) südöstlich von Danzig ist. Ein weiteres Mal existiert der Ort „Hochzeit“ an der Drage; etwa auf halber Strecke zwischen Deutsch Krone und Landsberg an der Warthe. Auf jeden Fall wurde der Schein **in** Hochzeit und nicht anläßlich einer Hochzeit) am 2. November 1825 ausgegeben. Der Post-Schein wurde zum „**Ergänzungs**-Post-Schein“ umfunktioniert; der Text für den Vordruck durchkreuzt, um Manipulationen durch den Fuhrmann unmöglich zu machen. Der „**Ergänzungs-Post-Schein**“ galt zusammen mit dem Haupt-Schein.

Eine Ergänzung hinzu Kap. 6.7 kam von Herrn K. Wildschütz aus Recklinghausen mit der nachfolgenden Fotokopie, für die ich ebenfalls sehr dankbar bin. Immer wieder war in meinem Beitrag von drakonischen Strafen für die Fuhrleute zu lesen, falls sie gegen die Gesetze verstoßen sollten. Erstmals kann ich hier ein Dokument zur Wiedergabe bringen, in dem einem Fuhrmann aus Heide eine Geldbuße (Geldstrafe = „**Brüche**“) durch die Generalpostdirektion zu Kopenhagen auferlegt wurde. Wörtlich heißt es in dem Dokument:

„Die dem Fuhrmann Kielian zu Heide von der Generalpostdirection zu Copenhagen zuerkannten Brüche von fünf Reichsthalern ist mir heute dato entrichtet Friedrichstadt, 13^{ter} Januar 1811 – Otto“



Der Hinweis „ad N^o. 196 de 1810“ bezieht sich vermutlich auf die entsprechende Aktennotiz zu dessen Strafverfahren. Auch in der Abbildung 60 (Seite 77) aus dem Jahre 1841 wird den Fuhrleuten für fehlende Passagierzettel eine Geldbuße angedroht. Es heißt dort unter „Anmerkung: Passagierzettel sind zu allen Beförderungen, die für Bezahlung geleistet werden, erforderlich und müssen ... auch am Orte der Bestimmung ... **bei 6 Rhthlr. Brüche** vorgezeigt werden“.

Herr K. Wildschütz weist auch auf das Buch von Monika Frohriep „Vom Postwagen zur Eisenbahn – Kleine Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert“ hin. Auf Seite 39 schreibt sie u.a.: In der Umgebung von Kiel wurde dieses umständliche Verfahren bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch eine Verordnung gelockert, vermutlich auch zur Förderung des noch in den Kinderschuhen steckenden Fremdenverkehrs: „In Kiel ist zu Lust- und Spazierfahrten der Einwohner nach Oertern innerhalb 2 Meilen kein Passierschein erforderlich und erstreckt sich diese Erlaubnis auch auf diejenigen fremden, welche die Badeanstalt benutzen“.

— — — — —

Nachtrag zu Kapitel 2.2 mit Anmerkung 24: Kurbrandenburg / Preußen:

Sowohl das preußische Edikt vom 9. Juli 1714¹⁰³ als auch das nachfolgend erwähnte Edikt vom 13. April 1715 sind in der Postgesetzsammlung von Christian Otto Mylius von 1736 nicht aufgeführt. Es wird aber bei Stephan, Seite 178/179, erwähnt. Dort heißt es:

*»Die Hauderer mußten sich vor Beginn ihres Gewerbes bei dem nächsten Postamte melden und wurden von demselben auf die Post-Ordnung vereidigt, damit sie in Contraventionsfällen auch criminaliter, wegen begangenen Eidbruchs, belangt werden konnten. Wollten sie mit Personen fahren, so mußten sie jedesmal bei dem Postamte des Abfahrtsortes einen **Passierzettel** lösen, der indeß noch unentgeltlich verabfolgt wurde und den Zweck hatte zu bescheinigen, daß die Post bereits besetzt gewesen sei event. daß an dem Abfahrtstage des Fuhrwerks keine Post ginge. Reisende, die mit den Extraposten oder Posten angekommen waren, oder mit letzteren abreisen wollten (heißt es sogar in dem Edikt vom 13. April 1715), durften an demselben Tage von keinem Fuhrwerk befördert werden ... In einigen Landestheilen wurden 1717 besondere **Postvisitatoren** angestellt, um auf die Übertreter der Postgesetze ein wachsames Auge zu haben, und dieselben zur Bestrafung anzuzeigen ...«.*

Danach durften Lohnkutscher ab 1714 nicht mehr synchron zu den Ordinari-Posten verkehren; es sei denn bei übermäßigem Publikumsandrang.

Es bleibt dabei, daß erstmals unter dem 1. Dezember 1703 verfügt wurde, *»... daß Fuhrleute einen Zettel wegen derer Passagiers im Post-Ambte nehmen sollen«* (s. Seite 20). Erstmals wird hier ein **Passagierzettel** erwähnt! Wenn es in dem Edikt vom 18. April 1709 heißt, daß *»ein Gesetztes«* an die **Post-Kasse** zu entrichten war, so wurden die Passagierzettel immer noch gebührenfrei abgegeben. Dies war auch 1715 noch der Fall (siehe oben). Wenn es auf dem Passagierzettel von 1754 heißt (Seite 21, Abb. 7), daß der Fuhrmann aus Treptow für die Fahrt nach Görcke [Görke] *»... und hat bis dahin richtig bezahlt«*, so ist damit das gewisse *»Gesetzte«* an die Postkasse gemeint. Erst das Reglement vom **10. August 1766** schrieb erstmals die gebührenpflichtige Abgabe von Lohnfuhrscheinen vor (s. Seite 22).

An ganz abgelegener Stelle: *»Die vornehmsten Europäischen Reisen«*, herausgegeben von G. F. Krebel im Jahre 1767, Seite 749, wird noch das *»Königl. Preuß. Neu-verbesserte Edikt, das Extra-Post-Fuhrwesen betreffend«* vom 11. April 1766 erwähnt. Bei Klaus Beyrer (*»Die Postkutschenreise«*, Seite 93) heißt es dazu:

»... daß ein mit 3 Personen besetzter viersitziger Wagen mit 4 Pferden zu bespannen und durch 1 Postillion zu führen sei; ferner, daß die Anzahl der Pferde der Zahl der Reisenden entsprechend zu erhöhen und ab 5 Personen zusätzlich ein zweiter Postillion mitzuführen sei. So sind also, um ein Beispiel zu nennen, bei einer mit 4 Personen besetzten Kutsche die Gebühren für 5 Pferde und 1 Postillion zu entrichten«.

Nachtrag zu Seite 60/61 (mit Abbildung 39):

Bei Heinrich (von) Stephan auf Seite 718 unter Anmerkung heißt es:

*»Zur Überwachung der Fuhrleute, Schiffer und Reisenden und sonstiger Privatpersonen, so wie auch der Schirrmeister und Postillone in Absicht auf Verletzung des Postregalrechts oder Übertretung der Postzwangsgesetze waren zuerst im Jahre 1709 "**Postlandreuter**" (mit 140 Thlr. Gehalt, wofür sie gleichzeitig das Pferd unter halten mußten) angestellt worden. Im Jahre 1772 wurde ihr Gehalt auf 300 Thlr. erhöht und ihnen als Denunciaten-Prämie ein Viertheil der Strafe zuerkannt. In Berlin waren ihrer zwei angestellt und außerdem bei den größeren Postämtern (z.B. in Halle, Danzig, Minden) je einer. Die Postlandreuter wurden aber von den Amtsvorstehern selbst zu wenig kontrolliert, und da sie meist aus invaliden Militärs hervorgingen, so sahen sie ihren Posten als eine Versorgung an und verfielen in Unthätigkeit. Nur der kleinste Theil der Postcontraventionen und Defraudationen gelangte zur Kenntnis der Behörde. Im Jahre 1824 wurden an ihrer Stelle in Folge des Gesetzes vom 10. Januar 1824 über die Lohnfuhrabgabe **Lohnfuhrcontrolleure** eingesetzt, und zwar einer für jeden Post-Inspections-Bezirk. Sie waren zunächst dem Bezirks-Post-Inspector untergeordnet, erhielten*

¹⁰³ Bei Stephan, Seite 179, heißt es versehentlich: 9. Juli 1814

400 Thlr. Gehalt (incl. der Kosten für die Unterhaltung der Dienstpferde) 20 Sgr. Tagegelder und den Denuncianten-Antheil. Bei der Reorganisation der Postverwaltung [im Jahre 1850] wurden ihre Stellen eingezogen. Ihr Institut hatte in der Verwaltung wie in der öffentlichen Meinung nie recht festen Fuß fassen können«.

Soweit dieser Nachtrag zu Preußen.

Berichtigung:

Alle Abbildungen im Teil 2 (Seite 50 – 91) sind um die Zahl **26** zu erhöhen. An Stelle von Abbildung **1** auf Seite 51 müßte es heißen: „Die Abbildung **27** zeigt zwei frühe Belegstücke aus der Zeit um 1815“.

Der
Rundsendedienst

des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V. bietet interessantes und
preiswertes Material aller Sammelgebiete

Informationen durch

Horst Warnecke

Goethestraße 16, 31008 Elze, Telefon 0 50 68 / 22 02

April - August - Dezember



**3 mal jährlich für Sammler und Forscher
unser wie gewohnt reichhaltiges Angebot.**

**Zahlreiche Einzellose aus allen
philatelistischen Gebieten und immer
große Sammlungen, Posten und Lots.**

**Günstige Bedingungen
für Ihre Einlieferungen sowie
Provision für erfolgreiche Vermittlung.**

**2 Monate vor dem jeweils nächsten
Auktionstermin ist Annahmeschluss.**

**Für weitergehende Fragen
stehen wir Ihnen jederzeit und
gerne auch persönlich zur Verfügung.**

J&K



Wolfgang Jennes & Peter Klüttermann
Briefmarkenauktionen- Clarenbach Strasse 182 - 50931 Köln
FON 0221 - 940 53 20 FAX 0221 - 940 53 26
e-mail info@jennes-und-kluettermann.de

Kataloge versenden wir im Inland weiterhin kostenlos. Wegen der enorm hohen Portokosten bitten wir bei Anforderungen aus dem Ausland um Zusendung des Portoanteils.
Dieser beträgt innerhalb Europa 10,- EURO und nach Übersee 20,- EURO.