

Das Postwesen in der Kurpfalz in 17. und 18. Jahrhundert

R. Grosse



LIBRARY
AMERICAN UNIVERSITY



Die geschichtliche Entwicklung des Postwesens in der Kurpfalz.

Um die Lage des Postwesens in der Pfalz kurz zu kennzeichnen, sei vorausgeschickt, dass für dieses Gebiet die Taxis'sche Reichspost eine Monopolstellung einnahm und sich auch im Kampfe gegen die Nebenposten sowohl wie auch gegenüber den Plänen der Kurpfälzischen Regierung, eigene Landesposten einzurichten, behauptete.

Eingehend die Entwicklung der Taxis'schen Reichspost zu schildern, ist hier nicht der Ort. Denn da wir es in unserer Darstellung nur mit den Postverhältnissen eines einzelnen Landes zu thun haben, so kann uns hierbei die Geschichte der Taxis'schen Anstalt nicht interessieren, so lange dieselbe lediglich ein staatlicher Kurierdienst im Dienste des Kaisers war, und daher für die Kurpfalz, obgleich seine Route durch dieselbe hindurchlief, wirtschaftliche Bedeutung doch gar nicht hatte. Mag immerhin der einzelne Postillion gegen ein Trinkgeld einen Privatbrief zum nächsten Orte oder auch weiter mitgenommen haben¹⁾, daran kann man jedenfalls festhalten, dass die Taxis'sche Anstalt als solche eine der Allgemeinheit zugängliche Briefbeförderung nicht aufwies²⁾. Finanziell war dieser Taxis'sche Kurierdienst auf die spanische Subvention angewiesen, und er musste in dem Augenblick zusammenbrechen, als die Subvention infolge der Finanzschwierigkeiten, in die Spanien durch den niederländischen Aufstand kam, ausblieb. Hier liegt der bedeutungsvolle Wendepunkt in der Entwicklung der Taxis'schen Anstalt, nämlich deren Umgestaltung zu einer gemeinwirt-

1) Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, S. 102.

2) Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 95.

schaftlichen Einrichtung, welche allen Interessenten zugänglich war; und von hier an gewinnt dieselbe auch für die Kurpfalz Bedeutung.

An die Zerrüttung des Taxis'schen Kurses knüpft die weitere Entwicklung an, denn dessen Niedergang suchte ein ehemaliger Taxis'scher Postmeister aus Köln, namens Henott, auszunutzen, indem er mit einem Plane zur Neubegründung des ganzen Postwesens hervortrat¹⁾. Der Kaiser sollte im ganzen Reiche das Postwesen übernehmen, welches durch Einführung von regelmässigen Kursen und der allgemeinen Benutzbarkeit sich selbst unterhalten würde. Während Henott für die Regelmässigkeit des Betriebes in den staatlichen Kurieranstalten seine Vorbilder hatte, und die allgemeine Benutzbarkeit bereits bei den Botenanstalten der Städte und sonstiger Korporationen ziemlich ausgebildet war, so war die Verbindung von beiden, Henotts bedeutungsvolle Neuerung. Es gelang ihm nicht, seine Absicht aus eigener Kraft zu verwirklichen. Zwar gewann er den Kaiser für seinen Plan, er erwirkte sich Patente und Privilegien, es gelang ihm auch, einen Postkurs einzurichten, doch war dieser von sehr kurzer Dauer. Henott's Plan scheiterte an den entgegenstehenden Schwierigkeiten. Es war neben Geldverlegenheit und damit zusammenhängend der Widerspenstigkeit der Postmeister vor allem auch die Konkurrenz des Taxis daran schuld. Durch Vermittelung der Bankhäuser der Fugger und Welser, welche den Wert eines gut funktionierenden Postbetriebes erkannten und herbeischnten, und die auch die nötigen Zahlungen leisteten²⁾, kam ein Vergleich zwischen Taxis und Henott und ein gemeinsames Unternehmen zustande. Henott trat wieder in die Dienste des Taxis und verwirklichte seine Pläne an dessen Anstalt: er führte die allgemeine Benutzbarkeit ein, regelte den Betrieb durch bindende Normen über Abgang und Ankunft der Postreiter und durch feste Porto-Taxen.

Im Jahre 1595 schloss der Kaiser einen Vertrag mit Philipp II. von Spanien, durch den die burgundisch-spanischen Posten in Deutschland aufgehoben wurden, an deren Stelle die Reichspost trat, deren Leitung dem zum General-Oberpostmeister des Heiligen Römischen Reiches ernannten Grafen von Taxis übertragen wurde. Diese eben geschilderten Vorgänge fasst man zusammen unter dem Namen: »die Post-Reformation Rudolf's II.« Von diesem Zeitpunkt an ist die Schaffung einer modernen Postorganisation in

1) *Huber*, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 86 ff.

2) *Huber* a. a. O. S. 96.

Deutschland und die einzigartige Stellung der Taxis'schen Reichspost zu datieren¹⁾.

Im Jahre 1597 wird die Reichspost für ein »hochbefreites Kaiserliches Regal« erklärt, »dem kein Eintrag, Hindernis und Nachteil geschehen dürfe,« 1615 wird dem inzwischen zum Reichsgrafen erhobenen Lamoral von Taxis »zur Befestigung des höchst wichtigen Postwesens« vom Kaiser das Reichsgeneralpostmeisteramt als ein neu eingesetztes Regal für sich und seine männlichen Erben als Lehen verlichen, 1621 wurde das Erbfolgerecht in diesem Lehen auch auf die weibliche Descendenz ausgedehnt: dies sind die Etappen der Weiterentwicklung des äusseren Glanzes des Hauses Taxis und damit indirekt der Reichspost²⁾.

Hier drängt sich gleich die Frage auf: Welche Veranlassung hatte der Kaiser, die Taxis'sche Post derart zu begünstigen? Man kann hierauf keine genügende Antwort geben; jedenfalls ist der Grund, den *Moser* angiebt, durchaus ungenügend: »Denn der Kayserliche Hof unterstützt den Fürsten von Taxis, so vil möglich, weil das Postwesen den Nahmen eines Kayserlichen Regals führet³⁾.« Es waren wohl in erster Linie finanzielle und politische Vorteile, welche Taxis durch seine Anstalt dem Kaiser verschaffte, denn erstlich konnte es dem Kaiser nur recht sein, auf so billige Weise zu einer Postanstalt für das Reich zu gelangen⁴⁾, sodann ist an das berüchtigte »cabinet noir« zu denken. Zwar schreibt *Stephan*⁵⁾: »Die Taxis'schen Postmeister hatte man besonders während des dreissigjährigen Krieges im Verdacht, Spione des Kaisers zu sein. Wir finden keine Thatsachen, die diesen Verdacht rechtfertigen. Aber er bestand ziemlich allgemein und wurzelte wahrscheinlich in den konfessionellen Verhältnissen.« Meiner Ansicht nach kann ein so allgemeiner Verdacht nicht deshalb für unbegründet erklärt werden, weil nicht positive Thatsachen darüber bekannt sind, an deren Verheimlichung den Interessenten alles lag. Als Beleg für meine Behauptung dient ein Brief des Erzbischofs von Mainz aus dem Jahre 1709 an den Kur-

1) *Huber* a. a. O. S. 92 ff.

2) *Huber* a. a. O. S. 86 ff.; *Hertmann*, Entwicklungsgeschichte der Posten, S. 277—296; *Schulte* a. a. O. S. 500—510; *Sax*, Verkehrsmittel, I. S. 333 ff.; *Göts*, Verkehrswege im Dienste des Welthandels S. 724 ff.

3) *Moser*, Teutsches Staatsrecht V, S. 272.

4) *Huber* a. a. O. S. 95.

5) *Stephan*, Geschichte der preussischen Post, S. 40.

fürsten Johann Wilhelm von der Pfalz, worin er diesen ermahnt bei der Reichspost zu verharren, schon um die Protestanten nicht zu grossen Einfluss gewinnen zu lassen.

Der Westphälische Frieden, so wenig er sich mit dem Postwesen befasste, setzte der Ausdehnung der Taxis'schen Posten indirekt eine Grenze, welche trotz aller Bemühungen von Taxis'scher Seite, trotz aller Patente des Kaisers nicht überschritten werden konnte. Der Westphälische Frieden hatte das Recht der Landeshoheit den Reichsständen zugesprochen, welches denselben, obgleich die Oberhoheit des Kaisers und Reiches fort dauern sollte, weitgehendste Unabhängigkeit sicherte. Von dieser Rechtsgrundlage aus beanspruchten die Reichsstände auch das Postregal für sich, umso mehr, als sie den daraus fliessenden finanziellen Vorteil gewahr wurden. Die Landesposten, welche die Reichsstände anlegten, und die einen mehr lokalen Charakter trugen, waren neben der Reichspost wohl am Platze, da das Netz der Taxis'schen Postlinien viel zu weitmaschig war und den Verkehr nur im allgemeinen obenhin befriedigte. Wir sehen jetzt also, wie von vielen Reichsständen Landesposten eingerichtet oder doch geplant werden. Andere Reichsstände privilegierten Privatposten für ihr Gebiet.

Die jetzt folgende Periode in der äusseren Geschichte der Taxis'schen Post ist ein ewiger Streit mit den Landesposten und Privatposten, den sogenannten Nebenboten und Landkutschen¹⁾. Dieser Kampf wurde von Seiten der Taxis durch regelmässig erneuerte kaiserliche Postpatente geführt. Solche Patente erschienen in den Jahren 1628, 1635, 1637, 1641, 1649, 1653, 1659, 1680 und so fort; wie man sieht, meist in ziemlich kurzen Zwischenräumen erlassen. Ferner kamen für die Regelung der Postverhältnisse die kaiserlichen Wahlkapitulationen in Betracht²⁾; diese sowie die Postpatente genauer zu besprechen, ist hier nicht der Ort.

Auch wollen wir hier nicht eingehend die Kontroverse, welche mit der Rechtslage der Verleihung des Postregals an Taxis verbunden ist, erörtern. Jedenfalls ist, wie *Zachariä* anführt, der Streit über das Postwesen durch kein Reichsgesetz entschieden

1) In dieser Zeit hatte die Taxis'sche Verwaltung Prozesse vor dem Reichskammergericht gegen Hessen-Kassel, Pfalz, Kurbrandenburg, Braunschweig, den niedersächsischen Kreis, den fränkischen Kreis, Württemberg, Bayern, Sachsen-Koburg und Saalfeld, Wetzlar, Kursachsen, Nassau, Osnabrück, Münster, Friedeberg, Lippe-Schaumburg, Dillingen u. s. w.

2) *Hartmann* a. a. O. S. 317 ff. und S. 340—347.

worden. Dagegen bürgerte sich die Reichspost, man mag ihre Schaffung als Rechtsverletzung bezeichnen oder nicht, durch Gewohnheit im Süden und Westen von Deutschland ein. Es hat sich nun fast die ganze ältere Litteratur über das deutsche Postwesen um den Rechtsstreitpunkt gedreht. Meines Erachtens ist aber diese Fragestellung falsch; man muss nicht fragen: »war es Recht« sondern: »wie war es möglich«, dass der Kaiser eine solche Einrichtung einfach dekretieren konnte? Im allgemeinen lassen sich hierfür zwei Gründe anführen: erstens (und dies geht daraus hervor, dass sich die Reichspost vornehmlich im deutschen Süden und Westen festsetzte) die Vielheit der kleinen Territorien, welche natürlich nicht eigene Posten haben konnten und durch die Taxis'sche Post zweckentsprechend zusammengefasst wurden, sodann waren die Vorteile der Reichspost, wodurch sie Handel und Verkehr erleichterte, einleuchtend genug, nachdem sie sich einmal während des dreissigjährigen Krieges, durch kaiserliche Autorität geschützt, festgesetzt hatte¹⁾.

Die kurpfälzische Regierung hatte es also einerseits in Postangelegenheiten mit der Taxis'schen Reichspost zu thun, andererseits gab es in Deutschland schon seit dem Mittelalter die sogenannten Nebenposten. Diese entstanden, wo sich ein derartiges Bedürfnis zeigte und ihr Vorkommen auch in der Pfalz seit Alters ist zweifellos. Die Heidelberger Universität hatte solch eine Botenanstalt²⁾, und die Botenkurse der Handelsstädte am Mittelrhein durchzogen die Pfalz nach allen Richtungen.

Ein verheissungsvoller Versuch, das Botenwesen zu regeln, wurde im 16. Jahrhundert gemeinsam von Kurpfalz und Württemberg unternommen durch Errichtung einer Botenpost, welche eine Verbindung zwischen beiden Ländern herstellte³⁾. Doch blieb dies nur ein Versuch auf dem Wege eine eigene Landespost zu gründen, denn diese sogenannte Post erhielt keinen grösseren Umfang durch Anlegung weiterer Postlinien. Daher gelangte sie auch nicht zu grösserer Bedeutung und verschwand bald wieder, wahrscheinlich in den Wirren des dreissigjährigen Krieges.

Eine Wendung nahmen die Verhältnisse mit der Postreform

1) *Stephan*, a. a. O. S. 39.

2) *Kirchenheim*, Die Universitätsbotenanstalten des Mittelalters. In der Festschrift zur fünfihundertjährigen Stiftungsfeier der Universität Heidelberg. S. 118 ff.

3) *Götz*, Verkehrswege im Dienste des Welthandels, S. 724; *Moser*, Teutsches Staatsrecht V, S. 27.

mation Rudolfs II., mit der Umwandlung der Taxis'schen Anstalt zur Reichspost. Wir haben diesen Vorgang kurz skizziert. Es bleibt nur übrig die Stellung der kurpfälzischen Regierung dazu festzustellen, denn selbstverständlich erblickte dieselbe in der Schaffung eines neuen kaiserlichen Regals einen Einbruch in ihre Rechte. Als nun der Kaiser die Errichtung des Postregals erklärte und mit dessen Ausübung den Grafen Taxis beauftragte, wandte sich die pfälzische Regierung an Württemberg, auf das sie einmal als benachbartes protestantisches Land politisch, dann aber auch wegen der Interessen ihrer gemeinsamen Botenpost hingewiesen war, zwecks Verabredung, um sich dem Willen des Kaisers in dieser Frage gemeinsam zu widersetzen. Dabei ging die Regierung von der Erwägung aus, dass »zu besorgen sei, obschon jetzo die Abschaffung auf der Kauff- und Handels-Leut Neben-Posten zu verstehen, dass doch endlich auch versucht werden dürfte, die Pfälzisch-Württembergische Post gleichfalls niederzulegen«. Daneben war es besonders noch das Misstrauen, welches man gegen Taxis hegte, der allgemein als spanischer Spion galt.

Die Württembergische Regierung ging auf diese Vorstellungen ein, und man einigte sich in dem Beschluss, »dass man, um die Taxis'sche Post anzurichten, nicht gemeint wäre das gemeine Postwesen zu sperren, dass man sich das Recht wahre, nach Belieben eigene Nebenposten anzustellen und dem Taxis nicht die geforderte Strafgewalt über die Postbeamten zugestehen wolle«. Doch zu einem weiteren Vorgehen gegen die kaiserlichen Verfügungen kam es nicht.

Auch den späteren Patenten und Erlassen des Kaisers in Postsachen, welche das Postregal dem Taxis zum Lehen gaben, standen die Reichsstände zwar meist protestierend, aber im übrigen abwartend gegenüber. Es kam immer auf ihr Gutbefinden und freie Bewilligung an, ob sie dem kaiserlichen Generalpostmeister gestatten wollten, in ihrem Lande Postanstalten anzulegen und unter welchen Bedingungen dies geschehen sollte. Taxis verstand es aber, durch Gewährung der Postfreiheit die Landesregierungen dazu zu bewegen, dass sie wenigstens seine Postanstalten zuliessen, wenn er auch nicht gleich das erstrebte Monopol erlangen konnte¹⁾.

Auf die Behandlung der Fragen, welche das Postwesen betrafen, wirkte häufig in ausschlaggebender Weise die sonstige

1) Pütter, Erörterungen des Teutschen Staatsrechts I, S. 42; Quetsch, Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein, S. 205.

Politik eines Landes ein. Denn da derartige Verhandlungen fast stets auf diplomatischem Wege geführt wurden, so liegt es auf der Hand, dass sie hier vor wichtigeren Staatsangelegenheiten in den Hintergrund traten. Die umständlichen Formen des diplomatischen Verkehrs, die damals herrschend gewordene Maxime, keine Unterhandlung an auswärtigen Höfen mit Eifer zu betreiben, damit es nicht den Anschein habe, als sei dem vorschlagenden Teile besonders viel an dem Zustandekommen der Sache gelegen, mussten die diplomatische Atmosphäre für das Gedeihen der Postverhandlungen, bei welchen es auf entschlossene Förderung ankam, ungünstig erscheinen lassen¹⁾.

In der folgenden Zeit des dreissigjährigen Krieges wurde die Post gewissermassen zum Spielball der Parteien. Wie aus den Akten hervorgeht²⁾, besaßen beide sich bekämpfenden Parteien, die Wichtigkeit geregelter Postverbindungen für ihre Zwecke sehr wohl erkennend (es heisst in einem schwedischen Mandat³⁾: »das hoch notwendige Postwesen«), gesonderte postalische Einrichtungen. Da diese nicht allein den Truppen, sondern daneben auch Privatpersonen, insbesondere den Kaufleuten, dienten, so gab es damals in Deutschland, und zwar vorzugsweise in den Jahren 1632 bis 1634, ein dem evangelischen Bunde und ein der katholischen Partei dienendes Postwesen. Von Seiten des Kaisers erfolgte, da kaiserlichen Verfügungen noch ein ganz anderer Nachdruck als sonst gewöhnlich gegeben werden konnte während des zeitweiligen Uebergewichts der kaiserlichen Macht⁴⁾, ein Vorstoss durch ein Reskript vom 23. November 1627⁵⁾, welches die Taxis'sche Post auch im Oder- und Niedersächsischen wie im Niederländischen und Westphälischen Kreise einführen sollte: »Als haben Wir dem Edlen Leonharden Grafen von Taxis gemessenen Befehl gegeben, sich der Bequem- und Gelegenheit der Oerter, wo und wie solch Unsere gnädigste Intention zu Werck zu richten und zu effectuiren seyn möge, bestens Fleisses von tragenden Amts wegen zu erkundigen und die Posten an gewisse Stellen zu legen und wie sich's gebühret, mit Posthaltern seinem Gutbedünken und der

1) *Stephan*, Geschichte der preussischen Post, S. 121—122.

2) Vgl. *Löper*, Zur Geschichte des Postwesens in Süddeutschland während des Dreissigjährigen Krieges. Archiv für Post und Telegraphie. Band V, S. 693.

3) Vgl. Archiv für Post und Telegraphie. Band III, S. 610 ff.

4) *Pütter* a. a. O. S. 53.

5) *Moser* a. a. O. S. 54.

Nothdurfft nach zu ersetzen und zu versehen«. Auf der anderen Seite erkannte man in diesem Vordringen der Taxis'schen Postlinien nur einen Uebergrieff der katholischen Partei. Wie eng Politik und Postwesen hier zusammenhingen, erkannte schon ein Schriftsteller am Anfang des 19. Jahrhunderts¹⁾: »Wäre nicht zum Glück für Teutschlands Freiheit der nordische Held, Gustav Adolf, auf teutschen Boden gekommen, so würde die Familie Taxis unfehlbar ein General-Post-Monopol haben«. Diesen Verhältnissen entsprach es auch, wenn die Schweden in jeder Stadt, wohin sie kamen, ein eigenes Postamt errichteten²⁾.

Nachdem der Kaiser mit seinem gewaltsamen Vorgehen, vor allem infolge des schwankenden Kriegsglückes, gescheitert war, versuchte er es auf gütlichem Wege. Er ersuchte 1636 das Kurfürstenkollegium um sein Gutachten³⁾ welches sich dafür entschied, »dass an allen denjenigen Orten, wo keine Ordinari-Posten durchgehen oder angestellet seyn, die Anordnung der Reitenden oder Fussgehenden Botten billig zuzulassen und den Städten selbst, durch deren Territoria solche Anordnung zu machen, Krafft ihrer Regalien, damit sie vom Reich belehnet, heimzustellen sey«. Trotzdem sich hierin die Kurfürsten ausdrücklich auf den Standpunkt gestellt hatten, dass das Postregal den Territorialherrn zustände, so erfolgte doch noch in demselben Jahr ein Patent des Kaisers gegen Nebenboten.

Bei den Westphälischen Friedensverhandlungen befassten sich die Parteien eingehend auch mit dem Postwesen. Vor allem die protestantischen Reichsstände und die Reichsstädte, welche seit längerer Zeit wegen ihrer Nebenboten schon Streit mit Taxis hatten, brachten unterstützt namentlich von Schweden ihre Beschwerden vor⁴⁾. Doch nach langen Verhandlungen wurde endlich in das Friedensinstrument über die Postangelegenheiten nur der Satz aufgenommen: »Immoderata Postarum onera penitus tollantur⁵⁾«. Zunächst wollte man es ad interim belassen, doch sollten in einer der nächsten Reichsversammlungen bestimmte Rechts-

1) *E. Posselt*, Kleine Schriften, S. 333.

2) Archiv für Post und Telegraphie Band V, S. 693; *Quetsch* a. a. O. S. 183 bis 187.

3) *Lünig*, Teutsches Reichsarchiv I, S. 456; *Moser* a. a. O. S. 60; *Stephan* a. a. O. S. 110–111.

4) *Moser* a. a. O. S. 70 ff.

5) Vgl. I. P. O. Art. 9.

normen über das Postwesen, insbesondere über das Postregal aufgestellt werden. Diese Verheissung des Westphälischen Friedens blieb aber unerfüllt¹⁾. Neue Ansätze zur Regelung des Postwesens wurden in den Wahlkapitulationen gemacht, zuerst bei der Wahl Leopolds I. im Jahre 1656. Es wurde ein neuer Paragraph, § 35, in die Kapitulation eingeschoben, welcher aber nur die Taxis'sche Reichspost gegen die Uebergriffe des Hofpostamtes des Grafen Paar verteidigte. Auch in späteren Wahlkapitulationen wurde dieser Stoff nicht eingehender geregelt, so dass die Streitfrage in Betreff des Postregals stets offen blieb.

Wie die Kurpfälzische Regierung sich früher in Postsachen verhielt, speziell ihre Stellung zu Taxis ist erörtert. Darauf folgte die Zeit des dreissigjährigen Krieges, in der die Pfalz nach der Niederlage und Flucht des Winterkönigs unter fremder Herrschaft stand. Als nach dem Westphälischen Friedensschluss der Kurfürst Karl Ludwig in seine verwüsteten Stammlande zurückkehrte, war es eine vornehmliche Sorge dieses Regenten, das Land möglichst rasch wieder zu heben. So beförderte er auch nach Möglichkeit das Verkehrswesen, 1661 wurde eine Strassenordnung erlassen, welche hierin die ärgsten Missstände beseitigen sollte. Ganz in der Richtung dieser Politik lag es auch, wenn die Taxis'sche Post unterstützt wurde, deren Verhältnis zur Kurpfalz durch einen Vertrag mit dem kaiserlichen Ober-Postmeister zu Frankfurt vom April 1669 geregelt wurde. Allerdings war das Verhältnis zwischen Taxis und Kurpfalz nicht gerade sehr eng. Prinzipiell stand die Regierung noch auf demselben Standpunkt wie vor dem Kriege; derselbe fand seinen Ausdruck in einer von Sachsen, Brandenburg und Kurpfalz gemeinsam gemachten Vorstellung gelegentlich der Verhandlungen wegen der Wahlkapitulation Leopolds I. > . . dass ein oder anderer Reichsstand aus gutem freyem Willen mit dem Grafen Taxis der Posten halber sich auf gewisse Maasse verglichen, den andern, welche sich, wie zuvor, also auch noch ins künftige des Postregals für sich in ihren Landen gebrauchen wollen, keineswegs präjudicieren oder zu einigem Nachtheile erreichen solle²⁾. Zur Aufrechterhaltung dieses Rechtes wachten die Landesherrn mit ängstlicher Sorge darüber, dass bei Anlegung von Postkursen ihr Gebiet nicht berührt wurde, bevor sie

1) *Stephan* a. a. O. S. 107.

2) *Pütter* a. a. O. S. 63.

die Erlaubnis hierzu erteilt hatten¹⁾.

Doch wurden neben der Reichspost auch die Nebenposten in ihrem Bestande geduldet und geschützt. Selbstverständlich konnte die Regierung hier nicht gleich mit grossen Reformen vorgehen, da sie erstlich die nächsten Aufgaben, welche der endlich vollendete Krieg stellte, zu erfüllen hatte, dann aber auch gar nicht die wirtschaftlichen Vorbedingungen für einen grösseren Verkehr, der neue Einrichtungen, etwa eine eigene Landespost, erforderte, gegeben waren.

Noch weniger konnte irgend welche Rede sein von Verbesserungen im Postwesen unter der kurzen Regierung des unfähigen Nachfolgers Karl Ludwigs, des Kurfürsten Karl²⁾.

Anders hingegen wurde die Sachlage als mit der Erbfolge der Neuburgischen Linie in der Kurpfalz Philipp Wilhelm den kurfürstlichen Thron bestieg. Oben wurde bereits darauf hingewiesen, welche Rolle die allgemeine Politik bei der Beurteilung des Postwesens während des dreissigjährigen Krieges spielte. Die Taxis'sche Post wurde von den protestantischen Reichsständen in jeder Weise an ihrer Ausbreitung verhindert und unterdrückt, während die katholischen Fürsten sie unterstützten. Ein Grund hierfür ist schwer ersichtlich; am nächsten liegt noch der Verdacht, dass Taxis in Bezug auf Erkundung von Nachrichten durch Verletzung des Briefgeheimnisses den betreffenden Fürsten und besonders dem Kaiser zu Willen war. Wird doch dieses Erbrechen von Briefen sogar von Lobrednern der Taxis'schen Post zugegeben³⁾. Wahrscheinlich trug auch ein starkes Solidaritätsgefühl der katholischen Fürsten unter einander zu dieser Erscheinung bei. So wurden 1686 in Mainz, Cöln, Trier und Pfalz dieselben Postpatente erlassen. Moser schreibt darüber: »Curios dass deren Postpatente nicht nur quoad substantiam, sondern gar die Verba formalia durchaus eins«⁴⁾. Doch es bleibt immer noch die Frage offen, warum gerade auf dem Gebiete des Postwesens? Auffallend ist doch auch die Thatsache, dass der katholische

1) *Quetsch* a. a. O. S. 149.

2) Regierend von 1680 bis 1685.

3) *Hüberlin*, Pragmatische Geschichte der neuesten kaiserlichen Wahlkapitulation, S. 319: »man klagt auch über Erbrechung der Briefe auf diesen (Taxis'schen) Posten, haben wir aber nicht ganz neuerlich auch einen solchen Fall auf einer Territorialpost erlebt?«

4) *Moser* a. a. O. S. 175.

Philipp Wilhelm, während seine protestantischen Vorgänger nichts oder so gut wie nichts in Postsachen gethan hatten, noch vor Ablauf des ersten Jahres seiner Regierung an eine Regelung des Postwesens ging und zwar in einem für Taxis günstigen Sinne. 1680 war, wie erwähnt, ein Erlass des Kaisers Leopold I. in Betreff des Postwesens erschienen, der sich vornehmlich gegen die Nebenboten und Metzgerposten richtete, deren Exzesse »zu höchstem Nachteil von gemeinem Weesen« infolge der Kriege vermehrt seien. Dieser kaiserliche Erlass wurde durch eine Verfügung Philipp Wilhelms vom 17. April 1686 in der Kurpfalz eingeführt, was vorher noch nicht geschehen war. Es wurde dann weiter bestimmt, dass Briefe und Packete nur mit der kaiserlichen Post befördert werden sollen, doch den »Kutschen- und Kaleschenfahrern, welchen Wir zur Beförderung der Commerciens und reisender Leute sothane Fuhren gnädigst verstaten, sei es erlaubt, Kauffmanns-Waaren und andere Päckle, jedoch, dass die Advis-Briefe offen mitgegeben werden, fortzuführen«. Es ist aber diesen Fahrern verboten, Passagiere zu befördern, Couriere zu geleiten, ein Posthorn zu führen oder an ihren Wagen zu malen.

Dieser Erlass ist direkt auf Taxis zurückzuführen. Derselbe hatte nämlich den Kaiser durch ein Schreiben vom 10. Januar 1686 auf die Nebenboten und Kutschenfahrer in der Kurpfalz aufmerksam gemacht, welche ihre Fahrten von Heidelberg bis Frankfurt, Heilbronn, Durlach und Strassburg ausdehnten, und um Schutz gegen die Konkurrenz gebeten. Der Kaiser hatte diesen Brief weiter an den Kurfürsten geschickt, indem er denselben in einem gleichzeitigen Briefe vom 30. Januar 1686 aufforderte, die kaiserliche Post gegen die Nebenboten zu unterstützen. Inzwischen hatte auch Kurpfalz einen diesbezüglichen Vertrag, mit dem Frankfurter Oberpostmeister am 4. Dezember 1685 geschlossen und dieses beides führte zu obigem Erlass gegen Nebenboten.

Da die Praxis der früheren Regierungen die gewesen war, die Nebenboten ruhig gewähren zu lassen, so war die natürliche Folge dieses radikalen Vorgehens der Regierung, welche ihren Worten auch ernstliche Durchführung des Erlasses folgen liess, eine wahre Revolution unter den Beteiligten. Eine förmliche Flut von Beschwerdeschreiben war die Antwort; und da nicht nur die städtischen Behörden, sondern auch einige kleinere Reichsstände, deren Gebiet von der Kurpfalz umschlossen wurde, und die daher von jenem Erlass mitbetroffen wurden, wie der Bischof von

Worms, der von Speyer, der Erzbischof von Mainz, dagegen ihre Vorstellungen machten, so nötigten sie auf diese Weise die kurpfälzische Regierung zu einem vorsichtigeren Vorgehen. Von dem bisherigen strikten Verbote wurden in besonderen Fällen Ausnahmen zugelassen, so wurde der Briefverkehr von Speyer, wo das Reichskammergericht damals seinen Sitz hatte, nach Heidelberg durch Boten wieder hergestellt. Die Landkutschen, welche entgegen ihrer ursprünglichen Bestimmung auch Briefe befördert hatten, waren insofern von dem Erlass mitbetroffen worden. Nachdem sie nun infolge mehrerer Bestrafungen dem Erlass gemäss die Briefbeförderung aufgegeben hatten, liess man sie in Ruhe. Doch blieb die Regierung in der Durchführung des Taxis'schen Postregals fest, denn in einer Verfügung vom 29. Juli 1686 wird bestimmt, »dass es in Betreff des Kaiserl. Patents in dero Churfürstentumb und Landen und bei Ihren Unterthanen und Angehörigen es dabey sein Verbleibens habe«. Die Vorstellungen der benachbarten Reichsstände hatten aber in so weit ihren Zweck erreicht, als es dann weiter heisst: »Ob aber dergleichen Verbot auch auf auswärtige und frembde auszudehnen seye, so nicht dem Churfürsten unterstehen, scheine unbillig und schädlich, da Handel und Wandel dadurch gestört werde; da auch Brandenburg, Lüneburg, Hessen-Cassel und Württemberg zu grossem Nutzen eigene Landposten hätten«. Jedoch will der Kurfürst gemäss der Aufforderung des Kaisers, welche dieser ihm auf geschehene Anfrage zukommen liess, auch die andern Stände zur Unterstützung des kaiserlichen Postwesens wenigstens »animieren«.

Viele Anzeichen sprechen dafür, dass die eifrige Unterstützung der Reichspost nicht gar zu lange anhielt, wie sich überhaupt die Ansicht der Regierung änderte. Anfangs 1687 entscheidet dieselbe in Streitigkeiten zwischen der Reichspost und Privatposthaltern zu Gunsten der letzteren, ferner wird einem Heidelberger Landkutschenhalter auf sein Ansuchen die Vergünstigung zu teil, zur grösseren Sicherheit das kurpfälzische Wappen an seinem Postwagen führen zu dürfen. Vor allem aber ist ein Gutachten der Hofkammer vom 2. Mai 1687 für den Wandel in der Anschauung bezeichnend, wo es heisst: »Bey der Hofkammer konformiert man sich, so viel die Verschickung der Briefe, ausser den ordinari-Posttagen betreffend, mit allhiesigem Stadtrath: sintemahlen gar hart zu sein scheint, dass wann jemand etwas Geld oder sonst durch den Postwagen schicken wollte, ihm nicht

erlaubt wäre, einen verschlossenen avis-Brieff mitzugeben, über das auch sehr beschwer- und verhinderlich fällt, wenn man einen Brieff daran wirklich gelegen, ausser den Posttagen nicht verschicken kann, zu geschweigen, dass die ordinari-Post auch viel kostbarer als die andere ist, so dass den Unterthanen und Universitätsverwandten diesfalls wohl eine Erleichterung zu gönnen«. Auch bei den Verhandlungen mit dem Frankfurter Postmeister wegen Abstellung der Missstände und Mängel bei der Taxis'schen Reichspost brachte der pfälzische Unterhändler auf Anweisung seiner Regierung die Rechte und Interessen der Nebenposten zur Sprache; in dieser Instruktion heisst es: »Dass in Württemberg Herkommens, dass die Metzger auf ihre eigenen Kosten ein Pferd halten und ohne die geringste Belohnung dann und wann sich zu Verschickungen und Wegweiser gebrauchen lassen, müsste deshalb ihnen auch erlaubt sein, ein Posthörlein mit der Livree zu führen«

Im folgenden Jahre wurde von Frankreich der pfälzische Erbfolgekrieg eröffnet, jener Krieg, der die Pfalz in so furchtbarer Weise verwüstete. Natürlich konnte jetzt, da die beiden Parteien gerade in der Pfalz sich gegenüber standen, von wirtschaftlichem Leben, von Verkehr hier keine Rede sein. Die Taxis'sche Post wurde in dieser Zeit von den Franzosen vollständig unterdrückt. Um überhaupt den notwendigsten Verkehr aufrecht zu erhalten, sah sich die kurpfälzische Regierung zu selbständigem Vorgehen veranlasst, da Taxis wegen der Kriegsunruhen sich weigerte, in der dem Feinde ausgesetzten Pfalz die Postkurse wieder einzurichten. Hiermit trat zum ersten Mal die Gelegenheit an Kurpfalz heran, eigene Posten anzulegen. Sie löste diese Aufgabe derart, dass sie eine sogenannte Dragonerpost errichtete. Dies war damals während und kurz nach dem Kriege der einzig mögliche Ausweg, da auf privaten Verkehr infolge des Darniederliegens der wirtschaftlichen Verhältnisse nur sehr wenig zu rechnen war, und es sich vor allem darum handelte, eine Verkehrsanstalt zu schaffen, welche die amtlichen Schreiben beförderte, damit die Regierung hierbei nicht auf die Zufälligkeiten gelegentlicher Nachrichtenbeförderung angewiesen wäre. Diese Dragoner-Post oder, wie sie meist in den Urkunden heisst, Ordonnanz-Post ist, wie gesagt, höchst wahrscheinlich, weil im Kriege als militärische Post, schon in den letzten Jahren des Kriege, der 1697 endete, entstanden. Ihre Aufgabe war die Beförderung der Regierungsschreiben. Eine

vollkommene Ordonnanzpost-Ordnung ist vom 26. Januar 1699 erhalten. Der Lauf der Ordonnanzen war folgender: Von Oppenheim und Ingelheim kommen die Briefe Montag abends nach Alzey, von dort Dienstag früh nach Carbach, wo sie 10 Uhr eintreffen, von dort weiter Dienstag 1 Uhr nach Mannheim und von dort weiter nach Weinheim, wo sie Mittwoch 10 Uhr vormittags eintreffen. Von Weinheim geht es wieder zurück Mittwoch Nachmittag 2 Uhr über Mannheim nach Carbach, wo die Ordonnanz Donnerstag Mittag ist, von hier geht es weiter nach Neustadt und Lauterecken, wo sie Freitag, nach Lautern und Alzey, wo sie Donnerstag Abend eintreffen; von letzterem Ort weiter nach Creuznach, Simmern, Stromberg und Bacharach, das Freitag Mittag erreicht wird. Ein anderer Kurs ging Dienstag früh von Mosbach nach Eberbach, dann nach Heidelberg, wo die Ankunft vor Mitternacht erfolgte; von Bretten ging die Ordonnanz so ab, dass sie bis spätestens Dienstag früh in Eppingen, bis zum Mittag in Sinsheim ist und ebenfalls noch vor Mitternacht in Heidelberg; von hier werden die Briefe bis Mittwoch früh 10 Uhr nach Weinheim zur Regierung gebracht. Die Antworten der Regierung auf die eingelaufenen Amtsschreiben erfolgten darauf bis Mittwoch Mittag 2 Uhr, so dass alle Briefe bis Donnerstag Nacht zurück bestellt sind. Ein weiterer Kurs führte von Germersheim und Landau, wohin auch die Sulzer und Jagebacher Briefe kamen, Montag Mittag fort, bis Montag Abend nach Neustadt, bis Dienstag Vormittag 10 Uhr in Gross-Carbach. Anschlusslinien sind dann noch folgende: von Lützelstein und Veldenz Montag Mittag fort bis Dienstag 10 Uhr in Gross-Carbach, ferner von Simmern Montag früh bis Mittag in Creuznach, von Bacharach Sonntag Mittag fort bis Stromberg, von dort bis Montag Mittag nach Creuznach, Montag Abend bis Alzey, wohin bis Montag Mittag auch die Ordonnanz von Oppenheim kommt; von Alzey Dienstag früh ab bis Vormittag 10 Uhr in Gross-Carbach, um 11 Uhr von hier weiter nach Mannheim, so dass die Briefe bis Mittwoch 10 Uhr vormittags in Weinheim sind. Zurück gehen dann alle Briefe um 2 Uhr nachmittags desselben Tages, bis Donnerstag Mittag nach Neustadt, Lautern und Alzey, so dass alle Briefe bis spätestens Freitag Abend bestellt sind. Endlich kommen auch bis Mittwoch 10 Uhr vormittags die Briefe von den nächsten Ordonnanzhäusern aus Mannheim, Heidelberg und Lindenfels in Weinheim an und werden ebenfalls bis 2 Uhr nachmittags abgefertigt.

Diese Ordonnanzpost war eine militärische Einrichtung. Es wurden zu dem Zwecke in den einzelnen Städten 1, 2, auch 3 Mann Soldaten einquartiert, und zwar wurden ihnen zur Wohnung bestimmte Häuser, sogenannte Ordonnanzhäuser, angewiesen, deren Besitzer für ihre Verpflegung zu sorgen hatten. Die Beförderung ist in der Weise geordnet, dass sich die Ordonnanzen gegenseitig ablösen: jeder hat seine Strecke hin und zurück, und zwar warten die Boten, welche die Briefschaften nach dem andern Ort gebracht haben, dort so lange, bis dieselben zurückkommen, um sie dann wieder mitzunehmen. Die Boten waren angewiesen, sich jedes Mal vor ihrem Abgang auf den Oberämtern, resp. in Weinheim auf der kurfürstlichen Kammer zu melden wegen Mitnahme der Briefschaften. Nur die Briefe sollen befördert werden, die auf den Aemtern bis zu einer bestimmten Stunde abgegeben sind.

An die Ordonnanzkurse als an die Hauptlinien schlossen sich die Gänge der Amtsboten an, welche durch Aemter, Städte etc. angestellt wurden und dem engeren Verkehr, namentlich nach kleineren Orten dienten.

Diese Ordonnanzposten waren ursprünglich nur zur Aushilfe in Ermangelung der Taxis'schen Post angelegt worden. Doch scheinen sie sich bewährt zu haben, wofür ihre relativ lange Existenz spricht. Allerdings stellten sich bald Unregelmässigkeiten im Lauf und Verspätungen heraus, aber diese fielen bei der kurpfälzischen Regierung weniger ins Gewicht, da sich dieser Ordonnanzdienst vor allem als sehr billig erwies. Die Landschreiber und sonstigen kurpfälzischen Beamten werden immer wieder angewiesen, sich nach den Ordonnanzkursen zu richten und darnach ihre Berichte und Schreiben abzuschicken, um so der kurpfälzischen Regierung Kosten zu ersparen, kein Schreiben durch die Taxis'sche Post zu bestellen, »um das schwere Porto zu sparen« (1722). Falls der Ordonnanzdienst nicht benutzt werden kann, sollen Boten geschickt werden, welche dem »Camerale-Aerario« nicht zur Last fallen, also Amtsknechte, Kellereiboten; denselben werden dann Botenzettel übergeben, auf denen ihr Auftrag steht. Doch auch diese Vorschriften werden sehr häufig übertreten: der Landschreiber zu Simmern bittet 1722 um einen Postakkord von 12 Reichsthalern, da er durch die Ordonnanzen nicht genügend bedient würde; ein anderer empfiehlt, einen Unterthan als Boten zu verpflichten gegen einen neuen Rock und Personalfreiheit; das

Ehegericht in Mannheim beklagt sich über seine Lage: seine Entscheidungen bestelle es durch eigene Boten oder übertrage sie den Parteien zur Beförderung an die Landbedienten, aber, wenn Briefe einlaufen, müsse das Gericht sie doch bezahlen und dazu habe es keine Kasse, u. s. w. Doch alle diese Vorstellungen werden von der Regierung abschlägig beschieden mit der einen Antwort: man solle sparen, ja in einzelnen Fällen, wo bereits Ausgaben gemacht sind, werden diese den betreffenden Beamten als Strafe zur Last gelegt.

Neben den bereits angegebenen Linien, von denen einzelne eingegangen waren, wurden wieder neue eingerichtet, so zwischen Creuznach, Simmern und Veldenz, über Lauttern nach Lauterecken; andere Linien dagegen namentlich später gingen ein, sei es aus Mangel an Benutzung oder wegen Kostspieligkeit, während sich andere Verkehrswege als vorteilhafter erwiesen, so wird 1728 die Ordonnanz zwischen Lauterecken und Veldenz, »die 14 starke Stund braucht, unordentlich geht und zu spät eintrifft«, aufgehoben und an deren Stelle die Reichspost benutzt. Die Ordonnanzen sind dann später meistens eingegangen, wahrscheinlich infolge der Pfälzisch-Taxis'schen Postkonventionen, welche, da sie der kurpfälzischen Regierung die Portofreiheit gewährten, die Ordonnanzen überflüssig machten. Die später noch vorkommenden Ordonnanzen verkehrten daher auf Linien, welche die Taxis'sche Post nicht berücksichtigte.

Gleichzeitig mit dem Plane zu dieser Ordonnanzpost war auch dem Kurfürsten, seit 1690 regierte Johann Wilhelm, von seinen Beamten der Vorschlag gemacht worden, das ganze Postwesen nach dem Vorbilde anderer Landesherren in kurpfälzische Verwaltung zu übernehmen. Für diese Landespost waren in den Nebenboten und Landkutschen, welche von der Regierung privilegiert waren, schon Anfänge vorhanden, an die leicht angeknüpft werden konnte. Dieses Unternehmen wurde dem Kurfürsten empfohlen erstlich, weil es bei der Taxis'schen Post trotz aller Beschwerden und Vorstellungen bei den alten Missständen blieb, sodann wurde auf die finanziellen¹⁾ und kommerziellen Vorteile hingewiesen, welche wie andern Reichsständen dem Kurfürsten aus einer eigenen Post erwachsen würden²⁾.

1) *Stephan* a. a. O. S. 38.

2) Landesposten wurden damals allgemeiner in Deutschland errichtet: Branden-

Doch waren vorerst noch andere politische Rücksichten, vor allem auf den Kaiser, massgebend, welche von einer Ausführung des Planes Abstand nehmen liessen. Unterm 7. Juni 1701 forderte man Taxis noch einmal auf die Missstände abzustellen und die ganzen Bestimmungen über die Post in einem Reglement festzulegen, damit, wie es heisst, der Kurfürst alle Gedanken an eine eigene Post aufgeben kann. Die Taxis'sche Verwaltung antwortete ihrerseits mit Klagen über die grosse Zunahme der kurfürstlichen Schreiben, welche deren Beförderung erschwere, sie wies darauf hin, dass die Briefe häufig nicht rechtzeitig eingeliefert würden und daher die Verspätung eintrete. Doch gab Taxis schliesslich nach. Ausser dem Zugeständnis, dass der Frankfurter Postmeister in Zukunft 100 Gulden statt 100 Reichsthaler jährlich erhält, erreichte die kurpfälzische Regierung auch ihre Forderung, dass als Ergebnis ihrer Verhandlungen die Aufstellung »eines festen Reglements in Form eines schriftlichen Patents« gefordert wurde.

Der jetzt ausbrechende spanische Erbfolgekrieg zog, wenn auch der Verkehr mit Frankreich stockte¹⁾, die Pfalz im Gegensatz zu den früheren Kriegen verhältnismässig nur sehr wenig in Mitleidenschaft. *Häusser* berichtet²⁾, »dass die Pfalz von dem Kriege 1701—1713 nicht so stark, wie sonst, berührt ward; nur kurze Zeit sah Heidelberg und die Nähe von Mannheim die grausamen Feinde wieder bei sich und wenn man die Umgegend von Landau ausnimmt, so empfand kein Teil der Pfalz lange Zeit den eigentlichen Druck des Krieges«. Jetzt war also eine bessere Zeit für die Einrichtung eigener Posten wie nach dem pfälzischen Erbfolgekrieg. Namentlich sind es die kurpfälzischen Beamten, welche in ihren Beschwerden über Missstände der Taxis'schen Reichspost immer wieder die Regierung auf die Vorteile eigener Landesposten hinwiesen. Doch diese sträubte sich noch immer gegen diesen Schritt, wie aus der Thatsache hervorgeht, dass sie eine ganze Reihe Verfügungen zur Unterstützung der Reichspost gerade jetzt erliess. Willkürliches Vorgehen der Postverwaltung,

burg 1649 (vgl. *Stephan* a. a. O. S. 16), Niederlande um 1700 (*Stephan* a. a. O. S. 79), Württemberg 1709 (*Moser* a. a. O. S. 219) u. s. w.

1) 1703 wurde im Haag zwischen England, Holland und Deutschland ein Vertrag geschlossen betreffend Verbot von Handel und Briefkorrespondenz mit Frankreich und Spanien.

2) *Häusser*, Geschichte der Rheinischen Pfalz II, S. 839.

über das sich die Beamten beschwerten, wurde gutgeheissen, wie die Errichtung eines neuen Posthauses in Creuznach; die Landkutschenfahrer wurden unter Androhung schwerer Strafen auf die Einhaltung ihrer Kontrakte und Privilegien hingewiesen.

Dagegen ist die Stimmung im Volke allgemein gegen die Taxis'sche Post gerichtet. Diese Gesinnung wurde auch von den Beamten geteilt. So beschwerte sich 1704 einmal der Postmeister, dass der Post in Weinheim eines Nachts auf wiederholtes Blasen die Thore nicht geöffnet worden seien, während sie nach den kaiserlichen Verordnungen jederzeit Einlass verlangen konnte. Wie die Untersuchung ergab, war das Thor auf Befehl eines Kammerates nicht geöffnet worden, offenbar zur Chikanierung der Taxis'schen Post. Ähnliches geschah in Heidelberg. Mehrmals kam es vor, dass Baumstämme zur beabsichtigten Belästigung quer über die Poststrasse gelegt wurden.

Aus allem geht hervor, dass die Anlegung eigener kurpfälzischer Posten von den Verhältnissen begünstigt wurden. Dazu kam noch, dass die räumliche Verteilung der pfälzischen Territorien (Jülich und Berg am Niederrhein, die Kurpfalz am Mittelrhein und Neuburg an der Donau) diese Landespost ratsam und nach Analogie der brandenburgisch-preussischen Post, da auch hier eine grössere räumliche Ausdehnung der Postkurse von vorn herein gegeben war, rentabel¹⁾ erscheinen liess.

Nun machte, nachdem diese Angelegenheit schon länger verhandelt war, die Regierung mit der Verwirklichung des Planes endlich Ernst. Im Laufe des Jahres 1708 wurde, da ja unter damaligen Umständen die Hofämter von grosser Bedeutung waren, der Hofkammerpräsident Graf von Schaesberg zum Erbhofpostmeister oder, wie sein Titel an anderer Stelle lautet, zum Obristpostmeister ernannt²⁾. Politische Einwirkungen traten jedoch

1) Die Erträge des brandenburgisch-preussischen Staates aus der eigenen Landespost: vgl. *Stephan* a. a. O. S. 59 und 130.

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
1662	17 000 Thlr.	10 000 Thlr.	7 000 Thlr.
1672	24 539 "	14 106 "	10 433 "
1682	51 959 "	22 901 "	29 058 "
1698	152 913 "	67 347 "	85 566 "
1706	188 907 "	76 698 "	112 209 "
1710	215 230 "	88 604 "	126 626 "

2) Vgl. auch *Moser*, Kurpfälzisches Staatsrecht S. 537. »Churfürst Johann Wilhelm errichtete ein General-Erb-Postamt in seinen Landen, und belehnte den Grafen

hindernd in den Weg. Schreiben vom Kaiser, der den Kurfürsten auffordert, keine eigenen Posten anzulegen, da dies mit der Absicht in Widerspruch stände, die Reichspost zu erhalten, und vom Erzbischof von Mainz, der ermahnt, doch ja bei der Reichspost zu verharren, schon um die Protestanten nicht zu grossen Einfluss gewinnen zu lassen, Schreiben von diesen beiden veranlassten den Kurfürst zum Rücktritt von seinem Vorhaben. 1712 erklärte er feierlich, dass, obgleich er vor einigen Jahren entschlossen war, ein Erbpостamt in seinen Landen einzurichten, und den Erbpостmeister bereits ernannt hatte, er doch auf Veranlassung des Kaisers hiervon Abstand genommen habe wegen des Nachteils, den das Reichspostamt hiervon gehabt hätte; sodann erklärt und verspricht er für sich und seine Erben, es bei der vormaligen Observanz zu lassen und keine eigenen Posten einzuführen.

Im Jahre 1716 starb der Kurfürst Johann Wilhelm und es folgte ihm sein Bruder Karl Philipp, der seine Regierungsthätigkeit damit begann, dass er die arg zerrüttete Verwaltung durch Reformen zu bessern suchte. Er ordnete die Verringerung der Beamtenzahl an, entsetzte besonders missliebige Beamte, setzte die Zahl seines Hofstaates herab, hob die drückende Accise und den Stempel auf und machte in allen Verwaltungszweigen grosse Sparsamkeit zur Pflicht¹⁾. Mit diesen Reformen wurde auch der Plan, eine eigene Landespost zu errichten, wiederbelebt.

Gleichzeitig schwebten auch die Verhandlungen mit Taxis wegen Verbesserung der Reichspost, und dieser Umstand bewirkte vor allem eine Verschleppung der Angelegenheit. Unter ausdrücklicher Betonung des dem Kurfürsten nach der letzten Wahlkapitulation²⁾ zustehenden Rechtes, eigene Posten anzulegen und zu unterhalten, will er doch »zur Zeit noch,« das Reichspostwesen zulassen.

Erst 1724 nimmt die Idee der Landespost wieder greifbarere Gestalt an. Neben den Verhandlungen, die mit der Regierung von Trier, dessen damaliger Erzbischof ein Bruder des Kurfürsten war, wegen Errichtung gemeinsamer Landesposten geführt wurden, fordert die Regierung auch juristische Gutachten über die

von Schaesberg zu Crickebeck u. damit, für ihn und seine Erben: Weil aber die wirkliche Einführung dieses Postwesens unterbliebe, so überliesse der Churfürst dem Grafen dafür die von Oesterreich erhaltene Herrschaften Kerpen und Lommersumm«.

1) *Nebenius*, Geschichte der Pfalz; *Häusser* a. a. O. S. 855.

2) Wahlkapitulation Karls VI.

Rechtsverhältnisse des Postwesens ein. Selbstverständlich fällt die Entscheidung im Sinne der kurpfälzischen Regierung für das landesherrliche Postregal aus: die Gründe Für und Wider werden gegenübergestellt und gegenseitig abgewogen. Dafür spreche, dass Kaiser Matthias am 27. Juli 1625 dem Taxis das Postwesen zu Lehen gegeben habe und dass die Reichsstände vorher kein Postwesen gehabt hätten, dass die Stände den Kaiser in den Comitiiis selbst um Aufrechterhaltung der Post ersucht hätten (1570), ferner dass in der Wahlkapitulation Leopolds I. das Postregal »pro reservato Caesaris« anerkannt sei und endlich dass die Taxis'sche Post durch die Errichtung der Landesposten Schaden erleide. Dem wird gegenüber gehalten, dass die Regalien den Reichsständen zukämen, und daher der Kaiser kein Reichsregal verleihen könne, dass auch die Reichspost neben den städtischen und Landesposten für grössere Entfernungen ganz gut weiter bestehen könnte, und dann noch der sehr gesuchte und durch juristische Spitzfindigkeit ausgeklügelte Grund, dass nach dem Wortlaut des Lehensbriefes dem Taxis nur die »Generalposten« verliehen seien, während die »lokalen Posten« den Landesherrn zuständen. Im übrigen wurde in den Gutachten noch auf die Landesposten anderer Reichsstände hingewiesen; so wären diese Posten in Brandenburg, Lüneburg, Darmstadt, Bayern, Münster und Württemberg »kraft der superioritas territorialis errichtet worden, und sie würden dort zu omnibus utilitatibus, wie auch zu Nutzen des Cameral-Aerarii ausgeübt«. Welche Rolle letzteres unter den Beweggründen der Regierung spielte, ist oben bereits erwähnt. Einen besonderen Stein des Anstosses für die Pfalz bildete jene Erklärung Johann Wilhelms von 1712. Doch auch die diesbezüglichen Bedenken wurden von bereitwilligen Juristen zerstreut. Unterm 27. März 1726 wurde dann der Regierung ein Plan für eine eigene Landespost vorgelegt, dessen Vollständigkeit auf den weit gediehenen Fortgang der Angelegenheit schliessen lässt.

Geplant war an der Spitze der ganzen pfälzischen Postverwaltung ein Generalpostamt. unter demselben drei Oberpostämter und zwar je eins in der Kurpfalz, in Neuburg und in Jülich-Berg. Folgende Postrouuten waren vorgesehen: Mannheim, Wachenheim, Kaiserslautern, Saarbrücken, Metz; Mannheim, Speyer, Germersheim, Landau, Hagenau, Kron-Weissenburg, Strassburg, Colmar, Basel; Mannheim, Waghäusel, Durlach, Rastatt, Lichtenau, Kehl und so fort; Mannheim, Heidelberg, Sinsheim, Brackenheim, Bic-

tigheim, Stuttgart; von Sinsheim führt eine Zweiglinie nach Heilbronn, durch das Hohenlohische, Ellwangen, Nördlingen, Neuburg; Mannheim, Weinheim, Auerbach, Darmstadt, Frankfurt; Mannheim, Frankenthal, Worms, Alzey, Creuznach, Stromberg, Simmern, Andernach, Brisich, Bühl oder Bonn nach Mühlheim, mit der Seitenlinie von Andernach über Nassau-Dietz und Idstein nach Frankfurt; diese Linie wird als eine der wichtigsten bezeichnet und ihre Einrichtung sei daher zuerst in Angriff zu nehmen. Für die kurpfälzischen fahrenden Postwagen ¹⁾ bestand damals schon ein kurpfälzisches Postkontor in Frankfurt und von hier aus wäre es deshalb leicht, eine Seitenlinie nach Giessen und Marburg anzulegen, durch die dann später die Verbindung mit Sachsen und Thüringen hergestellt werden kann, ebenso ist später auch von hier aus der Anschluss nach Nürnberg, Franken und Böhmen zu suchen. Die bisher genannten Linien unterstehen dem kurpfälzischen Oberpostamt zu Mannheim. Das zweite Oberpostamt wird in Neuburg angelegt, von hier gehen Posten nach der Kurpfalz, Augsburg, Nürnberg, Bayern, Tirol und Oesterreich. Das dritte Oberpostamt soll in Mühlheim am Rhein, gegenüber von Köln errichtet werden, von wo aus der Anschluss an die preussischen Posten, nach Holland, Hannover, Bremen und Hamburg, andererseits nach Brabant, Brüssel, Luxemburg und endlich auch nach Sachsen gesucht werden soll. Mit den Landesherren, durch deren oder bis an deren Gebiet die Postlinien gehen, sollen wegen Regelung der diesbezüglichen Angelegenheiten Verträge abgeschlossen werden. Zunächst ist ein Voranschlag der Kosten erforderlich, dann soll die Ernennung der Postoffizianten und Posthalter erfolgen, denen ausser dem *fixo salario* ein Anteil von den Briefen gelassen werden soll. »In kleinen Landstädtchen und Orten, die keinen sonderlichen Zug haben«, sollen die Posthalter einen Kreuzer je fürs Einsammeln und Verteilen der Briefe nehmen dürfen; doch sei dies in fremden Landen unmöglich, da hierdurch die Post diskreditiert würde. In Anbetracht der Fremden muss man die Briefe so wohlfeil wie möglich und geschwinde und accurater als die Taxis'sche Post befördern. Mit der Festsetzung der Abfahrts- resp. Ankunftszeiten der einzelnen Postrosen soll man sich nach den Grenzpostämtern richten.

Wie dieser Plan zeigt, war die Errichtung der pfälzischen

1) Gemeint ist die Aussem'sche Post, vgl. unten.

Landesposten sorgfältig vorbereitet und ziemlich fortgeschritten: trotzdem scheiterte auch diesmal das Projekt und damit wurde es, obgleich auch später noch von den Beamten immer wieder darauf hingewiesen wurde, doch endgiltig zu Grabe getragen. Diese Vereitelung mehrmaliger Anläufe zur eigenen Landespost ist das Resultat der gleichzeitigen Verhandlungen mit Taxis über die Verbesserung der Reichspost. Niemals eigentlich während des Bestehens der Taxis'schen Post sind die Klagen und Beschwerden über dieselbe verstummt. Die Verhandlungen über Regelung und Aenderung und Verbesserung und Neuregelung zwischen Taxis und der Regierung nehmen infolge dessen niemals ein Ende. Als aber bei der kurpfälzischen Regierung der Plan auftaucht, eigene Posten anzulegen, da war man von Taxis'scher Seite doch genötigt, ernstlich auf die Forderungen der Regierung einzugehen. So wurde denn, nachdem schon längere Zeit ergebnislos verhandelt war, von Taxis 1723 dessen Bevollmächtigter v. Bors an den Kurfürsten gesandt, der die Verhältnisse der Reichspost regulieren sollte, »damit etwan dem noch abgängigen das Nöthige zugesetzt werde«. Der Kurfürst ging auf die Verhandlungen und die Taxis'schen Vorschläge ein und verlangte die Konzeption zu einer Konvention. Diese hat der Rat v. Bors im Auftrag von Taxis in folgendem Entwurf für einen Vertrag über das Postwesen aufgestellt:

1. »Dass zur Beförderung der churfürstlichen Geschäfte das Reichspostamt täglich aus der Pfalz in die jülich- und bergischen Lande ab- und darauf eine Post zurück anlegen wollte, 2. eine Extrapost von Cölln über Solingen und Elberfeld zu des in diesen Orthen florierenden Handels Besten würde anordnen lassen, 3. zur Forthelfung der bei dem churfälzischen Hofe zu negotieren habenden Personen, wöchentlich von Düsseldorf über Cölln, Bonn und Coblenz, sodann über den Westerwald zwei Postwagen auf und zurückgehen lassen wollte, 4. um die Wiener Briefe ehender als bishero haben zu können, eine Extrapost aufzurichten, des Anbieters wegen, 5. zu Schwetzingen bei Ihro Churf. Dchlt daselbstiger Anwesenheit einen Postoffizianten wegen der Briefe und wegen der Personen einen Posthalter mit nötigen Pferden wollte unterhalten lassen, wenn dagegen: 1. Ihro Churf. Dchlt dero Kanzley-Hof-Packeter und Dero eigenen Briefe Stück für Stück an die kaiserl. Postämter gnädigst ablangen zu lassen und die übrige gesamte Kanzley-Packeter in der Pfalz und in dem Herzogtum Neuburg

und jülich- und bergischen Landen völlig abzuschaffen und die abgehende Churf. gnädigste Rescripte, Befehle und Verordnungen auch die darauf zurückgehende untgste Berichte und Antwortschreiben in die Posthäuser abgehen zu lassen, gnädigst geruhen werden, 2. die Zahl der Befreyten restringiren zu lassen gnädigst belieben wollen, 3. die gesamte in Dero Chur- und fürstlichen Erblanden befindliche Postmeister, Postverwalter und -halter, in specie der von Aussem, der alleinigen Direktion des Fürsten von Taxis, wegen desselben Churf. Postwagen wollte angewiesen und untergeben werden, 4. keine fremden Posten oder Boten in gemelten Erblanden weder verstattet noch künftig zu tolerieren werden wollte, 5. alle ab- und zurückgehenden Brieff keinen Landkutscher noch Marktschiffern sollten mitgegeben werden, 6. den Taxis'schen Postbedienten durchgehends die Personalfreiheit erteilt werden wollte, 7. allen, welche Pferd und Chaisen halten, verboten werden möchte, Personen, so mit der Post ankommen, nicht fortführen zu dürfen, bis dieselbe drei gantze Tage an dem Orthe, wo dieselben ankommen, gewartet hatten, 8. bei Durchpassierung hoher Herrschaften die Unterthanen gehalten sein sollten den Posthaltern in Ermanglung genugsame Pferde dazu herzugeben, 9. wenn der Fürst von Taxis mehrere Posten in obgemeldten Landen anzulegen für gut befindet, die Landbediente und Beamte auf jedesmalige Taxis'sche Requisition reparieren zu lassen angehalten werden sollten.«

An diesem Vorschlage wünschte die Regierung noch einige Aenderungen, so wollte sie sich in Notfällen die »Postpacketer« vorbehalten, die Postlinie in der Richtung auf Wien sollte über Neuburg gelegt werden und die Route den Rhein entlang sollte bereits von Düsseldorf an beginnen, damit die Zwischenlinie Köln-Düsseldorf, auf der bis dahin eine churfürstliche Landkutsche verkehrte, fortfiel. Doch wollte sich der Taxis'sche Abgesandte hierfür nicht verbindlich machen, auch wollte er nicht einwilligen, dass die Kanzlei-Akten durch die Postwagen unentgeltlich mitgenommen würden, sowie dass v. Aussem für seine Linie Düsseldorf-Mannheim durch einen Revers des Taxis erblich privilegiert werden sollte. Ihrerseits wollte die kurpfälzische Regierung nicht der Taxis'schen Forderung zustimmen, dass Passagiere, welche nach ihrer Ankunft mit der Post auf Privatkutschen weiterfahren wollten, erst drei Tage warten müssten.

Die Regierung holte noch zur Beurteilung der Angelegenheit

Gutachten ein, so von dem schon mehr erwähnten Kommerzienrat v. Aussem. Endlich kam am 15. Februar 1730 die Konvention zu Stande, von der es in einem gleichzeitigen Schreiben heisst: sie wurde »zu besserer Einrichtung des Postwesens in Dero gesamten Landen und davon mit abhänge mehrere Beförderung des Commercii« abgeschlossen. Ihre Bestimmungen sind folgende: § 1. Als Personen, welche die Porto-Freiheit zu geniessen berechtigt sind, werden bestimmt: »Ihro Churfürl. Drchl., Pfalzgraf und Erbprinz zu Sulzbach, wie auch Dero Gemahlin Hochfürstl. Drchl. Drchl., sämtliche Hofdamen, Geheime Konferential-Ministri, alle churpälzisch geheime Regierungs- und Hofgerichtsräthe, Cammer-Meister, Pronotarius, Lehen-Probst, Secretairen, Boten-Meister, Geheime Cammer-, Canzley-Expeditoren und Registratoren.« § 2. Ein Verzeichnis der von der Regierung und den Aemtern zur Beförderung übergebenen Briefe, »daraus die Verluste hervorgehen«, soll bei jeder Post mitgeführt werden. § 3. Verpflichtung des Reichspostamtes zu pünktlicher Bestellung der Briefe. § 4. Die Posttaxe wird »leidentlicher gestellt«, das Porto wird nach der gewöhnlichen Reichsposttaxe gefordert und dieselbe öffentlich im Posthause angeschlagen. § 5. »Die von den Beamten an die Regierung erlassende Schreiben und von der Regierung an die Beamten mit Siegel zu sendende Schreiben« sollen von allem Briefporto frei sein. § 6. Eine tägliche Post soll von Düsseldorf nach Mannheim angelegt werden, § 7. ebenso eine Extrapost von Cöln nach Elberfeld; § 8. betrifft die Beschleunigung der Wiener und Augsburger Post. § 9. Zweimal wöchentlich soll ein Postwagen von Cöln über Bonn, Coblenz, den Westerwald und Frankfurt nach Mannheim gehen. § 10. Im Gefolge des Churfürsten soll sich jederzeit ein Postoffiziant zur Beförderung der kurfürstlichen Briefe befinden. § 11. Alle Postmeister, Posthalter etc. sind dem Taxis unterstellt. § 12. Fremde Posten und Boten sind für das Gebiet der Kurpfalz verboten. § 13. Die Landkutschenfahrer sollen keine Briefe annehmen und stehen wegen Durchführung dieses Verbots unter der Aufsicht der Postbedienten. § 14. Den Bedienten der Taxis'schen Post wird die Personalfreiheit gewährleistet. § 15. Die Passagierbeförderung von Durchreisenden, die sich nicht mindestens drei Tage an dem betreffenden Orte aufhalten, ist den Metzgern, Lohnrösslern etc. verboten. § 16. Die Unterthanen sind angewiesen die Post durch Stellung von Pferden etc. zu unterstützen, »falls Herr-

schaften reisen«. § 17 gewährt Taxis das Recht, Postlinien nach freiem Belieben einzurichten.

Die neue Regierung Karl Theodors, die 1743 begann, brachte noch in demselben Jahre (die Verhandlungen dazu hatten wahrscheinlich schon unter seinem Vorgänger begonnen) eine Erneuerung resp. Aenderung des Vertrages. In dieser neuen Konvention von 1743 wird vor allem das Verhältnis zwischen Taxis und Kurpfalz in anderer Form geregelt. § 7 bestimmt, dass die kurpfälzischen Beamten die Porto-Freiheit genießen sollten. § 8 bringt eine neue Einrichtung, welche einen bisherigen Uebelstand beseitigen sollte, nämlich die Beamten werden auf der Reise mit Frei-Zetteln ausgestattet, damit sie sich auf der Post zum Zweck der ihnen zustehenden Portofreiheit legitimieren können. Die Zettel werden, um Missbräuchen vorzubeugen, nach beendeter Reise auf der Post wieder deponiert. § 9. Die befreiten Briefe sollen, damit sie nicht noch nachträglich Porto zu zahlen haben, ausdrücklich frankiert werden. Dann ist noch als Neuerung von Bedeutung § 24, der lautet: »Die etwan von unseren Ober- und Unterbeamten bisher unterhaltene besondere Boten an Endten und Orten, wo in Gefolg gegenwärtiger Convention neue Posten angelegt werden, nicht allein abstellen lassen, sondern auch gehöriger Orten verfügen, damit an solchen Orten durch fremde Boten zu Beeinträchtigung des Postwesens keine Briefe angenommen, kolligirt und distribuir werden.«

Die anderen Paragraphen enthalten dieser Bestimmung entsprechende Verpflichtungen der Taxis'schen Verwaltung wegen Anlegung neuer Postlinien und sonstiges, was bereits in der Postkonvention von 1730 festgelegt war. Zur Durchführung des genannten § 24 kam dann eine Verfügung der kurpfälzischen Hofkammer: »Demnach Ihrer Churfürstl. Durchlaucht nach der von dem Kaiserl. General- und Reichs-Erb-Post-Amt in Verfolg des mit selbigem neuerrichteten Traktats übernommener Verbindlichkeit¹⁾, . . . , mithin solchem nach unterm 30. Dezember jüngsthin anhero gnädigst befohlen haben und wollen, dass alle Dero Cameral-Aerario bisher zu Last gestandene Boten durchgehends abgeschafft werden sollen: als wird dem . . . zur Nachricht und weiters nötiger Beobachtung mit dem Anhang hierdurch wissend gemacht, dass derselbe keine Briefe mehr einem Boten mitgeben, sondern solche

1) Es folgen hier die von Taxis versprochenen neuen Postlinien; siehe oben.

auf der Post anhero jederzeit senden solle.«

Mit dieser Postkonvention endeten die mehrmaligen Ansätze der kurpfälzischen Regierung zur Reformierung des Postwesens. Es bildete sich jetzt auch allmählich die pfälzische Hof- und Regierungswirtschaft aus, die nachher feststehend geblieben ist: schwache Regenten durch bigotte Einflüsterungen geleitet und eine festzusammenhaltende und undurchdringliche Burokratie herrschten mit allen Missbräuchen eines habsüchtigen Schreiberegiments über das niedergehaltene, verarmende Volk¹⁾. Bei solcher Vernachlässigung wichtiger Interessen, wie sie hierbei geschah, war auch für das Postwesen von Seiten der Regierung keine Besserung zu erhoffen^{2) 3)}.

Es gelang daher Taxis auch noch, die schon bei früheren Verhandlungen angestrebte Verwaltung der von Kurpfalz privilegierten Landkutschen vom 1. November 1774 an in seine Hand zu bringen⁴⁾.

Im grossen Ganzen hatten die Verträge die strittigen Punkte festgelegt, Uebertretungen derselben konnten selbstverständlich nicht vollkommen ausgeschlossen werden.

Wohl spielt bei dem Scheitern des Versuches der Regierung eigene Landesposten anzulegen die Einwirkung der Politik eine grosse Rolle, wie sie von den Kurfürsten unter dem Einfluss des Kaisers und der katholischen Partei zu Gunsten der Taxis'schen Reichspost betrieben wurde, aber man darf auch das Moment der geographischen Lage nicht ausser Acht lassen. Die Brandenburgisch-Preussische oder auch die Oesterreichische Landespost hatte in dem räumlich grossen Gebiet dieser Staaten eine wichtige Unterlage für ihr Gedeihen, ja für ihr Bestehen. Anders in der Kurpfalz. Hier war nur ein kleines Gebiet, eine geringe Bewohnerzahl vorhanden, der die Landespost dienen sollte: dazu kommt noch die Verteilung der einzelnen Landesposten über weite Entfernungen, die Posten mussten durch fremde Territorien

1) Häusser a. a. O. S. 894.

2) Den schwerfälligen und nachlässigen Verwaltungsapparat beleuchtet grell eine Entscheidung der Regierung, welche die Fortverlegung einer Postroute von Bretten zu bestätigen hatte, und die gerade 40 Jahre später erfolgte.

3) Moser, Einleitung in das Churfürstlich-Pfälzische Staatsrecht S. 50: »Schliesslichen erkennet Chur-Pfalz in seinen Landen die Kayserl. Reichsposten, und in der Churfürstl. Residenz selbst ein K. Reichspostamt«.

4) Archiv für Post und Telegraphie VI, S. 656.

führen. Infolge dessen mussten mit den betreffenden Territorialherren erst diesbezügliche Verträge wegen Durchführung der Postlinien durch das Land, wegen des Rechts zur Anlage von Poststationen etc. abgeschlossen werden, was die Errichtung der Posten sehr erschwerte, wofern es nicht die bekannte gegenseitige Eifersucht der Ländchen auf ihre Rechte überhaupt unmöglich machte.

Die Organisation der Taxis'schen Reichspost.

Bei der beschreibenden Darstellung der Organisation der Taxis'schen Reichspost, die an der Hand des Akten-Materials, welches zur Verfügung stand, versucht werden soll, muss man sich einiger Mängel bewusst bleiben, die in der Natur des Akten-Materials begründet sind. Zunächst verteilen sich die Akten über ungefähr 150 Jahre von 1650 bis 1800. Dass die Zustände während dieser langen Zeit nicht immer dieselben geblieben sind, ist ohne weiteres klar. Wenn ich trotzdem diese Spanne Zeit als ein Ganzes zusammenfasse und die Zustände der Taxis'schen Post als etwas in dieser Zeit Festliegendes, Gegebenes schildere, so leitet mich erstlich der ganz allgemeine Gedanke, dass nur durch eine solche Abstraktion von der Zeit eine gewisse Uebersichtlichkeit der Darstellung erreicht wird, zweitens kann man die Postorganisation dieser Zeit als ziemlich stabil bezeichnen, nachdem durch die Postreformation Rudolfs II. ihr ein zeitweiliger Abschluss gegeben war. Die Reformbestrebungen der kurpfälzischen Regierung, welche grossenteils sehr lau betrieben wurden, übten nur einen oberflächlichen Einfluss auf die Verhältnisse aus.

Sodann ist noch ein Punkt zu beachten, dass nämlich die betreffenden Akten von der kurpfälzischen Regierung herkommen, ein Umstand, welcher das Material als einseitig kennzeichnet, in so fern, als die Akten aus Beschwerden über die Taxis'sche Post, Verfügungen gegen Nebenbotenposten, Verhandlungen zwischen der Regierung und Taxis u. dergl. bestehen. Denn beschränkt, wie der Wirkungskreis der kurpfälzischen Regierung in Sachen des Postwesens durch das, wenn auch rechtlich umstrittene, so doch tatsächliche Reichspostregal war, konnte es sich für Kurpfalz nur darum handeln (denn der mehrfach auftretende Gedanke der Errichtung einer eigenen staatlichen Landespost, wie sie Branden-

burg-Preussen und andere besaßen, wurde immer wieder fallen gelassen), zu eigenem Nutz und Frommen sowie zu Gunsten der Unterthanen, in das vielfach grelle Misstände offenbarende Getriebe der Taxis'schen Anstalt regulierend einzugreifen. Die Gesichtspunkte, von denen hierbei die kurpfälzische Regierung ausging, waren »zum Nutzen des cameral-aerarii«, wie es an einer Stelle heisst, und konzentrierten sich entsprechend der damaligen Auffassung von der Thätigkeit des Staates, auf das Verhältnis zwischen der Taxis'schen Post und der Kurpfalz, vor allem auf die Leistungen jener an letztere. Daneben kamen die Interessen der Unterthanen in Betracht, indem die Regierung, durch Beschwerden derselben gedrängt, von Taxis eine Abstellung der Misstände »zu omnibus utilitatibus« forderte, was gegen Entschädigung bereitwilligst versprochen, aber niemals ausgeführt wurde.

Für die Regelung der Taxis'schen Reichspost kamen in erster Linie die kaiserlichen Postpatente in Frage. Doch da sich dieselben hauptsächlich darauf beschränkten, die Verbreitung der Reichspost zu unterstützen, die Nebenposten zu verbieten und allgemeine Grundsätze aufzustellen, nach denen die Geschäftsführung der Post zu erfolgen hatte, so waren für die innere Organisation die Anordnungen der Taxis'schen Verwaltung massgebend. Mehrfach wurden dieselben in Reichspostordnungen, die vom Kaiser bestätigt wurden, festgelegt, so giebt »Kaysers Leopoldi confirmirte Reichspostordnung« vom 17. Oktober 1698 folgende Anweisungen für die Postmeister: »1. Die Post in eigener Person zu bedienen, und ohne Consens über 3 Tage nicht davon abzuseyn. 2. Ehrliche und vertraute Postknecht aufzustellen, damit in allen Fällen gesichert sey, die Schäden nicht bey denen Vorgesetzten zu suchen. 3. Die Amts-Decreta fleissig zu lesen, die Stund-Zettul zu unterschreiben, und sich vor Straff zu hüten. 4. Keiner dem andern die Postillionen abwendig zu machen, noch ohne Abschied bey empfindlicher Straff, anzunehmen. 5. Jeder solle wenigstens sechs Post-Pferde dem Publico zum besten parat halten, und diese mit anderer Arbeit oder Feld-Bau nicht abmatten. 6. Die Ordinari-Posten bey fünff Reichs-Thaler Straff, reitend, und nicht zu Fuss, die Staffeten aber noch mehrers zu befördern. 7. Sollen die Ordinari-Post-Lauff-Zettul fleissig unterschreiben, und keiner darbey übervorteilt, die Pferd und Knecht völlig in Bereitschaft gehalten, auch keine Buben, sondern brauchbare und Weg-kündige Leut aufgesetzt werden. 8. Die Ordinari und Staffeten (da es

ohne Auffhaltung geschehen kann), sollen und können unter Wegs abgewechselt werden. 9. Die Couriers und auf der Post reisende gegen Bezahlung (so vor der Aufsitzung geschehen soll), so fahrend als reitend, ohne Aufhalten befördern. 10. Für jedes Pferd von einer einfachen Post¹⁾ einen Gulden, von doppelter aber doppelt, und bey bösem Wetter und Weg, wo mehr Pferd nötig, auch mehrers bezahlet werden. 11. Grosse und schwere Reysstruchen und Pack-Säcke 50 Pfund schwer sollen verboten und mehr nicht, als eines anzunehmen seyn. 12. Wann im Nothfall die Post-Pferd nicht bey der Stell, und sich jemand, mit Anlegung Gewalts unterstehen solle, Post-Pferd zu erzwingen, solle auf solchen Fall die Defension und Nothwehr allergnädigst erlaubt seyn. 13. Wann nicht mehr als ein Post-Pferd übrig, solle der Posthalter solches zu Ihr. Kayserl. Majestät und Reichsdiensten bei Hauss behalten und niemand geben. 14. Einen jeden Reisenden, nach Gelegenheit der Weg und Strassen, fahrend oder reitend bedienen, und wo ein- und andern Orts nicht fortzukommen, fleissig erinnern. 15. Unbekannte und nicht bey der Post ankommende Leute, ohne von den Hauptämtern habenden Pass, bey Leib- und Lebens-Straff nicht anzunehmen, noch mit der Post zu befördern. 16. Ausser der Ordinar-Post-Strass niemand, Fremdben oder Unbekanntden, durch Abweg zu führen. 17. Auf die ins Reich publicirte Patenten allen Ernstes zu halten, sonderbah, was wieder die Lehen-Rössler, Metzger und boten in einem so andern statuiert ist. 18. Die Unterwegs-Brieff fleissig zu bestellen, mit dem Brieff-Porto, wider das alte Herkommen, niemand beschweren, noch ohne Consens des Erb-General-Postamts mit einigen Jahres-Bestands- oder der Pensions-Geldern sich einzulassen (d. h. jemand gegen einmalige oder jährliche Zahlung einer Geldsumme vom Briefporto zu befreien). 19. Mit grossen Packen, Kleidern und dergl. die Ordinari nicht beschweren sondern verliegen zu lassen, und nicht Ursach zu geben, dass die Posten angegriffen und spoliert werden. 20. Ob den Kayserl. publicirten Generalien ernstlich zu halten, die Contraventores nicht zu befördern, die Excess zu berichten, auch die Postillionen dem nächsten Posthalter zu denunciiren²⁾.

Vielfach herrschte in Beziehung auf das Postwesen Gewohnheitsrecht, das als Produkt der natürlichen Entwicklung kommer-

1) »Post« hat hier die Bedeutung von Poststrecke.

2) *Lünig*, Teutsches Reichsarchiv I, S. 476 ff.

zieller und gewerblicher Zustände nach den verschiedenen örtlichen Verhältnissen verschieden war¹⁾.

Wenden wir uns nun dem Ausbau des Netzes der Postlinien zu. Hier sei noch einmal darauf hingewiesen, dass den Taxis das Reichspostregal als ein Reichslehen übertragen worden war, es war ein beneficium, das ihnen der Kaiser verlieh. Daher lässt es sich erklären, dass Taxis das Postregal mehr als ein Recht denn als eine Pflicht ansah. Es war eben wie bei allen anderen Lehnen, der Inhaber suchte möglichst viel Nutzen daraus zu ziehen. Er legte daher nur die rentablen Postlinien an, während er die anderen der privaten Unternehmung überliess. Erwiesen sich diese Linien dann doch als rentabel, so versuchte Taxis vermittels eines neuen Reichspostpatentes die Nebenposten zu verdrängen, was ihm vermöge der seiner Anstalt innewohnenden grösseren Lebensfähigkeit auch gelang. So erging es in der Pfalz der Mainzischen und der Worms-Heidelberger Landkutsche. Während der Taxis'schen Verwaltung jeder grosse Unternehmungsgeist für die Lösung neuer Aufgaben fehlte, erfüllte diese Anstalt nur die traurige Aufgabe als Domäne einer einzelnen Familie, häufig die durch thatsächliche Verdienste errungenen Stellungen der Nebenposten zu untergraben und zu vernichten, während doch für beide Platz und Berechtigung vorhanden war. Ganz unberührt von dieser Kritik bleibt die hervorragende Bedeutung der Taxis'schen Reichspost, wie sie *Klüber* erkannt und, wie *Stephan* meint, panegyrisch gepriesen hat; *Klüber*, der in der Zeit der grössten politischen Zerrissenheit schreibt, da unter französischer Herrschaft das alte Reich und damit die Taxis'sche Reichspost zusammengebrochen war, und der die Vereinigung der deutschen Staaten auf postalischem Gebiete unter Taxis als einzige Rettung von den jämmerlichen Zuständen der damaligen Verkehrsverhältnisse bezeichnet.

Klüber sagt²⁾: »Gross sei der Raum, über welchen eine Postanstalt sich verbreitet. Auf eine Erdscholle lässt sich nicht einzwängen, was nur in einem Reich gedeihen kann. Dieselbe Verwaltung erstreckte sich, bei Staaten von mittlerer Grösse, nicht nur über das ganze Staatsgebiet, sondern auch über das Landesgebiet benachbarter Staaten. Dieses fordert dringend das gemeinschaftliche Interesse der Staaten und des Publikums: es geht

1) *Stephan* a. a. O. S. 116.

2) *Klüber*, Das Postwesen in Deutschland, S. 212.

hervor unmittelbar aus dem Zweck der Postanstalt und ist Hauptbedingung ihrer Vollkommenheit.«

An anderer Stelle setzt *Klüber* den Nutzen der Taxis'schen Post sehr einleuchtend an einem Beispiel auseinander: »Ein Brief konnte von Hamburg bis an den Bodensee, über 100 Meilen, bloß auf Taxis'scher Post laufen, und kostete darum nicht mehr als etwa 16, höchstens 18 Kreuzer. Nicht viel weniger, nämlich $13\frac{1}{2}$ Kreuzer, kostete ein Brief, der bloß 5 Postmeilen weit auf westphälischer Post von Cassel nach Göttingen zu laufen hatte. Wäre keine Taxis'sche Post gewesen, sondern hätten alle Territorialherren zwischen Hamburg und Lindau eigene Territorialposten gehabt, so würde jener Brief, wenn man ihm durch das Hannöversche, durch Obersachsen, Franken, Schwaben seinen Weg angewiesen und jeder Postherr nur 4 Kreuzer gefordert hätte, Hannover allein wenigstens 8, aufs wenigste 70—80 Kreuzer Porto gekostet haben; denn nichts verteuert die Korrespondenz mehr, als häufiges, zumal hohes Transito-Porto.«

Doch zurück zu den Verhältnissen in der Kurpfalz. Die älteste und, damals einzige Linie, welche in Deutschland bestand und die Kurpfalz durchkreuzte, ist jener Cours Wien-Brüssel, der von Taxis bereits am Anfang des 16. Jahrhunderts als staatliche Kourierpost angelegt wurde, der aber auch später, als die Taxis'sche Anstalt zum gemeinwirtschaftlichen Institut geworden war, nicht nur bestehen blieb, sondern auch zu grosser Bedeutung gelangte¹⁾. Diese Postlinie führte von Brüssel her über Creuznach, Wöllstein, Flonheim, Alzey und überschritt bei dem pfälzischen Orte Rheinhausen in der Nähe von Speyer den Rhein; dieser Ort wurde für den Postverkehr sehr wichtig, weil hier der Hauptübergang über den Rhein war und deshalb die Strassen hier zusammenliefen²⁾. Die Station Rheinhausen, welche wegen ihrer Bedeutung meist von einem Mitgliede des Hauses Taxis selbst verwaltet wurde³⁾, behauptete ihre Stellung noch bis zum Ende des 17. Jahrhunderts⁴⁾. Gleich schon 1615 wurde die bedeutende Postlinie der Reichspost angelegt und in Gang gebracht, welche an der Bergstrasse entlang führte⁵⁾. Später wurde diese Linie nach Düsseldorf, Köln

1) *Pütter*, Erörterungen des deutschen Staats- und Fürstenrechts I, S. 39.

2) *Moser* a. a. O. S. 36.

3) *Schulte* a. a. O. S. 509.

4) *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins* XII, S. 130.

5) *Moser* a. a. O. S. 40; *Pütter* a. a. O. S. 39.

und nach Strassburg verlängert, und von Frankfurt an innerhalb des Gebietes der Kurpfalz über Heidelberg, Rheinhausen, Speyer und Germersheim geführt. Während des dreissigjährigen Krieges hatte sich dieser Postkurs erhalten, denn er wird 1657 wieder erwähnt. Infolge der zahlreichen Kriege in der zweiten Hälfte des 17. und am Anfang des 18. Jahrhunderts scheint er häufig unterbrochen und dann ganz eingestellt zu sein, denn 1724 taucht das Projekt einer Postlinie Düsseldorf, Köln, Bonn, Koblenz, über den Westerwald und Frankfurt nach Mannheim auf, welche eine Teilstrecke der alten Linie war; während von deren Verlängerung nach Süden 1736 als von einer seit dem letzten Kriege neu errichteten Linie Strassburg, Rheinzabern, Germersheim, Mannheim berichtet wird. Der Mittelpunkt für die durch Kurpfalz führenden Postlinien war natürlich die Hauptstadt des Landes, das Zentrum des öffentlichen Verkehrs, anfangs Heidelberg, später Mannheim. Im Jahre 1698 wird eine Linie Heidelberg-Würzburg erwähnt gelegentlich von Verhandlungen wegen Wiedereinrichtung dieser Postverbindung, welche wahrscheinlich während des pfälzischen Erbfolgekrieges eingegangen war. Schon vor dem eben genannten Kriege hat ferner eine Postverbindung von Heidelberg über Worms nach Mainz bestanden, welche 1686 neu eingerichtet wurde. 1702 wird der Neuerrichtung eines Postamtes in Kreuznach Erwähnung gethan, und ich glaube daraus sowie aus der Thatsache, dass 1741 die Postlinie Zweibrücken, Kusel, Lauterecken, Meisenheim, Kreuznach, Bingen, Mainz als schon lange bestehend angegeben wird, nicht falsch zu schliessen, dass diese Linie in erstgenanntem Jahre gegründet ist und seitdem, wenn auch mit Unterbrechung durch den Krieg bestanden hat. 1741 wird »eine wöchentlich zweimalige Briefkorrespondenz« von Oppenheim, einer Stator an der Linie Worms-Mainz, über Alzey nach Kreuznach hergestellt, um wohl vor allem auch eine bessere Verbindung zwischen den eben genannten Linien zu schaffen. Unter den Bedingungen, welche der Taxis'schen Post in der Postkonvention von 1743 auferlegt wurden, befand sich auch die Einrichtung von folgenden Linien: Mannheim, Germersheim, Neustadt, Lautern; Mannheim, Weinheim, Lindenfels, Otzberg, Umstadt und die Verlängerung der Linie Mannheim, Oppenheim, Kreuznach von da bis Simmern. 1738 soll Taxis die Linie Mannheim, Schönfeld, Türkheim, Lautern, Landstuhl, Mühlbach, Zweibrücken anlegen; die Ausführung ist aber fraglich. Schon längere Zeit, jedenfalls aber

seit 1746 hat eine Postverbindung Heidelberg, Sinsheim, Heilbronn bestanden. Von Strassburg lief eine Linie nach Rastatt, Durlach, welche in Bretten und Eppingen kurpfälzischen Boden berührte und dann weiter nach Heilbronn und Stuttgart führte; seit 1762 wurde diese Postlinie von Bretten und Eppingen fort über Pforzheim gelegt.

Wenn man alle diese aufgeführten Linien überblickt, so könnte man zu dem Ergebnis kommen, dass ein für die damalige Zeit einigermaßen ausreichendes Netz von Postlinien die ganze Pfalz überzog. Dem gegenüber ist aber zu bedenken, dass die Postlinien durchaus nicht alle gleichzeitig bestanden haben. Aber abgesehen hiervon, die Postlinien reichten nicht aus. Der beste Beweis dafür ist der Umstand, dass der Mangel an Postlinien empfunden wurde, wie aus Beschwerden damaliger Zeit hervorgeht. Trotzdem wachte die Taxis'sche Post eifersüchtig darüber, dass keine Briefe durch Privatposten befördert wurden, während dies in manchen Fällen doch Nothilfe war.

Dieser hervorgehobene Fehler der Taxis'schen Post gilt wenigstens für die erste Zeit, für das 17. Jahrhundert, während die Reichspost später, abgesehen von kleineren Mängeln, allen billigen Ansprüchen genügte; es ist dies ja auch eine Blütenzeit der Taxis'schen Post, denn in den Jahren 1770 bis 1790 stand sie noch einmal auf dem höchsten Punkte ihres Ansehens und Einflusses, ihrer Macht, Wirksamkeit und Einkünfte¹⁾.

In dieser zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, für welche Zeit wir über die einzelnen Kurse, die Häufigkeit des Verkehrs auf ihnen etc. durch Reisehandbücher, erhaltene Postordnungen und durch die Hofkalender bessere Nachrichten haben, konzentrierten sich die Postlinien für das Gebiet der Kurpfalz in Mannheim. Eine Uebersicht über die in dieser Stadt ankommenden und abgehenden Posten geben daher ein anschauliches Bild des damals schon ziemlich beträchtlichen Postverkehrs.

Folgende Posten der »Kaiserlichen Reichs-Ordinari reitenden Post«²⁾ kommen in Mannheim an resp. gehen von Mannheim ab von resp. nach folgenden Orten:

täglich: Wien, München, Augsburg, Ulm, Stuttgart, Heilbronn, Cannstatt, Heidelberg, Weinheim,
Frankfurt, Darmstadt, Heppenheim,

1) *Hartmann* a. a. O. S. 356.

2) Die reitenden Posten beförderten Briefe und kleine Pakete.

Regensburg, Nürnberg, Erlangen, Würzburg, Aschaffenburg,
Hanau,

Ingolstadt, Eichstädt, Neuburg, Donauwörth, Ansbach,

Antwerpen, Gent, Brüssel und allen anderen Städten in ganz
Flandern und Brabant,

Lüttich, Maastrich, Aachen, Verviers, Jülich,

Düsseldorf, Solingen, Elberfeld, Köln, Bonn, Linz, Andernach,
Neuwied, Koblenz, Ems, Schwalbach, Wiesbaden, Mainz, Oppen-
heim, Worms, Frankenthal,

Paris, Strassburg, ganz Elsass und Lothringen, Rastatt, Karls-
ruhe, Durlach, Bretten, Eppingen, Bruchsal;

fünffmal wöchentlich: Freiburg und der ganze Breisgau, ganz
Baden und die Champagne;

viermal wöchentlich: Wetzlar, Siegen, Dillenburg, Weilburg
und Hannover;

dreimal wöchentlich: Dänemark, Schweden, Moskau, Sachsen,
Preussen, Fritzlär, Marburg, Giessen, Friedberg, Butzbach, die
Wetterau und ganz Hessen, Westphalen, Hamburg, Ostfriesland
und Oldenburg,

Burgund, Lyon, Dauphiné, Provence, Languedoc;

zweimal wöchentlich: Catalonien, Rom, Venedig, Trient, Mail-
land, Florenz, Turin, Neapel und ganz Italien,

Pommern, Polen, Curland, Livland,

London, Amsterdam, Rotterdam, Haag, ganz Holland und
England,

ganz Oesterreich, Mähren und Steiermark¹⁾.

»Kaiserliche Reichs-Ordinari fahrende Posten« in Mannheim:
Mainz- und Frankfurter Kurs, wöchentlich dreimal: Frankenthal,
Worms, Oppenheim, Mainz, Frankfurt;

Fuldaer Kurs, wöchentlich einmal: Hanau, Gelnhausen, Schlüch-
tern, Fulda, Eisenach, Gotha, Erfurt;

Würzburg-, Nürnberg-, Regensburg- und Wiener Kurs, wöchent-
lich zweimal: Hanau, Aschaffenburg, Würzburg, Kitzingen, Nürn-
berg, Regensburg, Straubing, Passau, Linz, Wien,

Hanau, Aschaffenburg, Miltenberg, Bischofsheim, Würzburg,
Ansbach, Nürnberg, Amberg, Regensburg, Straubing, Passau, Linz,
Wien;

Bamberg- und Koburger Kurs, wöchentlich zweimal: Würz-

¹⁾ Kurpfälzischer Hof- und Staatskalender 1775, S. 285—297; Kurpfälzischer
Hof- und Staatskalender 1778, S. 266—276.

burg, Schweinfurt, Bamberg, Coburg, Leipzig, Erfurt, Gotha, Jena, Braunschweig, Bremen, Hamburg,

Bamberg, Bayreuth, Hof, Gera, Dresden, Berlin;

Augsburg- und Münchener Kurs, wöchentlich zweimal: Nürnberg, Schwabach, Monheim, Donauwörth, Augsburg, München, Freising, Lindau,

Bruchsal, Stuttgart, Dillingen, Ellwangen, Augsburg, München, Salzburg;

Strassburg- und Basler Kurs, wöchentlich zweimal; Schwetzingen, Waghäusel, Bruchsal, Durlach, Karlsruhe, Rastatt, Kehl, Strassburg, Offenburg, Kenzingen, Emmendingen, Freiburg, Müllheim, Basel, Zürich, Bern, Genf;

Offenburg, Gengenbach, Villingen, Memmingen, Lindau, Konstanz, Donaueschingen, Schaffhausen und ganz Italien;

Speyer, Germersheim, Strassburg;

Neustadt, Landau, Strassburg;

Metzer- und Pariser Kurs, wöchentlich einmal: Oggersheim, Dürkheim, Kaiserslautern, Landstuhl, Zweibrücken, Rohrbach, Saarbrücken, St. Avolt, Metz, Nancy, Paris,

Weinheim, Heppenheim, Darmstadt, Frankfurt;

Heidelberg, Wiesloch, Sinsheim, Heilbronn, Ludwigsburg;

Bruchsal, Bretten, Knittlingen, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München;

Koblenz- und Kölner Kurs, dreimal wöchentlich: Königstein, Limburg, Koblenz, Köln, Mühlheim, Solingen, Düsseldorf, Aachen, Maastrich, Lüttich und Brüssel, ganz Brabant und Holland;

Frankfurt, Friedberg, Butzbach, Wetzlar, Dillenburg, Siegen, Köln, Mühlheim, Solingen, Düsseldorf, Elberfeld, Aachen, Lüttich;

Weinheim, Heppenheim, Darmstadt, Frankfurt, Königstein, Siegburg, Deutz, Köln, Mühlheim, Solingen, Düsseldorf;

Heidelberg, Wiesloch, Sinsheim, Heilbronn, Ludwigsburg, Stuttgart;

Nieder-Ingelheim, Bingen, Kreuznach, Simmern, Koblenz, Andernach, Bonn, Köln, Düsseldorf, Elberfeld, Holland;

Trier- und Wetzlarer Kurs, wöchentlich einmal: Wiesbaden, Limburg, Weilburg, Wetzlar, Dietz, Nassau, Koblenz, den Moselstrom nach Trier und Luxemburg¹⁾).

Was die Schnelligkeit der Postbeförderung anbelangt, so lässt

1) Kurpfälzischer Hof- und Staatskalender 1775, S. 297, 301; Kurpfälzischer Hof- und Staatskalender 1778, S. 276—280.

sich diese z. B. an der Linie Zweibrücken-Bingen nachrechnen. Die ungefähr 19 Meilen dieser Linie waren nach dem Reglement in 19 Stunden hin und, da die Rückfahrt auf ungünstigem Terrain erfolgte (dasselbe steigt von der Rheinebene zur pfälzischen Hügellandschaft an), zurück in 20 Stunden zu durchmessen. Das würde auf eine Stunde eine Meile machen, und das ist auch das Verhältnis, wie es damals z. B. bei der preussischen Post üblich war¹⁾. Dies ist zwar für heutige Begriffe nicht sehr schnell, aber man muss sich die schlechten Strassen vergegenwärtigen. So waren für den Winter längere Fristen aufgestellt, in denen die Postlinien zurückgelegt werden sollten, als im Sommer. Ferner muss man zwischen reitenden und fahrenden Posten unterscheiden: die reitenden Posten legten auf guten Wegen die Meile in 1 Stunde zurück, auf schlechten und bergigen Wegen in 1½ Stunden; die fahrenden Posten brauchten auf guten Wegen für die Meile 1¼ Stunde, auf schlechten Wegen 1½ bis 2 Stunden²⁾.

Die Postkurse waren daher nur nach ihren Abgangszeiten festgelegt: »das ankommende aber kann wegen der unter Weegs leicht und oftmalen vorkommenden Hindernissen so eigentlich und auf eine gewisse Stunde nicht, sonder nur ungefähr gesetzt«³⁾.

Aber die Schnelligkeit von 1 Meile in 1 Stunde war für die Reichspost nur eine ideale Bestimmung, welche für die Praxis illusorisch war. Erhielt doch die brandenburgisch-preussische Post wegen dieser Schnelligkeit, auf die mit grosser Strenge unter Androhung hoher Versäumnisstrafen gehalten wurde, die Bezeichnung »die fliegende Post«. Von der Taxis'schen Post ist in einer Beschwerde aus dem Jahre 1686 berichtet, dass sie auf der 9 Meilen langen Strecke von Worms nach Frankfurt mit dem Umweg über Mainz hin und zurück 5 Tage brauchte, während es die Privatpost früher schon in 2 Tagen besorgte. Klagen über Verspätung waren bei der Reichspost überhaupt sehr häufig, vor allem, sie waren ganz regelmässig.

Auch bei Taxis bestanden Versäumnisstrafen. Für jede Stunde Versäumnis wurde von dem schuldigen Postillion 1 Thlr. eingezogen, welcher dem nächsten ihn abwechselnden Postillion zu geben war, wenn dieser die Zeit wieder einholte⁴⁾.

1) *Stephan* a. a. O. S. 61 und 133.

2) *Archiv für Post und Telegraphie* VII, S. 318.

3) *Ebenda* S. 359.

4) *Ebenda* S. 318.

Es war damals ein beliebter Brauch der Postanstalten resp. Beamten, an den Briefen dadurch ein höheres Porto zu verdienen, dass man sie erst auf Umwegen an ihren Bestimmungsort schickte. Eine Rolle spielt daneben das Umgehen von lästigen Zollstationen. Nach kaiserlicher Verordnung sollte die reitende Post eigentlich von jedem Zoll, Accise und Wegegeld befreit sein, dafür bestand aber die Verpflichtung, dass keine zollbaren Güter in dem Postwagen befördert werden sollten¹⁾. Doch sind diese Verhältnisse nicht einheitlich gestaltet.

Die fahrenden Posten mussten das gesetzmässige Chaussee- und Pflastergeld entrichten. Dasselbe betrug bis 1770 für Landkutschen und Postwagen pro Meile 1 Kr. 2 Pf. und für jede Person 1 Kr. Postillione, welche »sogenannte ordinaire Posten und Estaffetten« führten, aber nicht die Kuriere, hatten diese Abgaben nicht zu zahlen²⁾.

Durch die Befreiung der reitenden Posten von Abgaben sollte die Schnelligkeit der Posten gehoben werden, was jedoch von der Bevölkerung als Nachteil angesehen wurde, da die Gastwirte, Bäcker, Sattler, Schmiede, Bierbrauer und Weinschenken an den Landstrassen nicht die Nahrung hätten, wie bei den Lohnfuhrwerken³⁾.

Infolge von Unterschleifen durch die Postbeamten sah sich die Regierung jedoch speziell in der Kurpfalz zur Kontrollierung der Postwagen veranlasst, was eben zur Umgehung der Zollstationen und deshalb zur Verspätung der Briefe führte. So entstand ein grosser Streit wegen Umgehung der Zollstationen in Bretten und Eppingen durch die Postwagen.

Die Frage, ob neuingerichtete Postlinien auch vom Zoll befreit werden sollten, wurde von der kurpfälzischen Regierung von Fall zu Fall entschieden; was auch zeigt, wie unsicher die Bestimmungen betreffs des Postwesens waren.

Gewöhnlich war der Verkehr auf den Postlinien wöchentlich zwei Mal, nur auf wichtigen Linien war viermalige Verbindung, z. B. auf der von Mannheim über Alzey nach Kreuznach, welche für die Kurpfalz speziell wegen der Verwaltung von grosser Bedeutung war, denn sie ging quer durch das Land⁴⁾. Später nahm

1) *Stephan* a. a. O. S. 68.

2) *Quetsch* a. a. O. S. 174.

3) *Stephan* a. a. O. S. 68.

4) Die gleiche Häufigkeit der Kurse bestand auf der brandenburgisch-preussischen Post, *Stephan* a. a. O. S. 62.

die Häufigkeit des Verkehrs noch sehr zu, so dass in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts tägliche Briefbestellung teilweise stattfand.

Der Betrieb der Post geschah für Briefe und kleinere Packete anfangs durch Postreiter, sonst auch für diese sowie für die Personenbeförderung fand der Betrieb durch Postkutschen statt. Die sogenannte »reitende Post« wurde später nicht mehr durch reitende Boten bestellt, sondern man bediente sich dazu auch des Postwagens, nur im Gegensatz zur Fahr- oder Ordinari-Post wurde sie so genannt¹⁾. Man muss hier überhaupt zwischen reitenden und fahrenden Posten unterscheiden, und beide werden wieder in ordinäre und extraordinäre Posten eingeteilt. Moser hat für dieselben folgende Definitionen²⁾:

»Eine reitende ordinäre Post ist, wann Jahr aus und ein, an gewissen Tag und Stunde, ein Post-Knecht die vorhandenen Briefe, gegen ein gewisses ein- für allemal reguliertes Geld, zu Pferd, auf der beständig einerley Route behaltenden Post-Strasse, auf die nächst gelegene Poststation führet, allwo selbige gleichbalden durch einen anderen Postknecht mit frischem Pferd wieder auf die nächste Station und so immer weiter gebracht werden.«

»Eine reutende Extrapost ist, wenn, auf jemandes Verlangen, ein einzelter oder etliche Briefe, oder Paquete, durch einen eigenen Post-Knecht, ausser der gewöhnlichen Zeit, auf vorbe-sagte Art, auf des Aufgebers Kosten, an den bestimmten Ort geliefert werden: und dieses heisset eine Staffette. Oder wan einer reisenden Person, auf ihr Begehren und Unkosten, ein eigenes Post-Pferd, nebst zugegebenen auch reutenden Post-Knecht, biss auf die nächste Poststation hergegeben und sie also schnell dahin, wo sie hin verlangt, gebracht wird. Ist aber eine solche Person von einem Hof oder dessen Gesandten, General und an einen Hof, oder Gesandten, oder Generale, ihme etwas münd- oder schriftlich zu überbringen, so heisst es ein Courier und es muss in dessen Beförderung noch mehr Eilfertigkeit angewendet werden.«

»Eine fahrende ordinäre Post ist, wenn Jahr aus und ein, an gewissem Tag und Stunde, ein bedeckt oder unbedeckter auf reisende Personen und Güter zugleich gerichteter Wagen oder Kutsche die vorhandenen Briefe, Personen und der Postordnung nach anzunehmen erlaubte Waaren, samt denen zu disen gehö-

1) Archiv für Post und Telegraphie VIII, S. 42.

2) Moser a. a. O. S. 259—260.

rigen Fracht-Brieffen, oder in Ermanglung der Waaren, auch nur Personen, vel vice versa, auf der beständig einerley Route behaltenden Post-Strasse gegen ein sicheres ein- für allemale festgesetztes Geld, auf die nächste Station, und so immer weiter geliefert werden.«

»Eine fahrende Extra-Post aber ist, wenn eine reisende Person oder Courier zwischen der Zeit in einem Wagen oder Chaise, auf ihre Unkosten, eilend fortgeschafft wird, oder wenn Güter, und auf solche Art, auf besonderes Verlangen und gegen die bekannten Kosten, weiter gebracht werden.«

Ausgeschlossen sind von der Beförderung der Reichspost für die Ordinari und Extra: Truhen, Felleysen oder Päckche, Kisten und andere schwere Sachen; diese blieben den privaten Landkutschen und Frachtfahrern überlassen. Doch war die Gewichtsgrenze nicht bestimmt oder gar nicht festgesetzt und daher war die Ausführung dieser Bestimmung sehr zweifelhaft ¹⁾.

Die Auslieferung der Briefe und Packete zur Post musste bis zur bestimmten Stunde vor Abgang der Post erfolgen. Die Briefe wurden dann einzeln in sogenannte »Post-Charten« eingetragen. Die Packete mussten gehörig verpackt mit Zeichen und Adresse versehen und von einem offenen Frachtbriefe begleitet sein ²⁾. Erst im 18. Jahrhundert wurden Geld und Wertgegenstände zur Versendung durch die Post angenommen, während man dieselben früher wegen der Unsicherheit der Strassen, zurückwies ³⁾. Für die Wertsendungen wurde von Seiten der Taxis'schen Postverwaltung Garantie geleistet, falls dieselben durch Verschulden der Beamten verloren gingen ⁴⁾.

Für den Betrieb war die Postroute in einzelne Strecken eingeteilt, welche zwischen den Stationen lagen, die zum Pferdewechsel dienten. Eine solche Strecke hiess »Post«, sie umfasste meist 2, aber auch 3 und 4 Meilen ⁵⁾. Nach diesen »Posten« wurde die Taxe berechnet ⁶⁾.

1) Der Missbrauch, die Postwagen zu überladen, war allgemein, er bestand auch bei der preussischen Post; die Gewichtsgrenze, bis zu der Pakete angenommen werden sollten, schwankte, sie betrug hier bald 6, bald 12, 16, 20 und 30 Pfund. *Stephan* a. a. O. S. 116 u. 133.

2) Kurpfälzischer Hof- und Staatskalender 1775, S. 266.

3) *Quetsch* a. a. O. S. 170.

4) Ebenda S. 171; *Münter*, Frachtfahrer-Recht II, S. 98.

5) *Moser* a. a. O. S. 259.

6) Siehe unten.

Als höhere Verwaltungsbehörde der Taxis'schen Post kommt für die Kurpfalz das Oberpostamt zu Frankfurt in Betracht, das in jeder Beziehung innerhalb des ganzen Gebietes der Reichspost eine ausserordentliche Stellung einnimmt, denn hier laufen die Postlinien aus allen Richtungen wie in einem Mittelpunkte zusammen. Daneben bestanden noch Oberpostämter der Taxis'schen Post in Nürnberg, Augsburg und Ulm¹⁾. Dem Frankfurter Oberpostamte sind die Postämter in der Kurpfalz untergeordnet. Ein Postamt befand sich in jeder bedeutenderen Stadt, so in Heidelberg, Sinsheim, Eberbach, Bretten, Eppingen, Mannheim²⁾, Worms, Oppenheim, Alzey, Kreuznach, Bingen, Stromberg, Simmern, Bacharach, Meisenheim, Lauterecken, Kusel, Zweibrücken, Landstuhl, Lautern, Neustadt, Dürkheim, Germersheim, Speyer, Schwetzingen, Weinheim, Lindenfels, Otzberg, Umstadt und in noch einigen anderen Städten.

Einem Postamt stand ein Postmeister vor, zu seiner Unterstützung hatte derselbe bei grösseren Postämtern einen Postschreiber; ferner gab es noch Postverwalter, Postexpeditoren und Briefträger. Die Anstellung von Briefträgern fand allgemeiner erst verhältnismässig spät im 18. Jahrhundert statt, da es üblich war, dass das Publikum die Postsachen selbst abholte³⁾. Die ursprüngliche Aufgabe der Briefträger war, die nicht abgeholtten Briefe den Empfängern zuzustellen, nur dass diese Thätigkeit damals Ausnahme war. An Gebühren für das Austragen erhielten die Briefträger 2 Kr. von dem Brief. In Mannheim kamen schon um 1668 Briefboten vor, die als Gebühr den Weisspfennig erhielten⁴⁾. In Mainz betrug die Bestellgebühr 1 Kr., im Eichsfeld und Erfurt 3 Pfg. für einen Brief; diese Gebühren bezogen die Briefträger an Stelle des Gehaltes⁵⁾. Als Beamte für den Betrieb der Postfahrten waren Postillione und Postschaffner angestellt. Posthalter hatten für die Stellung der regulären Postpferde zu sorgen, ferner auch für genügend Knechte und Geschirre, »derart dass immer noch Reserve vorhanden ist.« Daneben waren die Hauderer oder Heuerkutscher zur Stellung von Pferden verpflichtet und zwar

1) *Lünig* a. a. O. S. 483.

2) Hier wurde das Postamt 1675 gegründet; *Feder*, Geschichte der Stadt Mannheim I, S. 108.

3) *Stephan* a. a. O. S. 61.

4) *Feder* a. a. O. S. 106.

5) *Quetsch* a. a. O. S. 219.

hatten sie nach einer Art »Riegefuhr« auszuhelfen, wenn es den Postämtern bei Extraposten an Pferden mangelte¹⁾. In ausserordentlichen Fällen hatten die Bürger für Stellung der Pferde Sorge zu tragen, dies besonders bei Reisen von fürstlichen Personen; so brauchte der pfälzische Kurfürst bei einer Reise von Neuburg nach Schwetzingen 257 Kutschpferde, 33 Reitpferde und 42 Kaleschen, die auf diese Weise aufgebracht werden mussten.

Ueber die Art der Verleihung der Postmeisterstellen ist nichts genaueres bekannt. Aber man kann sich ein Urteil hierüber bilden, wenn man die betreffenden Verhältnisse der preussischen Post zum Vergleich heranzieht, bei der die Stellen der Provinzialbeamten an den verkauft wurden, »der's meiste giebt«. Und die preussische Post galt als Musteranstalt²⁾. Doch geschah die Anstellung der Postbeamten jedesmal durch Vereinbarung zwischen der Taxis'schen Verwaltung und der Landesregierung, da der letzteren nach den Bestimmungen der Wahlkapitulationen keine Postbeamten, welche ihr nicht genehm waren, aufgedrungen werden konnten³⁾. Die Postbeamten wurden auf Lebenszeit angestellt; so heisst es in der Postkonvention von 1743 § 10, dass den Postbeamten »ihre Bedienungen, als lang sie sich wohlverhalten, ad dies vitae zu belassen seien«.

Es wurde den »Postbediensteten«, wie die Postbeamten in den Urkunden aus damaliger Zeit heissen, als besondere Vergünstigung zu Teil, dass ihnen durch kaiserliche Erlasse, so durch die von 1642⁴⁾ und 1698, die Befreiung von Wachen, Frohnden Einquartierung, Kriegskontribution und andern ausserordentlichen Auflagen gewährt wurde, was durch kurfürstliche Verfügung vom 22. Februar 1707 ausdrücklich für die Kurpfalz anerkannt wurde. »Die andern ausserordentlichen Auflagen« werden an anderer Stelle genauer als eine Befreiung von der Steuer auf Gründe und Häuser bezeichnet. Nicht befreit waren die Postbeamten nach einer kurfürstlichen Verfügung von 1703 von den Accisen.

Zwar sollen die Postbeamten »ohne Konsens und Vorwissen gnädigster Herrschaft neben der Post in keine andern Dienste und Pflichten sich einlassen«⁵⁾ doch übten sie sehr häufig ihre Thätig-

1) *Münter* a. a. O. S. 25.

2) *Stephan* a. a. O. S. 188.

3) *Quetsch* a. a. O. S. 181.

4) *Lünig* a. a. O. S. 461.

5) *Quetsch* a. a. O. S. 168.

keit als solche neben ihrer sonstigen bürgerlichen Beschäftigung aus. Dieses Verhältnis führte dazu, dass sich die Postbeamten überhaupt von jeglichen Lasten für ledig hielten. So weigerte sich auf Grund der Postfreiheit der Taxis'sche Postmeister zu Oppenheim, der die Vielseitigkeit besass nebenbei noch Mitglied des Rates, Wirt und Ackerbauer zu sein, Einquartierung in sein Haus aufzunehmen. Bei derartigen Personen kam es oft vor, dass sie ihre privilegierte Stellung zu solchen Uebergriffen ausnutzten. Allerdings sollten laut kaiserlichem Erlass vom 1. März 1715 die Postbeamten »in Marchierung der Völker mit der Einquartierung nicht überhebt werden.« Doch in diesem Falle wurde von der Regierung entschieden, dass der Betreffende eine Summe zahlen oder Einquartierung aufnehmen müsse. Aber abgesehen davon, dass die Postbeamten in dieser Weise mehr öffentliche Lasten von sich abwälzten, als ihnen zustand, es kamen hin und wieder direkte Betrügereien und Unterschleife von zollpflichtigen Gütern vor, wozu die Stellung der Postbeamten leicht verführte; so hatte ein Postmeister in Sinsheim »unter dem Schutze der Freiheit« einen schwunghaften Handel mit Fourage betrieben.

Infolge der eigentümlichen Zwitterstellung der Postbeamten, welche einerseits eben Taxis'sche Beamte, andererseits kurpfälzische Unterthanen waren, sowie in Folge der engen Verbindung, in die Kurpfalz durch die Postkonvention von 1730 und noch mehr durch die von 1743 zur Taxis'schen Post getreten war, ergaben sich für die Verhältnisse der Postbeamten in Bezug auf ihre Stellung zur Obrigkeit und ihre Besoldung sehr verwickelte Beziehungen. Denn seit der Postkonvention von 1743 besaßen die Postbeamten in der Pfalz eigentlich zwei vorgesetzte Behörden. Dies geht aus dem Wortlaut des den Postbeamten vorgeschriebenen Dienstesides hervor, wo es heisst: »Demnach das K. Reichspostgeneralat sich hat gefallen lassen, in Gefolg der mit dero Churfürstlichen Durchlaucht zu Pfalz meinem gnädigsten Churfürsten und Herrn getroffenen Verabredung mir die Administration des Reichspostamtes zu zu konferieren, als gelobend verspreche ich die Briefe mit möglichstem Fleiss zu besorgen, selbige nicht zu erbrechen, oder zurückhalten und unterschlagen . . .«

Dieser formellen Doppelstellung der Postbeamten entsprach auch eine finanzielle, nämlich die doppelte Besoldung der Beamten. Einmal erhielten sie von Taxis ein festes Gehalt¹⁾ und

1) Moser a. a. O. S. 148; Quetsch a. a. O. S. 36.

ein Drittel der Einnahmen aus dem Briefporto, was je nach dem Postverkehr des Ortes die Besoldung der Postmeister sehr verschieden stellte. Andererseits hatten sie Einnahmen durch die kurpfälzische Regierung an Geld und Naturalleistungen. Diese Leistungen der Regierung bildeten ursprünglich eine Entschädigung für Beförderung der Regierungsschreiben¹⁾. Diese Begründung wurde zwar durch die Portofreiheit gegenstandslos, blieb aber trotzdem fortbestehen und stellte sich nun als eine durch Gewohnheit eingebürgerte freiwillige Gabe der Regierung an die Postbeamten dar, welche diese im Interesse des Verkehrs besonders anspornen sollte, und die erforderlichen Falls beliebig zurückgezogen wurde, wie das Beispiel eines Germersheimer Postmeisters zeigt, dem diese Zahlung wegen Widersetzlichkeit entzogen wurde. Die Naturalleistungen an die Postbeamten bestanden in der Lieferung von Korn, Wein und Holz. Ein Nebenverdienst hatten sodann die Postmeister durch Vermietung von Pferden an Reisende, Kuriere etc.²⁾. Von Pension oder sonstiger Versorgung der unteren Postbeamten konnte damals selbstverständlich nicht die Rede sein. Der soziale Standpunkt der Taxis'schen Verwaltung wird auf gleichem Niveau wie derjenige der kurpfälzischen Regierung liegen, welche ihren Kanzleiboten, die sie nicht mehr brauchte, erklärte, sie sollten »als Tagelöhner ihre Nahrung in andere Wege suchen«.

Wie eben erwähnt, war das Verhältnis zwischen der Reichspost und Kurpfalz sehr eng und in mehreren Verträgen festgestellt. Zunächst handelte es sich hierbei um die Beförderung der kurpfälzischen Verwaltungsschreiben der Kurfürsten, der Hof- und Regierungsbeamten. In früherer Zeit hatte die kurpfälzische Regierung die Beförderung ihrer Schreiben selbst in die Hand genommen, indem sie dieselben durch die von ihr angestellten Amtsboten besorgen liess. Es bestand eine wohl organisierte Botenanstalt, welche speziell für Regierungszwecke eingerichtet war. Daneben genügten dieser Aufgabe auch die Nebenboten und Landkutschensfahrer, welche die kurfürstlichen Briefe gratis bestellten. Diese immerhin ziemlich primitiven Beförderungsanstalten wurden mit der Ausbreitung der Taxis'schen Post mehr und mehr eingeschränkt, bis letztere auf Grund der oben erwähnten Ver-

1) Moser a. a. O. S. 36.

2) Ebenda S. 148.

einbarungen die Beförderung der Regierungsschreiben vollständig übernahm.

Es wurde unter der Taxis'schen Postverwaltung derart gehandhabt, dass die Briefe einer gewissen Spanne Zeit zu einem grösseren Paket gesammelt wurden, und dieses dann, das technisch so genannte »Kanzlei-Paket«, der Reichspost zur Expedition übergeben wurde ¹⁾.

Bei dieser Einrichtung der Kanzlei-Pakete hatten sich im Laufe der Zeit Missbräuche herausgebildet. In den der Post verschlossen übergebenen Kanzlei-Paketen wurden portopflichtige Privatbriefe mit versendet und durch Beihilfe des betreffenden Beamten an den Adressaten übermittelt. Dies Verfahren war natürlich auch der Taxis'schen Postverwaltung nicht unbekannt geblieben, und dieselbe liess es sich angelegen sein, diese Schädigung ihrer Rechte und Einkünfte zu beseitigen. In den Verhandlungen zwischen Taxis und der Kurpfalz spielt dieser Punkt eine grosse Rolle, und diesen entsprechend werden von der Regierung Verfügungen erlassen. So soll, laut Verfügung vom 10. März 1719, den Kanzleiboten bei ihrem dienstlichen Eid verboten werden, »partikuläre« Briefe anzunehmen; ebenso wird den Kanzlei-Paket-Expeditoren bei ihrem Eide die Aufnahme von Privatbriefen verboten. Es waren dies in erster Linie auch Briefe von Privaten an die kurfürstliche Regierung. In Bezug auf die Uebertretungen heisst es dann wörtlich weiter: »Damit sothanen Kanzley-Paketen keine andern partikulare Briefe, dann die mit Churfürstlichen Insiegel versiegelten und sonst von denen und an die, nach anders hiebeikommende Verzeichnis, Post-befreite Personen gerichtete Schreiben einverleibt, und da wider Vermuten in ein oder anderes Kanzlei-Paket dennoch einige unfreie Briefe mit einschleichen würden, selbige dem K. Postamt zu weiterer Bestellung und Einbringung der Postgebühr übergeben werden«. Als Personen, welche die Portofreiheit geniessen, werden aufgeführt: »Ihro Churfürstl. Drchl., Pfalzgraf und Erbprinz zu Sulzbach, wie auch dero Gemahlin Hochfürstl. Drchl. Drchl., sämtliche Hofdamen, Geheime Konferential-Ministri, alle churpfälzisch geheime Regierungs- und Hofgerichtsräthe, Kammer-Meister, Pronotarius, Lehen-Probst, Sekretairen, Botenmeister, Geheime Kammer-, Kanzley-, Expeditoren und Registratoren«.

1) Vgl. auch Moser a. a. O. S. 36.

Doch das Verbot hatte nicht die beabsichtigte Wirkung gehabt, denn es findet sich dann eine Verfügung vom 7. Januar 1744 mit der Tendenz, damit nicht in den Kanzlei-Packeten unbefreite Briefe befördert werden, »sondern, lautet es weiter, im Gegenteil ihres Orts damit hierunter aller Unterschleif oder Missbrauch unterbleiben möge, soll man bedacht sein, in Massen Höchstdieselbe (Churfürstl. Drchl.) zu dessen mehrerer Sicherheit bei sämtlichen dero Kanzleyen die hiebevorige gewöhnlich gewesenen Kanzley-Packeten durchaus abgestellt wissen wollen«. Als schon lange die Kanzleipackete abgeschafft sind, 1761 ist noch ein Verbot nötig, dass die Regierungsbeamten den Verwaltungsschreiben Privatbriefe beilegen.

Finanziell war dieses Verhältnis zwischen Taxis und der Regierung so geregelt, dass letztere der Portotaxe enthoben wurde, dagegen ihrerseits die Posthäuser von allen Frohnen, Beschwerden und anderen Diensten befreite und noch »wegen richtiger Bestellung ihrer Briefe und anderen Sachen eine würrkliche Zubuss und adjuta di costa« leistete¹⁾. Die Zubusse der Regierung wurde anfangs in der Weise geleistet, dass für die Beförderung der Kanzleipackete von der Post für jedes einzelne Packet berechnet und das Ganze alljährlich bezahlt wurde. Diese Form der Einzelberechnung wurde bis 1669 beibehalten, dann wurde, da die kurpfälzische Regierung die Reichspost beschuldigte, dass sie zuviel gefordert habe, mit dem Oberpostamt zu Frankfurt ein Abkommen geschlossen, dass die bisherigen Forderungen mit 100 Gulden beglichen werden, in Zukunft aber jährlich eine Pauschalsumme von 100 Rthln. bezahlt werden sollte. Diese Summe wurde 1694 auf 100 Gulden festgesetzt.

Während nun die amtlichen Schreiben frei befördert wurden, sollten sich die Beamten für ihre Privatbriefe mit den Postmeistern »pro discretione« vergleichen. »Gerichtliche Protocolla seyn nach der Unz mit halbem Porto, die Acta aber nach dem Pfund und solches um einen halben Reichsthaler taxieret und bezahlet«²⁾.

Hiervon kamen aber viele Abweichungen vor. So leitete im Jahre 1700 die Regierung eine Erhebung bei den Oberämtern ein, wie die Beamten mit der Portofreiheit der Regierungsschreiben von der Taxis'schen Post gehalten würden. Es liegen daraufhin Berichte von sechs Bezirksvorstehern vor: davon beklagen sich

1) Moser a. a. O. S. 36.

2) Moser a. a. O. S. 37.

drei, dass sie für die Briefe Porto zahlen müssten, während zwei andere, einer weiss keine bestimmte Auskunft zu erteilen, die Portofreiheit erst nach mehrmaliger Beschwerde durchgesetzt haben. Diese auffallende Thatsache ist dadurch zu erklären, dass die Forderungen der Postbeamten an Porto für die Regierungsschreiben Uebergriffe dieser lokalen Beamten sind, was noch durch den Umstand belegt wird, dass diese ganze Erhebung auf eine Veranlassung der Taxis'schen Verwaltung zurückzuführen ist, welche auf diese Weise ihre unteren Beamten kontrollieren wollte. Als Ergebnis der Erhebungen und Beratungen wird dann die Forderung erhoben, dass die Taxis'sche Verwaltung »ein festes Reglement in Form eines schriftlichen Patentes« über diese Verhältnisse aufstellen sollte. Dasselbe liess aber auf sich warten.

Die kurfälzische Regierung konzentrierte, wie gesagt, ihre Interessen und Bestrebungen vor allem auf ihre eigenen Beziehungen zur Reichspost. Daneben kam das allgemeine Interesse weniger oder gar nicht in Frage. Daher gestaltete sich das Porto- und Taxwesen der Reichspost unbeeinflusst nur nach den Festlegungen der Taxis'schen Verwaltung.

Die Taxis'sche Reichspost hatte das ausschliessliche Vorrecht zur Beförderung von Briefen und kleinen Packeten. Die Zahlung des Portos für diese konnte bei deren Aufgabe oder Empfangnahme, oder zur Hälfte bei der Aufgabe, zur andern Hälfte bei der Empfangnahme des Briefes oder Packetes erfolgen; die Briefe konnten dementsprechend nach Massgabe des Tarifs entweder unfrankiert, halbfrankiert oder unter Frankozwang abgesandt werden¹⁾. Diese verschiedene Möglichkeit ist bei der modernen Post fortgefallen, da sie bei dem jetzt geltenden niedrigen Einheitssatz zu umständlich wäre, aber damals bedeutete sie eine wesentliche Verkehrserleichterung. Eine Uebervorteilung durch die Postbeamten war derart möglich, dass sie bei Aufgabe und Empfangnahme des Briefes resp. Packetes, Porto forderten, worüber viele Klagen entstanden.

Die Portotaxen waren bei der Reichspost nicht allgemein und einheitlich geregelt²⁾. Die Höhe des Portos wechselte nach den verschiedenen Berechnungsarten: sie richteten sich nach der Zeit, welche die Post zum Zurücklegen des betreffenden Weges nötig hatte, nach den Kosten, die der Post auf den einzelnen

1) Quetsch a. a. O. S. 193.

2) Ebenda S. 191.

Routen selbst erwachsen; es gab den Ausschlag, ob die Wege gut oder schlecht, der Verkehr auf den Strassen rege oder gering war. Es wurden sogar im Winter höhere Porti berechnet als im Sommer.

Bei der Posttaxe muss man unterscheiden: die Taxe für Briefe, Packete und Personen, bei letzterer wieder gewöhnliche Personenposttaxe und Extrapost- oder Kuriertaxe.

In Ermangelung einer Posttaxordnung für die Kurpfalz muss ich hier in Folgendem mehrfach Mainzer Verhältnisse anführen, welche natürlich ziemlich gleich mit den pfälzischen Verhältnissen waren¹⁾. Zunächst die Brieftaxe, welche in Mainz um das Jahr 1770 galt:

Es kostete von Mainz aus nach: Wiesbaden ein einfacher Brief 2 kr., ein Brief, der eine Unze schwer war, 4 kr.;

Bingen, Lahnstein, Kreuznach, Alzey, Frankfurt, Darmstadt, Worms, Aschaffenburg (zu frankieren bis Frankfurt): einfach 4 kr., doppelter Brief 6 kr., 1 Unze schwer 8 kr.;

Bonn, Köln, Mannheim, Weilburg, Wetzlar, Giessen und nach der Bergstrasse, Marburg (bis Giessen frankieren): einfach 6 kr., doppelt 8 kr., 1 Unze schwer 12 kr.;

Würzburg, Strecke Würzburg bis Nürnberg (bis Würzburg frankieren), Heidelberg, Speyer, Strassburg, Kehl (frankieren bis Rheinhausen), Heilbronn, Cannstadt, Stuttgart (frankieren bis Heidelberg), Fulda, Eisenach (frankieren bis Fulda): einfach 8 kr., doppelt 10 kr., 1 Unze schwer 12 kr.;

Trier, Elberfeld, Meiningen, Ansbach, Ulm, Paderborn, Hildesheim (frankieren bis Cassel), Augsburg, Schwaben (frankieren bis Cannstadt), Schweiz, Eichsfeld, Erfurt: einfach 10 kr., doppelt 12 kr., 1 Unze schwer 16 kr.

Das Paketporto betrug auf die Entfernung von je 1 Poststrecke für 1 Pfund 6 kr., 2 Pfund 7 kr., 3 Pfund 8 kr., 4—5 Pfund 9 kr., 6—7 Pfund 10 kr., 8—9 Pfund 11 kr., 10—12 Pfund 12 kr., 13—15 Pfund 13 kr., 16—20 Pfund 14 kr., 21—25 Pfund 15 kr., 26—30 Pfund 16 kr. und für jedes weitere Pfund $\frac{1}{2}$ kr. mehr. 100 Pfund kosteten 36 kr. Auf weitere Entfernungen stieg das Porto mit den Posten nach obiger Gewichtsprogression in unregelmässigen Sätzen um 1—25 kr.²⁾.

—Grosse und lange doch leichte Paqueter (Sperrgut) werden

1) *Quetsch* a. a. O. S. 193 ff.

2) *Ebenda* S. 200.

nicht nach dem Gewicht, sondern nach proportion taxiert. Und weil das Silber-Geld eine grössere Beschwerung als das Gold ausmacht, so wird nach Befinden vor einen starken ins Gewicht laufenden Pack zwar ein mehreres, als in Taxa angesetzt, doch gelindes Porto genommen¹⁾.

»Grosse Ballen, Kisten, Verschlüge, gedenket man zwar zum Besten des Commercii anzunehmen, jedoch mit dem Vorbehalt, dass solche inwendig behörig wohl gepackt, und äusserlich gut verwahrt werden. Früchte und sonstige nasse Waren, item jene von denen Reichs- und Creiss-Schlüssen verruffene Münzen werden hiervon ausgeschlossen²⁾.

Wegen der Garantie für die zur Post gelieferten Packete und Gelder wurde folgendes bestimmt: »Und damit das Publikum eben wenig dann das Postwesen unter denen aufgebenden Packeter und Packereien gefährdet seyn möge, so ist unumgänglich nötig, dass man den Inhalt und Wert von jedem Stück angebe, widrigens und in dem Fall eines Verlusts man für den Ersatz oder eine andere unangenehme Ereignuss bei den Mauten, zumahlen auf den Gränzen der benachbarten Provinzen nicht haften kan-.

»Für Gelder und Paqueter, deren Wert aufrichtig angezeigt wird, haftet man ab Seiten der Post, und ersezt den Wert, dafern durch Schuld deren Post-Bedienten wider Verhoffen etwas verlohren gehen würde, hingegen stehet man nicht länger gut dafür als 3 Monat Zeit³⁾.

Bei der Personenbeförderung mittelst der Post war die Taxe durch die Futterkosten für die Pferde besonders beeinflusst und wechselte häufig in ihrer Höhe. Nach der Reichsposttaxe von 1698 war das Personengeld für 1 »Post«, die 2 Meilen gleichkam, auf 1 Gulden festgesetzt, dazu noch 5 Groschen Trinkgeld für den Postillion. Diese Sätze steigerten sich in entsprechender Proportion. Als Rittgeld soll von der Person 1 Gulden gefordert werden: »wann zwey auff einer mit zweyen Pferden bespannten Post-Chaise sich befinden, für die zwey Personen und den Postillion drey Gülden auff einer einfachen Post⁴⁾.

Nach der Mainzer Postordnung von 1752⁵⁾ betrug die Taxe

1) Kurpfälzischer Hof- und Staatskalender 1775, S. 281.

2) Ebenda,

3) Ebenda.

4) Lünig a. a. O. S. 483.

5) Quetsch a. a. O. S. 200—201.

für 1 Person pro Meile 20 kr. Die Postillione hatten ein Trinkgeld von jeder Person von 4 kr. für je 1 Station zu beanspruchen. Jeder Passagier hatte »an seiner mit sich führenden Bagage 40 bis 50 Pfund frei«. »Ob zwar ordentlich einem jeden Reisenden an seiner mit sich führenden Bagage 50 Pfund portofrei gelassen und nur für das Uebergewicht bezahlt wird, so versteht sich jedoch solches von Reiss-Gerät, und werden folglich alle anderen Waaren, womit ein Reisender seine Coffres etwan zur Ersparung des Porto oder zu Schmählerung des Landesherrschaftlichen Zoll-Regal erschwehren mögte, hierunter nicht mitinbegriffen«¹⁾.

Das Personengeld und die Taxe für Passagiergut war von Mainz aus folgende:

	Meilen	Eine Person fl. kr.	Passagiergut	
			100 Pfund fl. kr.	100 fl. fl. kr.
Wiesbaden	1	—, 20	—, 12	—, 4
Coblenz	10	3. —	1. 20	—, 10
Köln	20	6. 40	3. —	—, 20
Oppenheim	2	—, 40	—, 24	—, 6
Worms	4 ¹ / ₂	1. 30	—, 54	—, 10
Mannheim	6 ¹ / ₂	2. 10	1. 12	—, 12
Saarbrücken	21 ¹ / ₂	7. 10	3. 06	—, 20
Heidelberg	8 ¹ / ₂	2. 50	1. 42	—, 12
Strassburg	24	8. —	5. —	—, 30
Frankfurt	4 ¹ / ₂	2. —	—, 54	—, 10
Würzburg	16	5. 20	3. 30	—, 15
Nürnberg	29	9. 40	6. 48	—, 30

Interessant ist hier eine Vergleichung der Taxen der Reichspost für Personenbeförderung mit jenen Taxen der Marktschiffe auf den entsprechenden Strecken des Rheins. Hier kostete Tour- und Retourfahrt bei kurzem Aufenthalt in einem zweibordigen Nachen für 1—6 Personen von Mainz rheinabwärts nach Biebrich 10 kr., Eltville 30 kr., Hattenheim 45 kr., Geisenheim 1 fl. 20 kr., Rüdesheim 1 fl. 30 kr., Bingen 1 fl. 30 kr., Assmannshausen 2 fl. Bacharach 2 fl. 40 kr., Caub 3 fl., St. Goar 3 fl. 30 kr., Coblenz 6 fl., Bonn 10 fl., Cöln 12 fl.; rheinaufwärts Oppenheim 1 fl. 20 kr., Worms 5 fl., Mannheim 6 fl. 30 kr., Speyer 9 fl. Ein Vergleich mit den oben angegebenen Taxen der Taxis'schen Reichspost zeigt die Schiffsverbindung in der Billigkeit überlegen, falls es sich um die Beförderung mehrerer Personen handelt. Nur nach Worms und Mannheim ist die Schiffstaxe verhältnismässig

1) Kurpfälzischer Hof- und Staatskalender 1775, S. 282.

hoch, da diese Fahrt stromaufwärts ging. Die Konkurrenzfähigkeit der Reichspost gegenüber den Schiffsverbindungen beruhte darin, dass sie die einzelne Person, wie sie im Reiseverkehr meist vorkam, ebenso billig beförderte wie das Schiff.

Für eine Extrapostreise von Heidelberg aus waren 1675 folgende Taxen aufgestellt: von Heidelberg bis Rheinhausen 1 Post für 2 Pferde 3 fl., gewöhnliches Trinkgeld 10 kr. bis Linkenheim 1 Post 3 fl., bis Rastatt $1\frac{1}{2}$ Post 4 fl. 30 kr., bis Lichtenau 1 Post 3 fl., bis Strassburg 1 Post 3 fl., bis Elsasszabern 2 Posten 6 fl., bis Saarburg $1\frac{1}{2}$ Post 4 fl. 30 kr., bis Blamont $1\frac{1}{2}$ Post 4 fl. 30 kr., bis Lüneville 3 fl. 45 kr., bis St. Nicolas 2 fl. 45 kr., bis Nancy 1 fl. 30 kr.: Summe des Postgeldes für die ganze Strecke von Heidelberg bis Nancy 36 fl. 13 kr., Trinkgelder für die Postknechte 2 fl. 4 kr.

Die Postreise nach Belfort ging zuerst nach Strassburg, wie oben angegeben, dann bis Colmar 3 Posten 9 fl., dann bis Belfort weiter 9 fl. 30 kr. Die Rückreise erfolgt mit Pferden von Schlettstadt an auf der Ill zu Wasser bis Grafenstaden, von Strassburg bis Heidelberg zurück dann wie oben angegeben. Der Preis für ein Pferd betrug für eine Poststrecke ebenfalls 1 fl. 30 kr.

Die Postreise von Heidelberg nach Paris ging über Nancy wie oben angegeben, im ganzen kostete sie 115 fl. 10 kr. Diese Reiseroute folgte nicht dem nächsten Wege von Mannheim über Metz und Chalons, sondern wich von dieser Hauptstrasse des 18. Jahrhunderts an mehreren Stellen ab¹⁾.

Bis zum Jahre 1771 betrug die gewöhnliche Extrapost- und Kuriertaxe für je ein Pferd auf 1 Poststrecke (2 Meilen) 1 fl., das Trinkgeld des Postillions 30 kr.²⁾ Infolge des Steigens der Futterkosten wurde zur Zeit Karls VI. diese Taxe auf 1 Thaler und 1771 um 15 kr. für jedes Pferd erhöht. Solche Erhöhungen kamen häufig vor, sie folgten den Schwankungen der Futterpreise, doch wurden dieselben regelmässig wieder erniedrigt. Einige Jahre später wurde das Extrapostgeld vorübergehend erhöht auf 4 fl. für 2 Pferde pro Poststrecke, als ein Malter Hafer 3 fl. 30 kr. ein Zentner Heu 1 fl. 45 kr. kostete³⁾.

Ausser dem Fahrgeld hatten die Reisenden noch zu zahlen: »Für die Post-Chaisen, wo deren gebraucht, und von den Post-

1) Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins XII, S. 138.

2) Damals kostete ein Malter Hafer 1 fl. 25 kr., ein Zentner Heu 20—24 kr.

3) *Quetsch* a. a. O. S. 203.

halten hergegeben werden, 10 Groschen für die einfache und 15 Groschen für die anderthalbe Post; das Trinkgeld für die Postillions von der einfachen Post 5 Groschen, und also nach Proportion von anderthalb und doppelter Post; Schiff-, Sperr-, Weg- und Brückengeld, ingleichen die Wagenschmier, wer solche nicht mitführt¹⁾.

Die Taxbestimmungen, Verzeichnisse der Postkurse etc. sollten auf besonderen Posttabellen und in Postberichten »in allen Posthäusern, zu jedermanns guter Nachricht, in offenem Druck beständig angeschlagen seyn«²⁾.

Aber die Vorschriften, welche den Postmeistern über das Porto gemacht wurden, waren allgemein und unbestimmt: »Bezüglich der Brieftaxe darf der Postmeister über Recht und Billigkeit nicht hinausgehen und solche Versuche auch nicht von seinen Untergebenen dulden«, »er soll eine angemessene und gleichmässige Taxe innehalten« so heisst es in den Bestimmungen³⁾. Dadurch werden natürlich Uebergriffe der Postbeamten erleichtert und ermöglicht, und diese rufen dann die heftigsten Klagen hervor, welche allgemein verbreitet sind und vor allem das zu hohe Porto betreffen. In einem Memorial des Postmeisters Birgden in Rheinhausen von 1646 gesteht dieser selbst ein, »dass das Porto auf den Reichsposten wider alle raison doppelt und dreifach erhoben werde, darüber von sämmtlichen Herrn Kauf- und Handelsleuthen grosse lamentationes und Klagen eingekommen, dennoch nichts remediret ist«⁴⁾.

Lange Verhandlungen knüpfen an die Beschwerden über die Reichspost vor allem über das hohe Briefporto an, so beim Westphälischen Frieden und später bei der Festsetzung der Wahlkapitulationen⁵⁾.

Wenn man damalige Portotaxen mit heutigen Begriffen misst, so ist es selbstverständlich, dass dieselben ausserordentlich hoch erscheinen. Aber bemerkenswert ist, dass damals so häufig und so heftig Klagen über diesen Misstand der Taxis'schen Post laut werden. Da muss man sich fragen, mit welchem Masstab misst

1) *Quetsch* a. a. O. S. 205.

2) Wahlkapitulation Kaiser Karls VII. Art. 28, § 2.

3) *Hörnigk*, De Regali Postarum Jure S. 51; vgl. Archiv für Post und Telegraphie XIV, S. 779 ff.

4) *Stephan* a. a. O. S. 39; *Quetsch* a. a. O. S. 147.

5) *Pütter* a. a. O. S. 55 ff.; *Moser* a. a. O. S. 55 ff.

hierbei das Publikum? Und es ist interessant, zu finden, dass dasselbe die Taxis'sche Post mit den Nebenposten vergleicht und dabei zu einem für erstere ungünstigen Resultat kommt.

Zwar schreibt *Klüber*¹⁾, und diese Aeusserung muss sich ja auch mit auf die Nebenposten beziehen: »Ein Territorial-Postherr mit seinem geringern Postbezirk war zu einem höhern Tarif, als derjenige, den die Taxis'sche Post beobachtete, schon desswegen genöthigt, um nur ein Gleichgewicht zwischen Post-Ausgabe und Einnahme zu erlangen. Die Lokal-Ausgaben waren, in der Regel, bei ihm und Taxis sich gleich: aber nicht die Directorial-Ausgaben, und nicht die Vorteile«. Diese Ausführungen sind jedoch nicht zutreffend; abgesehen von anderem, die thatsächlichen Verhältnisse entsprachen dem einfach nicht²⁾. Charakteristisch hierfür ist ein Beschwerdeschreiben des Bischofs von Worms von 1686: er beschwert sich darüber, dass man auf die kaiserliche Reichspost angewiesen wäre, welche viel lässiger und teurer sei, als die bisherigen Privatposten, so hätten die Briefe von Worms nach Frankfurt und zurück früher 2, jetzt 5 Tage gebraucht. Die Organisation der Reichspost wäre in nichts den Privatposten überlegen, denn der kaiserliche Postmeister habe die eingesammelten Briefe selbst ohne Haltung eines Pferdes nach »Bobenheim« getragen, »oft habe er die Post aber auch durch blossen Jungen, Tagelöhner oder dergleichen Wegläufer verrichten lassen auf so schlechte Weise«. Ja der Postmeister habe sogar die Briefe gegen geringes Entgelt durch Privatrollfuhren nach Frankfurt geschickt, dagegen ein höheres Porto verlangt. Allerdings bezieht sich diese scharfe Kritik des Wormser Bischofs auf die Zustände der Taxis'schen Post im 17. Jahrhundert. Im folgenden Jahrhundert war dieselbe doch wesentlich vervollkommnet und von einer nennenswerten Konkurrenz der Nebenposten konnte damals nicht mehr die Rede sein.

1) *Klüber*, Das Postwesen in Teutschland, S. 34.

2) *Stephan* a. a. O. S. 39 und 131.

Die Nebenboten und die Landkutschen.

Die Grenzen der Thätigkeit der Taxis'schen Post festzulegen, ist sehr schwierig, da sich ihr Wirkungskreis im Laufe der Zeit mehrfach verändert hat. Ursprünglich gemäss der Art des Betriebes als Reitpost sich nur mit der Beförderung von Briefen befassend, denen sich bald die Mitnahme von kleinen Packeten anschloss¹⁾, nahm diese Anstalt auch weiter die Beförderung von Personen, Gepäck, grösseren Packeten und Wertgegenständen in Angriff, sobald die Fahrposten eingeführt wurden. Diese Erweiterung des Wirkungskreises der Taxis'schen Post geschah auf Kosten der Nebenposten, welche ihre Entstehung der Initiative von Privaten häufig unter Privilegierung durch die Territorialherren verdankten.

Wie sich die Verkehrsverhältnisse im 18. Jahrhundert in Deutschland gestaltet hatten, lassen dieselben das Prinzip der Arbeitsteilung hervortreten in der Herausbildung spezieller Betriebszweige: die Taxis'sche Post vornehmlich für Briefe und kleine Packete, die Landkutschen für Personen, Gepäck und grössere Packete, die Kärcher für grössere Lasten. Diese Kärcher sind einfache Lastwagenfahrer, ihnen fällt der Transport von Frachten als Aufgabe zu, und zwar Lasten von über einem Zentner, wie einerseits aus einer Beschwerde der Kärcher an den Rat der Stadt Heidelberg von 1686 darüber, dass die Landkutschen Gepäck der Reisenden bis 15 und 20 Zentner transportierten, andererseits hervorgeht aus der Taxordnung der Frankfurt-Heidelberger Landkutsche, wonach dieselbe Gepäck bis zu 100 Pfund befördern soll. Während sich die Thätigkeit der Kärcher bis zu einem gewissen Grade abgrenzen lässt, fällt diese Möglichkeit bei der Taxis'schen Post und den Nebenposten ganz fort, welche, abgesehen von der

1) Moser, Teutsches Staatsrecht V, S. 264.

Briefbeförderung, die ein Monopol der Reichspost war, dieselbe Thätigkeit mit einander konkurrierend ausübten. Die Nebenposten waren daher die eigentlichen Feinde der Taxis'schen Post, und zu ihrer Einschränkung und Unterdrückung wurden die unzähligen kaiserlichen Patente und landesherrlichen Verfügungen erlassen.

Ihrer Entstehung nach reichen diese Nebenposten, in den Urkunden werden sie mit besonderer Bedeutung Metzgerposten, Lehenrössler etc. genannt, bis in das Mittelalter zurück, wo sie an die primitive Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses von Korporationen, Klöstern, Universitäten etc. anknüpfen. Ihre Thätigkeit besteht in Nachrichtenbeförderung und daneben Geleit von Reisenden, denen Pferde für ihre Wagen gestellt, und die zum Schutze von Bewaffneten begleitet wurden. Nachdem sich die Taxis'sche Anstalt zur Reichspost entwickelt hatte und ihr das Monopol der Briefbeförderung verliehen war, wurden die Nebenposten, die ihrerseits ihre Thätigkeit vervollkommenet und erweitert hatten, auf die Beförderung von Personen und Packeten hingedrängt; da sich mit dieser auch die Taxis'sche Post beschäftigte, so kam es zu jener oben erwähnten Konkurrenz.

Im Gegensatz zur Taxis'schen Post definiert *Moser* die Nebenposten, die er Boten nennt, folgender Massen¹⁾: »Ordinaire Boten seynd, wann Eine Person oder etliche Personen, wechselweis, oder Eine Person, nebst nöthigen Gehülffen zu Fuss, oder zu Pferd, oder Fahrend, an gewissen Tügen, auf einer beständig einerley bleibenden Strasse, entweder nur innerhalb ihrer Herrschaft Landes, oder auch aus demselbigen, doch mit unabgekehrten Pferden, an ein gewisses Ort reiset, und entweder nur Brieffe und kleine Paquete, nebst allerley Commissionen, oder auch Personen, oder auch Waaren etc. mitnimmt, aber bey Nachtzeit still ligen bleibt, auch an dem Ort, wohin er reiset, ordentlicher Weise die mitgebrachte Sachen nicht einer andern solchen einigen Person überliefert«. *Moser* wollte offenbar mit seiner Definition alle Nebenposten umfassen, die unter sich vielfach sehr verschieden waren. Jedenfalls unterscheiden sie sich von der Taxis'schen Post nicht oder wenig durch die Gegenstände, welche sie beförderten, sondern durch die Art ihres Betriebes, nämlich dass die Nebenposten ihre Thätigkeit nur auf geringere Entfernungen, meist nur auf eine bestimmte Strecke ausdehnten.

1) *Moser* a. a. O. S. 260.

Aber es ist nötig, dass man bei den Nebenposten selbst wieder zwischen Nebenboten und Landkutschen unterscheidet. Die Nebenboten beförderten Briefe, kleine Packete, die Landkutschen Personen und Gepäck. Beide werden zwar in den Erlassen und Verfügungen, wo sie regelmässig zusammen genannt werden, nicht streng auseinander gehalten, aber diese Unterscheidung ist doch in so fern bedeutsam, als die Nebenboten, welche ja Briefe beförderten, verboten wurden. Doch ist eine feste Grenze nicht zu ziehen. Vielfach sind die Landkutschen-Fuhren aus den Nebenboten-Kursen hervorgegangen, als mit der Verbesserung der Strassen in Deutschland der Wagenverkehr seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts in grösserem Umfange möglich wurde.

Allgemeine Schilderungen der Verhältnisse der Nebenposten bieten die gegen sie gerichteten kaiserlichen Erlasse. So hebt der Erlass Kaiser Leopolds I. von 1680 tadelnd hervor, dass seit früheren Erlassen seiner Vorgänger die Excesse im Postwesen infolge der Kriege »zum höchsten Nachtheil von gemeinem Weesen« vermehrt seien. Nicht nur dass die Ordinari-Boten die Briefe zwei- oder dreimal in der Woche einsammelten und nach der andern Stadt brächten, sondern sie nähmen auch unterwegs Briefe zur Bestellung an. In den berührten Städten unterhielten sie Postämter und, so heisst es weiter, »Brief-Träger und Schaffner, die ihnen die Brieff wegen der grossen Menge, so sie haben, hin- und wieder austragen und folgendes wiederumb einsamblen, ja sogar frembde Ausländische reitende Botten mit unterlegten Pferdten passiert, allen Vorschub gethan und hierzu sonderbahre Botten-Häuser aufgezeigt, und gewisse Persohnen von dero Direktion bestellt und gesetzt worden, sonder auch Privatpersohnen, als Burger, Wirth, Kutscher und dergleichen sich gelüsten lassen, eigene also gewandte Post-Kalessen Wochentlich Persohnen, Brieff und Wahren einführen«. Dieses gereiche dem »wohlhergebrachten Kayserl. Regal des Postweesens zu nicht geringem praejudiz und Nachtheil«. Sodann wurde den Nebenposten noch vorgeworfen »Die Aus- und Einführung verbotener, unleidlicher, schädlicher Müntz-Sorten und Kontrabanten als auch Abführung der Zöll und Meuth, sodann unvermerkte eyfertige Durchschleiffung gefährlicher sowohl einheimischer als frembder Persohnen«. Alle diese Excesse der Nebenposten wurden daher verboten. Als Strafe wurde Gefängnis angedroht, sowie Konfiskation der Postwagen und Zahlung

von 100 Gold-Gulden, die halb an die Armen des Ortes, halb an Taxis und dessen Beamte zu zahlen wären.

Dieser kaiserliche Erlass wurde durch eine Verfügung des Kurfürsten Philipp Wilhelm vom 17. April 1686 auch für das Gebiet der Kurpfalz für gültig erklärt, mit der Bestimmung, dass Briefe und Packete nur mit der kaiserlichen Post befördert werden sollten: »doch den Kutschen- und Kaleschenfahrern, welchen Wir zur Beförderung der Commerciens und reisender Leute sothane Fuhren gnädigst verstaten, sei es erlaubt, Kaufmanns-Waaren und andere Päckle, jedoch dass die Advis-Briefe offen mitgegeben werden, fortzuführen«. Es war aber diesen Fahrern verboten, Passagiere auf weitere Entfernungen und ausserhalb der ihnen gestatteten Kurse zu befördern, Kuriere zu geleiten und ein Posthorn zu führen oder an den Wagen zu malen.

Die Existenzberechtigung der Nebenposten lag in der Ergänzung der Thätigkeit der Reichspost, indem sie die Lücken, welche dieser ausgedehnte Betrieb bei der Bewältigung des Verkehrs liess, ausfüllten, denn, da die Taxis'sche Post bei ihrer Verbreitung über weite Entfernungen den sogenannten »Unterwegs-Verkehr« nur nebenbei berücksichtigen konnte, so war dieser das gewiesene Objekt der Thätigkeit der Nebenposten. So hob der Bischof von Worms 1686 mit Recht hervor, dass für den Landmann die Kurse der Reichspost viel zu schwer zu erreichen seien, während er die Privatfuhren in nächster Nähe habe. Ausserdem war die Organisation der Reichspost, ein Grossbetrieb in einer Zeit vorwiegender Kleinbetriebe, viel zu schwerfällig, um den Wandlungen des Verkehrs, der gerade im 17. und 18. Jahrhundert in raschem Zunehmen begriffen war, rechtzeitig folgen zu können. Auch hier waren es die Nebenposten, welche die Ergänzung bildeten.

Die Nebenposten wurden durch Private errichtet und unterhalten, doch findet ihre Gründung häufig und namentlich in späterer Zeit bei den Landkutschen in landesherrlichen Privilegien ihre rechtliche Unterlage. Die Tendenz, von der sich hierbei die Regierung leiten lässt, war »zu Nutz und Frommen der Commerciens und zu Gunsten des cameraal-acerarii«, wie es in einer Urkunde heisst. Auch direkte Einnahmen erwachsen der pfälzischen Verwaltung aus der Privilegierung der Nebenposten, wie das Beispiel der Frankfurt-Heidelberger Landkutsche zeigt, die unter der Bedingung privilegiert wurde, dass ihr Besitzer anfangs 150, später

200 Gulden jährlich an die kurfürstliche Kasse abführen sollte.

Die Leute, welche mit der Unterhaltung der Landkutschenfahrten betraut wurden, widmeten sich dieser Thätigkeit nicht ausschliesslich, sondern hatten dieselben als Nebenberuf; sonst waren dieselben vor allem Wirte und Metzger, also Leute, die ohnehin Pferde unterhalten mussten. Ueber die Beweggründe, welche sie zur Unterhaltung der Landkutschenfahrten veranlasste, unterrichten mehrere ihrer Schreiben an die Regierung aus dem Jahre 1686: so berichtet der Heidelberger Ritter-Wirt, er mache die Fahrten, »da er in der Schatzung so hoch stehe, und um seinem Wirtshaus Gäste zuzuführen, ferner da er durch Leistungen an die Verwaltung mit seinem Fuhrwerk so oneriert würde«. Ein anderer schreibt: »Nachdem aber die grosse Schatzung gewesen, und zu deren besserer Erschwingung (weilen die Wirtschaft nicht so viel einträglich) Eine ordinari-Fuhr nach Speyer und Frankfurt angestellt, auf welcher reisende Leute samt ihrer Bagage, wie auch sonst Kaufmannsgüter und pretiosa transportieret worden«.

Wie oben angegeben kamen die Landkutschen in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts auf. Als erste in der Pfalz darf man die »Ordinari-Fuhr« von Mannheim nach Heidelberg betrachten, welche 1668 eingerichtet wurde, alle Freitag oder Samstag fuhr, Personen beförderte und auch die Postzeitung mitnahm. Die Unternehmer erhielten von der Stadt Mannheim 3 Malter, ausserdem wurde ihnen die Freiheit von Weg- und Fahrgeld, sowie Frohnfreiheit zugesichert. Im Jahre 1670 wurde eine Ordinari nach Frankfurt von Mannheim aus eingerichtet, welche unter ähnlichen Begünstigungen wöchentlich einmal fuhr, und zu welcher 1673 die Postkalesche über Worms kam; im Jahre 1679 folgte eine solche nach Speyer. 1679 bestand auch ein Botendienst nach Heidelberg, Metz und Sedan¹⁾.

Von Heidelberg aus gingen um dieselbe Zeit Landkutschen nach Frankfurt, Heilbronn, Durlach und Strassburg, das Privileg für dieselben war 1676 von Kurfürst Karl Ludwig erteilt worden. Im Jahre 1686 bestand eine gleiche Verbindung zwischen Heidelberg und Speyer, sowie zwischen Worms und Mainz, letztere war bereits vor einer langen Reihe von Jahren eingerichtet, vom Erzbischof von Mainz privilegiert und von der kurpfälzischen Regierung ausdrücklich bestätigt worden.

1) *Feder*, Geschichte der Stadt Mannheim I, S. 108.

Die bei weitem wichtigste Linie in der Kurpfalz war die von Heidelberg nach Frankfurt, welche wir als solche bei Schilderung der Taxis'schen Post erwähnt haben. Auf dieser Linie verkehrten auch mehrere Landkutschen, über die wir ziemlich gut unterrichtet sind. Aus einem Schreiben des Stadtrates von Heidelberg erfährt man, dass diese Landkutsche von der Pfalz konzessioniert ist; mit der französischen Regierung, Baden-Baden, Baden-Durlach und Hanau wurden zur Regelung der Verhältnisse dieser Landkutsche Verträge abgeschlossen. In dem vom 8. Juni 1676 datierten pfälzischen Privileg wird die Aufgabe dieser Landkutsche dahin festgestellt, dass ihr Unternehmer sich »zu Jahr ein Jahr aus allerhandt vorkommenden Churfürstlichen Angelegenheiten und Verschickungen wie auch andere frembde Courieren und Reisenden sechs gute tüchtige Postpferde stetig in guter Bereitschaft halten und die Post zu genügen damit versehen solle und zu dem auch nicht allein von Meil Weges, die er mit zweien guten Postpferden auf der Post laufen lassen, wird einen Reichsthaler bezahlt überkommen, sondern auch noch darneben und so lang er die Posthalterei verwalten wird, der Personal-Freyheit, von Fröhnen, Wachen wie auch Einquartierung ausser dem Nothfall, geniessen, nicht minder jenem allein die Posthalterei zu verwalten und niemand ander dergleichen zu thun verstattet werden solle«.

Ein weiteres kurpfälzisches Patent vom 15. März 1686 regelt die Verhältnisse dieses Postwagens so, dass auf Ansuchen des Besitzers demselben die extra-ordinari-Post am Freitag nach Frankfurt bewilligt wird, »dergestalt dass er mit einem andern Heidelberger Kutscher diesfalls umwechseln und einer um den andern eine Woch die ordinari und auch die extraordinari fahren und halten und deswegen jenen von der Person sowohl inländischen als frembden¹⁾ von hier bis Frankfurt und wieder von dar bis hierhere jedesmal zwei Gulden Zufuhrlohn gegeben und unter keinem Pretext etwas mehreres gefordert werden solle«.

Ungefähr um dieselbe Zeit²⁾ verkehrte auf dieser Strecke eine andere Landkutsche, welche von Frankfurt ihren Ausgang nahm. Die Postordnung, welche gedruckt in den Post-Häusern ange-

1) Es war sonst üblich, für die Fremden eine höhere Taxe als für die Einheimischen anzuwenden, wie auch aus einer späteren Stelle hervorgehen wird.

2) Erwähnt in einem Schreiben des Fürsten von Taxis an den Kaiser vom 10. Januar 1686.

schlagen wurde, und welche die wesentlichen Bestimmungen für diese Landkutsche enthielt, hat folgenden Inhalt:

»Taxa- und Postordnung

des von Sr. Churfürstl. Drchl. zu Pfalz, in dero und andern Landen, gnädigst privilegierten Postwagens, wie solcher zu Frankfurt aus dem Gasthaus zur Rosen von der Zeil auf nachbenannte Oerter abgeheth:

Sommers

Dienstag, Donnerstag und Samstag frühe auf Cöln und Heidelberg,

Dienstag und Samstag auf Stuttgart,

Dienstag und Donnerstag auf Strassburg,

Winters

Montag, Mittwoch und Freitag auf Cöllen,

auf Heidelberg, Stuttgart und Strassburg wie im Sommer;

und ankommt:

Sommers

Sonntag, Mittwoch und Freitag Abend von Cöllen,

Montag, Mittwoch und Freitag Abend von Heidelberg,

Montag und Freitag von Stuttgart,

Mittwoch und Freitag von Strassburg,

Winters

Montag, Donnerstag und Samstag Mittags von Cöllen,

Sonntag, Mittwoch und Freitag Mittags von Heidelberg,

Mittwoch und Freitag von Stuttgart und Strassburg.«

Taxe von Frankfurt bis Heidelberg, Stuttgart und Strassburg:
(in Reichsthalern und Kreuzern)

	Personen		P a k e t e				Geld und Pretiosa							
	Rthlr.	kr.	1—5 Pfd.	5—10 Pfd.	10—25 Pfd.	25—50 Pfd.		50—75 Pfd.	75—100 Pfd.					
Darmstadt	—	60	—	8	—	26	—	40	—	60	—	70	—	24
Auerbach	1	30	—	11	—	18	—	30	—	45	—	70	—	26
Weinheim	1	60	—	12	—	22	—	35	—	50	—	76	1	28
Heidelberg	2	—	—	13	—	26	—	40	—	60	—	80	1	30
Sinsheim	3	—	—	16	—	30	—	45	—	70	1	—	1	36
Heilbronn	4	—	—	24	—	38	—	60	1	10	1	45	2	50
Stuttgart	5	—	—	30	—	45	—	75	1	30	2	—	2	60
Bruchsal	3	—	1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
Durlach	3	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
Rastatt	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
Lichtenau	4	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80
Strassburg	5	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

»Kleine Packete werden nach dem Augenmass in Billigkeit taxiert.«

1) Im Original der Postordnung fehlen die hier zu erwartenden Zahlen auch, an deren Stelle stehen andere Bestimmungen.

»Die Packete auf Stuttgart müssen bis Sinsheim frankiert werden.«

Offenbar liegt dieser Aufstellung der Taxen kein einheitliches Prinzip zu Grunde, sondern die verschiedensten Momente sprechen bei der Berechnung der Preise mit. So ist die Steigerung der Taxen für Personen nach Heidelberg, Sinsheim, Heilbronn und Stuttgart jedesmal um 1 Thaler auffallend, während diese Steigerung sich nicht derart bei der Taxe für Packete und »Geld und Pretiosa« findet; wahrscheinlich ist jene rapide Steigerung auf das Uebertreten der Poststrasse in bergiges Gelände zurückzuführen. Die erhöhte Steigerung der Taxe für Packete und Pretiosa zwischen Sinsheim und Heilbronn erklärt sich wohl aus dem Ueberschreiten der pfälzischen Landesgrenze.

Es folgen nun in der Postordnung verschiedene Bestimmungen über den Betrieb. »Den Passagiers werden 25 Pfund Bagage frei gestattet, vom Uebrigen wird das Porto nach obiger Taxe zahlt. Und weil derer Bagage mehrtheils in unterschiedlichen Stücken (welche der Postcharten nicht einverleibt werden können) bestehen, kann man davor unterwegs nicht respondieren. Es soll aber beim Aufpacken alles mit Ketten und Stricken, aufs beste, sorgfältigst versehen werden, demnach können Passagiers unterwegs öftters danach sehen lassen. Packeten müssen Abends vorher bei Zeiten zum Einschreiben aufgegeben werden und ist zu observieren, dass diese dermassen wohl einzupacken, damit weder zerbrochen noch auch beim Durchfahren unvermutend angelauffener Wässern, welche der Postwagen um richtigen Cours zu halten, so wol Tags als auch zuweilen Nachts passieren muss, Schaden leiden mögen, massen man davor nicht respondieren kann. Diejenige Packeten aber, so weiter gehen sollen als obgemeldte Route laufft, müssen bis auf den letzten Ort, da sie abgehen frankiert und zu fernerer Bestellung daselbst an jemand adressiert werden. Gelder und pretiose Waren müssen angegeben und deren Wert auf den Frachtbrief oder Adresse notiert werden widrigenfalls nicht davor respondirt wird; da sonst wenn durch Versäumnis und Unachtsamkeit der Post-Verwaltern oder Postknechte (wider Verhoffen) was verloren werden sollte, wird nach dessen Untersuchung, einem jeden gebührende Satisfaktion gegeben werden.«

»Passagiers, so sich dieser Gelegenheit bedienen wollen, können bei denen verordneten Post-Commis, Tages vorher, sich angeben und gegen Erlegung des ordinären Porto, ein gedruckt Billet,

mit einem Numero, der annoch vorrätigen Plätzen bezeichnet, zur Verhütung eines Praecedenz-Streits auslösen, und wird solche Billet mit 2 kr. bezahlt.«

»Und weil die Herren Passagiers vielmal ganz ungereimt die Postilions antreiben, Courier-weiss fortzufahren, welches ihnen doch keinen Vorteil bringen kann, als versiehet man sich zu denenselben der billigen Consideration, dass solche vor keine Courier-Posten zu halten sind; und wann nach Gelegenheit des Wetters die Knechte ihre ordinaire Zeit zur Ablösung halten, damit content zu sein, weil der Cours reguliert und übermässiges Eilen nicht Vorteiliges aber wohl Schaden bringen kann. Denen Postilionen soll vor ihr Trankgeld, von jeder Person wenigstens 4 Kreuzer angedeihen, damit sie sich so viel fleissiger bezeigen mögen, die Herren Passagiers bestens zu bedienen.«

»Der Postwagen läuft in einem Tag im Sommer von Frankfurt nach Heidelberg, im Winter $1\frac{1}{2}$ Tag; nach Stuttgart im Sommer $2\frac{1}{2}$, im Winter $3\frac{1}{2}$ Tag; nach Strassburg im Sommer $3\frac{1}{2}$ Tag, im Winter 4 Tage.«

Die Landkutsche ist wie so viele andere Verkehrseinrichtungen ein Opfer des Pfälzischen Erbfolgekrieges geworden. Anfangs des 18. Jahrhunderts findet sich an deren Stelle eine neue Landkutschenhalterei, deren Privileg vom 19. Februar 1699 datiert ist und die ihren Sitz und Ausgangspunkt in Heidelberg hatte. Die Kutsche sollte, wie den Bestimmungen der Verleihungsurkunde zu entnehmen ist, aus Heidelberg Dienstag und Freitag Früh fortfahren und noch vor Mittag in Weinheim sein, wo ein Aufenthalt vorgesehen war, ferner hatte sich der Kutscher auf der Kanzlei zu melden wegen der Mitnahme von amtlichen Schreiben, denn die pfälzische Regierung hatte nach der Zerstörung von Heidelberg ihren Sitz nach Weinheim verlegt. Darauf erfolgte die rechtzeitige Weiterfahrt, damit die Kutsche noch bis zum Abend in Frankfurt eintraf, denn die Fahrt soll nicht in die Nacht hinein fortgesetzt werden. Zu den Fahrten sollte ein guter Kutschwagen genommen werden, der 8 bis 10 Personen fasste, es sollte aber kein Frachtwagen sein, denn auf der Kutsche sollten »Felleysen und kleine Päcklein«, keineswegs aber Frachtgüter mitgenommen werden, deren Transport Aufgabe der Kärner wäre. Vor allem wären kleinere Packete unter 25 Pfund zu transportieren. Zur kostenlosen Beförderung der kurpfälzischen Kanzleipackete waren die Kutschenführer verpflichtet, unter der verschärfenden Bedin-

gung, dass sie dieselben keinem andern übergeben durften, sondern selbst direkt bestellen mussten.

Ueber die Taxe für Personenbeförderung ist folgendes festgesetzt:

Weinheim bis Heidelberg:

Herrschaftlicher Bedienter	—	Gulden	24	Kreuzer
Bürger	—	»	30	»
Fremder	—	»	30	»

Heidelberg bis Frankfurt:

Herrschaftlicher Bedienter	1	Gulden	30	Kreuzer
Bürger	3	»	—	»
Fremder	3	»	30	»

Weinheim bis Frankfurt:

Herrschaftlicher Bedienter	1	Gulden	6	Kreuzer
Bürger	1	»	30	»
Fremder	2	»	—	»

Unter »Herrschaftlicher Bedienter« ist offenbar ein kurpfälzischer Beamter zu verstehen; sehr charakteristisch bei der Tabelle ist die Differenzierung der Taxen für Beamte, Bürger und Fremde, was durchaus der damaligen Anschauung entspricht.

Endlich wird in dem Privileg noch bestimmt, dass die Kutschenhalter für diese Linie allein berechtigt sein sollten, doch sind sie dafür verpflichtet, im ersten Jahre 150 Gulden, später 200 Gulden »in einer Summe zu unserer Kammermeisterei zu liefern, bis die Kammer wieder in Heidelberg sein wird, als dann noch ein wenig mehr«. Diese Linie hat lange bestanden, wahrscheinlich das ganze 18. Jahrhundert hindurch.

Ueber den Verkehr jener erwähnten Landkutsche von Mannheim nach Frankfurt erfahren wir aus einem Bericht des Bürgermeisters von Mannheim vom Jahre 1686, dass diese neben der Personenbeförderung Pakete und die dazu gehörigen Avis-Briefe mitnehme mit dem ausdrücklichen Hinweis darauf (der Bericht erfolgt als Antwort auf die Anfrage, ob und in wie weit Nebenboten Briefe beförderten), dass auch dem abgeholfen werden könnte, wenn das Postgeld auf der Taxis'schen Post geringer wäre.

Nach der Einführung des oben besprochenen kaiserlichen Erlasses von 1680 in der Kurpfalz wurde die Nebenpost zwischen Heidelberg und Speyer durch kurfürstliche Verfügung aufgehoben: aber auf mehrere Beschwerden aus Speyer hin, welche auf die Bedeutung der Linie als Verbindung zwischen dem Sitze der kur-

pfälzischen Regierung und dem damaligen Sitz des Reichskammergerichts hinwies, wurde diese Verfügung zurückgenommen und das Botengehen wieder gestattet. Im Jahre 1712 wird der Nebenbote auf dieser Linie in einer Beschwerde des Rheinhausener Postmeisters erwähnt; zu dieser Zeit verkehrte der Bote neben einer wöchentlichen Taxis'schen Postverbindung. Wie lange sich diese Nebenpost noch gehalten hat, ist unbekannt, wahrscheinlich aber überdauerte sie nicht die pfälzisch-Taxis'schen Postkonventionen.

Zwischen Worms und Mainz verkehrte 1686 eine von letzterem Orte ausgehende Rollkutsche, welche durch kurpfälzisches Gebiet ging; aber die Briefe würden, nach Aussage der Besitzerin, nur in Worms und Mainz auf- und abgegeben, doch dies ist wenig wahrscheinlich. Diese Verbindung ist als Botenpost entstanden, welche die Briefe durch Boten zu Fuss bestellte, erst später wurde sie mit Pferd und Wagen betrieben und zwar unter gleichzeitiger Erweiterung ihrer Thätigkeit, neben Briefbestellung auch Personenbeförderung. Es wurden ohne Einspruch (auch hier handelt es sich darum, dass diese Post unterdrückt werden sollte) Personen, Waren, offene und verschlossene Briefe befördert, und zwar wurden diese, wie die Besitzerin sich rühmt, wohlfeiler, richtiger und geschwinder bestellt als auf der Taxis'schen Post zum grossen Vorteil der Commerciens.

Im Jahre 1776 wurde in Ermangelung einer Taxis'schen Post auf der Strecke von Mannheim nach Frankenthal eine Privatpost eingerichtet. Diese Massregel stand in engstem Zusammenhang mit der Fürsorge, welche die Regierung des Kurfürsten Karl Theodor der Stadt Frankenthal zu Theil werden liess, wodurch sich dieselbe zur ersten Fabrikstadt der Pfalz entwickelte. Die Verwaltung dieser Post wurde einem Mannheimer Gastwirt übertragen. An Stelle des bisher gehenden Boten zu Fuss soll ein reitender Bote alltäglich zwischen Mannheim und Frankenthal verkehren. Die Finanzierung des Unternehmens wird so geregelt, dass aus der Frankenthaler Fundations-Kasse 200 Gulden und aus der städtischen Privilegien-Kasse 100 Gulden alljährlich genommen werden sollen und mit 225 Gulden der Unternehmer und »Expeditior«, mit 75 Gulden der Briefexpeditionsbote besoldet werden. Den Frachtfahrern wird bei 1 Reichsthaler Strafe verboten, Briefe und Packete unter 10 Pfund, welche dieser Post vorbehalten sind, auf dieser Linie zu befördern. Die Schreiben der Regierung und

des Stadtrates von Mannheim und Frankenthal wurden gratis besorgt.

Auch Landkutschen, welche von auswärtigen Landesherren privilegiert worden waren, verkehrten im Gebiet der Kurpfalz. So wurde 1683 »auf Verordnung und Konsens« des Herzog Friedrich Karl von Württemberg von einem Stuttgarter Bürger eine Postkalesche eingerichtet, welche wöchentlich von Stuttgart nach Heidelberg ging; und zwar fuhr sie alle Montag von Stuttgart nach Heilbronn, nächsten Tag von dort nach Heidelberg, von dort zurück Mittwoch um 1 Uhr und traf in Heilbronn am Donnerstag und am Freitag wieder in Stuttgart ein. Von dieser Kutsche heisst es dann weiter, dass sie »in wäherender Frankfurter Messzeit am Sonntag früh zu Stuttgart ausfahren und zu Heidelberg also anlangen sollte, dass man gleich mit daselbigen Kaleschen auf Frankfurt reisen könne«. Andererseits hatte diese Landkutsche Anschluss nach Ulm und Augsburg. Wegen dieser Nebenpost kam es zu einem Streit mit Taxis, weil sie dieser wegen der Konkurrenz¹⁾, die sie der Reichspost machte, nicht dulden wollte. Der Kaiser nahm sich der Taxis'schen Beschwerden an, aber ohne den gewünschten Erfolg, da Württemberg und Pfalz ihren entgegengesetzten Standpunkt wahrten. Diese württembergische Landkutsche war noch 1752 in Betrieb.

Ferner wurde 1714 die Erlaubnis der Regierung zur Errichtung einer Landkutsche von Durlach nach Heilbronn gegeben, welche das kurpfälzische Territorium durchkreuzte.

Eine besondere Stellung unter den Landkutschen nahm die ein, welche von dem Herrn v. Aussem eingerichtet wurde; denn der Umfang in räumlicher Ausdehnung, den diese Nebenpost hatte, unterschied sie wesentlich von anderen. Ungenau ist es hingegen, wenn *Stephan*²⁾ von einer kurpfälzischen Post und dem kurpfälzischen General-Postmeister von Aussem in dem Sinne einer der preussischen und Taxis'schen Post gleichen Anstalt spricht, da die Aussem'sche Post nur Personen und Packete, nicht Briefe

1) Ueber die Art der Konkurrenz vergl. *Moser* a. a. O. S. 148: »... die Post-Bediente . . . sich aufs höchste beschwehr^t und remonstrirt haben, dass wofern diese sogenannte Post-Calesch . . . continüiren sollte, sie einmal länger bey der Post nicht bestehen könnten, weil ihnen die Neben-Ritt als Courier und andere Reysende einfolglich alle Nahrungs-Mittel, dadurch benommen würden, dann von der blossen Post-Besoldung nicht zu subsistiren möglich«.

2) *Stephan*, Geschichte der preussischen Post S. 234.

beförderte; der Leiter der Post, v. Aussem, stand zur Kurpfalz nicht im Beamtenverhältnis, er führte den Titel »Kommerzienrath«.

Nachdem durch die Erbfolge der Neuburger Linie in die pfälzische Kurwürde die neuburgischen mit den kurpfälzischen Landen 1685 vereinigt worden waren, strebte der Kurfürst sowohl im Interesse einer strafferen Regierung, wie überhaupt einer engeren Verbindung der einzelnen Landesteile unter einander die Errichtung einer Anstalt an, welche sich neben der Taxis'schen Post dem Personen- und Gütertransport zuwenden sollte. In dem Privileg vom 27. Juni 1705 wurde, offenbar nach längeren Verhandlungen, an Heinrich von Aussem »Konzession und spezielle Erbfreiheit« erteilt; und zwar hat derselbe »einen beständigen Postwagen dreimal in der Woche zwischen Mühlheim, Frankfurt und Heidelberg in Stand zu richten übernommen, dafür wird ihm Konzession erteilt, dass er allein und seine Erben die Postroute Mühlheim-Heidelberg und im Anschluss daran auch andere einrichten und unentgeltlich unterhalten soll« . . . , solchen von uns privilegierten Postwagen, sammt denen sich darauf befindenden Personen und Packeten aller Orten jedesmal frei, sicher und ungehindert passieren zu lassen«.

Eine kurfürstliche Verfügung vom 21. August 1710 bestimmt dann, dass der Aussem'sche Postwagen nicht durch Zolluntersuchung aufgehalten werden soll. Jedoch die Frage der Verzollung wurde, wie bei der Taxis'schen Post, so auch hier die Veranlassung zu Differenzen. Aussem war beauftragt worden, durch seinen Postwagen die kurfürstliche Tafel mit Seefischen zu versehen, welche er möglichst schnell zu befördern hatte; deshalb passierten dieselben auch zollfrei. Ausser den Fischen wurden nun auch andere Waren mit transportiert, und Aussem stellte an die Regierung das Ansuchen, dass auch diese zollfrei sein sollten. Dies wurde aber abgelehnt, und zum Ausweis für die zollfreien Fische wurden besondere Frachtscheine eingeführt.

Durch eine Verfügung vom 28. November 1721 wurde der Aussem'schen Post dann zu Teil, dass sie vom Zoll-, Weg- und Brückengeld frei sein sollte; doch sollte sie nach der Verordnung vom 26. Januar 1725 dafür keine zollbaren Güter bei Strafe der Konfiskation derselben mitführen, denn ihrer Bestimmung nach sei sie zur Personen- nicht zur Güterbeförderung, sie wäre aber ausgeartet, indem der Postwagen ganz mit Kaufmannsgütern beladen würde. Doch ändert die Regierung sehr bald in so fern

ihre Auffassung, indem sie unter dem 20. März 1726 entscheidet, dass die Post auch vereinzelt Waren mitführen darf, dieselben jedoch verzollen muss. Auch die andere Vergünstigung betreffend die Befreiung vom Wege- und Brückengeld wurde später wieder rückgängig gemacht und verfügt, dass die Aussem'sche Post ausser dem Zoll auch Weg- und Brückengeld zahlen soll. In diesen Verfügungen und der teilweisen Zurücknahme derselben erkennt man die Aussenseite eines längeren Streites zwischen Aussem und der kurpfälzischen Regierung. Der Schluss des Streites ist, dass es 1741 die Regierung dem ersteren freistellt, sich den kurpfälzischen Verordnungen betreffend die Verzollung der auf seiner Post mitgeführten Waren zu fügen oder beim Reichskammergericht zu Wetzlar zu klagen.

Offenbar hat Aussem letzteres doch nicht für ratsam gehalten, denn 1748 sind wieder Verhandlungen im Gange, die sich um den Vorschlag des Aussem drehen, mit der Regierung einen »Zoll-Akkord« von jährlich 60 Gulden abzuschliessen, doch dieselbe verweigerte dies.

Der preussischen Postverwaltung gelang es 1739 nach mehrjährigen Verhandlungen mit Aussem Verabredungen zu treffen um seine Beförderungsanstalt mit dem preussischen Postwagen von Arnheim und Cleve nach Cöln, in genauen Zusammenhang zu setzen, so dass für Reisende und Fahrpostsendungen aus den Niederlanden eine gute Verbindung nach Frankfurt, Heidelberg und weiter nach Strassburg und Nürnberg hergestellt war¹⁾.

Unterm 3. Mai 1749 wurde dann unter dem neuen Kurfürsten Karl Theodor das Privileg des v. Aussem bestätigt, mit der Bestimmung, dass Aussem Postlinien »jenseits Rheins von Mühlheim auf Düsseldorf zur Kommunikation mit dem Wesel'schen Wagen und wiederum von Mühlheim auf Dormagen respectu des Clevischen Relais anlegen und halten darf.«

1) *Stephan* a. a. O. S. 153.

Lebenslauf.

Am 12. Januar 1879 wurde ich, Rudolf Grosse, als Sohn des Buchhändlers Georg Grosse zu Stendal in der Altmark geboren. Meinen ersten Unterricht erhielt ich auf dem Gymnasium meiner Vaterstadt, das ich aber, schon mehrmals längere Zeit durch Krankheit an dessen Besuch gehindert, aus Gesundheitsrücksichten verlassen musste. Ich wandte mich darauf zum Besuche der Universität nach Freiburg i. B., wo ich vom Sommer 1898 bis Sommer 1899 bei den Herren Professoren *Fuchs, v. Schulze-Gävernitz, Sieveking, Neumann, Rickert, Dove, Michael* und *Weissenfels* Vorlesungen über Nationalökonomie, Geographie, Philosophie, Geschichte und Litteraturgeschichte hörte. Sodann ging ich nach Heidelberg. Hier besuchte ich ausser den Vorlesungen der von mir gewählten Spezialfächer über Nationalökonomie und Geographie bei den Herren Professoren *Weber, Rathgen, Kindermann* und *Hettner*, die Vorträge von *Kuno Fischer* und die der Nationalökonomie benachbarten Fächer der Rechtswissenschaft bei den Herren Professoren Geheimer Rat *Schroeder, Zellinek* und *His.*