

Feierliche Übergabe des Sonderpostwertzeichens „350 Jahre Christian-Albrechts-Universität zu Kiel“ Festvortrag am 9. März 2015 / Es gilt das gesprochene Wort



**„Schnell, schnell, schnell – der Postillon kommt.
Die ersten Jahrhunderte deutscher Postgeschichte“**
von Professor Gerhard Fouquet

„Der bayrische Ministerpräsident hat feierlich erklärt, dass Bayern sein Reservatrecht behalten soll; es wird sogar eine neue Briefmarke hergestellt, die den nationalen Charakter schärfer zum Ausdruck bringt.“

Die Karikatur jener Briefmarke mit den bayerischen Nationalsymbolen: den leicht angetrunkenen Löwen, die den Maßkrug des Hofbräuhauses umklammern, mit der über diesem Geschehen thronenden Brezen und als feste Basis mit den Weißwürsten, in die Schwänze der gefürchteten Wappentiere geflochten, zierte samt der zitierten Bildunterschrift im Jahre 1903 die Titelseite des Beiblattes der bekannten Satirezeitschrift ‚Simplicissimus‘.

Herr Staatssekretär, Herr Ministerpräsident, Magnifizienz, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Briefmarken, das lehrt die Satire, sind Zeichen staatlicher Souveränität und Identität – bis heute. Sie stehen damit gleichsam am Schluss einer langen frühneuzeitlichen Postgeschichte, die Abbild zugleich moderner Staatswerdung ist. Bayern beanspruchte wie Preußen, Baden oder Württemberg mit dem Ende des Alten Reiches 1806 das zuvor kaiserliche und von der Thurn-und-Taxisschen Post wahrgenommene Postregal für sich. 1808 wurde die Post in Bayern zu einer bayerischen Staatsanstalt erklärt – bis 1920 sollte Bayern eine eigene staatliche Post behaupten –, am 1. November 1849 kam mit der bayerischen schwarzen 1-Kreuzer Marke die erste Briefmarke in Deutschland heraus. England stand Pate, 1840 waren dort Briefmarken eingeführt worden.

Schleswig-Holstein war in jener Zeit ganz vorne. An vierter Stelle nach Bayern, Sachsen und Preußen folgten am 5. November 1850 die schleswig-holsteinischen ‚Post-Schillinge‘. Die revolutionäre Landesversammlung hatte die Marken noch in ihren letzten Tagen, bevor das Land wieder von Dänemark einkassiert wurde, bei der Altonaer Druckerei Köbner & Lehmkuhl in Auftrag gegeben.

Als Wirtschafts- und Sozialhistoriker, der die Vormoderne erforscht, will ich mich in den verbleibenden 17 Minuten vornehmlich auf die Zeit des späten 15. und 16. Jahrhunderts, mithin auf die Anfänge des europäischen Postwesens, konzentrieren. Dabei werde ich in einigen Farbtupfern die Geschichte der sogenannten Reichspost vorstellen, der Postorganisation mithin, die entlang der politischen Interessen des Hauses Habsburg und ihres kaiserlichen Postregals auf den Süden und Westen Deutschlands und auf Westeuropa bis hin nach Spanien ausgerichtet war, getragen über die Jahrhunderte hinweg bis 1806 bzw. 1868 von dem privaten Unternehmen Thurn und Taxis.

Der deutsche Begriff Post ist der italienischen Kürzung ‚posta‘ des lateinischen ‚posita equorum‘, des festgelegten Ortes auf einer Route für den Pferdewechsel, entlehnt. Die Post, derart verstanden als Relaissystem eines regelmäßigen Wechsels von Boten und Pferden von Station zu Station in bestimmten Mindestabständen, war eine beträchtliche organisatorische Innovation des ausgehenden 15. Jahrhunderts. „Cito, cito, cito, cito“, schnell, schnell, schnell, schnell, so steht es in klarer Ansage auf einem der ersten, als Kuriosa der Verkehrsgeschichte überlieferten Poststundenzettel der Reichspost der Taxis.

„Diese post“, heißt es zu Beginn der Notizen, „ist ausgegangen zu Augspurg an ertag“, also am Dienstag, „vor Sannd Margaretentag anno etc. 96“, am 12. Juli 1496 mithin, „umb 9 ur nach mittag und sol geantwurt werden herrn Zyprian von Northeim genannt Sertiner, kuniglichem prothonotarien, oder in seinem Abwesen Mathensen Lanngen, kuniglichem secretarien, an den kuniglichen Hof, wo der yetzo ist.“

Wo der jetzt auch immer sei – Maximilian I. und sein Hof waren beständig unterwegs. Man hielt sich damals ebenso wie die ambulante Hofkanzlei mit den obersten Sekretären Zyprian von Sernthein und Matthäus Lang, die damals noch am Beginn ihrer großen Karrieren standen, im oberen Inntal in Nauders kurz vor dem Reschenpass auf. Und so nahmen die Postreiter nach Ausweis des nur in seiner oberen Hälfte abgebildeten Poststundenzettels, in den sich jeder mit Namen, Ort und Uhrzeit der Übernahme der Post einzutragen hatte, von Augsburg aus den geradesten und schnellsten Weg über Bernbeuren bei Schongau nach Reutte, von dort über den Fernpass nach Nassereith, schließlich nach Prutz im oberen Inntal; von Prutz aus wurden die Briefe zur Hofkanzlei nach Nauders expediert. Für die insgesamt 184½ km hatten die sechs beteiligten Postreiter in einem ununterbrochenen Tages- und Nachtritt vom 12. Juli um 9 Uhr abends bis zum 14. Juli um 5 Uhr am frühen Morgen 32½ Stunden benötigt. Heute lässt sich die Strecke mit dem Pkw, vorausgesetzt die vielen Tunnel hinter Füßen und der Fernpass sind frei, in drei Stunden hinter sich bringen, doch vor einem halben Jahrtausend waren 32½ Stunden eine geradezu fabelhafte Zeit. Die beiden Galgen am linken Rand des Zettels sind denn auch keine Kritzeleien gelangweilter Posthalter, sondern sie verstanden sich durchaus als Drohung. Wir kennen sie auch von anderen Zetteln. Die Galgen weisen die Postreiter oder Postboten, wie sie sich selbst nannten, unmissverständlich darauf hin, nirgendwo zu verweilen.

Cito, cito, cito – Tempo, Schnelligkeit, Diversifizierung, Wachstum, Effizienz, Sicherheit, straffe Kostenkalkulation und Gewinn – das sind die zu jeder Zeit verfangenden Ideale von Unternehmensführung. Mit ihren ungestüm vorwärts galoppierenden Postreitern, wie sie Albrecht Dürer noch ohne Posthorn und Felleisen darstellte, warben die de Tassis oder Tasso (daher auch der Dachs im Familienwappen), ein unbedeutendes Adelsgeschlecht aus der Nähe von Bergamo, in den 1480er Jahren um die Gunst des Hauses Habsburg. Schließlich besaß man hohe Erfahrung in Sachen schneller Post. Die Familie de Tassis gehörte seit langem der 1305 eingerichteten ‚compagnia dei corrieri‘ der Republik Venedig an, einem privaten Unternehmen, das unter Aufsicht der Serenissima Briefe und Personen zu Pferd beförderte. Eine Linie der de Tassis führte seit 1474 auch das päpstliche Postamt in Rom. Und so bekam man auch vom Haus Habsburg den Zuschlag dafür, ein modernes Postsystem zwischen der 1490 an die habsburgische Hauptlinie samt Tirol zurückgefallenen Residenz Innsbruck und den übrigen Ländern des Hauses aufzubauen. „Johannetn Daxen“, wie der Name des Italiener Janetto de Tassis unbekümmert von der Hofkammer in Innsbruck eingedeutscht wurde, war seit 1490 oberster Postmeister Kaiser Friedrichs III. Noch aber waren die de Tassis besoldete Angestellte des Kaisers wie seines Nachfolgers Maximilian I. und bauten als solche entlang der habsburgischen politischen Interessen Postkurse mit Poststationen als Relais für Reiter und Pferde von Augsburg über Innsbruck nach Mailand und von Innsbruck sowohl nach Brüssel als auch nach Wien auf. Das war der Anfang.

Francesco de Tassis, dem Bruder Janettos, sollte im Jahre 1501 der erste Schritt zum selbständigen Unternehmertum gelingen. Erzherzog Philipp der Schöne ernannte ihn zum spanischen „capitaine et des postes“ mit Sitz in Mecheln, dem Hauptort des spanischen Statthalters in den Niederlanden – 1477 bzw. 1497 hatte das Haus Habsburg durch glückliche Heiratspolitik die reichen Niederlande und das Königreich Kastilien erworben. Der Hauptpostmeister Franz von Taxis erhielt zwar immer noch eine hohe persönliche Besoldung aus der Hofhaltung. Die spanische Krone aber trug von nun an für fast ein Jahrhundert die Kosten für die Hauptroute von Mecheln und Brüssel aus bis nach Venedig und Rom.

Der zweite Vertrag vom 18. Januar 1505 hatte nicht nur finanziell, sondern auch in rechtlicher Hinsicht eine andere Qualität. Philipp der Schöne, inzwischen König von Spanien, und Franz von Taxis schlossen nämlich eine bilaterale Übereinkunft ohne jegliche feudale Bindung, eine *traitté* zwischen einem freien Unternehmer und einem Staat, ein Präzedenzfall des Völkerrechts. Anstelle der persönlichen Besoldung für Taxis trat eine Pauschalvergütung für den Unterhalt der Postverbindungen von Brüssel aus zum Hof des Kaisers in Deutschland, zu den Residenzen des französischen Königs und zum jeweiligen Aufenthaltsort des spanischen Hofes. Zugleich erhielt Franz von Taxis weitreichende rechtliche und disziplinarische Kompetenzen über seine Angestellten, u.a. das Recht zur Bestrafung seines Personals bei Verfehlungen im Postdienst. Diese Privilegien sollten bis in die 1860er Jahre bestehen bleiben.

Die im Jahre 1505 vertraglich festgelegten Pflichten des spanisch-habsburgischen Hauptpostmeisters richteten sich vornehmlich auf die Garantie der vereinbarten maximalen Beförderungszeiten für amtliche Briefe: im Sommerhalbjahr etwa von Brüssel nach Innsbruck höchstens 132 Stunden, nach Paris 44 Stunden, nach Lyon 4 Tage, 12 nach Toledo, 15 bis Granada. Das war eine Herausforderung für die Organisation des Postverkehrs. Begonnen hatte man 1490 mit Relaisstationen im Abstand von 5 Meilen, das sind 37½ Kilometer. Solches ist etwa anhand des Stundenzettels von 1496 nachzuvollziehen. Durch die regelmäßigen Posten im Abstand von 5 Meilen wurde die durchschnittliche Tagesleistung auf 120 bis 150 km gesteigert. Mittelalterliche Reisende schafften dagegen als normale Tagesstrecken nur etwa 25 km. Und noch 1449 hatte ein Bote von Nürnberg nach Wien und zurück für die ungefähr 1000 km sieben Wochen benötigt, mithin täglich etwa 20 km zurückgelegt. Die von großen Städten, auch von bedeutenden Handelskompanien betriebenen Informationsdienste und ihre nach festen Tarifen bezahlten Boten waren dabei stets zu Fuß unterwegs. Ohne regelmäßige Pferde- und Reiterwechselstationen nämlich ist ein geübter Läufer auf Dauer schneller als jedes Pferd. Die *„corriere“* in den Diensten der Florentiner Firma Datini, eines multinationalen Handelsunternehmens, legten um 1400 täglich 60 bis 70 km zurück, wie Quittungen belegen. Sie kamen ans Ziel mehrtägiger Märsche und überlebten sie auch. Bei einem berühmt gewordenen, mit den besten Pferden 1892 ausgeführten Distanzritt ohne Pferdewechsel von Wien nach Berlin legte man die rund 700 km lange Strecke in guten 73 Stunden zurück mit dem zweifelhaften Erfolg, dass am Ende die Tiere trotz sorgfältigster Pflege eingingen.

Der Vertrag von 1505 nun verlangte von der Taxis-Post auch eine Verkürzung der Wegstrecke von Station zu Station von fünf auf vier Meilen, das sind 30 km. Von 1587 an galt eine Durchschnittsentfernung von drei Meilen, 22½ km, und im 17. Jahrhundert waren dann für die Ordinari-Post, die einfache, mehrmals pro Woche oder tägliche Postbeförderung, zwei Meilen, 15 km, erreicht. Dieser Standard blieb für das ganze 18. und 19. Jahrhundert bis zum Aufkommen der neuen Transportmedien Dampfschiff und Eisenbahn gültig.

Im Jahre 1517, am Ende seines Lebens setzte der Brüsseler Hauptpostmeister Franz von Taxis, Prinzipal des Unternehmens, der *Compania*, deren leitende Angestellte an den Knotenpunkten der Postkurse in Madrid und Valladolid, Antwerpen und Rom, Venedig, Mailand und Trient, Kollmann (bei Bozen), Innsbruck und Augsburg alle dem Familienclan entstammten, im Rückblick auf die Anfänge sich und seinen Gönnern auf einer der Tapisserien seiner prächtigen Grabkapelle in der Kirche Notre Dame du Sablon zu Brüssel ein Denkmal: Franz von Taxis in teurer Schabe, aber dienender Haltung mit einem Brief in der Hand, Symbol seines Unternehmens, vor Friedrich III. und Maximilian I.

Und im Tafelbild des sogenannten Frankfurter Meisters schaut er, Franz von Taxis, mit der erblichen Adelswürde im Reich und der Hofpfalzgrafenwürde ausgestattet, zufrieden auf sein Leben zurück: Brief, Federkiel, Botenstab und nicht zuletzt französische und englische Münzen sind Ausdruck seiner erfolgreichen adlig-bürgerlichen Hantierung. Franz von Taxis war mit seiner von ihm geschaffenen Reichspost reich geworden.

Die Münzen führen mich zu einigen Bemerkungen über die Finanzen des Postunternehmens Taxis, zur Strukturierung der Dienstleistungsfirma und zu ihrem Kerngeschäft im 16. Jahrhundert.

Die Verträge von 1501 und 1505 mit den spanischen Habsburgern retteten, so darf man vermuten, das in der Anfangszeit auf den deutschen Poststrecken rund 80 Mann Personal umfassende Unternehmen Taxis auf lange Sicht, gaben ihm eine finanzielle Perspektive. Denn die Taxis standen zwar mit festem Gehalt auf den Lohnlisten der Innsbrucker Hofkammer, aber Maximilian I. war wie schon sein Vater ein sehr säumiger Schuldner. Bis 1506 hatten sich Forderungen von 9020 rheinischen Goldgulden angesammelt. Zur Einordnung der Summe: Der etwa vom Bau des Ulmer Münsters her bekannte und gewiss sehr gut bezahlte Stararchitekt der Zeit Matthäus Böblingen erhielt um 1490 lediglich 100 rheinische Goldgulden als Jahrlohn. Nicht umsonst klagte Janetto de Tassis um das Jahr 1504 in einem Gesuch an Maximilian, dass er seit 13 Jahren nicht mehr als 500 Gulden erhalten und in des Königs Diensten nahezu sein ganzes, seit der Jugend erworbenes Vermögen aufgebraucht habe. Unternehmer klagen gerne, denn ganz so vermögenslos können die Taxis zu der Zeit nicht gewesen sein. Maximilian nämlich zahlte zwar nicht in bar und brachte dadurch die Firma wohl in manche Liquiditätsprobleme, aber immerhin in Verpfändungen, mal Schlösser in Kärnten, Istrien und Krain, mal ein Alaunbergwerk in Kärnten.

Der Vertrag mit dem habsburgischen Spanien von 1505 sowie ein 1516 mit Karl V. geschlossenes Abkommen sicherten dem Postunternehmen Taxis jährliche Pauschalsummen von 12.000 bzw. 22.000 Livres zu. Wie Quittungen zeigen, gingen diese recht bedeutenden Zuwendungen, die freilich nicht mehr als 2 Prozent des spanischen Staatshaushalts um 1550 ausmachten, regelmäßig, wenn auch nicht immer pünktlich und in voller Höhe ein.

Vom tatsächlichen Umfang des Geschäfts wissen wir nichts, die Bücher des Unternehmens Taxis im 16. Jahrhundert sind zugrunde gegangen. Jedenfalls – die Taxis waren schon in den frühen Jahren ihrer Firmengeschichte keine reinen Angestellten des Hauses Habsburg, sondern in der für die Zeit typischen Zwitterstellung auch Unternehmer. Und so beförderte die Taxissche Post neben den Briefen der Hofkanzlei und anderer amtlicher Schreiben von Anfang an selbstverständlich auch private Post, Briefe von Städten, Päckchen, Geldsendungen, Zahlungsanweisungen, Warenproben, zuletzt auch Personen, allesamt Postgeschäfte, für die es spätestens ab 1550 geregelte Portotarife gab. Nachweisbar sind schon um 1500 gewiss lukrative geschäftliche Verbindungen zur Augsburger Superkompanie der Welser, seit 1509 auch zu den Fuggern, deren eigene Botendienste von den Taxis mitbenutzt wurden. Welser und Fugger partizipierten nach 1505 wie andere große süddeutsche Bank- und Handelshäuser an der Postroute der Taxis von Neapel und Rom aus nach Venedig und über Augsburg nach Antwerpen mit einer Abzweigung in die Franche Comté. Auf den insgesamt 10 Teilstrecken des ca. 2000 km langen Kurses organisierten rund 100 Poststationen den Verkehr. Dieser Postkurs mit seinen schnellen Pferde- und Reiter-Wechselmöglichkeiten verband die führenden Wirtschaftsregionen Europas, Oberitalien und den Mittelmeerraum, Süddeutschland um Frankfurt, Nürnberg und Augsburg sowie Nordwesteuropa mit Anschluss an Nord- und Ostsee sowie an Südamerika und Indien miteinander.

Die derart neu entstandene Kommunikationslinie der ‚European World Economy‘ sicherte den Zeitgenossen zum ersten Mal eine funktionierende, regelmäßige, stabile, relativ schnelle und preisgünstige Nachrichtenverbindung in Nord-Süd-Richtung auf dem Landweg. Die Folge war eine Umstrukturierung des bisherigen Nachrichtensystems, die Ausrichtung der bestehenden städtischen Botendienste auf die Anschlussstationen, die ‚Postämter‘ des Taxis-Kurses nämlich. Die Route der Reichspost der Taxis war damit zum Rückgrat des mitteleuropäischen Kommunikationssystems geworden. Durch die wesentliche Verkürzung der Informationsdauer hat dieser erste Postkurs nicht nur die

Ökonomien, sondern auch die Gesellschaften der europäischen Länder einander näher gerückt. Ein erheblicher Integrationseffekt ging von dieser neuen Post aus.

Und so war die Post spätestens um 1550 eine Einrichtung geworden, an die man sich gewöhnt hatte, die man schätzte. Briefe, Tagebücher, Reisebeschreibungen belegen dies. Am Ende des Jahrhunderts stellte sich die Frage, wie sich das Unternehmen sinnvoll, was heißt: lukrativ weiter entwickeln sollte. Man entschied sich für die langfristige Umbildung der einfachen Nord-Süd-Postlinie mit ihren vernetzten Kommunikationspartnern zum unternehmenseigenen, weitverzweigten Kommunikationsnetzwerk. Mit dem Aufbau des Postamtes in Köln und der Direktverbindung zwischen Augsburg und Köln in den 1590er Jahren machte man den Anfang.

Freilich waren in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zunächst düstere Wolken über dem Dienstleistungsunternehmen Taxis aufgezogen. Solange nämlich Karl V. regierte, waren die beschriebenen spanischen Subsidien für die Hauptpostlinie der Taxis kein Problem. Nach 1556 löste die Aufteilung des Habsburger Reiches und die damit zusammenhängende finanzielle wie politische Kontrolle der Reichspost durch das katholische Spanien im konfessionalisierten Reich eine Reihe von politischen Konflikten aus, die durch die spanischen Staatsbankrotte ab 1565 und den konfessionellen Aufstand der Niederländer ab 1568 verstärkt wurden. Die vertraglich zugesicherten Subventionen der spanisch-niederländischen Finanzbehörden stockten dadurch mehr und mehr. Im Krisenjahr 1577 stand die Taxis-Post vor dem Ruin. Man rettete sich trotz Streiks der Posthalter und vieler weiterer Schwierigkeiten über die Runden, bis ab 1593 die spanisch-niederländischen Zahlungen wieder einsetzten und 1595 mit dem Kaiser als oberstem Regalherrn, mit Bankiers aus verschiedenen Reichsstädten als Bürgen und der Krone von Spanien als Zahlmeisterin ein Kompromiss ausgehandelt und Kaiser Rudolf II. den spanischen Generalpostmeister Leonhard von Taxis, wie die Funktion seit 1543 hieß, zusätzlich zum Generaloberstenpostmeister im Reich ernannte.

Joachim Ernst Graf von Beust, der Post-Theoretiker des 18. Jahrhunderts, wertete denn auch das Jahr 1595 als Beginn des „Periodus, da die Taxische Post-Sache im Reich zu florieren anfieng.“

Schnell, schnell, schnell – ich muss zum Ende kommen. Wie sich die Reichspost als im staatlichen Auftrag handelndes Privatunternehmen in diesem ‚Periodus‘ von 1595 bis 1868 als Dienstleistungsunternehmen im Sinne eines Mitteleuropa überspannenden Kommunikationsnetzwerkes mit umfassenden Postdiensten in der Konkurrenz anderer europäischer Postorganisationen entwickelte, vor allem in welcher Weise die von Taxis nie berührte brandenburgisch-preußische Post mit den Poststationen der Reichspost in Bremen, Hamburg und Lübeck konkurrierte und wie sich nach 1806 die Zerlegung der Reichspost in einzelne Landesposten vollzog, die im Deutsch-österreichischen Postverein von 1850 vor allem nach der Reichsgründung mit der Ausnahme Bayerns im Staatsunternehmen Reichspost zusammengeführt wurden – all dies steht auf einem anderen Blatt. Jedenfalls – die derzeit 525 Jahre deutsche Postgeschichte – 1990 zum 500jährigen erschien die gezeigte Sondermarke – sind bis heute mit dem Namen des Unternehmens Taxis verbunden, das sich seit 1649/50, mit königlichen und kaiserlichen Diplomen legitimiert, Thurn und Taxis nennt.

Mir bleibt als Mitglied der Christian-Albrechts-Universität, Ihnen, sehr geehrter Herr Staatssekretär Gatzert, für unsere Sondermarke zum Universitätsjubiläum zu danken und Ihnen allen für Ihr geduldiges Zuhören.

Referenzliteratur:

Wolfgang Behringer, Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen, München-Zürich 1990.

Martin Dallmeier, Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens (1501-1806), 3 Tle. (Thurn und Taxis-Studien, 9, 1-3), Kallmünz 1977-1987.

Reinhard Elze, Über die Leistungsfähigkeit von Gesandtschaften und Boten im 11. Jahrhundert, in: Werner Paravicini/Karl-Ferdinand Werner (Hrsg.), *Histoire comparée et l'administration (I^{ve}-XVIII^e siècles)* (Beihefte der Francia, 9), Zürich 1980, S. 3-10.

500 Jahre Post. Ausstellung anlässlich der 500jährigen Wiederkehr der Anfänge der Post in Mitteleuropa 1490-1990, Regensburg 1990.

Hermann Kellenbenz, Die Entstehung des Postwesens in Mitteleuropa, in: Herwig Ebner u.a. (Hrsg.), *Festschrift für Othmar Pickl zum 60. Geburtstag*, Graz-Wien 1987, S. 285-291.

Oswald Redlich, Vier Post-Stundenpässe aus den Jahren 1496 bis 1500, in: *Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung* 12 (1891), S. 494-504.

Wilhelm Sager, *Postgeschichte Schleswig-Holsteins*, Heide 2002.