

I.

Die taxisschen Posten im Lande Lippe

1. Die Anfänge der taxisschen Posten und ihre Entwicklung bis nach Beendigung der Freiheitskriege

Schon lange vor dem 30jährigen Kriege hatte sich in Norddeutschland eine Art geregelter Botengänge gebildet. Urkundlich bestanden sie schon zur Zeit der Stiftung der Hanse um die Mitte des 13. Jahrhunderts. Die Postkurse der Hanse (in den Urschriften „Botengänge“ genannt) verkehrten bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts von Hamburg nach Riga, nach Bremen—Amsterdam und über Celle nach Nürnberg. Mit ihnen zugleich entwickelten sich die Hamburg=Nürnberger Botenfuhren, die als Ursprung der fahrenden Posten angesehen werden können, weil sie zumeist an festbestimmten Tagen und auf dem nämlichen Wege Reisende und Pakete beförderten. Als sie sich im 16. Jahrhundert nach Einrichtung von taxisschen*) Posten in Hamburg mit diesen vereinigt hatten, waren sie hierdurch die einzige und erste taxische Post in Norddeutschland und damit zugleich die erste deutsche Staatspost geworden. Die Tätigkeit der taxisschen Post beschränkte sich zunächst nur auf die Herstellung gerader Kurslinien zwischen den Haupthandelsplätzen, wie z. B. zwischen Bremen und Hamburg einerseits und Brabant, Köln, Frankfurt (Main), Nürnberg andererseits.

*) Die Familie Taxis stammte aus Italien, wo sie im 12. Jahrhundert den Namen Torriani von „Turm“ führte. Sie siedelte sich später im pergamenischen Gebiete an und nannte sich nach ihrer Besitzung „Tasso“ (dachsreicher Berg). Aus beiden Namen ist das deutsche „Thurn und Taxis“ geworden. Später zog die Familie nach Österreich und von da nach Bayern, wo sie jetzt (in Regensburg) noch lebt.

Sie konnte aber auch seitwärts dieser Kursstraßen keine Postverbindungen schaffen, weil die Landesherren der berührten Gebiete auf eigene Rechnung Posten einrichteten und betrieben, wie wir es bei Braunschweig, Hannover, Hessen und Preußen sehen. Minder bedeutende Orte wurden daher von den taxischen Posten nur dann bedient, wenn sie gerade im Linienzuge der Postkurse lagen. Dies war z. B. bei Rinteln, Bückeburg und Nienburg (Wezer) der Fall und dies gab auch Anlaß zu den verhältnismäßig günstigen und zahlreichen Postverbindungen, deren sich die Grafschaft Lippe von 1590 her erfreuen konnte.

Zum ersten Male wird die Grafschaft Lippe im Zusammenhang mit der Post im Jahre 1590 erwähnt anläßlich der in diesem Jahre urkundlich zum ersten Male auf dem alten Handelswege zwischen Frankfurt und Hamburg durch die Grafschaft Lippe verkehrenden regelmäßigen Botenpost. Der Kurs dieser Botenpost führte durch das Hochstift Paderborn von Niedermarsberg bis Neuhaus und dann weiter durch die Senne und die Dörenschlucht über Lemgo in nördlicher Richtung nach Hamburg. Diese Botenpost benutzte Graf Simon der Ältere zur Lippe, indem er unterm 5. September 1590 den Frankfurter Postmeister Wigand Offensteiner bat, ihm „sein Wissen und Zeitung, so er etwa von Kayserl. Maytt. Hofe, aus Italien, den Niederlanden und Frankreich habe, alle 14 Tage mit dem aus Frankfurt durch Lemgo nach Hamburg laufenden Boten gegen jährlich 16 Rthlr. zu schicken.“

Etwas später trat eine zweite Botenpost ins Leben, durch welche eine regelmäßige Verbindung zwischen Paderborn, Köln und Hildesheim hergestellt wurde. 1601 machte nämlich der Domprobst von Buchholz zu Hildesheim im Namen seines Landesherrn, des Kurfürsten Ernst von Köln (der auch Fürstbischof von Hildesheim war), dem Grafen Simon zur Lippe Vorschläge zur Verbesserung dieser Post. Die Botenpost

sollte von Hildesheim über Horn (Lippe), Paderborn, Geseke, Arnsberg nach Cöln geleitet werden. Graf Simon nahm den Vorschlag gegen eine Jahresvergütung von 50 Thalern an und übertrug durch Verfügung vom 25. Juni 1601 (d. d. Haus Brafe) dem Bürgermeister Arndt Jörgen zu Horn die Wahrnehmung der Postgeschäfte und ermächtigte ihn, zwei taugliche Leute als Boten anzunehmen. Diese Botenpost läßt sich bis in die Mitte des 30jährigen Krieges verfolgen.

1616 beabsichtigte Freiherr Lamoral von Taxis auf Anregung des Kaisers Matthias zur Verbindung von Prag mit den aufständischen niederländischen Provinzen von Prag über Nürnberg durch Westfalen, vermutlich über Cassel, Paderborn, Geseke, Lippstadt und Münster, eine Reitpostverbindung einzurichten. Ob diese Post verkehrt und Lippe berührt hat, ist nicht festzustellen. Anzunehmen ist es aber wohl, weil der Kaiser Matthias unterm 22. Januar 1616 den Grafen Simon zur Lippe bat, die Durchführung der Post zu fördern.

Dies älteste postgeschichtliche Dokument hat im Auszuge folgenden Wortlaut:

„Matthias von Gottes Gnaden Erwählter Römischer Kaiser, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs.

Edler lieber getreuer. Dier ist ohne weitleuftige Erinnerung unverborgen, wie merklich vil unß, dem Heiligen Reich, auch allen desselben Chur-Fürsten, Stänndt und Mitgliedern, an ordenlich und richtiger Bestell: und erhaltung deß algemainen Postwesens gelegen seyn, was auch hergegen, da darüber nicht gebürliche Handthabung ervolgt, ne zu Zeiten für beschwär und ungelegenheiten endtstehen

Wann Wir dann dem Edlen Unserm General Postmeister im Reich und Niderlanden, und lieben getrewen Lamoral Freihern von Taxis neulicher Zeit

anbefohlen, daß Er etliche neue Extraordinari Postwerrkh von den Niderlanden durch undterschidliche wege in daß Reich herauf, nacher unser und deß Heiligen Reiches Statt Nürnberg anrichten solle pp., so begehren Wir an Dich hiermit Gnedigst, Du wöllest an Deinen undtergebenen Orthen, Stetten, Märkten und Flecken, welche Dir von obbesagten von Taxis unserm Obristen Postmeister oder dessen nachgesetzten, zu einlegung merbestimbter Posten angezaigt und benennet werden, die Verfügung thuen, damit uns von Taxis zu schleiniger anstell: Befürder: und beständiger erhaltung obgehörtes gemainnützlichen von Uns anbevolhenen Werrkes, alle guete Hilff und Fürschub erweisen werde.

Das wollen Wir gegen Dir, in kaiserlichen Gnaden (damit Wir Dir ohne das wol gewogen) zu erkennen unvergessen sein.

Geben auf unserm Königlichen Schloß zu Prag pp
gez. M a t t h i a s.

Dem Edlen, Unserm und des Reichs
lieben getrewen Simon Graven und
Herrn zu der Lipp, unserm Niderlan-
disch Westphalischen Crais Obristen.“

1645 wird Lippe von einem Postkurse berührt, der in Bremen beginnt, über Detmold führt und weiter eine Verbindung durch die Senne mit der damaligen lippischen Festung Lipperode bei Lippstadt herstellte. Von hier vermittelte der „Paderbornsche Bote zum Rottberge“ (der aus Rietberg kam), den Anschluß nach Paderborn. 1667 bestand nach einem Fahrplan des Reichspostamts in Detmold eine Reitpost von Detmold über Neuhaus, Lippstadt, Hamm und Anna nach Köln und 1672 lief der große Reichspostkurs Hildesheim—Köln durch Lippe. Kurze Zeit führte (von 1664—1674) auch der fahrende Postkurs Lippstadt—Hannover über

Neuhaus, Detmold, Hameln und Hildesheim durch lippisches Gebiet. Hierbei ist beachtlich, daß der Fürst von Taxis nur das Briefpost-Regal ausüben durfte, während den einzelnen Landesherren das Recht der Personen- und Güterbeförderung zustand. Dieser Postkurs war am 1. März 1664 von dem Posthalter Hermann Ellinghausen in Lippstadt — wie Taxis beim Grafen von der Lippe unterm 9. März 1664 zur Sprache bringt — dem „Kaiserl. Reichs-Postregal und ergangenen scharfen poenal mandaten zuwider“ eingerichtet. Taxis bat deshalb darum, solch unbefugtes, eigenmächtiges Beginnen auf lippischem Gebiete ernstlich zu verbieten, auch dem Ellinghausen in Lippe keinerlei Vorspann geben zu lassen, wodurch dann viele Ungelegenheiten und Unordnungen vermieden blieben. Taxis berief sich bei seiner Klage auf eine Anzeige des Postverwalters Ernst Bußfeld in Hildesheim und auf ein Schreiben des Postverwalters Simon Blume in Detmold an den Ober-Postmeister zu Köln. Die Wiedereinrichtung dieser Post, welche 1684 der Braunschweigisch-Lüneburgische Erblands-Postmeister von Platen anstrebte, führte zu keinem Ergebnis, weil die taxissche Post dies hintertrieb. Sie strebte schon damals dahin, ihr Postregal auf Kosten der landesherrlichen Rechte auf den gesamten Versendungsverkehr zu erstrecken.

Im Juni 1690 berichten der Postmeister Eberhard Langenberg in Köln und der Postverwalter Nevelin Blume in Detmold über das Vorhaben eines Holländers aus Amsterdam, unter Beteiligung des Hannoverschen Oberhofmarschalls Grafen von Platen bei der Gräflichen Regierung in Detmold die Erlaubnis zu erwirken, ein neues Post- und Fuhrwerk aus Holland nach Hannover durch Lippe zu leiten. In Lemgo sollte eine Station und Umspann eingerichtet werden. Taxis bat, der Graf Lippe möge dergleichen Neuerung nicht gestatten, die

„Ihro Kaiserlichen Auctoritet, Prominenz und Interesse sowohl in publicis als auch in privatis höchst gefährlich sei.“

Tatsächlich wurde im Juli 1690 das Fuhrwerk eingerichtet und der Postwagen lief wöchentlich zweimal durch die Grafschaft Lippe. Wie lange es bestanden hat, ist nicht mehr festzustellen. Jedenfalls ist aber anzunehmen, daß die vielfältigen Proteste des Postverwalters Blume bei der Gräflichen Regierung ihm schon bald ein Ende bereitet haben.

Erst im Jahre 1738 sehen wir wieder auf der Strecke Paderborn—Hameln über Detmold eine wöchentlich einmal verkehrende Post, welche aber schon 1739 wieder einging, weil Graf Ludwig in seiner Hauptstadt Detmold fremde Postverwaltungen nicht duldete.

Nach dem Postberichte des „Königlich Schwedischen und Fürstlich Hessischen Postamts“ in Cassel vom 1. November 1737 bestand damals eine fahrende Post nach Bremen, welche über Carlshafen, Beverungen nach Hörter und weiter über Pyrmon, Rinteln, Minden lief. Diese Post berührte die Grafschaft Lippe zwischen Hörter und Pyrmon in Rischenau und Schwalenberg. Die „Holländische oder Amsterdamer“ fahrende Post gewann für Lippe gleichfalls Bedeutung, weil sich in Paderborn an sie eine Fahrpost nach Bielefeld und Herford anschloß. Ebenso verkehrte damals im Anschluß an die holländische Reitpost von Paderborn eine Reitpost nach Detmold. Briefe in die Grafschaft Lippe kamen außerdem noch mit der hannoverschen Fahrpost und der rintelschen Reitpost über Hannover und Hameln zur Absendung.

Die nächsten Jahre brachten, namentlich im siebenjährigen Kriege, alle Verkehrsmöglichkeiten zwischen Rhein und Weser zum Stillstand. 1764 beabsichtigte der Graf zur Lippe, eigene Fahrposten auf 5 Kursen von Detmold nach Paderborn, Hameln, Herford, Rinteln und Pyrmon anzulegen. Sein Plan kam aber wegen Schwie-

rigkeiten bei der Auswahl eines geeigneten Unternehmers nicht zur Ausführung. Es blieb der Hessen-Kasselschen Regierung dann im gleichen Jahre vorbehalten, den Fürstbischof Freiherrn Wilh. Anton von Alseburg zur Einrichtung eines Postkurses von Paderborn zur Landesgrenze in der Richtung auf Detmold und Rinteln zu bewegen. 1768 hören wir von einer wöchentlich einmaligen hessischen Postlinie von Cassel über Paderborn—Lippspringe durch die Grafschaft Lippe bis Rinteln. Diese Post bestand als Fahrpost über Detmold, Lemgo und Bösingfeld bis zum Jahre 1802. In diesem Jahre wurde die hessische Verbindung zwischen Cassel und Detmold durch Paderborn unterbrochen und eine preußische Post an ihrer Stelle eingerichtet, die bis Herford durchgeführt wurde.

1777 verkehrte eine paderbornische Post während des Sommers über Meinberg nach Pyrmont, 1783 eine taxische reitende Post von Bückeburg über Lemgo und Detmold nach Paderborn.

1786 führt die „Nouvelle Carte Géographique des Postes et autres routes d'Allemagne“ (von Sr. Desnos à Paris, Ingénieur Géographe, rue St. Jacques, avec Privilège du Roy) in Lippe folgende Postlinien auf:

1. F a h r p o s t e n Paderborn—Detmold—Lemgo—
Alverdissen—Hameln,
2. F a h r p o s t e n Cassel—Carlshafen—Hörter—Pyrmont—
Barntrup—Rinteln,
3. B r i e f = bzw. B o t e n p o s t e n
Detmold—Bielefeld,
Detmold—Herford,
Detmold—Bückeburg (über Barenholz),
Detmold—Brafel.

1802 hatte Preußen durch Vertrag mit Frankreich als Ersatz für Cleve, Jülich und Mörz neben Hildesheim, Münster, Goslar, Mühldhausen und Nordhausen auch Paderborn erhalten. Deshalb duldete es daselbst fortan

keine taxischen Posten mehr. Das bis dahin in Paderborn vorhanden gewesene Kaiserliche Postamt wurde in ein „Königl. Preussisches Grenz-Postamt“ umgewandelt, und 1803 entstanden in Detmold und Lemgo preussische Postwärtereien, die ähnlich wie heute die Postagenturen dem Postamt in Paderborn in bezug auf die Rechnungslegung unterstellt und mit ihm durch Botenposten verbunden waren.

Das Jahr 1806 wurde mit der Gründung des Rheinbundes zum Todesjahr für das 1000jährige römisch-deutsche Kaiserreich und zur Schicksalswende für die taxische Post, die jetzt aufhörte, Reichspost aus Kaiserlichem Rechte zu sein. Ueberall traten an die Stelle der Reichspost nun eigene Landesposten. Wo die taxische Post aus freiem Zugeständnis der einzelnen kleineren Staaten, die sich eine eigene Landespost nicht einrichten konnten, auch ferner bestehen blieb, da war ihre Rechtsgrundlage eine ganz andere geworden. Die Staaten schlossen mit Taxis Verträge ab, es entstand ein privatrechtliches Verhältnis. Taxis hatte fortan einen Kanon zu zahlen, die Verträge waren zum Teil kündbar.

In Lippe ging das Ersuchen auf Einleitung neuer Verhandlungen von Taxis aus, und zwar erhielt der Postmeister Runnenberg unterm 15. Juni 1807 vom Fürsten Taxis den Auftrag, zu berichten, was er etwa „von den bestimmten Gesinnungen der fürstlichen Regierung“ über die lehnbare Überlassung der Posten an Taxis in Erfahrung zu bringen vermöchte. Taxis war besonders dann zu Entgegenkommen bereit, wenn „die in den fürstlichen Landen bestandenen fremden Boten“ aufgehoben und dann nach dem Beispiele anderer Souveräne das gesamte reitende und fahrende Postwesen dem Hause Taxis zu Lehen überlassen würde.

Die lippische Regierung betonte bei den mit Runnenberg geführten Vorverhandlungen, sie habe sich nach Auflösung des alten deutschen Kaiserreichs nach dem Vor-

gange anderer Souveräne genötigt gesehen, die in Lippe bis dahin vorhanden gewesene Kaiserliche Reichspost aufzuheben. Sie habe statt ihrer eine Fürstlich Lippische reitende Post eingerichtet und dies vor den beiden Posthäusern in Detmold und Lemgo durch Aufhängung des landesherrlichen Wappens kenntlich gemacht. Sie sei aber nicht abgeneigt, Taxis auf Ersuchen die lippische Reitpost „unter billigen Bedingungen“ lehnswise zu überlassen. Die nun Fürstlich Lippischen Postämter zu Detmold und Lemgo müßten dann aber „in Ansehung ihrer Besorgung und Verwaltung der Reitpost“ vorerst noch in ihren bisherigen Verhältnissen ohne neue Verpflichtung verbleiben, auch sollten die Postboten nicht mehr Montierungen von gelber Farbe und mit fremdem Wappen tragen.

Runnenberg gibt diese Wünsche der lippischen Regierung an Taxis weiter und berichtet dabei, daß er als „ansässiger Unterthan“ die Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postinsignien pflichtschuldigst von seinem Hause abgenommen und durch die Fürstlich Lippische Rose mit der Umschrift „Fürstlich Lippische reitende Post“ ersetzt habe, auch lasse er die Postillione einstweilen in einem blauen Kollet statt in der gelben Montierung reiten. Sonst ist Runnenberg aber überzeugt, die Fürstin Pauline habe nicht die Absicht, die bisherigen Verträge ganz aufzuheben, sie wolle nur den von anderer Seite befürchteten Anträgen vorbeugen. Er empfahl daher Entgegenkommen und Annahme. U. a. vertrat er die Auffassung, man dürfe von der lippischen Regierung für die Beförderung der herrschaftlichen Korrespondenz keinesfalls 200 Rthlr. annehmen, weil die herrschaftliche Freikorrespondenz jetzt äußerst schwach sei und sich durch die Aufhebung der Reichstagsversammlung und des Reichsgerichts in Wezlar ganz erheblich vermindert habe. Er sprach sich auch für die Einrichtung einer taxisschen Postexpedition in Blomberg aus.

Fürst Taxis tritt dann unmittelbar mit der Fürstin Pauline in Unterhandlung. Diese erbittet Vorschläge für die Übereinkunft in Anlehnung an die von Taxis mit anderen Souveränen des rheinischen Bundes bisher abgeschlossenen Postlehnsverträge.

Welche Bedeutung gerade die Fürstin Pauline der Regelung der Postverhältnisse beilegte, geht daraus hervor, daß sie selbst die Anfrage von Taxis in der Regierungssitzung vorlegte und daß sie bedauerte, daß vorläufig noch die preußischen und hessischen Posten in Lippe vom Französischen Gouvernement abhingen und deren Einnahmen ihm zufließen. Sie ließ auch keinen Zweifel darüber, daß es ihr Wunsch sei, daß sämtliche Posten in einer Verwaltung vereinigt wären.

Taxis kam den lippischen Wünschen entgegen und schlug für die Vereinbarung im August 1807 folgende Hauptgrundsätze vor:

Taxis erhält die Würde und das Amt eines Erblande-postmeisters als Mannlehn und ihm steht bei voller Unterordnung unter die landesherrliche Gewalt das nutzbare Eigentum an den Posten zu. Die Postämter und Postbehörden haben sich „Fürstlich Lippisches Postamt“ usw. zu nennen, auf den Schildern an den Posthäusern, auf den Siegeln der Postämter und Behörden wird das landesherrliche Wappen und unter ihm in kleinerer Form das Fürstlich Thurn und Taxis'sche angebracht. An Orten, wo Posten bestehen, verkehren außer den Amtsboten weder fahrende noch gehende Boten, auch werden keinerlei neue Konzessionen erteilt.

Taxis errichtet eine geringe Lehngelühr, daneben zahlt Taxis noch eine mäßige Abgabe oder gewährt statt ihrer der lippischen Regierung auf seinen Posten eine bestimmte Portofreiheit.

Die Postbediensteten werden der Landesherrschaft verpflichtet, leisten Taxis aber den Diensteid. Ihre Ernennung steht Taxis, ihre Bestätigung Lippe zu. Dienst-

vergehen werden von Taxis bestraft, wird auf Suspension oder Entlassung erkannt, hat der Postbeamte das Recht, bei der Lippischen Regierung Refurs einzulegen. Bei „peinlichen“ Dienstvergehen hat Taxis nur das Recht der *prima cognitio*, der Feststellung des Tatbestandes.

Diese Verhandlungen kamen aber nicht zum Abschluß, weil Lippe gezwungen wurde, am 1. Juli 1808 sämtliche Reichsposten dem Königreich Westfalen zu überlassen. Schon im Juni 1808 erschien ein Königlich Westfälischer Postinspektor beim Postamt in Detmold und nahm unter Hinweis auf die bevorstehende Postkonvention das Recht in Anspruch, alle Manuale, Rechnungsabschlüsse und alle zum Postwesen gehörigen Papiere einzusehen.

Erst 1814 wurde Taxis, im wesentlichen auf Grund der oben genannten Vereinbarungen, wieder in seinen Besitz eingesetzt. Dies geschah durch den am 10. Februar 1814 unter persönlicher Leitung der Fürstin Pauline zustande gekommenen, von ihr unterm 3. Mai 1814 genehmigten und bestätigten Vertrag, der die Absicht aussprach, die von früher her in Lippe noch vorhandenen preußischen und hessischen Fahrpost-Anstalten ganz zu beseitigen und die Ausübung des gesamten Postregals in Lippe an Taxis zu übertragen.

Der Übergang der Posten auf das Königreich Westfalen hatte natürlich die größtmögliche Schädigung der alten Reichspost zum Ziel. So wurde unter anderem von der Königlich Westfälischen Ober-Postamtsdirektion zu Cassel bestimmt, daß die Korrespondenz für Detmold, Bückeburg und Hörter nicht mehr durch taxissches Postgebiet über Volkmarsen, sondern entweder über Marburg oder Cassel zu leiten sei.

Aber auch das Publikum fühlte sich unter der Westfälischen Post bedrückt und benachteiligt. Zunächst waren ihre Taxen die höchsten in Europa, dann ließ sie Expedition und Abonnement für Zeitungen und periodische

Blätter des In- und Auslandes nur durch ihre Generaladministration der Posten zu, so daß von einem Abonnement auf der Regierung abholde Zeitungen keine Rede sein konnte.

Das Schicksal der Taxispost mußte die preußische und die hessische Post in Lippe teilen: auch deren Einkünfte flossen in die Kassen des Französischen Gouvernements.

Der Vertrag zwischen Taxis und Lippe regelte neben anderen allgemeinen Fragen auch die Portofreiheit. Hierfür mußte Lippe jährlich 100 Taler in Konventionsmünze zahlen. Hinsichtlich der vorzugsweisen Beschäftigung von Lippnern im taxischen Postdienst erkennt der Vertrag Lippe das Recht der Präsentation „qualifizierter Subjekte für das Thurn und Taxische Interesse“ zu.

Die Gerechtsame von Taxis betrafen hauptsächlich die Briefpost nach dem übrigen taxischen Postgebiet, den Hansestädten, Frankreich, Belgien, Italien und der Schweiz.

Nachdem der Kurfürst Wilhelm I. von Hessen am 1. Juli 1816 die Einkünfte und den Betrieb seines gesamten Postwesens pachtweise dem Fürsten von Thurn und Taxis als ein Erb-Mannlehen überlassen hatte, fielen auch die Vorteile des von Lippe mit Kurhessen abgeschlossenen Vertrages ohne weiteres Taxis zu. Allerdings handelte es sich hierbei nur um die Fahrpost nach Hameln und eine Botenpost Lemgo—Rinteln.

Der von Kurhessen in Lippe ausgeübte und auf Taxis übergegangene Postdienst bestand schon vom 18. Jahrhundert her aus der Zeit, als noch eigene hessische Staatsposten nach Pyrmont und der Kurhessischen Grafschaft Schaumburg fuhren. Rechtlich wurden die Postverhältnisse zwischen Hessen und Lippe erstmals durch Vertrag vom 1. Juni 1814 geregelt. Der Vertrag sieht im einzelnen vor:

1. eine wöchentlich zweimal verkehrende Fahrpost von Detmold über Lemgo und Alverdissen nach Pyrmonnt mit der Festsetzung, daß die Post über Barntrup gelegt werden darf, sofern die Chaussee nicht über Alverdissen, sondern über Barntrup fortgesetzt werden sollte;
2. eine wöchentlich einmal verkehrende Botenpost von Lemgo nach Rinteln und zurück.

Für die Poststellen zu Detmold, Lemgo und Alverdissen bzw. Barntrup wird Lippe das Recht der Präsentation „qualifizierter Subjekte“ zugesprochen. Die hessischen Postbediensteten werden für dienstliche Weisungen der hessischen Oberpostdirektion in Cassel unterstellt, für sie sind aber in allen Fällen freiwilliger und strafender Gerichtsbarkeit die Lippischen Zivil- und Kriminalbehörden zuständig. Zu den Wegelasten trägt Hessen für die Fahrpost mit einem Chausseegeld von jährlich 23 Reichsthalern 4 Mariengroschen von jeder Chausseestätte bei, ferner gewährt es auf diesen Kursen wesentliche Portofreiheiten (unbeschränkte Portofreiheit für den Briefverkehr des Fürstlichen Hauses und für herrschaftliche Angelegenheiten, abgesehen von Prozeßsachen bei den Justizbehörden, ferner für herrschaftliche Briefe und Pakete bis zu 500 Thlr. Wert und für Pakete und Päckereien bis zu 80 Pfund posttäglich.

Der unterm 1. Mai 1834 abgeschlossene lippisch-preussische Postvertrag gab Anlaß, auch die vertraglichen Abmachungen mit Hessen abzuändern. Dies geschah im Vertrage zwischen Lippe und Hessen vom 6. November 1834. Dieser Vertrag stellt sich als eine Ergänzungsvereinbarung zu der Kurfürstlich Hessischen und Fürstlich Lippischen Fahrpostkonvention vom 1. Juni 1814 dar. Er wurde zwischen dem taxisschen Kommissar, Assessor der taxisschen Generalpostdirektion Lauer, und dem

lippischen Kommissar, Geheimen Kammer- und Regierungsrat Rohdewald, abgeschlossen. Er enthielt folgende wesentliche Abreden:

1. Der hessische Fahrpostkurs Detmold—Pyrmont und von da nach Hameln über Lemgo verkehrte neben der neu eingerichteten preußischen Fahrpost zwischen Lemgo und Pyrmont weiter, auch durfte Hessen ihn von Barntrup aus statt auf Pyrmont gleich auf Hameln leiten.

2. Zum Ausgleich der Einbuße, welche die hessische Post infolge der Konkurrenz durch die preußischen Posten auf ihrem bisherigen konventionsmäßigen Kurse erlitt, wurde ihr gestattet, auch auf dem Kurse Rischenau—Schwalenberg—Schieder—Wöbbel—Belle—Meinberg—Detmold sowie zwischen Detmold und Rinteln über Lemgo neben den preußischen Fahrposten eigene Fahrposten, Poststationen, Postexpeditionen und Brieffsammlungen nach vorheriger Verständigung mit der Lippischen Regierung einzurichten.

3. Die Anlage eines Fahrpostkurses von Rischenau über Schieder, Blomberg, Alverdissen nach Rinteln wurde vorbehaltlich näherer Abreden zugestanden.

4. Die Portofreiheiten wurden für Lippe erheblich erweitert. Sie wurden gewährt, und zwar zugleich für Taxis von der Kurfürstlich Hessischen General-Postdirektion in ihrer Eigenschaft als General-Direktion der Fürstlich Thurn und Taxischen Posten:

- a) auf sämtlichen kurhessischen Posten und auch über die kurhessische Grenze hinaus bis nach und von Frankfurt a. M. für herrschaftliche Briefe und Pakete mit Geld bis 800 Taler posttäglich sowie für herrschaftliche Pakete bis zum Gewichte von 150 Pfund posttäglich.
- b) innerhalb des lippischen Landes von sowie bis zur nächsten Grenzstation für herrschaftliche Briefe und Pakete ohne Rücksicht

auf Wertbetrag und Gewicht, soweit keine besonderen Beförderungskosten entstanden. Die gleiche Vergünstigung erhielten die Dienst-Korrespondenzen sämtlicher Verwaltungs-, Steuer-, Polizei-, Militär- und Gerichtsbehörden, ferner alle Schreiben in Kirchen-, Schul-, Medizinal- und Armensachen.

5. Der Vertrag lief vom 1. Oktober 1834 ab 10 Jahre, und war vom 1. Oktober 1844 ab mit halbjähriger Kündigungsfrist kündbar.

Die Fahrpreise der hessischen Post betrug damals für die Meile im Eilwagen 8 gg, in der ordinären Post 6 gg. Eine Reise von Alverdisen nach Cassel in der ordinären Post kostete 4 rf 7 gg und nach Frankfurt a. M. 12 rf 1 gg.

Durch die Überlassung des hessischen Postwesens in Lippe an Taxis erhielt die taxische Lehnspost hier einen erheblich größeren Wirkungskreis und einen festeren inneren Zusammenhang.*) Es war dies ein kleiner erster Schritt zur Einheit im Postwesen, der sich auch für Lippe bei der Landesherrschaft, den Landesstellen und der Bevölkerung in dankbar begrüßten Vorteilen auswirkte.

In Alverdisen und Detmold wurden die hessischen Postdienststellen mit denen von Taxis sogleich vereinigt, in Lemgo versah der Postmeister Bothmann beide Posten, weil die regierende Fürstin Vormünderin Pauline von Lippe eine Vereinigung beider Postämter nicht billigen wollte. Diese vollzog sich erst 1845, als die kurhessische Gerechtssame ganz auf die Fürstlich Thurn und Taxische Verwaltung überging.

*) Die durch diesen Vertrag bekundeten befreundeten Verhältnisse zwischen der taxischen Generaldirektion und der Fürstlich Bippischen Regierung fanden äußerlich darin ihren Ausdruck, daß der Fürst Maximilian Karl von Taxis zu Weihnachten 1834 dem Geheimen Kammer- und Regierungsrat Rohdewald eine kostbare Ehrengabe (Tabatière aus starkem Gold mit Initialen des Fürsten in Brillanten) durch die Hand des Generalpostdirektions-Majors Lauer überreichen ließ.

In Lippe bestanden um 1815 folgende Posten:

I. Eigene Lippische (Boten-) Posten:

1. Detmold—Lemgo,
2. Lemgo—Rinteln (über Barenholz),
3. Lemgo—Alverdissen,
4. Alverdissen—Bösingfeld,
5. Alverdissen—Hameln (mit Hannover gemeinschaftlich),
6. Alverdissen—Blomberg.

II. Kurfürstlich-Hessische (jetzt Lippische) Post:

Fuhrpost Detmold—Hameln über Lemgo, Barntrup, Pyrmont. Diese Post wurde infolge Übergangs des Postwesens in Pyrmont auf Preußen zwischen Pyrmont und Barntrup von Preußen betrieben.

III. Preussische Posten:

1. Fuhrpost Herford—Paderborn über Salzuflen, Lemgo und Detmold,
2. Botenpost Herford—Detmold über Salzuflen und Lemgo.

IV. Gemeinschaftliche Preussische und Fürstlich Thurn- und Lippische Posten:

1. Reitpost Minden—Paderborn über Blotho, Herford, Detmold,
2. desgl. Detmold—Paderborn und zurück mittels der zurückkehrenden Postillione der Reitpost zu 1),
3. Reitpost Detmold—Herford und zurück mittels der zurückkehrenden Postillione der Reitpost zu 1),



Altes Posthaus Lemgo (1820—1867)
(zu Seite 19)



Postagentur Alverdissen (seit 1875)
(zu Seite 100)

4. Botenpost Detmold—Paderborn, wöchentlich zweimal zum Anschluß an die Schnellpost nach Cassel,
5. Botenpost Detmold—Paderborn und zurück, wöchentlich einmal.

Neben den vorgenannten Posten verkehrten in Lippe noch die Amts-, Stadt- und Gemeindeböten wie früher auf den Wegen, wo keine taxischen Posten errichtet waren. Sie durften außer Dienstbriefen auch Privatbriefe befördern.

Im Jahre 1822 besaß Taxis in Lippe 5 Postanstalten, und zwar:

- ein Postamt in Lemgo,
- eine Postverwaltung in Detmold, Börsingfeld und Alverdissen,
- eine Postexpedition in Blomberg.

Detmold hatte damals eine durchgehende Fahrpostverbindung von

- Pyrmont über Lemgo nach Herford,
- Paderborn über Lemgo nach Herford,

sowie eine durchgehende Reitpost von Paderborn nach Minden über Lemgo und von Lemgo über Paderborn nach Cassel. Ferner entsprangen in Detmold eine Reitpost nach Hameln—Hannover über Lemgo sowie Briefposten (Botenposten) nach Rinteln und Herford über Lemgo sowie nach Bielefeld und Lemgo.

Lemgo wurde von den vorgenannten, über Lemgo laufenden Posten mitbedient, außerdem bestand noch eine Botenpostverbindung nach Bielefeld und Blomberg.

Blomberg unterhielt neben der Botenpost nach Lemgo noch eine Botenpost über Alverdissen nach Börsingfeld.

Börsingfeld hatte außer der Botenpost nach Blomberg noch die durchgehende Reitpost von Cassel nach Minden und Bremen.

Horn und Derlinghausen waren damals auf die Postanstalt in Detmold, Lage, Salzuflen und Schötmar auf die in Lemgo, Meinberg auf die Postanstalten in Blomberg und Detmold, Barntrup auf die Postanstalten in Blomberg und Alverdissen, Schieder und Schwalenberg auf die Postanstalt in Blomberg angewiesen, während das Schloß Sternberg (Linderhofe) in Alverdissen und Börsingfeld seine zuständige Postanstalt hatte.

Durch Vertrag vom 12. März 1823 zwischen Preußen und Taxis wurde außerdem noch eine gemeinschaftlich unterhaltene Reitpost zwischen Herford (Minden) und Paderborn über Detmold ins Leben gerufen.

In diesem Vertrage wurde gewissermaßen anerkannt, daß die Ausübung des Briefpost-Regals in Lippe der taxischen Verwaltung allein zustand, weil in ihm bestimmt war, daß die Brieffendungen nach Lippe nicht auf die in Lemgo und Detmold bestehenden preußischen Postbureaus, sondern auf die taxischen Postämter geleitet werden mußten.

Für Preußen erhielt dieser Vertrag dadurch noch eine besondere Bedeutung, daß er die Möglichkeit bot, das preußische Postamt in Pyrmont in eine von fremden Postanstalten ganz unabhängige Verbindung zu bringen und eine zweckmäßige Verbindung zwischen den westlichen preußischen Provinzen und Hannover auf dem Wege über Paderborn, Detmold, Pyrmont, Hameln und Springe nach Hannover einzurichten. Weiter konnte der große Postkurs über Halberstadt und Hildesheim nach Westfalen und dem Rhein von dem Wege Hohnsen, Hess. Oldendorf, Büdelsburg, Minden auf den um $\frac{1}{4}$ Meile kürzeren über Hohnsen, Hameln, Griefem, Barntrup, Lemgo, Salzuflen nach Herford verlegt werden.

In Detmold befand sich die Post damals in der Exterstraße, in dem jetzt vom Holzleuchterfabrikanten Theodor Müller bewohnten Hause. In Lemgo, wo 1820 infolge der Vereinigung der fahrenden hessischen und

tarisschen Posten der Ankauf eines neuen Hauses erforderlich geworden war, um — wie es in einem Bericht des General-Postdirektors an den Fürsten Taxis heißt —, „ein ordentliches Postcomtoir reitender und fahrender Posten nebst Packkammer, Platz zum Abladen und Briefträger-Kammer“ einzurichten, hatte der Postmeister Bothmann das heute dem Kaufmann Gumpel, Mittelstraße 82, gehörige, 1799 erbaute Wohnhaus für Postzwecke erworben. Am Posthause in Detmold und Lemgo befanden sich bis zur Vereinigung der kurhessischen mit der tarisschen Postverwaltung im Jahre 1845 vier Wappen: das Preußische, Kurhessische, Lippische, Taxische — das Preußische war laut besonderer Verabredung so angebracht, daß es zur linken Hand des Beschauers zu stehen kam.

Neben dem Kurhessischen und Fürstlich Thurn- und Taxischen Postmeister Bothmann in Lemgo und dem schon erwähnten Kurfürstlich Hessischen und Fürstlich Thurn- und Taxischen Postmeister sowie Königlich Preußischen Post-Expeditur, auch Fürstlich Lippischen Stadt- und Amtsboten-Expediten, Lieut. Runnenberg in Detmold waren 1829

in Lemgo noch der preußische Post-Expeditur Hennemann,

in Ufeln der preußische Post-Expeditur Bürgermeister Arnold,

in Alverdissen der thurn- und tarissche Postverwalter Lieut. Arcularius,

in Börsingfeld der kurhessische Postverwalter Postmeister Wartling,

in Barntrup der kurhessische Post-Expeditur Diedmeyer,

in Blomberg der thurn- und tarissche Post-Collector Richter Piderit

tätig und in Rishenau sowie in Barenholz die kurhessischen Posthalter Delgemeyer und Bährens. Die

Posthalterei wurde damals in Detmold vom Posthalter Wiechmann, in Lemgo vom Posthalter Köhne, in Barntrup vom Posthalter Diekmeyer und das Postrelais in Horn vom Posthalter Wittenstein, in Meinberg vom Posthalter Witte und in Blomberg vom Posthalter Theopold besorgt.

Interessante Einblicke in die Postverhältnisse in Lippe aus der Zeit zwischen 1770—1790 bietet uns ein Schriftwechsel zwischen dem Grafen Philipp Ernst zu Schaumburg-Lippe und dem Fürsten Taxis. Graf Philipp Ernst wollte sein Portofreitum erweitern, stieß dabei auf Schwierigkeiten und glaubte nun, Mißbräuche, die in Lippe bei den damals dem Geheimen Rat und Ober-Postdirektor von Becker zu Cöln unterstehenden Stationen Detmold und Alverdissen bestanden, Taxis mitteilen zu sollen. Danach hing in Lippe die Taxation der Briefe von der Willkür der Postoffizianten ab, denn, während auf anderen Postämtern zur Nachricht für das Publikum ein Tax-Reglement vorhanden gewesen sei, wäre das bei den kleineren Post-Expeditionen wie Detmold usw. ein unbekanntes Ding gewesen. Weiter führt er an, er habe dem Ober-Postdirektor von Becker in Cöln zur Entdeckung einer bei der Postverwaltung in Detmold vermuteten Unrichtigkeit seine Portorechnungen von den Amtsverwaltern und Rentmeistern zu Alverdissen aus den Jahren 1769—1771 zugestellt und weder „sein Couvert noch sein Petschaft“ werde zu fremden Briefen, die ihn nicht beträfen, mißbraucht. Er sieht dann die Ursache zum Rückgange der Einnahmen, was die Station zu Detmold betraf, darin, daß die vormals von Hannover und Paderborn aus „concession“ besetzt gewesene, nach dem Kriege (dem 7 jährigen Kriege) aber eingegangene Station zu Alverdissen im Lippischen nicht wieder ins Leben getreten sei.

1784 faßt in einem Bericht an den Fürsten Taxis der Postmeister, Geheimrat Freiherr von Brink zu Treuenfeld in Bremen, dem zu dieser Zeit Lippe unterstand,

die Bedeutung der taxisschen Posten in Lippe dahin zusammen, man müsse den statum possessionis darin erhalten,

„damit man einen Ausweg behalte, wenn jemals die Hauptverbindung zwischen Hamburg, Bremen, auch Lübeck und Frankfurt sowie Nürnberg, sollte gehemmt werden und man diesen Ausweg, den einzigen in seiner Art, auf einige Zeit zu nehmen gezwungen wäre.“

Nach Brink zahlte der Graf von Detmold 200 Thaler für die taxische Post:

„nämlich 100 Thaler werden Serenissimo statt der Bezahlung des Ritts nach Barenholz in Anrechnung gebracht und die übrigen 100 Thaler behält der Post-Verwalter Schubarth in Bückeburg als Besoldung für sich.“

Brink spricht auch von einem Wohlstand der Bewohner Lippes, „da dies Ländchen seine Nahrung vorzüglich wegen des Leinenhandels und anderer Produkte und Manufakturen besitze.“

Im März 1788 bringt der Geheimrat von Wunsch in Wien beim Fürsten Taxis zur Sprache, der Reichshofrat Graf von Lippe habe sich vertraulich bei ihm über die Postverhältnisse in der Grafschaft Lippe beklagt, besonders über die hessische Post. Neben dieser reiße auch die hannoversche Post alles an sich zum Schaden der Kaiserlichen Reichs-Posten. Nur in Detmold und Lemgo wären Reichsposten, seiner Ansicht nach müßten neue Stationen kreuzweise durch das ganze Land angelegt werden: nämlich zu Rischenau, um die Post von Hörter nach Pyrmont und weiter zu führen, zu Blomberg, Horn, Alverdissen, Sternberg, Uffeln und Lage, damit der Verkehr von der benachbarten Grenze angezogen würde. Den Plan über Einzelheiten über die Anlegung der neuen Posten werde der Graf vorlegen, wenn ihm die Postadministration in der ganzen Graf-

schaft Lippe anvertraut und die persönliche Postfreiheit für sich und seine Familie bewilligt würde. Der Referent beim Fürsten Taxis bemerkt dazu:

„Die Lage der Grafschaft Lippe, welche ganz von Provinzialposten umzingelt ist, durch welche der einzige Reichspostkurs zwischen Bremen und Paderborn ziehet, ist allerdings dem weiteren Ausbreiten der Reichsposten zu ungünstig und die Herren Grafen von der Lippe, besonders im Bückeburgischen, haben zeitweise so wenig zu deren Besten beigetragen, da sie selbst durch eigene Botenanstalten großen Nachteil gegeben und die Hessen und Hannoveraner dazu gebraucht und begünstigt haben. Es sei zweifelhaft, ob der Graf seine Absicht, die Lage der Reichsposten zu verbessern, gegen Hessen und Hannover durchsetzen könne, auch würden die besten Aussichten de facto vereitelt durch die übelgesinnten Nachbarn und für eine Vervielfältigung der Stationen sei das Land zu klein, weil kein Aus- und kein Herfluß sei. Auch sei ein Gräflicher Postadministrator in einem Gräflich agnatischen Lande kaum von Nutzen für die Post, zumal er der sei, der am meisten im Lande schreibe, wenn ihm das Postfreithum gewährt sei — es gerate also gerade das Interesse der Post mit dem Landesherrn in Collision.

Der Graf müsse vor weiterer Stellungnahme erst seinen Plan nennen und dann sei es Zeit, von Bremen, Frankfurt und Köln Gutachten einzuholen.“

Als dem Geheimrat von Wunsch in diesem Sinne geantwortet war, suchte im Mai 1788 der Reichshofrat Graf zur Lippe in einem Schreiben beim Fürsten Taxis „im Vertrauen auf dero gütige Gesinnung und in Rücksicht der ehemals in Regensburg und Wien mit demselben gehaltenen Bekanntschaft“ darum nach, daß ihm die schriftliche Versicherung gegeben wurde, die ihm und den

Seinigen als Reichshofrat zustehende Postfreiheit auch ferner in seinem Vaterlande, der Grafschaft Lippe, zu genießen, wenn er Wien verlasse und im Lippischen leben würde.

Taxis antwortete zustimmend, will die schriftliche Versicherung aber erst dann abgeben, wenn der Graf nach Lippe übergesiedelt ist.

Über die Stellung der taxischen Beamten in Lippe hören wir, daß sie vom regierenden Grafen in Eid und Pflicht genommen wurden und von ihm ein jährliches Gehalt bezogen, um die herrschaftlichen und landesherrlichen Depeschen zu besorgen. Der Postillion in Detmold bekam von der Gräflichen Herrschaft einen roten Rock, ritt ein gräfliches Pferd mit der „Bremer Ordinären“ nach Paderborn gleich als wäre es eine gräfliche Post. Später erhielt der Postillion aus dem Kaiserlichen Reichs-Postamt zu Cöln einen „ordinären“ gelben Postrock mit dem Adler und für den Ritt nach Paderborn eine Entschädigung von 100 Thalern.

Eigen mutet der damals zwischen der Reichs-Post und der preussischen und hessischen Post schon bestehende Konkurrenzneid an. Über ihn weiß 1783 der Kaiserliche Reichs-Postverwalter Rhiel in Detmold dem Ober-Postamt in Cöln zu berichten:

„es ist eine schädliche Beeinträchtigung der in Detmold selbst existierenden sowohl Preussischen als Hessischen Postämter, die alle ankommende Korrespondenz schon an der Grenze zu erhaschen suchen und es ist wirklich unbegreiflich, wie die Preußen besonders, alle Briefe, die ihrer ordentlichen Route nach, als wirklich aus dem Reiche kommend über Braunschweig, Hildesheim, Cöln oder Münster der derzeitigen Reichspost zukommen müßten, den Korrespondenzen über Lippstadt und Bielefeld — obschon mit starker Auslage beschwert, zuführen können.“

Es wird deshalb Verfügung an die Kaiserlichen Reichs-Grenz-Postämter erbeten, worin diesen eingeschärft wird, genau darauf zu achten, daß die ins Lippische gehenden Reichs-Briefe nicht den Preußen oder Hessen auf der Grenze in die Hände fallen, weil dadurch die Fürstlichen Einnahmen geschmälert würden und auch der zeitige Postverwalter, der als loco salarii die Hälfte der Einnahmen erhielt, sehr an seinem Einkommen litte.

2. Der Ausbau und das Wirken der taxisschen Posten bis zu ihrer Auflösung

Die Jahre 1814, 1816 und 1834 bilden Marksteine in der äußeren Entwicklung der Taxispost im Lippischen Lande; ihr innerer Ausbau in Betrieb und Verwaltung setzte erst später ein, als der taxische Postbezirk um das Jahr 1835 bereits den vierten Teil Deutschlands (rund 2675 von 11 600 Quadrat-Meilen) umfaßte und Taxis wegen der Anzahl seiner Postverbindungen, der Schnelligkeit seiner Beförderung und der Vortrefflichkeit seiner Transportmittel einen achtunggebietenden Platz in Europa einnahm. Und dabei konnte Taxis sich immer in nur engen Grenzen bewegen, weil das landesherrliche Aufsichtsrecht sich allgemein nicht nur auf die Postpolizei im engeren Sinne beschränkte, sondern berechtigt war, sogar in den eigentlichen Betrieb einzugreifen und einzelne Postbotengänge einzurichten oder aufzuheben und das alles ohne Rücksicht auf die taxische Postkasse.

Die bedeutsamste Wendung für Taxis brachte das Jahr 1845: Preußen hatte seinen Postvertrag mit Lippe zum 1. Oktober 1845 gekündigt und es war jetzt für Taxis wie für Lippe gleich wichtig, die postalischen Verhältnisse neu zu ordnen und das Taxis zugefallene unumschränkte Postregal fest zu umgrenzen. Dies war Zweck und Ziel der Besprechungen, die Anfang Juni 1845 in Detmold zwischen dem taxischen Generalpostdirektionsrat Schramm und dem Geheimen Kammer- und

Regierungsrat Rohdewald stattfanden und in dem unterm 22. Juni 1845 vom Fürsten Max von Taxis und vom Fürsten zur Lippe bestätigten Vertrage urkundlich festgelegt wurden.

Taxis erhielt die Verwaltung sämtlicher Posten in Lippe und die Nutzung des Postregals, soweit nicht hoheitliche oder landesherrliche Rechte berührt wurden. Diese betrafen neben dem Recht der Oberaufsicht über die Posten das Recht der Gesetzgebung in Postangelegenheiten und das Recht, auch in der Verwaltung in mehreren besonders bezeichneten Einzelfällen entscheidend mitzusprechen. Die dem Fürsten zur Lippe vorbehaltenen Rechte hatte die Fürstliche Regierung auszuüben. Sie war berechtigt, durch besondere Kommissare die Postbüros zu betreten, alle postdienstlichen Urkunden und Akten einzusehen und zur Überwachung der Geschäftstätigkeit sämtlicher Postbeamten im Lande geeignete Anordnungen zu treffen. In die Postgesetzgebung sollte aber nur nach vorheriger gutachtlicher Stellungnahme der taxisschen Verwaltung eingegriffen werden, der die zur Sicherung des Postdienstes und der Postkasse nötigen Maßnahmen und Anordnungen allein vorbehalten blieben. Taxis hatte Strafbefugnis gegen sämtliche Postbedienstete bei Geldstrafen bis zur Höhe von 25 Talern und außerdem das Recht, gegen Unterbedienstete und Postillione Gefängnisstrafen von höchstens 8 Tagen festzusetzen. Höhere Strafen, z. B. Dienstsuspension, konnte nur in Übereinstimmung mit der Regierung ausgesprochen werden. An diese fand auch gegen die innerhalb der Zuständigkeit der Generalpostdirektion ergangenen Strafverfügungen der Rekurs statt. Der Gerichtsstand der Postverwaltung in erster Instanz war die Fürstliche Justizkanzlei zu Detmold, für die ferneren Instanzen galten die gesetzlichen Bestimmungen. Dem taxisschen Postärar wurden die Rechte des Fiskus zugestanden, jedoch nicht dessen Befreiung von Gebühren und Abgaben.

Es wurde in Aussicht genommen, als Mittelstelle, an welche die Regierung und die Generalpostdirektion ihre die Poststellen und den Postbetrieb in Lippe betreffenden Verfügungen zu richten hatten, ein Postkommissariat zu bilden. Vorläufig wurde vereinbart, daß Verfügungen an eins der beiden Postämter zu Detmold und Lemgo oder auch unmittelbar an die beteiligte Poststelle abzusenden seien. Die Unterordnung unter ein außerlippisches Postamt sollte niemals in Frage kommen.

Die Postbeamten wurden derart ernannt, daß zwei „taugliche Subjekte“, die möglichst Lipper sein mußten, dem Fürsten zur Wahl bzw. zur Bestätigung vorgeschlagen wurden. Der Bestätigte erhielt von seinem Dienstherrn Taxis ein Bestallungsdekret und von seinem Landesherrn ein Bestätigungsreskript. Die eidliche Verpflichtung für die Dienst- bzw. Landesherrschaft erfolgte nach verschiedenen Formeln.*)

Die Besoldung regelte die Generalpostdirektion nach Anzeige an die Regierung. Diejenigen preußischen Postbeamten, welche in den Dienst der taxischen Verwaltung

*) **Dienstherrschastliche Verpflichtung:** „Ich gelobe und schwöre, daß ich dem Durchlachtigsten Fürsten Max von Thurn und Taxis als meinem gnädigsten Dienstherrn treu, hold und gewärtig sein, Höchstdessen und der Postverwaltung Nutzen befördern, Schaden aber abwenden und das mir übertragene Amt treu, eifrig und gewissenhaft verwalten, auch den von der Generalpostdirektion ergangenen oder noch ergehenden Verordnungen, Verfügungen und Instruktionen pünktlich nachleben will, so wahr“ usw.

Landesherrschastliche Verpflichtung: „Ich gelobe und schwöre, daß ich dem Durchlachtigsten Fürsten Paul Alexander Leopold zur Lippe als meinem gnädigsten Landesherrn treu, hold und gewärtig sein, Höchstdessen und des Landes Nutzen befördern, Schaden aber abwenden, den mir anvertrauten Postdienst treu und redlich verwalten, dabei den Landesgesetzen und besonders den in Postsachen ergangenen Verordnungen pünktlich nachkommen und den Anordnungen und Verfügungen der Fürstlichen Regierung als der oberaufsichtenden Behörde über die Posten schuldige Folge leisten will, so wahr“ usw.

übergangen, verblieben aber, solange sie bei Taxis eine Stelle bekleideten, in dem Genuße ihres ihnen bei ihrer Bestallung zugesicherten Dienst Einkommens.

Den Vorständen der Postämter zu Detmold und Lemgo und den bei diesen Postämtern lebenslänglich angestellten Sekretären wurden in bezug auf die Belassung bei ihrer Stelle sowie auf ihre Pensionierung die Rechte der übrigen Fürstlich Lippischen Staatsdiener nach den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen zugesichert.

In den das Postwesen unmittelbar nicht berührenden Angelegenheiten unterstanden die Postbeamten den Justiz- und Polizeibehörden des Landes.

Für den Briefträger-, Paketbesteller-, Packer- und Bürodienerdienst hatte die Generalpostdirektion das Personal aus Landeseingeborenen auszuwählen und die Art seiner Besoldung zu bestimmen. Seine Anstellung erfolgte nur widerruflich.

Das Rechtsverhältnis der Posthalter beruhte auf den mit ihnen abgeschlossenen Verträgen, auch sie unterstanden der Taxis gegen die Postbeamten allgemein ausgesprochenen Strafbefugnis und hatten weiter zu gestatten, daß Taxis Postillione, selbst gegen ihren Willen, vom Dienste ausschloß.

Die Poststellen hatten sich „Fürstlich Lippisches Thurn und Taxisches Postamt“, „Fürstlich Lippische Thurn und Taxische Postexpedition“ usw. zu nennen. In Übereinstimmung hiermit zeigten die Postschilder und Postsiegel das Fürstlich Lippische Wappen und darunter, verkleinert, das Taxische Wappen. Die Postschilder waren in den Lippischen Farben gehalten.

Hinsichtlich der Dienstkleidung galt folgendes:

Die Postbeamten trugen blauen Oberrock mit stehendem roten, mit gelber Litze besetzten Kragen und gelben Metallknöpfen mit dem Fürstlich Lippischen Wappen. Ihre Mütze war blau mit rot und gelbem Streifen.

Die Unterbedienten hatten neben einem blauen Oberrock eine blaue Jacke mit stehendem gelben Kragen und weißen Metallknöpfen mit dem lippischen Wappen. Ihre Mütze war blau mit breitem gelben Streifen.

Die Postillione erhielten außer ihrer taxisschen Montur eine rot und gelb gestreifte Armbinde, die mit dem Fürstlich Lippischen Wappen versehen war.

Sollten Postkurse geändert werden, so war die Genehmigung der Lippischen Regierung einzuholen. Die Aufhebung von Postkursen wurde nur dann erlaubt, wenn der Kurs für das reisende Publikum entbehrlich war oder auf andere Weise ersetzt werden konnte. Die Benutzung etwa durch Lippe geführter Eisenbahnen durch Taxis wurde besonderer Regelung vorbehalten.

Die preußischen Taxen blieben für Taxis maßgebend, ihre Erhöhung konnte nur mit Zustimmung der Regierung stattfinden. Auch Verträge der Generalpostdirektion mit auswärtigen Postverwaltungen, namentlich, soweit es sich um Verbindung der taxisschen Posten mit denen der an Lippe grenzenden Staaten handelte, waren an die Zustimmung der Regierung gebunden.

Besonders eingehend wurden die Portofreiheiten behandelt. Sie wurden zugestanden:

1. dem Fürsten, seiner Gemahlin, allen Prinzen und unvermählten Prinzessinnen des Fürstlichen Hauses bei der Briefpost im ganzen Umfange der Fürstlich Thurn und Taxisschen Posten, bei der Fahrpost innerhalb des Fürstentums unbeschränkt hinsichtlich des Gewichts, soweit nicht besondere Transportkosten entstehen würden, sodann im Umfange des Kurfürstentums Hessen sowie auf dem Kurse nach und von Frankfurt (Main) für Geldsendungen bis 1000 Taler Gold oder Münze und für Päckereisendungen bis zum Gewichte von 150 Pfund;

2. i m a m t l i c h e n V e r k e h r s ä m t l i c h e n S t a a t s-,
Kirchen-, Schul- und Gemeindebehörden. Für die
Oberbehörden mit Einschluß der Fürstlichen Biblio-
thek galt der Umfang wie zu 1, für die Unter-
behörden bestanden gewisse Beschränkungen;
3. p e r s ö n l i c h e s P o r t o f r e i t u m im Umfange
der Thurn und Taxischen Posten:
 - a) dem Chef der Regierung und Kammer,
 - b) den Mitgliedern der Regierung,
 - c) dem Chef des Hofmarschallamts.

Portobeträge, die an fremde Verwaltungen zu er-
statten waren, fielen ebensowenig unter das Porto-
freitum wie Portobeträge für Sendungen von Ver-
einen (der Bibelgesellschaft, dem Gustav-Adolf-Verein,
dem landwirtschaftlichen Verein), die früher wegen ihrer
Gemeinnützigkeit das beschränkte Portofreitum erbeten
und zugestanden erhalten hatten.

Bei mißbräuchlicher Benutzung dienstlicher Bezeich-
nungen hatte die Postbehörde der Regierung Anzeige
zu erstatten, die dann mit Geldstrafe von 2 bis 10 Thlr.
im Disziplinarwege einschritt.

Die Lippe auf den preußischen Posten vertragsmäßig
zugestandenen Portofreiheiten mußte Taxis durch Über-
einkunft mit dem preußischen Generalpostamt sicherstellen.

Lippe versprach seinerseits der taxischen Verwaltung
tunlichsten Schutz gegen Beeinträchtigung und Eingriffe
in ihre Rechte und sicherte Taxis alle Rechte, wie sie be-
reits in der unterm 4. Juli 1837 erlassenen Verordnung
(L. B. VIII Seite 288*) näher festgestellt waren, nochmals
ausdrücklich zu.

*) Die Verordnung betrifft die Beförderung von Briefen
und Paketen durch Privatboten und Fuhrleute. Sie war er-
lassen, weil die in Lippe „neuerlich sehr vermehrten Postverbin-
dungen“ eine Beschränkung des bisherigen Botenverkehrs zwi-
schen den mit Postanstalten versehenen Orten gestatteten und
deren Beschränkung zugunsten der Posten wegen der Vorteile,

Taxis brauchte für die Überlassung der Posten einen Kanon an die Lippische Regierung nicht mehr zu bezahlen, für diese fiel die Zahlung der Vergütung an Taxis für die Portofreiheit mit jährlich 100 Talern weg. Taxis wurde weiter zugestanden, statt des bisher tarifmäßig entrichteten Chauffeegeldes eine Pauschsumme von jährlich 2000 Talern zu zahlen.

Für Streitfragen über die Auslegung des Vertrags unterwarfen sich beide Parteien der Entscheidung des Oberappellationsgerichts in Wolfenbüttel.

Der Vertrag wurde auf 25 Jahre abgeschlossen. Er trat am 1. Oktober 1845 in Kraft. Nach Ablauf dieses Zeitraums war beiderseits einjährige Kündigung vorbehalten.

Für die im Postvertrage von 1845 für Lippe erwähnte Stelle eines Postkommissars hatte Taxis anfangs den Postmeister Bothmann in Lemgo vorgesehen, weil jahrzehntelang der Schwerpunkt der taxisschen Postverwaltung nicht in der Landeshauptstadt Detmold, sondern in Lemgo in Bothmanns bewährten Händen gelegen hatte. Persönlich kam für die Wahl Bothmanns noch in Betracht, daß er es gewesen war, der die Lippische Regierung im Jahre 1814, als sie schwankte, die Post entweder ganz an Preußen oder ganz an Taxis zu überlassen, zugunsten der taxisschen Verwaltung beeinflusst hatte. Dann war Bothmann seit langen Jahren allgemein als Vorgesetzter der lippischen Poststellen angesehen und von Taxis über alle Lippe betreffenden Postangelegenheiten gutachtlich gehört worden. Auch hatte er mehrfach im Auftrage von Taxis mit den Postverwaltungen des benachbarten Herzogtums Braunschweig und des Königreichs Hannover wichtige Verhandlungen

welche sie dem Publikum gewährte und wegen der Verpflichtungen, die ihr oblagen, gerechtfertigt erschien. Diese Verordnung war in Lippe der erste Versuch, das Postregal klarzustellen und es durch Strafbestimmungen zu sichern.

geführt. Aus allgemeinen Gründen mußte Taxis das Postkommissariat aber in Detmold errichten und Bothmann somit dahin versetzen. Bothmann war aber seinerseits wegen seines erblindeten Vaters (des Pastors a. D. D. Bothmann zu Lemgo) und seiner hochbetagten Mutter an seinen Amtsort Lemgo gefesselt und mußte deshalb auf die ihm zugedachte ehrende Beförderung verzichten.

Postkommissar wurde infolgedessen Max Freiherr von Laßberg, der 1813 in Salzburg geborene Sohn des bayerischen Rittmeisters von Laßberg zu Regensburg, dessen Großvater bereits dem Fürsten Taxis gedient hatte. Von Laßberg war 1839 als Regierungs-Accessist in den taxisschen Dienst getreten und nach kurzer Beschäftigung bei der taxisschen Generalpostdirektion zu Frankfurt (Main) längere Monate beim Postamt in Lemgo tätig gewesen, um sich daselbst unter der Leitung des Postmeisters Bothmann im praktischen Postdienst auszubilden. 1841 war er Postmeister in Gera, 1845 Nachfolger des Postrats Becker in Gotha. 1846 wurde ihm vom Herzog von Sachsen-Coburg-Gotha der Charakter als „Postrat“ verliehen. Als 1847 nach Abgang des Postmeisters Runnenberg die Postmeisterstelle in Detmold freigeworden war, bot sich für Taxis die Gelegenheit, mit der Besetzung dieser Stelle die der Stelle des Postkommissars für Lippe zu verbinden. Daß dabei die Wahl auf den erst 33 jährigen Freiherrn von Laßberg fiel, ist nicht verwunderlich: von Laßberg war selten begabt und seine Leistungen in Justiz und Verwaltung waren gleich vorzüglich gewesen. Sein Ernennungsdekret*) wurde vom Fürsten Taxis unterm

*) Das Ernennungsdekret lautete:

„Wir Max pp., Erblandpostmeister, urkunden und bekennen hiermit,

daß Wir mit höchster landesfürstlicher Genehmigung den seitherigen Postmeister in Gotha, Postrat Freiherrn Maximilian von Laßberg, zum Postmeister der Residenzstadt

21. April 1847 vollzogen. Von Laßberg, der sich vorher in Gotha mit einer Tochter des Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Staatsministers Freiherrn v. Stein noch verheiratet hatte, siedelte im Frühjahr 1847 nach Detmold über und bezog seine Dienstwohnung im vormals Runnenbergischen Hause.

Detmold war damals der teuerste Ort in Westfalen und Westdeutschland. Infolgedessen waren die Betriebskosten für Taxis in Detmold und im übrigen Lippe ungewöhnlich hoch. Die Wirren des Jahres 1848 machten die Lage für Taxis noch schwieriger, weil allerorts kostspielige und von der Regierung stets unterstützte Wünsche auftauchten. Von Laßberg gelang es gleichwohl, unberechtigte und übertriebene Wünsche zurückzuweisen und darüber hinaus noch Einschränkungen durchzusetzen, welche die Ausgaben um jährlich rund 5000 rf ermäßigten. Anderseits verstand er es, die Einnahmen für Taxis durch gute Einrichtungen wirksam zu erhöhen. Das gleiche galt für sein Wirken in Schaumburg-Lippe, für das er seit 1855 das Postkommissariat auch führte.

Erst 52jährig starb von Laßberg nach längerer Krankheit am 26. Februar 1866 in Detmold. Da der Post-

Detmold und zum Postkommissär für das Fürstentum Lippe hiermit bestellen:

Wir bestellen daher denselben in Kraft dieses zum Postmeister und Postkommissär, mit der Obliegenheit, diesen ihm anvertrauten vereinigten Postdienst nach Maßgabe der Postordnungen und der von uns ihm zugehenden besonderen Instruktionen getreu zu verwalten und versichern ihm dagegen ein angemessenes Dienst Einkommen, und zwar in der Eigenschaft als Postmeister und Amtsvorstand einen jährlichen Bezug von Eintausend Thalern und in jener als Postkommissär einen solchen von vierhundert Thalern, solange derselbe auf diesem vereinigten Dienste verbleiben wird.

In Urkund dessen ist gegenwärtiges Ernennungsdekret ausgefertigt.

So geschehen Regensburg, am 21. April 1847.

L. S.

Max "

vertrag vom 9./22. Juni 1845 nur Ruhegehälter für die Vorstände der Postämter zu Detmold und Lemgo und für die daselbst planmäßig angestellten Sekretäre vorsah, bestand rechtlich keine Möglichkeit, der Witwe von Laßbergs Witwengeld zu gewähren, um so weniger, als Bestimmungen über Witwengeld damals in Lippe überhaupt noch fehlten. Der Witwen- und Waisenkasse zu Detmold mußten nach der Landesverordnung vom 21. Juli 1829 allerdings alle herrschaftlichen Diener, die durch eine landesherrlich vollzogene Bestallung in irgendeinem Zweige der öffentlichen Verwaltung zu einem Amte berufen wurden, beitreten, von Laßberg und der Vorstand des Postamts in Lemgo waren aber von der Fürstlichen Regierung unterm 25. Januar 1848 von der Verpflichtung, der Landes-Witwen- und Waisenkasse beizutreten, ausdrücklich befreit worden. Lippe gewährte damals Witwen von Mitgliedern dieser Anstalt — unabhängig von dem Betrage, welchen die Witwen oder Kinder aus dieser Kasse erhielten — im Gnadenwege Witwen- und Waisengeld aus der Fürstlichen Kammerkasse. Beides wurde nach der Stellung und Dienstzeit des Beamten, den Vermögensverhältnissen der Witwe, der Kinderzahl und allgemein nach der Bedürftigkeit bemessen. Hiernach kam für die Witwe von Laßbergs auch nur eine Gnadenbewilligung in Betracht. Taxis stellte sie dabei den Witwen seiner höchsten Beamten, der Vorstände seines großen kurhessischen und thüringischen Postbezirks, gleich und bewilligte mit Rücksicht auf die langjährige und besonders verdienstvolle Wirksamkeit von Laßbergs gnadenweise ein Witwengeld von jährlich 400 rf und für jedes Kind bis zum vollendeten 18. Lebensjahre ein Waisengeld von jährlich 50 rf. Daneben wurde der Witwe von Laßbergs*) die Benutzung der freien Dienstwohnung ihres Gatten so-

*) Sie ist später von Detmold nach München verzogen, wo sie noch um 1894 gelebt hat.

lange weitergestattet, bis die dienstlichen Verhältnisse, namentlich die Wiederbesetzung der Postkommissarstelle, deren anderweitige Verwendung erfordern würden. Dieser Fall ist aber nicht mehr eingetreten, weil einige Monate nach von Laßbergs Tode die taxische Post aufgelöst wurde und bis dahin der Postsekretär Ernst in Detmold das Postkommissariat mitbesorgte.

Die Vereinheitlichung des deutschen Postwesens im deutsch-österreichischen Postverein*) gab im Jahre 1853 Taxis Anlaß, in Hannover wegen Anschlusses der lippi-schen Posten an den Postverein zu verhandeln. Mit den Verhandlungen wurde Anfang Juni 1853 der Postmeister Bothmann aus Lemgo betraut. Bei den Verhandlungen, die für die hannoversche Oberpostbehörde der Postrat Friesland führte, kam es wesentlich darauf an, trotz der eigentümlichen Lage des Landes Lippe, mitten im preußischen Gebiet, Mittel und Wege zu finden, Sendungen aus Hannover nach Lippe auch ohne Inanspruchnahme preußischer Verbindungsstrecken schnell und sicher zu befördern. Dies war notwendig, weil die preußischen Strecken der Lippe durchlaufenden oder berührenden Postkurse von Preußen in eigene Rechnung übernommen waren und wie z. B. die Poststellen zu Hörter, Beverungen und Herstelle die Postgefälle zur preußischen Postkasse verrechneten. Für jede Versendung über preußisches Gebiet war somit Durchgangsgebühr zu zahlen. Bei den Verhandlungen wurde u. a. auch die Einrichtung einer unmittelbaren Karriolpost zwischen Barntrup und Hameln zur Ausschaltung der preußischen Post in Pyrmont erwogen, auch wurde verabredet, Sendungen nach Ostfriesland nicht über Herford oder Bielefeld der

*) Zum Postverein gehörten: Die österreichische und preußische Gesamtmonarchie sowie alle übrigen deutschen Bundesstaaten mit Ausnahme der Herzogtümer Holstein, Lauenburg und Limburg und des zum dänischen Postgebiet gehörigen Oldenburgischen Fürstentums Lübeck mit den Poststellen zu Gutin und Schwartau.

preußischen Post zuzuführen, sondern über Bückeburg und Wunstorf, dem gut eingerichteten hannoverschen Postkurse. Weiter wurde mit Wirkung vom 1. Juli 1853, dem Zeitpunkt des Anschlusses von Lippe und Schaumburg-Lippe an den Postverein, der Kartenschlußwechsel wesentlich vereinfacht. So wurden z. B. alle Kartenschlüsse von geringer Bedeutung (von Herzen nach lipplischen Orten, von Northeim nach Detmold usw.) aufgehoben und weiter wurde der gesamte Brief- und Fahrpostverkehr von Hannover nach Lippe nur zwischen dem Postamt in Hannover und den Postämtern in Lemgo und Detmold abgewickelt. Die Postexpedition Alverdissen stand daneben noch für den Briefverkehr mit dem Postamt in Hannover in Verbindung. Alle Kartenschlüsse aus Lippe (von Detmold, Lemgo und Alverdissen nach Hannover Ort) liefen über Rinteln nach Hameln oder über Bückeburg nach Hannover. Sendungen aus Lippe nach Hameln, Herzen und Umgegend arbeitete das Postamt in Rinteln um. Der Weg über Pyrmont wurde nur auf Verlangen der Absender benutzt oder dann, wenn eine Umleitung über Rinteln eine unverhältnismäßige Verspätung zur Folge hatte. Dies traf z. B. zu für Briefe von Detmold nach Hameln. Diese liefen über Rinteln von 8 Uhr abends bis tags darauf 4 Uhr 20 Min. nachmittags, während sie über Pyrmont schon früh 6½ Uhr in Hameln eintrafen.

Die Jahre von 1853 bis zur Auflösung der Taxipost in Lippe im Jahre 1867 brachten keine äußerlich erkennbaren Entwicklungsstufen mehr. Sie dienten nur dem inneren Ausbau und der Vervollkommenheit von Verwaltung und Betrieb. Dieser stützte sich, was Taxipost Preußen anlangt, 1867 auf folgende 11 entweder ganz oder teilweise gemeinsame Postkurse: 2 Postkurse zwischen Bielefeld und Detmold (gemeinsam Bielefeld—Derlinghausen), Postkurs Carlshafen—Bückeburg (gemeinsam Hörter—Rischenau), Postkurs Detmold—Herford (auf ganzer Linie gemeinsam), Postkurs Detmold—Horn—

Steinheim (gemeinsam Horn—Steinheim), Postkurs Detmold—Paderborn (gemeinsam Paderborn—Horn), Postkurs Herford—Paderborn (gemeinsam Paderborn—Horn), Postkurs Herford—Pyrmont (gemeinsam Herford—Lemgo und Barntrup—Pyrmont), Postkurs Hörter—Pyrmont, je eine Dauerpost und eine Sommerpost (gemeinsam Hörter—Rischenau und Pyrmont—Rischenau), Postkurs Lemgo—Herford (auf ganzer Strecke gemeinsam). Daneben lief zwischen Bielefeld und Derlinghausen noch eine preußische Post.

Das Bild der Taxipost würde unvollständig bleiben, wenn nicht auch kurz noch auf die Verwaltungs- und Betriebsformen eingegangen würde, wie sie Taxis in Lippe zur Anwendung brachte:

Die Poststellen in Lippe wurden in verschiedene Gehaltsklassen eingeteilt, für die dann wieder ein bestimmtes Reineinkommen (Fixum) festgesetzt war. Daneben wurden die sogenannten Emolumente, wie Bestellgebühren, Personen-Einschreibgebühren — $1\frac{1}{4}$ Sgr. für jeden eingeschriebenen Postreisenden —, gezahlt. Bestimmend für die Einteilung waren zunächst einzelne Einnahmeposten wie Franko und Porto oder Personengeld, dann die gesamte Jahreseinnahme ausschließlich der Zuschüsse, schließlich der von Zufälligkeiten abhängige Geschäftsumfang (viele Kartenschlüsse bei Übergangsdienststellen) und die Zahl der jährlich beförderten Sendungen. Den ersten Versuch, die Poststellen nach einheitlichen Gesichtspunkten einzuteilen, unternahm Taxis 1848. Endgültig regelte es diese Frage in den „Bestimmungen über die Klassifikation und Dotierung der Land-Poststellen“ vom 1. Juni 1863. Den Vorstehern der Poststellen wurde das Recht eingeräumt, die bei ihnen bestellten Zeitungen durch die Post portofrei zu beziehen. Die Einnahme aus dem Zeitungsvertrieb wurde ihnen zur Bestreitung gewisser Amtsbedürfnisse überlassen. Soweit es sich um kleine Poststellen handelte, wurde „der finanziellen Bedeutung“ ein größerer Einfluß auf die Bestimmung der

Gehaltsklasse eingeräumt als dem Geschäftsumfange. Aber dies hatte auch seine Grenze. So z. B. trat der Postkommissar Freiherr von Laßberg 1863 dem Postexpeditor Bentzelberg in Schlangen darin bei, daß er außerstande sei, 3 Ortsbestellungen täglich und 4 Gänge wöchentlich aufs Land für die ihm dafür bewilligten 60 rf jährlich auszuführen und die Verwaltung der Postexpedition einschließlich des Bestelldienstes bei täglich 4 Expeditionen, 9 Brief- und Frachtkartenschlüssen für 6 Sgr. 6 Pf. täglich — also für rund 180 rf. — zu besorgen, weil selbst bei kleinen Postexpeditionen „ziemlich der ganze Tag daran zu wenden ist, wenn sie in Ordnung gehalten werden sollen.“

Beamte im Hauptberuf waren bei Taxis die Postmeister in Detmold und Lemgo sowie die daselbst beschäftigten Sekretäre, Assistenten und Praktikanten. Die Postexpediture galten anfangs allgemein nicht als hauptberufliche Beamte, bei ihnen bildete der Postdienst lediglich einen Nebenerwerb, auch wurden sie nur widerwillig angenommen. Waren sie, wie das bei vielen Poststellen der Fall war, im Laufe der Jahre durch Ansteigen des Verkehrs auch tatsächlich vollbeschäftigt, so konnten sie gleichwohl keine Vollbeamte werden. Wurden Postexpediture in den Ruhestand versetzt oder starben sie im Dienst, dann erhielten sie oder ihre Witwen an Stelle von Ruhegehalt oder Witwengeld lediglich eine kleine Gnadenbewilligung.

Für alle taxischen Beamten galt aber gleichmäßig die Verpflichtung, im Falle ihrer Verheiratung bei ihrem Landesherrn, dem Fürsten zur Lippe, und bei ihrem Dienstherrn, dem Fürsten Taxis, den Heiratskonsens einzuholen. Taxis entschied erst dann, wenn der landesherrliche Verehelichungskonsens vorlag.

Die Unterbediensteten standen zum Vorsteher der Poststelle jahrzehntelang nur im Privatverhältnis und wurden aus dem Amtskostenbeitrag bezahlt. Sie waren durchweg Ortseingesessene, die neben dem Postbüro bzw.

Bestelldienst noch anderweitiger Tätigkeit nachgingen. Sie mußten ihrem Dienstherrn aber eidlich treue Dienst-
erfüllung geloben, auch wurden alle ihre Dienstobliegen-
heiten einzeln in ihren Diensteid*) aufgenommen:

Weibliches Bestellpersonal, wie es anfangs in Lippe
mehrfach von den Postexpeditoren eingestellt worden

*) Es erscheint für die gewissenhafte Auffassung des Dienstes
in damaliger Zeit wohl der Mühe wert, eine solche eidliche Ver-
pflichtung wörtlich anzuführen:

„Protokoll, abgehalten Schwalenberg am 5. Mai 1856.

Nachdem der hiesige Einwohner August Mühlenbein von
dem Fürstlichen Postexpeditor Tausch auf dem Wege Privat-
übereinkommens als Briefträger für die Orts- und Land-
bestellung angenommen ist, wurde jener zur Verpflichtung auf
heute vorgeladen und darüber folgende Verhandlung gepflogen:

Dem Erschienenen, August Mühlenbein, wurde eröffnet,
daß er in seiner Eigenschaft als Privat-Briefträger eidlich zu
geloben habe, in Ausübung seines Dienstes sowohl seinem
Dienstherrn, dem Postexpeditor Tausch, sowie auch den vor-
gesetzten Postbehörden den schuldigen Gehorsam zu leisten,
allen Schaden von der Fürstlichen Postanstalt soviel immer
möglich abzuwenden, dagegen deren Bestes nach Kräften zu
befördern, die ihm zur Bestellung überliefert werdenden
Briefe, Fahrpost-Sendungen und sonstigen Effekten sicher, un-
eröffnet und mit möglichster Aufmerksamkeit an die Adressaten
auszutragen, die Empfänger der Briefe und Effekten nicht zu
übernehmen, sondern sich genau nach den auf den Adressen
vorgezeichneten Taxen zu achten, die eingehobenen Porto-
beträge prompt abzuliefern, und überhaupt alles pünktlich zu
leisten, was von einem treuen Briefträger verlangt werden
kann.

Nachdem August Mühlenbein angelobt und durch Hand-
schlag bekräftigt hatte, daß er diesem allen nachkommen wolle,
sprach derselbe unter aufgehobenen drei ersten Fingern der
rechten Hand deutlich nachfolgende Stabung:

daß ich allen demjenigen, was mir soeben vorgehalten wor-
den, und ich auch wohl verstanden habe, stets fest und un-
verbrüchlich nachkommen will, also gelobe und schwöre ich,
so wahr mir Gott helfe, und sein heiliges Wort!

Zur Bestätigung unterzeichnet

in fidem

gez. Aug. Mühlenbein.

gez. Frhr. von Laßberg

Fürstlicher Post-Commissair.“

war, wurde später nicht mehr zugelassen. Im Juni 1858 wurde sogar lediglich mit Rücksicht auf das Verbot, weibliches Bestellpersonal zu verwenden, von der taxisschen Generalpostdirektion für den Postexpeditor Tausch in Schwalenberg eine Erhöhung des Amtskostenbeitrags beim Fürsten Taxis befürwortet.

Die Post aufs Land wurde in der Regel wöchentlich dreimal abgetragen, die Bestellgänge waren dabei derart eingerichtet, daß jedesmal ein Weg von höchstens neun Stunden zurückgelegt wurde. Lagen für einen Ort keine Postsachen und keine Zeitungen vor, dann brauchte ihn der Landbesteller auch nicht zu begehen.

Die Poststellen in Lippe wurden regelmäßig vom Postkommissar besucht und revidiert, daneben erschienen aber aus besonderem Anlaß auch Beauftragte der taxisschen Generalpostdirektion, namentlich dann, wenn es sich um einschneidende Maßnahmen im Postfuhrdienst bei mehreren lippischen Stationen handelte sowie um Festsetzung des Fixums oder des Amtskostenbeitrags für einzelne Poststellen, sobald Taxis glaubte, vom Antrage des Postkommissars abweichen zu müssen. Diese Sonderbeauftragten erhielten von der Generalpostdirektion jedesmal einen „Vorweis“, der sie ermächtigte, sich bei Ausführung ihres Auftrags der taxisschen ordinären Posten und erforderlichenfalls auch der Dienstfreifahrten der taxisschen Posthaltereien zu bedienen. Sie hatten sich dann aber jedesmal zunächst mit dem Postkommissar in Verbindung zu setzen.

Die Personalnot bei Taxis war oft sehr groß, weil ausgebildete Vertreter nirgends vorhanden waren. In Krankheitsfällen mußte zumeist Personal aus Detmold und Bückeburg vorübergehend aushelfen. Erst 1862 gelang es dem Postkommissar von Laßberg, einen Beamten aus Biebrich für Vertreterzwecke nach Detmold zu bekommen. Damals war weder beim Oberpostamt in Cassel noch bei den Poststellen in den Hansestädten und im Landgrafentum Hessen ein Beamter verfügbar. Der

Grund für die auffällige Erscheinung, daß sich in den lippischen Fürstentümern keine Anwärter finden ließen, lag in deren schlechter Bezahlung. Ein junger Mann aus Lemgo, den von Laßberg nach vieler Mühe ermittelt hatte, trat im letzten Augenblick wieder zurück, weil ihm seine Annahmehedingungen zu ungünstig waren.

Die von Taxis am 1. Januar 1852 eingeführten Briefmarken sollten nicht mit dem Aufgabestempel, sondern mit dem ringförmigen Markenentwertungstempel bedruckt werden. Der Aufgabestempel war neben dem Ringstempel abzudrucken.

Vor der Einführung der Freimarken wurden nur Ortsstempel (in runder, viereckiger, halbkreisförmiger Form oder rechteckige Stempel ohne Randeinfassung) benutzt. Nach Einführung der Freimarken wurden zu deren Entwertung sogenannte Ringstempel hergestellt. Die ersten Vierringstempel (Versuchsstempel) hatten keine Nummer, die späteren trugen die beiden letzten Ziffern der Jahreszahl und die letzten für jedes Postamt bzw. für jede Expedition eine besondere Zahl in der Ringmitte. Die taxische Post verwendete insgesamt die Zahlen von 1—424. Trotz der ausdrücklichen Anordnung wurden oft nicht die Ringstempel, sondern die Ortsstempel zur Entwertung benutzt. Dies war namentlich in Lemgo, Schlangen und Schötmar der Fall. Ringstempel aus diesen Orten sind daher besonders selten.

Bei den Postanstalten des Fürstentums waren in den Jahren 1852—1867 mit alleiniger Ausnahme der Postexpedition Hohenhausen, die mit einem Dreiringstempel ausgerüstet war, nur Vierringstempel in Gebrauch.*)

*) Die Ausführungen über die Stempel sowie das Verzeichnis der in Lippe verwendeten Nummern verdanke ich der Freundlichkeit des Herrn Direktor Carl Dieckmann in Bad Pyrmont, der die Geschäftsstelle des Philatelisten-Verbandes „Westfalen“ leitet und als Autorität auf dem Gebiete der Postaufgabestempel der altdeutschen Staaten gilt.

Den Poststellen in Lippe waren im einzelnen folgende Nummern zugewiesen:

Nr.	Ort	Bemerkungen
316	Alverdißien	Postexpedition (seltener Stempel)
317	Barntrup	desgl.
318	Blomberg	desgl.
319	Böfingfeld	desgl.
321	Detmold	Postamt
322	Horn	Postexpedition
323	Lage	desgl. (seltener Stempel)
324	Langenholzhausen	desgl.
325	Leingo	Postamt (seltener Stempel)
326	Derlinghausen	Postexpedition
327	Rischenau	desgl. (seltener Stempel)
328	Salzuflen	desgl.
329	Schieder	desgl. (seltener Stempel)
330	Schlangen	desgl.
331	Schötmar	desgl.
332	Schwalenberg	desgl.
334	Varenholz	desgl.
350	Weinberg	vor Errichtung der Postexpedition Postablage von Detmold (Stempel sehr selten)
393	Hohenhausen	Postexpedition

Die Briefmarken stellten nur die Gebühr für die Beförderung dar. Daneben wurden am Bestimmungsorte noch Zustellgelder in Höhe von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Sgr. erhoben, die bis zum Jahre 1864 den Vorstehern der Poststellen auflossen, von da ab aber für Taxen erhoben und durch entsprechende Erhöhung des Adjutums abgegolten wurden.

Die Briefftaxen für die lippischen Poststellen waren einheitlich festgesetzt und zwar derart, daß sie für Orte in den deutschen Staaten feststanden, für Orte nach Übersee, auch nach England, aber nur bis zur Seeküste — bei Briefen nach den französischen Kolonien bis zur französischen, bei solchen nach den holländischen Kolonien bis zur holländischen Küste und bei solchen nach Spanien und Portugal bis zur französisch-spanischen Grenze — berechnet waren. Briefe nach den fremden Nachbarländern,

wie Dänemark, Frankreich, Holland, Belgien, Österreich konnten entweder nur bis zur Grenze freigemacht werden oder sie mußten für den ganzen Weg unfrei oder frei laufen. In der Nachbarschaft kostete z. B. ein einfacher Brief von Lemgo nach Bielefeld, Herford, Minden und Paderborn je 1 ggr., ein einfacher Brief nach Rinteln und Pyrmonst je $\frac{2}{3}$ ggr., ein solcher nach Blotho $\frac{1}{2}$ ggr. Nach Bremen und Osnabrück betrug die einfache Brieftaxe 2 ggr., nach Hamburg und Braunschweig 3 ggr., nach Karlsruhe (Baden) 6 und nach München $7\frac{1}{2}$ ggr. Nach Paris kostete ein einfacher Brief $10\frac{1}{2}$ ggr., nach Warschau $15\frac{2}{3}$ und nach Petersburg $18\frac{1}{6}$ ggr.

Verwickelt wurde die Berechnung der Briestaxen noch dadurch, daß für den Begriff des „einfachen“ Briefes — abgesehen von abweichenden Sätzen, die auf Transit-Verhältnissen und Verträgen beruhten — maßgebend waren

1. für den taxisschen Postbezirk die Gewichtsstufe von 1 Loth ausschließlich,
2. für Baden, Bayern, Württemberg, Schweiz und Österreich die Gewichtsstufe von $\frac{1}{2}$ Loth einschl.,
3. für Preußen, Hohenzollern, Anhalt und die Hansestädte die Gewichtsstufe von $\frac{3}{4}$ Loth einschließlich,
4. für Braunschweig, Hannover, Holland, Belgien, Norwegen, Schweden die Gewichtsstufe von 1 Loth einschließlich,
5. für das Ausland (z. B. Dänemark) kam wieder in Betracht, ob in einem Briefe mehrere andere Briefe eingeschlossen waren oder nicht. Es traten dann wieder abweichende Gewichtsabstufungen ein.

Erwähnenswert erscheint noch die Vorschrift, daß Taxis kein gebührenfreies Abholen der Fahrpostsendungen kannte, daß postlagernde Sendungen bei Taxis allgemein 3 Monate zur Abholung im Posthause bereitgehalten werden mußten und daß der Briefträger von keinem Korrespondenten um ein „Kreditieren oder Kontohalten“ von Portobeträgen angegangen werden

durfte. Die Notwendigkeit, die letztgenannte Vorschrift zu erlassen, läßt auf die Einbürgerung arger Mißstände hierin schließen.

Auch über die Passagierstuben dürfte noch ein Wort am Platze sein. Auf jeder Station mußte bestimmungsgemäß eine saubere, im Winter geheizte Stube im Posthause für den Aufenthalt der Reisenden bereitstehen. Sie herzugeben, war Sache des Vorstehers der Postanstalt, er erhielt die Entschädigung dafür in seinem Amtskostenbeitrag. Da dieser aber vielfach unzureichend war, trafen die Vorsteher ihrerseits Abreden mit den meist in der Nähe des Posthauses befindlichen Gasthöfen. Diese gaben dann wohl ein Zimmer her, ließen es aber, namentlich bei nachts verkehrenden Posten, oft nicht heizen und erst nach längerem Warten öffnen, weil sie bei dem geringen Verzehr der Nachtreisenden nicht auf ihre Kosten kamen.

Wie im Brief- und Paketverkehr, so stand die taxissche Post auch im Geldverkehr auf der Höhe ihrer Zeit. Als die preußische Post das heute noch im wesentlichen von der Deutschen Reichspost benutzte Postanweisungsverfahren am 1. Januar 1865 einführte, zögerte Taxis nicht, Preußen darin zu folgen. Die taxisschen Postanweisungen, zu denen die Formblätter unentgeltlich bei den Postanstalten und dem Bestellpersonal abgegeben wurden, waren bis 50 Taler innerhalb des Fürstlich Thurn und Taxisschen Postbezirks (ausschließlich Hohenzollern) zugelassen. Bis 25 Taler wurden 1 Sgr. und über 25 bis 50 Taler 2 Sgr. ohne Unterschied der Entfernung erhoben.

1849, als der Volkswirtschafts-Ausschuß der deutschen Nationalversammlung über die in bezug auf das Postwesen vorliegenden Anträge und Eingaben Bericht erstattete, besaß Taxis im Lande Lippe 17 Postanstalten, die eine Bevölkerung von damals 106 000 Köpfen versorgten. Taxis hatte weiter in Lippe und Kurhessen 419 Botenposten und ließ in beiden Staaten wöchentlich auf 3252

Meilen Fahr- und Reitposten verkehren. Wenn auch zuverlässige Mitteilungen über den Reinertrag der taris- schen Posten in Lippe nicht vorhanden sind, so läßt er sich für das Jahr 1848/49 aber immerhin auf rund 6200 Taler veranschlagen. Wird berücksichtigt, daß die lübische Post damals nur rund 5600 Taler jährlich an Reineinnahme abwarf, dann kann man erkennen, welche Bedeutung selbst in jenen verkehrsarmen Zeiten das Land Lippe für das deutsche Postwesen gehabt hat.
