

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

*) **Dienstherrschaftliche 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.

Landesherrschaftliche 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. Andererseits 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 Aerzen 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, Aerzen 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 Vervollkommenung 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 taxissche 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	Alverdissen	Postexpedition (seltener Stempel)
317	Barntrup	desgl.
318	Blomberg	desgl.
319	Bödingfeld	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	Salzufen	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-chen 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.
