

Karin Amtmann

Post und Politik in Bayern von 1808 bis 1850

Der Weg der königlich-bayerischen Staatspost
in den Deutsch-Österreichischen Postverein



Herbert Utz Verlag · München

Miscellanea Bavarica Monacensia

Dissertationen zur Bayerischen Landes- und Münchener Stadtgeschichte

Herausgegeben von Richard Bauer und Ferdinand Kramer
Schriftleitung: Horst Gehringer

Band 181

Titelabbildung: Der Postvertrag zwischen Bayern und Frankreich vom 15. Mai 1847. Er regelt nicht nur den Verkehr zwischen Bayern und Frankreich, sondern auch in andere europäische und außereuropäische Länder. Mit diesem Vertrag hat Bayern den Anschluß an das internationale Postnetz gefunden.

Umschlagfoto: © Hauptstaatsarchiv München · 2006

Zugl.: Diss., Bamberg, Univ.2004

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.
Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die
der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von
Abbildungen, der Wiedergabe auf photomechani-
schem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in
Datenverarbeitungsanlagen bleiben – auch bei nur
auszugsweiser Verwendung – vorbehalten.

Copyright © Stadtarchiv München · 2006

ISBN 3-8316-0619-6

Printed in Germany

Herbert Utz Verlag GmbH, München
089-277791-00 · www.utzverlag.de

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Einleitung	13
Der Weg zur Gründung der bayerischen Staatspost	33
Die postalische Entwicklung und das Ende des Alten Reiches	33
Die Anfänge der Nachrichtenübermittlung	33
Die Bedeutung des Hauses Thurn und Taxis (1490-1867)	35
Bayerische Intentionen und ihr Scheitern (1558-1803)	39
Die Zerstückelung des Postwesens in der Zeit des Rheinbundes	43
Der Rheinbund (1806-1813)	43
Die Lage Bayerns und der Konflikt mit Habsburg	46
Die neue Post im Königreich Bayern	56
Die Postfrage in den Verhandlungen des Wiener Kongresses	58
Der Strukturwandel der bayerischen Staatspost	67
Organisation und Verwaltung	67
Die Verwaltung und der Behördenaufbau	67
Die Postgesetzgebung	73
Das Postbudget	76
Übersicht Postetat:	85
Das Tarifwesen	86
Post und Politik — Die Postbeziehungen	93
Bayerns zur Schweiz	94
Bayerns zu Baden	101
Bayerns zu Preußen	109
Bayerns zu Österreich	117
Bayerns zu Frankreich	129
Post und Öffentlichkeit	136
Postreformforderungen	136
Postzwang	141
Post und Presse	146
Postüberwachung und Briefgeheimnis	172

Inhaltsverzeichnis

Post und Wirtschaft	188
Das wirtschaftliche Umfeld.....	188
Die wirtschaftspolitischen Forderungen	195
Post und Verkehrsverhältnisse	210
Post und Eisenbahn — Wahrung der Postregalien.....	222
Post und Finanzgewinn — staatliche Einnahmequelle?	230
Interessenpolitik im Deutschen Bund und Vereinheitlichungsbestrebungen im Postwesen.....	245
Die Post und die deutsche Frage — Das Ringen um den Postverein	250
Die Dresdener Postkonferenz (18.10.1847-03.02.1848)	250
Die Postverhandlungen bis zur Dresdener Konferenz	250
Bayern — Querelen um den Verhandlungsort.....	253
Die Dresdener Verhandlungen	260
Ergebnisse und Auswirkungen der Postkonferenz	266
Die Auswirkung der Dresdener Verhandlungen auf Bayern	269
Die Postfrage in der Zeit der Frankfurter Nationalversammlung	270
Die Post zwischen Landes- und Reichsgewalt	270
Die deutsche Postfrage und die Frankfurter Verfassung	273
Bayerns Stellung zur Postfrage in der Frankfurter Nationalversammlung	278
Ergebnisse und Auswirkungen der Frankfurter Verhandlungen.....	286
Die bayerische Verwaltungsreform.....	286
Die Gründung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten	286
Die bayerische Postreform	292
Vorbild für Bayern: Das englische Modell	298
Einflußnahme der Wirtschaft: Der Abgeordnete und Industrielle Sattler	303
Teil der Postreform: Die ersten deutschen Briefmarken	306
Vom partiellen Vereinsgebiet zu einem gesamtdeutschen Postgebiet	308
Der Weg in den Deutsch-Österreichischen Postverein.....	308
Die Vorgeschichte der Postvereinsverhandlungen.....	308
Bayern und die Vorverhandlungen.....	311
Die deutsch-österreichischen Postvereinsverhandlungen	313
Bayern und der Deutsch-Österreichische Postverein	316
Inhalt und Auswirkungen des Postvereinsvertrages vom 6. April 1850.....	317
Schlußbetrachtung	325

Inhaltsverzeichnis

Anhang.....	335
Zeittafel zur bayerischen Postgeschichte 1805-1851	335
Abkürzungen.....	340
Quellen- und Literaturverzeichnis.....	342
Ungedruckte Quellen.....	342
Gedruckte Quellen.....	344
Literatur.....	350
Lexikon.....	373
Register.....	375

„In der That sind die Posten
nichts anders, als eine Polizeianstalt
zur Bequemlichkeit des gemeinen Wesens
und [zur] Beförderung der Commerzien und Gewerbe“

(Johann Heinrich Ludwig Bergius)

Einleitung

Mit der Entstehung des „modernen bayerischen Staats“¹ im 19. Jahrhundert war die Verstaatlichung des Postwesens² letztlich unausweichlich. Die damalige Staatsauffassung fußte auf dem Gedanken der Zusammenfassung aller öffentlichen Gewalt in einer Hand und der Herstellung der Staatseinheit durch Erlangung der vollen Souveränität³,

¹ Zur Entwicklung des „modernen bayerischen Staates“ in Bayern vgl. MÖCKL, Karl: Der moderne bayerische Staat. Eine Verfassungsgeschichte vom aufgeklärten Absolutismus bis zum Ende der Reformepoche. (=Dokumente zur Geschichte von Staat und Gesellschaft in Bayern. Bd. 3,1). München 1979; ARETIN, Karl Otmar von: Bayerns Weg zum souveränen Staat. Landstände und konstitutionelle Monarchie 1714-1818. München 1976; siehe auch DIE BAYERISCHE STAATLICHKEIT. (=Dokumente zur Geschichte von Staat und Gesellschaft in Bayern. Bd. 3,2). Hrsg. v. Karl Bosl; unter Mitwirkung von Werner K. Blessing bearbeitet von Rolf Kiessling und Anton Schmid. München 1976; zum Begriff „moderner Staat“ vgl. SKALWEIT, Stephan: Der „moderne Staat“. Ein historischer Begriff und seine Problematik. (=Rheinisch-Westfälische Akademie der Wissenschaften. Geisteswissenschaften. Vorträge G 203). Opladen 1975. S. 12ff. sowie WEINACHT, Paul-Ludwig: Staat. Studien zur Bedeutungsgeschichte des Wortes von den Anfängen bis ins 19. Jahrhundert. (=Beiträge zur politischen Wissenschaft. Bd 2). Berlin 1968; nach soziologischer Definition besteht die moderne Staatlichkeit im „rationalen Anstalts- und kontinuierlichen Betriebscharakter“, mithin in der Begründung einer territorialstaatlichen Gerichts- und Verwaltungsorganisation, die von Beamten getragen wird. Vgl. hierzu v.a. WINCKELMANN, Johannes: Gesellschaft und Staat in der verstehenden Soziologie Max Webers. Berlin 1957. S. 39ff.; zu den historischen-politischen Rahmenbedingungen der Entstehung des modernen Staatsbayern vgl. gleichfalls BOSL, Karl: Die historisch-politische Entwicklung des bayerischen Staates. (=Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Bd. 7). Stuttgart 1981. 3. Aufl. S. XV-LXXI; SPINDLER, Max (Hrsg.): Handbuch der bayerischen Geschichte. Bd. 4,1; Bd. 4,2. München 1974/1975; Schmid, Alois (Hrsg.): Handbuch der bayerischen Geschichte. Bd. 4,1. München 2003. 2., völlig neu bearbeitete Auflage; BOSL, Karl: Bayerische Geschichte. München 1990. S. 191ff.; WEIS, Eberhard: Montgelas 1759-1799. Zwischen Revolution und Reform. München 1971; für die Einbettung der bayerischen Entwicklungen in den größeren deutschen und europäischen Zusammenhang siehe auch WEIS, Eberhard: Der Durchbruch des Bürgertums 1776-1847. Berlin 1978. S. 222ff.; NIPPERDEY, Thomas: Deutsche Geschichte 1800-1866. Bürgerwelt und starker Staat. München 1994. S. 11ff. sowie GRUNER, Wolf D.: Die deutsche Frage. Ein Problem der europäischen Geschichte seit 1800. München 1985. S. 46ff.

² WEIS, Eberhard: Die Begründung des modernen bayerischen Staates unter König Max I. (1799-1825). In: Handbuch der bayerischen Geschichte. Bd. 4,1. Hrsg. v. Max Spindler. München 1974. S. 3-86; hier S. 39 sowie WEIS, Eberhard: Die Begründung des modernen bayerischen Staates unter König Max I. (1799-1825). In: Handbuch der bayerischen Geschichte. Bd. 4,1. Hrsg. v. Alois Schmid. München 2003. 2., völlig neu bearbeitete Aufl. S. 4-126; hier S. 31.

³ Zum Souveränitäts- und Staatsbegriff vgl. u.a. JAHREISS, Hermann: Die Souveränität der Staaten. Ein Wort — mehrere Begriffe — viele Mißverständnisse. In: Die Entstehung des modernen souveränen Staates. (=Neue Wissenschaftliche Bibliothek. Bd. 17). Hrsg. v. Hanns Hubert Hofmann. Köln/Berlin 1967. S. 35-51; QUINT, Wolfgang: Souveränitätsbegriff und Souveränitätspolitik in Bayern. Von der Mitte des 17. bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. (=Schriften zur Verfassungsgeschichte. Bd. 15). Berlin 1971.

das heißt der unabhängigen Gewalt nach innen und nach außen.⁴ Geschlossenheit nach innen und Selbsterhaltung nach außen verlangten von der bayerischen Regierung die Durchsetzung zweier Prinzipien: Konkurrierende Gewalten im Land mußten ausgeschaltet werden, und der Wille der Regierung mußte als Staatswille überall einheitlich und gleichförmig durchgesetzt werden, auch im von München entferntesten fränkischen Ort.⁵ Anders gesagt, die Effektivität der staatlichen Normgebung und Normdurchsetzung mußte erheblich erhöht werden.⁶ Der Bevölkerung sollte ein Zusammengehörigkeitsgefühl vermittelt und gleichzeitig, besonders dem vorher nichtbayerischen Teil, eine auch emotionale Identifikation mit dem neuen Staatsbayern ermöglicht werden. Soziale Integration mußte gleichsam „Staatsintegration“ sein, und sollte gewissermaßen der Verbreitung einer „Staatsideologie“ dienen. Insofern hatten die Reformgesetze allesamt die Funktion einer Bekräftigung des Staatsmonopols und seiner effektiven und gleichförmigen Durchsetzung zum Zweck der Vereinheitlichung von Staat und Gesellschaft.⁷

⁴ Mit der Souveränitätsverleihung durch Napoleon war die Epoche deutscher Staatenwerdung, die im Westfälischen Frieden (1648) ihren Anfang genommen und den Landesfürsten den Weg zu einer Staatlichkeit freigegeben hatte, abgeschlossen. Diese Souveränitätsverleihung war den Herrschern von Bayern am 24. August 1805, Baden am 5. September 1805 und Württemberg am 5. Oktober 1805 in Vorverträgen bereits zu gesichert worden. Vgl. HOFMANN, Hanns Hubert: Adelige Herrschaft und souveräner Staat. Studien über Staat und Gesellschaft in Franken und Bayern im 18. und 19. Jahrhundert. (=Studien zur bayerischen Verfassungs- und Sozialgeschichte. Bd. 2). München 1962. S. 259. Zum modernen Staat allgemein vgl. JELLINEK, Georg: Allgemeine Staatslehre. Berlin 1914. 3. Aufl. S. 323-331; und zum modernen bayerischen Staat vgl. MÖCKEL: Staat.

⁵ Obschon der moderne bayerische Staat der Reformepoche die zusammengeführten Territorien überwölbte und die Verfassungen von 1808 und 1818 einen politischen Integrationsprozeß einleiteten, wirkte die historische Staatlichkeit der fränkischen, schwäbischen und Pfälzer Lande fort. Die Einheit Bayerns war keineswegs gesichert; noch 1848 traten die regionalen Unterschiede merklich hervor, freilich durch den deutschen Föderalismus gemäßigt. Vgl. MÖCKEL, Karl: König Ludwig I. und die Einheit des neuen Bayern. In: „Vorwärts, vorwärts sollst du schauen...“ Geschichte, Politik und Kunst unter Ludwig I. Bd. 9: Aufsätze. (=Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur. Nr. 9/86). Hrsg. v. Johannes Erichsen u.a. München 1986. S. 187-197; hier S. 187.

⁶ Dazu im einzelnen KNEMEYER, Franz-Ludwig: Regierungs- und Verwaltungsreformen in Deutschland zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Köln/Berlin 1970. S. 115-135; DEMEL, Walter: Der bayerische Staatsabsolutismus 1806/07-1817. Staats- und gesellschaftspolitische Motivation und Hintergründe der Reformära in der ersten Phase des Königreiches Bayern. (=Schriftenreihe zur bayerischen Landesgeschichte. Bd. 76). (Diss.). München 1983. S. 98f. sowie WEISS, Josef A.: Die Integration der Gemeinden in den modernen bayerischen Staat. Zur Entstehung der kommunalen Selbstverwaltung in Bayern (1799-1818). (=Studien zur bayerischen Verfassungs- und Sozialgeschichte. Bd. XI). München 1986. S. 86ff.; die administrative Integration reichte freilich nicht aus, um die „Neubayern“ mit „bayerischem Nationalgefühl“ zu beseelen. Vgl. dazu u.a. ENDRES, Rudolf: Die Eingliederung Frankens in den neuen bayerischen Staat. In: Probleme der Integration Ostschwabens in den bayerischen Staat. Bayern und Wittelsbach in Ostschwaben. (=Augsburger Beiträge zur Landesgeschichte Bayerisch-Schwabens. Bd. 2). Hrsg. v. Pankraz Fried. Sigmaringen 1982. S. 93-113; hier S. 97ff.

⁷ Aufgrund der territorialen Differenzierung bedurfte das neue Bayern der inneren Homo-

Diesem Zweck sollten viele spezielle Maßnahmen dienen, so auch die Verstaatlichung der Post, mit der „nationalbayerische“ Symbole bis in die tiefste bayerische (fränkische) Provinz drangen.⁸ Zugleich war für Bayern der Besitz einer eigenen Post ein Mittel, um die eben erst erhaltene volle Souveränität des bayerischen Königreichs vor dem Zugriff Napoleons zu schützen.⁹ So kam es 1808, zwei Jahre nach der Erhebung Bayerns zum Königreich und zwei Jahre nach Gründung des Rheinbundes — wenn auch von außen beschleunigt — nicht nur zur Schaffung einer Konstitution¹⁰, sondern, auch um der Gründung der von Napoleon geplanten Rheinbundpost zu entgehen, zur Gründung einer eigenen Staatspost, die man vom Hause Thurn und Taxis übernahm.¹¹

Was Bayern an der Thurn und Taxispost störte, war freilich auch die Spionage zugunsten Österreichs.¹² In der damaligen Zeit war es für die Regierungen selbstverständlich, die Korrespondenzen verdächtiger Personen prüfen zu lassen.¹³ Es war ein

genisierung. Vgl. dazu v.a. BLESSING, Werner K.: Staatsintegration als soziale Integration. Zur Entstehung einer bayerischen Gesellschaft im frühen 19. Jahrhundert. In: ZBLG 41 (1978). Heft 2/3. S. 633-700; DEMEL: S. 124-132; FISCHER, Stefan: Die Reise König Ludwig I. durch den Oberdonaukreis und ihre staatsintegrierende Funktion. In: ZBLG 55/1 (1992). S. 179-189 sowie FRIED, Pankraz (Hrsg.): Probleme der Integration Ostschwabens in den bayerischen Staat. Bayern und Wittelsbach in Ostschwaben. (=Augsburger Beiträge zur Landesgeschichte Bayerisch-Schwabens. Bd. 2). Sigmaringen 1982; KRAMER, Ferdinand: Bayern. In: Das Ende der Frühen Neuzeit im „Dritten Deutschland“. Bayern, Hannover, Mecklenburg, Pommern, das Rheinland und Sachsen im Vergleich. (=HZ. Bd. 37. Beihefte/Neue Folge). Hrsg. v. Werner Buchholz. München 2003. S. 5-24; hier S. 13f.

⁸ Vgl. etwa NOLTE, Paul: Staatsbildung als Gesellschaftsreform. Politische Reformen in Preußen und den süddeutschen Staaten 1800-1820. (=Historische Studien. Bd. 2). Frankfurt a. M./New York 1990. S. 130ff.

⁹ Vgl. Kapitel II, 2.1 (Der Rheinbund) dieser Arbeit.

¹⁰ Besonders für die Staaten des „Dritten Deutschland“ wurde der Verfassungsprozeß als Vorgang der äußeren und inneren Staatswerdung zur Überlebensfrage. Vgl. dazu HARTUNG, Fritz: Die Entwicklung der konstitutionellen Monarchie in Europa. In: HZ 159 (1939). S. 499-523; hier S. 499f.; MÖCKL, Karl: Die bayerische Konstitution von 1808. In: Reformen im rheinbündischen Deutschland. (=Schriften des Historischen Kollegs. Bd. 4). Hrsg. v. Eberhard Weis. München 1984. S. 151-167; hier 151ff.

¹¹ Zum Verlust der Postgerechtsame für Thurn und Taxis nach dem Zusammenbruch des Reiches; insbesondere dem bayerischen Weg vgl. v.a. HEUT, Anton: Die Übernahme der Taxisschen Reichsposten in Bayern durch den Staat. (=Deutsche Geschichtsbücherei. Bd. 4). München 1925.

¹² Die Praxis der Postüberwachung war natürlich auch für Metternich eine unentbehrliche Hilfe in der Außenpolitik. Vgl. MAYR, Josef Karl: Metternichs geheimer Briefdienst. Postlogen und Postkurse. (=Inventare Österreichischer staatlicher Archive. V. Inventare des Wiener Haus-, Hof- und Staatsarchivs). Wien 1935.

¹³ Schon Kaiser Maximilian soll sich der Briefüberwachung bedient haben, um die politischen Ränke der deutschen Fürsten kennenzulernen. Vgl. CROLE, Bruno Emil: Geschichte der deutschen Post von ihren Anfängen bis zur Gegenwart. Leipzig 1889. 2. Aufl. S. 425 und die taxisschen Postmeister standen schon während des 30jährigen Krieges in Verdacht Spione des Kaisers zu sein. Vgl. STEPHAN, Heinrich von: Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Ge-

offenes Geheimnis, daß man sich am Wiener Hof seit Jahrhunderten ebenfalls der Briefspionage als eines „diplomatischen Hilfsmittels“ bediente.¹⁴ Die Übernahme des Postwesens war also auch aus diesen sicherheitspolitischen Erwägungen¹⁵ heraus für Bayern zur Erlangung der vollen Souveränität spätestens seit 1805/06 beschlossene Sache. Denn die bayerische Regierung konnte sich nur als völliger Herr des Staates ansehen, wenn man alle „Polizeimittel, also auch die Posten in eigener Hand beisammen“ hatte.¹⁶

Daher übte sich der „Staat“ in Bayern speziell im Postwesen nicht lange in Zurückhaltung und suchte durch spezifische gesetzgeberische Maßnahmen jeden Übergriff von außen abzuwehren. Zu rechtfertigen war die Verstaatlichung der Post außerdem aus militärischen Gründen.¹⁷ Im Falle eines Krieges konnte zum einen die Übermittlung von Nachrichten aufrechterhalten und zum andern die Unabhängigkeit von anderen Postanstalten garantiert werden. Zusätzlich bekam der „moderne bayerische Staat“, wenn er den Postbetrieb in eigener Hand hielt, zugleich einen guten Überblick über die Nachrichtenströme im eigenen Land, den er, wenn es ihm notwendig erschien, durch Einblick in die Nachrichteninhalte auch steigern konnte.¹⁸ Überdies konnte mit dem Ende des Alten Reiches und der Erhebung Bayerns zum Königreich nun auch rechtlich der Aufbau einer eigenen Staatspost von Seiten des Kaisers nicht mehr verhindert werden.¹⁹

genwart. Glashütten im Taunus 1976. (Unveränderter Nachdruck der Ausgabe Berlin 1859). S. 40; ebenso GÖRS, Gustav: Thurn und Taxissches Postwesen, sein Regal und die Ursachen der Ablösung des Regals. (Diss.). Rostock i. M. 1907. S. 30. Und unter Kaiser Leopold wurde dieses Verfahren der Brieföffnung schließlich in ein System gebracht. Auf diese Weise bediente sich der Wiener Hof über Jahrhunderte der Briefspionage, um hinter das Geheimnis anderer Höfe zu gelangen. Vgl. dazu CROLE: S. 426.

¹⁴ Nach Crole erreichte die Briefspionage der Taxis ihren Höhepunkt zur Zeit des Wiener Kongresses; parallel zu den Kongressverhandlungen hatte man in einem Flügel der Wiener Hofburg sogar ein „schwarzes Cabinet“ eröffnet. Vgl. GÖRS: S. 30f.; ebenso CROLE: S. 428ff.; S. 434f.

¹⁵ Rechberg sollte etwa aus sicherheitspolitischen Gründen, bestimmte Berichte nicht mehr der österreichischen Post anvertrauen, sondern durch einen eigenen Kurier bis zur nächsten bayerischen Poststation bringen lassen. (Instruktion an Rechberg vom 30. März 1812); in: KLEMMER, Lieselotte: Aloys von Rechberg als Bayerischer Politiker (1766-1849). (=MBM 60). (Diss.). München 1975. S. 40f.

¹⁶ (Gutachten Aretins von 1806); gedruckt bei: HELBIG, Joachim: Bayrische Postgeschichte 1806-1870. Grundlagen zur Interpretation altdeutscher Briefe. Nürnberg/München 1991; hier Teil II. S. 3; S. 7; Träger der Souveränität war der abstrakte Staat, nicht mehr der Fürst. Vgl. MÖCKL: Staat. S. 100; S. 152ff.

¹⁷ Vgl. etwa Kapitel II, 2.2 (Die Lage Bayerns und der Konflikt mit Habsburg) und Kapitel III, 2.4 (Die Postbeziehungen Bayerns zu Österreich) dieser Arbeit.

¹⁸ Montgelas forderte etwa 1815 neben den üblichen Briefüberwachungen auch die Überwachung bestimmter durchgehender Korrespondenzen mit Frankreich. Vgl. (Hruby an Metternich vom 21. März 1815); ÖGB: Abt. 2. Bd. 1. Nr. 26. S. 35f.; v.a. Kapitel III, 3.4 (Postüberwachung und Briefgeheimnis) dieser Arbeit.

¹⁹ So auch BEUST, Joachim Ernst von: Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals und was deme anhängig überhaupt und ins besondere in Ansehung des Heil. Röm. Reichs Teutscher Nation... verfasst. 3 Bde. Jena 1747/48; hier 2. Bd. S. 27f. und SCHILLY, Ernst: Verkehrs- und Nachrichtenwesen. In: Deutsche Verwaltungsgeschichte. Bd. 1: Vom Spätmittelalter bis zum Ende

Namentlich seit dem 16. Jahrhundert hatte es in Bayern wiederholt Pläne zur Ausschaltung der kaiserlichen Reichspost gegeben.²⁰

Natürlich waren die Ergebnisse oder Absichten dieser staatlichen Abwehr speziell im Postwesen keineswegs immer benutzer- und wirtschaftsfreundlich. Staatliche Interventionen in das bayerische Postwesen nahmen bis in die 40er Jahre des 19. Jahrhunderts, je nach Situation und politischer Lage zeitweilig solche Gestalt an, daß der Unmut, vor allem der Handeltreibenden (Wirtschaftsbürgertum), ganz offen hervortrat.²¹ Derartige Agitationen werden um so deutlicher, wenn man den bayerischen Staat in seiner Gesamtheit betrachtet. Obendrein steigerten sich mit der Julirevolution von 1830 in Paris, dem Landtag von 1831 in München und den Festen von Hambach und Gaibach 1832 Kontrollbedürfnis und Mißtrauen des bayerischen Monarchen.²² Dies wirkte sich erklärlicher Weise auch auf die Postpolitik aus.²³

Freilich war die Politik ein wichtiger historischer Wegbegleiter der Post; sie hat die Post in wesentlichen Punkten geschaffen, genutzt, ausgebaut und weiterentwickelt. Daher ist es notwendig und lohnend, die Geschichte der Post aus einem mehr allgemeinen und nicht nur aus dem oft etwas verengten Blickwinkel der Kommunikationsgeschichte und der „reinen“ Postgeschichte (Philatelie oder Regionalgeschichte) zu betrachten. Die

des Reiches. Hrsg. von Kurt Jeserich u.a.. Stuttgart 1983. S. 448-467; hier S. 459.

²⁰ Vgl. u. a. HARTMANN, Heinrich: Die staatspolitische Bewertung des Besitzes einer Landespost in Bayern. In: ArchivPB 2 (1930). S. 65-106 sowie Kapitel II, 1.3 (Bayerische Intentionen und ihr Scheitern) dieser Arbeit.

²¹ Die wirtschaftspolitischen Maßnahmen der Staaten verstärkten freilich auch die Dynamik des Wirtschaftsbürgertums. vgl. u.a. MÖCKL, Karl: Wirtschaftsbürgertum im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert. Einleitung. In: Wirtschaftsbürgertum in den deutschen Staaten im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert. Büdinger Forschungen zur Sozialgeschichte 1987 und 1988. (=Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit. Bd. 21). Hrsg. von Ders. München 1996. S. 7-12; hier S. 8ff.

²² Diese politische Realität stellte die Visionen des bayerischen Monarchen auf eine harte Probe und erschütterte sein politisches Selbstverständnis. Mithin brachte die Zeit nach der französischen Julirevolution einen grundlegenden politischen Wandel. Vgl. u.a. MÖCKL: König Ludwig I. S. 191ff.; SPINDLER, Max: Die Regierungszeit Ludwig I. (1825-1848). In: Handbuch der bayerischen Geschichte. Bd. 4,1. Hrsg. v. Ders. München 1974. S. 87-223; hier S. 150ff.; MAYERLING, Eva Alexandra: Bayern nach der französischen Julirevolution. Unruhen, Opposition und antirevolutionäre Regierungspolitik 1830-33. München 1990; im allgemeinen hinzuweisen wäre hier noch auf das Verhältnis König Ludwig I. zum Staate Bayern bei GOLLWITZER, Heinz: König Ludwig I. und der bayerische Staat des 19. Jahrhunderts. Vortrag beim Festakt der bayerischen Staatsregierung aus Anlaß des 200. Geburtstages von König Ludwig I. In: ZBLG 49/3 (1986). S. 597-609 und MÖCKL, Karl: Ludwig I. und der „Staat“. (Beitrag zum Kolloquium „König Ludwig I. von Bayern. Fragen zur Forschung“ im Institut für Bayerische Geschichte an der Ludwig-Maximilians-Universität München am 3. Dezember 1993). In: ZBLG 58,1 (1995). S. 95-99; hier S. 96ff.

²³ Exemplarisch seien hier genannt: BÄUML, Michael: Staatspolitik, Presse und Post. Die Bedeutung des Postzwangs und Postzeitungsdebts für Staatspolitik und Presse in Deutschland. (Diss.). München 1931 und TREML, Manfred: Bayerns Pressepolitik zwischen Verfassungstreue und Bundespflicht (1815-1837). Ein Beitrag zum bayerischen Souveränitätsverständnis und Konstitutionalismus im Vormärz. (=Beiträge zu einer historischen Strukturanalyse Bayerns im Industriezeitalter. Bd. 16). (Diss.). Berlin 1977.

wesentliche Aufgabenstellung der vorliegenden Arbeit besteht nun darin, die spezifischen Wechselwirkungen und Abhängigkeiten zwischen der bayerischen Post und der bayerischen Politik unter den Königen Max I. Joseph (reg. 1806-1825), Ludwig I. (reg. 1825-1848) und Maximilian II. (reg. 1848-1864), speziell von der Gründung der bayerischen Staatspost (1808) bis hin zur Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins (1850) herauszuarbeiten.

Der mit dem Entstehen des modernen bayerischen Staates unausweichliche Integrationsprozeß des Postwesens in das bayerische Staatsgefüge soll vor dem Hintergrund der deutschen und europäischen Geschichte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts behandelt werden.

Mit der Verstaatlichung der Post wurde ebenfalls der öffentliche Personenverkehr²⁴ Sache des modernen bayerischen Staates, da die Post bekanntermaßen auch Menschen beförderte. Im Sinne der Staatenbildung sollte die „veränderte Gesellschaft“ nunmehr auch vom Staat geschützt werden. Damit hat der Staat Verantwortung und Sicherheit für die Beförderung von Nachrichten, Gütern und Personen²⁵ übernommen. Für deren Übermittlung beziehungsweise Transport bis zum Ausbau des Eisenbahnnetzes²⁶ nahezu

²⁴ Anfänge und Entwicklung des Personentransports in Europa u.a. bei BEHRINGER, Wolfgang: Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit. (=Veröffentlichung des Max-Planck-Instituts für Geschichte. Bd. 189). Göttingen 2003. S. 436ff.; mit der Regelung des Paßwesens im 19. Jahrhundert mußte jede Überschreitung der Landesgrenze vom Landesherren bewilligt werden. Zum Paßwesen in Bayern vgl. (VO vom 16. März 1809); RBl. Nr. 73. Sp. 1697-1712. Für Handels- und Fuhrleute gab es Sonderregelungen. Vgl. (VO vom 29. März 1805), RBl. Nr. 14. Sp. 480 und (VO vom 17. April 1805), RBl. Nr. 17. Sp. 527-520. Wandernde Handwerkersgesellen erhielten keine Pässe. Vgl. (VO vom 11. Oktober 1807); RBl. Nr. 45. Sp. 1610-1615; mit Ausnahme der nach Frankreich wandernden Handwerkersgesellen; diese erhielten ebenfalls einen Paß. Vgl. (VO vom 23. Oktober 1808); RBl. Nr. 64. Sp. 2585.

²⁵ Allgemein zur Geschichte der Personenbeförderung durch die Post vgl. u.a. KÜCHENHOFF, Klaus: Die Personenbeförderung durch die Bundespost und die Landesverkehrsverwaltung. (Diss.). Münster 1961. S. 7ff.; speziell zur Personenbeförderung im 19. Jahrhundert vgl. u.a. HERRMANN, Klaus: Die Personenbeförderung bei Post und Eisenbahn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Scripta Mercaturae 11 (1977). Heft 2. S. 3-25; hier S. 4ff.; zur Geschichte des europäischen Reisens u.a. mit der Post vgl. überdies NEUTSCH, Cornelius: Reisen um 1800. Reiseliteratur über Rheinland und Westfalen als Quelle einer sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Reiseforschung. (=Sachüberlieferung und Geschichte. Bd. 6). Hrg. v. Harald Witthöft u.a. (Diss.). St. Katharinen 1990. S. 40ff. und S. 127ff.

²⁶ In der Zeit zwischen 1620 und 1820 gab es kein höherentwickeltes Verkehrsmittel und somit auch keine Alternative zum Fahrpostwesen. Selbst mit der Einführung der überlegenen Infrastruktur Eisenbahn kam es in Deutschland zunächst zur Erhöhung des Postkutschenverkehrs als Zubringerdienste zu den Bahnhöfen. Vgl. hierzu ZORN, Wolfgang: Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs als Beitrag zur Entwicklung der „modernen Welt“. In: Studien zum Beginn der modernen Welt. (=Industrielle Welt. Bd. 20) Hrg. v. Reinhart Koselleck. Stuttgart 1977. S. 115-134; hier S. 122; BEHRINGER: Zeichen. S. 484; zur Expansion des deutschen Eisenbahnsektors in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts und die damit einhergehende Veränderungen im Personenverkehr und der ökonomischen Entwicklung vgl. u.a. FREMDLING, Rainer: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur. (=Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte. Bd. 2). Dortmund 1975.

einzig die königlich-bayerische Staatspost als wichtigste Verkehrseinrichtung zuständig war. Die Post hatte sich mittlerweile zu dem größten Beförderungsunternehmen entwickelt; dessen Aufgabenbereich hinsichtlich des Personen- und Güterverkehrs fröhens mit dem Eisenbahnaufkommen zurückging.²⁷

Da seit Beginn des 19. Jahrhunderts die Post in sämtlichen deutschen Ländern — in Bayern eben seit 1808 — Staatsanstalt oder ein vom Staat delegiertes Monopol war, stellt sich hier freilich auch die Frage, welche Rolle die Staatspost für den modernen bayerischen Staat als Instrument zur Steigerung der Staatseinnahmen spielte oder auch als Mittel der Wirtschafts- und Verkehrsförderung? Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Post hängen besonders im 19. Jahrhundert von der Qualität der Straßen ab, was die Notwendigkeit des Straßenbaus und damit die Weiterentwicklung der Infrastruktur im materiellen Sinne nach sich zog.²⁸ Von da her besteht für diese Studie zwischen dem Straßenbau und den Postdiensten nicht nur ein zeitlicher, sondern auch ein kausaler Zusammenhang. In diesem Zusammenhang muß auch nach der Rolle des Staates für den Ausbau einer Infrastruktur gefragt werden, die für die Beförderung der Post grundlegend war. Dabei soll der Blick auch auf die Entwicklung des wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Denkens der bayerischen Regierung und auf die öffentliche Diskussion darüber gerichtet werden.

Im Deutschland des 19. Jahrhunderts häuften sich Reformforderungen und Reformvorschläge für das Postwesen.²⁹ Die deutsche Zerrissenheit und der nationale Egoismus im Vormärz machten sich vor allem im Wirtschaftsbereich ungünstig bemerkbar. Besonders unzufrieden mit der postalischen Situation waren Handeltreibende und Wirtschaftszentren, selbst nach Gründung des Deutschen Zollvereins.³⁰ Nahezu alle For-

²⁷ Mit dieser Entwicklung änderte sich auch der Charakter der königlich-bayerischen Staatspost: von einem Transportunternehmen in ein Nachrichtenunternehmen. Vgl. Kapitel III, 4,4 (Post und Eisenbahn — Wahrung der Postregalien) dieser Arbeit.

²⁸ Eine brauchbare Zustandsbeschreibung der bayerischen Straßen im Etatjahr 1826/27 liefert der während seiner ersten Inspektionsreise erstellte Vortrag des Oberpostinspektors der königlichen Posten vom 1. Januar 1828; gedruckt in: ArchivPB 2 (1981). S. 305-308. Allgemein zum Ausbau der Straßen und ihrer unmittelbaren Auswirkung auf die Postdienste im Europa der Frühen Neuzeit siehe BEHRINGER: Zeichen. S. 512ff.; BEHRINGER: Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen. München/Zürich 1990. S. 126ff.; zum Chausseebau seit dem 18. Jahrhundert vgl. KAUFHOLD; Karl Heinrich: Mitteleuropa. Deutschland 1650-1850. In: Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Bd. 4. Hrsg. v. Iija Mieck. S. 575-578; zur deutschen Straßenbaupolitik in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts vgl. überdies THIMME, Paul: Straßenbau und Straßenpolitik in Deutschland zur Zeit der Gründung des Zollvereins 1825-1835. (=VSWG. 21. Beiheft). Stuttgart 1931.

²⁹ Vgl. Kapitel I (Einleitung); siehe auch Kapitel III, 3,1 (Postreformforderungen) dieser Arbeit.

³⁰ Die unmittelbare Verbindung zwischen der Qualität des Straßennetzes und der Entwicklung des Handels war allgemein bekannt. Dazu speziell und zur Straßenverkehrsinfrastrukturpolitik allgemein vgl. Kapitel III, 4 (Post und Wirtschaft) dieser Arbeit; MÜLLER, Uwe: Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts. (=Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 57). Berlin 2000. S. 199ff.; S. 224; CONZE, Werner (Hrsg.): Staat und Gesellschaft im deutschen Vormärz 1815-1848. (=Industrielle Welt. Bd.

derungen gingen bis Mitte des 19. Jahrhunderts dahin, die „unerträgliche Buntscheckigkeit“ der Tarife, der Beförderungswege sowie der hohen Tarifsätze durch Gründung einer Bundespost endlich zu beseitigen.³¹ Teil dieser Studie ist es nun herauszuarbeiten, wie Bayern mit diesen Forderungen umging und inwiefern Bayern diesen Forderungen gerecht wurde. Interessant scheint in diesem Kontext auch die Frage nach den Abhängigkeiten von Reformforderungen, Verwaltungsreformen und Modernisierungsprozessen.³²

Vor diesem Hintergrund stellt sich eine Reihe weiterer Fragen. So auch die nach den Bemühungen des modernen bayerischen Staates zur Förderung des Informationsflusses aber auch nach der Motivation, die eigentlich hinter allen Veränderungen, Neuerungen und Reformen im bayerischen Postwesen standen und warum diese schließlich *volens* doch einen Modernisierungsprozeß einleiteten. War die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzende Modernisierung des Postwesens bewußte Politik der bayerischen Regierung oder lediglich Begleiterscheinung der politischen Verhältnisse? Wie kam es zu einer Modernisierung der bayerischen Staatspost, wo lagen die Hemmnisse und wie wurden die jahrelangen Hemmungen schließlich doch noch überwunden? Fand am Ende unter Ludwig I. vielleicht eine ungewollte Modernisierung statt?

Es ist ausdrücklich keine weitere bayerische Postgeschichte intendiert. Vielmehr wird gefragt, wie der das Postwesen beeinflussende Prozeß der gesellschaftlichen und politischen Auseinandersetzung dominanter Interessengruppen die Entwicklung der bayerischen Staatspost beeinflusste. In klassisch historiographischer Vorgehensweise soll auch gefragt werden, welche Handelnde sich mit welchen Interessen an diesem Ausbau beteiligten. Da deren individuelle Motivation genauso die Entwicklung vorantrieben wie die gesellschaftlichen Bedingungen und Erwartungen der Zeit. Ergo darf hinter der Modernisierung der bayerischen Staatspost nicht das Wirken der Personen vernachlässigt werden, die als Mitglieder der Postverwaltung an der Entscheidungsbildung mitgewirkt haben. Vielleicht lassen sich Modernisierungsprozesse nur aus der Biographie von Einzelpersonlichkeiten befriedigend erklären. Die vorliegende Arbeit stellt den Versuch dar, den Modernisierungsprozeß der bayerischen Staatspost von 1808

1). Stuttgart 1962. S. 102ff.; S. 252.

³¹ SOMBART, Werner: Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts. Eine Einführung in die Nationalökonomie. Stuttgart 1954. 8. Aufl. S. 271f.

³² Zum Begriff der Modernisierung vgl. die Definition von Peter Flora: „Modernisierung bezeichnet primär den großen historischen Transformationsprozeß, der mit der Industriellen Revolution in England zwischen 1760 und 1830 und mit der politischen Französischen Revolution von 1789-1794 einsetzte und der heute die gesamte Welt erfaßt hat. Die Modernisierungsforschung steht daher vor der schwierigen Aufgabe, sowohl die historische Einmaligkeit als auch den systematischen Charakter dieses Prozesses zu erfassen“. In: FLORA, Peter: Modernisierungsforschung. Zur empirischen Analyse der gesellschaftlichen Entwicklung. (=Studien zur Sozialwissenschaft. Bd. 20). Opladen 1974. S. 13; Definitionen und Bezugspunkte von Modernisierung bei KRAFT, Susanne: Modernisierung und Individualisierung. Eine kritische Analyse ihrer Bestimmungen. (Diss.) Regensburg 1992. S. 25ff.; Zur Modernisierungstheorie siehe u.a. WEHLER, Hans-Ulrich: Modernisierungstheorie und Geschichte. (=Kleine Vandenhoeck-Reihe 1407). Göttingen 1975.

bis 1850 zu verdeutlichen. Um das grundsätzlich Neue, das die liberalen Reformen gleichwohl ermöglichten, besser verstehen zu können, beginnt die Darstellung mit einem kurzen Rückblick auf die unterschiedlichen Phasen der Nachrichtenübermittlung im allgemeinen und speziell der Entwicklung in Bayern.

Wegen der bereits erwähnten besonderen Bedeutung der Post für die Nachrichten-Güter- und Personenübermittlung sowie der damit verbundenen, nicht zu unterschätzenden Wirkung auf Staat und Gesellschaft kommt der Postgeschichte eine wichtige Bedeutung für die Geschichtsforschung zu.³³ Postgeschichte ist nicht nur Verwaltungsgeschichte, sondern eben auch Kommunikationsgeschichte sowie Kultur-, Sozial-, Wirtschafts- und nicht zuletzt politische Geschichte. Trotz oder vielleicht auch wegen dieser Stellung zwischen den Disziplinen, wird der Post von Seiten der Geschichtswissenschaft wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Postgeschichtsforschung betrieben vorwiegend Postangehörige und Philatelisten, wobei vielfach nur Teilbereiche bearbeitet wurden.³⁴ So entwickelte sich die Postgeschichte zu einem vergleichsweise abgeschlossenen Fachgebiet, obwohl einzelne Themenbereiche spannende Querverbindungen zur allgemeinen Geschichte sowie zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte ermöglichen.³⁵

Erkannt wurden die Bedeutung der Post und ihre Auswirkung auf Staat und Gesellschaft bereits von der Staatsrechtswissenschaft des 18. Jahrhunderts.³⁶ Mittels der Einrichtung der Postverbindungen wurde die Welt in ein neues Model gegossen, wie Johann Jacob Moser (1701-1785) es ausdrückt.³⁷ Nach dem Ende des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation 1806, mit dem auch der Reichspost ihre staatsrechtliche Basis entzogen war, trat in der Postliteratur anstelle der staatsrechtlichen ein volkswirtschaftlicher Aspekt in den Vordergrund. Klübers (1762-1837) Schrift über das Postwesen in Deutschland von 1811 war insoweit richtungsweisend.³⁸ Seiner Auf-

³³ Zur Bedeutung frühneuzeitlicher Medien für Struktur und Entwicklung der europäischen Gesellschaft vgl. BEHRINGER: Zeichen. Kap. II und Kap. III.

³⁴ Vgl. u.a. OHMANN, Fritz: Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Leipzig 1909. S. 261ff.; BEAL, Philip: A History of the Post in England from the Romans to the Stuarts. London 1998. S. 232f.; BEHRINGER: Zeichen. S. 29ff.

³⁵ LOTZ, Wolfgang (Hrsg.): Deutsche POSTgeschichte. Essays und Bilder. Berlin 1989. S. 8f.; BEHRINGER: Zeichen. S. 26.

³⁶ MOSER, Johann Jacob: Von denen kaiserlichen Regierungs-Rechten und Pflichten. Nach denen Reichs-Gesetzen und dem Reichsherkommen, wie auch aus denen Teutschen Staats-Rechts-Lehrern und eigener Erfahrung. Teil I (=Neues teutsches Staatsrecht. Bd. 5). Osnabrück 1967 (Neudruck der Ausgabe Frankfurt am Main 1772). S. 645ff. sowie PÜTTER, Johann Stephan: Erörterungen und Beyspiele des Teutschen Staats- und Fürstenrechts. Vom Reichspostwesen. Bd. 1. Göttingen 1790. BEUST: 3 Bde., Vgl. auch die Zusammenstellungen der Literatur über das Postwesen von PÜTTER, Johann Stephan: Litteratur des teutschen Staatsrechts. Göttingen 1783/1791; hier Bd. III. S. 576-588 und Bd. IV. S. 440-447.

³⁷ Johann Jakob Moser, der führende Reichspublizist des 18. Jahrhunderts, bezeichnete Franz von Taxis als Erfinder der Post und stellte ihn mit Christoph Kolumbus, dem Entdecker Amerikas, auf eine Stufe. Vgl. MOSER, Johann Jakob: Teutsches Staatsrecht. Fümfter Theil. Leibzig/Ebersdorff 1742. S. 262.

³⁸ KLÜBER, Johann Ludwig: Das Postwesen in Teutschland, wie es war, ist und seyn könnte.

förderung zur Wiedereinführung der „Reichspost“ unter Leitung des Fürsten von Thurn und Taxis in einem künftigen deutschen Bund begründete die Tradition der parteiichen Postgeschichtsschreibung.³⁹ Im wesentlichen war das Interesse der Autoren, die im 19. Jahrhundert über das Postwesen schrieben, auf die Verkehrsentwicklung gerichtet. Erstaunlich ist dabei das lebhaft geschichtliche Interesse der Postbeamten selbst, die als Autoren hervortraten.⁴⁰ Zu nennen ist hier vor allem die preußische Postgeschichte des Generalpostdirektors Heinrich (von) Stephan (1831-1897), die größtenteils auf archivalischen Quellen beruht und wertvolles statistisches Material enthält.⁴¹ Stephans Verherrlichung der preußischen Verhältnisse stellten andere deutsche Staaten entsprechende Werke entgegen.⁴² Wegen der Vielfalt der Posthoheiten war die Geschichtsschreibung

Erlangen 1811.

³⁹ MATTHIAS, Wilhelm Heinrich: Darstellung des Postwesens in den königlich preußischen Staaten. Berlin 1812. Vgl. auch MATTHIAS, Wilhelm Heinrich: Über Posten und Post-Regale mit Hinsicht auf Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde. 2 Bde. Berlin/Posen/Bromberg 1832. Er hatte in seiner Darstellung auf dem gleichen Gebiet wie Heinrich von Stephan gearbeitet. In seinem Werk über die Postkunde war er sogar über die Landesgrenzen hinausgegangen.

⁴⁰ STÄNGEL, Karl: Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung von seinem Ursprunge bis auf die neueste Zeit, nebst Erörterungen über das Verhältniß Preußens zu dem §13 des Reichsdeputationsschlusses von 1803, über das Postrecht Württembergs, und das rechtliche Verhältniß der Post zu Eisenbahnen. Stuttgart 1844; MÜLLER, Christian Friedrich: Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung. Quedlinburg/Leipzig 1847; HÜTTNER, G.F.: Beiträge zur Kenntnis des deutschen Postwesens. 2. Bde. Leipzig 1847. Hüttner war sächsischer Ober-Post-Secretär zu Leipzig; sein Werk besteht aus 2 Bänden. Im ersten Band werden die Posteinkünfte der deutschen und außerdeutschen Staaten untersucht und gegenübergestellt. Im zweiten Band vergleicht er die unterschiedlichen Taxen der einzelnen Staaten und analysiert bereits erschienene einschlägige Werke kritisch. Dabei arbeitet er Widersprüche heraus und betont, daß er mit Müllers Forschungsergebnissen nicht übereinstimmt und widerlegt die von Müller erstellten Tabellen bezüglich der Taxen. Zur anschaulichen Darstellung seiner Ergebnisse versucht er eine vergleichende und übersichtliche Zusammenstellung der einfachen Briefportosätze. HERZ, Johann: Die Post-Reform im deutsch-österreichischen Postvereine. Wien 1851. Dieses Buch beinhaltet die Erfahrungen, die der Autor Johann Herz während seiner Auftragsreisen unternahm. Er behandelt die Postverhältnisse und Postformen von Großbritannien, Belgien sowie das österreichische Postwesen mit den nach englischem Vorbild realisierten Postreformen.

⁴¹ STEPHAN: Geschichte.

⁴² LÖPER, Carl: Zur Geschichte des Verkehrs in Elsaß-Lothringen mit besonderer Berücksichtigung der Schifffahrt, des Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesens, nach archivalischen und anderen Quellen. Straßburg 1873; SCHAEFER, Gustav: Geschichte des Sächsischen Postwesens vom Ursprunge bis zum Übergang in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes. Nach archivalischen Quellen. Dresden 1879; FAULHABER, Bernhard: Geschichte der Post in Frankfurt a. M. In: Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst. (=Neue Folge. 10. Bd.). Frankfurt 1883. S. 1-248; KEESBACHER, K.: Beitrag zur Geschichte des Verkehrs bzw. Postwesens des Hoch- und Erzstifts Salzburg. Nach amtlichen Quellen bearbeitet. Salzburg 1886; RONGE, J.: Die Post und Telegraphie in Hamburg. Hamburg 1887; BRUNNER, Johann: Das Postwesen in Bayern in seiner geschichtlichen Entwicklung von den Anfängen bis zur Gegenwart. München 1900; WEBER, Friedrich: Post und Telegraphie im Königreich Württemberg. Stuttgart 1901; SCHUCHT, R.: Zur Geschichte des Postwesens in Braunschweig. In: ArchivPT 29 (1901). S. 113-122; RÜTHNING, Gustav: Geschichte der Oldenburgischen Post. Oldenburg 1902; GROSSE, Rudolf: Das Postwesen in der Kurpfalz im 17.

in Deutschland besonders ausgeprägt, im Kontext der nationalen „Invention of Tradition“ war sie jedoch ein gesamteuropäisches Phänomen.⁴³

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts wird die Reform des Postwesens Thema von Untersuchungen.⁴⁴ Zu den interessanten Arbeiten dieser Zeit gehören die Bücher von Praktikern des Postwesens wie Johann von Herrfeldt (1784-1849)⁴⁵: „Die Post-Reform ihr Anfang, Fortgang und die Mittel zu ihrer Vollendung“. Der Autor beleuchtet das Postwesen in Österreich⁴⁶, England⁴⁷ und Frankreich⁴⁸; erläutert eingeleitete Reformen und arbeitet für Deutschland einige erstrebenswerte Beispiele heraus. Neben Müller⁴⁹ und Hüttner⁵⁰ befaßte sich vor allem Gammius⁵¹ mit der Reform des Postwesens. In seinem Buch „Die deutsche Post-Reformfrage“ geht er besonders auf das Transport- und Münz-

und 18. Jahrhundert. Tübingen/Leipzig 1902; WEISE: Das bremische Postwesen bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes. In: ArchivPT (1907). S. 481-496.

⁴³ So BEHRINGER: Zeichen. S. 29; Vgl. u.a. WAUTERS, Jan: Les postes en Belgique avant la Révolution française. Paris 1874; CRUZADA, VILAMIL: Anales de los ordenanzas de correos de Espana. Tomo 1. Madrid 1879; BELLOC, Alexis: Les postes françaises. Recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation. Paris 1886; LETTINK, H.J.: De Ontwikkelings-Geschiedenis der Nederlandsche Postertijen, Breda 1888; OLSEN, Fr.: Det Danske Postvaesen. Kopenhagen 1889; VERDEGAY, Eduardo: Historia del Correo. Madrid 1894; REIS, Jean Pierre: Histoire des postes des télégraphes et des téléphones du Grand-Duché de Luxembourg. Luxembourg 1897; MELILLO, Enrico: Le Poste Italiana nel medio evo. Alta e media Italia. Rom 1904; zum Begriff siehe insbesondere THE INVENTION OF TRADITION. Hrsg. v. Eric J. Hobsbawm/Terence Ranger. Cambridge 1986.

⁴⁴ PATRIOTISCHE WÜNSCHE. Das Postwesen in Teutschland betreffend. Weimar 1814; BELEUCHTUNG der vor kurzem erschienenen Schrift: Patriotische Wünsche das Postwesen in Teutschland betreffend. Carlsruhe 1814.

⁴⁵ HERRFELDT, Johann von: Die Post-Reform ihr Anfang, Fortgang und die Mittel zu ihrer Vollendung. Frankfurt a. M. 1845. Johann von Herrfeldt entstammte einer Familie von Postsekretären im Reichspostamt Hildesheim.

⁴⁶ Zum Postwesen in Österreich vgl. u.a. AUS ALTEN POSTAKTEN. Quellen zur Geschichte der österreichischen Post, ihrer Einrichtung und Entwicklung. (=Zeitschrift für Post und Telegraphie). Hrsg. v. Eduard Effenberger. Wien 1918; EFFENBERGER, Eduard: Geschichte der österreichischen Post. Wien 1913.

⁴⁷ Zur englischen Postgeschichte des 19. Jahrhunderts vgl. ferner LEWIS, W.: Her Majesty's Mails. An Historical and Descriptive Account of the British Post-office. London 1864 und STAFF, Frank: The Penny Post 1680-1918. London 1964..

⁴⁸ Für die Zeit der französischen Revolution und das 19. Jahrhundert vgl. BELLOC.

⁴⁹ MÜLLER, Christian Friedrich: Ueber die Reform des Postwesens in Deutschland. Ein Beitrag zur Erörterung der Zeitfrage. Frankfurt a. M. 1843.

⁵⁰ HÜTTNER, G.F.: Die Centralisation der deutschen Posten. Denkschrift an die Hohe deutsche National-Versammlung zu Frankfurt. Leipzig 1848.

⁵¹ GAMMIUS, J.: Die deutsche Post-Reformfrage oder welche Hindernisse stehen einer zeitgemäßen Reform des deutschen Postwesens entgegen und wie sind sie zu beseitigen? Parchim/Ludwigslust 1846.

wesen, auf die Taxgebühren und Eisenbahn ein. Hier wird in ähnlichen Werken besonders auch das englische Vorbild (die Penny-Post)⁵² erörtert.

Ein verstärktes Interesse an der Postgeschichte entwickelte sich allerdings erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Dafür kennzeichnend sind die Darstellungen zur Geschichte der Post in den verschiedenen Territorien des Alten Reiches.⁵³ Der bayerische Postoffizial Hartmann⁵⁴ schrieb eine kurze Entwicklungsgeschichte der Posten, die allgemeine Grundzüge vermittelt. Im ausgehenden 19. Jahrhundert wandte sich das Interesse der Forschung den Anfängen der Postgeschichte im 16. und 17. Jahrhundert zu. Zu nennen sind hier vor allem die Werke des Thurn und Taxisschen Archivars Joseph Rübsam (1854-1927).⁵⁵

Durch die neue „Freizeitbeschäftigung“ der Postbeamten erschien seit der Staatsgründung in Deutschland (1871) nach ministeriellem Vorbild auch eine Vielzahl von Aufsätzen in den Amtsblättern; ab 1876 das „Archiv für Post und Telegraphie“ als Beilage zum Amtsblatt des Reichspostamtes.⁵⁶ Neben speziellen Nachrichten für Postbeamte erschienen hier zahlreiche für den Historiker wichtige Aufsätze. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges stagnierte die systematische deutsche Postgeschichtsforschung allerdings. Und in der Zwischenkriegszeit vermochte man nicht an die alten Forschungen anzuknüpfen, man begnügte sich mit allgemeinen Darstellungen der Postgeschichte. Die in Vereinen zusammengeschlossenen Postbeamten gründeten Postgeschichtszeitschriften. Eine erneute systematische Forschungsarbeit begann frühest wieder nach dem Zweiten Weltkrieg. Seither lag die Postgeschichtsforschung vor allem in den Händen der Gesellschaft für die Deutsche Postgeschichte in Berlin, die das Archiv für Postgeschichte herausgab.⁵⁷

⁵² Vgl. dazu v.a. STAFF.

⁵³ SCHAEFER: Geschichte. Das Werk beschäftigt sich mit dem Postwesen von den Anfängen des kurfürstlichen Territorialstaates bis zum deutsch-deutschen Krieg von 1866. Ebenfalls auf solider aktenmäßiger Grundlage fußt FAULHABER; Faulhabers Postgeschichte legt die Kämpfe zwischen Preußen, Hessen und Braunschweig auf der einen, der Taxisschen Post auf der anderen Seite dar.

⁵⁴ HARTMANN, Eugen: Entwicklungs-Geschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart mit besonderer Beziehung auf Deutschland. Leipzig 1868.

⁵⁵ Zur Geschichte des internationalen Postwesens im 16. und 17. Jahrhundert vgl. Historisches Jahrbuch 13 (1892), S. 15ff. München 1892; weitere Arbeiten Rübsams in: POSTGESCHICHTLICHE DOKUMENTE aus dem fürstlich Thurn und Taxisschen Archiv. 1504 bis 1866. (=Sonderdruck aus dem ArchivPT 11). (1910) und vor allem DALLMEIER, Martin (Hrsg.): Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501-1806. 3 Bde. (=Thurn und Taxis-Studien. Bd. 9). Hrsg. v. Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv und Hofbibliothek. Kallmünz 1977/1987; hier Teil 1: Quellen—Literatur—Einleitung. Kallmünz 1977, S. 28ff. und OHMANN.

⁵⁶ DEUTSCHES POSTARCHIV (1873-1875) und seine Fortsetzung: Archiv für Post und Telegraphie (ArchivPT) (1876-1940).

⁵⁷ Die Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte setzt die Tradition des seit 1876 erschienen „Archiv für Post und Telegraphie“ fort, dies als Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts. Hrsg. im Auftrag des Reichspostamts.

In Bayern wurde die Postgeschichte eigens durch die im November 1922 gegründete „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte“⁵⁸ mit der Herausgabe des zweimal im Jahr erscheinenden Periodikums „Archiv für Postgeschichte in Bayern“⁵⁹ betrieben. Zweck dieser Gesellschaft war einerseits die Ermittlung und Sichtung, andererseits die Bearbeitung der postgeschichtlichen Quellen in Archiven und Schriftwerken.⁶⁰ Das letzte „Kriegsheft“ des „Archivs für Postgeschichte in Bayern“ erschien im August 1943. Der Wiederaufbau gestaltete sich sehr schwierig. Erst zum 100. Geburtstag der ersten Bayerischen Briefmarke 1949, konnte die postgeschichtliche Arbeit wieder intensiviert und den Mitgliedern ein erstes Heft der Halbjahreszeitschrift zugestellt werden.

Nach Gründung der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte (GPD) im Jahr 1950 trat die weiterhin eigenständige bayerische Gesellschaft für Erforschung der Postgeschichte als kooperatives Mitglied der entsprechenden deutschen Gesellschaft bei. Mit den Postreformen von 1990 und 1995 schlossen sich die beiden Gesellschaften unter dem Namen „Deutsche Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte“ (DGPT) zusammen.⁶¹

Aus dem Bereich der allgemeinen Geschichte bieten die Forschungen von Karl Otmar Freiherr von Aretin zum Alten Reich wichtige Informationen.⁶² Für die Zeit des Rheinbundes und des Deutschen Bundes sind noch immer die Geschichtsschreiber Heinrich von Treitschke⁶³ und Franz Schnabel⁶⁴ maßgeblich. Zur bayerischen Politik

⁵⁸ Nach Übergang der bayerischen Post an das Deutsche Reich im Jahre 1921 fanden sich Interessierte der bayerischen Postgeschichte zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammen und gründeten im Dezember 1921 einen Ausschuß zur Erforschung der bayerischen Postgeschichte. Gefördert wurden diese Bestrebungen vom damaligen Staatssekretär und späteren Reichspostminister Stingl. Er rief 1922 die „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern“ ins Leben.

⁵⁹ Zunächst wurden 1922 und 1924 in Zusammenarbeit mit der Heimatzeitschrift „Bayernland“ drei Sonderhefte mit Beiträgen zur Postgeschichte herausgegeben und im Juni 1925 erschien das erste Heft „Archiv für Postgeschichte in Bayern“. Hrsg. in Verbindung mit der Oberpostdirektion München. Jhg. 1, 1925ff. Vgl. dazu NORTH, Gottfried: Verschmelzung der Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern mit der Deutschen Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte. In: DGPT 2 (1995). S. 98-106 und NORTH, Gottfried: 50 Jahre Gesellschaft für deutsche Postgeschichte/Deutsche Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte. In: DGPT 1 (1999). S. 7-13; hier S. 7ff.

⁶⁰ Das „Archiv“ sollte keine philatelistische Zeitschrift sein. Sofern es um geschichtliche Fragen ging, beschäftigte man sich allerdings auch mit der Briefmarke.

⁶¹ Beide Gesellschaften wurden seit 1950 von der Deutschen Bundespost — seit der Postreform 1990 durch die Deutsche Bundespost/Telekom — in Verbindung mit dem postalischen Museumswesen unterstützt. Mit der zweiten Postreform am 1. Januar 1995 wurden Postdienst, Telekom und Postbank in Aktiengesellschaften umgewandelt und die Museen der Deutschen Bundespost in eine selbständige Museumsstiftung Post und Telekommunikation eingebracht. Zu den einzelnen Schritten der Verschmelzung der beiden Gesellschaften vgl. u.a. NORTH: Verschmelzung, S. 98ff. und MADERHOLZ, Erwin: Ende und neuer Anfang. In: DGPT Süd 1 (1996). S. 5-9; hier S. 5ff.

⁶² ARETIN, Karl Otmar von: Heiliges Römisches Reich 1776-1806. Reichsverfassung und Staatssouveränität. 2. Bde. (=Veröffentlichung des Instituts für europäische Geschichte Mainz. Bd. 38). Wiesbaden 1967.

⁶³ TREITSCHKE, Heinrich von: Deutsche Geschichte im Neunzehnten Jahrhundert. 5 Bde. Bd. 1

sind besonders die Arbeiten von Karl Möckl⁶⁵, Michael Doeberl⁶⁶, Eberhard Weis⁶⁷, Max Spindler⁶⁸ und Otmar von Aretin wichtig.⁶⁹ Auskunft über die Zusammensetzung der bayerischen Beamtenschaft gibt die Arbeit von Walter Schär⁷⁰; für die bayerischen Gesandten ist die Arbeit von Jochen Rudschies heranzuziehen.⁷¹

Wertvolle Beiträge liefern ferner einige biographische Monographien. Zu nennen ist hier vor allem Gollwitzers wichtige politische Biographie Ludwig I.⁷² Für Max I. Jo-

(11. Aufl.); Bd. 2 u. 3 (9. Aufl.); B. 4 und 5 (8. Aufl.). Leipzig 1922-1925.

⁶⁴ SCHNABEL, Franz: Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert. 4. Bde. Freiburg 1929-1937. München 1987. (Nachdruck Freiburg i.Br. 1933).

⁶⁵ MÖCKL: Staat; MÖCKL: Konstitution; MÖCKL: König und Industrie. Zur Industrialisierungspolitik der Könige Max I. Joseph, Ludwig I. und Max II. In: Aufbruch ins Industriezeitalter. Bd. 2: Aufsätze zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns 1750-1850. (=Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur. Nr. 4/85). Hrsg. v. Rainer A. Müller. München 1985. S. 13-36; MÖCKL, Karl: Königtum und Hof Maximilians II In: König Maximilian II von Bayern 1848-1864. Hrsg. v. Haus der Bayerischen Geschichte. München 1988. S. 41-53.

⁶⁶ DOEBERL; Michael: Bayern und die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands. (=Abhandlung der Königlich Bayerischen Akademie der Wissenschaften 29/2). München 1915; DOEBERL, Michael: Ein Jahrhundert Bayerischen Verfassungslebens. München 1918. 2. Aufl.; DOEBERL, M.: Bayern und die Deutsche Frage in der Epoche des Frankfurter Parlaments. München/Berlin 1922; DOEBERL, M.: Rheinbundverfassung und bayerische Konstitution. (=Abhandlung der Bayerischen Akademie der Wissenschaften 5). München 1924; DOEBERL, M.: Bayern und das preußische Unionsprojekt. München/Berlin 1926; DOEBERL, Michael: Entwicklungsgeschichte Bayerns. Vom Westfälischen Frieden bis zum Tode König Maximilians I. Bd. 2. München 1928. 3. Aufl. und Bd. 3: Vom Regierungsantritt König Ludwig I. bis zum Tode König Ludwig II. mit einem Ausblick auf die innere Entwicklung Bayerns unter dem Prinzregenten Luitpold. München 1931.

⁶⁷ WEIS: Begründung I. S. 3-86, WEIS: Begründung II. S. 3-126; WEIS, Eberhard: Der Münchner Vertrag von 1816 zwischen Bayern und Österreich. In: Stimmen der Pfalz. 17 (1966). S. 4ff.

⁶⁸ SPINDLER (Hrsg.): Handbuch. Bde. 4,1 und 4,2; SPINDLER, Max: Das Kabinett unter König Ludwig I. In: Staat und Volkstum. (=Neue Studien zur bayerischen und deutschen Geschichte und Volkskunde). Diessen 1933. S. 318-330; SPINDLER, Max: Erbe und Verpflichtung. Aufsätze und Vorträge zur Bayerischen Geschichte. Hrsg. v. Andreas Kraus. München 1966; SPINDLER, Max: Die Pfalz in ihrem Verhältnis zum bayerischen Staat in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Festgabe für S.K.H. Kronprinz Rupprecht von Bayern. Hrsg. v. Walter Goetz. München 1953. S. 234-254.

⁶⁹ ARETIN, Karl Otmar von: Die deutsche Politik Bayerns in der Zeit der staatlichen Entwicklung des deutschen Bundes 1814-1820. (Masch. Diss.). München 1952; ARETIN, Karl Otmar von: Der Triasgedanke in Bayern nach 1815. In: Bayerische Symphonie. Bd. 1. (=Land und Volk — Geschichte und Staat). Hrsg. v. Herbert Schindler. München 1967. S. 404-414; ARETIN: Bayern.

⁷⁰ SCHÄRL, Walter: Die Zusammensetzung der bayerischen Beamtenschaft von 1806 bis 1918. (=Münchner Historische Studien. Abt. Bayerische Geschichte. Bd. 1). Kallmünz 1955.

⁷¹ RUDSCHIES, Jochen: Die bayerischen Gesandten 1799-1871. (=Materialien zur Bayerischen Landesgeschichte. Kommission für bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Bd. 10). München 1993.

⁷² GOLLWITZER, Heinz: Ludwig I von Bayern. Königtum im Vormärz. Eine politische Biographie. München 1986.

seph und Maximilian II. liegen noch keine zufriedenstellenden politischen Biographien vor.⁷³ In Biographien höchst unterschiedlicher Qualität sind die bedeutendsten Minister der Epoche, Montgelas⁷⁴, Wrede⁷⁵, Zentner⁷⁶, Armansperg⁷⁷, Oettingen-Wallerstein⁷⁸, Rechberg⁷⁹, Abel⁸⁰, Thon-Dittmer⁸¹ und Maurer⁸² erfaßt. Ein wichtiges Hilfsmittel stellte zudem Götschmanns Werk über das bayerische Innenministerium von 1825 bis 1864 dar.⁸³

In der bisherigen posthistorischen Literatur werden vor allem zeitliche oder thematische Einzelaspekte behandelt.⁸⁴ Das vom Titel her für unser Thema einschlägige Werk

⁷³ ADALBERT, von Bayern: Max I. Joseph von Bayern. Pfalzgraf, Kurfürst und König. München 1957. König Maximilian II von Bayern 1848-1864. Hrsg. v. Haus der Bayerischen Geschichte. Rosenheim 1988.

⁷⁴ WEIS: Montgelas I; WEIS, Eberhard: Maximilian Joseph Graf von Montgelas 1759-1838. In: Männer der deutschen Verwaltung. Köln/Berlin 1963. S. 59-78.

⁷⁵ WINTER, Alexander: Karl Philipp Fürst von Wrede als Berater des Königs Max Joseph und des Kronprinzen Ludwig von Bayern (1813-1825). (=MBM 7). München 1968 und BÖCK, Hanns-Helmut: Karl Philipp Fürst von Wrede als politischer Berater König Ludwig I. von Bayern (1825-1838). Ein Beitrag zur Geschichte der Regierung König Ludwig I. (=MBM 8). München 1968.

⁷⁶ DOBMANN, Franz: Georg Friedrich Freiherr von Zentner als bayerischer Staatsmann in den Jahren 1799-1821. (=Münchner Historische Studien. Abt. Bayerische Geschichte. Bd. VI.). Kallmünz 1962.

⁷⁷ ARMANSBERG, Roswitha Gräfin von: Joseph Ludwig Graf von Armansperg. Ein Beitrag zur Regierungsgeschichte Ludwig I. von Bayern. (=MBM 67). München 1949 (Masch. Diss.). 1976 im Druck erschienen.

⁷⁸ DCSACSOVSZKY, Valeria D.: Das Ministerium des Fürsten Ludwig von Öttingen-Wallerstein 1832-1837. (Diss.). München 1932; überholt durch die Biographie von ZUBER, Karl Heinz: Der „Fürst Proletarier“ Ludwig von Oettingen-Wallerstein (1791-1870). Adeliges Leben und konservative Reformpolitik im konstitutionellen Bayern. (=ZBLG. Beiheft 10. Reihe B). München 1978.

⁷⁹ KLEMMER: Rechberg.

⁸⁰ GOLLWITZER, Heinz: Ein Staatsmann des Vormärz: Karl von Abel 1788-1859. Beamtenaristokratie — Monarchisches Prinzip — Politischer Katholizismus. (=Schriftenreihe der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Bd. 50). Göttingen 1993; LIEBHART, Wilhelm: Der Minister von Abel. In: König Ludwig I. von Bayern und seine Zeitgenossen. Hrsg. v. Ders. Frankfurt a. M. u.a. 2003. S. 125-134.

⁸¹ FINKEN, Ursula: Gottlieb Freiherr von Thon-Dittmer 1802-1853. Politische Biographie eines bayerischen Frühliberalen. (=Regensburger Historische Studien. Bd. 13). (Diss.). Kallmünz 1990.

⁸² DICKOPF; Karl: Georg Ludwig von Maurer 1790-1872. Eine Biographie. (=Münchner Historische Studien. Abt. Neuere Geschichte. Bd. 4). Kallmünz 1960.

⁸³ GÖTSCHMANN, Dirk: Das bayerische Innenministerium 1825-1864. Organisation und Funktion, Beamtenschaft und Politischer Einfluß einer Zentralbehörde in der konstitutionellen Monarchie. (=Schriftenreihe der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Bd. 48). Göttingen 1993.

⁸⁴ HARTMANN; Bewertung. S. 65ff.; HARTMANN, Heinrich: Zur Geschichte der politischen Kämpfe um die Bayerische Post. In: ArchivPB 2 (1956). S. 45-68 und VEH, Otto: Bayern und die Einigungsbestrebungen im deutschen Postwesen in den Jahren 1847-1850. (Diss.). München 1933.

Joachim Helbig⁸⁵ „Bayerische Postgeschichte 1806-1870. Grundlagen zur Interpretation altdeutscher Briefe.“ (1991) geht im wesentlichen nur bis zum Jahre 1842 und verfolgt vor allem auch einen philatelistischen Zweck, nämlich die Entschlüsselung der Postvermerke auf Briefen, da heute auch Briefe aus der Zeit der Vorphilatelie zu einem umfangreichen Sammelgebiet geworden sind. Die letzte Gesamtdarstellung zur bayerischen Postgeschichte schrieb Johann Brunner⁸⁶ 1900. Er geht in seinem Werk jedoch nur sehr oberflächlich auf die Beziehungen zwischen Politik und Postwesen ein und verzichtet weitgehend auf Quellennachweise. Anton Heut⁸⁷ beleuchtet in seiner Arbeit von 1925 die frühe Zeit bis zur Übernahme der taxisschen Posten durch den bayerischen Staat im Jahr 1808 mit Schwerpunkt auf der rechtlichen Situation dieses Vorganges. Durch die Einbeziehung der allgemeinen politischen Verhältnisse in die postalischen Entwicklungen liefert sein Werk einen wertvollen Beitrag zur bayerischen Postgeschichte. Die Bedeutung des Postzwangs und Postdebts für Staatspolitik und Presse in Deutschland hat Michael Bäuml⁸⁸ zum zentralen Thema seiner Arbeit gemacht.

Die allgemeine historische Handbuchliteratur beschäftigt sich nur am Rande mit Postgeschichte. Am ehesten findet sich Postgeschichtliches noch als Teil der Rechts- oder Verfassungsgeschichte mit festem Blick auf das Wirken der Thurn und Taxis. Epochenübergreifend wurde Postgeschichte zuletzt im Rahmen der Verwaltungsgeschichte⁸⁹ neu systematisiert. Die Methoden- und Fächervielfalt innerhalb der modernen Geschichtswissenschaft hat in letzter Zeit auch andere Zugänge geschaffen⁹⁰, so manche Betriebs- und Institutionsgeschichte beschäftigt sich auch mit der Geschichte der Postbetriebe.⁹¹

Abschließend seien noch einige allgemeine Bemerkungen zu neueren Tendenzen der Postgeschichtsschreibung angefügt. Einige neue Werke zur Postgeschichte versuchen, für die Postgeschichte und deren Integration in den Interessenkreis der allgemeinen Geschichtswissenschaft neue Anregungen zu geben. Nach Thomas Werner⁹² hat sich bei der Beschäftigung mit der Postgeschichte eine „ahistorische Denkweise“ herauskristal-

⁸⁵ HELBIG: Postgeschichte.

⁸⁶ BRUNNER: Postwesen.

⁸⁷ HEUT.

⁸⁸ BÄUML: Staatspolitik.

⁸⁹ SCHILLY: Bd. 1. S. 448-467; SCHILLY, Ernst: Nachrichtenwesen. In: Deutsche Verwaltungsgeschichte. Bd. 2: Vom Reichsdeputationshauptschluß bis zur Auflösung des Deutschen Bundes. Hrsg. v. Kurt Jeserich u.a. Stuttgart 1983. S. 257-285. Schillys Beiträge zur verwalungshistorischen und rechtlichen Grundlage der Postorganisation liefern einschlägige Ausführungen, die eine quellengestützte Detailuntersuchung freilich nicht ersetzen können.

⁹⁰ BEHRINGER: Zeichen.

⁹¹ HESSE, Jan-Otmar: Im Netz der Kommunikation. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 1876-1914. (=Schriftenreihe zur Zeitgeschichte für Unternehmensgeschichte. Bd. 8). München 2002.

⁹² WERNER, Thomas/GLASER, Hermann: Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation. Heidelberg 1990.

lisiert. Eine derartige Vorgehensweise vermisst er auch bei Lotz⁹³, der sein Werk als einen „exemplarischen Versuch“ betrachtet, konstruktiv „Themen der Postgeschichte in die allgemeine Historie einzuordnen“. Heimann⁹⁴ meint, „ein solches Vorhaben hat aber notwendigerweise bereits bei den Entstehungsbedingungen jener disparaten Forschungspraxis anzusetzen. Man wird hier rasch auf verkümmerte Traditionen fachspezifischer Paradigmenwechsel und auch auf ordnungspolitische Maximen stoßen, die diese Disparität erst wachsen ließen.“ Die Autoren im Umfeld der Deutschen Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte in der Zeitschrift „Post- und Telekommunikationsgeschichte“ und den Veröffentlichungen der regionalen Vereine mit vielen quellengestützten Darstellungen lieferten aufhellende Beiträge zur Postgeschichte, blieben aber bis auf wenige Ausnahmen sehr ausschnitthaft und rudimentär.

Trotz dieses historiographischen Defizits zeichnen sich einige Neuerscheinungen dadurch aus, daß sie weniger theoretischen Überlegungen folgen, als vielmehr einem erweiterten Begriff von Post und so auch Inhalte der Postgeschichte erläutern. Dazu gehören die Werke von Thomas Werner und Hermann Glaser⁹⁵ „Die Post in ihrer Zeit“ und die Monographie von Wolfgang Behringer⁹⁶ „Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen“ sowie der von Hans Pohl⁹⁷ herausgegebene Sammelband zur Kommunikationsgeschichte, in denen die Postgeschichte auf unterschiedliche Weise als Synthese multifaktoreller Elemente sichtbar wird. Ein derartiger Ansatz scheint erfolgversprechend, da er die Möglichkeit bietet, Postgeschichte inhaltlich aufzufüllen und stärker zu strukturell differenzierenden Aussagen über die Wirkungsgeschichte von Post zu kommen. Maßstab und Vorteil der angestrebten Verknüpfung von Postgeschichte und Allgemeiner Geschichte ist darin zu sehen, die Postgeschichte umfassend, nicht nur betriebsgeschichtlich, kritisch zu reflektieren und somit Wirkung und Funktion von Post und Kommunikation an anderen Faktoren und Prozessen sozialen, wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Wandels zu relativieren, die in der Modernisierung korrelieren.⁹⁸ Voraussetzung dafür ist auch, die vorhandenen, verschiedenen Quellen stärker miteinander zu verbinden. Wünschenswert wäre besonders eine systematische Aufarbeitung der materiellen Quellen in Ergänzung mit Akten und Urkunden.

⁹³ LOTZ: Postgeschichte. S. 8f. (Im Hinweis auf methodische Überlegungen zur Postgeschichte von 1937 wurde der wissenschaftspolitische Hintergrund der zu dieser Zeit kontrovers um das „völkische“ Geschichts- und Selbstverständnis der Post in Zusammenhang mit der Herausgabe der Zeitschrift „Deutsche Postgeschichte“ geführten Diskussion bedauerlicherweise ignoriert.)

⁹⁴ HEIMANN, Heinz-Dieter: Neue Perspektiven für die Geschichte der Post. Zur Methode der Postgeschichte und ihrem operativen Verhältnis zur Allgemeinen Geschichtswissenschaft in Verbindung mit einem Literaturbericht zum „Postjubiläum 1490-1990“. In: HZ 253 (1991). S. 661-674; hier S. 664f.

⁹⁵ WERNER/GLASER.

⁹⁶ BEHRINGER: Thurn und Taxis.

⁹⁷ POHL, Hans (Hrsg.): Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft. Referate der 12. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 22.-25.4.1987 in Siegen. (=VSWG. Beiheft Nr. 87). Wiesbaden/Stuttgart 1989

⁹⁸ Vgl. HEIMANN: S. 661ff.

Das für die vorliegende Arbeit ausgewertete Quellenmaterial umfaßt insofern sowohl handschriftliche Archivalien als auch zeitgenössisches gedrucktes Quellenmaterial.

Wichtige Quelle für diese Arbeit ist der umfangreiche Postaktenbestand, zusammengefaßt in der Quellengruppe „Oberpostdirektion München“ (OPD MCH). Herangezogen wurden vor allem Akten aus der Zeit vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die 60er Jahre des 19. Jahrhunderts. Die Aktenbestände entstammen unterschiedlichen Behörden, wie der Generalpostdirektion der fürstlichen Thurn und Taxisschen Generalpostverwaltung, der Postsektion im bayerischen Staatsministerium des Äußern sowie der einzelnen bayerischen Oberpostämter.⁹⁹

Als unerläßlich für eine objektive Darstellung erwiesen sich die Ministerialakten; so die zahlreichen Berichte des Außenministeriums an die übrigen Ministerien, vor allem an den bayerischen König Ludwig I., mit Zusammenfassungen des Geschehens und Vorschlägen für das weitere Vorgehen, sowie die königliche Reaktion, die unter Ludwig I. häufig in persönlich handschriftlichen Signaten erfolgte. Von den Ministerialakten wurden neben den Akten des Außenministeriums zu den einzelnen Themenkomplexen auch Bestände anderer Ministerien, so des Innenministeriums, des Finanzministeriums, des Justizministeriums und ab 1848 des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten herangezogen. Ausgewertet wurden überdies auch Gesandtschaftsakten, Personalakten und Nachlässe.

Die Bestände des Nürnberger Verkehrsarchivs sind für die vorliegende Untersuchung von ganz geringer Bedeutung und kommen nur für bestimmte Teilaspekte in Betracht.¹⁰⁰ Und die Kreisregierungen werden durch von ihnen angeforderte Auskünfte, Erhebungen oder Stellungnahmen zum Thema bereits in den Ministerialakten repräsentiert.

Im Thurn und Taxisschen Zentralarchiv in Regensburg befinden sich Urkunden und Akten zur Geschichte der Kaiserlichen Reichspost von den Anfängen bis zur Auflösung des taxisschen Postwesens im Jahr 1867. Dessen Bestände wurden zum Teil in dem dreibändigen Werk Dallmeiers¹⁰¹ veröffentlicht, das u.a. für die frühe Zeit der Untersuchung herangezogen wurde.

⁹⁹ Die Aktenbestände behandeln das Postwesen auf den folgenden Gebieten: Personalwesen, Kassen- und Rechnungswesen, Postbetriebsdienst, Postgebühren- und Stempelwesen, Botenwesen und Postfuhrwesen, Postbeförderungsdienst und Postkurswesen, Kraftpostdienst, Postzahlungsdienst einschließlich Postscheckdienst und Postrohrdienst, Postzeitungswesen, Postbauwesen, Feldpostdienst etc.

¹⁰⁰ Im Nürnberger Verkehrsarchiv befinden sich etwa alle Postverordnungen sowie wichtige Akten zur Entwicklung des bayerischen Tarifwesens. Und im Museum für Kommunikation in Nürnberg befindet sich eine Sammlung aller bayerischen Postwertzeichen. Angefangen mit den ersten Entwürfen von 1849, läßt sich dort die Entwicklung der Postwertzeichen in Gestalt zahlreicher Handzeichnungen, Gemälde, Skizzen, Druckformen, Probedrucke und der ausgegebenen Marken nachweisen.

¹⁰¹ DALLMEINER, Martin (Hrsg.): Quellen zur Geschichte des Europäischen Postwesens 1501-1806. (=Thurn und Taxis-Studien). Hrsg. v. Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv und Hofbibliothek. 3 Bde. Kallmünz 1977.

Genauso starkes Gewicht kommt in der Studie den gedruckten Quellen zu. Die Diskussion über den Modernisierungsprozeß des Postwesens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde ja nicht nur in den Amtsstuben oder in Eingaben verbalisiert. Die gegensätzlichen Ansichten fanden zunehmend in Druck- und Zeitschriften ihren Ausdruck. Pro und Contra Postreformen, Bundespost ja oder nein, das waren Fragen, die durchaus publikumswirksam erörtert wurden.

Hierzu werden allerdings nicht nur Tageszeitungen betrachtet, dies würde eine eigene Untersuchung erfordern¹⁰², sondern Druck- und Zeitschriften in denen sich Postspezialisten, Ökonomen, Verwaltungsbeamte und andere kritische Beobachter mit ihrer Beurteilung der Wandlungsprozesse und ihren Vorschlägen zu Wort melden.

Daneben fußt diese Untersuchung vor allem auch auf der Auswertung der offiziellen Drucksachen, etwa Regierungsblätter¹⁰³; Gesetzes- und Verordnungsblätter, dem seit 10. Januar 1842 herausgegebenen "Verordnungs- und Anzeigenblatt für die Königlich Bayerischen Posten"¹⁰⁴, in dem die für alle Postangehörigen notwendigen Bestimmungen zu finden waren, sowie Verordnungssammlungen (Döllinger)¹⁰⁵ und edierten Quellen (etwa Gesandtschaftsberichte¹⁰⁶ und Quellensammlungen¹⁰⁷). Eine wichtige

¹⁰² Vgl. etwa BREIL, Michaela: Die Augsburger „Allgemeine Zeitung“ und die Pressepolitik Bayerns. Ein Verlagsunternehmen zwischen 1815 und 1848. (=Studie und Texte zur Sozialgeschichte der Literatur. Bd. 54). Tübingen 1996.

¹⁰³ Die Tradition der öffentlichen Gesetzgebung und Verwaltung im modernen Staatsbayern begann mit der Einrichtung eines offiziellen Regierungsblattes für Gesamtbayern; in Altbayern hatte sich das Regierungsblatt seit 1802 vom Intelligenzblatt abgespalten und seit 1804 bestanden auch in den anderen Provinzen regionale Regierungsblätter. Vgl. u.a. REGIERUNGSSYSTEM UND FINANZVERFASSUNG. (=Dokumente zur Geschichte von Staat und Gesellschaft in Bayern. Bd. 3,3). Hrsg. v. Karl Bosl unter Mitwirkung von Werner K. Blessing u.a. München 1977. S. 13f.

¹⁰⁴ Das seit 1843 erschienene "VERORDNUNGSBLATT für die Kgl. bayerischen Eisenbahnen" wurde ab 1848 mit dem der Posten vereinigt zu dem "VERORDNUNGS- UND ANZEIGEBLATT für die königlich bayerischen Posten und Eisenbahnen". Seit 1. März 1851: "VERORDNUNGS- UND ANZEIGENBLATT".

¹⁰⁵ DÖLLINGER, Georg: Sammlung der im Gebiet der inneren Staats-Verwaltung des Königreichs Bayern entstehenden Verordnungen. Aus amtlichen Quellen geschöpft und systematisch geordnet; ab Bd. 21 = Neue Folge Bd. 1: Fortgesetzte Sammlung der im Gebiet der inneren Staats-Verwaltung des Königreichs Bayern bestehenden Verordnungen von 1835 bis 1852, aus amtlichen Quellen bearbeitet von Friedrich Freiherrn von Strauß. 34 Bde. München 1835-1854.

¹⁰⁶ GESANDTSCHAFTSBERICHTE aus München 1814-1848. Hrsg. v. Anton CHROUST: Abteilung I: Berichte der französischen Gesandten. 4 Bde. München 1935-37 (=Schriftenreihe zur bayerischen Landesgeschichte. Bd. 18; Bd. 19; Bd. 21; Bd. 24). Abteilung II: Berichte der österreichischen Gesandten. 4 Bde. München 1939-1943 (=Schriftenreihe zur bayerischen Landesgeschichte. Bd. 33; Bd. 36; Bd. 37; Bd. 38). Abteilung III: Berichte der preußischen Gesandten. 5 Bde. München 1949-1951 (=Schriftenreihe der bayerischen Landesgeschichte. Bde. 39-43).

¹⁰⁷ Etwa die QUELLEN ZUR GESCHICHTE DES DEUTSCHEN BUNDES. Hrsg. v. Lothar Gall. Abt. I. Bd. 1,1: Die Entstehung des Deutschen Bundes 1813-1815. München 2000; Abt. III. Bd. 1: Quellen zur Geschichte des Deutschen Bundes 1850-1866. Die Dresdener Konferenz und die Wiederherstellung des Deutschen Bundes 1850/51. München 1996; QUELLEN-SAMMLUNG zu

Quellengattung stellen die Protokolle der zweiten Kammer des bayerischen Landtags dar, die sich eingehend mit dem Postwesen beschäftigen. Da besonders den Gesandtschaftsberichten und Landtagsprotokollen der Mangel mehr oder weniger starker Subjektivität und Parteilichkeit anhaftet, die ihre Glaubwürdigkeit mindern, wurden vergleichend und ergänzend noch andere zeitgenössische Quellen hinzugezogen.

Überdies möchte ich hier auch darauf hinweisen, daß alle Primärquellen in Orthographie und Interpunktion entsprechend dem Original zitiert werden und durch Einzug links gekennzeichnet sind.

dem Oeffentlichen Recht des Teutschen Bundes. Enthaltend die Schluß-Acte des Wiener Congresses, den Frankfurter TerritorialReceß, Die Grundverträge des Teutschen Bundes und Beschlüsse der Bundesversammlung. Hrsg. v. Johann Ludwig Klüber. Erlangen 1830. 3. Aufl.; QUELLEN-SAMMLUNG zum deutschen öffentlichen Recht seit 1848. Hrsg. v Paul Roth/Heinrich Merck. 2 Bde. Erlangen 1850/52; hier Bd. 1.

Der Weg zur Gründung der bayerischen Staatspost

Die postalische Entwicklung und das Ende des Alten Reiches

Die Anfänge der Nachrichtenübermittlung

Bis zum ausgehenden Mittelalter¹ können organisierte Beförderungseinrichtungen lediglich als Hilfsmittel staatlicher Regierungstätigkeiten betrachtet werden, die den Briefverkehr zwischen Behörden und Hof vermittelten.² Dazu gehörte der „cursus publicus“, der Rom mit allen Provinzen des Weltreiches verband³, die persischen Kurierdienste des Cyrus und Darius, wie die Staatsboten Karls des Großen und die Boten des Deutschen Ritterordens in Preußen.⁴ Alle diese Einrichtungen dienten der Machterhaltung und Durchsetzung und Bekanntmachung des Herrscherwillens.⁵

Neben den Beförderungseinrichtungen der Herrschenden entstand im Laufe des Mittelalters das sogenannte Botenwesen der Städte⁶ und Vereinigungen, wie etwa der Hansestädte, der Klöster, der Universitäten und Zünfte, das vor allem den Mitgliedern der jeweiligen Korporationen offenstand.⁷ Transportiert wurden die Mitteilungen zum Teil von eigenen Kurieren aber auch von umherfahrenden Handwerkern und Metzgern, von Pilgern, wandernden Musikern und Kaufleuten⁸.

¹ Ein genauer Endpunkt des Mittelalters ist schwierig festzulegen, da die Entwicklung in verschiedenen Regionen und Sachbereichen unterschiedlich verlief. Mögliche Anknüpfungspunkte könnten sein, die Erfindung des Buchdrucks um 1450, die Entdeckung Amerikas 1492 oder die Reformationsbewegung des 16. Jahrhunderts.

² SCHILLY: Bd. 1. S. 449.

³ Vgl. dazu MEYER, Georg: Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechtes. Teil 1. Leipzig 1893. 2. Aufl. (§174). S. 564; DAS STAATS-LEXIKON: Encyklopädie der sämtlichen Staatswissenschaften für alle Stände. Hrsg. von Carl von Rotteck/Carl Welcker. 15 Bde. Altona 1835/48; hier Bd. 10. S. 748 und MATTHIAS: Post. Bd. 1. S. 51f.

⁴ STAATS-LEXIKON: Bd. 10. S. 748f. ebenso SAUTTER, Karl: Die Post im Leben der Völker im Wandel der Zeit. In: ArchivPF 3 (1950). S. 101-213; hier S. 102-115. Zu den Wurzeln der Post vgl. auch DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. Teil I. S. 46ff.

⁵ Die Post verdankt ihr Entstehen dem Bedürfnis des Staates nach Erhaltung der Macht, nicht aber dem menschlichen Grundbedürfnis nach Kommunikation. Siehe dazu OSSENBÜHL, Fritz: Bestand und Erweiterung des Wirkungskreises der Deutschen Bundespost. (=Schriften zum Öffentlichen Recht. Bd. 383). Berlin 1980. S. 36.

⁶ Zur Geschichte des reichsstädtischen Botenwesens vgl. u.a. HERRMANN, Götz: Der Streit der Thurn und Taxisschen Reichspost und der reichsstädtischen „Post“ um das Postregal im 16. und 17. Jahrhundert. (Diss.). Erlangen 1957. S. 26-36 und EISENBEISS, Wilhelm: Briefe, Boten und Belege. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte des Botenwesens und der Post, darestellt an der Geschichte der Stadt Regensburg bis zum Jahr 1920. Regensburg 1966.

⁷ MEYER: Verwaltungsrecht. (§174). Teil 1. S. 564.

⁸ STAATS-LEXIKON: Bd. 10. S. 749. Zu den Botendiensten der Handelsleute und der soge-

Da es weder festgelegte Strecken noch im voraus bestimmbare oder bestimmte Abfahrts- und Ankunftszeiten gab, kann das mittelalterliche Botenwesen lediglich als Vorläufer, nicht aber als Beginn des Postwesens im heutigen Sinne betrachtet werden.⁹ Wengleich weder ein landesherrliches noch ein kaiserliches Postregal die einzelnen Boteneinrichtungen behinderten, gewannen sie keine größere Bedeutung. Ursache dafür waren der gering entwickelte private Kommunikationsbedarf und die hohen Kosten. Hinzu kam die Tatsache, daß die meisten Boteneinrichtungen nur selten Außenstehenden und Nichtmitgliedern offenstanden.¹⁰

Ein sprunghafter Anstieg des individuellen Kommunikationsbedürfnisses entwickelte sich erst mit der Erfindung der Buchdruckerkunst.¹¹ Zeitgleich entfaltete sich ein reger Verkehr zwischen den Universitäten und den Gelehrten.¹² Mit dem Anwachsen der Städte, einer zunehmenden Güternachfrage und Intensivierung des Fernhandels stieg überdies der Informations- und Kommunikationsbedarf.¹³ Die unregelmäßigen und langsamen Kommunikationseinrichtungen der Landesherren und Korporationen konnten den Bedarf an Nachrichtenaustausch nicht mehr erfüllen. Der zunehmende private Bedarf legte es nahe, die vorhandenen Übermittlungseinrichtungen der Herrscher zu verbessern, in dem man sie die Allgemeinheit mit benutzen ließ. Dies führte dazu, daß die privaten Postbenutzer die Kosten für den regierungsinternen Postverkehr mittrugen. Das große Beförderungsbedürfnis der Bürger führte bald dazu, daß Gewinne erwirtschaftet wurden, die wiederum als feste Einnahmen für die Staatskasse betrachtet wurden. Später wurde das Postwesen ganz offen als staatliche Einnahmequelle behandelt.¹⁴

In Deutschland entwickelte sich das der Allgemeinheit zugängliche Postwesen im heutigen Sinn in zwei unterschiedlichen Formen. Einerseits wurde in den Territorien

nannten Metzgerboten vgl. ferner SCHILLY: Bd. 1. S. 450.

⁹ STAATS-LEXIKON: Bd. 10. S. 749ff.

¹⁰ SAUTTER, Karl (Hrsg.): Geschichte der preußischen Post. 3 Bde. Berlin/Frankfurt a.M. 1928-1951; hier Bd. 1. S. 3.

¹¹ STAATS-LEXIKON: Bd. 10. S. 748ff.; neben dem Buchdruck stand ebenso das Postwesen als „Urform der Kommunikationstechnik“ am Anfang der Moderne. Vgl. hierzu BEHRINGER: Zeichen. S. 686 sowie WOLF, Gustav: Einführung in das Studium der Neueren Geschichte. Berlin 1910. Kapitel 2 (§10). S. 57-69.

¹² KAUFMANN, Georg: Geschichte der deutschen Universitäten. Bd. I/II. Stuttgart 1888/96.

¹³ STOBER, Rolf: Wirtschaftsverwaltungsrecht I. Stuttgart u.a. 1986. 4. Aufl. S. 37.

¹⁴ HEMPELL, Wolfgang: Haushaltswesen. In: Das Finanzwesen der Deutschen Bundespost. Teil I. Haushalt und Finanzen. Heidelberg/Hamburg 1980. S. 4-15; hier S. 4ff.; viele Landesherren hofften im 17. Jahrhundert mit dem Aufbau von Landesposten eine neue Einnahmequelle zu erschließen. So lagen die Einnahmen aus dem Postbetrieb in Braunschweig beispielsweise bei bis zu 50 % über den Ausgaben. Siehe dazu ALBRECHT, Peter: Die Förderung des Landesausbaus im Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel im Spiegel der Verwaltungsakten des 18. Jahrhunderts (1671-1806). (=Braunschweiger Werkstücke. Reihe A. Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv und der Stadtbibliothek. Bd. 16). Braunschweig 1980. S. 67-70 sowie Kapitel III, 4,5 (Post und Finanzgewinn — staatliche Einnahmequelle?) dieser Arbeit.

des Alten Reiches das Haus Taxis mit dem Postbetrieb beauftragt, andererseits betrieben verschiedene Territorialstaaten eigene Landesposten.¹⁵

Die Bedeutung des Hauses Thurn und Taxis (1490-1867)

Der Gründungsvorgang der Post in Deutschland liegt an der Wende vom ausgehenden Mittelalter zur Neuzeit.¹⁶ Durch die aus der Gegend von Bergamo stammende und in habsburgischen Diensten stehende Familie Taxis ließ Maximilian I. 1490 einen ersten, regelmäßig verkehrenden Postkurs einrichten.¹⁷

Diese der Allgemeinheit zunächst noch nicht zugängliche Kuriertätigkeit des Hofes führte von Österreich in die habsburgisch-niederländischen Besitzungen.¹⁸ Die Einrichtung der sogenannten Postkurse sollte den Habsburgern die Regierungstätigkeit in ihren auseinanderliegenden Besitzungen erleichtern. Begründer dieser aus Italien und Spanien stammenden Posteinrichtungen, durch die eine Sache im Wechsel von Pferd und Reiter vergleichsweise schnell befördert werden konnte, war Franz von Taxis (1459-1517). Gegen Bezahlung durch den König und bei eigenem Risiko baute Franz von Taxis als freier Unternehmer die Postkurse auf und garantierte ihren Betrieb. Da die Bezahlung des notwendigen Personals in taxisscher Hand lag, gestatteten die Habsburger schließlich auch die Beförderung privater Sendungen. Voraussetzung für diese private Benutzung war, daß die staatlichen Interessen der Habsburger gewahrt blieben und sich die Laufzeiten der Postsendungen nicht verlangsamten.¹⁹

¹⁵ Die partikularistischen Tendenzen im Postwesen wurden durch den Machtzuwachs der Landesherren im Westfälischen Frieden (1648) verstärkt. Eigene Landesposten betrieben Preußen — der „Große Kurfürst“ Friedrich Wilhelm von Brandenburg — in ähnlicher Weise auch Kursachsen, Braunschweig-Lüneburg, Mecklenburg und Oldenburg vgl. NORTH, Gottfried: Von der Taxis-Post zur Post des Deutschen Reichs — von der Zersplitterung zur postalischen Einheit. In: ArchivDP (Sonderheft 1984), S. 14-33.

¹⁶ BEHRINGER: Zeichen. S. 684.

¹⁷ Zur Geschichte der taxisschen Post siehe. v.a. DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. 3 Bde.; DALLMEIER, Martin (Hrsg.): 500 Jahre Post – Thurn und Taxis. Ausstellung anlässlich der 500jährigen Wiederkehr der Anfänge der Post in Mitteleuropa 1490-1990. Regensburg 1990; DALLMEIER, Martin: Il casato principesco dei Thurn und Taxis e le poste Europa. In: Le Poste dei Tasso, un'impresa in Europa. Bergamo 1984. S. 2-12. BEHRINGER: Thurn und Taxis. S. 7 und PIENDL, Max: Thurn und Taxis 1517-1867. Zur Geschichte des fürstlichen Hauses und der Thurn und Taxisschen Post. In: ArchivDP 1 (1967). S. 1-112; hier S. 7; GRILLMEYER, Siegfried: Habsburgs Diener in Post und Politik. Das „Haus“ Thurn und Taxis zwischen 1745 und 1867. Mainz 2005; Einen schnellen Überblick bietet überdies das HANDWÖRTERBUCH DES POSTWESENS. Hrsg. v. Wilhelm Küsgen u.a. Berlin 1927. S. 259ff.

¹⁸ LÖHR, Hans-Christian: 500 Jahre Deutsche Post? Wie „sicher“ ist das Jubiläumsjahr 1990? In: ZPF 5 (1989). S. 40-46.; MÖLLER, Gerhard: 500 Jahre Post. Unternehmen und Mitarbeiter bereiten sich auf ein außergewöhnliches Jubiläum vor. In: ZPT 10 (1989). S. 12-18. Ein „Oberster Postmeister“ in Habsburgischen Diensten erscheint laut Urkunde erstmals am 11. Dezember 1489. Vgl. OHMANN: S. 1 und DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. Teil I. S. 50f.

¹⁹ BEHRINGER: Thurn und Taxis. S. 34ff. und PIENDL: Thurn und Taxis. S. 6.

Ab 1517 baute die Familie Taxis das Postsystem systematisch aus²⁰; schon Anfang des 16. Jahrhunderts erstreckten sich die taxisschen Postlinien über Österreich, Deutschland, die Niederlande, Spanien und Italien und dehnte sich zunehmend auch auf Länder aus, die außerhalb des habsburgischen Herrschaftsbereiches lagen.²¹ Im Laufe ihrer Entwicklung bekam die taxissche Post in der Tat die Funktion einer „echten Reichspost“.²² „Für die habsburgische Großmacht mit ihrem riesigen Länderkomplex bildete das in familiärer Arbeitsteilung betriebene taxissche Postsystem die umspannende Kommunikationsklammer.“²³ In der Protektionspolitik gegenüber der Familie Taxis zeigt sich die Bedeutung, die das taxissche Postwesen für das Haus Habsburg hatte. Durch Karl V. wurde Johannes Baptista von Taxis 1520 schließlich zum Generalpostmeister ernannt.²⁴

Ende des 16. Jahrhunderts gelang der Familie Taxis die „Konsolidierung des Reichspostwesens“. Kaiserliche Erlasse und Verordnungen stärkten ihre Position. Dazu gehörten die Ernennung des Leonhard von Taxis zum „Generalpostmeister im Reich“ (1595)²⁵, die Übertragung der „direction des ganzen postwesens“ und die „Aufforderung an alle Reichsstände, Leonhard als Generalpostmeister anzuerkennen“. 1597 proklamierte Kaiser Rudolph II. (1576-1612) überdies das kaiserliche Reichspostregal²⁶

²⁰ DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. Teil II. S. 5ff.

²¹ Der Hauptkurs der taxisschen Posten, der im 16. Jahrhundert die Verbindung zwischen den Niederlanden und Italien herstellte, ging von Württemberg aus über Augsburg, Füssen und Innsbruck nach Trient, Venedig, Mailand, Rom und Neapel. Von Augsburg ging über Regensburg und Waldmünchen ein Postkurs nach Prag, der bis 1630 dem kaiserlichen Hofpostmeister unterstellt war und nicht der kaiserlichen Reichspost.

²² EIDMÜLLER, Alfred: Post- und Fernmeldewesen. Der Wirtschaftskommentator (einschließlich der 44. Ergänzung Juli 1988). (=WK-Reihe Nr. 96). Frankfurt a.M. 1988. S. 4; LINDE, Justinus T.B. von (Hrsg.): Das deutsche Postrecht nach der bundesgesetzlichen Bestimmung unter Garantie acht europäischer Mächte. (=Archiv für das öffentliche Recht des deutschen Bundes. 2. Bd. 2/3 Heft). Gießen 1857. S. 249. Anlage I. Zur Organisation der Reichspost siehe v.a. BEHRINGER: Zeichen; BEHRINGER: Thurn und Taxis. S. 149-190; DALLMEIER: Quellen; GRILLMEYER: S. 43-45, und als Überblick SCHILLY: Bd. 1. S. 448-467.

²³ SCHILLY: Bd. 1. S. 452.

²⁴ Dabei handelt es sich um die älteste vorhandene Urkunde der taxisschen Post; abgedruckt bei LINDE: S. 248ff.; LINDE: AöR DB. 3. Bd. (1858). S. 17 und DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. Teil II. S. 9f.

²⁵ DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. Teil II. S. 39.

²⁶ SCHILLY: Bd. 1. S. 454. Das Reichsregal der Thurn und Taxisschen Post gewährte das vom Kaiser übertragene Recht, Posten anzulegen und zu unterhalten, sowie über das Postwesen zu bestimmen, nach freiem Willen Postbedienstete anzustellen und die unbeschränkte Gerichtsbarkeit über diese und alles innezuhaben, was das Postwesen betraf. Vgl. BEUST: 2. Bd. Für die neuere Literatur vgl. DÜNNWALD, Albert: Zur Entwicklungsgeschichte des Postregals. (Diss.). Münster i.W. 1920 und HERRMANN: Streit. S. 40f. sowie GÖRS: S. 7. Bis zu den Vereinbarungen von 1597 zahlte auch der Kaiser für die Erledigung seiner Regierungspostgeschäfte eine Vergütung an die Taxis. Wenngleich die taxissche Post organisatorisch völlig selbständig war, bestand eine enge symbiotische Beziehung zwischen Taxisscher Reichspost und Kaiser; da er die Post der Taxis protegierte, schuf er eine gewisse Abhängigkeit. Zur „Postreformation“ unter Kaiser Rudolph II. vgl. BEHRINGER: Thurn und Taxis. S. 58ff.; S. 75ff.

und untersagte das „Nebenpottenwerckh“, vor allem die sogenannten „Metzgerposten“.²⁷ Im Jahre 1615 kam die Aufwertung der taxisschen Position zum Abschluß, indem das Generalpostamt zum erblichen Lehen²⁸ erhoben und durch Kaiser Ferdinand II. (1619-1637) im Jahre 1621 als Frauenlehen noch auf die Töchter des Hauses Taxis ausgedehnt wurde.²⁹ Dies sicherte der Familie Taxis das Reichspostlehen. Die alleinige Nutzung des kaiserlichen Regals wurde auf die Basis eines erblichen Vasallenverhältnisses gestellt und garantierte dem Fürstenhaus eine dauerhafte Einnahmequelle.³⁰ Indes verpflichtete die Erhebung des Generalpostamtes zum Erbmannlehen die Taxis zum Ausbau des Postwesens auf eigene Kosten und zur Portofreiheit für Kaiser und Hofstaat.³¹

Die kaiserliche Protektionspolitik für die Familie Taxis ermöglichte freilich die weitgehende Ausschaltung der Konkurrenz; erst nach dem Dreißigjährigen Krieg gelang es den Reichsständen, ihre Unabhängigkeit gegenüber der kaiserlichen Zentralgewalt allmählich durchzusetzen.³² In Bezug auf das Postwesen wurde wiederholt die Frage aufgeworfen, ob das Reichspostregal zu Recht bestünde oder ob die Post eine landesherrliche Angelegenheit sei.³³ Gleichwohl konnte der Streit um das Postregal bis zum Ende des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation im Jahre 1806 nicht reichsrechtlich geregelt werden. So kam es, daß sich neben der kaiserlichen Reichspost einige Landesposten etablieren konnten, von denen die Preußisch-Brandenburgische (1646-

²⁷ Die sogenannten Metzgerposten waren eine süddeutsche Besonderheit und wurden auf landesherrliche Anordnung vor allem zur Nachrichten- und Personenbeförderung eingesetzt. Zunächst galten sie der Kurierbeförderung für die Obrigkeit; wurden aber zunehmend auch von Privatpersonen in Anspruch genommen. In Süddeutschland geriet die Metzgerpost in Konkurrenz zur taxisschen Reichspost. Als bald wurden die Metzgerposten per kaiserlichen Erlaß vom 6. November 1597 im Reich und seinen Erblanden verboten und für die Benutzung des Posthorns eine Geld- oder Haftstrafe angedroht. Vgl. dazu DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. Teil II. S. 58ff; NORTH, Gottfried: Die Post. Ihre Geschichte in Wort und Bild. Heidelberg 1995. 2. Aufl. S. 30 sowie TAUBE, Otto von: Die Metzgerpost in Bayern. In ArchivPB 2 (1933). S. 81-85; hier S. 82ff. und GREINER, Karl: Zur Geschichte der Metzgerposten in Württemberg. In: ArchivDP 1 (1957). S. 27-37.

²⁸ (Erlaß vom 20. Juli 1615); gedruckt bei DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. Teil II. S. 80f.

²⁹ (Erlaß vom 27. Oktober 1621); gedruckt bei DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. Teil II. S. 86f. und in LINDE: AöR DB. 2. Bd. (1857). S. 267ff.

³⁰ Vgl. EIDMÜLLER: S. 5 sowie LINDE: AöR DB. 2. Bd. Heft 2/3 (1857). S. 255f. Anlage II.

³¹ Abgedruckt in: LINDE: AöR DB. 2. Bd. Heft 2/3. (1857). S. 263ff. Vgl. dazu BEHRINGER: Thurn und Taxis. S. 84.

³² Etwa in Brandenburg-Preußen Kursachsen, Braunschweig-LüneburgL, Mecklenburg und Oldenburg. Zu den Gründungsbestrebungen vgl. SCHILLY: Bd. 1. S. 455ff.; 459ff. sowie HANDBUCH DES POSTWESENS. S. 262ff.

³³ DALLMEIER, Martin: Poststreit im Alten Reich. Konflikte zwischen Preußen und der Reichspost. In: Deutsche POSTgeschichte. Essays und Bilder. Hrsg. v. Wolfgang Lotz. Berlin 1989. S. 77-104; hier S. 80-84. Zur Entwicklung des Postregals vgl. u.a. MOSER: Regierungsrecht. Bd. 5; EICHHORN, Carl Friedrich: Deutsche Staats- und Rechtsgeschichte. Göttingen 1836. 4. Aufl. und HUBER, Franz C.: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893. S. 86ff.

1867) die größte Bedeutung erlangte.³⁴ Ungeachtet der Konkurrenz dieser seit dem 17. Jahrhundert in einigen deutschen Territorien erwachsenden Landesposten, vermochte die taxissche Reichspost im 18. Jahrhundert bis zur Französischen Revolution ihre größte Ausdehnung zu erreichen.³⁵ Große Verluste mußte die taxissche Reichspost allerdings dann aufgrund der Revolutionskriege in Kauf nehmen.

Der Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803 sicherte der Reichspost zunächst ihren Fortbestand zu. Im Artikel 13³⁶ garantierte man dem Hause Thurn und Taxis den Bestand der Postanstalten, wie er im Frieden von Lunéville (9. Februar 1801) zugesichert worden war.³⁷ Zugleich „ward diese Reichsanstalt, um sie desto mehr zu sichern, dem besondern Schutz des Kaisers und des kurfürstlichen Collegiums übergeben.“³⁸

Auch nach dem Ende des Reichs 1806³⁹ konnte sich Thurn und Taxis bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes (1866) mit Hilfe zahlreicher Postverträge immerhin seine Existenz sichern.⁴⁰ Das Ende der Taxispost kam mit dem Sieg Preußens im Krieg gegen Österreich (1866). Frankfurt, das Zentrum der Taxisschen Reichspostverwaltung, war von preußischen Truppen besetzt und schließlich annektiert. Fürst Maximilian Karl von Thurn und Taxis mußte seine gesamten postalischen Rechte an den preußischen Staat abtreten (1. Juli 1867). Als Entschädigung erhielt die Familie Taxis den Betrag von drei Millionen Talern. Mit der Annahme dieses Vertrages durch Preußen und dem Thurn und Taxisschen Haus verschwand im Februar 1867 die privatrechtliche Form des Postwesens in Deutschland.⁴¹ Fortan war die preußische Post für

³⁴ SAUTTER (Hrsg.): Geschichte. Bd. 1. S. 10ff.; zur Problematik der aufsteigenden Landesposten seit dem 17. Jahrhundert vgl. u.a. DALLMEIER (Hrsg.): Quellen. Teil I. S. 141 ff.

³⁵ Im 18. Jahrhundert versorgte die Taxissche Reichspost innerhalb des Alten Reiches eine Fläche von 222.000 qkm mit etwa 11,3 Mio. Einwohnern. Die 12 gegenüberstehenden Landesposten versorgten ein Gebiet von ca. 450.000 qkm mit etwa 16,7 Mio. Einwohnern. Vgl. hierzu PROBST, Erwin: Thurn und Taxis. Das Zeitalter der Lehenspost im 19. Jahrhundert. Rheinbund — Deutscher Bund — Preußische Administration. In: Deutsche POSTgeschichte. Essays und Bilder. Hrsg. v. Wolfgang Lotz. Berlin 1989. S. 123-147; hier S. 123.

³⁶ QUELLENSAMMLUNG zur Geschichte der Deutschen Reichsverfassung in Mittelalter und Neuzeit. (=Quellensammlung zum Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht. Bd. 2: Von Maximilian I. bis 1806; bearbeitet von Karl ZEUMER). Tübingen 1913. 2. Aufl.; hier 2. Teil (§13). S. 514.

³⁷ KLÜBER, Johann Ludwig: Übersicht der diplomatischen Verhandlungen des Wiener Congresses überhaupt, und insonderheit über wichtige Angelegenheiten des teutschen Bundes. 3. Bde. Fankfurt a.M. 1816; hier Bd. 1. und Bd. 2. S. 142; S. 258.

³⁸ KLÜBER: Postwesen. S. 36f.

³⁹ Mit dem Ende des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation und der damit einhergehenden Abdankung von Kaiser Franz II. verlor die Taxissche Post ihren Protektor und ihren Charakter als Reichspost. Vgl. u.a. NORTH, Gottfried: Die geschichtliche Entwicklung der Post und des Fernmeldewesens. In: ArchivDP 2 (1974). S. 6-25; hier S. 10.

⁴⁰ Vgl. PROBST: Thurn und Taxis. S. 123; S.138ff. und HÜTTNER: Centralisation. S. 16f.

⁴¹ PIENDL: Thurn und Taxis. S. 91f. Umgerechnet belief sich die Entschädigung auf etwa neun Millionen Mark. Vgl. OHMANN: S. 1; SAUTTER (Hrsg.): Geschichte. Bd. 1. S. 716ff.; S. 721.

Der Strukturwandel der bayerischen Staatspost

Organisation und Verwaltung

Die Verwaltung und der Behördenaufbau

Als Bayern das Postwesen am 1. März 1808¹ verstaatlichte, übernahm es gegen Entschädigungszahlung auch einige postalische Betriebsmittel von der Thurn und Taxischen Postverwaltung. Große Teile der taxisschen Postbestimmungen behielten vorerst ihre Gültigkeit.² In der Verordnung vom 1. März heißt es:

„Die General-Post-Direktion übernimmt vom 1. April dieses Jahres die Verwaltung des Postwesens von Tirol und Vorarlberg, wo Wir diese schon immer unter unmittelbarer Regie führten; vom 1. Juli dieses Jahres aber die Gesamt-Verwaltung des Postwesens Unsers Königreiches; mithin auch von denjenigen Posten, welche Wir bisher dem Fürsten von Thurn und Taxis pachtweise überlassen hatten.“³

Die bisherigen vier (Augsburg, München, Nürnberg und Innsbruck) taxisschen Oberpostämter⁴ wurden noch vor dem 1. Juli dem Ministerialdepartment der auswärtigen Angelegenheiten in München unterstellt. Im September wurden diese Bestimmungen dann noch erweitert und der Geschäftsgang zwischen der Generaldirektion der königlichen Posten und dem zuständigen Ministerium detailliert festgelegt.⁵

Am 1. Juli 1808 wurde eine Zentralbehörde für das bayerische Postwesen als Sektion des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten gegründet. Diese Zentralbehörde war mit einer kollegialischen Verfassung ausgestattet. Sie erhielt den Namen „General-

¹ (VO vom 1. März 1808); RBl. Nr. 27. Sp. 1281-1289. In den Jahren 1806/07 bestanden in Bayern drei verschiedene Postverwaltungen:

1. Die „Königlich Bayerische Postverwaltung“ für die Postanstalten der früheren „Vorderösterreichischen Pachtstationen“.

2. Das „Tiroler Postgeneralat“ für das Postwesen in Tirol in Innsbruck.

3. Die Fürstlich Thurn und Taxissche Lehenpost“ für die Postanstalten, die früher Reichspostanstalten waren und im altbayerischen Gebiet lagen.

² Zur Organisation der bayerischen Staatspost vgl. u.a. PROBST: Postorganisation und HANDBUCH DES POSTWESENS. S. 77f.

³ (VO vom 1. März 1808); RBl. Nr. 27. Sp. 1288f.

⁴ Oberpostamt war bei der Taxisschen Post und später auch in Bayern, die Bezeichnung für „wichtigere oder mit Befugnissen von Bezirksbehörden ausgestattete Postämter“. In Bayern hielt sich die Bezeichnung bis 1. April 1907 und wurde dann in „Oberpostdirektion“ umbenannt. Vgl u.a. FLEISCHMANN, Peter: Zum Geleit. In: Postagenten, Schwarzsender und Sommerreisen. Geschichte der Post in Schwaben zwischen 1808 und 1945. Eine Ausstellung des Staatsarchivs Augsburg. München 2003. S. 7-8; hier S. 7.

⁵ (VO vom 17. September 1808); RBl. Nr. 58. Sp. 2261-2271.

Direktion der königlichen Posten“ und hatte ihren Sitz in München.⁶ Übertragen wurde ihr die oberste Leitung der Postanstalten im gesamten Staatsgebiet. Zunächst bestanden neben der Generaldirektion vier Oberpostämter als nachgeordnete Dienststellen (Mittelstellen) in Augsburg, Innsbruck, München und Nürnberg und der Kgl. Regie-Kommissär in Regensburg.⁷ Das Amt des „General-Post-Direktors“ und Vorstandes erhielt Carl Joseph Freiherr von Drechsel (1778-1838). Der frühere Kämmerer und bisherige Landesdirektionsrat Drechsel war am 3. Mai 1808 zum Generalpostdirektor ernannt worden und hatte das Amt bis 1817 inne. Seit 1804 amtierte Landesdirektionsrat Drechsel auch als Zuarbeiter Johann Adam von Aretins im Postreferat und im Jahr 1806 wurde ihm die Aufgabe eines Postkommissärs in München anvertraut.⁸

Weiter bestand das Personal der Generaldirektion aus zwei Posträten, drei Assessoren, zwei Sekretären, einem Revisor für die reitende Post, drei Revisoren für die fahrende Post, einem Kassier, einem Buchhalter, einem Registrator und einem Gehilfen, einem Tabellisten, zwei Kanzellisten und einem Kanzleidner.⁹ Der Geschäftsgang und Geschäftskreis sowie die Gestaltung der Generaldirektion wurden per Organisationsedikt geregelt.¹⁰

Zur Zeit der Übernahme der Post am 1. Juli 1808 gab es in Bayern 7 Postämter, 22 Postverwaltungen¹¹, 175 Postexpeditionen¹², 16 Posthaltereien und 9 Briefsammelungen.¹³ Diese sogenannten äußeren Postanstalten unterstanden den Oberpostämtern München, Augsburg, Nürnberg und Innsbruck. Deren Vorstände führten die Amtsbezeichnung Oberpostmeister. Jedes Oberpostamt hatte eine Oberpostkasse. Den Oberpostämtern oblag neben dem Vollzug der Verfügungen der Generaldirektion die Leitung der Dienstaufsicht innerhalb ihres Bezirks. Überwacht wurde das Kurs-, Tax-, Manipulations-, Rechnungs- und Kassenwesen der untergeordneten Postanstalten. Auch alle

⁶ (VO vom 1. März 1808); RBl. Nr. 27. Sp. 1282; OPD MCH: Verz. 7 (1808). Nr. 4 (Anordnung vom 25. März 1808).

⁷ OPD MCH: Verz. 7 (1808). Nr. 3a, 3b, 3c.

⁸ Vgl. dazu VEH, Otto: Karl Joseph Graf von Drechsel, Kgl. Bayer. Generaldirektor 1808-1817. In: ArchivPB 1 (1936). S. 326-332; hier 327f. und VEH: Graf v. Drechsel.

⁹ (VO vom 1. März 1808); RBl. Nr. 27. Sp. 1282f.; zu den Personalveränderungen unter Ludwig I. vgl. OPD MCH: Verz. 7 (1835). Nr. 2 (Akt umfaßt die Zeit von 1835 bis 1843). Am 4. Juli 1843 nahm die bayerische Regierung eine Personalveränderung bei der Generaldirektion der Königlichen Postanstalten vor.

¹⁰ (VO vom 17. September 1808); RBl. Nr. 58. Sp. 2261-2271.

¹¹ Postverwaltungen waren mit fest angestelltem Personal besetzt.

¹² Postexpeditionen (zumeist mit der Posthalterei vereinigt) wurden per Vertrag an Privatpersonen verliehen.

¹³ RÜCKBLICK: S. 7. Zur Anzahl der bayerischen Postanstalten vgl. KIESSKALT, Ernst: Das Königl. Bayerische Postwesen seit seinem Bestehen als Staatsanstalt. München 1908. S. 18; die Anzahl der bayerischen Postanstalten betrug: 1816 — 284; 1834 — 315; 1847 — 346; 1851 — 489.

Untersuchungen über die eingegangenen Beschwerden und Reklamationen leiteten die Oberpostämter.¹⁴

Mit der Angliederung des südlichen Tirols ab Bozen an das Königreich Italien im Jahre 1810 löste man das Oberpostamt Innsbruck auf.¹⁵ Die Tiroler Postanstalten wurden dem Oberpostamtsbezirk Augsburg zugeordnet. Für die durch die Friedensschlüsse von Preßburg (1805), Tilsit (1807) und Wien (1809) an Bayern gekommenen Gebiete entstanden 1810 in Bayreuth, Regensburg und Salzburg neue Oberpostämter. 1814 wurden das Oberpostamt Salzburg sowie das Oberpostamt Bayreuth¹⁶ wieder aufgehoben. Für das neu erworbene Fürstentum Aschaffenburg und Großherzogtum Würzburg, deren taxissche Postanstalten von Bayern abgelöst wurden, errichtete man 1814 in Würzburg ein Oberpostamt.¹⁷ Am 14. Juni 1816 verzichtete Bayern auf das Fürstentum Salzburg und das Inn- und Hausruckviertel¹⁸; dafür erhielt es das Gebiet der neu zu bildenden Rheinpfalz, die fuldaischen Ämter Brückenau und Hammelburg und Teile von Bieberstein, das böhmische Amt Redwitz und die vier hessischen Ämter Alzenau, Amorbach, Heubach und Miltenberg.¹⁹ Gegen eine angemessene Entschädigung an Thurn und Taxis vermochte Bayern, in diesen Gebieten auch die postalischen Einrichtungen in seine unmittelbare Verwaltung zu nehmen.²⁰ Die Postanstalten Miltenberg,

¹⁴ DEINHART, Hans: Die Mittelbehörden der Posten in Bayern von 1808 bis 01.04.1950 (bzw. 01.01.1956). In: ArchivPB 1 (1978). S. 239-246; hier S. 239. Zum Rechtsweg bei Postreklamationen und Schadensersatzforderungen vgl. BayHStA 16797 (1817-1847) und (VO vom 31. Juli 1817); RBL Nr. 31. Sp. 724-741; hier Sp. 730-734.

¹⁵ Am 28. Mai 1810 verfügte Napoleon die Aufteilung des 1806 an Bayern abgetretenen Tirols auf Bayern, Italien und die neu gegründeten Illyrischen Provinzen, ein Verwaltungsgebiet des französischen Kaiserreichs. Napoleon hatte vor allem die falsche Behandlung der Tiroler durch die bayerische Verwaltung kritisiert. Vgl. dazu WEIS: Begründung I. S. 27ff. und 30f.

¹⁶ (VO vom 14. September 1814); RBL Nr. 74. Sp. 1829f. Mit dieser königlichen Erschließung wurde das OPA Bayreuth wieder aufgehoben und in ein PA umgewandelt und dem OPA Nürnberg untergeordnet.

¹⁷ Zur Organisation des königlich-bayerischen OPA Würzburgs siehe (VO vom 7. September 1814); RBL Nr. 57. Sp. 1484-1487 und bezüglich der Tarifregelungen im Großherzogtum Würzburg und im Fürstentum Aschaffenburg vgl. (VO vom 7. Juli 1814); RBL Nr. 51. Sp. 1370f. und (VO vom 6. September 1814); RBL Nr. 57. Sp. 1487; allgemein vgl. hierzu auch VEH, Otto: Die Übernahme der Fürstlich Thurn und Taxisschen Posten im Großherzogtum (Fürstbistum) Würzburg und im Fürstentum Aschaffenburg auf den bayerischen Staat 1805-1814. In: ArchivPB 2 (1937). S. 104-111.

¹⁸ Das Erzstift Salzburg war seit dem 13. Jahrhundert ein reichsunmittelbares Fürstentum gewesen und das Innviertel war erst 1779 an Österreich gekommen. Salzburg wurde erst 1805 von Österreich gewonnen und 1809 von Bayern erworben worden. Vgl. dazu u.a. SPINDLER: Erbe. S. 282f.

¹⁹ Zur Frage der territorialen Entschädigung während des Wiener Kongresses siehe u.a. DOEBERL: Entwicklungsgeschichte. 2. Bd. S. 556 und WEIS: Begründung I. S. 61ff; speziell zur Übernahme der Posten in der Rheinpfalz sowie in Amorbach, Brückenau, Hammelburg und Miltenberg durch das Königreich Bayern siehe VEH, Otto: Die Übernahme der fürstl. Thurn und Taxisschen Post in der Rheinpfalz sowie in Amorbach, Brückenau, Hammelburg und Miltenberg auf den bayerischen Staat 1816. In: ArchivPB 1 (1951). S. 194-202.

²⁰ Gemäß §13 der Bundesakte. Darin heißt es gegen „angemessene Entschädigung gegründeter Rechte und Ansprüche“ an die Thurn und Taxis. Die endgültige Übergabe erfolgte jedoch erst An-

Amorbach, Brückenau und Hammelburg wurden dem Oberpostamt Würzburg zugeteilt. In Speyer errichtete man 1816 ein neues Oberpostamt.²¹ Ende 1816 gab es in Bayern die sechs Oberpostämter Augsburg (mit 46 Postanstalten), München (mit 60 Postanstalten), Nürnberg (mit 63 Postanstalten), Regensburg (mit 60 Postanstalten), Würzburg (mit 30 Postanstalten) und Speyer (mit 25 Postanstalten)²²; mit also insgesamt 284 Postanstalten.²³

Die „GeneralPostDirektion“ wurde 1817 umorganisiert und in „GeneralAdministration der Posten“ umbenannt.²⁴ Fortan bestand das Kollegium aus dem Direktor und vier Posträten, deren Betätigungsfeld durch die Verordnung vom 15. April 1816 geregelt war.²⁵ Der Verwaltungsaufbau der Post war ein rege diskutiertes Thema der Ständeversammlung. Vergleiche mit Frankreich und Österreich sollten eine effizient arbeitende Postverwaltung schaffen, die möglichst kostengünstig arbeite.²⁶

Nach dem Regierungsantritt Ludwig I. wechselte am 1. Januar 1826 die Zuständigkeit für die Post vom Außenministerium zum Finanzministerium unter dem neuen Finanz- und Innenminister Armanberg²⁷. Nun wurde die Zentralstelle des Staatsministerium der Finanzen als selbständige Abteilung zugeteilt.²⁸ Aufgrund einer Organisationsverordnung vom 31. Dezember 1826 übertrug man ab 1. Januar 1827 einem, dem Finanzministerium zugeteilten Oberinspektor die Oberaufsicht über die Generalad-

fang Juli 1816, da sich die Abtretungsverhandlungen mit Hessen-Darmstadt verzögerten.

²¹ Zur Organisation und zum Personal des OPA Speyer siehe u.a. (VO vom 3. Oktober 1816); RBl. Nr. 36. Sp. 695-698.

²² Zu den Gesamtveränderungen siehe v. a. RÜCKBLICK: S. 7f.

²³ Vgl. PROBST: Postorganisation. S. 33.

²⁴ (VO vom 31. Juli 1817); RBl. Nr. 31. Sp. 724-739; zur Neuorganisation siehe auch Schönhammers Vortrag von 1817 in: OPD MCH: Verz. 7 (1817). Ohne Nr. Bl. 3.

²⁵ (VO vom 15. April 1816); RBl. Nr. 16 (§28). Sp. 336f.; OPD MCH: Verz. 7 (1817). Ohne Nr. (Organisation der Generalpostadministration). Bl. 32.

²⁶ Vgl. dazu VERHANDLUNGEN der zweiten Kammer der Ständeversammlung des Königreichs Bayern. Protokolle und Beilagen. München 1819-1853; hier KdA 1825. Bd. IX. S. 157f.

²⁷ Joseph Ludwig Graf von Armanberg (1787-1853) schlug nach dem Studium eine Juristenlaufbahn ein und diente 1813 unter Wrede in der bayerischen Armee. 1820 wurde Armanberg Direktor des Obersten Rechnungshofes und 1823 Vizepräsident des Regenkreises. Mit seiner Wahl in die Abgeordnetenkammer profilierte er sich als Finanzfachmann, so daß er 1826 Finanz- und Innenminister wurde. Aufgrund seines Widerstandes gegen die Wiedererrichtung von Klöstern entzog ihm Ludwig I. 1828 das Staatsministerium des Innern, übertrug ihm aber das Außenministerium. Im Jahr 1831 wurden ihm beide Ministerposten entzogen, da er von 1832 bis 1837 als Präsident des Regentschaftsrates bei Otto von Griechenland amtierte. Vgl. ARMANBERG; SCHÄRL: S. 86f.; GOLLWITZER: Ludwig I. S. 370f.; LEEB, Josef: Wahrecht und Wahlen zur Zweiten Kammer der bayerischen Ständeversammlung im Vormärz (1818-1845). 2. Bde. (=Schriftenreihe der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften Bd. 55). München 1996; hier Bd. 1. S. 114; NDB. Bd. 1. S. 353f.; GÖTSCHMANN: Innenministerium. S. 197f.

²⁸ (VO vom 9. Dezember 1825); RBl. Nr. 52. Sp. 977-1024; hier (§14). Sp. 984.

ministration der Kgl. Posten und alle Postanstalten.²⁹ Erster Oberinspektor der Kgl. Posten war Philipp Ferdinand (von) Lippe.³⁰ Der neue Oberinspektor der Posten war im Finanzministerium unter Minister Armansperg tätig und inspizierte die der Generalpostadministration untergebenen Ämter. Lippe lenkte die bayerische Postpolitik der nächsten Jahre und hatte dabei weitgehend freie Hand; Armansperg³¹ unterschrieb dessen Entwürfe in der Regel ohne Abänderung. Auf Weisung Ludwig I. wurde Lippe auch für die Straffung der Postverwaltung und zur Senkung der Unkosten eingesetzt.

Die Organisationsverordnung von 1826 brachte eine weitere Veränderung im Bestand und in den Bezirksgrenzen einiger Oberpostämter. Die Oberpostämter in Regensburg und Speyer wurden aufgelöst, an ihre Stelle traten Postämter. Die Postanstalten des Oberpostamtes Regensburg kamen zu den Bezirken der Oberpostämter München und Nürnberg. Es verblieben nunmehr nur noch 4 Oberpostämter (Augsburg, München, Nürnberg und Würzburg).³² Zudem erfolgte 1827 die Auflösung der Zentralpostkasse, weil die wichtigsten Geschäfte an die Zentralstaatskasse fielen, mit der ab sofort die Oberpostkasse unmittelbar in Verbindung zu treten hatte.³³ Am 1. April 1831 wurde auch das Oberpostamt Würzburg aufgehoben und der gesamte Bezirk dem Oberpostamt Nürnberg zugeschlagen.³⁴

Als am 2. Januar 1832 Freiherr August von Gise³⁵ zum Ministerverweser des Königlichen Hauses und des Äußeren berufen wurde, ordnete Ludwig I. an, das Postwesen

²⁹ (VO vom 31. Dezember 1826); RBl. (1827). Nr. 2. Sp. 27-54.

³⁰ (VO vom 7. November 1806); RBl. Nr. 47. Sp. 423; Philipp Ferdinand (von) Lippe wurde vom 1. Infanterie-Leibregiment im November 1806 als Supernumerär-Offiziant in den königlich-bayerischen Postdienst in das OPA München berufen. Er war von 1806 bis 1841 im bayerischen Postdienst tätig; seine Postlaufbahn begann in Augsburg. Seit 1829 war Lippe Generalpostadministrator und überdies oberster Leiter des bayerischen Verkehrswesens. Siehe hierzu VEh, Otto: Der Reisebericht des Oberpostinspektors der Königlich Bayerischen Posten Philipp Ferdinand Lippe 1827. In: ArchivPB 2 (1981). S. 280-308; für die Zeit Lippes als Generalpostadministrator vgl. außerdem VEh, Otto: Der kgl. bayer. Generalpostadministrator Philipp Ferdinand von Lippe (1829-1841). In: ArchivPB 1 (1952). S. 20-24; hier Lippe. S. 22ff.

³¹ Schon Graf von Drechsel, der 1817 aus seinem Amt als Generalpostdirektor schied und ein Gönner Lippes war, bediente sich seiner Kenntnisse und Fähigkeiten. Nach dessen Ausscheiden trat Lippe auch für einige Zeit in den Hintergrund. Vgl. hierzu v.a. VEh: Lippe. S. 22.

³² (VO vom 31. Dezember 1826); RBl. (1827). Nr. 2. Sp. 29-31; ferner SEYDEL, Max von: Bayerisches Staatsrecht. 4 Bde. Freiburg i. Br./Leipzig 1896. 2. Aufl.; hier Bd. 3 (§345). S. 334.

³³ (VO vom 31. Dezember 1826); RBl. (1827). Nr. 2. Sp. 28f.

³⁴ (VO vom 5. April 1831); RBl. Nr. 16. Sp. 237.

³⁵ August Freiherr von Gise (1783-1860) trat am 1. Januar 1832 sein Amt als Außenminister an. Mit ihm kam unter Ludwig I. erstmals ein Berufsdiplomat an die Spitze des Außenministeriums. Mit seinem diplomatisch-höfischen Geschick erwies sich Gise stets als nüchtern, einsichtiger und gemäßiger Ratgeber. Er konnte mit seiner 14jährigen Amtszeit auf die längste Ministertätigkeit unter Ludwig I. zurückblicken. Trotzdem trübte sich das Verhältnis zwischen dem König und seinen Minister ein. Mit der Begründung Gise habe sein Vertrauen jahrelang untergraben, schickte er seinen Außenminister 1846 in den Ruhestand. Weitere Informationen dazu bei GOLLWITZER: Ludwig I. S. 268f. und SCHÄRL: S. 40; S. 93.

wieder dem Staatsministerium des Äußeren zu unterstellen.³⁶ 1834 entstanden in Regensburg und Würzburg erneut Oberpostämter; als König Ludwig I. 1834 die Regierungsbezirke neu gliederte, schuf er fünf Oberpostämter im rechtsrheinischen Gebiet. Insgesamt zählten die fünf Oberpostämter nun 290 Postanstalten: Augsburg (mit 48 Postanstalten), München (mit 69 Postanstalten), Nürnberg (mit 70 Postanstalten), Regensburg (mit 58 Postanstalten) und Würzburg (mit 45 Postanstalten).³⁷

Die organisatorischen Veränderungen in der Folgezeit waren vor allem durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes veranlaßt. Überdies spielten politische Erwägungen Ludwig I. eine bedeutende Rolle.³⁸ Am 27. Mai 1847 wurden Post und Eisenbahn in der Generalverwaltung der Posten und der Eisenbahnen zusammengefaßt.³⁹ Nach der Ablösung des „Ministeriums der Morgenröte“ mit dem für das Ministerium des Kgl. Hauses und des Äußeren zuständigen Georg von Maurer⁴⁰ und der Übernahme des Ministeriums durch den 1837 entlassenen Fürsten Oettingen-Wallerstein⁴¹, unterstellte Ludwig I. am 1. Dezember 1847 das Postwesen wieder dem Finanzministerium.⁴² Als am 11. November 1848 König Maximilian II. das Ministerium für Handel und Öffentliche Arbeiten⁴³ ins Leben rief, kam das Postwesen vom Finanzministerium an dieses neue Ministerium: Innerhalb von einem Jahr war die Post also drei Ministerien unterstellt, was die eminente Abhängigkeit des Postwesens von den politischen Ereignissen dieser Zeit zeigt. Die Post war um diese Zeit von einer Verwaltungseinrichtung zu einer „politischen Anstalt“ geworden.

³⁶ (VO vom 13. Januar 1832); RBl. Nr. 6. Sp. 122; BayHStA Staatsrat 1835 (Verfügung vom 10. Januar 1832); OPD MCH: Verz. 7 (1817). Nr. 2.

³⁷ (VO vom 12. Juni 1834); RBl. Nr. 32. Sp. 849-852. Zur Einteilung der fünf Oberpostamtsbezirke vgl. Beilage zu Nr. 32 des RBl. vom 23. Juni 1834.

³⁸ Mit einer Verordnung vom 27. Mai 1847 wurde die 1845 eingerichtete Generalverwaltung der königlichen Eisenbahnen in München mit der Generaladministration der Königlichen Posten zu einer Generalverwaltung der königlichen Posten und Eisenbahnen vereinigt. (VO vom 7. April 1845); RBl. Nr. 14 (§1). Sp. 220.

³⁹ (VO vom 27. Mai 1847); RBl. Nr. 27. Sp. 621-624.

⁴⁰ Vgl. ADB. Bd. 20. S. 699ff.; NDB. Bd. 16. S. 435ff.; SCHÄRL: S. 101; GOLLWITZER: Ludwig I. S. 269 und DICKOPF: S. 5ff.

⁴¹ Ludwig Fürst von Oettingen-Wallerstein (1791-1870) wurde 1828 Generalkommissar und Regierungspräsident des Oberdonaukreises. Als Innenminister amtierte er von 1831 bis 1837 und 1843 wurde er Staatsrat. In den Jahren 1846 bis 1847 wirkte er als bayerischer Gesandter in Paris. Danach war er bis 11. März 1848 Verweser des Ministeriums des Äußeren und des königlichen Hauses sowie des Ministeriums für Kirchen- und Schulangelegenheiten. Als Vertreter des linken Flügels war er 1849 schließlich Mitglied der Kammer der Abgeordneten. Vgl. ADB: Bd. 40. S. 736ff.; SCHÄRL: S. 105; GÖTSCHMANN: Innenministerium; ZUBER: S. 13ff.; S. 65ff. und S. 187ff.

⁴² (VO vom 1. Dezember 1846); RBl. (1847). Nr. 51. Sp. 1021-1023.; zum Wechsel vgl. auch PGB. Abt. 3. Bd. 4 (Nr. 987). (Bernstorff an König Wilhelm IV. vom 27. Oktober 1847). S. 317 und Nr. 994 (Bernstorff an König Friedrich Wilhelm IV. vom 30. November 1847). S. 332.

⁴³ (VO vom 11. November 1848); RBl. 61 (§8). Sp. 1111.

Dem Wandel der politischen Gesinnung Ludwigs in den 30er Jahren entsprach die Abkehr von der Vorstellung, die Post müsse in erster Linie fiskalischen Gesichtspunkten dienen.⁴⁴ Der damalige Sinneswandel des wohl eher vordergründig liberalen bayerischen Herrschers zeigt sich im Wechsel der Zuständigkeiten für die bayerische Staatspost vom Finanzministerium zum Außenministerium. Ging es bis dato hauptsächlich um Einnahmen aus dem Postregal, so trat jetzt der sicherheitspolitische Aspekt in den Vordergrund. Zur Abwehr außenpolitischer und innenpolitischer Angriffe und Kritiken an der bayerischen Politik, instrumentalisierte Ludwig I. auch die Post. Der hektische Wechsel der zuständigen Ministerien spricht für sich. Mit dem Regierungsantritt Ludwig I. kam das Postwesen vom Außenministerium an das Finanzministerium. Die politischen Unruhen der 30er Jahre veranlaßten den bayerischen König jedoch, die Post 1832 erneut dem Außenministerium zu unterstellen. 1846 wurde das Postwesen zunächst wieder dem Finanzministerium unterstellt und am 27. Mai 1847 wurde die Verwaltung der Posten mit der der Eisenbahnen in einer Verwaltungsstelle vereinigt und wiederum dem Ministerium des königlichen Hauses und des Äußeren unterstellt. Anfangs wurde diese neue Behörde „General-Verwaltung der königlichen Posten und Eisenbahnen“, später aber „General-Direktion der königlichen Verkehrsanstalten“ benannt. Mit der Gründung des neuen Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten (1848) wurde das Postwesen diesem neuen Ministerium⁴⁵ zugeschlagen.

Was unter Max I. Joseph angebahnt, unter Ludwig I. fortgesetzt worden war, das wurde unter der Regierung Maximilians II. zu einem gewissen Abschluß gebracht: Mit Gründung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten, dem auch das bayerische Postwesen unterstand, erfuhr die postalische Verwaltung schließlich die Präzision, die ihr die Eigenständigkeit bis ins 20. Jahrhundert⁴⁶ bewahrte.

Die Postgesetzgebung

Die Übernahme des Postwesens durch den bayerischen Staat 1808 brachte keine zusammenfassende Postgesetzgebung. Zunächst blieben für die bayerische Staatspost zahlreiche Bestimmungen der Thurn und Taxisschen Postverwaltung, in Kraft. Die Ordnung der Rechtsverhältnisse zwischen Post und Publikum oblag den Verwaltungen und wurde nach Bedarf durch Verordnungen des Ministeriums oder der Generaldirektion der Posten geregelt.⁴⁷ Der Erlaß von Verordnungen lag nämlich in der Hand des Monarchen, der von Gesetzen hätte indes die Mitwirkung der Stände erfordert, sofern die

⁴⁴ Zum fiskalischen Aspekt der bayerischen Staatspost vgl. u.a. Kapitel III, 4.5 (Post und Finanzgewinn — staatliche Einnahmequelle?) dieser Arbeit.

⁴⁵ Siehe v.a. Kapitel IV, 3.1 (Die Gründung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten) dieser Arbeit.

⁴⁶ Vgl. etwa MÖCKL: Reservatrechte. S. 295-304.

⁴⁷ Deren Rechtsverbindlichkeit basierte auf den mit der Post abgeschlossenen Verträgen, mit der Wirkung der einseitigen Festlegung der Vertragsbedingungen durch die Postverwaltungen. SEYDEL: Bd.3 (§340 - §341). S. 315ff.

Verfassung nicht entgegenstand.⁴⁸ Und die bayerische Verfassung⁴⁹ vom 26. Mai 1818 ging nicht auf das Postwesen ein. Demzufolge wurde die Regelung der postalischen Angelegenheiten als ein ausschließliches Vorrecht der bayerischen Krone angesehen und auch behauptet.⁵⁰

Die gesetzliche Grundlage für die bayerische Postverwaltung bildete die Verordnung vom 1. März 1808. Sie beendete alle bisherigen taxisschen Postrechte in Bayern und schuf gleichzeitig eine neue Staatseinrichtung. Dadurch wurde nun auch dieser Bereich des öffentlichen Lebens den Staatszwecken nutzbar gemacht und schließlich von privaten Unternehmerinteressen losgelöst. Mit der Verordnung vom 17. September 1808 erfolgte die verwaltungsmäßige Einordnung der Generaldirektion als eine Abteilung des Auswärtigen Ministerialdepartements.⁵¹ Weitere Verordnungen regelten das Botenwesen, den Postanstaltenlauf, die Abgangs- und Ankunftszeiten, die Beförderung von Briefen, Paketen, Geldsendungen, Waren und den Wechsel von Transportmitteln. Damit beschnitt die bayerische Regierung vor allem die Tätigkeit privater Unternehmen im Postbereich.⁵²

Wichtig war in diesem Zusammenhang die Verordnung vom 15. Juli 1808 über die Ausübung des Botenwesens, das nach Meinung der Regierung „auf verschiedene Art zur Störung anderer ämtlicher Geschäfte und zum Nachtheil des allerhöchsten Aerars“ beitrug.⁵³ Daher übertrug man nun die Zuständigkeit für die Verleihung, Ausübung, Beschränkung oder Aufhebung des Boten- und Lehenrößler-Gewerbes⁵⁴ der Generaldirek-

⁴⁸ Vgl. u.a. SPINDLER: Regierungszeit. S. 114; S. 157.

⁴⁹ Zur Vorgeschichte der bayerischen Verfassung von 1818 vgl. u. a. MÖCKL: Staat. S. 47ff.; S. 93ff. MÖCKL: Konstitution. S. 151-167; ZIMMERMANN, Fritz: Bayerische Verfassungsgeschichte vom Ausgang der Landschaft bis zur Verfassungsurkunde von 1818. Ein Beitrag zur Auseinandersetzung Deutschlands mit den Ideen der Französischen Revolution und Restauration. 1 (einziger) Teil: Vorgeschichte und Entstehung der Konstitution von 1808. (=Schriftenreihe zur bayerischen Landesgeschichte. Bd. 35). München 1940 (Neudruck Aalen 1973). Eine Charakteristik der Verfassung des Königreichs Bayern von 1818 findet sich bei GÖTSCHMANN, Dirk: Bayerischer Parlamentarismus im Vormärz. Die Ständeversammlung des Königreichs Bayern 1819-1848. (Handbuch der Geschichte des deutschen Parlamentarismus). Düsseldorf 2002. S. 64ff.

⁵⁰ SEYDEL: Bd. 3 (§340 - §341). S. 315ff. und RÜCKBLICK: S. 69.

⁵¹ (VO vom 17. September 1808); RBl. Nr. 63. Sp. 2261-2271; hier Sp. 2261f.

⁵² Siehe u.a (VO vom 1. Dezember 1807); RBl. Nr. 54. Sp. 1916f.; SEYDEL: Bd. 3 (§340). S. 316. (VO vom 15. Juli 1808); RBl. Nr. 35. Sp. 1537-1544; (VO vom 15. Juli 1808); DÖLLINGER: Bd. 14 (§440). S. 1247. (VO vom 6. Juli 1809); RBl. Nr. 62. Sp. 1417f. und (VO vom 1. Oktober 1811); DÖLLINGER: Bd. 14 (§445). S. 1252.

⁵³ OPD MCH: Verz. 7 (1809). Nr. 6 (Schreiben der General Zoll und Maut Direktion vom 24. März 1809) und OPD MCH: Verz. 7 (1808). Nr. 10; OPD MCH: Verz. 7 (1809). Nr. 6. (VO vom 15. Juli 1808); DÖLLINGER: Bd. 14. (§440). S. 1247.

⁵⁴ Zum Pferdeverleih vgl. u.a. SCHMELLER, Johann Andreas: Bayerisches Wörterbuch. 2 Bde. München 1872/77. 2. Aufl. (Nachdruck Aalen 1973); hier Bd. 1. Sp. 1464; die Behandlung des Lohnrößlerwesens in Bayern speziell in den Akten der OPD MCH: Verz. (1819). Nr. 2.

Die Post und die deutsche Frage — Das Ringen um den Postverein

Die Dresdener Postkonferenz (18.10.1847-03.02.1848)

Die Postverhandlungen bis zur Dresdener Konferenz

Auch wenn die Vertragsverbesserungen der 40er Jahre für die Förderung des Postbetriebes wichtig waren, blieben sie Stückwerk, weil sie lediglich die Belange der beiden Vertragspartner berücksichtigten. Der Verkehr mit dritten Postgebieten blieb mit den alten Problemen behaftet, denn der Transit durch das Postgebiet nicht beteiligter Postverwaltungen blieb mit den alten Hindernissen belastet. Erschwerend kam hinzu, daß jede Postverwaltung andere Vorschriften in der Abfertigung der Post hatte, unterschiedliche Formulare benutzte und außerdem unterschiedliche Münz- und Gewichtseinheiten den Postenlauf negativ beeinträchtigten.¹ Darüber hinaus tangierten die neueren Postverträge nur einen kleinen Teil der zwischen den 17 verschiedenen deutschen Postverwaltungen bestehenden zahlreichen postalischen Übereinstimmungen. Hier wird deutlich, daß sich eine Vereinheitlichung auf dem Weg von Einzelverträgen nicht erreichen ließ. Deshalb brachte die 1842 von Österreich und Bayern angebahnte Reformierung der Postverträge auch nicht den gewünschten Erfolg, insbesondere blieben die Interessen des breiten Publikums unberücksichtigt: Daher wurde 1842 in der Allgemeinen Zeitung ein Postkongreß eingefordert, an dem nur Abgeordnete teilnehmen sollten, für die „das Staatsinteresse und der Nationalwohlstand das Höchste“ sei.² Auch Friedrich List (1789-1846) klagte über das Konkurrenzdenken der verschiedenen deutschen Staaten und über deren Egoismen und Borniertheit, die einen echten Fortschritt behindern würden. In diesem Zusammenhang meinte List:

„Was uns jedoch vor allem not tut, das ist der Zusammentritt eines permanenten Postkongresses aller deutschen Staaten, welcher vorderhand die dringendsten Erleichterungen vorzubereiten hätte.“ Es war ihm vollkommen unverständlich, daß

¹ Zu den verschiedenen Einheiten in Bayern siehe v.a. VOLKERT, Wilhelm: Wirtschaft und Verkehr. In: Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte. Hrsg. v. Wilhelm Volkert. München 1983. S. 234-250; hier 246; Allgemein siehe KAHNT, Helmut/KNORR, Bernd: Alte Maße, Münzen und Gewichte. Mannheim/Wien 1987; HAUSTEIN, Heinz-Dieter/ SCHREMMER, Eckhart (Hrsg.): Geld und Währung vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart. (=VSWG. Beiheft 106). Stuttgart 1993; HAUSTEIN, Heinz-Dieter: Weltchronik des Messens. Universalgeschichte von Maß und Zahl, Geld und Gewicht. Berlin/New York 2001; zum bayerischen Münzwesen vgl. außerdem FOX: S. 301ff.

² AAZ: Nr. 97 (7. April 1842). S. 772.

„dieser so höchst wichtige Gegenstand von den Ständeversammlungen und Handelskammern Deutschlands so wenig in Anregung gebracht“ wurde.³

Erst im Jahr 1847, ein Jahr nach dem Tod Lists, sollte unter Beteiligung von 17 deutschen Staatsverwaltungen der erste deutsche Postkongreß in Dresden stattfinden. Maßgebliche Grundlage für die Dresdener Postkonferenz bot der im Jahre 1842 abgeschlossene Postvertrag zwischen Bayern und Österreich, der den Anschluß aller deutschen Staaten zum Ziel hatte.⁴ In entscheidenden Punkten war dieser Vertrag vom Prinzip der einzelstaatlichen Posthoheit abgewichen und bereitete damit ein gesamtdeutsches Postvereinsgebiet vor.

Einen weiteren Schritt in diese Richtung machte Österreich im Jahr 1846 in dem „Promemoria“ des österreichischen Hofkammerrats Franz Maria Freiherr von Nell von Nellenburg. Neben den Postreformen wurde darin auch das Übel der unzureichend reformierten Postverträge angesprochen:

„Es konnten jedoch dabei die vertragsmäßig zwischen dritten Staaten bestehenden Transitrechte und stipulierten Tarifvergütungen nicht beseitigt werden, weil hiezu das Einverständnis mehrerer ein nicht unterbrochenes Postgebiet darstellender Staaten erforderlich gewesen wäre.“ Deshalb wurde darauf hingewiesen, daß zwar „ein allseitiges gleichzeitiges Einverständnis der deutschen Postverwaltungen über einen gleichmäßigen deutschen Posttarif und über beliebige Instradierung auf den kürzesten Routen ohne langwierigste Umtriebe nicht denkbar“ wäre, daß aber „die in so mancher Beziehung nach analogen Grundsätzen eingerichteten Postgebiete von Bayern, Württemberg, Baden, Großherzogtum Hessen, freie Stadt Frankfurt und Oesterreich ein postalisches Contignuum“ bilden, „ganz geeignet für den gegenseitigen Postverkehr daselbst einen gleichmäßigen Posttarif in der Art anzunehmen, daß besondere Transittaxen wegfallen und die Postgebiete, durch welche ein Durchzug stattfindet, für den desfälligen Beförderungsaufwand das Entgelt in angemessener Teilnahme an dem gemeinschaftlichen Porto zu finden hätten.“⁵

Einen weiteren Fortschritt für das Postwesen stellte der Vorschlag zur vollständigen Transitbeseitigung und Schadloshaltung durch die Beteiligung am Gemeinschaftsporto dar. Freiherr von Kübeck, der österreichische Hofkammerpräsident, ließ die in dem Promemoria niedergelegten Anregungen zur „Gründung eines deutschen Postvereins“ schließlich im April 1847 an „mehrere deutsche Postverwaltungen und insbesondere an

³ LIST: Nationaleinheit. S. 72.

⁴ Zunehmend wurde darauf geachtet, die Gebiete der Vertragspartner für den Briefpostverkehr als ein Gebiet zu betrachten und die Gebühren ausschließlich nach geographischen Meilen — Entfernungen zwischen dem Aufgabe- und Bestimmungsort — zu berechnen. Der österreichische Hofrat Nell hatte 1842 Posttarife ausgearbeitet, die für ganz Deutschland gelten sollten. ÖGB. Bd. 3. Nr. 1016 (Kast an Metternich vom 13. Juli 1842). S. 173ff. Vgl. BayHStA MH 12903 und METTERNICH: 2. Theil. 4. Bd. S. 594ff. Vgl. auch AAZ: Nr. 149 (29. Mai 1842). S. 1192.

⁵ Zitiert nach: DANZER: Vereinheitlichung. S. 59.

die bayerische“ ergehen.⁶ Die Hervorhebung Bayerns geht wohl darauf zurück, daß man einen süddeutschen Postverein für realisierbar hielt, einer etwaigen gesamtdeutschen Postvereinsbildung aber prinzipiell offen gegenüber stand. Bayern aber blieb dahingehend passiv; in Erwartung eines gesamtdeutschen Postvereins ignorierte man zunächst das Angebot der Wiener Regierung zur Gründung eines Süddeutschen Postvereins.⁷ Ludwig I. befürchtete wohl vor allem finanzielle Verluste.

Auch in Bayern beschäftigte sich die Ständeversammlung im Vorfeld der Postkonferenz mit längst überfälligen Postreformen. Dort hatte sich offensichtlich schon eine gewisse Resignation breit gemacht. Der Abgeordnete Neuffer fragte 1847 skeptisch in die Runde:

„Dürfen wir zu unserer Staatsregierung doch das Vertrauen hegen, daß sie auf dem zu Dresden statthabenden Postcongresse ihrer einflußreichen Stimme dahin Geltung zu verschaffen suchen werde, daß mit der Einführung einer gleichmässigen Taxe für Zeitungen, Briefe, Coupons, Papier- und Silbergeld, Waaren, auch eine wesentliche Herabsetzung der Porti statt finden ja daß alle jene Einrichtungen gemacht werden, welche sich bereits in anderen Staaten, wie z.B. Kuralbotendienst, als zweckmässig wohlthätig bewährt haben.“⁸

Der von allen liberalen Geistern mit dem Regierungsantritt Georg Ludwig von Maurers (Ministerium der Morgenröte) erhoffte Wechsel der bayerischen Politik blieb jedoch aus. Cantiz berichtete kurz vor der Postkonferenz an Bernstorff (Gesandter am Münchner Hof), von dem „viel gepriesenen Wechsel des Systems“ sei wenig zu spüren. Es sei in Angelegenheiten der Presse und Postverbindungen bei dem „alten System der Hindernisse und Schwierigkeiten“ geblieben.⁹

Preußen wiederum wollte die Regelung des deutschen Postwesens nicht der Wiener Regierung überlassen. General von Radowitz empfahl deshalb in seiner Denkschrift vom 20. November 1847, Österreich „zum gemeinsamen Gange mit Preußen hinzu führen“, und zwar auf Basis eines „wenn auch nicht aufrichtigen, [aber] doch genugsam bindenden Einverständnisses“¹⁰ Tatsächlich ging die Initiative für die Posteinigung von Österreich aus. Der bayerische Vertreter Freiherr von Brück berichtete dem König:

„Die Ideen des teutschen Postvereins war von Oesterreich angeregt worden“. Dafür eingesetzt hatte sich der „rastlos thätige Hofkammer-Präsident Freiherr von Kübeck“, der „die ersten einer größeren Einigung des teutschen Postwesens bezweckenden Propositionen machte“ und „Preußen glaubte hiernach seine Stellung

⁶ OPD MCH: Verz. 7 (1847). Nr. 1 (Kübeck an die bayerische Regierung vom 14. April 1847).

⁷ Vgl. dazu DANZER: Vereinheitlichung. S. 59; ebenso HELBIG: Postgeschichte. Teil I. S. 236.

⁸ KdA 1847. Beilagen-Bd. II (XXI). S. 491.

⁹ PGB. Bd. 4. Nr. 975 (Staatsminister Canitz an Bernstorff vom 17. August 1847). S. 296.

¹⁰ DENKSCHRIFT des Generals v. Radowitz vom 20. November 1847 über die vom deutschen Bund zu ergreifenden Maaßregeln (Nr 2). In: Quellensammlung zum deutschen öffentlichen Recht seit 1848. Hrsg. v. Paul Roth/Heinrich Merck. 1. Bd. Erlangen 1850. S. 5-23; hier S. 16f.

wahren zu müssen und trat als Mitproponent auf. Im uebrigen hat ein gemeinschaftlicher Vorgang der beiden Regierungen nicht statt gefunden, die Anträge derselben erscheinen vielmehr in vielen wesentlichen Punkten geradezu entgegengesetzt.“¹¹

Bayern — Querelen um den Verhandlungsort

Das Mißtrauen des bayerischen Königs gegenüber Österreich aber war so groß, daß er die anstehende Postkonferenz unbedingt in München haben wollte:

„Unter Bedingung, daß in München die Postverhandlungen stattfinden, soll Bayern Theil daran nehmen“.¹²

Dabei ging es ihm weniger um das Ansehen, als vielmehr um die Kontrolle der vorgesehenen postalischen Maßnahmen. Angesichts der vorausgegangenen Erfahrungen mit Österreich waren ein gewisses Mißtrauen und einige Ressentiments gegenüber Wien wohl nicht ganz unbegründet. Nicht zuletzt deshalb, weil der bayerischen Regierung das gesamte Ausmaß des 1842 zustande gekommenen Postvertrages erst allmählich klar wurde.¹³ Metternichs Äußerung zur Zeit des Vertragsabschlusses offenbarte auch das damit verbundene Kalkül der österreichischen Regierung: Er bezeichnete den Abschluß als eine große Sache, deren Folgen sich weit über den konkret behandelten Gegenstand ausdehnen würden, womit er zum Leidwesen des bayerischen Königs auch recht behalten sollte.¹⁴ In Bayern hatte man nämlich zunächst nur die günstigen Aspekte des Übereinkommens wahrgenommen. Gise hatte seinem König gegenüber hervorgehoben, daß damit eine allgemeine Erleichterung für das Postwesen erreicht worden sei und daß die bayerische Postanstalt dadurch in die äußerst günstige Lage käme, einen großen Teil der Korrespondenz nach Österreich, der bisher auf andere Wege geleitet wurde, nunmehr an sich zu ziehen, weil nur bei der Spedition über Bayern dem lästigen Frankozwange ausgewichen werden könne.¹⁵ Der aber mit dem Vertrag verbundene finanzielle Verlust für die bayerische Staatspost machte sich erst später bemerkbar. Erste negative Auswirkungen zeigten sich im Februar 1843 beim sächsisch-italienischen Transit durch Bayern. Eine Entwicklung, die sich dann im Laufe der Jahre weiter fortsetzte. Gise hatte fälschlich geglaubt, die anderen Staaten seien auf Bayern angewiesen, erkannte aber bald die für Bayern nachteilige expansive Absicht hinter der österreichischen Initiative.

¹¹ OPD MCH: Verz. 7 (1847). Nr. 1 (Bericht Brücks aus Dresden vom 11. Februar 1848). Bl. 44.

¹² (Anordnung Ludwig I. vom 25. April 1847); zitiert nach: SIGNATE: Bd. 6 (Nr. 208). S. 426.

¹³ Bereits während der Verhandlungen mit Österreich hatte sich in Bayern eine gewisse Skepsis gegen die österreichischen Vorschläge gezeigt. Der bayerische Postfachmann Goeb jedenfalls war über die österreichische Proposition so verwirrt, daß er von seinem König weitere Instruktionen erbat. Vgl. BayHStA MH 12903 (Goeb an Ludwig I. vom 20. Juni 1842).

¹⁴ (Metternich an Kübeck vom 17. August 1842); METTERNICH UND KÜBECK: S. 13.

¹⁵ Gise zum bayerisch-österreichischen Postvertrag von 1842. BayHStA MH 12903 (Gise an Ludwig I. vom 7. August 1842). Bl. 39.

Die seit 1843 steigende Bereitschaft des bayerischen Königs zur Schaffung eines einheitlichen Postgebietes mit selbständigen Verwaltungen war also zunächst von seinen schlechten Erfahrungen mit Österreich bestimmt, vor allem nachdem er die negativen finanziellen Auswirkungen des mit Österreich geschlossenen Postvertrages zur Kenntnis genommen hatte. Darüber hinaus wollte er den Einfluß Bayerns als zweite Macht des Zollvereins im Rahmen „deutscher Nationalität und Größe“ verstärken.¹⁶ Unterstützt wurde dieser Sinneswandel freilich auch durch den voranschreitenden Ausbau des Eisenbahnnetzes als zunehmende Konkurrenz für das Postwesen und für den bayerischen Transit.¹⁷ Bei allen nachfolgenden Postverhandlungen aber war Bayern jedenfalls gezwungen gewesen, nachzugeben und seinen Transit herabzusetzen.¹⁸ So hat Bayern die Gründung eines Postvereins, der das gesamte deutsche Territorium umfassen sollte, maßgeblich mit angeregt.

Da Österreich über den geplanten Postverein wieder politischen Boden gewinnen wollte, bereiste der österreichische Hofrat von Nell seit September 1846 alle bedeutenden deutschen Postverwaltungen, darunter auch die bayerische, und machte auf die Notwendigkeit einer raschen Reform des Postwesens aufmerksam. Nach diesen vorbereitenden Unterredungen legte von Kübeck einen detaillierten Arbeitsplan für die geplante Postkonferenz vor, der vorerst aber nur an Preußen ausgehändigt wurde. Als wichtige Punkte waren darin die Einführung eines gleichmäßigen, verbilligten Portos, gleiche Gewichtsprogression und Postmodalitäten, Festlegung der Postkurse auf kürzestem Weg und die Abschaffung des Transitportos aufgeführt. Nach anfänglichen Bedenken machte sich Preußen alle Vorschläge zu eigen.

Nun mußten Österreich und Preußen prüfen, wie der Postverein ins Leben gerufen werden konnte, ohne daß die Mittelmächte durch das gemeinsame Handeln der Großmächte abgeschreckt würden. Allen voran mußte Bayern, das als drittgrößter Bundesstaat eine führende Stellung in Süddeutschland inne hatte, für die Posteinigung gewonnen werden. Deshalb schlug Österreich auch München als Tagungsort vor. Aus Angst vor einem Übergewicht Süddeutschlands setzte sich Preußen jedoch entschieden für die Berufung der Postkonferenz nach Dresden ein. In diesem Sinne gingen dann auch die Einladungsschreiben der beiden Großmächte an die deutschen Postverwaltungen hinaus.¹⁹ Angesichts des bayerischen Widerstands gegen den Konferenzort erinnerte von Kübeck²⁰, der damalige Leiter des österreichischen Verkehrswesens, da-

¹⁶ Vgl. PGB. Bd. 3. Nr. 791 (Weisung des Staatsministers von Bülow für den preußischen Gesandten in München, Friedrich Gottfried von Küster d. J. vom 11. August 1842). S. 291.

¹⁷ BayHStA MA 8684 (Goeb an Ludwig I. vom 7. April und 17. Mai 1847). Bl. 6.

¹⁸ Im Jahr 1845 drohte der gesamte Transit badischer Sendungen nach Sachsen verloren zu gehen. Vgl. HELBIG: Postgeschichte. Teil I. S. 229; zum Transitwegfall BayHStA MA 8683 (Goeb an Ludwig I. vom 29. März 1847).

¹⁹ Vgl. VEH: Bayern. S. 7.

²⁰ Freiherr von Kübeck hatte das österreichische Postwesen innerhalb weniger Jahre unter Senkung der Gebühren modifiziert. Als Einleitung für die spätere Postkonföderation schloß er am 10. August 1842 mit Bayern, am 20. November 1842 mit Sachsen und am 3. Januar 1844 mit Preußen Postver-

Anhang

Zeittafel zur bayerischen Postgeschichte 1805-1851

25.08.1805	Vertrag von Bogenhausen: Schutz- und Trutzbündnis mit Napoleon
12.11.1805	Reskript an alle Generallandeskommissariate wegen der Postregaleinzahlung
20.12.1805	Alle bayerischen Posthäuser wurden in kurfürstliche Pflicht genommen
seit 1806	wurde dem Hause Taxis „vorderhand“ die Regie des Postwesens unter Aufsicht königlicher Kommissäre überlassen — die Postanstalten in Tirol und Vorarlberg waren von der Belehnung ausgeschlossen
seit 1806	war Carl Joseph von Drechsel königlich-bayerischer Kommissär bei den Taxisschen Posten
01. 01. 1806	Kurfürst Max IV. Joseph zum bayerischen König ausgerufen
12. 07. 1806	Rheinbundakte — Eintritt Bayerns in den Rheinbund
06. 08. 1806	Niederlegung der Kaiserkrone durch Kaiser Franz II.; Auflösung des Alten Reichs
1807	Napoleon hebt die taxisschen Posten im Bayreuthischen, Fuldaischen und Hanauischen auf
1808	wurde dem Hause Taxis die Regie über das Postwesen entzogen und die Posten in unmittelbare königliche Verwaltung genommen.
01.03.1808	Generaldirektion der königlich-bayerischen Posten errichtet — dem Ministerialdepartement der Auswärtigen Angelegenheiten unterstellt
01.03.1808	Carl Joseph von Drechsel zum Generaldirektor der königlich-bayerischen Staatspost ernannt (bis April 1817)
25.05.1808	Konstitution für das Königreich Bayern
09.04.1809	Ausbruch des Tiroler Aufstandes gegen die bayerische Herrschaft
1810	Erwerb von Salzburg, Inn- und Hausruckviertel, Berchtesgaden, Regensburg und Bayreuth; Verlust Südtirols
seit 1810	Briefkästen (boites) als Einwurföffnung an den Postämtern
03.11.1810	Verordnung legt neue Posttarife fest (seit 1.12.1810 in Kraft)
1812	Rußlandfeldzug und Niederlage Napoleon I.
08.10.1813	Vertrag von Ried; Bündniswechsel Bayerns
16.12.1813	Estaffettenverordnung
1814/1815	Wiener Kongreß; Bayern ab 10. Juni 1815 im Deutschen Bund
1814	Tirol und Vorarlberg kommen an Österreich; Würzburg und Aschaffenburg an Bayern
18.09.1814	Bayern schlägt auf dem Wiener Kongreß Einheitstarif vor
08.06.1815	Gründung des Deutschen Bundes (1815-1866)
08.06.1815	Bundesakte (Verfassung des Deutschen Bundes) erkennt Rechtsansprüche des Hauses Thurn und Taxis an

Anhang

seit 1815	17 Postverwaltungen im Gebiet des Deutschen Bundes
1815/1816 1816	Mißernten und Hungersnöte Münchener Vertrag; Abschluß der territorialen Veränderungen — Bayern erhält das Gebiet der neu zu bildenden Rheinpfalz
1817 31.07.1817	Verwaltungseinteilung in Bayern Umorganisation der Generaldirektion der königlich-bayerischen Posten; dabei in Generaladministration der Posten umbenannt — dem Ministerium des Äußern unterstellt
seit 31.07.1817	Graf Sebastian Philipp von Schönhammer Direktor der Generaladministration der königlich-bayerischen Staatspost (bis Februar 1829)
26.05.1818	Verkündung der Verfassungsurkunde des Königreich Bayerns
1819	1. Bayerische Ständeversammlung
15.05.1820	„Wiener Schlußakte“ („Zweites Grundgesetz“ des Deutschen Bundes)
04.05.1824	Extrapostordnung
12.10.1825	Tod Max I. Josephs — Regierungsantritt Ludwig I. (bis 20.03.1848)
01.04.1826 01.01.1826 31.12.1826	Eilwageneinsatz Joseph Ludwig von Armansperg Finanzminister (bis 31.12.1831) Postwesen dem Finanzministerium unterstellt
01.01.1827	Oberinspektor Philipp Ferdinand (von) Lippe inspizierte die Generaladministration der königlich-bayerischen Posten
18.01.1828 30.08.1828	Zollvereinsvertrag zwischen Bayern und Württemberg Joseph Ludwig Graf von Armansperg Außenminister (bis 31.12.1831)
21.02.1829	Philipp Ferdinand (von) Lippe Generalpostadministrator der königlich-bayerischen Staatspost (bis Juni 1841)
1830 1830/31	Julirevolution in Frankreich Revolutionäre Unruhen in verschiedenen deutschen Staaten und zahlreichen Städten
1831	Bayerischer Landtag mit Verfassungskämpfen; Wiedereinführung der verfassungsgem. Zensur, Innenminister Schenk gestürzt
1832 02.01.1832 12.01.1832 27.05.1832	Fürst Ludwig von Oettingen-Wallerstein Innenminister (bis 1837) Freiherr August von Gise wird Außenminister (bis 1.6.1846) Postwesen wieder dem Außenministerium unterstellt Hambacher Fest
19.08.1833	Postvertrag zwischen Bayern und Baden (1.01.1834 in Kraft)
01.01.1834 30.11.1834	Gründung des Deutschen Zollvereins Postvertrag zwischen Bayern und Preußen (1.04.1835 in Kraft)
16.02.1835 07.12.1835	Postvertrag zwischen Bayern und Sachsen (1.01.1835 in Kraft) Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth

Lexikon

Auslagestempel	Kennzeichnung auf einen Portobrief. Bis der Empfänger das Gesamtporto entrichtete, wurde der Betrag einstweilen von den einzelnen Postverwaltungen, von denen jede eigene Beförderungsleistungen forderte, ausgelegt
Bestellkreuzer	Siehe Briefbestellgelder
Briefbestellgelder	In Bayern hatte der (Brief) Empfänger ein Bestellgeld von einem Kreuzer zu bezahlen. Die Zustellung der beförderten Sendungen gehörte ursprünglich nicht zur Aufgabe der Postangestellten, wurde aber von ihnen für eigene Rechnung — dem sogenannten Briefkreuzer oder Bestellgeld — besorgt.
Briefboites	Briefkasten
Briefportogefälle	Einnahmen aus dem Briefporto
Carol-Posten	siehe Karriolposten
Drucksache	Möglichkeit, gedruckte Mitteilungen verbilligt zu versenden.
Eilposten	Schnellfahrende Postwagen zur beschleunigten Personenbeförderung auf Hauptverkehrsstraßen. Die sogenannten Schnellposten wurden bereits 1819 in Preußen eingesetzt; ab 1826 in Bayern.
Eilsendungen	Einführung der Eilzustellung in Bayern 1847
Estafetten	Eilige Postsendungen, die durch außerordentlich reitende Boten befördert wurden; insbesondere im Verkehr mit Regierungen und Gesandten.
Expedition	Jedes von Post- oder Eisenbahn-Beamten versehene Amt, auf dem Briefe, Zeitungen, Pakete ect. abgegeben und wieder in Empfang genommen wurden.
Felleisen	Behälter für Briefe und sonstige Poststücke.
Franko	Gebühr, die vom Absender bezahlt wurde.
Frankobriefe	Briefe deren Gebühren schon im Absenderland bezahlt wurden.
Frankomarken	Anfängliche Bezeichnung für Briefmarken; Quittung für bezahlte Gebühr.
Frankotaxe	Bezahlte Gebühr.
Gebühr	Taxe.
Gulden	60 Kreuzer = 240 Pfennig
Karriolposten	In der Regel einspännige Postwagen zur Personen- und Güterbeförderung
Kreuzer	4 Pfennig.
Kuralbotendienste	Bestellbotendienste (Laufbotendienste)
Lot	16 2/3 Gramm.
Nachtaxe	Nachgebühr.
Penny	Entspricht etwa 3 Kreuzer
Porto	Unbezahlt; Gebühr, die vom Empfänger bezahlt wird
Portobriefe	Briefe deren Gebühren im Empfängerland bezahlt werden
Portotaxe	unbezahlte Gebühr
Postdebit	Zustellungs-, Versendungserlaubnis für Zeitungen und Zeitschriften
Postmeile	Geographische Meile = ca. 7,5 km; (bayerische Meile 7420,408m; preußische Meile 7532,481m; österreichische Meile 7585,937m)

Anhang

Rayon	Bezirk, Verrechnungstreifen
Remise	Wagenschuppen
Taxe	Gebühr
Teilfranko	Briefgebühr vom Absender teilweise vorausbezahlt (=frankiert). Die Restgebühr bezahlt der Empfänger
Transitverkehr	Briefverkehr durch mehrere Postgebiete
Wäppchen	Bayerischer Briefmarkenentwurf
Warenmuster	Siehe Warenproben
Warenproben	Möglichkeit, kleine Warenmengen verbilligt zu versenden. Muster und Proben, die nach Verpackung, Form und sonstiger Beschaffenheit zur Beförderung durch die Briefpost geeignet sind
Weiterfranko	Fremdes Franko; Frankoteilbetrag, der an eine andere Postverwaltung weitergeleitet wird

Register

—A—

Aachen (Nordrhein-Westfalen).....229
 Abel, Carl August von, bayerischer Innen-
 minister (1788-1859).....27, 133, 158, 159,
 160, 161, 163, 166, 167, 169, 279, 291
 Aberer, Kaufmann in Bregenz182
 Aichach (Kreis Aichach-Friedberg, Bayern)
171
 Albrecht V., Herzog von Bayern (1528-1579)
39
 Algerien134
 Altdorf (Lkr. Nürnberg).....203, 216
 Altötting (Bayern).....182
 Alzenau (Unterfranken), Amt69
 Amberg (Oberpfalz).....171
 Amorbach (Lkr. Miltenberg), Amt69
 Ansbach (Bayern).....171, 182, 201, 206
 Aretin, Johann Adam Freiherr von,
 Bundestagsgesandter (1769-1822) ...39, 47,
 55, 68, 196, 197
 Aretin, Karl Otmar von.....25
 Armsperg, Joseph Ludwig Graf von,
 bayerischer und griechischer Staatsmann
 (1787-1853)..27, 70, 71, 76, 78, 87, 93, 97,
 98, 106, 111, 122, 131, 151, 155, 171, 204,
 205, 233, 330
 Arnim, Friedrich Wilhelm von, preußischer
 Legationssekretär (1786-1852)102
 Aschaffenburg (Bayern)69, 110, 150, 171,
 214, 218, 291
 Augsburg (Bayern) .36, 39, 40, 42, 52, 67, 68,
 69, 71, 72, 89, 106, 109, 119, 171, 176,

178, 182, 200, 201, 203, 204, 214, 223,
 226, 227, 232, 233, 307

Axthelm, August von, Postgehilfe202
 Axthelm, Ernst Gottlieb von, bayerischer
 Postkommissär und Oberpostmeister... 178,
 179, 201

—B—

Baader, Joseph von, Ingenieur (1763-1835)
222
 Bad Brückenau (Bayern)69
 Baden, Großherzogtum 14, 39, 42, 44, 59, 66,
 82, 96, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 106,
 107, 108, 109, 111, 113, 114, 116, 119,
 121, 123, 126, 127, 129, 132, 134, 135,
 137, 152, 174, 190, 192, 194, 201, 251,
 260, 261, 269, 271, 308, 311, 322, 331,
 332
 Baden-Baden (Baden-Württemberg)..... 102
 Baligand, Karl Theodor von (1779-1828),
 Haputmann, Postmeister in Bamberg und
 Oberpostmeister in Regensburg..... 53
 Bamberg (Bayern) ..39, 48, 53, 133, 163, 171,
 182, 304
 Basel (Schweiz)..... 94, 96
 Bassermann, Friedrich Daniel, badischer
 Landtagsabgeordneter..... 174, 270, 271
 Bauer, Johann Friedrich Christoph, Dekan,
 bayerischer Landtagsabgeordneter 163, 164
 Bäuml, Michael28
 Bayreuth (Bayern) ..43, 56, 69, 165, 171, 182,
 202

- Behr, Wilhelm Joseph, Jurist, Universitätsprofessor, Bürgermeister, Landtagsabgeordneter (1775-1851).....231, 300
- Behringer, Wolfgang, Historiker29
- Beisler, Hermann von, bayerischer Innenminister, Verweser des Justizministeriums (1790-1859).....281
- Belgien.....22, 229, 299, 306
- Berg (Westfalen).....43, 94, 181, 190
- Bergamo (Lombardei, Italien)35
- Berlin (Deutschland).24, 65, 66, 83, 108, 110, 114, 116, 117, 123, 126, 129, 131, 155, 162, 175, 179, 215, 217, 222, 229, 258, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 322
- Bern (Schweiz)95
- Bernstorff, Albrecht Graf von, preußischer Diplomat (1809-1873).....252
- Bestelmeyer, Johann Georg, Nürnberger Bürgermeister, bayerischer Landtagsabgeordneter (1785-1852).....82
- Bever, Carl Friedrich von, bayerischer Generalzolladministrator, Ministerialdirektor des Handelsministeriums (gest. 1860)283, 290, 292, 294, 311, 312, 314, 315
- Bieberstein (Hessen).....69
- Binder, Karl, bayerischer Landtagsabgeordneter236
- Bingen am Rhein (Rheinland-Pfalz).....219
- Blindheim (Lkr. Dillingen a.d. Donau).....41
- Blum, Kaufmann in Bregenz182
- Böhmen (CSSR)136
- Bozen (Italien)69
- Brasilien (Südamerika)299
- Braunschweig (Niedersachsen).....34, 66, 92, 260, 269, 322
- Braunschweig-Lüneburg (Niedersachsen) .35, 37
- Bray, Franz Gabriel Graf de, bayerischer Gesandter in Berlin (1765-1832)..... 179
- Bray-Steinburg, Otto Camillus Hugo Gabriel Graf von, bayerischer Diplomat und Außenminister (1807-1899).....290
- Bregenz (Österreich) 121, 182
- Bremen (Deutschland).... 65, 66, 94, 198, 260, 275, 322
- Breslau (Polen)..... 83, 229
- Bretten, Amt 103
- Brixen (Italien)46
- Brück, Arnold von 181
- Brück, Karl Theodor Freiherr von, bayerischer Postkommissär und Oberpostmeister in Innsbruck und Salzburg (1777-1831)..... 181, 182
- Brück, Ludwig Freiherr von, Generaldirektor der bayerischen Verkehrsanstalten (1812-1892)..... 83, 109, 124, 135, 252, 258, 259, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 290, 313, 314, 316
- Brunner, Johann 28
- Brüssel (Belgien).....41
- Bülow, Heinrich Ulrich Wilhelm Freiherr von, preußischer Staatsmann (1791-1846) 117, 308
- C—
- Canitz und Dallwitz, Karl Wilhelm Ernst Graf von, preußischer General und Außenminister (1787-1850)252
- Celle (Niedersachsen).....98
- Cetto, Anton Freiherr von, bayerischer Diplomat (1756-1847)53, 179