

Als die Post abging

*Zu Fuß, zu Pferde oder mit dem Fuhrwerk, ein langer Weg,
bis auch in Rarbach das Posthorn erklang*

Vorgeschichte

Eine gut funktionierende Post setzt Schnelligkeit, Pünktlichkeit, gute Verkehrsverhältnisse und gleiche einheitliche Bedingungen voraus. Alles dies war im kurkölnischen Sauerland kaum vorhanden, denn das eine war vom anderen abhängig. Der Zustand der Straßen im Mittelalter und im Beginn der Neuzeit war im Herzogtum katastrophal. Die Straßen waren vollständig verschlammt, und im Winter versank das Land in tiefem Schnee, so dass Wege und Straßen kaum zu erkennen waren. Schon auf kurzen Strecken waren die Handlungswagen tagelang unterwegs.

So berichtete der preußische Leutnant Carl Friedrich von Knesbeck im Jahre 1797 mit den Augen eines militärisch geschulten Beobachters über den Zustand der Straßen und Wege:

„Für Wagen ist so keine Fahrbahn, und die beladenen Karren fahren lieber die etwas weitere Chaussee (*durch die Grafschaft Mark*). Was also durchgeht, sind ledige Fuhrmannskarren und nur die von Köln nach Kassel wird noch stark durch Karren gefahren, da der Umweg, ohne das Land zu berühren, zu weit ist. Im allgemeinen ist darüber zu merken: ... dass, weil in dem ganzen Teil des Landes, der das Sauerland heißt, keine Wagen, sondern durchgängig Karren existieren, die Wege durch das in der Mitte des Geleises gehende Pferd so ausgehöhlt, und die Geleise durch die hohen schmalen Ränder der Fuhrmannskarren so tief ausgefahren sind und so hohe Ufer angesetzt haben, dass zwei Pferde nebeneinander nur an wenigen Orten ziehen können...dass dadurch alle Wege, sowohl im Gebirge als in der Ebene durchaus schlecht sind... (Westfälische Forschungen, Bd. 20, Münster 1967. S. 201).

So waren es anfangs die Handelsleute, die Nachrichten aus Gefälligkeit und gegen Entgelt mitnahmen, sowie die Boten der Städte, die die Verbindung der Städte untereinander aufrechterhielten. Daneben arbeitete eine größere Anzahl von Boten, unter dem Schutz und der Aufsicht der jeweiligen Stadt stehend, für andere Auftraggeber. Sie wurden größtenteils von der Kaufmannschaft bezahlt und bezogen außerdem für die von ihnen gesammelte und beförderte Privatkorrespondenz das volle Porto. Es war ihnen nur erlaubt, Briefe von Bürgern und Kaufleuten mitzunehmen. Zudem gab es noch Gerichtsboten und Boten kirchlicher Institutionen und adliger Häuser.

Den ersten Nachweis über Verwaltungsmaßnahmen zur Errichtung der Thurn-und-Taxis'schen Post im Herzogtum bringt ein Bericht des Taxis'schen Postmeisters Johann Wilhelm Arndts in Arnberg aus dem Jahre 1742 an den Kurfürsten Clemens August. Da sich Arndts selbst in diesem Bericht als „Postmeisteren Herzogthums Westphalen“ bezeichnet, muss er wohl vom Fürsten von Thurn und Taxis mit größeren Befugnissen ausgestattet gewesen sein. Nach dem Arndtsschen Bericht hatte der Fürst mit Erlaubnis des Kurfürsten damals folgende Routen neu eingerichtet:

1. eine Post von Arnberg über Werl auf Köln und Münster
2. eine Post von Arnberg über Meschede, Brilon, Niedermarsberg auf Paderborn
3. eine Post von Arnberg über Stockum und Bilstein auf Frankfurt (Main)

Außer den Reitposten hatte die Taxis'sche Verwaltung für die entlegenen Orte Hallenberg, Medebach und Winterberg einen Boten eingestellt.

Überall, wo das Taxis'sche Postwesen Fuß fasste, begann alsbald der Kampf gegen das unkontrollierte Botenwesen, so auch im Herzogtum, obwohl die Taxis'schen Einrichtungen doch noch sehr dürftig waren. Auch passte es dem Fürsten von Thurn und Taxis nicht, dass Kurhessen 1741 auf dem Gebiet des Herzogtums neben seinem schon länger bestehenden Postamt in Brilon auch in Stadtberge (Marsberg) ein Postamt eingerichtet hatte.

Im Jahre 1769 bahnte sich ein Fortschritt an.

Eingaben und Beschwerden des Postmeisters Arndts und der einheimischen und fremden Fuhrleute, Reisenden und Kaufleute bewirkten eine neue Wegeordnung. Nach der Vorschrift des Edikts von 1769 sollten die Landstraßen aus den alten Hohlwegen – denn diese waren mitunter so tief ausgefahren, dass der hochbeladene Wagen nicht aus ihnen herausragte und in Wäldern grün bedachte Tunnel entstanden – herausgelegt werden. Aber der damalige Wege-Commissarius verlegte sie nun aus den Hohlstraßen auf die kahlen Berg Rücken, um sie vor Schneeverwehungen zu schützen. So wurde eine Menge rauher, unwirtlicher und vielfach unbenutzbarer Umwege geschaffen.

Die Fußboten dagegen wählten die kürzesten Wege über die Felder und durch den Wald. Sie waren auf die neuen Straßen nicht angewiesen.

Noch im Jahre 1784 scheinen sich die Straßen- und Botenverhältnisse nicht viel geändert zu haben. Das geht aus einer Befragungsaktion des Hauses Thurn und Taxis hervor, die der Oberpostmeister von Berberich vom Oberpostamt Köln bei sämtlichen Postämtern, Postverwaltungen und Posthaltereien durchführen ließ. Es ging hierbei insbesondere um die Entfernung der einzelnen Stationen, die örtlichen Verhältnisse und um fremde Boten. Aus den Antworten können wir entnehmen, dass es noch keine fahrende Post durchs Sauerland gab und dass noch viele Briefsendungen durch fremde Boten befördert wurden.

So antwortet das Postamt Arnberg auf die Fragen: „Ob sich auf den Stationen andere als Postboten angestellt finden, von wem solche angestellt sind und ob sie zu Fuß, zu Pferde oder in einem Fuhrwerke ihre Reise machen?“ – „Nein, nur pflegt wöchentlich ein Bothe von Menden ungefähr 5 Stund von hier entlegen die in dasige Gegend haltende Briefe abzuholen, der im Diensten Sr. Hochfürstl. Durchlaucht angenommen ist; ein anderer so genannter Grafschafter Bothe übernimmt die nemliche Bestellungen in den Gegenden des Landes, wo keine ordentliche Station angelegt ist; dieser kömt ebenfalls wöchentlich einmal dahir an, imgleichen ist ein solcher Bote von einer vir stund von hier entlegenen stadt Balve wöchentlich dahir, um die dasigen Briefe