

die Strecke Hamburg—Danzig, wogegen die Älterleute ihnen den Kurs Amsterdam—Antwerpen allein überlassen (um 1595).

Als die Danziger Postherren die Errichtung einer durchgehenden Reitpost zwischen Hamburg und Danzig vorschlagen, winken die Börsenalten ab; in Hamburg (war) keine Neuerung durchzusetzen, die nicht von vornherein einen Gewinn für die Tasche der Hamburger Postboten erkennen ließ...<sup>10</sup>. Daraufhin richten die Danziger eine eigene Reitpost nach Stettin ein, die die Strecke in 4—5 Tagen zurücklegt; dort sorgt ein gemeinsam bezahlter Postmeister für den ordnungsmäßigen Austausch der Postsachen. Damit haben die Hamburger Boten die Alleinherrschaft über den Kurs nach Danzig verloren<sup>11</sup>.

1654 gelingt dem polnischen Postmeister die Umwandlung des Danziger Stadtbotenamtes in ein polnisches Postamt. Nun findet das gemeinsame Hamburg—Danziger Botenwesen vollständig ein Ende und wir sprechen fortan vom pommerschen Botenzug. 1716 wird zwischen Hamburg und Preußen ein *Combinations-Receß* abgeschlossen, der die Verhältnisse auf der Stettiner Strecke neu regelt und Hamburg nur noch die Botenfahrt nach Rostock überläßt<sup>12</sup>. Nach einem Vergleich mit Mecklenburg bleibt lediglich der Postverkehr zwischen Hamburg und Wismar in den Händen der Börsenalten; diese Strecke kann jedoch bis zur Verstaatlichung behauptet werden. Da der Danziger Kurs zu den ertragreichsten Botenverbindungen zählte und deshalb gegen mächtige Konkurrenten verteidigt werden mußte (Brandenburg, Schweden, Polen u. a.), konnte er sich stets der tatkräftigen Unterstützung seitens des Rates, der Commerzdeputation und der Börsenalten erfreuen.

Seit 1602 existiert ein regelmäßiger Kurs nach Kopenhagen. Da diese Strecke für Dänemark die wichtigste Verbindung mit Deutschland bedeutet, müssen die Älterleute nach jahrzehntelangen Streitereien in die Übergabe an die dänische Regierung einwilligen; schließlich sind sie ja auf das Wohlwollen der Dänen angewiesen, da der größte Teil des Lübecker Botenzuges durch holsteinisches (d. h. mit Dänemark durch Personalunion verbundenes) Hoheitsgebiet führt.

Die Botenfahrten nach Frankfurt und Nürnberg werden fast ausschließlich von dortigen Boten durchgeführt. Nürnberger Kaufmannsboten werden schon im 13. Jahrhundert genannt;

zeitweise stellen die Börsenalten auch eigene Boten an (z. B. 1643 nach Nürnberg)<sup>13</sup>.

Die Zahl der Postverbindungen läßt ahnen, welchen ungeheuren Aufschwung das Botenwesen unter Leitung und Aufsicht der Börsenalten genommen hat. Kalmus urteilt: *Überhaupt läßt sich feststellen, daß Hamburg allmählich zum Zentrum der Norddeutschen Botenverbindungen wurde*<sup>14</sup>. Trotz des 1630 eintretenden Zerfalls des Hansebundes gelingt es den Hamburger Kaufleuten, ihre Handelsbeziehungen weiter auszudehnen, was einen erneuten Aufschwung des Botenwesens zur Folge hat. Auf jeden Fall können wir Kunrat von Hövelen zustimmen, wenn er 1668 in seiner Stadtbeschreibung vermerkt: „Das Postwäsen ist in Hamburg sehr Wol ingerichtet...“

### Erlaß von Botenordnungen

Streitigkeiten der Hamburger Boten mit denen des Hansischen Kontors zu Antwerpen veranlassen 1578 die Abfassung einer für alle auf dieser Strecke reisenden Boten verbindlichen Regelung. Nachdem diese Verordnung von einer Ratskommission genehmigt worden ist, erfolgt zwei Jahre später die Publikation der

*Ordnung dorch die Olderlude des gemeinen Kopmans mit bewilligung eines Erbarñ Rades gestellet, wo Idt mit den geschwarnen Baden, de nha Westen reisen, kunfftig schall geholden werden*<sup>15</sup>.

Danach kann nur eine *unberüchtigte und vertruweede persone*, die lesen und schreiben kann, außerdem *veer hundert daler Borge* gestellt und den Eid auf die Botenordnung abgelegt hat, zum Boten ernannt werden. Es folgen Reisevorschriften und allgemeine Ermahnungen. Auf keinen Fall sollen *Extraordinarie Bاده sich vordristen eine reise na Amsterdam edder Andorpen* (Antwerpen) *anthonemen*; das bedeutet eine klare Kennzeichnung des von den Älterleuten beanspruchten Postmonopols.

In den folgenden Jahren werden für die meisten Botenkurse spezielle Botenordnungen aufgestellt, und zwar für Lüneburg (1583), Köln (1586), Emden (1590), Leipzig (1594), Danzig (1597) und Lübeck (1625). Erst 1607 erfolgt der Erlaß einer *Allgemeinen Botenordnung*, die in den folgenden Jahrzehnten dreimal zu *renovieren für nöthig erachtet* wird.

<sup>10</sup> Maack, Postwesen, S. 9.

<sup>11</sup> A. Gallitsch, Der Hamburg—Danziger (pommersche) Postkurs, Sonderdruck aus dem Archiv für Post und Telegraphie, 1937, S. 12.

<sup>12</sup> Die Poststraße von Hamburg nach Stettin wird noch im 18. Jahrhundert als *Danziger Postfahrt* bezeichnet. Vgl. dazu U. Stieda, Hamburg und Lübeck im Postverkehr mit Mecklenburg am Ende des 17. Jahrhunderts, Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, 10. Bd., S. 486.

<sup>13</sup> Preußen hatte inzwischen das ehemals schwedische Vorpommern erhalten.

<sup>14</sup> L. Kalmus, Weltgeschichte der Post. Mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Sprachgebiets, Wien 1937, S. 254.

<sup>15</sup> Ein wortgetreuer Abdruck der 5 Seiten langen ältesten Hamburger Botenordnung ist zu finden in E. Kießkalt, Die Entstehung der deutschen Post und ihre Entwicklung bis zum Jahre 1932, Erlangen 1935, S. 241 ff. Ferner in den Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, 4. Bd., S. 34 ff. und im Archiv für Post und Telegraphie, 1888, S. 236 ff.