



**Minden-Ravensberg unter der Herrschaft der
Hohenzollern**

Tümpel, Hermann

Bielefeld, 1909

Erster Abschnitt. Das 17. und 18. Jahrhundert.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82523](#)

Beschichte des Post- und Telegraphen- wesens

Von Ober-Postpraktikant Bloß, Minden (Westf.)

Erster Abschnitt. Das 17. und 18. Jahrhundert.

Ich will haben ein Landt, daß kultiviret sein soll, höret Post dazu.
König Friedrich Wilhelm I. 1723.

Als die Grafschaft Ravensberg an die Hohenzollern fiel, bestand zwar die unter dem Kaiser Maximilian I. durch den Italiener Francesco de Tassis gegründete Reichspost schon nahezu hundert Jahre. Ihr Wirkungskreis war aber bisher auf Mittel- und Süddeutschland, auf die Kurse zwischen Wien und Brüssel sowie auf die Verbindungen mit den Kaiserlichen Höfen in Italien beschränkt geblieben. Und auch die nach der Ernennung des Grafen Lamoral von Taxis zum Erbgeneralpostmeister des Reiches (1615) entstandenen Postkurse nach Nord- und Mitteldeutschland — wie Antwerpen-Cöln-Osnabrück-Hamburg, Frankfurt(Main)-Leipzig und Leipzig-Hamburg — hatten für die Verkehrsverhältnisse von Ravensberg, wie auch von Minden, keine wesentliche Bedeutung, solange es an einer Postanstalt im Lande selbst und daher auch an der Möglichkeit eines ordnungsmäßigen Anschlusses an jene Reichspostkurse gebrach.

In Ravensberg war zwar im Jahre 1594 der erste Anlauf zur Gründung von Postanstalten erfolgt, als der Herzog Johann Wilhelm von Jülich in einer dd. Düsseldorf 10. Oktober 1594 erlassenen Botenordnung einen Botenmeister in Herford und drei Boten bestellte, die unter der Leitung des ersten „der Grafschaft zu sonderer Wollfart“ in einem bestimmten Laufe den amtlichen Schriftwechsel — der Privatsendungen wird nur nebenbei gedacht — zwischen den ravensbergischen Orten und der Residenz Düsseldorf zu befördern hatten, wo gleichfalls ein Botenmeister saß. Das Wirken dieser Einrichtung lässt sich aber nicht verfolgen; wenn sie, was kaum anzunehmen ist, ihren Gründer überdauert hat, so wird sie wohl gar bald von den Stürmen des Dreißigjährigen Krieges hinweggefegt worden sein.

So war man denn in der Haupthache auf die Boten angewiesen, die bei Bedarf oder Gelegenheit, also ohne bestimmt und regelmäßig wiederkehrende Fristen, den Schriftverkehr usw. von Ort zu Ort vermittelten, bis der Große Kurfürst in Erkenntnis der Unzulänglichkeit der in seinen Landen vorhandenen Posteinrichtungen seine Staatspost gründete und zu dem Zwecke zunächst die Anlage eines Postkurses von Königsberg bis Cleve befaßt, weil, wie es in dem betreffenden Reskripte vom 21. April 1646 heißt, „zuvörderst dem Kauf- und Handelsmanne hoch und viel

daran gelegen" sei, daneben aber auch weil administrative Rücksichten den möglichen Zusammenschluß der langgestreckten durch fremde Territorien zerschnittenen Gebietsteile Kurbrandenburgs verlangten.

Auf diese Weise entstand die erste Reitpost von (Memel-)Königsberg (Pr.) nach Berlin und von Berlin durch die Mark über Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden, Eidinghausen, Herford, Bielefeld, Lippstadt, Hamm und Wesel nach Cleve, vorerst ein privates Unternehmen des Königsberger Oberpostmeisters Neumann unter staatlichem Schutz, das indessen seiner mangelhaften Leistungen wegen vom Jahre 1649 ab in die Verwaltung des Staates genommen wurde. Minden und Bielefeld erhielten alsbald ein brandenburgisches Postamt, Herford dagegen ein solches zunächst noch nicht. Doch hatte hier um dieselbe Zeit der Graf Lamoral von Taxis ein Kaiserliches (Reichs-)Postamt als Station seines von Cleve über Lippstadt vorgeschobenen Reichs-Postkurses gegründet; der Westfälische Friede, die in ihm garantierte Souveränität der Reichstände und als Folgeerscheinung die von den letzteren immer stärker betätigte Erkenntnis der Notwendigkeit, das Postregal, einen damals allerdings umstrittenen Bestandteil jener Hoheitsrechte, ungeschmälert in eigener Hand zu halten, zog dem Erb-Reichsgeneralpostmeister, der auch schon in Osnabrück ein Postamt besaß und von hier aus neben den bestehenden bischöflichen Botenposten nach Minden bereits Reitpostverbindungen dahin angeknüpft hatte, bei dem weiteren Streben nach Ausbreitung seines Postwesens in den brandenburgisch-westfälischen Landen eine gegen alle Angriffe wirkham verteidigte Grenze.

Unter der Verwaltung des Staates wurde die kurbrandenburgische Reitpost alsbald ein Muster der Ordnung und Pünktlichkeit — wenigstens nach damaligen Begriffen —, was nach einer zeitgenössischen Handschrift, die in dem Geheimen Archiv des Reichspostamts aufbewahrt ist und das kurbrandenburgische Postwesen in seiner Entstehungsgeschichte behandelt, „bei den übrigen Landesposten eine solche jalouse verursachte, daß alle Posten Spöhren angürteten, damit die Churf. Brandenb. Post nicht die Ehre allein haben möchte.“ Wöchentlich einmal, von 1655 ab zweimal, hin und zurück mit möglichst bestimmten Abgangs- und Ankunftszeiten verkehrend, legte die Post, wie aus einem noch erhaltenen Stunden-(Begleit)-Zettel hervorgeht, die Strecke von Cleve bis Bielefeld bei nur zweimaligem Postillionswechsel einschließlich der Pausen auf den Stationen in 34 Stunden zurück, gewiß eine recht beachtenswerte Leistung, besonders im Hinblick auf die traurigen Wegeverhältnisse in jener Zeit, anderer Schwierigkeiten und Fährnisse, Naturereignisse usw., nicht zu gedenken, angesichts deren ein Postmeister seinen dienstlichen Auffertigungsvermerk in dem Stundenzettel mit dem sich offenbar aus seinem Tieffinnersten emporringenden Stoßseufzer schließt: „Gott mag wissen, wie die Post wird überbracht werden können!“ Nach einer Bemerkung in dem erwähnten Zettel zu urteilen, hatte der Kurs in Cleve bereits 1651 direkten Anschluß an die Posten aus Utrecht, Amsterdam und dem Haag, wie denn überhaupt die brandenburgisch-preußische Postverwaltung dem handelspolitischen Übergewichte der Niederlande in der damaligen Zeit durch gute Verbindungen ebendahin Rechnung trug. Bei den regen Beziehungen des ravensbergischen Linnenhandels mit Holland und darüber hinaus mit England und Spanien erscheint dies hier besonders beachtenswert.

An den großen Hauptkurs gliedern sich bald andere wichtige Kurse an: Berlin-Hamburg, Berlin-Leipzig, Berlin-Breslau, Halberstadt-Halle, Halberstadt-Cassel. Eine Post geht von Minden über Lübbecke, Pr. Oldendorf nach Osnabrück bis

an den Rhein. Die Anlage einer für Minden-Ravensberg erwünschten direkten Verbindung von Bielefeld über Paderborn nach Cassel mit einem Anschluß furhessischer Post nach Frankfurt (Main) und Süddeutschland mußte infolge des durch den Kaiser unterstützten Widerspruches der Thurn und Taxisschen Postverwaltung nach der Ausführung mehrerer Postritte aufgegeben werden (1663). Es blieb daher die Notwendigkeit bestehen, die Sendungen im Umweg auf Cassel zu leiten oder sie mit größeren Kosten für das Publikum fremden Posten anzuvertrauen.

Das Jahr 1687 bringt eine direkte Reitpostverbindung von Minden nach Bremen. Unser Ländchen verdankte sie allerdings nicht der besonderen Rücksicht auf seine eigenen Verkehrsbeziehungen zur alten Hansestadt; die Einrichtung war vielmehr eine Folge der politischen Ereignisse in Ostfriesland, die den Großen Kurfürsten zur Besetzung von Emden und Greetsiel veranlaßt hatten, seines Eingreifens in den Streit der Landstände mit der Fürstin-Wormünderin, schließlich eine Folge der von ihm im Jahre 1682 vollzogenen Gründung der afrikanischen Handelskompagnie. Die Post soll dazu dienen, „umb nicht alleyn bei gedachter Unserer Africanischen Compagnie, die in navigations- und commerciensachen insgemein sehr viel importirenden momenta temporis soviel besser zu beobachten, sondern auch wegen der eine so weit abgelegene und an der äußersten Grenz des Reichs allerhand Gefahr exponirte provinz vorkommenden Gefährlichkeiten auf benötigten fall all gehörige schleunige Anstalt zu wahren.“ So erklärt der Große Kurfürst in seinem Schreiben vom 30. Mai 1687 dem Landgrafen Karl von Hessen, der die darin erbetene Zustimmung zu dem Durchgange des Kurfuses durch die Grafschaft Hoya und zur Stationshaltung daselbst in den Orten Uchte und Bassum gerne erteilt. Der direkte Anschluß der Post über Bremen hinaus nach Emden scheint aber nicht lange bestanden zu haben; wenigstens lassen das Berichte des preußischen Postmeisters Dietrich Rysselmann in Bremen aus den Jahren 1700 und 1701 erkennen, die über das lange Stillager der Briefe nach Emden und Feyerland eindringliche Klage führen.

Hiermit ist die Zahl der Postverbindungen Minden-Ravensbergs jedoch keineswegs erschöpft: Kaiserliche Reit- und Botenposten von Detmold nach Herford, von Bückeburg und Osnabrück nach Minden und Bielefeld mit Anschlüssen von weiterher, Postkutschen und brandenburgische Botenposten zwischen den eigenen Postanstalten usw. bewegen sich in wechselndem Zuge durch die beiden Ländchen. Die fremden Posten müssen, soweit ihnen nicht überhaupt nur die stationslose ununterbrochene Durchfahrt gestattet ist, bei den brandenburgischen Postämtern vorfahren, dürfen aber selbst bei Strafe sofortiger Arrestierung weder Briefe „colligieren noch distribuieren“. Insbesondere Minden bei seiner günstigen Lage an der Westfälischen Pforte bildet einen überaus wichtigen Knotenpunkt in dem Postennetz, das bei dem Tode des Großen Kurfürsten, so weitmaschig es auch noch angelegt ist, doch bereits alle Gebietsteile Kurbrandenburgs umspannt und selbst über deren Grenzen hinüberreicht in die auswärtigen Interessensphären.

Einen Einblick in das für die damalige Zeit verhältnismäßig schon recht lebhafte Verkehrswesen gewährt uns ein Verzeichnis der Posten von Minden, das in dem „Haß-Arhney- und Baum-Gartens-Kalender“ des Kön. Schwed. Mathem. Johann Heinrich Voigts zu Stade auf das Jahr 1688 enthalten ist. Es sei hier in wesentlich gekürzter Form wiedergegeben.

Post-Taffeln.

Wie die Posten alhier in Minden ankommen und wieder abgehen.

Kommen an.	Reisen ab.
Sontags / Nachmittag von Herfordt / Bielfeldt / Lipstadt / Wesel / Cleve / Cölln am Rhein / aus Holland / Frankreich, Spanien und England.	Sontags / Morgens vor Glock 9 nach Hildesheim / Halberstadt / Leipzig / Halle / Berlin / Breslau / Wien / Königsberg / usw. nach Preußen / Pohlen und Moßkowien.
Von Bückeburg / Hameln / Detmold / Paderborn / Cassel / Frankfurt am Main / usw. dann auch von Nienburg / Bremen / Hamburg / aus Holstein / Dänemark und Schweden. Im Winter aber laufen diese Posten am Montag Morgen erst ein.	Montags Abends vor Glock 9 nach Herford / Bielefeldt / Lipstadt / Wesel / Cleve / Cölln am Rheyn / Holland usw.
Abends späte der Postwagen von Herford / Bielfeld / Wesel usw. NB. Im Winter aber fährt dieser Postwagen nicht.	Nachmittags Glock 4 die fahrende Post nach Osnabrück / Amsterdam. Im Winter aber Montag Morgens bey Gröfzung der Pforten.
Montags Morgens die Wagen-Post von Nienburg und Hamburg / wie auch von Hannover / Hildesheim / Berlin usw.	Montags / Morgens Glock 6 die fahrende Post nach Herford / Bielefeldt usw. wie auch nach Nienburg und Hamburg / auch nach Hannover / Braunschweig usw.
Dienstags Morgens Glock 7 die reitende Post von Hildesheim / Halberstadt / Berlin / Breslau usw.	Mittags Glock 12 die Post nach Bremen usw.
Nachmittags am Montag / die Wagenpost von Osnabrück und aus Holland usw. Koommt aber im Winter Dienstags Morgens erst an.	Dienstags / Abends vor 9 die reitende Post nach Bückeburg / Hameln / Detmold / Paderborn / Cassel usw. auch Nienburg / Bremen / Hamburg usw.
Dienstags Nachmittags die Post von Bremen. Mittwochs / Nachmittags / von Bückeburg usw. wie am Sontage Nachmittag / und im Winter laufen diese Posten auch erst am Donnerstag Morgen ein.	Donnerstag Abends vor 9 nach Herford / Bielfeld wie am Montage Abend vor Glock 9.
Freytag / Morgens früh / die reitende Post von Hildesheim usw. Wie am Dienstag Morgen früh.	Donnerstag / Morgens Glock 6 die Wagen-Post nach Osnabrück usw. bey Winters schlimmer Zeit aber geht dieser Wagen am Freitag Morgens bei Gröfzung der Pforten ab.
Nachmittags am Donnerstag von Herford usw. wie am Sontag Nachmittag.	Morgens Glock 6 die fahrende Post nach Nienburg usw. Wie am Montag Morgens Glock 9.
Nachmittags / die Wagen-Post von Osnabrück usw. Koommt aber im Winter Freitag Morgens erst an.	Morgens vor 9 nach Hildesheim / Halberstadt wie am Sonntagnorgen vor Glock 9. Mittags Glock 12 nach Bremen.
Freytag / Morgens die Wagen-Post von Nienburg und Hamburg usw. Wie am Montag Morgen. Nachmittags von Bremen.	Freytag Abends vor 9 die reitende Post nach Bückeburg / Hameln wie am Dienstag Abend vor 9.

Was des Großen Kurfürsten Einsicht und Tatkraft geschaffen, wurde von seinen Nachfolgern weiter ausgebaut. Zu dem großen Reitpostkurse von Halberstadt über Minden nach Cleve gesellte sich im Jahre 1692 die geschwinde Fahrpost mit Anschlüssen von Wesel aus nach Nymwegen, Utrecht und Amsterdam sowie nach Cöln. Sie diente hauptsächlich der Paket-, Geld- und Personenbeförderung und nahm — wie auch bereits seit Jahren die Reitpost, die aus Braunschweig und Hannover vertrieben war, nachdem Braunschweig-Lüneburg eigene Landesposten eingerichtet hatte — ihren Weg über Hildesheim, Hohnsen und Hessisch-Oldendorf, um das Schaumburg-lippische Gebiet bei Luhden zu kreuzen und bei Kleinenbremen in das Fürstentum Minden überzutreten. Sie durfte Bückeburg nicht

berühren, weil dieses ausschließlich Taxis'sche Post besaß, ein Zustand, der bis zum Jahre 1803 andauerte.

Herford hat inzwischen — vermutlich 1691 — ein brandenburgisches Postamt erhalten. Daneben besteht aber das Taxis'sche noch nahezu ein halbes Jahrhundert fort; erst nach 1725 wird es infolge eines Vertrages mit Taxis aufgehoben. Ein eigenartiger Zufall, daß die verarmte hinsichtlich des Verkehrs von Minden und Bielefeld erheblich übertroffene Altkreisstadt Herford zunächst (1594) die erste Postanstalt überhaupt und später fast ein halbes Jahrhundert lang zwei Postämter zugleich in ihren Mauern beherbergte!

Etwa zu derselben Zeit, als auf Geheiß des Großen Kurfürsten die Reitpost nach Bremen entstand, hatte der erste Mindener Postmeister Schröder in Gemeinschaft mit dem braunschweigischen Postmeister in Bremen eine regelmäßig zwischen den beiden Orten verkehrende Privatfuhrverbindung eingerichtet, bei der Leiterwagen und ähnliche Bauerngefährte zur Beförderung von Post und Reisenden dienten. Kurfürst Friedrich III. untersagte es nun im Jahre 1699 dem Nachfolger des Schröder, Coudelanz, „das Postregal privato nomine weiter zu exercire“ und bestimmte eine ordnungsmäßige Fahrpost als Ersatz für jene Privatfuhren — zur Freude des von dem bisherigen Zustande keineswegs erbauten Publikums, obwohl die Reise in einem damaligen Fahrpostwagen ohne Federn und Polster nicht allzuviel bequemer gewesen sein wird, soweit eine Verordnung aus dem Jahre 1712 erkennen läßt, in der es heißt, daß die Passagiere vor lauter Päckereien und üblem Geruch im Wagen kaum sitzen können und daß die Postwagen dergestalt mit Sachen und Menschen befrachtet sind, daß sie zum öfteren zu nicht geringer Blame der kgl. Posten stecken blieben.

Aber die Fahrpost sollte Bremen auf die geplante Weise nicht erreichen: die braunschweig-lüneburgische Regierung wehrte die Durchfahrt durch ihr Gebiet, und die Bauern, die seither aus der Gestaltung von Pferden und Wagen für das Privatunternehmen ihren Vorteil gezogen hatten,rotteten sich zum bewaffneten Überfall zusammen, um die Postsendungen zu entführen und den Reisenden ihre eigenen Beförderungsgelegenheiten aufzuzwingen. Erst nach der Einigung mit Braunschweig-Lüneburg konnte die Post ihre Aufgabe ordnungsmäßig erfüllen. Mehr denn ein volles Jahrhundert lang ging sie zweimal wöchentlich bis Barenburg für preußische und von da ab bis Bremen für braunschweigische Rechnung. Erst bei der Okkupation im Jahre 1806 verschwand sie, um vom 1. Januar 1814 ab wieder als Vermittlerin des Verkehrs zwischen Minden und Bremen zu dienen, bis sie, später über Nienburg geleitet, dem Zeitalter des Dampfes zum Opfer fiel.

Je mehr sich Preußens Herrschaft in dem westlichen Deutschland ausbreitete, um so lebhafter gestaltete sich auch das Verkehrsleben Minden-Ravensbergs; denn dieses bot einen besonders geeigneten Stützpunkt, von dem aus die gewonnenen Lände in das Verkehrsnetz einbezogen werden konnten. Nach dem Anfalle der Grafschaften Lingen und Tecklenburg entstand daher eine Reitpost von Bielefeld über Halle und Bersmold nach Lingen; die nach dem Erwerb Ostfrieslands (1744) daselbst eingerichteten preußischen Postanstalten in Emden und Aurich usw. wurden durch neue Posten über Bremen mit Minden und über Lingen mit Bielefeld verbunden. Letzteres hatte schon 1713 einen Kurs über Unna nach Schwelm erhalten, wo sich die Kaiserliche Post nach Köln unmittelbar anschloß: Minden, Herford und Bielefeld stehen seitdem mit Köln in direkter Verbindung.

Zwei Jahre später wurde der Plan eines Kurzes Cassel-Minden über Paderborn, Lippstadt, Bielefeld wieder aufgenommen; diesmal von Kurhessen. Wenn

er aber wiederum trotz des von dem hessischen Ober-Postmeister von Baar nach seinem eigenen Zeugniſſe „pour l'amour du commerce et des postes“ betätigten Entgegenkommens scheiterte, so lag dies an der Haltung des Königs Friedrich Wilhelm I., der dem Vorhaben aus politischen Gründen ablehnend gegenüberstand, möchte die Verbindung auch im Interesse von Handel und Wandel der Untertanen erwünscht gewesen sein. Was es übrigens mit der gerühmten „amour du commerce“ auf sich gehabt haben mag, verrät uns der hessische Postmann in einem späteren Schreiben: «mon sérénissime maître me presse de faire aller la poste à fin de pouvoir mieux faire pourvoir sa table de poissons et d'autres denrées venants de Bremen». Preußen hätte übrigens auch um geringer Vorteile willen dem ruhigen Fortbestande seiner Posten nach Cleve Schwierigkeiten bereitet, wenn es die Küchenpost des Landgrafen von Hessen in der geplanten Weise verfehren ließ. Denn das Hochstift Paderborn hatte, den Wettbewerb mit seinem teilsweise auf derselben Strecke laufenden Wagen nach und von Münster fürchtend, sofort nach dem Bekanntwerden des Planes mit Gegenmaßregeln gegen die preußischen Posten nach Cleve gedroht. Schließlich gelang es aber doch noch Hessen-Cassel nach langem Widerstreben des Königs, über Hofgeismar, Höxter, Pyrmont und Rinteln wöchentlich einmal Eingang in Minden und dadurch Anschluß an die preußische Fahrapost nach Bremen zu gewinnen. Zwanzig Jahre später wollte die hessische Regierung diese Fahrapost über Rinteln verdoppeln. Der König, offenbar noch von derselben Gesinnung besetzt, defkretiert jedoch kurz und bündig am Rande des Berichts: „Quare, sie tun mir kein plesir also sollen sie auch von mir kein plesir haben. FW.“ Zwar wird er noch von seinem Generalpostdirektorium durch den Hinweis auf die dem „Mindischen Cours“ entgehenden Postgüter und Einnahmen und auf das hessischerseits bewiesene Entgegenkommen bei dem Durchgange der preußischen Posten nach Minden durch Hessisch-Oldendorf umgestimmt, es verbleibt aber dann bei der einmaligen Fahrt. Auch diese Fahrapost treffen wir mit vermehrtem Gange weit über ein volles Jahrhundert später noch in Minden an, daneben eine seit 1736 eingerichtete hessische Reitpost, die jedoch weiter bis Bremen verkehrte.

Die Postanlagen werden im ferneren Verlaufe des Jahrhunderts stetig vermehrt, der Postengang wird nach Bedarf vervielfältigt. Fußboten schließen die wichtigeren Orte abseits der Kurse dem Verkehrsnetz an. Um 1750 gehen solche teils ein-, teils zweimal wöchentlich von Bielefeld nach Borgholzhausen und Werther, von Herford nach Enger, Bünde und auch ins Lippische nach Salzuflen, von Minden nach Hausberge und Blotho. An den genannten Landorten, wie auch an den kleineren Kursstationen Halle, Bersmold, Brockhagen, Lübbecke und Pr. Oldendorf sind Postwärterämter eingerichtet, die etwa unseren heutigen Postagenturen entsprechen.

Briefbestellung auf dem Lande ist damals aber ein noch ungeahnter Begriff. Dagegen üben die Briefträger in den Städten bereits seit den zwanziger Jahren des Jahrhunderts ihre Tätigkeit aus: während sich vorher nach der Vorschrift von 1680 das Briefe erwartende Publikum bei dem Postamt durch Einsichtnahme der öffentlich aushängenden „Postkarten“, die den Namen der Empfänger angaben, selbst von dem Vorliegen etwaiger Sendungen eigener Adresse überzeugen und diese abholen mußte, wurden jetzt die nach Tagesfrist nicht abgeförderten Briefe und Scheine gegen Bestellgebühr ins Haus gebracht.

Das Porto ist seit 1712 überall gleichmäßig festgesetzt. Von Interesse dürfte es sein, einige kurze Angaben darüber folgen zu lassen.

Es kosteten:

Bon	nach	der einfache Brief zu 1 Lot (16 g)	Kaufmanns- waren das Pfund	Geldpalete bis 100 Th.
Minden	Hersford und Bielefeld	1 ggr. (12 Pf.)	4 Pf.	4 ggr.
Minden	Berlin	2 ggr.	1½ ggr.	16 ggr.
Hersford und Bielefeld	Berlin	2½ ggr.	1½ ggr.	16 ggr.

Gewöhnliche Lebensmittel gingen um $\frac{1}{3}$ billiger denn Kaufmannswaren. Das Reisegeld auf den ordentlichen Posten betrug im Sommer 3 ggr., im Winter dagegen 4 ggr. für die Meile bei einem Freigepäck von 40—50 Pf.

Trotz dieser gegenüber denen der Nachbarländer und der Reichspost überaus günstigen Taxen fehlte es nicht an Boten, die den Gesetzesvorschriften zuwider gewerbsmäßig Briefe beförderten. Insbesondere blühte die heimliche Briefbeförderung nach Holland, ein Beweis der dauernden engen Beziehungen dorthin, so daß man diese Boten allgemein die Holländischen nannte. Die Städte wurden daher von der Regierung zu Minden des öfteren angewiesen, auf bestimmte Personen aus Dissen, Brockhagen, Bersmold, Werther, Bünde, Enger, Bielefeld und Salzuflen zu achten, weil sie sich mit „Colligirung allerhand Briefen und deren Beförderung nach Holland befassen“. Wurden sie bei ihrem verbotenen Werk ertappt, so waren sie nach der Festung Wesel „in die Karre“ abzuführen. Solchen und ähnlichen Verfugungen begegneten wir wiederholt in den Jahren 1715 bis 1800.

Die günstigen Taxen wurden indessen im Jahre 1766 unter der französischen Regie nicht unbedeutend erhöht; der geringste Satz von 1 ggr. für den einfachen Brief galt nur noch für die Entfernung von 4 Meilen, und die Staffeln stiegen in etwas kürzeren Abständen, so daß z. B. Briefe aus den drei Poststädten Minden-Ravensbergs nach Berlin einen ggr. mehr als bisher kosteten. In ähnlicher Weise gingen die anderen Taxen in die Höhe. Der fiskalische Gesichtspunkt, der selbst unter Friedrich Wilhelm I., so sehr dieser große Volks- und Staatswirt auch sonst von dem Geiste der Sparsamkeit durchdrungen war, gerade bei dem Postwesen niemals eine Rolle gespielt hatte, war damit auf lange Zeit hinaus zur Herrschaft gekommen!

Zweiter Abschnitt. Das 19. Jahrhundert.

1. Die Zeit der Fremdherrschaft.

Die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1806 und deren schicksalschwere Folgen unterbrachen die gedeihliche Fortentwicklung des Verkehrs in Minden-Ravensberg; ja, dieser lag, nachdem das Land dem neugegründeten Königreich Westfalen zugeteilt war, in kurzer Frist sogar völlig darnieder. Auf welchen Tiefstand besonders die Postverhältnisse angelangt waren, schildern wohl am zutreffendsten die Worte des westfälischen Finanzministers von Bülow an den König Jérôme, wie sie der Geschäftsträger Preußens am Casseler Hofe, der Geheime Legationsrat Küster, unterm 12. September 1809 dem Auswärtigen Departement des preußischen Ministeriums übermittelt hat. Küster schreibt: „Der Finanzminister fängt seinen Bericht mit den Äußerungen an, daß die hiesige neue Postadmini-