

Hoch auf dem gelben Wagen Bergisches Postwesen 1806 bis 1813



Bergischer Postillion - Rekonstruktion Huber/Kieckers 2025

Historischer Rückblick

Bereits im Neuen Reich Ägyptens kamen im Dienste der Pharaonen ca. 1300 bis 1200 v.Chr. die ersten Meldereiter zum Einsatz. Sie saßen noch ohne oder mit rudimentärem Sattel weit hinten auf der Kruppe der Tiere, da sich die ägyptischen Pferde mit schwachem Rücken nicht als Reittiere eigneten.



Ägyptischer Meldereiter um 1350 v.Chr.



Persischer Meldereiter um 500 v.Chr.

Unter den persischen Großkönigen der Achämenidendynastie entwickelte sich um 500 v.Chr. ein staatliches Meldesystem reitender Boten auf speziellen Straßen und mit eigenen Relaisstationen. Etwa zeitgleich beschäftigten die griechischen Stadtstaaten professionelle Langstreckenläufer, welche wichtige Botschaften mündlich überbrachten. Die Römer nutzten zur Nachrichtenübermittlung ihr gut ausgebautes Netz von Militärstraßen, auf denen auch Reisewagen längere Strecken unterwegs waren. Im kaiserlichen China existierte bereits früher schon ein staatliches System von Läufern und Reitern zur Nachrichtenübermittlung. In der Neuen Welt verfügten die Inka vom 13. bis zum 16. Jahrhundert über ein gut ausgebautes Wege- und Meldesystem per Läuferstafetten. Bei ihnen wurden Nachrichten in Form von Schnürenbündeln (Quipo) übermittelt. In der Alten Welt verkündeten im Mittelalter reisende Herolde Botschaften der Herrschenden in Städten und an öffentlichen Plätzen. Die Städte selbst beschäftigten Ausrufer zur Verkündung von wichtigen Nachrichten und Ratsbeschlüssen. Gleichzeitig entwickelte sich eine Nachrichtenübermittlung über reisende Händler und Handelshäuser (z.B. den Fuggern). Wer es sich leisten konnte, beschäftigte persönlich reitende Boten, reiste selbst in eigenen Fuhrwerken und Kutsche oder nutzte die Wasserstraßen.¹ In die Marktlücke von öffentlichem Fernverkehr und Nachrichtenübermittlung stieß ab 1400 das Adelsgeschlecht derer von Thurn und Taxis² und sicherte sich um 1600 das Monopol durch die Habsburger für große Teile Zentraleuropas³.

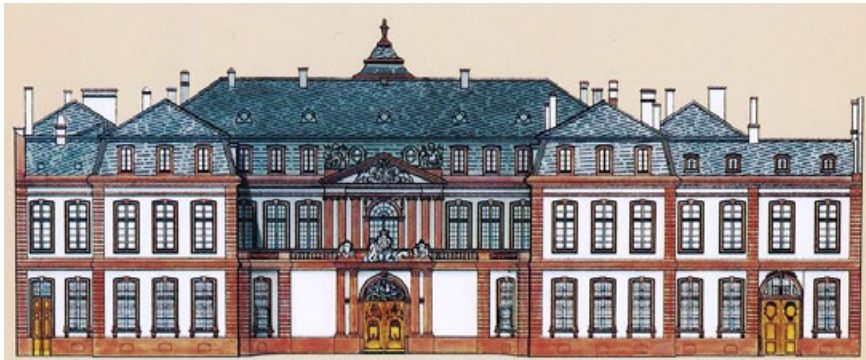
¹ siehe beispielsweise Goethe, J.W.: *Aus meinem Leben*. Zweiter Abteilung Fünfter Band. *Auch ich in der Champagne!*, Stuttgart u. Tübingen (Cotta) 1822. *Campagne in Frankreich* und *Italienische Reise* — Band 1

² Der Begriff „Taxi“ leitet sich von dem Geschlechternamen ab.

³ Vorbereitungen zur Gründung einer Kaiserlichen Reichspost um 1595

... und dann kam Napoleon

Der Kaiser fand es nach eigenen Worten „unerträglich“, das Thurn und Taxis quasi als Büttel der Habsburger den Postverkehr in seinem Einflussgebiet kontrollierte und darin schnüffeln konnte. Ob dem tatsächlich so war oder ob er selbst die Kontrolle ausüben und durch seine eigenen Geheimpolizisten überwachen wollte, sei dahin gestellt. Vieles spricht dafür, dass er mit dieser Maßnahme auch die kurz bevorstehende Kontinentalsperre⁴ effektiver ausüben wollte. Jedenfalls wurde in Folge im Rheinbundstaat Berg ein eigenes Postwesen installiert.



Palais Thurn und Taxis in Frankfurt

Die Bergische Postanstalt

Mit der Errichtung des Großherzogtums Berg wurde in Düsseldorf Mitte Mai 1806 eine Generaldirektion der Großherzoglich Bergischen Postanstalt eingerichtet und dem Finanzminister unterstellt. Generalpostdirektor wurde der französische Postinspektor du Preuil aus Paris. Dieser beschlagnahmte zunächst alle Kassen und dann das bewegliche und unbewegliche Gut der Postdienste von Thurn und Taxis auf dem Gebiet des Großherzogtums. Selbst die Angestellten des Unternehmens wurden größtenteils übernommen.

Die Postanstalt, offizieller Titel „*Postes du Grand Duché de Berg*“ bestand 1809 aus 30 Postämtern (directions) und 97 Poststationen (expéditions). Letztere wurden von Postexpeditoren verwaltet, die einem Postamt unterstanden. Eine der Stationen (Haus Spilles genannt) wurde direkt gegenüber von Schloss Benrath eingerichtet. In seiner Blütezeit wurden Dependenzien bis hin in die deutschen Hansestädte an der Nordsee unterhalten. Als Ende Dezember Holland und große Teile Norddeutschlands dem französischen Staatsgebiet zugeordnet wurden, musste die Bergische Post 48 von mittlerweile 130 Poststationen z.B. in Münster, Bremen, Hamburg und Lübeck an das Kaiserreich abtreten. Mit der Völkerschlacht von Leipzig 1813 brach das gesamte Regierungssystem auch in Berg zusammen und mit ihm am 15. November die Organisation der Postanstalt. Die Aufgaben wurden kurzzeitig wieder von Thurn und Taxis wahrgenommen. Ab dem 30. Juni 1816 wurde das Postwesen in Berg preußisch. Rein optisch veränderte sich wenig, weil die Preußen die gleichen dunkelblauen Uniformen mit roten Abzeichen wie bis vor kurzem noch die Postler des Großherzogtums.

⁴ Diese Wirtschaftsblockade, gerichtet gegen Großbritannien, hatte der Kaiser am 21. November 1806 verfügt.

Der Fuhrpark

Die Post beförderte Personen, Dokumente, Briefe, Pakete und Bargeld. Zum Einsatz kamen neben Kutschen auch berittenen Boten. Bei den Kutschen variierten verschiedene Modelle der sogenannten Diligence, leichte Zweispänner oder Dreispänner für bis zu vier Passagiere und schwere Vierspänner mit bis zu drei Abteilen für 16 Personen. Die Farbgebung von Wagenkasten und Aufbauten variierte bei den teils privaten, teil staatlichen Unternehmen. Jedoch setzte sich schwarz über gelb⁵ dauerhaft europaweit durch. Die Farben wurden ursprünglich von dem Unternehmen der Familie Thurn & Taxis eingeführt und sollten daran erinnern, dass die Kutschen im Auftrag der Habsburgermonarchie unterwegs waren.



Modell einer Diligence von Thurn und Taxis um1800
Quelle: Museumsstiftung Post und Telekommunikation

Bei der Großherzoglich Bergischen Post dürften die Kutschen die alte Farbgebung beibehalten haben, handelte es sich doch um Beschlagnahmungen von Thurn & Taxis. Zeitgenössische Darstellungen zeigen, dass die Kutschen teils hoffnungslos überfüllt waren und sich zusätzliche Passagiere an das Gepäckdach und den rückwärtigen Gepäckkasten klammerten. Passagiere wurden auch auf dem Kutschbock mitgenommen. Aus zahlreichen Briefen und Reiseberichten ist bekannt, dass diese Art zu reisen, trotz Federung der Gefährte sehr beschwerlich war. Die Passagiere wurden sehr stark durchgeschüttelt und aufgrund schlechter Straßenverhältnisse nutzen Kutschen häufig nicht die wenigen gepflasterten Straßen sondern fuhren am Straßenrand. Bei Steigungen konnten die Passagiere dazu aufgefordert werden, auszusteigen und ggf. sogar die Kutsche anzuschieben. Bei manchen Strecken endete schlicht die Linie und die Steigung musste mit Gepäck zu Fuß oder in Bauernkarren bewältigt werden, zum Beispiel die Steilstrecke zwischen (Wuppertal-)Barmen und Langerfeld. Anderswo wurden Steilstrecken und schlechte Wegstrecken durch zusätzlichen Vorspann, bisweilen sogar durch den Einsatz von Ochsen überwunden⁶. Auf

⁵ Die gelbe Farbe war darüber hinaus ein Symbol für Geschwindigkeit, nicht wie heutzutage für Vorsicht!

⁶ *Königlich Württembergische Postkutsche auf dem Weg nach Waldstetten*, Aquarell von Maria Leicht 1860

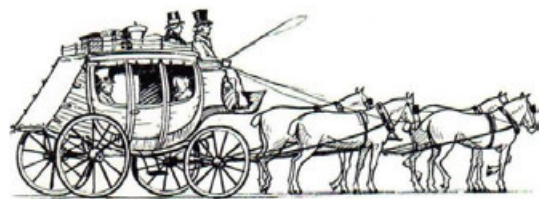
gerader Strecke liefen die Pferde abwechselnd im Trab und im Schritt. Vor oder ab einer Poststation ließen die Kutscher die Pferde gerne mal kurz angaloppieren, dabei kam auch das Signalhorn zum Einsatz. Das war als Spektakel für die Umstehenden gedacht und diente der Eigenwerbung. Überwiegend genutzt wurde das Signalhorn aber bei unübersichtlicher Streckenführung. Damit reklamierten die Postillione die Vorfahrt für sich. Wie sich das Reisen für die Mitfahrenden gestaltete zeigen die „Ratschläge für Reisen mit der Postkutsche“ aus dem Omaha Herald, 1877 (siehe Anhang),

Zug- und Reitpferde

Einerseits ist von „schlechten, halb verhungerten Gäulen“ die Rede andererseits von den „besten Kutschpferden weit und breit“. Es lag wohl im Ermessen der Posthalter, für das Wohl der Pferde zu sorgen. So trat der Postdirektor Peter Wilhelm Maurenbrecher aus Düsseldorf zum Pferderennen von Benrath nach Düsseldorf gegen den Landesherrn Murat an, welcher ein edles Araberpferd ritt. In nur 18 Minuten wurde das Ziel erreicht. Maurenbrecher fehlte kaum eine Pferdelänge zum Sieg.⁷ Sein Reittier dürfte demnach auch in exzellenter Verfassung und von edlem Geblüt gewesen sein. Mein Tipp: Versuchen Sie doch einmal unter heutigen Bedingungen die Strecke in dieser Zeit zurückzulegen. Es dürfte selbst bei freier Wahl des Verkehrsmittels schwierig werden.

Postkutscher

Der Kutscher bzw. Postillion, im Volksmund „Schwager“ genannt, saß auf dem Kutschbock oder auf dem Sattelpferd des vom Wagen aus betrachtet, ersten Gespanns links vom Holm. Im Großherzogtum Berg war er ausgestattet mit einer dunkelblauen Weste mit dunkelrotem Kragen und Aufschlägen für Ärmel und Taschen. Die Knöpfe waren aus Zinn gefertigt. Der schwarze Zylinder war vorne mit der bergischen Kokarde versehen. Der Kordon (Band) des Signalhorns (aus Messing) war dunkelrot, ebenso wie das Band am linken Oberarm, an dem das Postabzeichen als Metallspange befestigt war.⁸ Die Hose war grau oder weiß und die schwarzen Stiefel waren besonders hoch und verstärkt. Letzteres diente, wie bei gewöhnlichen Fuhrknechten auch, während der Fahrt zum Schutz vor Steinsplittern und beim An- und Abschirren vor Huftritten. Staatliche Postbeamte anderer Staaten unterschieden sich lediglich in der Rock- und Abzeichenfarbe. So trugen die Postillione aus Sachsen gelbe Röcke mit hellblauen Abzeichen, die aus Hannover rote Röcke mit blauen Abzeichen usw.⁹ Alle Postler trugen die charakteristische Armbinde in Abzeichenfarbe mit Spange.



⁷ Spickhoff, Georg: *Die Sippe der Maurenbrecher* siehe auch www.spilles.de

⁸ N.° XI. Decret: *Die Organisation der reitenden, fahrenden und Extraposten im Großherzogthum Berg*

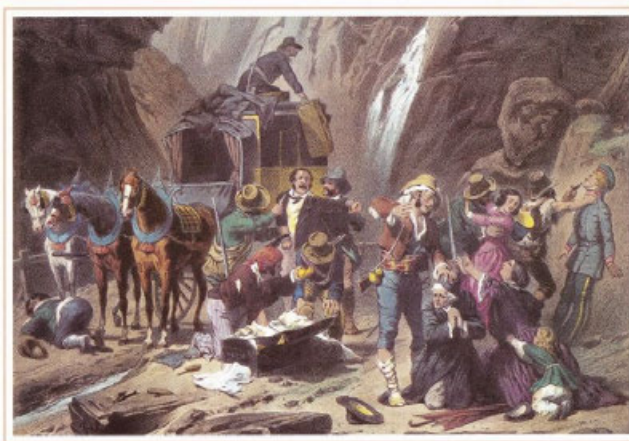
⁹ siehe Aquarelle von Gustav Müller, Dresden um 1890, heute im Bundespostmuseum Frankfurt



Spange eines Bergischen Postbeamten

Quelle: Museumsstiftung Post und Telekommunikation

Die Bewaffnung mit zwei Pistolen in Halftern am schwarzen Lederzeug war optional, hatte jedoch ihre Berechtigung. Beispiele hierfür liefern Rekonstruktionszeichnungen von Postillionen aus dem Französischen Kaiserreich¹⁰ und denen der Feldpost des Königreichs Westfalen. Es gab nämlich in jeder Zeit spektakuläre Angriffe bewaffneter Banden, welche es auf die wertvolle Fracht und Bargeld abgesehen hatten. Hierzu zählte der große Postkutschenüberfall zu Langerfeld 1799 durch die niederrheinische Bande unter Mathias Weber, Spitzname „Der Fetzer“¹¹ und der Überfall auf den Dillenburger Kassenwagen 1809 bei Kierspe im Ruhrdepartement durch eine bewaffnete Schar von 40 - 50 Räubern¹². Die Pistolen waren kurzläufig, um den Kutscher nicht zu behindern. Zur Abschreckung und Verteidigung dienten auch schweren Reiterpistolen oder ein Tromblon¹³. Diese Waffen wurden meist von einer auf dem Kutschbock mitreisenden Wache benutzt.



Überfall im Höllental Künstler unbekannt um 1850



Württembergische Kutsche Maria Leicht 1860

Briefe, Dokumente, Pakete und Gepäck

¹⁰ Carnet de la Sabretache No3 1970

¹¹ Krausnick, Michael: *Von Räubern und Gendarmen*, Arena Verlag Würzburg 1978

¹² Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden (HHStAW, 370, 1536)

¹³ Eine kurzläufige Schrotbüchse mit verheerender Wirkung auf Nahdistanz, auch Donnerbüchse genannt.

Diese wurden in großen, ledernen und verschließbaren Postsäcken, genannt Felleisen, befördert. Für die Beförderung wurden feste Tarife festgelegt. Obwohl es bereits Vorläufer gab, wurden Briefmarken erst ab 1840 in Preußen ausgegeben. Erstmals wurde die Post vor dem Versand registriert. Als Vorläufer des Poststempels diente dies als Nachweis für die fristgerechte Einlieferung. Die Mitnahme von Reisegepäck war limitiert. Für sogenanntes Übergepäck wurden Zusatzzahlungen fällig.

Tarifdschungel

Trotz einheitlicher Tarife bei der Bergischen Post gestaltete sich der Wechsel zwischen den Tarifen der „Verkehrsverbände“ z.B. bei beim Überschreiten der Landes- oder Staatsgrenzen sowohl für die Personenbeförderung als auch die Post problematisch. Daran hat sich ja bekanntlich bis heute wenig geändert.

Ende einer Ära

Mit einem verdichteten Eisenbahnnetz verlor die Fahrpost an Bedeutung. Zuletzt ersetzte im ländlichen Raum Busse die Kutschen. Mit dem Aufbau eines Telegrafennetzes reduzierte sich auch das Briefaufkommen. Die nächste Revolution brachte dann die moderne Telekommunikation.



Post und Eisenbahn bei Koblenz 1865 Verlegung des Telegrafenkabels Berlin – Köln bei Mülheim 1880

Hauptquellen

Münzberg, W.: *Das Großherzogtum Berg 1806-13, Postgeschichte-und Stempelhandbuch*, 1982

Wikipedia - Postgeschichte des Großherzogtums Berg

www.zeitspurensuche.de

K.-H. Kieckers, Erkrath 04/2026

Anhang

Ratschläge für Reisen mit der Postkutsche

aus dem Omaha Herald, 1877, also rund 65 Jahre später, freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Herrn Axel Jansen, Neuss

„Der beste Platz auf einer Postkutsche ist neben dem Kutscher. Dort ist man vor Püffen und Knüffen am besten geschützt, auch wenn man nicht gerne rückwärts unterwegs ist.

Tragen Sie bei Kälte weder enge Handschuhe noch enges Schuhwerk.

Falls die Pferde durchgehen, bleiben Sie sitzen und bewahren Sie Ruhe. In neun von zehn Fällen werden die Leute verletzt, wenn sie abspringen.

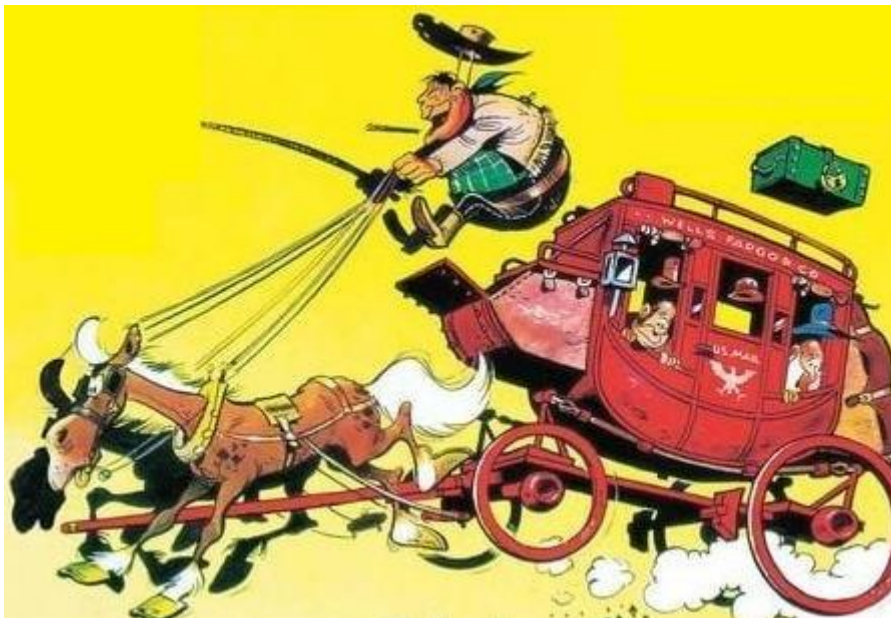
Falls es sehr kalt ist, sollten Sie unterwegs keine Spirituosen trinken, da Sie dann doppelt so schnell ausfrieren.

Beklagen Sie sich nicht über die Mahlzeiten an den Stationen; man serviert Ihnen dort das Beste, was zur Verfügung steht.

Rauchen Sie keinen starken Tabak in der Kutsche. Wenn Sie ausspucken, dann nach hinten. Beschaffen Sie sich Ihre Getränke vor der Reise, denn der Whisky, den Sie unterwegs bekommen, ist kein Balsam für die Kehle.

Schießen Sie niemals unterwegs, das erschreckt die Pferde. Sprechen Sie nicht über Politik und Religion.

Ölen Sie nicht Ihr Haar, es ist staubig unterwegs. Sie sollten ferner nicht glauben, dass Sie sich auf eine Vergnügensreise begeben, sondern vielmehr auf allerhand Unannehmlichkeiten gefasst sein.“



Ausschnitt aus dem Titelblatt „Lucky Luke – Die Postkutsche“ von Morris & Goscinny