

Vom Poststall zum Postamt Osterhofen

Johann Schön

Aufstieg und Niedergang der Taxis'schen Post

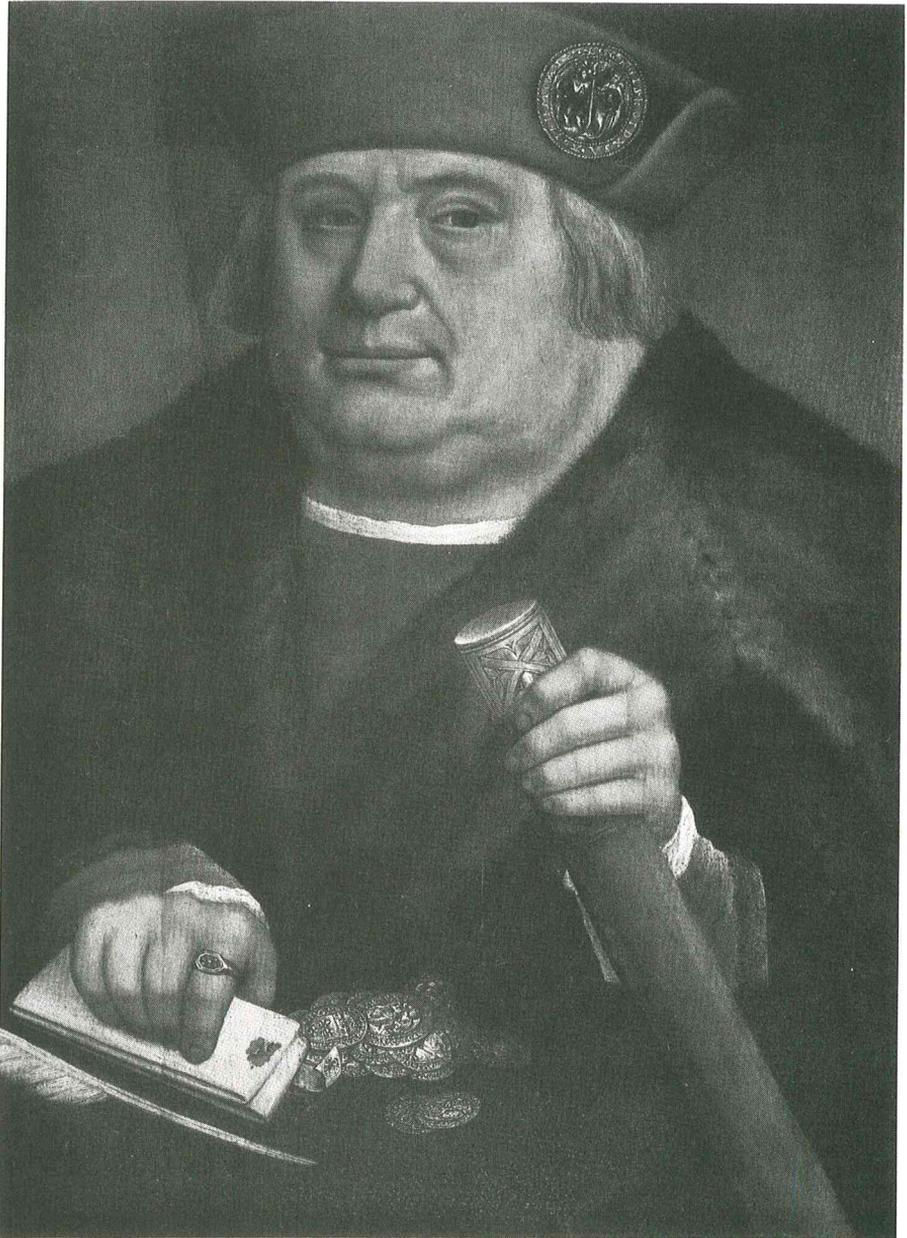
Als erster Taxis in Habsburgischen Diensten begegnet 1489 in der Stellung eines Oberpostmeisters (in den Tiroler Raitbüchern) Janetto Taxis, dem die Raitkammer „zu nothdurfft der post“ (= für Belange der Post) 300 Goldgulden anwies. Ein Jahr später stehen auch sein Bruder Franz und sein Neffe Johann Baptista im Postdienst am Hofe Kaiser Maximilians I. (1493–1519)¹.

Zu jener Zeit liefen Postkurse von Innsbruck in die Niederlande, nach Frankreich, nach Rom. Die Kurse waren modern organisiert: Es ritt nicht mehr nur ein Bote mit einem Schreiben vom Absender (= vom Hof) zum Bestimmungsort, sondern „Posten“ brachten den Briefsack nunmehr zum nächsten „Postlager“, wo Reiter und Pferd wechselten. Dadurch wurde das Tempo der Expedition erheblich beschleunigt. Die hier erstmals verwendeten Vokabeln Posten und Postlager sind Lehnübertragungen aus dem Lateinischen: Dort bedeutet „posita mansio“ festgelegter Aufenthaltsort, also Postlager, und der Verantwortliche ist der „positus“, der Posten.

1505 betraut König Philipp der Schöne, der im Auftrag seines Vaters, Kaiser Maximilians I., die (erheirateten) burgundischen Erblande betreut, in Burgos (der Hauptstadt Kastiliens) Franz von Taxis mit der Organisation von Postkursen zwischen Spanien und dem Kaiser in Wien. Diese Posten bedienten vorrangig höfische Stellen, seit 1516 jedoch auch Privatpersonen. Franz von Taxis führte den offiziellen Titel „capitaine et maitre des nos postes“ (= Generalpostmeister). Er wurde pauschal entschädigt und mußte sehen wie er zurechtkam. Und er kam zurecht — so gut, daß dieses effiziente Taxis'sche Nachrichtenbeförderungssystem den Anfang eines internationalen Postwesens markierte.

Von den Nachfolgern Philipps wurde Franz als Generalpostmeister bestätigt, auch seine Nachkommen: Nach seiner Kaiserkrönung 1520 erteilte Kaiser Karl V. dem Johann Baptista von Taxis die oberste Leitung des gesamten Postwesens in Spanien, in den Niederlanden und im gesamten Reichsgebiet. Ausgangspunkt der Reichspost war Brüssel.

Die Ehrungen für das Haus Taxis blieben nicht aus. 1608 werden sie in den Reichsfreiherrnstand erhoben, 1624 in den Reichsgrafenstand, 1695 macht sie Kaiser Leopold I. (1658–1705) zu Reichsfürsten. 1615 war das Haus Taxis mit dem erblichen Reichspostgeneralat belehnt worden. Im 17. Jahrhundert (1650) legten sich die Taxis (als Ergebnis fragwürdiger Sippenforschung) Namen und Wappen des Geschlechtes der Torre (= Thurm ⇔ Thurn) zu. Im 18. Jh. bekam Fürst Thurn und Taxis Sitz und Stimme im Reichsfürstenrat.



Franz von Taxis (1459–1517), Gemälde im Schloß des Fürsten von Thurn und Taxis, Regensburg

Natürlich gab es auch Neid und Rivalität und Streit — vornehmlich zwischen der Reichspost der Taxis und der österreichischen Hofpost, der Familie Paar, die im 16. Jh. emporgekommen war und 1596 u. a. die steiermärkische Hofpost als Mannslehen erhielt.

Bayern verzichtete (vorerst) auf die Einrichtung von Reichsposten. Den bayerischen Herzögen und Kurfürsten genügte zur Beförderung ihrer Korrespondenz eine Botenverbindung von der Residenz in München zu den Reichspostämtern Augsburg und Regensburg. Das Postwesen im Fürstbistum Passau wurde jedoch 1678 durch kaiserliches Dekret dem Grafen Taxis zugesprochen.

Auf dem Höhepunkt ihrer Machtentfaltung versorgte die Taxis'sche Reichspost im Jahre 1790 innerhalb des Reiches ein Gebiet von 222524 qkm (das ist fast die Fläche der Bundesrepublik) mit 11,3 Mio Einwohnern. Ihr gegenüber standen zwölf landesherrliche Postanstalten mit 16,7 Mio Einwohnern auf 448309 qkm.

Der Rück- bzw. Niedergang des Taxis'schen Reichspostwesens begann mit der Französischen Revolution 1789 und deren unmittelbaren Folgen: 1792 errichtet im ersten Koalitionskrieg gegen Österreich–Preußen der französische General Custine ein französisches Postamt in Speyer; Frankfurt/Main und Mainz folgen. 1794 gehen auch die Provinzen Brabant und Flandern verloren und damit der Transit nach England, Frankreich, Spanien und in die Generalstaaten. Der Reichspostbetrieb bricht zusammen — beschleunigt durch interne, sprich familiäre Schwächen des Hauses Thurn und Taxis.

Nach den Napoleonischen Kriegen schloß am 1. Mai 1803 König Friedrich Wilhelm III. die kaiserlichen Reichspostämter in Preußen und übernahm sie selbst. 1806 wurden auch in Bayern, Württemberg und Baden (die nach der Schlacht von Austerlitz 1805 ihre politische Souveränität wiedererlangt hatten) die Reichspostämter in königliche Postämter umgewandelt. König Max I. von Bayern übertrug gegen jährlich 25000 Gulden dem Fürsten Thurn und Taxis das Postwesen als Thronlehen noch bis 1808, übernahm es dann in eigene Verwaltung. Das glorreiche Kapitel „Taxis'sches Reichspostwesen“ war beendet².

400 Jahre Poststall Osterhofen

Die Geschichte des Poststalls Osterhofen beginnt mit dem Postkurs von Brüssel nach Wien, der ab Regensburg der Donau folgt. In der Reihe der ca. alle 30 Kilometer errichteten Posten wird Osterhofen 1568 zum erstenmal genannt³.

Der zweite Hinweis ist einem Schreiben des Grafen Lamoral Claudius Franz von Taxis vom 10. Juni 1652 zu entnehmen. Graf Taxis widerlegt in diesem Brief an seinen Postmeister Öxle von Regensburg Forderungen der Posthalter zwischen Regensburg und Passau. Es geht um folgendes:

1636 wurden anlässlich des Reichstages zu Regensburg Posten gedungen, um

den vermehrten Nachrichten- und Reisedienst zu bewältigen. Diese Posten, heißt es in dem o. g. Schreiben, hätten nach Beendigung des Reichstages „auß aigenen Willen continuirt . . . und Salarium (= Gehalt) oder recompens (= Vergütung) nit begehrt . . .“

Als dann nachfolgend „durch das leidige Kriegsgeschehen die gewöhnliche Poststraß über Böheimb (= Böhmen) ganz unsicher gemacht“ und man den Weg zur damaligen kaiserlichen Hofhaltung in Linz über Regensburg und Passau gewählt und die o. g. Posten (zeitweilig) in Anspruch genommen, hätten diese „auf Jehrliche Bestallung getrungen“.

Dieser Forderung sei insoweit nachgekommen als für die bis zum 18. Oktober 1645 geleisteten Dienste ein einmaliger Recompens erstattet worden — „einen Jedtwedern Hundert gulden zu genzlicher Befridung“, was quittiert und bescheinigt worden sei.

Nach 1645 hätten die Posthalter dann Nachforderungen auf „vermeintlich versprochene 100 Reichsthaler Jehrlicher besoldung“ gestellt, was er (Graf Taxis) ablehne.

1653 wenden sich die „sammentlichen Posthalter zwischen Regenspurg und Paßau“ erneut an den Kaiser: Die sind (= Sünd) des Graven Taxis schreie zum Himmel, und sie bäten Seine Kayserliche Mayestät als „aller undthenigst zue fueß fallende in Armut gebrachte Arme leuth“ doch dem Grafen zu befehlen, Besoldung und Bestallungsbrief zu übersenden, damit sie ihren Dienst „wie sichs gebirt (= gebührt) verrichten könnten. Sie wollen also nicht nur einen einmaligen Recompens, sondern einen gut dotierten Vertrag.

Kaiser Ferdinand kommt der Bitte der Posthalter nach und weist in einem Schreiben vom 23. April 1654 den Grafen Lamoral von Taxis an, daß er endlich — wie schon früher befohlen — „die Supplicanten (= Bittsteller) ohne ferneren aufenthalt (= ohne Verzögerung) befridige und klagloß stelle“, damit er (der Kaiser) „widerigen fahls schörpffere mittel an handt zu nemen nicht verursacht“ werde.

Darauf antwortet der Generalpostmeister Graf Taxis mit Brief de dato 1654 den 8. Juni zu Brüssel, daß er bereit sei, eine „billigmässige (= was recht und billig ist) Erkandtnis zue geben“, daß er aber die Forderungen der Posthalter, die so exorbitant und unberechtigt seien, „zue Erstatten keines Weges schuldig sein kann“. Seine Majestät möchten huldvoll geruhen, die Supplicanten zur Annahme seines Angebotes zu veranlassen, andernfalls werde er (Taxis) „nach Rechtlicher ordnung“ verfahren, d. h. prozessieren. Der Streit endet mit einem Vergleich.

Relevant für die Ortsgeschichte ist, daß in diesem Rechtsstreit auch Osterhofen genannt wird: Es ist von einer Schuld in Höhe von 47 Gulden die Rede, die des verstorbenen Osterhofener Posthalters „hindlaßene Wittib“ von Regensburg einfordert⁴.

Das nächste wichtige Datum ist das Jahr 1788: Das Reichsoberpostamt Nürnberg errichtet mit Willen seiner Durchlaucht des Fürsten Thurn und Taxis in Osterhofen eine Postwagenexpedition, nachdem 1785 bereits eine Briefpostexpedition (s. dort) eingerichtet worden war. Postexpeditor wird Joseph Kastner⁵. Er muß 1804 wegen dienstlicher Vergehen entlassen werden. Ihm folgt der Osterhofener Stadtschreiber und Bader Hönig, ein gut beleumundeter und zuverlässiger Mann⁶.

Er bewährt sich auch in den schwierigen Jahren des Übergangs der Taxis'schen Post zum Königl. Bayerischen Postwesen in den Jahren 1806 bis 1808.

Nach dem Ableben Hönigs geht der Poststall 1839 an Joseph Stangl, Postexpeditorssohn von Plattling. Dieser erkaufte lt. Brief v. 15.7.1839 den alten Poststall, Haus Nr. 7 am Stadtplatz (heute Hällmayer, Nr. 10), von der Baderswitwe Katharina Henig um 4000 Gulden. Das Gebäude wird im Urkataster als dreistöckiges Wohnhaus mit Rindviehstallung und besonderen Pferdestallungen, Hofraum und Garten beschrieben⁷. Interessant sind die Verträge von damals:

In § 2 heißt es: „Der königliche Poststallhalter Jos. Stangl hat in einer besonderen Urkunde feierlich zu geloben, den ihm anvertrauten Postdienst getreu zu verwalten, den jetzt bestehenden Postgesetzen, sowie den künftig erfolgenden Verordnungen und Dienstes=Vorschriften sich zu unterwerfen, nicht minder die Befehle des Dienstes=Vorgesetzten pünktlich zu erfüllen.“

„Er ist schuldig, den Postdienst in eigener Person zu besorgen, mit bestem Fleiß und guter Aufmerksamkeit.“ Es ist ihm jedoch gestattet, Gehülfen aufzunehmen, für die er die volle Verantwortung trägt.

§ 5 beschreibt die Voraussetzungen für derlei Hilfskräfte: „Zur Beförderung der Briefposten, Estaffetten, Post- und Packwagen, Briefkouriere, Diligenzen (= Eilpost), auch der Extrapostreisenden dürfen nur wohl bekannte, mit guten Zeugnissen versehene, des Fahrens und Reitens und der Straßen kundige, mannbar (= erwachsene), nüchterne, bescheidene und wachsame Personen als Postillon aufgenommen werden, welche bei Verwendung im Postdienste jeder Zeit die vorgeschriebene Dienstkleidung mit übergehängtem Posthorn tragen, und des Posthorngebrauchs kundig seyn müssen.“

§ 6 verlangt, daß „der königl. Poststallhalter zu Osterhofen wenigstens zehn diensttaugliche Pferde und die nöthigen Poststallrequisiten, ferner zwey Post=Chaisen, und davon wenigstens eine gedeckt, auch zwey Felleisenkarren und zwey Estaffettentaschen — all dieses im brauchbaren Stand — zu erhalten hat“.

Für seine Dienste bekommt der Posthalter aus dem königl. Postaerar folgende Zahlungen: Für die Beförderung der Briefposten durch Reiter 54 Kreuzer je Pferd und einfache Post (= von Osterhofen nach Vilshofen oder Plattling). Für Bespannung der Wägen 1 Gulden (= 60 Kreuzer) je Pferd und einfache Post, sowohl für die regelmäßige Bespannung wie auch für den Vorspann. (Später geht man von dieser Vergütung ab und zu einem fixen Jahresaversum über.)

„Zur Versicherung aller übernommenen Dienstverbindlichkeiten willigt der königl. Posthalter Joseph Stangl in die Errichtung einer Amtsbürgerschaft nach den bestehenden Gesetzen von 300 fl. (Dreihundert Gulden) . . .“

Zur Sicherung der Postsendungen während der Abfertigung eines Wagens ist der königl. Postexpeditor verbunden, ein eigenes vertrautes Individuum aufzustellen, welches auf seine (des Posthalters) Haftung die Wägen, resp. deren Ladung sowohl bei Nacht als auch bei Tag von ihrer Ankunft bis zu ihrem Abgang ununterbrochen zu bewachen hat.

Ferner hat der Postexpeditor dafür zu sorgen, daß die Reisenden bis zu ihrer Abfertigung oder bis zum Eintreffen des Wagens in einem anständigen, heizbaren Lokale zu Tag- und Nachtzeit Obdach finden⁸. (Deshalb waren die meisten Posthalter auch Gastwirte, die z. T. auch Feldbau, Fruchthandel, Brandweimbrennerey, Seifensiederey oder einen Kramladen betrieben.)⁹.

1859 nehmen die Königl. Bayer. Ostbahnen ihren Betrieb in Osterhofen auf und befördern Reisende und Postsendungen. Der Posthalter sorgt für den Transfer vom Posthaus zum Bahnhof. Der Poststall verliert an Bedeutung, die Expedition gewinnt, was dazu führt, daß man 1869 die beiden Dienstbereiche trennt¹⁰.

Für den Poststall kommen praktisch nur noch Gastwirte in Frage. So geht mit Wirkung vom 1. Juli 1871 die Poststallhaltung in Osterhofen (nach Stangl, der Briefpost- und Postwagenexpeditor war) an den Bierbrauer Johann Schmidt zu Osterhofen, Inhaber des Gasthofes „Zur Post“, Haus Nr. 7 am Stadtplatz (heute Trost, Nr. 8). Johann Schmidt hat das Anwesen 1861 um 30000 Gulden erworben. Haus Nr. 8 daneben, den alten Poststall, verkauft Joseph Stangl 1872 an den Brauereipächter in Moos, Andreas Ackermann, von dem den Besitz 1873 der Zinngießer Joseph Haellmaier erkauft¹¹.

Dem Poststallhalter Johann Schmidt wird zur Auflage gemacht, mindestens zwei diensttaugliche Pferde (bei Stangl waren es noch zehn) und die nötigen Poststallrequisiten, ferner mindestens einen viersitzigen Omnibus in gutem Zustand zu unterhalten. Der pferdebespannte Omnibus verkehrte zwischen Osterhofen und Plattling bzw. Vilshofen. Laufzeit jeweils vier Stunden.

Für die Verbindungsfahrten zwischen Osterhofen Stadt und Bahnhof bezieht Schmidt ein jährliches Aversum (= Zuwendung) von 300 Gulden. Leben kann davon ein Posthalter nicht mehr¹².

Mit 1. Januar 1884 übernimmt die Poststallgeschäfte der Bierbrauer und Gasthofbesitzer Alois Rupp zu Osterhofen. Das Ehepaar Alois und Theresia Rupp hat 1877 Haus Nr. 116 in der Altstadt (heute Oswald, Altstadt Nr. 5) um 55714 Mark erkauft. Rupp ließ offenbar seine Postwagen auch nach Göttersdorf, Arnstorf und Simbach laufen, denn in Art. IV. seines Vertrags werden Aerarialdienstleistungen für Extraposten erwähnt und die Gebührenkilometer zu den o. g. Orten festgesetzt¹³.

Ab 1. April 1891 führt den Poststall mit der Gastwirtschaft der Schwiegersohn Rupps, Ludwig Schwarzhuber. Am 1. Dezember 1895 geht die Poststallhaltung bis 1897 auf den Gasthofbesitzer Georg Reithmeyer über, der das Anwesen 116 durch Tausch im Wertansatz zu 50500 Mark erworben hat¹⁴. Auch er scheint Postfahrten nach auswärts durchgeführt zu haben. Viele Posthalter betrieben zudem Lohnkutscherey — mit und ohne Concession, letztere Hauterey genannt (wohl von Häuter=Pferd). Für die Verbindungsfahrten von der Stadt zum Bahnhof werden jährlich 1200 Mark vergütet. (Die Mark hat 1876 den Gulden abgelöst; Wert: 2 Gulden = ca. 3 Mark.)

1897 geht die Poststallhaltung an Haus Nr. 7, den Gasthof „Zur (alten) Post“, zurück. Dort hat Josef Gerstl das Anwesen von der Gräflichen Güterverwaltung Moos gepachtet¹⁵.

1932 hebt den Poststall Osterhofen nach fast 400 Jahren die Reichsregierung auf: „Mit Ablauf des 30. Juni 1932 werden die bisher vom Poststall Osterhofen ausgeführten Verbindungsfahrten zwischen Osterhofen Postamt und Osterhofen Bahnhof aufgelassen und gleichzeitig der Poststall Osterhofen aufgehoben. Die dem Poststall Osterhofen für die Ausführung dieser Fahrten eingewiesene monatliche Vergütung von 162 RM wird mit Ablauf des 30.6.1932 eingezogen.“ Das Schreiben ist an den letzten Posthalter und Pächter des Gasthofes „Zur Post“, Josef Gerstl, gerichtet. Die Gräfl. von Preysing'sche Güterinspektion in Moos war mit Brief vom 25.3.1932 in Kenntnis gesetzt worden: „Die Erhebungen haben ergeben, daß die jetzt vom dortigen Poststall ausgeführten täglich fünfmaligen Verbindungsfahrten zwischen Osterhofen Postamt und Bahnhof ohne wesentliche Beeinträchtigung des Betriebes durch Handwagenfahrten ersetzt werden können.“¹⁶

Daß Posthalter, von denen so viel gefordert wurde, auch nur Menschen waren, zeigt eine kurze Nachlese aus einem Inspektionsbericht aus dem Jahre 1827:

„Postverwalter Lang unterliegt zuweilen Anfällen von Narrheit, welche so überhandnehmen, daß er gebunden werden mußte . . . Es ist dringend notwendig, den 72jährigen Postverwalter zu pensionieren.“

„Allein er (Wolf) überläßt sich dermaßen der Leidenschaft des Weintrinkens, daß er höchst selten, selbst kaum am frühen Morgen ohne Rausch gefunden wird.“

„Der Posthalter Brück steht im Ruf handgreiflicher Grobheit, die so gefürchtet wird, daß selbst das Beschwerdebuch ohne Einschrift bleibt.“

„Voitl ist dem Trunk leidenschaftlich ergeben, und kann ohne Wein nicht einen halben Tag leben. Nichtsdestoweniger ist er selbst im Rausch, der ihm zu einer zweiten Natur geworden ist, besonnen und behält eine lobenswerte Geschäfts-routine.“

„Die eigentliche Posthalterin, die Wittwe Lièvre . . . hat den Poststallpächter

Martin so hart eingesetzt und durch einen lästigen Vertrag so gebunden, daß er voraussichtlich das Opfer wird und sein Vermögen zusetzt . . . Da die Wittwe auch noch außerhalb wohnt und nicht mehr für alles haften kann, sind derley After=Pachten ungereimt.“

„Der Postexpeditor Feichtl ist bereits 78 Jahre alt — das Postwesen wie er selbst in der auffallendsten Verwirrung.“

„Der Poststall war gut bestellt, unterhält aber größtentheils Hengstpferde, die zwar zum Decken gut, für den Postdienst jedoch verboten sind.“

Die Versendung königl. Gelder (aus den Einnahmen) nach München, von wo sie wieder in alle Landestheile ausbezahlt werden, ist belastend, „denn der königl. Postaerar muß für derley bey'm Zusammenfluß viele Zentner erreichenden Geldladung 2 bis 4 Pferde einsetzen, und die Wägen werden vor der Zeit, weil mit Eile gefahren wird, ruiniert . . .“ (Der erste Schritt zum bargeldlosen Zahlungsverkehr)¹⁷

200 Jahre Briefpostexpedition Osterhofen

Im Jahre 1785 errichten Seine Hochfürstliche Durchlaucht (von Thurn und Taxis) in Osterhofen eine (erste) Briefpostexpedition, wie wir einem Schreiben des Postexpeditors Joseph Kastner zu Osterhofen an das Kaiserl. Hochlöbliche Reichsoberpostamts Cõmissariat Nürnberg entnehmen können:

„Vermög höchstgnädig unterzeichneten Decrets de dato Regensburg den 22. Oct. 1785 haben Seine Hochfürstliche Durchlaucht gnädigst geruhet, in Osterhofen eine Briefpostexpedition etablieren und mich endesunterschiedenen (Joseph Kastner) gegen Bezug des 3. Portoantheils anstellen und verpflichten zu lassen.“¹⁸

Sowohl Kastner wie auch sein Nachfolger, der Stadtschreiber und Bader Hönig von Osterhofen, betreuen als Postexpeditoren Briefpost- und Postwagenexpedition (s. Poststall Osterhofen). Mit Übernahme der Taxis'schen Post durch das Land Bayern im Jahre 1808 werden in Osterhofen die Dienstbereiche Briefpost und Poststall getrennt.

Erster königl. bayerischer „Briefsammler“ wird ab 4. August 1809 der Buchbinde August Valentin. Er bezieht 6 Gulden ständiges Gehalt und 160 Gulden „Emolumente“ (von lat. emolumentum = Nutz, Vorteil), d. s. unständige Einnahmen, die vom Aufkommen und den Unkosten abhängig sind¹⁹. Der Poststall bleibt bei Hönig, geht nach ihm 1839 an Joseph Stangl, der 1849 auch (wieder) mit der Briefpostexpedition betraut wird.

Die Auflagen sind streng (s. Poststall). An erster Stelle ist die Pflicht der Verschwiegenheit zu beobachten. Zu diesem Zweck hat der Expeditor ein gut gele-



Der Stadtplatz in Osterhofen, Postkarte aus der Zeit vor 1915

genes und äußerlich wohlverwahrtes Expeditionszimmer einzurichten, in welches außer den dienstlich beschäftigten Personen niemand Zutritt haben darf.

Für seine Dienste werden dem Postexpeditor von den verbleibenden Reineinnahmen für die Spedition der Briefposten ein Viertel zugestanden. Dazu kommt ein Aversum (= eine Zuwendung) für Schreib- und Packmaterial von einem Gulden dreißig Kreuzer vierteljährlich. Die Postmonturen sind Eigentum der Postanstalt, ebenso wie das gesamte Inventar.

Zur Sicherung aller übernommenen Dienstverbindlichkeiten erlegt der königl. bayer. Postexpeditor eine Caution in beträchtlicher Höhe (von einigen hundert Gulden), die als Amtsbürgschaft gerichtlich eingetragen wird²⁰.

Als die Eisenbahn 1859 ihren Betrieb aufnimmt, verliert der Poststall an Bedeutung (s. dort), die Postexpedition nimmt zu, was zur endgültigen Trennung der beiden Bereiche führt.

Am 1. Januar 1869 wird Anton Kaerlinger Postexpeditor, der Poststall bleibt beim Gastwirt Joseph Stangl. Kaerlinger bezieht ein ständiges Aversum von jährlich 300 Gulden, ein unständiges von 80 Gulden, dazu eine fünfprozentige Tantieme aus der Briefpost, Fahrpost (= Pakete) und Zeitungsschuldigkeit und aus dem Markenabsatz, letzteres bis zu einem jährl. Maximum von 100 Gulden. Die Dienstlokalitäten befinden sich im „Gasthof zur Post“ am Stadtplatz Nr. 7 (heute Trost, Nr. 8)²¹.

Ihm folgt am 1. August 1878 Franz Xaver Redl mit einem ständigen Jahresaversum von 1281 Mark (die Mark hat 1786 den Gulden abgelöst) und einem unständigen

digen von 600 Mark. Tantiemen werden nicht mehr erwähnt, die Entwicklung in Richtung Fixgehalt geht weiter²².

Sein Nachfolger ab 1. März 1882 Franz Hoermann versieht bereits den Postexpeditions- und Telegraphendienst. Die Telegraphenstation war 1879 in die Postexpedition einbezogen worden, lag früher bei der Eisenbahnbetriebsleitung. Hoermann bezieht für den Expeditionsdienst ein ständiges Aversum von jährlich 1416 Mark, dazu ein unständiges von 468 Mark, für den Telegraphendienst 282 Mark²³.

1897 verläßt die Postexpedition den „Gasthof zur Post“. Nach einem (großen) Brand am 4. Juni zieht sie in aptierte (= entsprechend eingerichtete) Amtsräume in das Haus Nr. 91 (heute Marienplatz 2) der Privatierseheleute Georg und Maria Scherr am damaligen Kirchplatz um. Die Postlokalitäten bleiben hier bis zum Bau eines Postgebäudes in der Bahnhofstraße, das 1919 in Betrieb genommen wird²⁴.

Man geht auch mehr und mehr dazu über, die Post zuzustellen. In einer Dienst-anweisung der Oberpostdirektion Landshut vom Mai 1912 ergehen nähere Anweisungen: Der werktägliche Botendienst wird mit 9 Stunden, der sonntägliche mit 3 Stunden angegeben, was eine wöchentliche Dienstleistung von 57 Stunden ergibt.

Auch die Kilometer, die auf Schusters Rappen zurückgelegt werden mußten, waren beachtlich: Zur Begehung der Ortschaften im Bereich des Postamtes Osterhofen waren drei Postboten aufgestellt: Bote 1 geht um 7.15 Uhr über die Bahnhofstraße nach Altenmarkt (8.00), Vierhöfen (8.45), Untergessenbach (10.05), Langenamming (11.00), Maging (11.50), Reisach (12.20), über Schneipping nach Obergessenbach (1.00). Hier macht er Mittag bis 2.15. Am Nachmittag geht er weiter nach Schmiedorf (2.40), Raffelsdorf (3.10), Viehhäusen (3.35) und Linzing (4.10). Um 5.10 kommt er nach Osterhofen zurück. Tägliches Pensum 9 Stunden, zurückgelegte Kilometer (ohne die jeweiligen Hauszustellungen) 22,3 km.

Bote 2 bedient Wisselsing, Kirchdorf, Harbach, Anning, Winklarn, Kapfing, Lindach, Buchhofen und Mandorf. Er ist ebenfalls 9 Stunden unterwegs und legt 21,6 Straßenkilometer zurück. Bote 3 versorgt die Donaugemeinden. Das monatliche Aversum beträgt 1912 885 Mark²⁵.

Die reitende Ordinari = Post um 1800

1782 schlägt der Kaiserl. ReichsOberPostamtsDirektor, Freyherr Dietterich von Schönhoffen, in tiefstschuldigstem Respect ersterbend Ihrer Hochfürstlichen Durchlaucht vor, daß die Station Vilshofen, um die auflaufenden Unkosten zu vermindern, die von Wien raufkommende oder sogenannte untere Ordinarie nach Plattling führen und die allda von Regensburg nach Wien führende

sogenannte obere Ordinarie zu Plattling abwarten und solche nach Vilshofen führen solle.

Dieses Unterfangen gelingt nicht — einmal weil die Plattlinger mit der Reduzierung ihrer Postritte nicht einverstanden sind, zum anderen weil der Abgang der Post in Vilshofen nach Wien vorverlegt wird, wodurch die Vilshofener in Zeitdruck geraten.

So läuft am Ende das Ganze andersherum: Die Plattlinger Poststation wird angewiesen, ihre Ordinarie nach Abfütterung des Pferdes in Richtung Vilshofen weiterreiten zu lassen — so weit wie eben möglich, um Zeit zu gewinnen. Für diese Extraritte werden dem Plattlinger Postillon bis Vilshofen 2 fl., bis Osterhofen 1 fl., bis Isarhofen 30 kr (= 1/2 fl.) vergütet.

Die Plattlinger nützen ihre Chance weidlich aus, reiten weiter als geboten, und so entstehen — da die Vilshofener nach wie vor ihre Pauschale beziehen — erhebliche zusätzliche Unkosten, „im 4ten quartal anni praeteriti (= des verg. Jahres) 118 Gulden 45 Kreuzer“, klagt die Regensburger Oberpostdirektion.

Man versucht, die Extraritte einzuschränken, indem man sie geringer vergütet. Dagegen wiederum wendet sich der Plattlinger Posthalter Aloys Käser. In einem zu Herzen gehenden Brief klagt er, daß seinen Feldern einmal durch Hagelschlag, dann durch Überschwemmung enormes Unglück geschehen, und da er doch gehalten sei, einen Knecht und 2 Pferde samt Wagen zu halten, wisse er nicht mehr ein noch aus . . .²⁶

Es liegt nahe anzunehmen, daß diese Streitigkeiten mit der Anstoß waren, in Osterhofen im Jahre 1785 eine Briefpost- und im Jahre 1788 eine Postwagenexpedition zu etablieren: *Duobus certantibus tertius gaudet!*

Am 10. Januar 1788 erläßt jedenfalls der o. g. ReichsOberPostamtsDirektor Freyherr von Schönhoffen ein Schreiben an alle zuständigen Posthalter, in dem die Ordinarien (= Linien) von Regensburg nach Passau neu und aufs genaueste beschrieben werden. Das Schreiben lautet: „Gegenwaertige reitende Kayserl. Reichs=Ordinari=Journal=Post solle unverzüglich bey Tag und Nacht nach Schärding überfuehret und nirgends im geringsten aufgehalten, gehindert oder versaeumet werden, massen Ihro Kaiserl. Majestaet unserem allergnaedigsten Herrn, auch Hoechst und Hohen Churfuersten, Fuersten und Staenden des Heil. Roem. Reichs, hoch und viel daran gelegen, weshalb auf jeder Poststation die Zeit und Stund der Ankunft und des Abgangs nebst . . . den vorhandenen Paketen sorgfaeltig und getreulich zu verzeichnen ist . . .“

Nachfolgend werden die Briefpakete benannt: Es gehen 7 Stücke nach Wien, 2 nach Linz und eines nach Passau, sämtliche versiegelt im Felleisen; 1 Stück je nach Vilshofen, Osterhofen, Plattling, Straubing und Pfader im Felleisendeckel.

Das Schreiben schließt mit einem Pro Nota, mit einem Vermerk zur besonderen Beachtung: „Wer laenger, als die ausgeworfenen Stunden angesetzt sind, mit der

Befoerderung dieser Post zuebringet, soll fuer jede versaeumte Viertelstund mit 15 kr bestraffet und solche nach Verlauf jeden Quartals an den Rittgeldern abgezogen oder sonsten beygetrieben werden. In wie viel Zeit und Stunden die Ritte von Station zu Station koennen und sollen verrichtet werden, ist in nebenstehender Linie verzeichnet zu ersehen . . . Jeder Postbeamte hat den Empfang seiner Paketen durch Beysetzung seines Namens zu attestieren, jeden Abgang aber auch nebenhin zu notieren. ²⁷

Das Beiblatt, die „nebenstehende Linie“, eine Art Reitplan oder Fahrtenschreiber, weist folgende interessante Daten aus: Der Postknecht Hammermair reitet am 10. Januar um 3^{3/4} nachmittags von Regensburg ab und kommt nach 3 Meilen Ritt und 3^{1/2} Stunden anberaumter Zeit um 7^{1/4} abends in Pfatter an. Er uebergibt sein verschlossenes Felleisen und die 4 Pakete im Felleisendeckel an den Postknecht Gerstl, der um 7^{1/2} nach Straubing abgeht. Gerstl hat ebenfalls 3 Meilen zu reiten, die vorgegebene Zeit betraegt 3 Stunden. Er kommt eine Viertelstunde frueher an, naemlich um 10^{3/4} nachts und uebergibt an die naechste Ordinarie, die Straubing um 11^{1/4} verlaesst und nach diesmal 4 Meilen und 4^{1/2} Stunden Ritt um 3^{3/4} in der Fruh in Plattling eintrifft. Nach Osterhofen und Vilshofen erreicht die reitende Post am 11. Januar um 1^{1/4} mittags Passau und geht um 1^{3/4} nachmittags weiter nach Linz und Wien via Scharding²⁸.

Dazu ein paar Anmerkungen: Das immer wieder genannte Felleisen hat weder mit Fell noch mit Eisen etwas zu tun. Das Wort ist eine Entlehnung des mlat. *valisia* = Satteltasche, frz. *valise*, mhd. *velis*, spaetmittelhochdeutsch verderbt zu *velisen*, daraus nhd. *Felleisen*.

Die in Meilen angegebenen Entfernungen muessen mit 7,4 multipliziert werden: Die bayerische Meile maess (wie auch die deutsche) 7420 Meter. Der Postreiter ritt also von Straubing nach Plattling 4 Meilen = 30 Kilometer. Da er fuer diese 30 km 4^{1/2} Stunden brauchte, ritten die Ordinarien durchschnittlich 1 Meile = 7 Kilometer pro Stunde. Pferde und Reiter waren also nicht ueberfordert. Die ganze Strecke von Regensburg nach Passau (18 Meilen = 135 km) wurde von 6 Reitern in 21^{1/2} Stunden bewaeltigt — sommers und winters, bei Regen und Wind.

Regesten — die neuere Zeit

Vorab ein Wort zu den fruehen Postagenturen:

1. 11. 1876 Postexpedition Goettersdorf, Telegraphenstation mit Morsebetrieb ab 1. 1. 1895; 11. 10. 1907 Poststall mit taeglichen Fahrten nach Osterhofen und zurueck; 7. 3. 1908 oeffentliche Telephonstelle.
1. 7. 1896 Postexpedition Girching, Telegraphenstation seit 21. 9. 1898.
1. 6. 1899 Postagentur Gergweis; ab 1. 5. 1900 taegliche (pferdebespannte)

Omnibusfahrten von Gergweis über Forsthart nach Osterhofen und zurück. Am 30.3.1903 Telegraphenstation mit Telephonbetrieb.

1. 5.1900 Postagentur in Forsthart in Verbindung mit der o. g. Omnibuslinie. Telephonvermittlung ab 30.3.1903.
16. 8.1905 Postagentur Buchhofen (ohne Zustellung). Am 28.7.1905 war bereits eine öffentliche Telephonstelle errichtet worden.

1914 überträgt der Magistrat der Stadt Osterhofen dem Baumeister X. Hartan für 39000 Mark den Bau eines neuen Postgebäudes (in der Bahnhofstraße). Es wird — verzögert durch die Kriegsjahre — 1919 bezugsfertig. Eigentümer ist die Stadt. Die Post zahlt Miete. 1924 bietet der Magistrat das (schlecht fundierte) Gebäude der Oberpostdirektion Landshut zum Kauf an, aber erst 1937 kommen die Verhandlungen zu einem für beide Seiten tragbaren Abschluß: Landshut erwirbt das Haus für 20000 RM, läßt für 23000 RM nachfundieren und umbauen.

1923 wird zwischen Osterhofen und Arnstorf eine Kraftpostlinie eingerichtet.

1930 erhält das Postamt Osterhofen einen „Postkartengeber“, der am Haus des Bäckermeisters Seidenader, Ecke Marienplatz und Vorstadt, angebracht wird.

1934 gehören der Belegschaft des Postamtes Osterhofen neben dem Vorstand 2 Postassistenten für den Schalter- und Abfertigungsdienst, 1 Postkraftwagenfahrer für die Kraftpostlinie nach Arnstorf, 5 Postschaffner für die Zustellung und 2 Betriebsarbeiter für den Fernsprechdienst an. Das Dienststundenmaß beträgt wöchentlich 51 Stunden.

1937 werden die Verbindungsfahrten zum Bahnhof mit Pferdefuhrwerk wieder genehmigt: Das Postaufkommen war zu groß geworden. Der Bahnspediteur Josef Hofbauer in Osterhofen erhält für täglich 4 Fahrten eine monatliche Vergütung von 120 RM. Hofbauer versorgt ab 1.6.1937 auch das Arbeitsdienstlager in Arbing und erhält für jede Fahrt dorthin 2 RM.

Mit 1.1.1939 wird der Postsparkassendienst eingeführt.

Im gleichen Jahr werden 2 Landkraftpostlinien in Betrieb genommen — eine Linie Nord über Niedermünchsdorf, Haardorf, Aicha, Thundorf, Moos, Ottmaring, Aholming, Penzling, Neusling, Wallerfing, Buchhofen, Wisselsing und Arbing und eine Linie Süd über Altenmarkt, Obergessenbach, Kirchdorf, Winklarn, Hartkirchen, Reichsdorf, Göttersdorf, Kröhstorf, Rossbach, Pörndorf, Kriestorf, Galgweis, Gergweis, Oberndorf, Forsthart und Wallerdorf.

Mit Beginn des Krieges gegen Polen gibt das Postamt Osterhofen mit 1.9.1939 sieben Arbeitskräfte an die Wehrmacht ab.

1942 wird für die Kraftpostlinie nach Arnstorf ein Kraftomnibus mit Holzgasbetrieb zugewiesen.

1943 wird in Girching (aus Mangel an Arbeitskräften) der aus dem Wehrdienst ausgeschiedene 66 Jahre alte Hauptmann Fritz Heinlein von der Reichspostdirektion München (Landshut ist aufgehoben worden) als Posthalter ernannt.

Ende April 1945 verkehrt kein Zug mehr. Amerikanische Truppen stehen links der Donau. Zur Postbeförderung sind Busse zwischen Passau und Plattling eingesetzt.

Am 30. 4. 1945 gegen 10 Uhr vormittags wird das Postamt von einem amerikanischen Offizier geschlossen. In den folgenden Wochen werden die Amtsräume als Militärvermittlung benützt.

Erst im Oktober 1945 ist der Postverkehr in der amerikanisch besetzten Zone (fast) in vollem Umfang wieder zugelassen. Die Militärregierung ordnet die 48-Stunden-Woche an.

1947 kehren eine Reihe suspendierter Beamter aufgrund der erlassenen Weihnachtsamnestie in den Postdienst zurück. Unter ihnen auch einige, die als Nazi-parteiläufer (zu Unrecht) denunziert worden waren.

Am 20. 6. 1948 Währungsreform: Jeder erhält 40 DM Kopfgeld, das übrige wird 10 : 1 abgewertet — auch die Postspareinlagen. Der Andrang an den Schaltern war groß. Lebensmittel werden zu Schwarzmarktpreisen gehandelt.

Der Fernsprechverkehr nimmt zu. 1951 sind bei der Vermittlung Osterhofen 186 Teilnehmer angeschlossen. Fast in jedem Ort entstehen gemeindeöffentliche Sprechstellen. 1952 wird die Handvermittlung auf Wählsystem umgestellt. Die nötigen Einrichtungen werden im Keller des Postgebäudes installiert.

1958 werden dem Postamt Osterhofen 2 „Münzwertzeichengeber“ zugeteilt. Der Innendienst erhält eine Additionsmaschine und eine moderne Briefwaage. Die Technik zieht ein.

1959 kommt für den Bahnhofsdienst ein DKW-Schnellaster: Es müssen täglich ca. 40 Pakete und 20 Päckchen ausgefahren werden. Das eigene Kraftfahrzeug ersetzt den Fuhrunternehmer Hofbauer und spart dadurch über 2000,— DM ein.

Die Briefkästen werden auf Sammelsackentleerung umgestellt. Briefkästen hängen am Postamt, in der Vorstadt, am Stadtplatz, in der Passauer Straße, in der Plattlinger Straße, in Altenmarkt (2) und am Bahnhof.

1960 wird mit Neu- und Umbauarbeiten am Postamt begonnen: Die Schließfächer werden erweitert, ein Spätschalter und eine Sprechzelle eingerichtet, die elektrischen Anlagen sowie die Beleuchtung modernisiert, eine Zentralheizung u. a. m. installiert. Damit ist der Postdienst zugunsten des Personals und der Kunden voll funktionstüchtig — rechtzeitig vor der allgemeinen Hochkonjunktur, die auch das Postwesen ergreift: Das Jahr 1961 bringt 17496 Pakete und 43887 DM an Einzahlungen²⁹.

QUELLENVERZEICHNIS

- ¹ Martin Dallmeier, Quellen zur Geschichte des europ. Postwesens, Kallmünz 1977. Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv, Regensburg.
- ² J. Brunner, Das Postwesen in Bayern in seiner geschichtlichen Entwicklung, München 1900.
- ³ Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte, Archiv für Postgeschichte in Bayern, München.
- ⁴ 4 Schreiben aus der Akte 236 des Hauptstaatsarchivs in München.
- ⁵ Schreiben aus Postakte 6932, Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv, Regensburg.
- ⁶ Schreiben aus Postakte 6932, Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv, Regensburg.
- ⁷ Urkataster Osterhofen, Bayer. Staatsarchiv, Burg Trausnitz Landshut.
- ⁸ Dienstvertrag des Königl. Bayer. Oberpostamtes Regensburg von 1839, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ⁹ Ges. z. Erforschung der Postgeschichte, Archiv für Postgeschichte in Bayern in München, 1981/II.
- ¹⁰ Geschichte des Postamts Osterhofen (nach Franz Fischer, Hengersberg), Archiv des Postamts Deggendorf.
- ¹¹ Kataster von Osterhofen, Staatsarchiv Landshut.
- ¹² Dienstvertrag des Oberpostamtes Regensburg, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ¹³ Dienstvertrag des Oberpostamtes Regensburg, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ¹⁴ Kataster der Stadt Osterhofen, Staatsarchiv Landshut.
- ¹⁵ Geschichte des Postamts Osterhofen, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ¹⁶ Schreiben der Oberpostdirektion Landshut vom 25.3. und 4.6.1932, Az I B/P 5/P VIII 1 b, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ¹⁷ Ges. z. Erforschung der Postgeschichte, Archiv für Postgeschichte in Bayern 1981/II, München.
- ¹⁸ Schreiben aus Postakte 6932, Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv, Regensburg.
- ¹⁹ Bauernfeind, Chronik der Stadt Osterhofen bis 1874, Stadtarchiv Postakte Nr. 370, Bayer. Hauptstaatsarchiv München.
- ²⁰ Dienstvertrag des Oberpostamtes Regensburg von 1849, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ²¹ Dienstvertrag des Oberpostamtes Regensburg von 1868, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ²² Dienstvertrag des Oberpostamtes Regensburg von 1878, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ²³ Dienstvertrag des Oberpostamtes Regensburg von 1882, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ²⁴ Nestler, Chronik der Stadt Osterhofen von 1871 bis 1945, Stadtarchiv.
- ²⁵ Geschichte des Postamts Osterhofen, Archiv des Postamts Deggendorf.
- ²⁶ Postkurse aus der Postakte 1253, Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv, Regensburg.
- ²⁷ Schreiben aus der Postakte 1253, Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv, Regensburg.
- ²⁸ Kursblatt der Ordinarien zwischen Regensburg und Passau aus der Postakte 1253, Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv, Regensburg.
- ²⁹ Geschichte des Postamts Osterhofen, Archiv des Postamts Deggendorf.