

führung der Handelsstraßen war eben nur in einem jungen Koloniallande möglich, denn nur in einem solchen bestanden noch keine anderen Handelsplätze, die den Verkehr nach sich abzweigten. Die Städte entstanden vielmehr an den Handelsstraßen als geschätzte Ruhepunkte. Hier waren die Handelszüge gesichert gegen die Räuberwälder und gegen räuberische Angriffe, hier konnten sie Pferde wechseln oder Vorspann nehmen, Wagen und Schirzzeuge ausbessern. Besonders erwünscht waren solche Ruhepunkte an Flüssen und in sumpfigen Niederungen, denn an solchen Stellen mußten die Kaufmannszüge tags- ja wochenlang auf günstige Wasserverhältnisse warten, um die Furten oder Fähren benutzen zu können. So ist z. B. auch Dresden als Stadt entstanden.

Die Stadt Leipzig hatte, je länger je mehr immer glänzendere Handelsfolge. Eine Wirkung davon war, daß im Jahre 1507 der Kaiser Maximilian die Jahrmärkte, die in Leipzig zu Ostern und zu Michaelis abgehalten wurden, und die der Stadt im Jahre 1458 verliehene Neujahrsmesse zu Reichsmessen erhob und Leipzig mit einem äußerst wichtigen Stapel- und Niederlagsprivileg beschenkte. Das hatte nun bezüglich des Straßenwesens die hauptsächlichste Folge, daß ein allgemeiner Straßenzwang eingeführt wurde, d. h. alle Kaufmannszüge waren gezwungen, bestimmte Straßen innezuhalten, von denen abzuweichen mit hohen Strafen verurteilt wurde. Auf der Straße von Wien über Prag, Pirna (das allmählich an die Stelle von Dobna getreten war), Dresden Meissen nach Leipzig wurde dieser Zwang erst im Jahre 1589 eingeführt. Wenn das so sehr spät erst erfolgte, so dürfte das seinen Grund darin gehabt haben, daß der Verkehr zwischen Sachsen und Böhmen vorher gering und im übrigen bis dahin den Kaufleuten ein Abgehen von der üblichen Straße an und für sich nicht vorteilhaft gewesen war.

Auf den Straßen waren Zölle und „Geleite“ mancherlei Art zu entrichten. Jeder Reisende, derritt oder fuhr oder nach den genau getroffenen Bestimmungen sonst dem Geleite unterworfen war, mußte nicht nur die vorgeschriebenen Straßen einhalten, sondern auch sich an jeder Geleitsstätte melden und das Geleite in der Regel von Amt zu Amt entrichten, wenn er sich nicht der schweren Gefahr aussetzen wollte, Pferde nebst Wagen und Waren zu verlieren. Fuhrknechte, die keine Waren bei sich führten, hatten kein Geleite zu zahlen.

Das Stapelprivileg Leipzigs, die damit zusammenhängende Zunahme des Handelsverkehrs auf den Stapelstraßen und das dadurch verursachte Steigen der Einnahmen aus den auf den Straßen zu entrichtenden Abgaben hatte weiter zur Folge das allmähliche Erwachen der Einsicht, daß man mit dem Rechte, Abgaben zu erheben, auch Pflichten hatte nicht nur bezüglich der Verkehrssicherheit auf den Straßen, sondern auch bezüglich der Schaffung und Erhaltung der Fortkommlichkeit auf ihnen. Die Landesregierung sah sich veranlaßt, dem Straßenbau immer größere Sorgfalt zuzuwenden.

Den Wegen, die der Handelsverkehr ein-

schlug, folgte auch die Post. Und wieder war es Leipzig, das hier bahnbrechend wirkte; es schuf gegen Ende des 14. Jahrhunderts allgemeine und regelmäßige Beförderungsmöglichkeiten für briefliche Mitteilungen. Bis dahin gab es derartige, der Allgemeinheit dienende Einrichtungen nicht. Die Landesfürsten richteten ihre Sorge lediglich auf die Beförderung der Schriftstücke in Hof- und Regierungsangelegenheiten. Sie unterhielten zu diesem Zwecke zum Teil eigene Boten, für deren schnelles und gesichertes Fortkommen die Städte zu sorgen hatten, zum Teil lag die Beförderung der Briefschaften der Landesfürsten den Städten, Dorfgemeinden, Gutsherrschaften und geistlichen Stiften als ein Teil ihrer Lehenspflichten ob. Die übrigen Stände dagegen waren hauptsächlich auf eigene Boten oder auf sich zufällig bietende Versendungsmöglichkeiten angewiesen. Der Mangel an regelmäßigen Postverbindungen machte sich namentlich in Leipzig sehr fühlbar, daß bei dem bedeutenden Aufblühen seines Handels einen außerordentlich lebhaften Nachrichtenverkehr mit vielen Orten nicht allein innerhalb Deutschlands, sondern auch weit über dessen Grenzen hinaus unterhielt. Die erste regelmäßige Postverbindung richtete die Stadt Leipzig im Jahre 1388 nach Augsburg ein, bald folgten weitere nach den Handelshauptstädten Deutschlands und des Auslands, darunter bis Ende des 14. Jahrhunderts auch solche nach Dresden, Prag und Wien. Es waren das Botenposten. Die Boten führten ihre Gänge teils zu Fuß, teils zu Pferd aus und schlossen sich, wie es im Wesen jener Zeit lag, zum Teil zusammen. Jede Zunft hatte ihren besonderen Weg, auf dem die Boten Briefe und auch kleine Pakete zustellten und einsammelten. Als aber nach und nach Uebelstände aller Art eintrifft, sah sich der Rat zu Leipzig veranlaßt, die Verwaltung des Botenwesens in seine eigenen Hände zu nehmen. Das geschah im Jahre 1500. Aber auch unter dieser Verwaltung kam es zu Unordnungen; es hörten die lebhaften Klagen über diese den Handelsverkehr sehr schädigenden Missetände nicht auf, namentlich wurde immer wieder über Untreue der Boten geklagt, sie forderten höheren als den festgesetzten Botenlohn, stellten sich bei unangenehmer Witterung überhaupt nicht zu den Botenzügen ein, besorgten bei schlechten Wegeverhältnissen die Briefe nicht selbst, sondern ließen sie gelegentlich durch andere weiterbefördern. Um diesem Unwesen wirksam zu steuern, erließ der Rat der Stadt Leipzig im Jahre 1608 eine Botenverordnung, die das ganze Botenwesen in strenger Zucht nahm; sie ist die Grundlage, auf der sich das Leipziger Botenwesen zum staatlichen Postwesen entwickelte. Die neue Einrichtung bewährte sich so gut, daß sie nicht nur von der Kaiserin, sondern sogar vom Hofe gern benutzt wurde; der Hof zahlte für diese Benutzung eine jährliche Pauschsumme. Der erste vom Hofe der Stadt Leipzig verpflichtete „Botenmeister“, der an der Spitze des Botenwesens stand, war Franz Veitigke. Sein Nachfolger ist Johann Sieber gewesen, eine für das sächsische Postwesen überaus bedeutsame Persönlichkeit, worauf aber im Rahmen dieser

Abhandlung nicht weiter eingegangen werden kann. Er erhielt im Jahre 1613 den Titel „Kurfürstlicher Postmeister“ zum Zeichen der besonderen Zufriedenheit des Kurfürsten mit der Art der Beförderung der Briefe des Hofes; 1626 erhielt Sieber noch den Titel eines „Kaiserlichen Postmeisters“.

Die erwähnte Titelverleihung bildete das äußerste Kennzeichen des Abschlusses einer Entwicklung, die ganz im Stillen vor sich gegangen war. Es ist bereits gesagt, daß und wie der Hof seine Briefschaften und die in Regierungsangelegenheiten durch eigene Boten befördern ließ. Diese Boten wurden anlässlich von Fall zu Fall entsandt, mit der Kurfürst August richtete geordnete Botendienste ein, die von „Postreitern“ besorgt und bald einem „Postmeister“ unterstellt wurden; der erste Postmeister war der vormalige Postreiter Kelaenhauer (1574). Die Nachfolger des Kurfürsten August ließen jedoch allmählich das Hof-Botenwesen verkümmern und bedienten sich in steigendem Maße des Botenwesens der Stadt Leipzig, wie schon gesagt wurde. Dadurch kam es so, daß das Leipziger Botenwesen ganz im Stillen in eine landesherrliche Anstalt umgewandelt wurde; das war, als der Kurfürst Johann Georg I. (1611—1656) den Botenmeister Johann Sieber im Jahre 1613 zum kurfürstlichen Postmeister ernannte. Natürlich geschah das nicht ohne den lebhaftesten Widerspruch des Rates der Stadt Leipzig; der hatte aber mit seinen Widersprüchen keinen Erfolg und verstummte erst um das Jahr 1640 mit seinen Ansprüchen, die sich zuletzt auf wenigstens eine Mitbestimmung an der landesherrlichen Anstalt bezogen. 1712 ging das Postwesen aus dem Pachterverhältnis, das es bisher war, in unmittelbare Staatsverwaltung über.

Von allem Anfang an sollte die landesherrliche Anstalt zwei Gesichtspunkte ins Auge, die ihr für die Einrichtung von Posten maßgebend waren: die Förderung des Handels und die Wahrung der dynastischen Interessen, namentlich soweit die Posten als Endpunkt oder Anfang die Stadt Dresden hatten; nicht allein die Beförderung der landesherrlichen Briefschaften sollte erleichtert werden, richtunggebend war auch das Bestreben, die Hauptstadt Dresden als solche in ihrem Erwerbseben zu fördern, war doch Dresden das ganze Mittelalter hindurch eine arme Stadt und hatte erst 1455 das Niederlagsprivileg erhalten. Aus diesen Erwägungen heraus wurden zwei Mittelpunkte des Verkehrs in Sachsen geschaffen: Leipzig und Dresden; indessen überwoog noch lange der Einfluß des Handels und somit der von Leipzig.

Von den Posten, die unter der landesherrlichen Leitung des Postwesens geschaffen wurden, sollen, dem Zwecke der vorliegenden Abhandlung entsprechend, nur diejenigen erwähnt werden, die ihren Weg durch Kößchenbroda nahmen. Im Jahre 1626 wurde eine Fußbotenpost Leipzig — Dresden — Prag eingerichtet. Sie hat jahrzehntelange bestanden. Die Wirren des Dreißigjährigen Krieges und die Nöte nach seiner Beendigung mögen die Ursachen dazu gewesen sein, daß es lange bei dieser Fußbotenpost geblieben war; erst im Jahre 1652 wurde sie in eine Reitpost umgewan-