

2.3 Die Post – Entwicklung eines neuzeitlichen Bewußtseins von Raum und Kommunikation



Nürnberger Briefbote, 16. Jahrhundert



Der Fernmeldesatellit Kopernikus 1990

Das Unterrichtsbeispiel "Die Post" thematisiert und beleuchtet den Zeitraum 1490 bis 1780, in dem sich die geistigen Grundlagen und Voraussetzungen für die moderne Informations- und Kommunikationsgesellschaft herausgebildet und entwickelt haben. In einem engeren Sinne geht es in diesem Unterrichtsbeispiel nicht um die Erfindung einer Informations- und Kommunikationstechnologie, sondern um die Erkundung eines historischen Zeitraums am Beispiel der Post entlang der zentralen Fragestellung, wie und unter welchen Bedingungen die Menschen ein neues Bewußtsein für Raum und Zeit entwickeln.

Mangelnde bzw. unzureichende Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für effiziente Nachrichtenübermittlung, die für das Mittelalter charakteristisch waren, wurden mehr und mehr zur Fessel für Fortschritt und Innovation. Die Post bietet die ersten Möglichkeiten der regionen- und länderübergreifenden Vernetzung medialer und zu jener Zeit auch direkten Kommunikation (Reisen). Das Unterrichtsbeispiel bietet die Möglichkeit, die Anfänge unserer modernen Informations- und Kommunikationsgesellschaft zu reflektieren.

2.3.1 Einleitung

Das kommunikative Bedürfnis ist Teil der kulturellen Entwicklung. FRIEDEL hat in seiner "Kulturgeschichte der Neuzeit" den Schritt vom Mittelalter zur Neuzeit als "Umschlag des vertikalen ins horizontale Bewußtsein" charakterisiert.

Es entsteht das neue Gefühl der Diesseitigkeit. Die Menschen erkennen, daß die Erde nicht nur ein irdisches Jammertal zur Vorbereitung auf jenseitige Freuden ist, sondern daß sie ihnen gehört, daß sie die Erde gestalten können und sollen, damit sie ihnen gefällt. Das bedeutet Arbeit, sinnvolle Zeitverwendung, Lust am Fortkommen. Nicht mehr Versenkung oder ergebene Untätigkeit, sondern Handeln, Bewegung werden positiv gewertet.

"Aber das Instrument, das für die beginnende Neuzeit im höchstem Maße symbolisch ist, ist nicht die Tafel der Astronomen, auch nicht die Druckerpresse, die Retorte oder die Kanone, sondern der Kompaß. Erfunden war er schon längst; aber erst jetzt wagt man, sich ihm anzuvertrauen. Das wesentliche der neuen Geisteshaltung ist... ein unersättlicher Trieb, alles zu entschleiern, zu penetrieren, zu durchforschen ... Aber nicht die Entdeckungen, die man machte, waren das Wichtige; das Entscheidende war die Tendenz zu entdecken", schreibt FRIEDEL in seiner "Kulturgeschichte der Neuzeit" (S. 247/248).

Das ganze ist ein Prozeß, in dem über viele Jahrzehnte diese neue Befindlichkeit heranwächst. HERMANN GLASER beschreibt diese Entwicklung in "Die Post in ihrer Zeit" als eine "zögerliche, dann immer mehr um sich greifende Verweltlichung", in dem das Wesentliche einem Paradigmenwandel unterliegt: "Die Horizontalität wird nun zum Wert."

Auch der Zeitbegriff verändert sich. Es entsteht das Bewußtsein von einer "gesellschaftsbezogenen, der Allgemeinheit gehörenden Zeit (tempus commune)". An den Rathäusern wurden Arbeits- oder Werkglocken angebracht, die die Tagesstunden läuteten. Jetzt konnte festgelegt werden, wann Arbeit, Schule oder Ratssitzungen begannen. Zuspätkommen konnte bestraft werden. Immer mehr bestimmte die Rathausuhr den Tagesablauf der Menschen (vgl. BORST 1990)

Es liegt deshalb nahe, die in diesen Zeitraum fallende Gründung des Informations- und Kommunikationssystems Post als Ausdruck des neuen Raum- und Zeitgefühls zu verstehen. "Die Post als Netzwerk ist Ausdruck und Ausgestaltung eines tiefen Verlangens des Menschen, mit anderen Menschen über Entfernungen hinweg in Kontakt zu treten. [...] In diesem Sinne beginnt die Postgeschichte sehr früh, ihre eigentliche Ausprägung erhält sie mit dem Anbruch der Neuzeit." (GLASER 1990, S. 79)

Das Jahr 1490, in dem die oberitalienische Familie Tassis (später Taxis), von Kaiser Maximilian beauftragt, die Post der Neuzeit gründet, kann, trotz aller retardierenden Momente in der weiteren Entwicklung, als Jahr der Wende im Kommunikations- und Informationssystem Europas verstanden werden. Mit der Gründung der Post endet das Verkehrsleben der Antike und des Mittelalters.

Der Kulturhistoriker JOHANN JAKOB MOSER hat die Tat Franz von Tassis mit der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus verglichen.

Zwar verfügten bereits die Großreiche des Altertums über geregelte postartige Einrichtungen (Botensysteme) - allerdings ausschließlich für Staatsbedürfnisse, die häufig lediglich der Herrschaftssicherung einzelner Personen dienten. Der Transport von Nachrichten auf Papier (seit Erfindung und Entwicklung der Schrift) ist vielfältig überliefert. Das älteste bisher bekannte Postdokument stammt aus dem

Jahre 255 v. Chr., eine Art Tagebuch des Postvorstehers der Station Hibeh. Am bekanntesten ist der von Kaiser Augustus geschaffene *cursus publicus*, dessen Strecken mit festen Stationen (*posita statio*), Quartieren (*mansiones*) und Wechselpunkten (*mutationes*) ausgestattet waren.

Das Wort Post ist von diesem System abgeleitet (*posita statio, mansio posita, mutatio postita*).

In den Jahrhunderten des sog. Mittelalters war die teilweise hochentwickelte Infrastruktur des römischen Reiches (Straßen/Poststationen) zerfallen.

Das Lebens-, Raum- und Zeitverständnis des Mittelalters führte dazu, daß sowohl die Idee als auch die Infrastruktur eines geregelten Postsystems über viele Jahrhunderte nicht weiterentwickelt wurden. Der alte Traum der Menschen, informativ und kommunikativ vernetzt zu sein, findet in der regional ausgerichteten politischen und wirtschaftlichen Verfassung des Mittelalters keine Grundlage.

Für Raum und Zeit verbindende Netzwerke bestand über Jahrhunderte kein Bedarf. Allenfalls erhielten sich Botensysteme, die ausschließlich einzelnen Institutionen dienten (Klöster, Universitäten, Stadtämter, Innungen).

Am Ausgang des Mittelalters wird dieser Sachverhalt nicht nur als Mangel, sondern als Fessel für jede Weiterentwicklung empfunden. Diesem neuen und wachsenden Bedürfnis verdankt die Post ihr Entstehen.

Das Neue ist nicht die Beförderung von Information, sondern die fortschreitende Vernetzung der Transportdienste, ihre Regelmäßigkeit, bald auch ihre allgemeine Zugänglichkeit und Kalkulierbarkeit.

Die Geschichte des Post- und Nachrichtensystems bis in die unmittelbare Gegenwart ist die Geschichte der Verringerung von Zwischenraum und Zwischenzeit. Heute ist der Zwischenraum durch Allgegenwart (Ubiquität) und die Zwischenzeit durch Gleichzeitigkeit (Synchronizität) ersetzt.

2.3.2 Schulform, Schuljahrgang, Zeitbedarf und Rahmenrichtlinienbezug

Das Unterrichtsbeispiel eignet sich für alle Schulformen im Sekundarbereich I (ausgenommen Orientierungsstufe) und sollte in die Behandlung des RRL-Themas "Entstehung der Neuzeit" integriert werden; in der Regel wird dies am Ende des 8. Schuljahrgangs sein.

Im Zusammenhang mit der Behandlung von Entdeckungsreisen (Veränderung des Raumbewußtseins), der Entstehung von Fernhandel, Geld- und Marktwirtschaft (neue Mobilität) - Themen, die in den Geschichtsbüchern mit hinreichender Intensität aufgearbeitet werden - ist das hier vorgestellte Unterrichtsbeispiel bzw. Materialsammlung eine sinnvolle Ergänzung zum Thema "Eine neue Zeit entsteht".

Die Schwierigkeit aber auch der Reiz dieses Themas liegt in der Einsicht, die damit gewonnen werden kann. Einerseits können die Schülerinnen und Schüler erkennen, daß die Herausbildung eines umfassenden (unbegrenzten) raumzeitlichen Bewußtseins Voraussetzung, andererseits auch ständiger Antrieb (Motor) für die Veränderungen der politischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Strukturen, die die Neuzeit charakterisieren, ist.

Bei einem knappen Zeitbudget oder einer anderen Schwerpunktsetzung für die Behandlung des Übergangs vom Mittelalter zur Neuzeit (z. B. Kunstgeschichte, Refor-

mation, Bauernkrieg und Glaubenskriege) sollte aus den o. g. Gründen zumindest eine verkürzte Version (4stündig), die das Neue, nämlich die Entstehung des *Informationsnetzwerkes Post* den Schülerinnen und Schülern verdeutlicht, einbezogen werden.

Wird das Unterrichtsbeispiel komplett unterrichtet, ist ein Zeitbedarf von ca. 8 bis 10 Stunden einzuplanen.

2.3.3 Didaktische Vorüberlegungen

Dieses Unterrichtsbeispiel will dem RRL-Thema "Entstehung der Neuzeit" nicht nur eine inhaltliche Variante hinzufügen, sondern soll gleichzeitig einen Beitrag zu einem zentralen Aspekt der informations- und kommunikationstechnologischen Bildung im Geschichtsunterricht leisten. Mit Hilfe der historischen Betrachtungsweise sollen den jungen Menschen Einsichten in politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen vermittelt werden, die für die Entstehung heutiger (tele-) kommunikativer Strukturen (geistig und materiell) notwendig waren.

Der Unterricht soll über die historischen Aspekte hinaus die Erfahrungen und Befindlichkeiten der Schülerinnen und Schüler in einer sich ständig verändernden Informations- und Kommunikationsgesellschaft thematisieren. Diese Erfahrungen sind geprägt durch vielfältige und umfassende Nutzung von Kommunikationsmedien. Die Schüler und Schülerinnen sind es gewohnt und empfinden es als selbstverständlich, an Ereignissen und Geschehnissen (Sport/Politik/Katastrophen) via Medium gleichzeitig und allgegenwärtig teilzuhaben (Live-Übertragung, elektronische Meinungsumfragen usw.).

Für die Menschen des ausgehenden 20. Jahrhunderts - besonders aber für die Heranwachsenden, denen andere Erfahrungen fehlen - ist Allgegenwart und Gleichzeitigkeit bei Kommunikationsprozessen zur Selbstverständlichkeit geworden. Dieser Aspekt der "Selbstverständlichkeit" sollte einerseits thematisiert und als Ergebnis jüngster technologischer Entwicklungen bewußt gemacht werden.

Aus der Reflexion des Ist-Zustandes (Reizüberflutung durch verwirrende und häufig nicht mehr zu verarbeitende Informationsvielfalt) kann unter Einbeziehung der historischen Dimension die Perspektive unserer Informations- und Kommunikationsgesellschaft erörtert und ggf. problematisiert werden.

Dieser didaktische Ansatz - die Schülerinnen und Schüler jeweils dort abzuholen, wo sie stehen - sollte bei der Behandlung des gesamten Unterrichtsbeispiels durchgehalten werden.

Das Unterrichtsbeispiel zur Entstehung des Postsystems ermöglicht es sozusagen, den Faden der aktuellen Kommunikationsstrukturen am Anfang aufzunehmen und die Interdependenz der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen als Voraussetzungen für die Entwicklung neuzeitlicher Informations- und Kommunikationsstrukturen aufzuzeigen.

Im Verbund mit den Unterrichtsbeispielen zur "Schrift" und zum "Buchdruck" thematisiert diese Einheit die Vernetzung von Informationswegen als 3. Bedingung für allgegenwärtige und gleichzeitige Kommunikation.

2.3.4 Lernziele der Unterrichtseinheit

Die Schülerinnen und Schüler sollen erkennen, daß

- ein wesentliches Merkmal neuzeitlichen Denkens und Handelns ein dem Diesseits zugewandtes Raum- und Zeitgefühl ist,
- die "neue Technologie" des Postsystems in der Regelmäßigkeit, der Zuverlässigkeit, der Zugänglichkeit und der Vernetzung besteht,
- die Institutionalisierung und Alltäglichkeit des Informationsaustausches (Post) und des gewerblichen Personenverkehrs (Reisen) durch die umfassende Nutzung des Netzwerkes Post, der begrenzte räumliche Horizont des Mittelalters bis in die heutige Zeit fast grenzenlos wird,
- die Entwicklung der Post Grundlage der modernen Informations- und Kommunikationssysteme ist.

2.3.5 Unterrichtsverlauf

Sequenz 1: Das Botensystem - Informationsaustausch im Mittelalter

Lernziele:

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- Leistung und Grenzen des Botensystems einschätzen können,
- Folgen unzureichender Nachrichtenübermittlung für die weitere Entwicklung erkennen und daraus Forderungen nach Innovation im Nachrichten- und Verkehrssystem ableiten können.
- die Bedingungen des Nachrichten- und Verkehrswesens unmittelbar aus dessen wirtschaftlichen, politischen und geistigen Strukturen ableiten,
- erkennen, daß die moderne Informationsgesellschaft das Ergebnis eines langen historischen Prozesses ist

Die Materialien dieser Sequenz ermöglichen es, die historische Dimension der Postentwicklung zu verdeutlichen.

Unterrichtsvorschläge

Zum Einstieg kann ein Vergleich von M 1 und M 2 (400 Jahre Differenz) zum einen die enorme Entwicklung der Nachrichtentechnologie, zum anderen aber auch die Notwendigkeit eines Innovationsschubs zum Ausgang des 15. Jahrhunderts zeigen.

Bei der Erörterung soll vom Erfahrungshintergrund der Schülerinnen und Schüler ausgegangen werden (Satellitenfernsehen, Faxen, BTX, Anrufbeantworter etc.). Auch ein Besuch bei der örtlichen Telekom (zumindest im Verlaufe dieser Sequenz) könnte den Schülerinnen und Schülern vor allem die qualitative Diskrepanz zwischen den Anfängen und dem aktuellen technologischen Stand der Informationssysteme vor Augen führen.

Mit Hilfe der Materialien 3 und 4 kann der hohe Entwicklungsstand des römischen Verkehrssystems aufgezeigt werden. Das wirft die Frage auf, warum diese Infrastruktur im Mittelalter nahezu vollständig verfallen ist (M 5).

Man könnte mit den Schülerinnen und Schülern darüber nachdenken, inwiefern das mittelalterliche Denken und Lebensgefühl, die Einstellung zur Welt ein derartig räumlich umfassendes Nachrichten- und Verkehrssystem entbehrlich machte, und dabei die Einsicht vermitteln, daß Ausmaß, Leistungsfähigkeit und Erscheinungs-

bild von Post - hier als Sinnbild für Kommunikation verstanden - immer auch Ausdruck oder Abbild des politischen, wirtschaftlichen, bildungsmäßigen Zustands des individuellen und gesellschaftlichen Bewußtseins ist.

Natürlich können Gesellschaften ohne Informations- und* Nachrichtenaustausch nicht existieren. Mit Hilfe der Materialien M 6-M 8 sollen deshalb sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Grenzen des mittelalterlichen Botensystems erarbeitet werden. Text, Bild und Botenordnung könnten vor allem unter den Gesichtspunkten Regelmäßigkeit, Zuverlässigkeit, Zugänglichkeit und Vernetzung untersucht werden.

Trotz der erstaunlichen Vielfalt der Botensysteme konnten diese den wachsenden Bedarf an gedanklichem Austausch im ausgehenden 15. Jahrhundert nicht mehr befriedigen.

Anregungen zur Bearbeitung der Arbeitsmaterialien:

- M1 1. Über welche Medien bekommt ihr eure Informationen und wie informiert ihr andere. Beschreibt eure Erfahrungen mit den Medien.
2. Nennt Gründe, die für die Nachrichtenübermittlung durch Satelliten sprechen.
3. Was ist mit der Aussage gemeint, daß ohne "leistungsfähige Kommunikationswege eine reibungslose Produktion gar nicht denkbar wäre."
4. Besorgt euch bei der örtlichen Telekom Material und Informationen zur Nachrichtenübermittlung durch Satelliten.
- M 2 1. Versucht euch das Leben in einer Gesellschaft vorzustellen, in der Nachrichten über Briefboten ausgetauscht werden. Was war anders als heute?
2. Vergleicht die beiden "Systeme" der Nachrichtenübermittlung 1591/1992.
- M 3 1. Beschreibt Technik und Ausdehnung des Straßenbaus im römischen Reich.
M 4 2. Stellt zusammen, was mit diesem Transport- und Nachrichtensystem alles geleistet werden könnte.
3. Erkundigt euch beim Straßen- und Tiefbauamt, wer in eurem Ort für Ausbau und Erhalt der Straßen zuständig ist.
- M 5 Nennt Gründe für den Zustand der Straßen im Mittelalter. Erklärt "Grundruhr" und "Geleitswesen".
- M 6 Durch welche Merkmale (Kleidung usw.) zeichnet sich der Bote aus? Erklärt, wozu er seine Ausrüstungsgegenstände braucht.
- M 7 1. Beschreibt Aufbau und Ausbau des Botensystems: Wer konnte mit Hilfe des Boten Nachrichten übermitteln und wer nicht? Wie zuverlässig waren die Übermittlung und die Nachrichten (vergleicht auch den Text in M 2)? Wie regelmäßig wurden Nachrichten übermittelt?
M 8 2. Warum war ein derartiges Botensystem den mittelalterlichen Lebens- und Wirtschaftsformen angemessen?

Eine verkürzte Version könnte sich auf die Bearbeitung der Materialien 1, 2, 6, 7 beschränken.

Sequenz 2: Eine neue Zeit kündigt sich an

Lernziele:

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- erkennen, daß es ein wesentlicher Bestandteil des neuzeitlichen Fortschrittsbegriffs ist, Zeit und Raum mit dem Ziel der Allgegenwart und der Gleichzeitigkeit zu überwinden,
- erkennen, daß das Botensystem politische und wirtschaftliche Entwicklungen behinderte,
- die Gründung der Post einerseits aus den überkommenen Unzulänglichkeiten ableiten, sie andererseits als notwendige Voraussetzung für die weitere Entwicklung begreifen.

Unterrichtsvorschläge

In dieser kurzen Sequenz (M 9 bis M 12) sollen die Schülerinnen und Schüler erkennen, daß die Herausbildung und Entwicklung eines neuzeitlichen Weltbildes zwingend auch den Einstieg in die moderne Informations- und Kommunikationsgesellschaft bedeutete, oder wie GLASER es formuliert hat: "Allgegenwart und Gleichzeitigkeit erweisen sich als die großen Themen abendländisch-neuzeitlicher Kultur." (GLASER, S. 83)

M 9 ermöglicht es zunächst, den für den Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit charakteristischen Umbruch im Denken, Fühlen und Handeln der Menschen auf dieser Welt zu thematisieren. Denkbar ist hier, daß man wiederholend nochmals die für das Mittelalter typische Geisteshaltung ins Bewußtsein der Schülerinnen und Schüler holt und dabei herausarbeitet, daß Erkenntnisziel und Gegenstand nicht die Welt und ihre Gesetze, sondern die göttliche Offenbarung waren. Fortschritt im Sinne des Fortschreitens galt als unwesentlich und unwichtig. Abgeschlossenheit und meditative Versenkung bedurften keiner vernetzten Kommunikation.

Vor diesem Hintergrund - ggf. auch durch Ergänzung mit weiteren Materialien aus dem Geschichtsbuch - läßt sich mit Hilfe von M 9 und M 10 die neue Dimension der "Diesseitigkeit" im Denken und Handeln der Menschen bewußt machen.

Anhand von M 11 kann der sich daraus ergebende gesellschaftliche Bedarf an zuverlässiger, regelmäßiger und zeitlich angemessener Überwindung des Raums abgeleitet werden. M 11 nimmt zwar nur Bezug auf Probleme der politischen Verwaltung, kann aber gleichwohl die grundsätzliche Problematik eines von Unzuverlässigkeit und verkommener Infrastruktur gekennzeichneten mittelalterlichen Nachrichtensystems verdeutlichen. Die im Text von Braudel geschilderten Probleme und Defizite aus dem politischen und wissenschaftlichen Bereich sollten im Unterrichtsgespräch auch auf wirtschaftliche Situationen oder andere Bereiche übertragen werden. Ein Rückgriff auf M 1 ist hier denkbar.

Text M 12 ist ein Informationstext für Lehrkräfte und gedacht als Gelenkstelle zur nächsten Sequenz, in der es um die ersten Schritte zur Postgründung und ihre zögerliche Entwicklung geht.

Anregungen zur Bearbeitung der Arbeitsmaterialien:

Für den gedanklichen Zusammenhang und für das Verständnis der Schülerinnen und Schüler ist es wichtig, daß die ersten Schritte zur Begründung unseres neuzeitlichen Informations- und Kommunikationssystems eng verbunden sind mit der Herausbildung eines im Vergleich zum Mittelalter völlig neuen Welt-, Raum- und Zeitgefühls. Alle gängigen Geschichtslehrwerke thematisieren diesen Zusammenhang (Entdeckungsreisen, neues Menschenbild in der Kunst, Entstehung der Naturwissenschaften, Reformation u. a.).

- M 10
1. An Beispielen aus dem Geschichtsbuch könnt ihr zeigen, wie sich die Menschen im 16. Jahrhundert immer mehr mit dem Sinn ihres Lebens auf der Erde auseinandersetzen und nach Veränderungen suchten.
 2. Verdeutlicht die Aussage: "Der Mensch entdeckt das Diesseits" mit Beispielen.

- M 11
1. Welche Mängel des Botensystems werden im Text genannt?
 2. Überlegt, welche Folgen für Politik und Wirtschaft derartige Mängel damals hatten.
 3. Was würde in unserer Zeit geschehen, wenn die Nachrichtenübermittlung für einen längeren Zeitraum ausfallen würde?

Sequenz 3: Gründung, Ausbau und Stabilisierung der Post

Lernziele:

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- die wesentlichen Unterschiede des Postsystems im Vergleich zum mittelalterlichen Kuriersystem erkennen (Relaisstationen, regelmäßige Intervalle, allgemeiner Zugang, Vernetzung),
- erkennen, daß bei der Durchsetzung des Postsystems erhebliche Widerstände zu überwinden waren und Gründe dafür nennen können,
- die Zusammenhänge zwischen Zentralisierung von politischer Herrschaft und vernetztem Informationssystem erkennen und begründen können.

Diese Sequenz thematisiert die Begründung des Postsystems bis zu seiner endgültigen Stabilisierung im ausgehenden 18. Jahrhundert.

Zwei wesentliche Neuerungen unterscheiden das Postsystem von den althergebrachten Botendiensten, nämlich Relaisstationen (Posten im Abstand von 5 Meilen) und regelmäßige Intervalle der Dienste. Darüber hinaus kann eine weitere wichtige Neuerung anhand von M 14 und M 15 - die Vernetzung der Strecken - von den Schülerinnen und Schülern herausgearbeitet werden.

Wichtig ist, daß die Schülerinnen das Prinzip einer effizienten Nachrichtenübermittlung mit allgemeinem Zugang verstehen.

Widerstände und retardierende Momente, die bei der Durchsetzung der Post zu überwinden waren, werden in der Sequenz beispielhaft am Verhalten der Stadt Speyer gegenüber den Plänen Kaiser Maximilians aufgegriffen (M 15/M 16). Wichtig ist bei der Bearbeitung dieses Materials, daß die Vorbehalte und Interessen der Stadt

Speyer den Schülerinnen und Schülern deutlich werden. Hier bietet es sich an, die Schülerinnen und Schüler eine Ratssitzung oder eine andere zeitgenössische Situation spielen zu lassen (Rollenspiel: Diskussion im Wirtshaus, M 17), in der sich die Bürgervertreter mit dem Anliegen des Kaisers auseinandersetzen.

Über den unmittelbaren Anlaß hinaus könnte ein solches Rollenspiel den Schülerinnen und Schülern Probleme und Schwierigkeiten bei der Implementierung neuer Technologien in verfestigte Strukturen und Wertvorstellungen verdeutlichen. Mögliche Rollen bzw. Positionen könnten sein:

- konservative Verfechter des Botensystems (persönliche Interessen)
- Angstmotive (wer weiß, was das Neue bringt?)
- weitsichtige Kaufleute (haben aber Sorge wegen der möglichen Abhängigkeit)
- konsequente Vertreter der neuen Entwicklung

Positionen bzw. Argumente können die Schülerinnen und Schüler aus den Materialien (M 13 bis M 16, M 18, M19) erarbeiten. Der Widerstand richtete sich nicht gegen die Post als solche, sondern wurde durch Partikularinteressen ausgelöst und getragen.

Darüber hinaus sollte mit den Schülerinnen der enge Zusammenhang zwischen Zentralisierungsprozessen in Politik und Wirtschaft, dem Aufbau einer leistungsfähigen Reichs- bzw. Territorialverwaltung (Absolutismus) und dem Auf- und Ausbau eines leistungsfähigen Postsystems erörtert werden. Anhand von Karten im Geschichtsbuch oder im Geschichtsatlas können die Schülerinnen und Schüler gut erkennen, daß sich im 16. Jahrhundert größere Territorialstaaten bilden.

Friedrich Wilhelm II, Kurfürst von Brandenburg (1640-1688), erkannte bereits, daß eine funktionierende Herrschaft, die "Allgegenwart in allen Teilen des Staatsraumes" verlange und von daher die Einrichtung eines modernen Postwesens "in kürzester Zeit nötig" mache.

Letztlich kann thematisiert werden, daß Rationalitäts- und Rentabilitätsaspekte den weiteren Ausbau der Post zu einem sogenannten integrierten Dienstleistungsnetzwerk stark begünstigten.

Anregungen zur Bearbeitung der Arbeitsmaterialien:

- | | |
|------|--|
| M 13 | <ol style="list-style-type: none">1. Nennt und erläutert den unmittelbaren Anlaß für die Eröffnung der 1. Postlinie von Innsbruck nach Mecheln. Sucht in eurem Geschichtsatlas diese Strecke.2. Welche wichtigen Unterschiede weist die neue Postlinie im Vergleich zu den alten Botenkursen auf?3. Fragt bei der Post nach, wie lange heute ein Brief von Innsbruck nach Mecheln unterwegs ist. |
| M 14 | Überträgt die beschriebene Postlinie von Innsbruck bis Rheinhäusern in euren Atlas. |
| M 15 | <ol style="list-style-type: none">1. Versucht anhand der Postkurskarte M 15 den Begriff "Vernetzung" zu erklären.2. Betrachtet auch M 8 und versucht herauszufinden, wodurch sich die neuen Postkurse von den Botenkursen unterscheiden. |

- | | |
|------|---|
| M 16 | 1. Überträgt den Brief von Kaiser Maximilian in modernes Deutsch.
2. Macht euch klar, was der Kaiser von der Stadt Speyer will.
3. Nennt Gründe, die das Verhalten des Rates der Stadt Speyer erklären. |
| M 17 | Dieses Material bietet euch eine Vorlage/Anregung zur Erarbeitung |
| M 18 | eines Rollenspiels. M 13-M 16, M 18 und M 19 können als Informa- |
| M 19 | tion herangezogen werden. |

Sequenz 4: Reisen mit der Post - die Gesellschaft wird mobil

Lernziele:

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- erkennen, daß Reisen als Dienstleistungsangebot der Post (Aufnahme des gewerblichen Personenverkehrs) die Einstellung der Menschen zum Reisen verändert und die Vernetzung des Postsystems fördert,
- Bedingungen und Probleme des Reisens im 17. und 18. Jahrhundert kennen und beurteilen können,
- erkennen, daß die Möglichkeit und die Bereitschaft der Bürger zu reisen den Prozeß der Aufklärung bestärkt und fördert.

Reisen war bis weit ins 17. Jahrhundert gefährlich, beschwerlich, zeitraubend und in bezug auf die Kosten schwer kalkulierbar. Es war deshalb weitgehend an notwendige gesellschaftliche, politische oder religiöse Verrichtungen geknüpft.

Die Reiseführer des 16. und 17. Jahrhunderts erlaubten nur eine sehr grobe Orientierung.

In einem solchen Reiseführer von 1674 steht:

"Wer von Heydelberg nach Franckfurt am Mayn will, der nehme ja seinen Weg durch die lustige Berg-Straße, desgleichen Land bey den Deutschen wenig zu sehen ist, und sind von Heydelberg nach Weinheim 2 Meilen (1 Meile = 7,5 km), Heppenheim 1 Meile, Bensheim 1 Meile, Zwingenberg 1 Meile, Darmstadt 3 Meilen ist eine Land-Gräfftliche-Residenz, Von hier sind durch einen großen Wald bis Franckfurt am Mayn 3 Meilen."

aus: Des Nordischen Mercurij Verbaesserter Wegweiser, von Zehen Haupt-Reisen aus der Stadt Hamburg. Hamburg 1674, S. 20

Die Karten waren grob und ungenau (M 23), Gebirge nur angedeutet, Straßen und Wege fast nie verzeichnet. Ein Vergleich der Karte von 1650 mit einer modernen Deutschlandkarte und die Überprüfung der Angaben aus dem "Nordischen Wegweiser" müßte den Schülerinnen und Schülern die Rahmenbedingungen einer Individualreise hinreichend verdeutlichen.

Mit der Aufnahme der gewerblichen Personenbeförderung durch die Post in der Mitte des 17. Jahrhunderts veränderten sich Reisen und Reiseverhalten.

Der Pfarrer CHRISTIAN GERBER rühmt 1717, daß *"itzo der Geringe sowohl sich der geschwinden Posten bedienen kann, als der Allerführnehmste"*.

Trotz aller Beschwerden und Gefahren (schlechte Straßen/Unfälle u. a., M 27) wird Reisen durch den regelmäßigen Postreiseverkehr in bezug auf Zeit, Kosten und Routen berechenbar (M 24/M 25/M 27). Die größere Nachfrage führte zur Ausweitung der Angebote bzw. umgekehrt. Folge war, daß bereits in der Mitte des 18. Jahrhunderts zwischen allen größeren Orten regelmäßiger Postreiseverkehr bestand (M 26).

Der bereits zitierte Zeitgenosse, der Pfarrer CHR. GERBER, berichtet:

"Muß ich selber an einen Ort reisen, so kann ich, wenn es meine Leibesconstitution zulasset, mit der fahrenden Post geschwind dahin kommen, und zwar mit geringeren Unkosten, die 3 bis 4 Mahl größer seyn werden, wenn ich ein eigen Fuhrwerk dinge sollte." (GERBER 1717)

Reisen wird mehr und mehr zum Bestandteil des Alltags, die Gesellschaft war am Ende des 18. Jahrhunderts dank des Netzwerkes Post mobil geworden.

Man reist aber nicht nur aus geschäftlichen Gründen, sondern Reisen wird mehr und mehr ein wichtiges Mittel der Bildung und Information. Die Arbeit mit M 28 ist in dieser Hinsicht für die Schülerinnen aufschlußreich und unterhaltsam.

Reisen im Sinne der Aufklärung wird zum geschätzten Instrument, Horizont und Erfahrungen zu erweitern; persönliche Kontakte, Informationsaustausch sind Voraussetzung für Bewertung bzw. Kritik politischer oder gesellschaftlicher Zustände in anderen Ländern (M 29). Reisen selbst wird mithin zum Mittel der Aufklärung.

Anregungen zur *Bearbeitung der Arbeitsmaterialien:*

- M 23 1. Informiert euch anhand von Karten (Geschichtsatlas/Geschichtsbuch, Wandkarten) über die Entstehung größerer Staaten in Europa und in Deutschland im 16. und 17. Jahrhundert.
2. Bei der Karte handelt es sich nach Angaben des Autors um eine zuverlässige Karte. Prüft diese Angabe mit Hilfe einer modernen Karte (z. B. Autoatlas). Welche Gründe könnten ausschlaggebend gewesen sein, den Süden nach oben zu legen?
3. Überlegt, welche Schwierigkeiten ein Mensch im 17. Jahrhundert hatte, der mit Hilfe einer solchen Karte reiste.
- M 24 Stellt Vorteile zusammen, die eine Reise mit der Post im Vergleich
M 25 zur Individualreise mit sich brachte.
- M 26 1. Plant eine Reise mit der Postkutsche von Braunschweig nach Hamburg und von Braunschweig nach Osnabrück mit Hilfe der Karte.
2. Versucht, ungefähre Kosten und Fahrzeit/Reisedauer herauszufinden (M 27).

- | | |
|------|---|
| M 27 | Reisen wird zwar mehr und mehr zum Bestandteil des Alltags der Menschen. Trotzdem war Reisen recht teuer und beschwerlich. |
| M 30 | Nennt Gründe für diesen Sachverhalt. Vergleicht mit euren eigenen Reiseerfahrungen.
Wie erklärt ihr euch, daß trotzdem Reiselust und Reisetätigkeit ständig wuchsen? |
| M 28 | Die Ratschläge in M 28 verraten viel über Gefahren und Probleme des Reisens im 18. Jahrhundert, aber auch welchen Sinn und Zweck man mit diesen Reisen verband.

1. Diskutiert die Ratschläge und sucht die heraus, die ihr auch heute noch befolgen würdet. Begründet eure Auswahl.
2. Überlegt, welchen Sinn der Autor dieser Ratschläge mit dem Reisen verbindet. |
| M 29 | 1. Vergleicht Goethes Reiseeindrücke mit denen, die in M 27 geschildert werden. Wie erklärt ihr euch die Unterschiede?
2. Welche Wünsche, welche Erwartungen verbindet der Dichter Goethe mit seiner Reise nach Italien? |
| M 30 | Erfinde zu einem der drei Bilder eine kurze spannende Geschichte, die aus einer Überschrift und ca. (sechs) Sätzen besteht. |

Sequenz 5: Das "Alte Post" Spiel

Zum Abschluß der Unterrichtseinheit könnte in Gruppen das in den Materialien M 31 dokumentierte Spiel gespielt werden.

Das Spiel soll die Identifikation mit einer reisenden Person im 17. Jahrhundert ermöglichen. Dabei sollen die Schülerinnen und Schüler drei Aspekte des Reisens erfahren:

1. Fortbewegungsmittel und Reisegeschwindigkeit
2. Bildung durch Reisen
3. Hindernisse und Zwischenfälle beim Reisen

Nachrichtensatellit Kopernikus



Nachrichtenübermittlung im Jahre 1992

Aus ganzseitigen Anzeigen kann man neuerdings erfahren, daß das Mannheimer Unternehmen "Süd-Zucker" beabsichtigt, mit Hilfe des Telekom-Satelliten Kopernikus durch Weltall-Funk ihre zahlreichen Filialen von der Zentrale aus zu dirigieren. Ohne "leistungsfähige Kommunikationsweg" wäre eine reibungslose Produktion gar nicht denkbar", begründet "Süd-Zucker" seine Pläne. Da kann dann beispielsweise der Boss den Belegschaften der Zweigwerke die täglichen Aufgaben und Ziele über den Bildschirm persönlich nahebringen, oder er kann die örtlichen Betriebsleiter zu "Tele-Konferenzen" einladen, ohne daß diese ihr Chefszimmer verlassen müßten.

Thyssen will diesem Beispiel auch folgen. Die rund 300 deutschen Standorte des Konzerns sollen künftig nur noch mit Hilfe von Kopernikus Daten austauschen und vernetzt werden, weil es billiger und zuverlässiger ist.

Es gibt Schätzungen, daß bereits in fünf Jahren 20.000 Stationen in Deutschland eingerichtet sein werden.

nach: Frankfurter Rundschau v. 04.02.1992

Nürnberger Briefbote



*D*urch windt durch schnee ich armer held
 Bey tag bey nacht lauff durch das feld
 Kein hitz des sommers mich auffhelt.
 Des winters schew ich keine kelt
 Nachdem ich einem bottschafft bring
 Empfald man mich wol oder gring

*V*iel neues und der zeitung vil
 Ein ieder von mir wissen wil
 Was soll dan thom ich armer knecht
 Damit mich nicht halt für schlecht
 Mus ich also fein warm und heis
 Smiden auch das so ich nicht weis

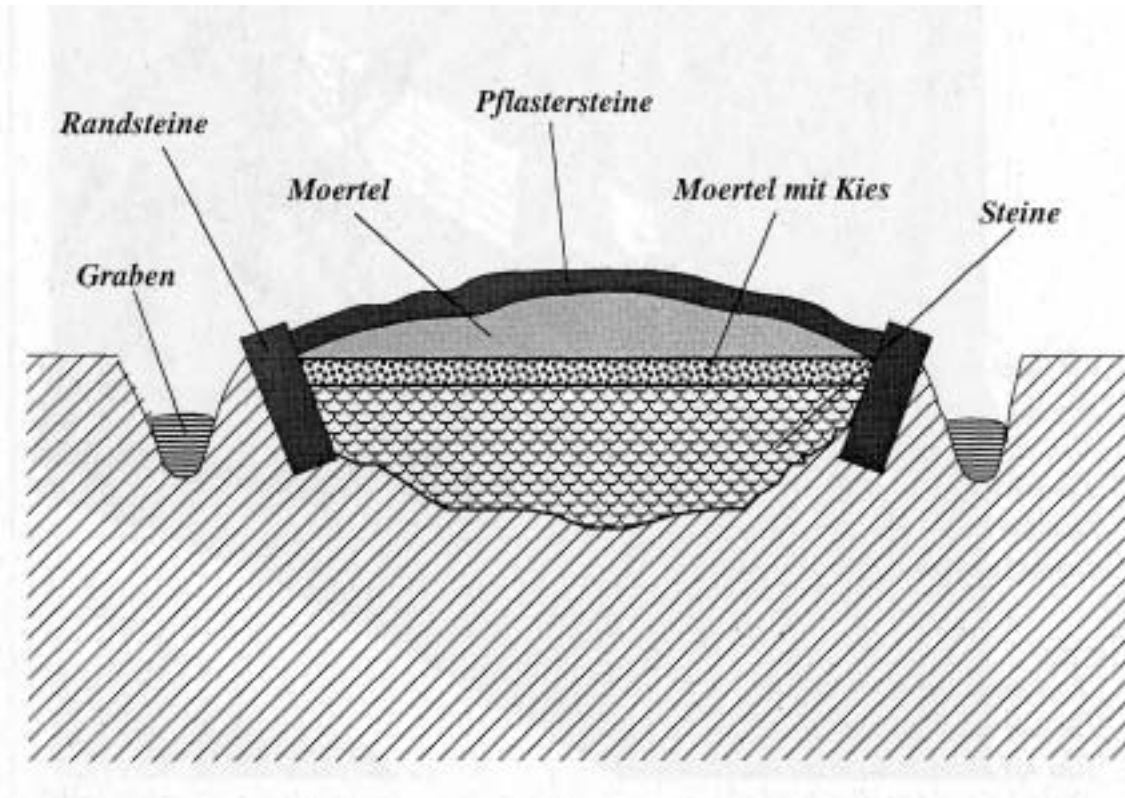
*K*an mich auch wol accomodieren
 Und sagen was man gern thut hören
 Das trinckgeld oft im wirtshaus bleibt
 Des weib und kind sich wenig frewt.

Erklärungen:

smiden	erfinden
accomodieren	anpassen
gerunnen	viel gerannt
So ist nichts dann blosse kost gewonnen	außer Spesen nichts gewesen
ew (z. B. "newes")	eu (news)

Gepflasterte Straße

Straßenbau im Römischen Reich



Aufgrund vieler archäologischen Funde wissen wir, daß die Römer die Kunst des Straßenbaus beherrschten.

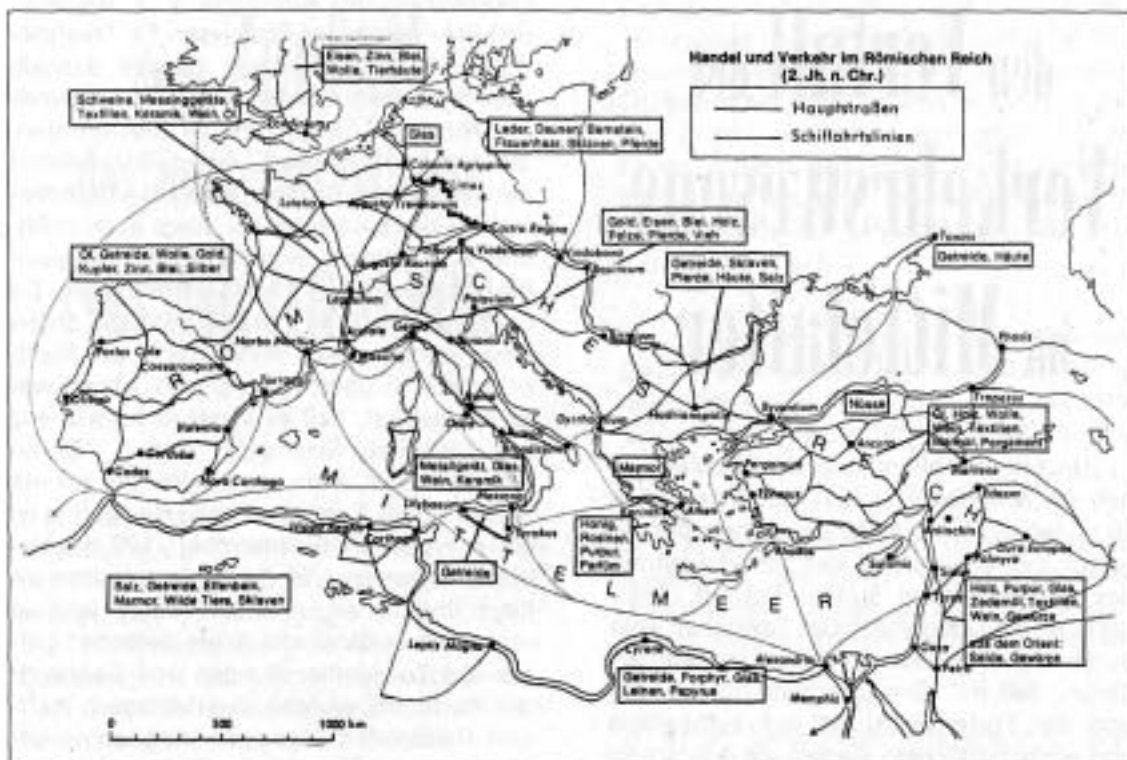
Der planvolle Straßenbau begann im 3. Jahrhundert v. Chr. Die Römer bemühten sich, die Straßen durch Kiesaufschüttung über einem Mörtelbett zu befestigen. Steinpflaster war nicht die Regel. Es wurde vor allem an verkehrsreichen Stellen in der Nähe von Städten verwendet.

Das Straßennetz im Römischen Weltreich war ca. 290.000 km lang; davon waren ca. 90.000 km gepflasterte Hauptstraßen. Ohne die gut ausgebauten Straßen hätten die Römer ihr riesiges Reich nicht regieren können, und außerdem waren sie Voraussetzung für den lebhaften Handel zwischen den Provinzen und Rom.

Seit Kaiser Augustus waren an den Straßen feste Stationen eingerichtet, die sogenannte "posita statio". An diesen Stationen konnte übernachtet und - was noch viel wichtiger war - es konnten Pferde gewechselt werden. Auf diese Weise wurden Nachrichten sehr schnell durch das große Reich transportiert.

Unsere Bezeichnung "Post" stammt von diesem römischen System (posita statio, mansio posita, mutatio posita).

Handel und Verkehr im Römischen Reich



[...] Als Verkehrs- und Transportmittel diente, wo immer das möglich war, das Schiff. Die Römer überzogen ihr Reich mit einem dichten Netz gut ausgebauter Straßen, die in der Nähe der Städte sogar gepflastert waren. (Die Wörter "Straße" und "Pflaster" kommen aus dem Lateinischen.) Der wichtigste Zweck dieser Straßen war zunächst die rasche Verschiebung von Legionen. So wurde die berühmte "Via Appia" (Appische Straße) um 300 v. Chr. im Verlauf der römischen Ausdehnung in Unteritalien gebaut [...]. Sie führte von Rom nach Capua und wurde später nach Brundisium (Brindisi) verlängert, von wo man zu Schiff nach Griechenland gelangte. Neben militärischen und wirtschaftlichen dienten die Straßen auch politischen Zwecken. Über sie reisten die kaiserlichen Beamten, und ein regelmäßiger Postdienst sorgte dafür, daß Anweisungen des Kaisers rasch in alle Teile des Reiches gelangten. Privatleute verreisten dagegen nur selten über größere Entfernungen, weil trotz der Kunst der Römer im Straßenbau das Reisen eine unbequeme Angelegenheit blieb. [...]

aus: Tenbrock, R. H./Kluxen, K. (Hrsg.): Zeiten und Menschen. Neue Ausgabe B, Bd. I. Paderborn 1984,5. 112 f.

Informationstext für die Lehrkraft

Ursachen für den Verfall des Verkehrswesens im Mittelalter

[...] In seiner Abhandlung *Das Verkehrsleben im Mittelalter* (1869) spricht Heinrich von Stephan, seit 1870 als Generalpostdirektor mit der Leitung der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes betraut (1867 hätte er die Übernahme der Taxisschen Post durch den Preußischen Staat vorbereitet) davon, daß mit dem Übergang zur Neuzeit und der Fortentwicklung auf kulturellem und wirtschaftlichem Gebiet die Menschen ein stärkeres Informations- wie Mitteilungsbedürfnis empfunden hätten. Das Verkehrswesen des Mittelalters, das sich auf der Grundlage der Städteentwicklung und der Verbindung mit anderen Ländern herausgebildet hatte, habe dafür den Boden bereitet. "Trotz großer Schwierigkeiten brachte der Verkehr Menschen, Völker und Klassen, die sonst getrennt waren, zusammen und machte sich in einer Zeit, in der die Literatur erst im Entstehen war, zum Vermittler der Kenntnisse und zum Hauptträger des Ideenaustausches unter den Menschen." Doch habe der Staat in seiner mittelalterlichen Beschaffenheit dieser Entwicklung weder auf dem Gebiet der Verkehrsgesetzgebung noch durch Einrichtung von Verkehrsanstal-

ten, für die erst beim Ausgang der Epoche etwas geschah, zu Hilfe kommen können.

Das Mittelalter unterschied sich von den Großreichen des Altertums u. a. dadurch, daß kein geregeltes Postwesen für Staatsbedürfnisse mehr bestand; gerade deshalb aber finden sich Vorstufen späterer allgemeiner Nutzung. So gab es die Klosterboten, die Universitätsboten, einen Botendienst des Deutschen Ordens, einen Nachrichtenverkehr der Kaufleute, vor allem auch Amts- und Städteboten. Eine süddeutsche Besonderheit bestand in den Metzgerboten. Da die Metzger oft mit Pferd und Wagen unterwegs waren, wurde dieser Zunft der Nachrichtendienst übertragen. Dieses System war so ausgeprägt, daß es sogar in Konkurrenz zur Taxisschen Reichspost geriet. "Deren Postmeister in Köln, Jacob Henot, konnte Kaiser Rudolf II. dazu veranlassen, daß er in einem Erlaß vom 6. November 1597 das Nebenbotenwesen und die Metzgerposten im Reich und seinen Erbländen verbot, weil sie u. a. auch ausländische Briefe befördert hätten. Bei Zuwiderhandlungen und Gebrauch des Posthorns wurden den Metzgern Haft- und Geldstrafen sowie die Wegnahme der Pferde angedroht. Die Landesherren beeindruckte der kaiserliche Erlaß nur wenig. Im Gegenteil, Herzog Johann Friedrich von Württemberg erließ 1622 noch eine "Post- und Metzgerordnung", die die Metzger unter staatlichen Schutz stellte und Entschädigungen für die beförderten Briefsendungen festsetzte. Die Bedenken seiner Geheimen Räte bei der Beratung dieser Verordnung schob der Herzog mit den Worten beiseite: "Wie es von alters gehalten wurde, so bleibt es!" So blieb es bis zum Ende des 17. Jahrhunderts. (Gottfried North)

In: Glaser, H./Werner, T.: Die Post in ihrer Zeit. Heidelberg 1990, S. 81 f.

Informationstext für die Lehrkraft

Gründe für den Zerfall des mittelalterlichen Straßennetzes

Nach dem Untergang des römischen Reiches zerfiel das Straßennetz sehr schnell. Einen Staat, der für den Straßenbau sorgte wie zur Zeit der Römer, gab es nicht mehr. Das führte dazu, daß jeder Graf, Ritter oder Bischof - kurz jeder Grundherr - auf seinem Grund und Boden die Wege und Straßen so belassen konnte, wie es ihm beliebte.

Straßen- und Wegebau waren teuer, und die Grundherren hatten kein Interesse, ihr Geld dafür auszugeben. Im Gegenteil, das damalige Recht war so beschaffen, daß die

Grundherren Vorteile hatten, wenn die Straßen auf ihrem Gebiet in schlechtem Zustand waren.

Da gab es z. B. das Recht der sogenannten "Grundruhr". Das bedeutete, daß jeder Wagen oder Karren, dem wegen der miserablen Straßenverhältnisse ein Rad brach - er also den Grund berührte - mit Inhalt (Kisten, Fässer, Ballen) dem Grundherren gehörte. Wollte man die Waren wiederhaben, mußte man sie auslösen. So heißt es in einem alten Handelsregelbuch:

"Fahrst du auf Jarmark durch Herren-Gauen oder Wald, nimm k/aine Rad an dam Wagen, und hüte dich, daß du kaine Grundruhr zahlen mußst, sonst ist dain Gewinn verlor."

Eine andere Bestimmung lautete, daß ein Kaufmann, der durch das Gebiet eines Grundherren fahren wollte, zu seinem Schutz geleitet werden mußte (Geleitswesen).

Je länger diese Begleitung dauerte, desto teurer war sie. Natürlich hatten die Grundherren kein Interesse daran, daß die Fahrt schnell beendet war. Je schlechter die Straßen, desto länger die Durchfahrt.

Darstellung eines Boten aus dem Mittelalter



v. Stephan, H.: Das Verkehrsleben im Altertum und im Mittelalter. Goslar 1966, S. 125

Briefverkehr im Mittelalter:

Das Botensystem

Der Briefverkehr im Mittelalter war sehr umständlich. Bevor das Baumwoll- und Leinenpapier im Abendland bekannt wurde, bediente man sich vielfach des Pergaments. Der gerollte Brief mit angehängtem Siegel, der oft aus mehreren Blättern bestand, war wegen seiner Größe schon an sich nicht leicht zu befördern. Das Respektable seiner Erscheinung wurde noch durch die stattliche Anschrift erhöht. Wenn wir heute schreiben "An den Magistrat in Köln", so hieß es damals "An die Wohledlen und Besten, Hoch- und Wohlgelehrten, Hoch- und Wohl weisen, Hoch- und Vielgeehrten Herren eines Hohen Käthes von Köln". Gelegenheitsboten und - bei eiligen Nachrichten - Sonderboten beförderten die Briefe. Vielfach übertrug man diese Aufgabe den Pilgern, Klosterbrüdern, wandernden Gesellen, umherziehenden Metzgern und reisenden Kaufleuten. Auch hier hatte die Entwicklung der Städte entscheidenden Einfluß. Sie gründeten bereits im 12. Jahrhundert die ersten Botenanstalten zu einer gegenseitigen Verbindung untereinander.

Die Boten gingen, ritten oder fuhren. Als geschworene Städteboten oder Magistrats-Ausreiter führten sie das Stadtwappen und die Botenbüchse mit den Farben der Stadt und ein Patent (Paß), worin jedermann um "Fürschub und Fürdernis" ersucht wurde. Das Botenabzeichen mit dem Wappen trugen sie auf der Brust oder am Arm. Ein starker hölzerner Botenspieß mit eiserner Spitze dient als Waffe und Stütze beim Überspringen der Gräben. Mitunter waren Botenanstalten nur von der Kaufmannschaft für deren Zwecke errichtet. Auch die Universitäten unterhielten besondere Boten. Neben diesen Botenanstalten sind noch die Kanzleiboten oder Posttrabanten zu erwähnen, auch die besonderen Boten der Fürsten, die die Verbindung zwischen den Fürstenhöfen aufrechterhielten. Aus einer Rechnung des Frankfurter Barfüßerklosters von 1487 geht hervor, daß das Porto für einen Brief nach Mainz 4 Heller betrug; ein Maß Bier kostete damals 6 Heller, ein Huhn 7 bis 8 Heller, 1/2 kg Butter 9 Heller, 1/2 kg Reis 6 1/2 Heller, die Elle Leinwand 4 1/2 Heller, ein Buch Schreibpapier 9 Heller, ein Hammel nur 12mal soviel wie ein Buch Schreibpapier und 27mal soviel wie das Porto von Frankfurt bis Mainz. Im Jahre 1503 betrug der Botenlohn gewöhnlich 12 Heller für die Meile (7,5 km). Damals kostete 1/2 kg Rindfleisch 5 bis 7 Heller; der Bote war also nicht schlecht bezahlt.

v. Stephan, H.: Das Verkehrsleben im Altertum und im Mittelalter. Goslar 1966, S. 120-124

Informationstext für die Lehrkraft

Umbruch: Die Entstehung der Neuzeit

Voraussetzung und Ziel der Neuzeit: Die Überwindung des Raums

Das Ende des Mittelalters und damit das Entstehen unseres Zeitalters, die sog. Neuzeit, beschreibt EGON FRIEDEL in seiner Kulturgeschichte der Neuzeit folgendermaßen:

*"Um die Wende des fünfzehnten Jahrhunderts ereignet sich also etwas sehr Merkwürdiges. Der Mensch, bisher in dumpfer andächtiger Gebundenheit den Geheimnissen Gottes, der Ewigkeit und seiner eigenen Seele hingegeben, schlägt die Augen auf und blickt um sich. Er blickt nicht mehr **über** sich, verloren in die heiligen Mysterien des Himmels, nicht mehr **unter** sich, erschauernd vor den feurigen Schrecknissen der Hölle, nicht mehr in sich, vergrübelt in die Schicksalsfragen seiner dunklen Herkunft und noch dunkleren Bestimmung, sondern geradeaus, die Erde umspannend und erkennend, daß sie sein Eigentum ist. Die Erde **gehört** ihm, die Erde **gefällt** ihm; zum erstenmal seit den seligen Tagen der Griechen. ... die Welt ist schön, die Welt ist grün, die Welt ist saftig, sie riecht ausgezeichnet und schmeckt noch besser;" [...]*

Friedell, E.: Kulturgeschichte der Neuzeit. München, S. 231 f.

Der Mensch will sie kennenlernen, entdecken, erforschen. Er wartet nicht in sich gekehrt auf das ewige Leben, sondern will seine Erfahrungen, Einsichten, aber auch Fragen und Unsicherheiten anderen mitteilen. Aber überall stößt er auf Hemmnisse, Grenzen, Beschränkungen, besonders bei dem Versuch, sich mit anderen auszutauschen.

Der sich aus dieser neuen Geisteshaltung, aber auch aus den Zwängen, wachsender Verwaltung, größerer Strukturen, neuen Formen des Wirtschaftens ergebende Bedarf an zuverlässiger, regelmäßiger und zeitlich angemessener Überwindung des Raums wird offensichtlich.

Einerseits wird der Raum nun als etwas begriffen, das man erfahren, beherrschen und gestalten will.

Andererseits erweist sich der Raum bzw. seine Überwindung als Feind Nr. 1 bei der Kommunikation und Nachrichtenübermittlung.

Informationstext für die Lehrkraft

Beherrschung von Raum und Zeit als Ziel der Postentwicklung

"Die Entdeckung Amerikas, die Eröffnung der Schifffahrt von Europa um das Kap nach Indien und China, die Erfindung der Buchdruckerkunst und endlich der Humanismus und die Reformation hatten am Ende des Mittelalters auf allen Gebieten des geistigen und materiellen Lebens den großartigsten Aufschwung hervorgerufen; namentlich hatten sich die Berührungspunkte der einzelnen und der Nationen nunmehr in dem Grade erweitert, daß zur Pflege des Völkerverkehrs, wie er jetzt erstand, die altgewohnten Vermittler nicht mehr genügten. Das Verlangen nach besseren Posteinrichtungen erhob sich deshalb allenthalben, besonders in allen größeren Staaten. Die erste umfassende derartige Einrichtung wurde durch die Kaiser Maximilian I. und Karl V. begründet."

Geistbeck, M.: Der Weltverkehr. Freiburg 1887, S. 70 f.

In der Tat beginnt am Anfang des 16. Jahrhunderts - zunächst sehr zögerlich und dann aber immer schneller - eine Entwicklung, deren Ziel es ist, jede Nachricht sofort und unverzüglich, ohne großen Aufwand und ohne jede Veränderung transportieren zu können.

Die Geschichte der Post, die sich in zwei Phasen vollzieht, ist zunächst und über einen längeren Zeitraum ein Kampf um die Überwindung von Räumen. Somit erweist sich die Post als ein wichtiges Werkzeug, Raum und Zeit durch Vernetzung mehr und mehr zu überwinden. Mittel dazu ist der Auf- und Ausbau einer Infrastruktur (Straßen/Stationen) mit dem Ziel einer umfassenden Vernetzung. In der 2. Phase der Postentwicklung geht es dann durch Einsatz neuer Technologien (Funk/Telefon/Satelliten) nicht nur um den endgültigen Sieg über den Raum bei der Nachrichtenübermittlung, sondern auch im besonderen Maße um die Überwindung der Zeit. "Beförderung" läßt den Raum schrumpfen, den dafür notwendigen Zeitraum immer geringer werden. Schließlich werden im Laufe einer langen Entwicklung Zwischenraum und Zwischenzeit durch Allgegenwart und Gleichzeitigkeit ersetzt.

vgl. Glaser, H./Werner, T.: Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation. Heidelberg 1990, S. 79 f.

Auf drei oder vier Tage kommt es ohnehin nicht an

Unsere heutige Zeit leidet zunehmend unter Raummangel. Im 16. Jahrhundert erschien der Raum den Menschen grenzenlos. Sie hatten große Mühe, den viel zu weiten Raum unter Kontrolle zu bringen.

Eine Vorstellung von der Bedeutung dieses Problems können wir bekommen, wenn wir uns die Klagen derjenigen ansehen, die besonders davon betroffen waren, nämlich der Politiker und deren Botschafter.

Am 24.02.1575 schreibt der spanische Botschafter in Antwerpen an seinen Kollegen in Paris:

"Ich weiß nicht, wie es für Seine Herrlichkeit um die Briefe aus Spanien bestellt ist. Was mich betrifft, so habe ich seit dem 20. November letzten Jahres vom König keine Nachricht mehr über die Angelegenheiten der Niederlande erhalten ... Der Dienst Seiner Majestät leidet schwer darunter."

Ein anderer Würdenträger, ein Bischof, klagt, daß die Postmeister bei der Beförderung der Briefschaften ... Feigheit und Nachlässigkeit an den Tag legen, so daß Briefe vom Hofe (Paris) nach Lyon einen Monat oder sechs Wochen unterwegs sind. Und er fährt fort:

"Wenn ich sie bekomme, ist die Zeit, mir die Nachrichten zunutze zu machen oder die Befehle auszuführen, zu meinem größten Bedauern oft schon vorbei."

Ursachen für die langen Beförderungszeiten sind häufig unvorhersehbare Ereignisse und Zwischenfälle. So klappt die Verbindung zwischen zwei Kurieren nicht, Straßen sind wegen schlechten Wetters unterbrochen oder kaum benutzbar, zahlreiche Raubüberfälle veranlassen die Boten, nach Anbruch der Dunkelheit die Straßen zu meiden. So schickten die Botschafter des portugiesischen Königs zwischen 1550 und 1560 ihre Briefe von Rom nach Portugal über Antwerpen.

Alle diese "Ausnahmen" sind keine Einzelfälle, sie wiederholen sich ständig und verschärfen die Situation. Die großen Reiche sind kaum noch ordnungsgemäß zu verwalten.

Die Menschen des Mittelalters sind in der Tat auf jeden Aufschub gefaßt. Die Dauer des Weges hängt nicht von der Entfernung ab, sondern davon, wie häufig die Kuriere auf einer bestimmten Strecke verkehren.

Auf drei oder vier Tage kommt es ohnehin nicht an.

Braudel, F.: Das Mittelalter und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II. Frankfurt, S. 17-21

Informationstext für die Lehrkraft

Der neue Wert: Horizontalität

Die Post entwickelte sich also in einer Phase, da die Bedeutung des Ewig-Unvergänglichen zurücktrat gegenüber dem Anspruch des Transitorisch-Augenblicklichen. Mit dem Beginn der Säkularisierung, der Loslösung des einzelnen, der gesellschaftlichen Gruppen und des Staates aus den Bindungen der Kirche, wie sie seit Ausgang des Mittelalters zu beobachten ist - also im Rahmen einer zunächst noch zögerlichen, dann immer mehr um sich greifenden Verweltlichung -, unterliegt das "Wesentliche" einem Paradigmenwandel: Die "Horizontalität" wird nun zum Wert...

Die postalische Entwicklung tendierte auf ein Ziel, das dann im 20. Jahrhundert erreicht wurde: nämlich jede Nachricht sofort und unverzüglich, ohne großen Aufwand und ohne jede Veränderung transportieren zu können. Nicht die Qualität der Nachricht steht im Mittelpunkt, sondern die Bewältigung quantitativer Vermittlungsprobleme.

Da das Mittelalter vorwiegend auf die göttliche Offenbarung bezogen war, galt Fortschritt im Sinne des Fortschreitens als unwesentlich und unwichtig. Abgeschlossensein forderte zur meditativen Versenkung auf, diese bedurfte keiner vernetzten Kommunikation. Der Fortschrittsbegriff der Neuzeit ist stattdessen "kolumbianisch", weil er den Aufbruch, die Erfahrung, die Überwindung von Raum und Zeit in den Mittelpunkt rückt. Schon bei Thomas von Aquin ist der Fortschrittsbegriff ambivalent zu sehen: "Fortschritt zur Vollkommenheit" (progressus ad perfectionem) bestimmt seiner Auffassung nach nicht nur die Geschichte des Heils, sondern auch die Geschichte des Wissens. Fortschritt in den Wissenschaften geschehe in der Abfolge der Zeiten (per successionem temporum), indem Nachfahren die Erkenntnisse ihrer Vorfahren erweitern und vervollkommen.

Verfolgt man den mit dem emblematischen Jahr 1490 erschlossenen "Diskurs" nach vorne in unsere Zeit und Welt hinein, so wird die Postgeschichte durch zwei Phasen strukturiert: In der ersten bezieht sich der Vernetzungsraum vorwiegend auf die Überwindung des Raumes, in der zweiten im besonderen Maße auf die Überwindung der Zeit. Ubiquität und Synchronizität erweisen sich als die großen Themen abendländisch-neuzeitlicher Kultur, für die, bei aller Vielfalt, seit 1490 die Raum-Zeit-Relation epochale Bedeutung gewinnt.

Glaser, H./Werner, T.: Die Post in ihrer Zeit. Heidelberg 1990, S. 85 f.

Die Gründung der Post

Mit Maximilian I. (1468-1519) beginnt auch in Deutschland das organisierte Postwesen. Durch Heirat (1477) vergrößerte Maximilian sein Reich beträchtlich: zu seinen südeuropäischen* Besitzungen kamen die Niederlande und Burgund hinzu.

Um diese weit auseinanderliegenden Gebiete ordentlich verwalten zu können, brauchte er regelmäßige und zuverlässige Botensysteme. Maximilian I. beauftragte mit der Einrichtung die Familie Tassis (später Taxis) aus Norditalien, weil sie - im Dienste des Papstes - bereits größere Erfahrungen mit derartigen Kuriersystemen erworben hatte.

Aus der Memminger Chronik können wir entnehmen, daß im Jahre 1490 der erste Postkurs von Innsbruck nach Mecheln eingerichtet wurde:

"In diesem Jahr fingen die Posten an bestellt zu werden auf Befehl Maximilians I. des Römischen Königs, von Österreich bis in Niederland in Frankreich und bis nacher Rom. Es lag allweg 5 Meil Wegs ein Post von der anderen, einer war zu Kempten, einer zu Bless (Pleiß, nördlich von Memmingen), einer an der Brück zu Elchingen und also fortan immerdar 5 Meil Wegs voneinander und must al weg ein Post des anderen warten, und sobald der ander zu ihm ritt, so blies er ein Hörnlein, das hört ein Bott, der in der Herberg lag, und muß gleich auf sein. Einer mußte all Stund ein Meil, das ist 2 Stund weit reiten, oder es ist ihm am Lohn abgezogen und mußten sie reiten Tag und Nacht. Also kam oft in 5 Tagen ein Brieff von hier bis nacher Rom."

Eine weitere wichtige Etappe für die Herausbildung des Postwesens ist der Vertrag vom 18.01.1505, den der spanische König Philipp I. mit den Tassis abschließt. Danach verpflichtet sich der Hauptpostmeister gegen eine jährliche Entschädigung von 12.000 Livres eine Postverbindung zwischen den Höfen in Spanien, den Niederlanden und Deutschland einzurichten. Diese regelmäßige Postverbindung sollte sicherstellen, daß z. B. Briefe von Brüssel nach Innsbruck im Sommer in fünf Tagen und im Winter in sechs Tagen befördert werden. Für die Strecke Brüssel - Paris waren 44 Stunden und für die Strecke Brüssel - Toledo 12 Tage vorgesehen. Die Entfernung von Brüssel nach Innsbruck beträgt 920 km. Daraus ergibt sich eine Beförderungsleistung pro Stunde (bei 24-Stunden-Betrieb) von 7 km im Sommer und 6 km im Winter. Zum Vergleich: Für die Fußboten rechnete man im 15. Jahrhundert eine durchschnittliche Tagesleistung von 20 km. Reitende Boten waren (auf kurzen Strecken) schneller. Die 65 km von Hamburg nach Lübeck schafften sie im Sommer an einem Tag. Insgesamt wurde durch die Einrichtung des Stafettensystems die Geschwindigkeit einer Nachricht fast verdoppelt.

Eine weitere Neuerung kam hinzu. Trotz der vertraglichen Vereinbarung zwischen dem Kaiser und den Taxis: "Die Posten sind nur für königliche Briefe und Geschäfte in Bewegung zu setzen", wurde mindestens ab 1506 auch Privatpost auf den Linien befördert. Der Grund dafür liegt in der ständigen Geldnot des Kaisers, der häufig die vereinbarten Zahlungen schuldig blieb, so daß die Taxis andere Geldquellen erschließen mußten. Weiterhin trug zum Erfolg des neuen Postsystems bei, daß die Großfamilie Taxis (Brüder, Vettern und Neffen) sich in ganz Europa niedergelassen hatten, so daß die Postorganisation bald über die Territorien des Hauses Habsburgs hinaus ausbreitete. Diese "Internationalität" trug wesentlich zum Erfolg der neuen Post bei.

Fakten, Zitate aus: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 (1967) und Dalimeier, M.: Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens, o. O. o. J.

* Österreich, Steiermark, Kärnten, Krain und Tirol

Die neue Postlinie

Neuartig wird diese Einrichtung allerdings: An Stelle der kaiserlichen Boten, die bisher mit einem Brief bis zum Empfänger gesandt worden sind, treten nun Stafetten-Reiter, die auf bestimmten Postlinien eingesetzt das "Felleisen" mit den Briefschaften an bestimmten Posten-Stellen dem nächsten Reiter übergeben, so daß dieser mit frischem Pferd den Postsack zur nächsten Wechselstelle bringen kann. Die Wechselstellen liegen etwa 25 bis 35 km auseinander, und die Reisegeschwindigkeit des Felleisens mit den Briefen erhöht sich so auf fast 166 km pro Tag, da die Reiter Tag und Nacht unterwegs sind, gegenüber der Tagesleistung eines Boten der früheren Zeit, der am Tage nur etwa 25-30 km zurücklegen konnte. Natürlich müssen nun in entsprechender Entfernung Unterkünfte und Stallungen bereitgestellt werden mit jeweils frischen Pferden und Reitern, später auch mit Remisen und Schuppen für die Fahrpost. Und falls sich am Ende eines solchen Rittes kein Ort in der Nähe befindet, liegen diese Pferdewechsel auch außerhalb der Orte, ja mitten im Wald.

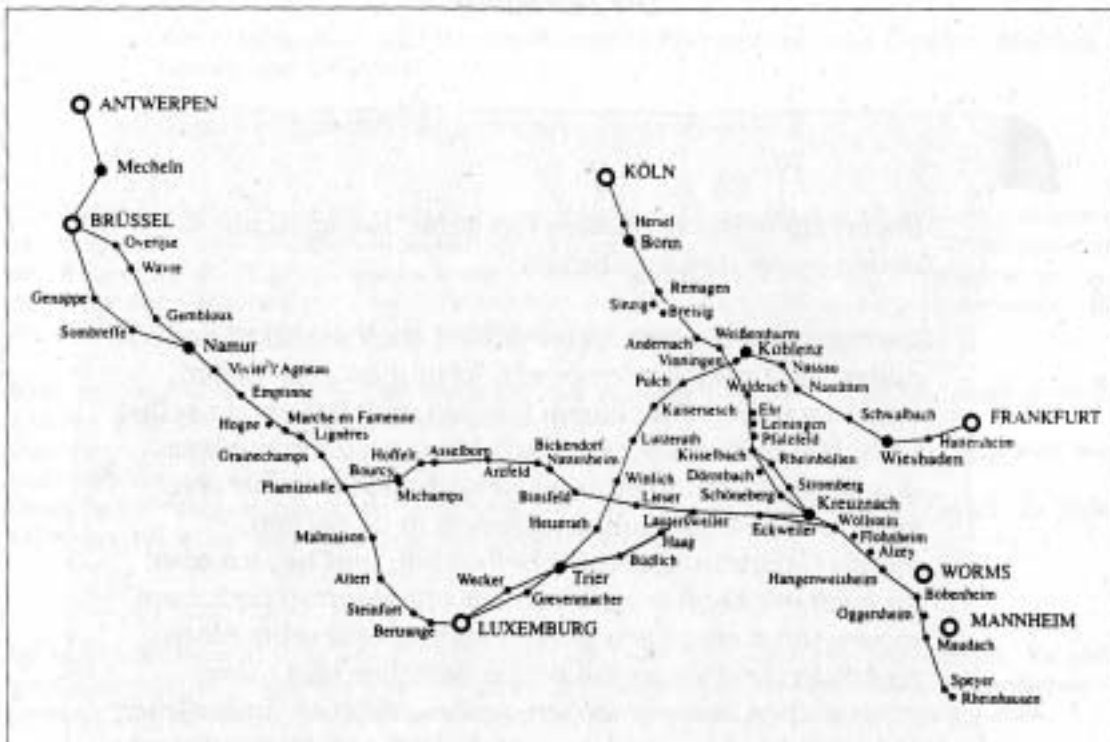
Die erste Postlinie von Innsbruck nach Mecheln wird 1490 angelegt. Der Postkurs verläuft von Innsbruck aus entlang des Inn bis Telfs, über Füssen, Kempten und Ulm. In Württemberg berührt er die Stationen Ebersbach, Cannstatt, Enzweihingen und Knittlingen. Schließlich überschreitet er bei Rheinhausen den Rhein. Bis nach Rheinhausen bleibt der Kurs verhältnismäßig beständig durch die folgenden Jahre.

Von Rheinhausen ab verläuft der Kurs um 1494 zunächst durch das Rheintal über Speyer, Worms, Bingen, Koblenz nach Köln und biegt dann über Julien nach Mecheln ab. Aber bereits fünf Jahre später wird er geändert, da die Überschwemmungen der Rheinniederungen, vor allem aber die ummauerten und des Nachts verschlossenen Städte den Kurierdienst außerordentlich verzögerten. Die Städte zeigen wenig Verständnis für eine Beschleunigung des Verkehrs ...

Archiv für deutsche Postgeschichte,
Heftl (1990)

Die Postkurse im Laufe der Jahrhunderte

(Rheinhausen – Brüssel, Frankfurt – Brüssel, Wöllstein – Köln)



Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 (1990)



Der durchschnittliche Abstand der Relaisstationen beträgt 5 Meilen (1 Meile = ca. 7,5 km).

Diese sogenannten "Posten" gaben auch der Post ihren Namen. Die Boten verließen die Posten in regelmäßigen Intervallen, egal ob Nachrichten zu befördern waren, oder nicht.

Der Brief des Kaisers Maximilian I. an die Stadt Speyer (1490)

*"Den ersamen unnsern und des Reichs lieben getreuen
Burgermaister und Rate der Statt Speyr."*

Der Text lautet:

*"Maximilian von gots gnaden romischer Kunig zu allen
Zeytten merer des Reychs etc.*

*Ersamen lieben getreuen wir haben euch sechzig reinisch
gulden auf unser posten geschickt und an euch begert,
nach dem Speyer an einem gelegen endt ligt die da selbst
zu haben und das ir solich gelt Inen von unsem wegen
aus geben solten aber unns ist noch kein antwort von
euch kommen, das unns nach dem in vil sachen
merklichs daran ligt etwas befrembdt, und begern aber
an euch mit fleyß Ir wellet ob wir unns darauf verlassen
mogen unnd eigentlich wissen lassen, und unns einen
reytenden und einen fuß botten bestellen und ydem
unser wapen lassen machen, wollen wir euch furderlichen
mer gelts sendden und das gegen euch gnedlich erkennen.
Geben zu Enns an mittichen nach sant Margarethentag
anno etc. LXXXX unnsers reychs im funfften jare.*

ad manadatum domini regis."

Anregungen zum Rollenspiel

Spielidee

Ort: Wirtshaus in Speyer

Situation: Bürgermeister und Tuchhändler sitzen am Stammtisch und trinken ein Bier.

Am Nachbartisch sitzt der stadtbekannte Holzschnitzer und Gelehrte Melchior Fischer und ißt Wurst.

Gastwirtin Katharina ist hinter dem Tresen beschäftigt.

Der Tuchhändler eröffnet das Gespräch und fragt den Bürgermeister, ob er richtig informiert sei, daß der Kaiser Maximilian bereits einen zweiten Brief an die Stadt gerichtet habe, mit der Bitte, eine Poststation innerhalb der Mauern Speyers einzurichten. Er möchte nun wissen, wie der Bürgermeister bzw. der Stadtrat sich verhalten wollen. Daraus entwickelt sich ein Dialog, dem der Holzschnitzer am Nebentisch zunächst mit Interesse zuhört.

Bald darauf mischt er sich in das Gespräch ein, als erkennbar wird, daß die Stadt auch den zweiten Brief des Kaisers nicht beantworten will.

Gastwirtin Katharina zeigt auch starkes Interesse am Gespräch. Auch sie beteiligt sich mehr und mehr an der Unterhaltung.

Dann betritt Metzger Moser das Gasthaus. Er liefert Katharina Wurst und Fleisch. Er poltert sofort los, als er mitkriegt, worüber man sich unterhält

Ihr müßt/sollt keine Lösung bzw. Entscheidung am Ende des Gesprächs herbeiführen. Ihr solltet euch aber bei der Vorbereitung der einzelnen Rollen darum bemühen, daß alle wesentlichen Argumente, die für und wider die Poststation in Speyer sprechen, im Gespräch vorkommen.

Dazu ist es sinnvoll, die Pro- und Contraargumente aufzulisten. Dann können die Schülerinnen und Schüler, die nicht am Spiel beteiligt sind, besser kontrollieren, ob alle Gesichtspunkte während des Spiels zur Geltung gekommen sind. Die Rollen werden in Gruppen erarbeitet; Freiwilligkeit sollte Prinzip sein.

Requisiten sind für das Rollenspiel zwar nicht erforderlich, aber der Phantasie von Lehrerin/Lehrer und Schülerinnen/Schüler sind keine Grenzen gesetzt.

Um die nicht spielenden Schülerinnen und Schüler einzubinden, könnten Arbeitsaufträge an Schülergruppen vergeben werden, z. B. Entwurf von Handzetteln/Flugblättern an die Bevölkerung (Druckerei ist seit kurzem in Speyer eingerichtet), um sie über die Probleme zu informieren, oder einen Antwortbrief an den Kaiser entwerfen, in dem ihm die Situation/Stimmungslage in der Stadt mitgeteilt wird.

Rolle 1: Metzgermeister Johannes Moser

Du bist der Metzgermeister Johannes Moser. Du bist grundsätzlich gegen das Ansinnen des Kaisers, weil du Für die Metzgerboten der Stadt Speyer verantwortlich bist und sie vor Konkurrenz schützen willst. Außerdem bist du von Natur aus mißtrauisch gegenüber allen Neuerungen; das alte System hat zwar seine Mängel, aber man weiß, was man hat, und ob die neue Post wirklich besser ist, ist ungewiß.

Material 17

Außerdem befürchtest du, daß der Kaiser die Poststation nutzen könnte, um Stadtrechte einzuschränken. Weiterhin bist du besorgt um die Sicherheit der Stadt, da ein Kurierdienst rund um die Uhr dazu führen müßte, daß nachts die Stadttore geöffnet bleiben.

Rolle 2: Bürgermeister Hans Schultheiß

Du bist der Bürgermeister Hans Schultheiß und bist auch gegen die Einrichtung einer Poststation. Du sorgst dich um die Stadtfinanzen, weil die organisatorischen und personellen Kosten der Poststation zu hoch sein könnten und die Zahlungsmoral des Kaisers bekanntlich schlecht ist.

Du teilst auch die Befürchtungen von Johannes Moser in bezug auf die Stadtrechte, denn hat das Reich "erst einmal einen Fuß hinter der Stadtmauer", könnte es um die Stadtrechte geschehen sein. Trotzdem hast du Zweifel, ob die Ablehnung klug ist, denn du kannst dir vorstellen, daß ein schnelles und sicheres Nachrichten- und Verkehrssystem dem wachsenden Handwerk und aufblühenden Handel der Stadt zugute kommt.

Du möchtest dich mit anderen Stadtoberhäuptern beraten und dann ggf. nochmal mit dem Kaiser über Bedingungen verhandeln.

Rolle 3: Tuchhändler Sebastian Textor

Du bist der Tuchhändler Sebastian Textor und setzt dich mit Einschränkungen für die Neuerung ein.

Du hast negative Erfahrung mit den Boten der Stadt. Mangels rechtzeitiger Information ist dir schon das eine oder andere gute Geschäft verdorben worden. Außerdem möchtest du deine Geschäfte gern ausweiten (Filialen) und erkennst den Wert einer schnellen und regelmäßigen Nachrichtenübermittlung; besonders bist du an schneller Information aus den Messestädten interessiert.

Obwohl du befürchtest, von der Entwicklung abgehängt zu werden, wenn sich Speyer dem Wunsch des Kaisers widersetzt, hast du doch Sorge um die Stadtrechte, wenn sich die "Reichsunmittelbaren" in der Stadt breitmachen.

Rolle 4: Holzschnitzer Melchior Fischer

Du bist der Holzschnitzer und Gelehrte Melchior Fischer und setzt dich grundsätzlich für die Postlinie ein. Du erhoffst dir davon bessere Verbindungen zu und mehr Gedankenaustausch mit anderen Künstlern, aber auch mit Wissenschaftlern, da du der Meinung bist, daß die Zeiten sich ändern und daß man mit der Entwicklung Schritt halten muß (wer zu spät kommt, den bestraft das Leben). Du hast Interesse an Büchern. Speyer hat aber bisher nur ein geringes Angebot. Du möchtest dir in anderen Städten Bücher bestellen und sie schnell und sicher erhalten.

Du hebst vor allem die Mängel (lange Beförderungszeiten, Verlust von Briefen und Nachrichten, große Unzuverlässigkeit u. ä.) hervor und lobst die neue Stafettenpost in höchsten Tönen, weil sie deiner Meinung nach all diese Mängel abstellt.

Rolle 5: Gastwirtin Katharina

Du bist die Gastwirtin Katharina und hast noch keine richtige Meinung von der Sache, aber du hoffst insgeheim, daß die neue Postverbindung mehr Leben in die Stadt bringt; vielleicht könntest du auch die neue Poststation mit Getränken und Nahrung versorgen. Regelmäßige Boten bedeuten auch mehr Kundschaft, vermutest du.

Andererseits möchtest du niemanden verprellen, denn die Metzger der Stadt haben bei dir ihren Stammtisch, und du beziehst von ihnen auch günstig Wurst und Schinken.

Widerstand der Stadt Speyer

Wie die Protokollbücher der Stadt nachweisen, wurden die beiden Schreiben Maximilians von den Räten der Stadt Speyer in ihren Sitzungen nicht behandelt.

Auch ist eine schriftliche Antwort an den König nicht ergangen. Trotz der mit dem ersten Brief mitgeschickten 60 Gulden und weiterer Geldversprechen galt Maximilian •- ebenso wie sein Vater - in Geldsachen als ziemlich knauserig, weil er ständig in finanziellen Nöten war, was bei der Größe des Reichs, bei den vielen - auch kriegerischen - Unternehmungen und dem hohen Verwaltungsaufwand verständlich erscheint. Die Reichsstädte und Reichsstände zeigten kein besonderes Interesse am Aufbau einer weitläufigen Postverbindung durch das Reich, die zunächst nur den persönlichen Bedürfnissen der Herrscher dienen sollte. In den Städten, in denen im Ausgang des Mittelalters der Handel aufblühte und wo sich nach und nach ein Reiseverkehr entwickelte, bediente man sich zur Nachrichtenübermittlung der städtischen Botenanstalten oder der Boten der Kaufmannschaft.

Wenn diese Art der Briefbeförderung auch nicht besonders effektiv und schnell war, so hatte man sich an die Verhältnisse gewöhnt und war nicht begeistert, für den Kaiser bzw. seinen Stellvertreter, denen man schon die Reichssteuer entrichten mußte, noch zusätzlich finanziellen und organisatorischen Aufwand für eine "Posteinrichtung" zu treiben. Außerdem hatten die Städte wenig Interesse, innerhalb der Mauern natürliche oder juristische Personen zu dulden, die weder einem Landesherren noch den Städten unterstanden, sondern als "reichsunmittelbar" galten.

North, G.: Widerstand der Stadt Speyer gegen die Einrichtung einer Poststation innerhalb ihrer Mauern. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2 (1990)

Post -

Hoheitliches Instrument der Reichsverwaltung

Die Tatsache, daß Maximilian I. die Stadt Speyer mindestens zweimal auffordern mußte, einen Botenposten in der Stadt einzurichten, zeigt, daß der Aufbau des Postkurses in die Niederlande nicht so einfach durchzuführen war, sondern daß es sich dabei um einen langwierigen und schwierigen Prozeß handelte. Vermutlich mußte sich der Kaiser auch mit anderen Städten in ähnlicher Weise auseinandersetzen. Die Städte fürchteten, daß sie durch die Einführung der Streckenposten Einschränkungen ihrer Freiheit hinnehmen mußten.

Mit diesen Befürchtungen hatten sie auch nicht ganz unrecht. Immerhin teilt der Kaiser in seinem Schreiben an die Stadt Speyer mit, daß die Boten das Wappen des Königs tragen, und zwar den einköpfigen Reichsadler. Dieses Adlerwappen war seit dem 13. Jahrhundert Symbol des Reiches. Dies bedeutete, daß die berittenen Boten des Jahres 1490 nicht nur für den Kaiser unterwegs waren, sondern im Auftrag des Staates Nachrichten übermittelten.

Die 1490 eingerichtete Stafettenpost in die Niederlande war somit auch ein Mittel und Zeichen der Herrschaftsgewalt des Reiches. Der Postkurs war nicht nur eine organisatorische Neuerung gegenüber dem mittelalterlichen Botenwesen, sondern ist zugleich der Beginn des systematischen Einsatzes einer Nachrichtenverbindung als hoheitliches Instrument der obersten Reichsgewalt.

In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2 (1990)

Informationstext für die Lehrkraft

Post und Vernetzung

Es ist sicherlich nicht ganz leicht, diesen abstrakten Gedanken an die Schülerinnen und Schüler zu vermitteln.

Man könnte aber versuchen, von aktuellen Beispielen, die im Erfahrungsbereich der Schülerinnen und Schüler liegen, auszugehen.

1. *Nutzung von Satelliten:* militärischer Bereich, dann Fernsehübertragungen, danach Wettervorhersage, die Nutzung für politische oder wirtschaftliche Konferenzschaltungen und schließlich elektronische Vernetzung für jeden (Internet).
2. *Fernseher:* Unterhaltung, Kaufhaus (BTX), Bankschalter, Videospieleplatz. Wichtig wäre, daß die Schülerinnen und Schüler das Prinzip bzw. die Möglichkeit der verschiedenen auf einem Netz durchführbaren Dienste erkennen und verstehen, daß darin die Dynamik technologischer Entwicklung liegt.

"Integrated Services Network"

Wie eingangs beschrieben, hatte die Einführung des Postwesens einen bestimmten Zweck, der sich aus veränderten politischen Gegebenheiten ableitete. Die Notwendigkeit, ein sich vergrößerndes Reich zu beherrschen und damit zu verwalten, bedingte die Notwendigkeit, Informationen schnell, regelmäßig und sicher austauschen zu können. Um dieses zu erreichen, wurde ein Netzwerk von Postlinien errichtet, mit entsprechenden materiellen, personellen und organisatorischen Voraussetzungen. Der Ausbau der Netze orientierte sich am Bedarf. Es zeigte sich sehr schnell, daß das einmal geschaffene Netzwerk zu sehr viel mehr in der Lage war, als nur den einen ursprünglichen Dienst anzubieten. Wenngleich es in dem 1516 von König Karl L von Spanien mit seinen Hauptpostmeistern geschlossenen Vertrag (wie oben zitiert) hieß, daß die Post nur "für königliche Briefe und Geschäfte in Bewegung zu setzen" sei, so wird doch gleichzeitig postuliert: "Der König, sein Statthalter und Rat können zum halben Preis einen Kavalier, Sekretär oder Bediensteten auf den Posten reisen oder begleiten lassen; der König uneingeschränkt, die anderen monatlich." Hiermit nun wird zum ersten Mal die Möglichkeit gegeben, ein ursprünglich nur für den Transport von Botschaften eingerichtetes Netz auch für den Transport von Personen, das Reisen also, einzusetzen. Und mit der ausdrücklichen Genehmigung an den Generalpostmeister "Leonard des Tassis" vom 27. Juni 1600, von Privatpersonen Briefporto erheben zu dürfen, bei gleichzeitiger Bestätigung des Monopols der Briefbeförderung, wird ein weiterer Dienst, die allgemeine Postbeförderung, auf einem ursprünglich für einen anderen Zweck etablierten Netz eingeführt. Das Prinzip der verschiedenen auf einem Netz durchführbaren Dienste -ist hiermit ins Leben gerufen und wird sich bis in die Gegenwart weiterentwickeln. Der grundlegende Gedanke, aus Gründen der Rationalität und der Rentabilität mehrere Dienste, dort wo technisch möglich, nicht über mehrere Netze, sondern über möglichst wenig Netze durchzuführen, ist in Verbindung mit staatlichem Monopolstreben bis zur Neustrukturierung des Post- und Fernmeldewesens zum gegenwärtigen Zeitpunkt über die Jahrhunderte unverändert geblieben. Und trotz der jetzt auf einigen Gebieten durchzuführenden Entmonopolisierung bezieht sich die dadurch angestrebte Diversifizierung im Wesentlichen auf die Dienste und nicht auf die Netze.

Werner, Th.: Die Post - ein Netzwerk. In: Glaser, H./Werner, T.: Die Post in ihrer Zeit. Heidelberg 1990, S. 22/23

Informationstext für die Lehrkraft

Bedingungen des Reisens

*"In Heidelberg hielten wir uns nicht lange auf;
ich hatte nur Zeit, sechs Professoren, den Schloßgarten,
und die nächsten Umgebungen der Stadt zu besuchen."*

(Ludwig Borne: Monographie der deutschen Postschnecke, 1821)

[...] In der Praxis war das Reisen beschwerlich; meist schlechte Wegverhältnisse, mangelnder Komfort des Fahrzeugs und mangelnde Höflichkeit des Postpersonals, Gefahren eines Unfalls oder Überfalls, schlechte Unterkunft und Verpflegung in den Poststationen und vieles mehr ließen eine längere Reise" je nach Ansicht zu einer Strapaze oder zu einer Mutprobe werden. Und so häufen sich denn auch schriftliche Zeugnisse aus dem 18. Jahrhundert, die im Gegensatz zu den meist mehr euphoristischen Reisehandbüchern der Zeit vorwiegend recht drastisch oder ironisch die tatsächlichen Reiseumstände schildern. Georg Christoph Lichtenberg, der Göttinger Philosoph und Aphoristiker, beurteilt z. B. die Qualität der sächsischen Postwagen folgendermaßen: "Sie strichen die Postwagen rot an, als die Farbe der Schmerzen und der Marter, und bedecken sie mit Wachslinien. Nicht, wie man glaubt, um die Reisenden gegen die Sonne und den Regen zu schützen - denn die Reisenden haben ihren Feind unter sich - das sind die Wege und der Postwagen. Es geschieht aus derselben Ursache warum man denen, die gehängt werden sollen, über das Gesicht eine Mütze zieht. Die Umstehenden sollen die gräßlichen Gesichter nicht sehen." [...]

Glaser, H./Werner, T.: Die Post in ihrer Zeit. Heidelberg 1990, S. 25

Informationstext für die Lehrkraft

Gründe und Ziele des Reisens

Zu den sozialen Gruppen, die von Berufs wegen unterwegs waren, kamen seit dem 16. Jh. neue Reisende hinzu: die Gelehrten beispielsweise hatten - mißtrauisch gegenüber dem kirchlich vermittelten Weltbild und seiner Überlieferung - im Humanismus begonnen, empirische Forschung zu betreiben. Der Weg der Wissenschaftler aus der Studierstube in die Welt war kein schneller Schritt, sondern eine sehr vielschichtige und langsame Unternehmung. In ihr wurzelten die verschiedenen Formen akademischen Reisens: zur Informationssammlung, zur Wissensvermehrung und zum kollegialen Erfahrungsaustausch.

Um diese Zeit wurde es auch für die jungen Aristokraten notwendig, vorbildliche ausländische Höfe zu besuchen, um dort sowohl höfisch-galantes Verhalten wie juristische Kenntnisse zu erwerben, Grundvoraussetzungen für die Karriere im Verwaltungsdienst eines der absolutistischen Territorialstaaten. Die "Kavalierstour" führte die jungen Adligen zum Abschluß ihrer universitären Studien vor allem an die repräsentativen Höfe Italiens und Frankreichs - nicht immer mit dem gewünschten Erfolg. Manche der hoffnungsvollen Sprößlinge kannten sich schließlich auf der Pariser Reitbahn, dem Fechtboden und in zweifelhaften Etablissements wesentlich besser aus als in der höfisch-diplomatischen Sphäre, trotz aller Mahnungen und Bemühungen ihrer Hofmeister.

Da für beide Gruppen - die Gelehrten wie die Aristokraten - die Reise ein außergewöhnliches, oft einmaliges Unternehmen war, bedurfte sie umfangreiche Vorbereitungen im Hinblick auf Finanzen, Körperertüchtigung und Erkenntnisabsichten. Reisezweck und Reiseplan mußten festgelegt, die Reisegerätschaften angeschafft, Geldgeschäfte erledigt, der Körper abgehärtet und in die nötige Gemütsverfassung versetzt werden. Schließlich mußte auch überlegt werden, was man wie und in welcher Reihenfolge auf der Reise beobachten, sammeln und erledigen wollte, denn "wer alles sehen und tun will, sieht und tut nichts."

In: Praxis Geschichte - Themenheft: Reisen, Heft 3 (1991), S. 12



Erhard Etzlaub, "Der Romweg", Nürnberg, um 1492. Die Karte Mitteleuropas ist süd-orientiert, die wichtigsten Straßen und Entfernungen sind in deutschen Meilen (ca. 7 400 m) angegeben

aus: Kupf. 1: Alte Landkarten. Von der Antike bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. 7. Auflage. Hanao/M. 1992

II. Fahrende Post.

Montag und Freitag Abends kommt die Post um 7 Uhr von Bremen und gehet um 8 Uhr über Blerhuus, Burgforde, Mohrburg und Grofsander nach Aurich, Leer und Neuschanz. Sie nimmt Passagiere, Packete und Gelder mit, nach Ape, Westerstede auch ganz Ostfriesland und Gröningen.

Dingstag und Freitag Morgens um 6 Uhr kommt die Post von eben angezeigten Orten zurück, und gehet im Sommer um 8, im Winter um 8½ Uhr wieder ab, über Falkenburg und Delmenhorst nach Bremen u. s. w. mohin, und nach Hamburg auch ganzen deutschen Reiche sie Passagiere, Packete und Gelder mitnimmt.

NB. Die Ankunft und der Abgang dieser Post richtet sich gleich voriger nach den Wegen; dergestalt daß sie im Winter allemal um ein merkliches später einlanget.

Wie wichtig Informationen über die neuesten Postkurse waren, zeigt die Tatsache, daß kein Kalender der damaligen Zeit ohne den regionalen "Postzeiger" erschien. Die "reitende Post" beförderte nur Briefe und Nachrichten; Aufstellung aus dem "Oldenburgisch-Delmenhorstischen Kalender auf das Jahr 1777"

aus: Praxis Geschichte – Themenheft: Reisen, Heft 3 (1991), S. 12

Reisen

mit der

Post

wird alltäglich!

Für unseren Zusammenhang von besonderer Bedeutung ist die Tatsache, daß irgendwann in der ersten Hälfte des 17. Jhs. die Post und die gewerbliche Personenbeförderung zu einer Institution verschmolzen. Das war in den Augen der Zeitgenossen eine revolutionäre Umwälzung des Reisesystems. Mit der Postkutsche zu vorgegebenen Zeiten und auf festgelegten Linien zum Ziel fahren zu können, enthob den Reisenden nämlich nicht nur der Sorge um sein Fortkommen unterwegs, sondern machte seine Unternehmung schon vor Fahrbeginn in mehrfacher Hinsicht kalkulierbar.

Das war zunächst einmal der Zeitfaktor: die Post garantierte einen fahrplanmäßigen Verkehr inklusive Verpflegung und Übernachtung in den Poststationen. Die Linienführungen waren, wenn auch nicht ohne Schwierigkeiten, den Kursbüchern zu entnehmen, die die älteren Routenhandbücher ablösten. Und auch die Kosten ließen sich trotz unterschiedlicher Tarifsysteme vorab berechnen; die Preistabellen hingen in den Postämtern öffentlich aus.

Immer mehr Menschen begaben sich unter diesen verbesserten Umständen auf die Reise; die Nachfrage steigerte das Angebot, das Angebot mehrte die Nutzung. In den folgenden hundert Jahren wurde das Deutsche Reich mit einem immer dichteren Netz von Poststationen überzogen. Die durchschnittliche Entfernung von Posten zu Posten betrug nun nur noch 2 Meilen, und im Sprachgebrauch der Zeit stand bald "die einfache Post" für die Distanz von 15 Kilometern. Es war natürlich eine langsame und höchst uneinheitliche Entwicklung in den einzelnen Territorien, aber man kann grob sagen, daß um die Mitte des 18. Jhs. zwischen allen größeren Orten ein regelmäßiger Postverkehr bestand.*

aus: Praxis Geschichte - Themenheft: Reisen, Heft 3 (1991), S. 10

* 1 Meile = ca. 7,5 km

Beispiel für die Vernetzung der Postlinien



aus: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft II (1968) - Beilage

Kosten und

Die Post war zwar erschwinglicher, als "ein eigen Fuhrwerk zu dinge", aber für die "Geringen" immer noch teuer genug. In Sachsen, Niedersachsen, Preußen und Westfalen mußte man im 18. Jh. pro Meile inklusive Gepäckgebühr, Verpflegung, Weg-, Trink- und Schmiergeldern durchschnittlich 8 Gute Groschen auf dem ordinären Postwagen rechnen. 24 Gute Groschen preußischer Währung waren ein Reichstaler; die einfache Fahrt von Hamburg nach Frankfurt am Main (52 Meilen) kostete also etwas über 17 Reichstaler. Ein Hamburger Maurergeselle (die Maurer waren Spitzenverdiener unter den Handwerkern) bekam am Ende des 18. Jhs. 120 Reichstaler im Jahr; für eine einfache Fahrt mit der Ordinari-post nach Frankfurt hätte er also nicht ganz zwei Monate arbeiten müssen.

Bei der Extrapost kostete ein Pferd Vorspann nebst Postillon etwa einen Reichstaler, man mußte aber mindestens zweispännig fahren. In diese Kosten waren die Ausgaben für Verpflegung und Übernachtung, Trinkgelder und Gebühren noch nicht enthalten.

... Beschwerden des Reisens

Der weitgereiste Verleger Johann Georg Heinzmann erklärte 1793: "Reisen im Postwagen ermatten ebenso sehr den Geist, als sie für den Körper schädlich sind. Wer nur ein paar Tage und eine Nacht im Postwagen gefahren ist, wird zu allen muntern Gesprächen nicht mehr fähig sein, und alles, was um und neben ihm vorgehet, fängt ihm an, gleichgültig zu werden, das unbequeme enge Sitzen oft bei schwüler Luft, das langsame Forttrutschen mit phlegmatischen und schlaffen Postknechten, der oft pestilenziälische Gestank unsauberer Reisegesellschafter, das Tabakdampfen und die zotigen schmutzigen Reden der ehrsamten bunten Reisekompagnie lassen uns bald das Vergnügen satt werden und verursachen schreckliche Langeweile und gänzlichliches Übelbefinden an allen Gliedern. - Wer acht Tage so gefahren ist, wird fast ein anderer Mensch geworden sein: wunderlich, träge, gelähmt am ganzen Körper, wachend wird er schlafen; die Augen eingefallen, das Gesicht aufgedunsen, die Füße geschwollen; der Magen ohne Appetit, das Blut ohne Spannkraft; der Geist abwesend und zerstreut, und wie im Taumel redend."

Praxis Geschichte - Themenheft: Reisen, Heft 3 (1991), S. 11 f.

Blick in eine Postkutsche

*Bleistiftskizze von
Johann Erdmann Hummel um 1800*



aus: Glaser, HVWerner, T.: Die Post in ihrer Zeit. Heidelberg 1990, S. 112

***Kurzfassung apodemischer* Ratschläge aus der
Hamburger Moralischen Wochenschrift "Der Patriot" (1725)
zur Warnung vor allem an junge Reisende:***

Einige wenige Regeln zum Dienste derjenigen, die noch nicht gereiset haben:

1. Bleibe, soviel möglich, bey ordentlichen Fuhren, und lasse Dich in keine Reise-Gesellschaft mit Leuten, die Du nicht kennst.
2. Traue nicht einmal den gedruckten Weg-Weisern, viel weniger den Postillonnen. Wenn Du nach einem Wirtshaus fragst, erkundige Dich ebenfalls bei den Postmeistern selbst oder bei anderen angesehenen Personen.
3. Schleppe Dich nicht mit großer Bagage und prahle nicht mit Deinem Geld.
4. Untersuche das Zimmer gut, wenn Du des Nachts in einer Herberge bleibest, und verriegele die Türen, wenn Du Dich zur Ruhe legest.
5. Lerne vorher die Sprache des Landes, wo Du Dich aufzuhalten gedenkest, gründlich. Denn ohne selbige zu wissen, wirst Du von Deiner Reise kein Vergnügen, und noch viel weniger Nutzen haben.
6. Mache Dich bald aus öffentlichen Herbergen und miete eine Cammer bey Privat-Leuten, absonderlich, wo es möglich ist, bey einem guten Buchhändler, oder andern Künstlern. Dadurch wirst Du in Bekanntschaft mit geschickten Leuten kommen.
7. Lasse Dich in keine Religionsstreitigkeiten ein. Wenn Du aber gefragt wirst, so schäme Dich nicht, Deinen Glauben zu bekennen, und davon bescheidenlich Rede und Antwort zu stehen.
8. Halte Dich nicht bloßerdings zu Landes-Leuten, oder zu jungen Leuten, die noch keine Erfahrung haben, sondern suche Bekanntschaft bey solchen, welche des ortes bereits in öffentlichen Ämtern stehen, und von denen Du etwas lernen kannst.
9. Schau-Spiele, Aufzüge und Freuden-Feste kannst Du als Zuschauer mit ansehen: Willst Du es aber mit Nutzen tun, so gib Acht auf die Ordnung, Einrichtung und das Ceremoniell, das dabey vorkommt und, höre darüber geschickter Leute Meynungen.
10. Gehe fleißig in die allerberühmtesten Caffee-Häuser, und trachte, einen guten Freund zum Bekannten zu haben, der Dich in die unterschiedlichen geschickten Versammlungen führe, die öfters in solchen Häusern gehalten werden.
11. Gib Deinen Stand nicht höher aus, als er ist. Du kannst sonst leicht entdeckt, und andern zum Gelächter werden.
12. Kleide Dich nach Landes-Manier, meide aber alle überflüssige Pracht.
13. Laufe nicht ohnehin durch einen berühmten Ort, und begnüge Dich nicht allein mit dem Anschauen seiner Gebäude, sondern nimm Dir vielmehr Zeit, die öffentlichen Stiftungen und sonderbaren Gesetze der Länder genau zu beobachten.
14. Habe immer den Zweck Deiner Reise vor Augen, und frage Dich selbst alle Tage, ob Du etwas gesehen und gehöret, das Dir zu Deiner Haupt-Absicht dienen könnte.
15. Findest Du in den fremden Sitten und Gewohnheiten etwas Löbliches, so merke dasselbe wohl, und suche es, so weit sichs schicket, bey Dir selber, oder künftig in Deinem Haus-Stande, oder im allgemeinen Wesen, in Übung zu bringen.
16. Zum Sprach-Meister nimm keinen, der Dich das mitleidige Frauenzimmer, sondern die Sitten und Merkwürdigkeiten des Ortes kennen lehret.
17. Glaube nicht, daß alles gut sey, was fremd ist; halte aber auch nicht alles für böse, was mit Sitten und Gewohnheiten Deines Vaterlandes nicht überein kommt.
18. Suche Bekanntschaft mit einem ansehnlichen fremden Minister, mit einem wackeren Geistlichen des Landes, und mit einem Apotheker.
19. Scherze mit keinem Italiener. Spiele mit keinem Franzosen. Zeche mit keinem Deutschen.
20. Hüte Dich vor allen Spielen. Denn Du reisest nicht, um reicher, sondern um geschickter und klüger zu werden.

aus: Praxis Geschichte - Themenheft: Reisen, Heft 3 (1991), S. 9

wörtlich: weg vom Volk - verreist sein

Reisen –

Hoffnung auf Erfahrung Sehnsucht nach Ortswechsel

[...] "Früh drei Uhr stahl ich mich aus Karlsbad, weil man mich sonst nicht fortgelassen hätte. Die Gesellschaft, die den achtundzwanzigsten August, meinen Geburtstag, auf eine sehr freundliche Weise feiern mochte, erwarb sich wohl dadurch ein Recht mich festzuhalten: allein hier war nicht länger zu säumen. Ich warf mich, ganz allein, nur einen Mantelsack und Dachsransen aufpackend, in eine Postchaise- und gelangte halb acht-Uhr nach Zwota an einem schönen stillen Nebelmorgen. Die obern Wolken streifig und wollig, die untern schwer. Mir schienen das gute Anzeigen. Ich hoffte nach einem so schlimmen Sommer einen guten Herbst zu genießen."

So beginnt Goethes Italienische Reise: am 3. September 1786 machte er sich auf den Weg. Holpriges glättet sich im Wegeilen; was Wunder, daß der Entschwindende die "treffliche Chaussee von Granitsand" lobt: "Es läßt sich keine vollkommeneren denken: denn da der aufgelöste Granit aus Kiesel- und Tonerde besteht, so gibt das zugleich einen festen Grund und ein schönes Bindungsmittel, die Straße glatt wie eine Tenne zu machen."

[...] "Die Postillons fahren, daß einem Sehen und Hören verging, und so leid es mir tat, diese herrlichen Gegenden mit der entsetzlichsten Schnelle und bei Nacht wie im Fluge zu durchreisen, so freuete es mich doch innerlich, daß ein günstiger Wind hinter mir herblies und mich meinen Wünschen zujagte. [...]"

[...] Kaum wagte ich mir selbst zu sagen, wohin ich ging, selbst unterwegs fürchtete ich noch, und nur unter der Porta del Popolo war ich mir gewiß, Rom zu haben. Und laßt mich nun auch sagen, daß ich tausendmal, ja beständig eurer gedenke, in der Nähe der Gegenstände, die ich allein zu sehen niemals glaubte. Nur da ich jedermann mit Leib und Seele in Norden gefesselt, alle Anmutung nach diesen Gegenden verschwunden sah, konnte ich mich entschließen, einen langen einsamen Weg zu machen und den Mittelpunkt zu suchen, nach dem mich ein unwiderstehliches Bedürfnis hinzog. Ja die letzten Jahre wurde es eine Art von Krankheit, von der mich nur der Anblick und die Gegenwart heilen konnte. Jetzt darf ich -es gestehen; zuletzt dürft' ich kein lateinisches Buch mehr ansehen, keine Zeichnung einer italienischen Gegend. Die Begierde, dieses Land zu sehen, war überreif; da sie befriedigt ist, werden mir Freunde und Vaterland erst wieder recht aus dem Grunde lieb und die Rückkehr wünschenswert, ja um desto wünschenswerter, da ich mit Sicherheit empfinde, daß ich so viele Schätze nicht zu eigenem Besitz und Privatgebrauch mitbringe, sondern daß sie mir und ändern durchs ganze Leben zur Leitung und Fördernis dienen sollen."

In: Glaser, H./Werner, T.: Die Post in ihrer Zeit. Heidelberg 1990, S. 114 f.

"Postkutsche nach Gotha" (1825)



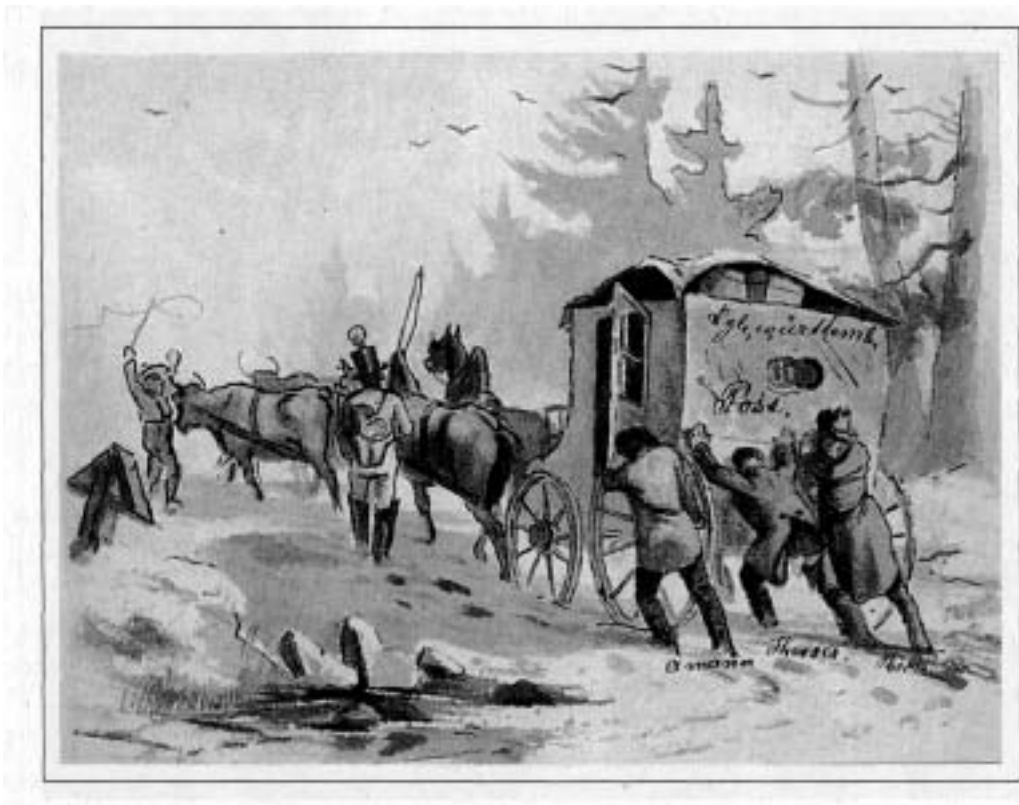
Holzchnitt zu Jörg Wickrams "Rollwagenbüchlein"
(zuerst erschienen in Straßburg 1555)



Abbildungen aus:
Glaser, H./Werner, T.:
Die Post in ihrer Zeit.
Heidelberg 1990, S. 91/118

Material 30

"Königlich Württembergische Ochsenpost nach Waldstetten"
(aquarellierte Zeichnung 1861)



aus: Glaser, H./Werner, T.: Die Post in ihrer Zeit. Heidelberg 1990, S. 117

Das "Alte Post"-Spiel: Spielanleitung

(Gemeinschaftsarbeit des Fachseminars Geschichte, Ausbildungsseminar Göttingen 1994)

Spielidee:

Das Spiel soll die Identifikation mit einer reisenden Person im 17. Jahrhundert ermöglichen. Dabei sollen die Schülerinnen und Schüler drei Aspekte des Reisens erfahren:

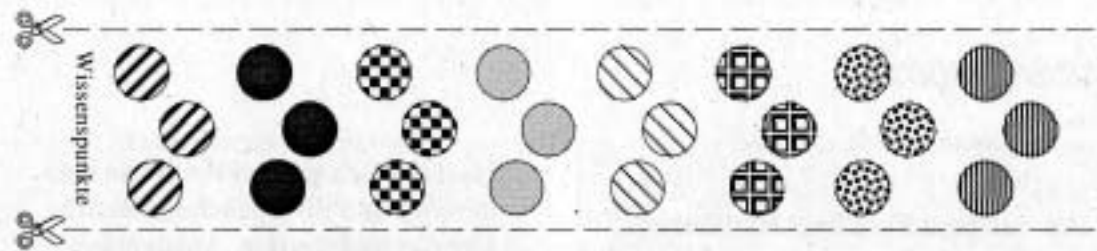
1. Fortbewegungsmittel und Reisegeschwindigkeit
2. Bildung durch Reisen
3. Hindernisse und Zwischenfälle beim Reisen

Ziel des Spiels:

Ziel ist es, zunächst durch geschicktes Würfeln und Setzen 6 Wissenspunkte anzusammeln und dann möglichst schnell ins Ziel zu gelangen.

Vorbereitung:

1. Die Ereignis- und Wissenskarten ausschneiden und auf Pappen kleben, so daß alle Karten dieselbe Größe haben. Entweder werden die Wissenskarten auf andersfarbige Pappen geklebt als die Ereigniskarten oder auf der Rückseite markiert.
2. Wissenspunkte (6 je Spielerin/Spieler) ausschneiden oder aus einer Spielesammlung nehmen.



3. Die Karten und Punkte auf die dafür vorgesehenen Felder legen.
4. Die Spielleiterin/ der Spielleiter nimmt die Liste mit den Kreuzungen an sich.
5. Jeder besorgt sich eine Spielfigur und setzt diese auf das Startfeld.

Spielregeln:

- Der erste Zug erfolgt gegen den Uhrzeigersinn (jeder Ort zählt als ein Feld)
- danach darf vor und zurück gesetzt werden; je Zug aber nur in eine Richtung (es darf z. B. bei einer 5 nicht 2 Felder vor und 3 zurück gesetzt werden) $_ \wedge$
- wer genau auf einen markierten Kreuzungspunkt xjx gelangt, muß die dort fällige Aufgabe erfüllen
- auf den schwarzen Punkten \wedge muß eine Ereigniskarte gezogen werden, auf den grauen Punkten $\cdot * \cdot$ eine Wissenskarte
- wer 6 Wissenspunkte erreicht hat, versucht auf dem schnellsten Wege das Ziel zu erreichen (gegen den Uhrzeigersinn!)
- die Ereigniskarten werden von dem jeweiligen Spieler selbst gezogen, die Wissenskarten von einem Mitspieler (da sie Lösungen enthalten).

Ergänzung/Erläuterungen:

1. Es wäre sicher sinnvoll wenn die Schülerinnen und Schüler die Ereignis- und Wissenskarten noch ergänzen, d. h. sich weitere ausdenken.
2. Zusätzliche Spielregel: Die Spielerinnen und Spieler dürfen auf ein Feld rücken, das schon besetzt ist: Beide würfeln und derjenige mit der höheren Augenzahl darf den anderen zurück zum Start befördern oder ihm einen Wissenspunkt rauben.

Für den Spielleiter ...

Regeln für die Kreuzungspunkte:

Ottersberg:	Würfle eine 1 und reise über Bremen!
Nienburg:	Du hast den Abzweig nach Minden verpaßt, Reise nun über Silhorst, Osnabrück nach Minden!
Rittberg:	Du mußt eine Nachricht zum Bischof nach Münster bringen. Setze dann deine Reise fort!
Kreuzung vor Alfeld:	Einer der Mitreisenden möchte den Hildesheimer Dom besichtigen. Du fährst deshalb nach Hildesheim!
Hildesheim:	Ein Kaufmann aus Braunschweig möchte ein Paket nach Hamburg schicken. Die Kutsche muß dieses abholen!
Braunschweig:	Der Kutscher hat in Alfeld ein Gepäckstück vergessen. Er muß dieses abholen und deshalb umkehren!

Wissensfragen ...

An welchem Fluß liegt Hamburg?

(Elbe)

Hast du dich gut auf die Reise vorbereitet und die Sprache gelernt?
Übersetze folgende Ausdrücke:

1. Up'n Barg (auf dem Berg)
2. Lütt bäten (kleines bißchen)
3. Peermest (Fördermeister)

Wie lautet die Übersetzung für
„wi set us to wehr“

(„Wir setzen uns zur Wehr!“)

Bekannte Bremer Tiere?

(Die Stadtmusikanten)

An welchem Fluß liegt Winsen?

(Luhre)

Zu welchem Post-Amtes-District
gehört Osnabrück?

(Hamburger Ober-Post-Amtes-District)

Wissensfragen ...

Liegt Bielefeld nördlich, südlich, östlich oder westlich von Paderborn?

(nördlich)

Nenne 4 Fortbewegungsmittel aus der Zeit um 1500!

(Kutsche, Pferd, Schiff, zu Fuß ...)

Meistens tödlich verlaufende Krankheit (im Mittelalter häufig)!

(Pest)

Zusammenschluß von Kaufleuten!

(Hanse)

Wozu diente die Hanse?

(Zum Schutz ihrer Mitglieder und Durchsetzung der Interessen!)

Nenne 3 Hansestädte!

(Hamburg / Bremen / Lübeck)

Wichtiger Platz in der Stadt!

(Marktplatz)

Zusammenschluß von Handwerkern!

(Zunft)

Nenne 4 Handwerksberufe!

(Maurer / Tischler / Schiedel / Zimmermann)

Wie lautet die Übersetzung für „Bäng-büchs“?


(Angsthasen)

Ereigniskarten ...

Du hast dich einer Reisegesellschaft mit dir unbekanntem Leuten angeschlossen. Wie leichtsinnig von dir! Sie haben dich ausgeraubt und auf freier Strecke ausgesetzt. Du mußt zu Fuß zum nächsten Ort gehen und dir dort Geld beschaffen, um weiterreisen zu können.

 2 x aussetzen!


Du hast vergessen, die Tür deines Zimmers zu verriegeln und bekommst unerwünschten nächtlichen Besuch von zwei finsternen Gesellen. 1 x würfeln: Ungerade Zahl: Du gewinnst den Kampf!

 Rücke 1 Feld vor!


Gerade Zahl: Leider waren die beiden stärker als du. Du müßt dich von der Tochter des Wirtes verarztet lassen:

 1 Feld zurück!


Du hast dich verlaufen, weil du einem gedruckten Wegweiser blind vertraut hast.

 2 Felder zurück!


Bitte 1 x würfeln: Augenzahl > 3: Du wurdest in Religionsstreitigkeiten verwickelt ...

 Gehe 1 Feld zurück!

Augenzahl < 3: Du hast es durch geschickte Äußerungen vermieden, dich in Religionsstreitigkeiten verwickeln zu lassen ...

 Ziehe 1 Wissenspunkt!


Du hast Glück: schon nach zwei Tagen im Gasthof findest du ein Privatquartier bei einem Buchhändler. Dort lernst du eine Menge über Bücher und machst interessante Bekanntschaften.

 Dafür bekommst du 2 Wissenspunkte!


Welch ein Zufall – genau an diesem Tag feiern die Menschen in diesem Ort ein Freudenfest. Dieses Spektakel läßt du dir natürlich nicht entgehen.

 1x aussetzen!


Wenn du dich noch vor Paderborn befindest:


 Ziehe eine Wissenskarte.

Ansonsten: Du hast dir auf Deiner Reise viele Notizen zu typischen Speisen und Gewohnheiten der Menschen bestimmter Landstriche gemacht. In einem Café lernst du jemanden kennen, der dir diese Aufzeichnungen abkauft, um sie zu einem Reiseführer zu verarbeiten. Du handelst einen guten Preis heraus.


 1 Wissenspunkt und 3 Felder vor!

Die Kutsche verliert ein Rad. Mache eine Geschicklichkeitsprobe = 1x würfeln: 1 oder 3; Das Rad konntet ihr reparieren. Aber ihr habt vergessen, die Pferde anzubinden und müßt sie suchen:

 5 Felder zurück!

2 oder 4: Glückwunsch: Es gelingt euch, das Rad schnell zu reparieren.  1 Feld vor!

5 oder 6: Ihr seid total ungeschickt, so daß euch auch noch die Achse bricht.

 2 Felder zurück und 1x aussetzen!

Ereigniskarten ...

Du hast deinen Stand höher angegeben als er ist. Leider triffst du zufällig deinen Nachbarn und wirst entlarvt. Alle lachen über dich. Nichts wie weg hier. Du nimmst die nächste Kutsche. Leider fährt diese in die falsche Richtung.

☞ Zurück zum letzten Ort, den du durchquert hast!

Du hast zu viel Gepäck mitgenommen, deshalb paßt du nicht mehr in die Kutsche und mußt die nächste abwarten.

☞ 1 x aussetzen!

Du hast es sehr eilig, daher hast du im vorigen Ort viele interessante Dinge übersehen und nicht einmal die landestypischen Speisen genossen.

☞ Sofort zurück!

Du hast dir einen Sprachmeister gesucht, der dir Frauen für die Nacht vermittelt statt dich mit Sitten und Merkwürdigkeiten des Ortes bekannt zu machen. Du mußt dich bei deinem Geldgeber rechtfertigen. Kannst du eine gute Entschuldigung glaubhaft vortragen und wird diese von deinen Mitspielerinnen und Mitspielern akzeptiert, passiert nichts. Wenn nicht:

☞ 1x aussetzen, um über deinen Fehler nachzudenken!

Du hast von den vielen Schlaglößern Kreuzschmerzen bekommen und läßt dich einige Tage pflegen.

☞ 1 x aussetzen.

Du hast an einem Saufgelage teilgenommen, zu dem dich deine neuen Freunde eingeladen haben. Nun brummt dir nicht nur der Schädel, du kannst dich auch nicht mehr an den wichtigen Ratschlag erinnern, den der Buchhändler dir gestern gab.

☞ Gib' einen Wissenspunkt ab!

Frei nach dem Motto "Alles was fremd ist, ist auch gut" nimmst du an einem dir fremden Spiel teil und wirst hereingelegt. Du mußt in Zukunft etwas kritischer sein.

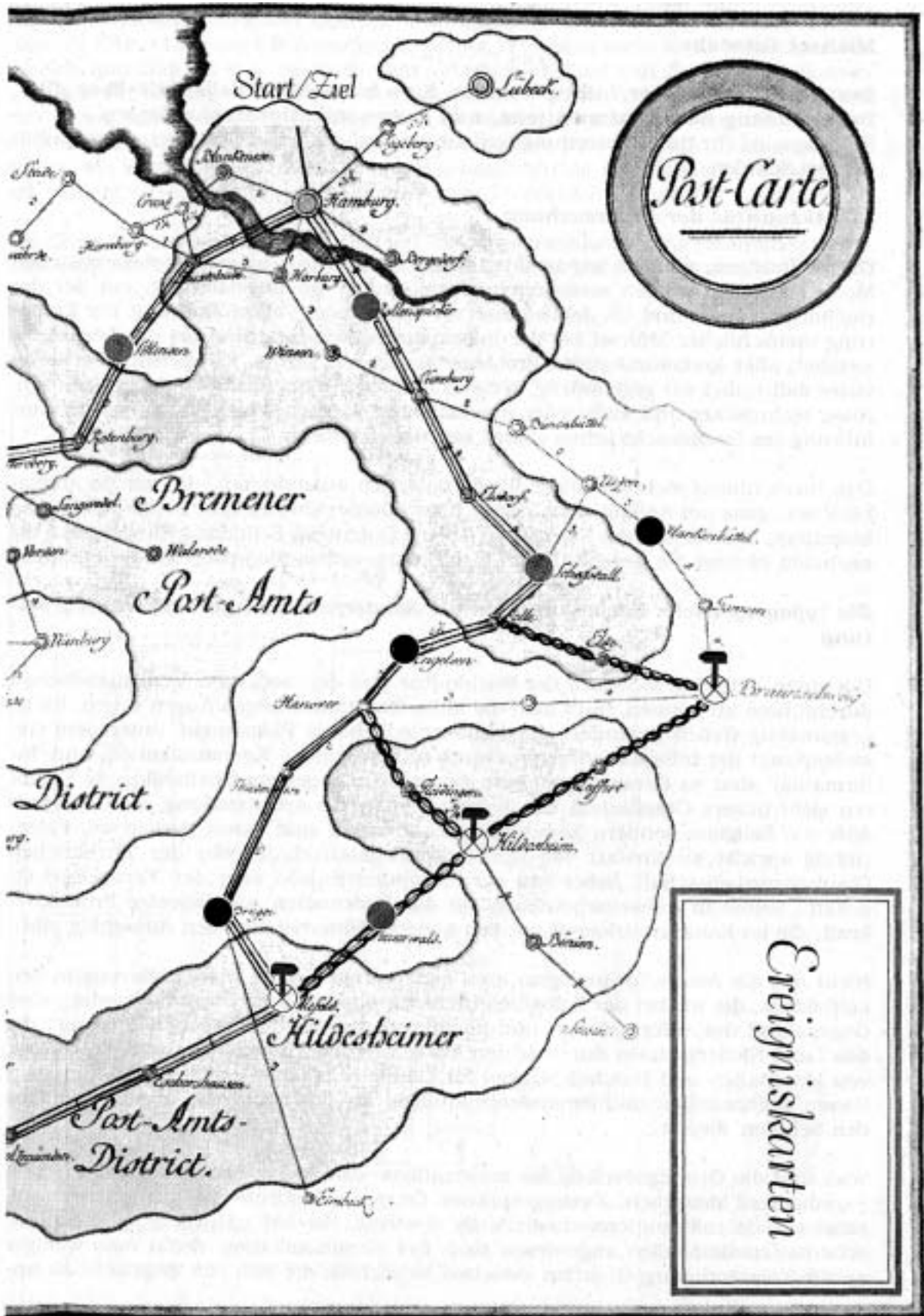
☞ Gib' 1 Wissenspunkt ab!

Du hast viel gelernt und haust bei Verhandlungen einen Mitreisenden übers Ohr.

☞ Nimm einem Mitspieler deiner Wahl einen Wissenspunkt ab und gehe ein Feld zurück, weil dein schlechtes Gewissen dich plagt.

Du reist nicht, um reicher, sondern um klüger zu werden, deshalb schligst du das Angebot aus, an einem "Spielchen" teilzunehmen. Du nutzt die Zeit, um ein Gespräch mit einem Apotheker zu führen. Dabei lernst du eine Menge über Heilkräuter:

☞ 1 Wissenspunkt!



Quelle:

Neue Technologien und Allgemeinbildung / hrsg. von

Nieders. Kultusministerium / Niedersächsisches Landesinstitut für Fortbildung und Weiterbildung im Schulwesen und Medienpädagogik (NLI). – Hannover: Berenberg, Bd. 8 Geschichte: Anregungen für den Unterricht. 1. Auflage 1996