

Rauchverbot in der Postkutsche

Das Rauchverbot in öffentlichen Verkehrsmitteln ist nichts wirklich Neues. Schon vor 300 Jahren erging von höchster Stelle die strenge Anweisung, „daß aufm Post-Wagen kein Taback zu schmauchen“ sei: Unter diesem Be-
treff wurde 1703 die nachfolgende brandenburgisch-preußische Verordnung erlassen.¹

„Demnach bey dem Königl. Preußischen General-Erb-Post-Ambt einige Klagten eingekommen, daß durch Unachtsamkeit verschiedener Passagierer, welche auf dem Post-Wagen Taback fumieret, und das Feuer in selbigen fallen lassen, nicht allein ihren Reise-Gefehrten an ihren Harges Schaden zugefüget, sondern auch die Felleisen und andere Paquete durchgebrandt worde; Als wird männiglich hiermit verwarnet, des Taback-Schmauchens auf dem Post-Wagen sich zu enthalten, widrigenfalls der Contravenient den verursachten Schaden nicht allein doppelt erstatten, sondern auch über dem mit einer Arbitrar-Straffe belegt werden solle. - Signatum Cölln an der Spree, den 31. Maji, 1703. - Königl. Preußisches General-Erb-Post-Ambt.“

Einige Ausdrücke des Edikts bedürfen der Erläuterung: „fumieren“ meint das französische „fumer“ (rauchen), wobei hier sicherlich an das Pfeiferauchen zu denken ist. Unter „harges“ versteht der heutige Franzose soviel wie „abgetragene Kleidung, Lumpen“; den abfälligen Unterton hat das Wort damals wohl noch nicht gehabt. Auf das Französische geht auch das Felleisen zurück: Der lederne Rucksack, der beim Postreiter hinter den Sattel geschnallt wurde, hat mit Eisen nichts zu tun, sondern leitet sich von „valise“ (Koffer) her.

Die Arbitrarstrafe² ist ein juristischer Begriff aus dem frühneuzeitlichen Recht: Die Strafe, in diesem Falle wohl als Bußgeld zu verstehen, lag ganz und gar im Ermessen des Richters, d. h. es gab weder einen festgelegten Satz noch eine feste Bandbreite.

Von dieser Verordnung waren alle königlich-preußischen „Post-Course“ betroffen, also auch die Linie von Berlin nach Kleve, dem westlichen Außenposten der preußischen Lande. Dieser Kurs, der 1649 als reitende Post eingerichtet worden war, wurde seit 1663 durch eine fahrende Post ergänzt, die um 1710 bereits zweimal je Woche in beiden Richtungen verkehrte.³

¹ CCM, IV. Theil, 1. Abt., 3. Cap., Nr. XLVIII, Sp. 893-94.

² Deutsches Fremdwörterbuch 1996, S. 159-60.

³ Droste1976, S. 227-29.

In einer Verordnung vom 1. Januar 1702⁴ sind unter den wichtigen Stationen des preußischen Postnetzes auch mehrere westfälische Orte aufgeführt mit- samt Entfernungsangaben und den Tarifen für die Personenbeförderung von bzw. nach Berlin in der regulären Post. Die Taxe für die 57 Meilen von Hamm in die Hauptstadt betrug beispielsweise 11 Th. 9 Gr. im Sommerhalb- jahr und 13 Th. 18 Gr. vom 15. Oktober bis zum 15. April, jeweils ein- schließlich der Entlohnung des Postillions, aber offensichtlich ohne die Ko- sten für Unterkunft und Verpflegung.⁵

Neben dieser regulären Post, die einem festen Fahrplan folgte, eröffnete sich für anspruchsvolle Reisende die Möglichkeit der Extrapost. Man benutzte durchgehend seine eigene oder eine geliehene Kutsche und brauchte sich folglich nicht auf unbekannte Mitreisende einzulassen. Auf jedem Strecken- abschnitt bezahlte man den Vorspann und den ortskundigen Postillion und war ansonsten flexibel bei der Einteilung der Etappen. Ein Nachteil war, dass die reguläre Post beim Pferdewechsel an den Poststationen Vorrang hatte.

Auf der Postroute vom Rhein zur Weser verzeichnet die Verordnung von 1702 außer Hamm noch die Stationen Wesel, Lünen, Lippstadt, Bielefeld, Herford und schließlich Minden. Minden und Herford waren nach dem Dreißigjährigen Krieg brandenburgisch geworden, die anderen Städte schon 1609. Lippstadt gehörte zwar ursprünglich zur Grafschaft Lippe, war in der Praxis aber eine preußische Festung. Die Linie benutzte also weitgehend preußisches Territorium. Nur zwischen Wesel und Lünen (Vest Reckling- hausen, kurkölnisch) und zwischen Lippstadt und Bielefeld (Grafschaft Rietberg) war der Weg durch das „Ausland“ unvermeidlich.

In Lünen und Lippstadt wurde jeweils die Lippe überquert wurde; da- zwischen verlief der Postkurs am nördlichen Rand der Grafschaft Mark, parallel zum Südufer der Lippe. Auf Beschwerden wegen übler Straßenver- hältnisse lässt eine Verordnung vom 19. März 1710 schließen. Es heißt dort zu den Kosten des Vorspanns für Extraposten:⁶

„So soll durchgehends, so wol zu Sommer- als auch zu Winters-Zeit von Minden an biß Lipstadt von jedem Pferde 8. ggr.⁷ [...] vor die Meile gegeben werden, von Lipstadt aber biß Wesel soll aus wichtigen Ursachen, und in- sonderheit in Consideration der wenigen Passage, und weiln auf diesen

⁴ CCM, IV. Theil, 1. Abt., 3. Cap., Nr. XXXVII, Sp. 883-86.

⁵ Droste 1976, S. 229.

⁶ CCM, 4. Theil, 1. Abt., 3. Cap., Nr. LXXVIII, Sp. 927-30.

⁷ Gute Groschen.

Cours die Meilen grösser⁸ und die Wege schlimmer sind, das Meilen-Geld auf 9. ggr. [...] hiedurch gesetzt seyn“.

Anschließend wird so etwas wie eine Geschwindigkeitsobergrenze festgesetzt: „Derjenige, so Vorspann giebet, [ist] verbunden, innerhalb 2. Stunden eine Meileweges zu fahren, ein Mehrers aber kan von ihm nicht praetendiret, vielweniger er dazu forciret werden.“

Für die preußische Meile ist bis zur Reform von 1721 das neu-kulmische Maß anzusetzen, d. h. 7,903 km. Danach ergäbe sich für eine Überlandkutsche eine Reisegeschwindigkeit von günstigenfalls 4 km pro Stunde. Die Distanz von einer Station zur anderen betrug 2 bis 3 Meilen (15 bis 25 km), so dass unter günstigen Bedingungen eine Tagesleistung von 7 bis 8 Meilen (60 km) möglich wurde.⁹ Der Übernachtung wegen war man darauf angewiesen, am Abend eine Poststation anzusteuern. Je nach der Entfernung und dem vom Wetter und Straßenzustand abhängigen Fortkommen während des Tages konnte dann die Nachtruhe erholungsreich lang oder auch unangenehm kurz ausfallen. Unter solchen Umständen dauerte es selbst per Extrapost mindestens 8 Tage für die 57 Meilen von Hamm nach Berlin erforderlich, es sei denn, man tat sich die Unbequemlichkeiten einer Nachtfahrt an.¹⁰

Doch zurück zum Rauchverbot! Wenn in dem anfangs zitierten Edikt von 1703 die Gefährdung der „Gefährten“ durch kokelnde Tabakreste beschworen wird, dann ist nach alledem die Ursache wohl nicht nur in der Unachtsamkeit der rauchenden Mitreisenden zu suchen, sondern gewiss auch in der schwankenden und ruckelnden Fortbewegung der Kutschen auf tief zerfurchten Wegen, deren notdürftige Instandhaltung ein Dauerthema in den Postverordnungen war.

Die Ant-Rauch-Verordnung fällt in die Regierungszeit des früheren Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg, seit 1701 als Friedrich I. „König in Preußen“. Es scheint, dass er und sein Kabinett vom Rauchen nicht viel hielt.

⁸ Ist der Hinweis auf die „größeren Meilen“ so zu verstehen, dass in der Grafschaft Mark und weiter bis zum Rhein die Meile anders definiert war als die in Preußen damals übliche? Ob in diesem Falle die „große westfälische Meile“ von 10,044 km gemeint ist (Wikipedia, „Meile“, eingesehen 05.09.2010), muss bis auf Weiteres offen bleiben. - Aus Angaben in der Krünitz'schen Enzyklopädie für das Jahr 1810 (Krünitz, „3. Post“, Bd. 115, S. 762) berechnet sich die Entfernung zwischen Hamm und Berlin auf 68 Meilen, was sicherlich eher auf eine geänderte Definition der Meile zurückzuführen ist als auf eine wesentliche Änderung der Route.

⁹ Ob damals auch eine Schnellpost angeboten wurde, die auch nachts fuhr und folglich die Fahrzeit erheblich verkürzte, geht aus der Verordnung nicht hervor.

¹⁰ Zwischen Hamm und Berlin war im Jahre 1810, also 100 Jahre später, die reguläre Fahrpost immer noch eine volle Woche unterwegs. Das geht aus einem Artikel in der Krünitz'schen Encyklopädie hervor. (Krünitz, „3. Post“, Bd. 115, S. 762-63.)

ten. Ganz anders sein Sohn und Nachfolger, Friedrich Wilhelm I., auch bekannt als Soldatenkönig: Mit seinem Namen ist das abendliche „Tabakskollegium“ untrennbar verbunden. Ob er, wenn er auf Reisen ging, auch in der Kutsche geraucht hat, ist nicht bekannt. Aber verwunderlich wäre es nicht.

Quellen / Literatur

CCM = *Corpus Constitutionum Marchicarum, Oder Königl. Preußis. und Churfürstl. Brandenburgische in der Chur- und Marck Brandenburg, auch incorporirten Landen publicirte und er-gangene Ordnungen, Edicta, Mandata, Rescripta [et]c. : Von Zeiten Friedrichs I. Churfürstens zu Brandenburg, [et]c. biß ietzo unter der Regierung Friderich Wilhelms, Königs in Preußen [et]c. ad annum 1736. inclusivè / ... colligiret und ans Licht gegeben von Christian Otto Mylius. - Berlin und Halle, Zu finden im Buchladen des Waysenhauses, [1737]-1755. - Digitalisat: <http://web-archiv.staatsbibliothek-berlin.de/altedrucke.staatsbibliothek-berlin.de/Rechtsquellen/quellen.html>*

Deutsches Fremdwörterbuch 1996 = *Deutsches Fremdwörterbuch* / Begonnen von Hans Schulz. Fortgef. von Otto Basler. - Berlin; New York: de Gruyter. Bd. 2: *Antinomie - Azur*. 2. Aufl. Bearb. von Gerhard Strauss (Leitung) ... 1996.

Droste 1976 = Norbert Droste, „Hamm - eine Station an der brandenburgisch-preußischen Postlinie Berlin - Kleve.“ In: *750 Jahre Stadt Hamm*. Hg. Herbert Zink. Hamm, 1976, S. 225-42.

Krünitz = Johann Georg Krünitz, *Oekonomische Encyklopädie, oder allgemeines System der Staats- Stadt- Haus- u. Landwirtschaft, in alphabetischer Ordnung*. 242 Bd. 1773 bis 1858. - Digitalisat: <http://www.kruenitz1.uni-trier.de>

Wikipedia, Stichwort „Meile“, eingesehen 05.09.2010.