Martin Dallmeier

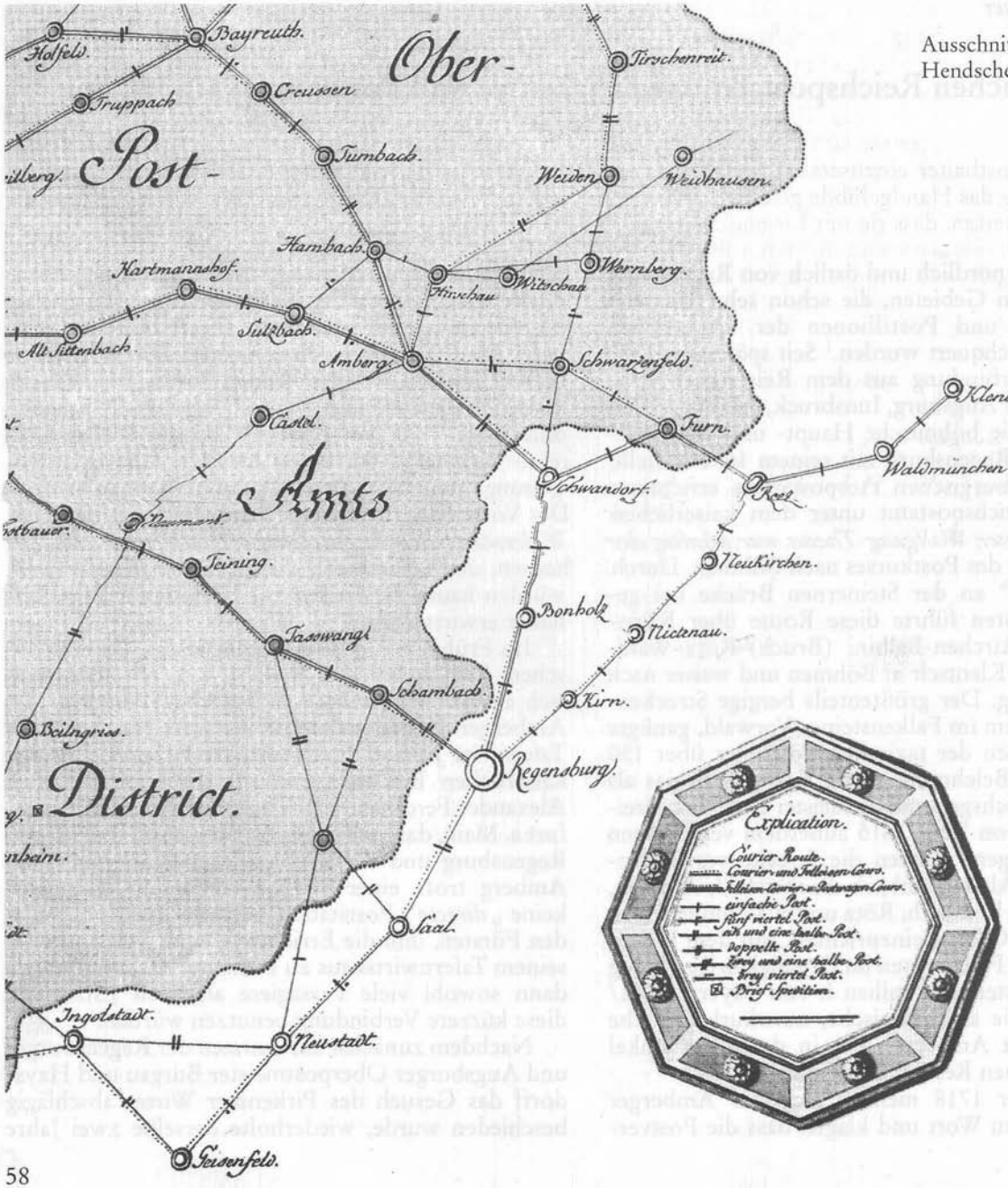
Die kaiserlichen Reichspoststationen Pirkensee und Ponholz (1740–1808)

Die Oberpfalz nördlich und östlich von Regensburg gehört zu jenen Gebieten, die schon sehr früh von den Kurieren und Postillionen der kaiserlichen Reichspost durchquert wurden.[1] Seit spätestens 1570 lief die Postverbindung aus dem Reich nach Prag nicht mehr über Augsburg, Innsbruck, Salzburg, Linz und Wien in die böhmische Haupt- und Residenzstadt, sondern Regensburg mit seinem 1630 anstelle des alten habsburgischen Hofpostamtes errichteten kaiserlichen Reichspostamt unter dem kaiserlichen Reichspostmeister Wolfgang Thenn war künftig der Ausgangspunkt des Postkurses nach Böhmen. Durch das „Postthürl" an der Steinernen Brücke bei geschlossenen Toren führte diese Route über Kürn–Nittenau–Neukirchen-Balbini (Bruck)–Rötz–Waldmünchen nach Klentsch in Böhmen und weiter nach Pilsen und Prag. Der größtenteils bergige Streckenverlauf, vor allem im Falkensteiner Vorwald, genügte den Bedürfnissen der taxischen Postreiter über 150 Jahre. Bei der Belehnung durch Kaiser Matthias als kaiserlicher Reichsgeneralpostmeister hatte sich Freiherr Lamoral von Taxis 1615 außerdem verpflichten müssen, auf eigene Kosten die Strecke von Nürnberg aus über Altensittenbach, Bachetsfeld, Amberg, Schwarzenfeld, Kemnath, Rötz und Waldmünchen an die böhmische Grenze einzurichten. Mit dem Heimfall der Oberen Pfalz mitten im Dreißigjährigen Krieg an den Kurfürsten Maximilian I. von Bayern (1621/1628) rückte die alte pfälzische, nun kurbayerische Regierungsstadt Amberg näher in den Blickwinkel der kurfürstlichen Residenz München.

Im Frühjahr 1718 meldete sich der Amberger Postverwalter zu Wort und klagte, dass die Postverbindung zwischen Amberg und Regensburg durch die Benutzung der alten Poststraße Regensburg–Prag bis Schwarzenfeld und dann gegen Nittenau etwa zehn Meilen beanspruchen würde. Die Postpakete der bei Tag und Nacht reitenden Post wären dadurch zwischen Amberg und Regensburg etwa 24 Stunden unterwegs. Eine Verbesserung könnte nur eine direkte Verbindung zwischen der oberpfälzischen Regierungs- und der Reichsstadt an der Donau bringen. Der Vorstoß des Amberger Posthalters scheiterte am Widerstand des Regensburger Postmeisters Sickenhausen, der befürchtete, die *„wenigen briefferеyen"* würden kaum die Spesen zur Entlohnung der Posthalter erwirtschaften.

Im Frühjahr 1740, am Vorabend des Österreichischen Erbfolgekrieges (1740–1745), erinnerte man sich anscheinend wieder an den alten Vorschlag des Amberger Postverwalters. Diesesmal berichtete der Tafernwirt Johann Hartmann zu Pirkensee an den kaiserlichen Reichsgeneralpostmeister, den Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis, in Frankfurt a. Main, dass sich zwischen der freien Reichsstadt Regensburg und der kurfürstlichen Regierungsstadt Amberg trotz einer Strecke von neun Postmeilen keine *„directe"* Poststation befinde. Zugleich bat er den Fürsten, ihm die Errichtung einer Poststation in seinem Tafernwirtshaus zu Pirkensee zu gestatten, da dann sowohl viele Passagiere als auch Estaffetten diese kürzere Verbindung benutzen würden.

Nachdem zunächst auf Anraten der Regensburger und Augsburger Oberpostmeister Burgau und Haysdorff das Gesuch des Pirkenseer Wirtes abschlägig beschieden wurde, wiederholte derselbe zwei Jahre



Ausschnitt aus
Hendschel-Atlas 1793

später – jetzt zusammen mit Johann Hueber, Tafernwirt „Zum Weißen Schwan" in Schwandorf – sein Bittgesuch, in Pirkensee und Schwandorf zwei neue Poststationen errichten zu dürfen. Zugleich berichteten beide, dass das Postamt Regensburg sie am 25. Dezember 1741 *„einbestellt"* hätte, um sie *„ad interim"* als Posthalter einzusetzen. Sie hätten auch schon vorläufig das Handgelübde geleistet.

Beide beteuerten, dass sie mit Liegenschaften und Barschaft, auch mit genügend tüchtigen Pferden versehen wären, so dass künftig Passagiere, Kuriere und Postreisende geschwind befördert werden könnten. Über Leumund und Bonität der Bewerber als Posthalter zu Pirkensee und Schwandorf könnte der kurpfälzische Geheime Rat und Reichstagsgesandte zu Regensburg, Freiherr von Franken, sein Hofmarksherr, sicherlich Zeugnis ablegen.

Abschließend baten beide um die Ausfertigung ihrer Patente als kaiserliche Reichsposthalter und um eine obrigkeitliche Verfügung, dass ihnen für jeden ihrer Postillione jährlich ein Postrock unentgeltlich gereicht würde. Johann Huber erhielt am 11. Juni 1742 aus den Händen des Erbgeneralpostmeisters das gewöhnliche Patent als Posthalter zu Schwandorf ausgefertigt; die wahrscheinlich gleichzeitige Verpflichtung des Johann Hartmann zu Pirkensee hat sich in den Akten leider nicht erhalten.

Trotz der „offiziellen Errichtung" des neuen direkten Reichspostkurses zwischen Amberg und Regensburg mit den Zwischenstationen Schwandorf und Pirkensee dürften bei der Realisierung des Projekts einige Anlaufschwierigkeiten aufgetreten sein. Als nämlich die Truppen der ungarischen Königin Maria Theresia große Teile des Kurfürstentums Bayern während des Österreichischen Erbfolgekrieges besetzt hielten, forderte die Kgl. Ungarische, in der Oberen Pfalz zu Amberg angeordnete Administration aus politischen und militärischen Gründen ausdrücklich vom Reichspostgeneralat, von Amberg über Schwandorf und Pirkensee einen Ordinaripostkurs so zu etablieren, dass die Amberger Postpakete, die dienstags und freitags um 6 Uhr abends von Regensburg abgehende Wiener Ordinaripost erreichen könnten. Begründet wurde dies mit dem Hinweis, dass bei diesen gefährlichen Zeiten, wo viel Generalität und Miliz in der Oberpfalz stehe, der designierten Kaiserin viel an der beschleunigten Beförderung der Depeschen gelegen sei.

Im Sommer 1747 wurde neben der bestehenden kaiserlichen reitenden Briefpost Regensburg–Pirkensee–Schwandorf–Amberg eine Fahrpost etabliert. Anlaß war diesesmal, dass der bestehende Postwagen von München und Regensburg nach Sachsen bisher den bergigen Umweg über Nürnberg nehmen musste. Nun sollte dieser Postwagen, der zwischen München und Regensburg bereits beschleunigt wurde, durch die Oberpfalz über Schwandorf in der *„Gegend des Nabflusses"* und weiter über Pfreimd und Weiden, dann durch die Bayreuthische Markgrafschaft über Wunsiedel bis Hof oder Plauen erweitert werden. Eine Bekanntmachung des Oberpostamtes Regensburg vom 6. November 1747 zeigte schließlich dem Publikum an, dass diese *„ordenarie fahrende Post-Calesche"* zur Zufriedenheit der Reisenden und für den Warenaustausch zwischen Dresden und München erstmals ab Montag, dem 13. November 1747 verkehren würde.

Zwischenzeitlich läßt sich als kaiserlicher Reichsposthalter der Station Pirkensee ein gewisser Wolfgang Wilhelm Laßleben nachweisen. Ende des Jahres 1764 berichtete dieser an die thurn und taxissche Geheime Kanzlei, dass die ihm anvertraute Poststation nach seiner Einschätzung offenkundig abseits der von Regensburg nach Schwandorf und Amberg gehenden Postroute liegen würde. Deshalb bittet er, diese Poststation auf das kurpfälzische Dorf Ponholz (Bonnholz) transferieren zu dürfen. Dieses Dorf liege jeweils vier Stunden von Regensburg und Schwandorf entfernt, also genau in der Mitte. Auch ist sowohl von Regensburg über Regenstauf bis Ponholz *„ein völlig gutgemachter Weg"* wie auch von dort bis Teublitz (Deublitz), wohin der Weg über den sogenannten Sauforst geht. In Teublitz mündet der Weg wieder in die ordentliche Poststraße nach Schwandorf. Weil diese Passage durch eine kleine Anhöhe verlaufe und durch den teilweise ebenen, teilweise

hartsandigen und mit etwas Kies vermischten Bodens nicht so bequem wie auf den anderen Haupt- und Poststraßen wäre, so würde er zusammen mit dem Posthalter zu Schwandorf *„zur Bezeugung ihres Diensteifers"* den erwähnten *„ungemachten und etwa eine starcke Stunde betreffenden Distrikt"* auf eigene Kosten dem Niveau der anstoßenden Poststraße anpassen.

Ferner hätte er *„durch göttlichen Segen"* bereits ein geeignetes Gut zu Ponholz angekauft. Zudem würde sich der Baron von Franken in letzter Zeit bei der Pirkenseer Poststation bestimmte Vorrechte anmaßen und vor allem dadurch Schwierigkeiten machen, dass er den Postbedienten nur das halbe Postgeld zu zahlen bereit wäre.

Bevor jedoch der angeforderte Bericht des Oberpostamtes Regensburg über die geplante Poststationsverlegung nach Ponholz beim Fürsten ankam, muss Laßleben bereits nach Regensburg melden, dass die Fuhrknechte den neuen Weg annehmen und er dadurch an seinen Einkünften großen Schaden erleide. Am 11. Februar 1765 übersandte schließlich der Regensburger Oberpostmeister Dietterich den Bericht an die Geheime Kanzlei: Nach einer Befahrung und Besichtigung der Strecke musste er feststellen, dass die von Regenstauf durch das pfalz-neuburgische Gebiet nach Burglengenfeld und Schwandorf führende Straße ab Regenstauf über Hagenau chausseemäßig hergestellt sei, aber an dem eine halbe Stunde von Pirkensee entfernten Ort Ponholz vorbeiführe. Dagegen würde der *„auch von Regenstauff aus gleich vor dasiger Regenbrücken lincker Hand nach Pirckensee gehende Weg ungemacht und nicht so bequem als jener nach Bonnholz"* sein. Der Posthalter Laßleben hätte zu Ponholz ein Gut um 2000 Gulden erworben, das er bei der Bewilligung der Translocation neu bebauen will. Auch dürfte der Freiherr von Franken der Verlegung trotz anderer Aussagen zustimmen, da er der Frau von Forster den Ort Ponholz abzukaufen versucht hätte.

Oberpostmeister Dietterich wies jedoch in seinem Bericht auf ein Problem hin, das den beiden Posthaltern zu Pirkensee/Ponholz und Schwandorf bis zum Ende der kaiserlichen Reichspost in Bayern (1806/1808) zu schaffen machen sollte. Da die Landstraße über Burglengenfeld für die Postillione und Fuhrknechte ein Umweg gewesen wäre, wurde seit Jahren die Abkürzung über den sogenannten Sauforst bis Teublitz (Teiblitz) bevorzugt. Dieser Weg über den Forst war aber teilweise unbequem und *„höckerig"*; nachdem sich die beiden Posthalter angeboten hätten, diesen Weg auf eigene Kosten zu reparieren, würde der bisherige Umweg auf guter Straße über Burglengenfeld kompensiert werden. Auch könnte es geschehen, da die pfalz-neuburgischen Beamten bei einer Verlegung der Pirkenseer Station ihre Briefschaften lieber zu Burglengenfeld abgeben wollten, als wo anders hinzubringen, dass den beiden Posthaltern, wie letztes Jahr geschehen, der Weg durch den Sauforst verwehrt würde. Abschließend wurde noch die Frage der Streckenlänge aufgeworfen, nach der sich auch die Vergütung der Posthalter richtete. Der Oberpostmeister schlug dabei vor, die Entfernung zwischen Regensburg und Ponholz auf eine einfache Post zu reduzieren, wegen der Umweg-Gefahr über Burglengenfeld jedoch die Distanz zwischen Ponholz und Schwandorf bei 1 ½ Post zu belassen.

Reichsgeneralerbpostmeister Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis wandte sich daraufhin im März 1765 an den Kurfürsten Karl Theodor von der Pfalz. Er argumentierte nun, dass das kurfürstliche Mandat, im Kurfürstentum und im Herzogtum Pfalz-Neuburg zum Besten des Publikums und des Handels nicht nur die Heer- und Landstraßen herstellen zu lassen, sondern auch die Umwege der Poststraßen abzukürzen, durch die ihm vorgeschlagene Verlegung der Poststation Pirkensee in das pfalz-neuburgische Dorf Ponholz bestens erfüllt werden könnte. Denn nach der Reparatur dieser Straße würden sämtliche Passagiere und Fuhrleute auf diese bequemere neue Route geleitet werden. Deshalb hätte auch schon der Posthalter Wolfgang Wilhelm Lasleben (Laßleben) zwischenzeitlich die meisten seiner Postpferde in sein erkauftes Gut nach Ponholz verlegt, um die Reisenden mit der Post befördern zu können. Er bat also

den Kurfürsten, dem Pirkenseer Posthalter Laßleben den Abzug mit seinem Vermögen nach Ponholz zu gestatten und diesem als pfalz-neuburgischen Untertan *in loco Bonnholz* die kaiserliche Reichsposthalterei anzuvertrauen. Bei der Wiederholung seiner Bitte an den Kurfürsten drei Monate später konnte der Reichsgeneralpostmeister bereits darauf verweisen, dass die Wegreparationen von Regensburg bis Schwandorf wirklich gemacht wurden, alle Passagiere und Fuhrleute den Weg *„auf der neuen Straße"* nehmen und der Posthalter auf seinen Ponholzer Hof einige Postpferde bereithalte. In seiner Bewilligung gestattet der Kurfürst dem Posthalter Laßleben auch, die bisher neben der Posthalterei betriebene Gastwirtschaft weiterhin versehen zu dürfen. Daraufhin befahl Fürst Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis dem Oberpostamt Regensburg, ab dem 4. Quartal 1765 die Passagiere und Kuriere sowie alle Ordinarisendungen und Estaffetten nur noch über Ponholz zu verführen.

Fast zeitgleich mit der Eröffnung dieser neuen Postroute über Ponholz wurde vom kurfürstlichen Mautamt Burglengenfeld der kaiserlichen Reichspost ein Befehl der Hofkammer zu Neuburg a. d. Donau mitgeteilt, dass *„kein[e] Post, sy sey reitend oder fahrend"*, über den sogenannten Sauforst führen dürfte, sondern bei Androhung von 10 Reichstaler Strafe den Weg über Burglengenfeld zu nehmen habe. Begründet wurde dies vor allem damit, dass zum einen den Untertanen durch die Umgehung der chaussierten Straße ihre Gründe ruiniert, zum anderen dem Landesfürsten Maut und Weggeld entzogen würden.

Die kaiserliche Reichspost bzw. die beiden Posthalter zu Ponholz und Schwandorf wandten daraufhin gegenüber der landesherrlichen Regierung und der Reichspostverwaltung ein, dass bei dem Umweg von etwa eineinhalb Stunden über Burglengenfeld die vorgeschriebenen Beförderungszeiten der wöchentlich vier Ordinarien, der zwei Postwägen und der Estaffetten nicht eingehalten werden könnten. Im übrigen wäre ihnen vom Kurfürsten mit Datum 26. Januar 1765 befohlen worden, von den Passagieren neben dem Post- auch das herrschaftliche Weggeld vorab zu fordern, um die Passagiere bei den Zollstationen nicht unnütz aufzuhalten. Der eingeforderte Umweg von 1½ Stunden würde den geforderten Zeitvorteil widersprechen.

Zu Beginn des Jahres 1766 bat der Ponholzer Reichsposthalter Laßleben den Fürsten von Thurn und Taxis um seine Vermittlung, dass ihm aus den kurfürstlichen Waldungen und Steinbrüchen das nötige Baumaterial für den bereits angefangenen Umbau seines Ponholzer Bauerngutes zu einer *„Gastgeberey"* und einem Posthaus gereicht werden möge. Der kurpfälzische Gesandte und Obristforstmeister Freiherr von Franken hatte dem Posthalter die Fällung des Bauholzes und das Brechen der Steine aus dem Gemeindesteinbruch auch gegen die Entrichtung des gewöhnlichen Aufbruchgeldes, folglich *„aus reinen Chicanen"*, untersagt. Der kaiserliche Reichsposthalter sollte jedoch zur Bewirtung der postreisenden Herrschaften und des Publikums *„convenerable"* Wohnungen herstellen.

Diese Schwierigkeiten und zusätzliche Kosten, die den Posthalter *„ganz von Geld entblößt"* hatten, verzögerten die Vollendung des neuen Posthauses bis zum Frühjahr 1768. Der heutige Schlussstein über dem Eingang zum Posthaus mit der Jahreszahl 1766, Posthorn und dem Monogramm W. L. dürfte daher eher den Baubeginn signalisieren.

Das neue Posthaus zu Ponholz hat trotz baulicher Veränderungen im 19. und 20. Jahrhundert sein ursprüngliches Aussehen der Erbauungszeit bewahrt. Der breitrechteckige, zweistöckige Bau mit korbbogigem Eingangstor in der Mitte der Westfassade, den runden Nischen neben dem mittleren Fenster des Obergeschosses und mit breitem Zwerchgiebel gehört zu den wenigen historischen Gebäuden in Ponholz; der östlich angebaute Wirtschaftstrakt existiert nicht mehr. Zum Gesamtensemble einer Poststation des 18. Jahrhunderts dürfte auch der nordwestlich des Posthauses gelegene, langgezogene Remisentrakt gehört haben, ebenso die sogenannte Wagnerei oder Schmiede.[2]

Im Frühjahr 1769 sandte Johann Hartmann, Stiefsohn des „alten Posthalters" Wolfgang Wilhelm Laß-

Die „alte Post" in Ponholz, erbaut 1765, im 19. Jahrhundert umgebaut, um 1970

leben ein Memorial und einen Kaufbrief an das kaiserliche Reichsoberpostamt Regensburg. Danach hätte er von seinem Stiefvater das Postanwesen zu Ponholz käuflich erworben. Der mit der Lokalinspektion beauftragte Regensburger Oberpostmeister Dietterich konnte schließlich im März 1769 an die Geheime Kanzlei berichten, dass zum einen der *„alt"* Posthalter wegen seines Pferdehandels kaum zu Hause anzutreffen sei, und Johann Hartmann gegenwärtig wirklich den Postdienst versehe. Hartmann hatte in seinem Memorial oder Bittschrift an den Fürsten gebeten, ihm anstelle seines Stiefvaters die Posthalterei zu Ponholz zu übertragen, da er laut Übergabsbrief seinem Stiefvater bereits sein Vermögen neben dem neu erbauten Posthaus zu Ponholz, mit allen „Schiff" und Geschirr, Pferden und Wagen abgekauft hätte. Er selbst hätte schon zu Zeiten seines leiblichen Vaters, der früher die Post in Pirkensee versehen hätte, und unter seinem Stiefvater die ankommenden und abgehenden Posten expedieret, auch dem ganzen *„Marche nacher Franckfurth zur Römischen Königswahl beygewohnet" und sich „in Schreiben und Lesen zur richtigen Versehung des Postwesens tauglich gemacht"*. Sein Stiefvater könnte auch wegen seines hohen Alters dem Postwesen nicht länger mehr vorstehen. Nach einer Visitation in Ponholz ließ die Geheime Kanzlei das Dekret über die Verleihung der kaiserlichen Posthalterei in Ponholz dem jungen Hartmann ausfertigen, da er sowohl die notwendigen Geldmittel als auch die Eigenschaften besitze, dort den Reichspostdienst tüchtig zu versehen.

Ende des Jahres 1771 wandte sich der Posthalter Johann Hartmann neuerlich an den Fürsten von Thurn und Taxis um Hilfe. Das Problem bei der Station Ponholz war, dass der Prager Ordinaripost-

wagen aus Schwandorf sowie der Regensburger Postwagen nach Prag und Nürnberg oft gleichzeitig in Ponholz ankamen. Falls dabei noch Vorspannpferde notwendig wurden, musste der Posthalter seinen gesamten eigenen Pferdebestand für beide Postwagen zur Verfügung stellen. Kuriere und Extraordinariposten konnten dann nicht mehr mit den notwendigen Pferden versehen werden. Zudem würden seine Pferde durch Überbeanspruchung *„ruinieret"*, auch deshalb, weil in der Umgebung kaum Bauernpferde zur Aushilfe zu bekommen wären. Zum Kauf frischer Pferde und der notwendigen derzeit so teueren Fourage würde er, um nicht zugrunde zu gehen, etwa 700 bis 800 Gulden Vorschuss sowie für die beschwerliche Abfertigung des Prager Postwagens eine Zulage benötigen. Die finanziellen Probleme des Ponholzer Posthalters müssen doch erheblich gewesen sein. Denn im Januar 1772 schrieb L.W. Teuffel von Pirckensee, Inhaber der Herrschaft Teublitz, an den Reichsgeneralpostmeister, dass *„nach sicheren und landtkündigen Vernehmen"* die Post zu Ponholz in einem sehr schlechten Zustand wäre. Sie könne nicht mehr *„behörig"* versehen würden, die Ordinaripostwägen und Passagiere würden so schlecht mit Pferden versehen, dass sie schon öfters in dieser Gegend liegengeblieben wären. Sollte daher mit der Posthalterei zu Ponholz eine Änderung geplant sein, so könne er seinen Wirt Wilhelm Götz zu Teublitz empfehlen. Dieser würde das „Postamt" nicht nur jederzeit treu und fleißig versehen, sondern auch auf alle übrigen Verleihungsbedingungen eingehen. Er selbst würde für den Wirt die Kaution wegen akkurater Postexpedition stellen. Übrigens wäre dessen Wirtshaus in einem solchen Zustand, dass die ankommenden Passagiere genügend und *„commod logieren"* könnten. Ja – zwischen hier und Magdeburg würde es kein besseres Wirtshaus geben, was auch daraus ersichtlich wäre, dass alle mit der Post ankommenden Passagiere hier abzusteigen und einzukehren gewöhnt sind.

Der Reichsgeneralpostmeister Alexander Ferdinand versuchte jedoch den Posthalter Hartmann auf der Ponholzer Posthalterei zu behalten. Dieser sollte deshalb zunächst Zeit erhalten, seine Schulden abzubauen, und durch die Einrichtung eines guten Poststalls die Beschwerden der Passagiere beseitigen. Gleichzeitig wurde ihm jedoch das Angebot gemacht, jemand anderem seine Postpferde und das Übrige der Posthalterei gegen ein billiges Abstandsgeld zu überlassen und auf sein Privileg zu verzichten.

Seine weiteren Dienstjahre sind wegen finanzieller Schwierigkeiten von häufigen Gesuchen um Zulagen und Besoldungsverbesserungen geprägt. 1782 bittet er den Fürsten sich bei Pfalz-Neuburg dafür zu verwenden, dass er die Erlaubnis erhält, in seinem Ponholzer Haus eine eigene Schmiede errichten zu dürfen. Wegen der Entlegenheit seines Posthauses zu den Orten, wo die Bedürfnisse seines Poststalles mit Beschlagung der Postpferde und Reparaturen an den Postgeräten besorgt werden könnten, kam es häufig zu Klagen der Passagiere und Kuriere. Das Schmiedehandwerk hielt er für die Posthalterei unumgänglich.

Im Verlauf seiner systematischen Visitationen der kaiserlichen Reichspoststationen in Süddeutschland[3] kam 1783 auch der thurn und taxissche Postkommissar Karl Ritter von Pauerspach bei der Befahrung des Kurses von Regensburg nach Bayreuth bzw. des Nebenkurses von Regensburg über Amberg und Sulzbach nach Nürnberg nach Ponholz, der ersten, zwei Meilen nördlich von Regensburg in einem pfalzneuburgischen Dorf mit 15 Häusern gelegenen Poststation. Nach seinem einheitlichen Fragenkatalog beschreibt er die Verhältnisse dieser Station: Der kaiserliche Reichsposthalter Johann Hartmann ist ein pfalz-neuburgischer Untertan, verheiratet, mit sieben lebenden Kindern. Er besitzt neben dem Posthaus zwei halbe Höfe und ein Söldenanwesen. Am 12. März 1769 war er vom Fürsten Alexander Ferdinand auf diese Poststelle patentiert worden. Sein Posthaus hat zwar eine *„Bewirtung"*, der es aber an *„Einrichtung und Gemächlichkeit gebricht"* – und wegen der Nähe zu Regensburg selten von den Passagieren benützt wurde. Johann Hartmann war im Gegensatz zum benachbarten Posthalter Joseph Schroeger in Schwandorf, der allein Grundstücke im Wert von 30.000 Gulden besaß, mit einem Vermögen

von 6000 Gulden zwar minder bemittelt, aber trotzdem der reichste Mann im Dorf.

Die unbedeutende Brief- und Postwagenexpedition versah der Posthalter selbst, hatte aber zur Unterstützung zwei Postknechte und einen *„ordinaire Reiter"* angestellt sowie zehn *„mittelmäßige"* Pferde, zwei halbgedeckte und eine offene Kutsche zur Verfügung. Von seinem vorgesetzten Oberpostamt Regensburg bekam er laut Patent alle zwei Jahre für sein Postpersonal je zwei Röcke und Hüte gratis. Je zweimal wöchentlich, normalerweise zwischen 3 und 4 Uhr nachmittags, durchlief die reitende Briefpost die Poststation Ponholz, dienstags und freitags von Regensburg nach Bayreuth, mittwochs und samstags retour. Postalisch gesehen war Ponholz das Zentrum der Briefsammlung und Briefverteilung für die umliegenden Orte. Unter den namentlich genannten zwanzig Orten, von und zu denen Bauersleute die Briefe holten und brachten, waren Burglengenfeld, Regenstauf, Fischbach, Kallmünz, Schmidmühlen, Einhof, Pirkensee, Fronberg, Heitzenhofen, Hohenfels mit Schloss, Marktflecken und Pfleggericht, Holzheim, Münchshofen, Ramspau, Steinsberg, Teublitz, Traidendorf, Vorbach und Wölland, wo der Oberforstmeister seinen Sitz hatte.

Für die viermal wöchentliche Beförderung der Briefpost nach Regensburg und Schwandorf erhielt der Posthalter jährlich 165 Gulden Vergütung (= Rittsalarium); dazu kamen noch der Briefportoertrag mit jährlich etwa 16 bis 20 Gulden und die Stafetten- und Passagierritt-Verdienste mit ungefähr jährlich 200 Gulden.

Offiziell führte die chaussierte Poststraße in Richtung Regensburg über Hagenau, Regenstauf, Zeitlarn (oder Seidelthurn), Sallern, Rheinhausen und Stadtamhof, in Richtung Schwandorf über Teublitz und Zillheim[4]. Der Postkommissar bemängelt jedoch, dass die Postknechte wegen eines 1 ½ stündigen Umwegs zwischen Ponholz und Teublitz die vorgeschriebene Chaussee verlassen und den bergigen, offenen und unsanften Weg durch die Waldungen des Sauforstes nehmen, wo die Passagiere und Effekten den heftigsten Erschütterungen ausgesetzt würden. Zum Abschluss charakterisiert er noch Poststation und Posthalter: *„Der Posthalter ist ein Metzger und purer Bauer; die Aufgabe und Abgabe sowohl reitender als fahrender Post ... ist ohnbedeutend. Hat also Posthalter kein Normalmanuale, sondern schreibt die Briefe und Postwagenpakete nur in einem Handbüchelchen zu seiner Erinnerung auf. Was er aber expedirt, verrichtet er allzeit in einem aparte Stübchen, wo er von denen Passagiers ungesehen ist"*.

Diesem Posthalter Johann Hartmann zu Ponholz muss auch Johann Wolfgang von Goethe auf seiner Italienreise am Montag, dem 4. September 1786, in aller Hergottsfrühe, begegnet sein. *„Da es anfing, Tag zu werden, befand ich mich zwischen Schwanendorf und Regenstauf ..."*, notierte der Geheimrat in sein Tagebuch.[5] Gegen zehn Uhr vormittags erreichte er schließlich sein Etappenziel Regensburg.

Der Postkommissar Karl Ritter von Pauerspach hatte zum Abschluss seines Berichtes vermerkt, dass Johann Hartmann ein *„purer Bauer"* sei. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass dieser 1791 den Fürsten bittet, ihm wegen des durch Hagelschlag an seiner Winterfrucht erlittenen Schadens eine Kollekte zu seiner Unterstützung auszuschreiben. Ein *„schröckliches Schauergewitter"* am 1. Mai 1791 hätte ihm die Saaten verdorben und bis in die Wurzel zerschlagen; den Totalschaden besorgt der nachfolgende schreckliche Frost. Trotz dieses Verlustes bewilligte die Reichspost keine ausgeschriebene Kollekte oder eine eigene Beisteuer.

Zwischenzeitlich waren auch die Auswirkungen der Französischen Revolution und der Koalitionskriege mit dem revolutionären Frankreich in der Oberpfalz zu verspüren. Die mit dem Kurfürstentum Bayern verbündeten französischen Truppen und Kuriere durchquerten diese Landstriche. Für den Posthalter Johann Hartmann wurde aufgrund der teueren Zeiten die Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes bei seiner Posthalterei immer schwieriger. Vor allem die Kosten für die eigenen oder fremden Vorspannpferde, die er zur Beförderung der meist überladenen Postwagen und der zusätzlichen Beiwagen benötigte, wurden ihm vom Postkommissariat

der fahrenden Posten in Nürnberg kaum ausreichend vergütet.

Auch sein Versuch, die landesherrliche Konzession für ein eigenes Brauhaus in Verbindung mit seinen Post- und Ökonomiegebäuden zu erreichen, da das zuständige Brauhaus Leonberg während des Sommers nur weißes, untrinkbares Gerstenbier gesotten hätte und sein Posthaus an einer stark frequentierten Straße liege, scheiterte im Spätsommer 1804 am Widerstand der Obrigkeit. Ob dadurch oder durch andere Gravamina und finanzielle Schwierigkeiten bedingt, bat er schließlich am 1. November 1804 den Fürsten, die Posthalterei Ponholz an seinen ältesten Sohn Franz Xaver abtreten zu dürfen. Dies wurde von der fürstlichen Geheimen Kanzlei am 10. November auch genehmigt.

Der nun 67-jährige Posthalter Johann Hartmann war über 40 Jahre in thurn und taxisschen Postdiensten gestanden. Der „neue" Posthalter Franz Xaver Hartmann hatte sich unter seinem Vater alle nötigen Kenntnisse für den Ritt- und Fahrpostdienst angeeignet. Schon mit Vertrag vom 20. Juni hatte ihm der sich nun im Austrag befindliche „alte" Posthalter das gesamte Anwesen zu Dorf und Feld, nämlich das Posthaus zu Ponholz mit allen Vieh und Fahrnis, das Schmiedegütl zu Ponholz, den Hof zu Engelbrunn und den Finkenhof mit Holzgründen, Wiesen und Weiher für 26.000 Gulden und 25 Karolin Leikauf überlassen.

Zum 1. Januar 1806 wurde aus dem Kurfürstentum Bayern ein Königreich. König Maximilian I. Joseph hatte diesen Aufstieg seinem Bündnis mit dem Franzosenkaiser Bonaparte zu verdanken. Deshalb durchstreiften französische Kuriere und Offiziere immer noch das Territorium des Verbündeten. Im Spätherbst 1806 beschwerte sich deshalb der nun kgl. bayerische Posthalter Franz Xaver Hartmann bei seinem Prinzipal wegen der Misshandlung durch kaiserliche französische Kuriere und Offiziere auf seiner Poststation. Wenn er wegen anderer Dienstverrichtungen keine Pferde für die französischen Reisenden zur Verfügung stellen könne, so stellten sich diese taub, geben ihm nicht einmal die Zeit, aus dem Dorf Pferde herbeizuholen, sondern er muss sich verstecken, um nicht Schläge zu bekommen. Erst unlängst wäre er von einem französischen Offizier *„mit gezücktem Säbel herumgeprügelt"* worden, und ein General hätte ihn mit der Pistole in der Hand bedroht. Nachdem er endlich Pferde für diesen General aufgetrieben hätte, ritt dieser davon, ohne das Postgeld zu bezahlen. Das mit der Untersuchung beauftragte Oberpostamt München war jedoch gegen derartige Übergriffe weitgehend machtlos. Es konnte nur die Landesbehörden ersuchen, den Postbediensteten Sicherheit für ihre Person und ihr Eigentum zu verschaffen.

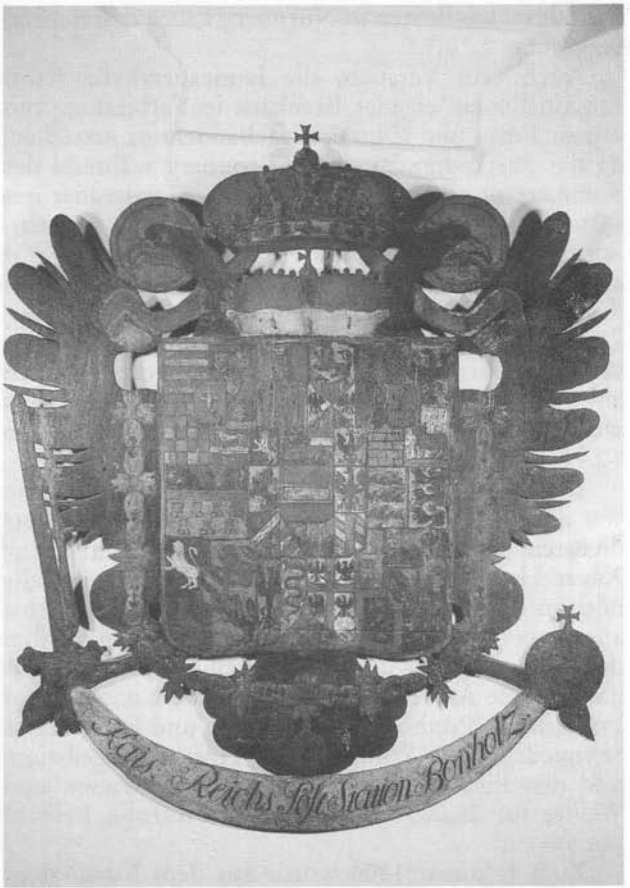
In seinen Auseinandersetzungen mit Passagieren, Kurieren und dem für das Fahrpostwesen zuständigen Postkommissariat Nürnberg, von dem er häufig wegen der Übertretung vermeintlicher oder tatsächlicher Vorschriften abgestraft wurde, entwickelte sich der Ponholzer Posthalter Franz Xaver Hartmann in den Augen seiner Vorgesetzten zu einem *„immer unzufriedenen Mann"*, der ein *„auffallend trotziges und widerspenstiges Dienstbetragen zunehmend an den Tag"* legte.

Schließlich stellte man entnervt von den langjährigen Auseinandersetzungen beim Postkommissariat Nürnberg Überlegungen an, die Station von Ponholz nach Burglengenfeld zu verlegen. Der damit beauftragte Rat und Postwagenexpeditor Held konnte dem Nürnberger Postkommissar Engelhardt fast über Nacht ein geeignetes Individuum präsentieren, das dieses Geschäft gerne übernommen hätte. Es handelte sich dabei um den Gastwirt (Gastgeb) Falta vom Pfälzer Hof zu Burglengenfeld, dem *„ansehen nach ein sehr braver und solider Mann"*, der mit Chaisen und Kutschen versehen sei und auch fünf Pferde in Bereitschaft habe. In seiner *„auberge"*, wo es täglich *„table d'hot"* gebe, könnten Passagiere aller Art bedient werden. Sollte der Fürst auf einer Empfehlung für dieses Amt bestehen, so könne Falta diese von dem ihm persönlich bekannten bayerischen König beibringen. Gastwirt Falta hatte zudem seinem volljährigen Sohn Johann Wilhelm die Übergabe des Familienbesitzes baldmöglichst versprochen und

wollte diesen auch in die mögliche Leitung der neuen Reichsposthalterei einbinden. Der Sohn stellte in einem Memorial an das kaiserliche Oberpostwagenexpeditionsamt nun die persönlichen und lokalen Vorzüge der Poststationsverlegung ins richtige Licht. Er selbst sei mit der *„postdienlichen Fahrnis"* ausreichend versehen, kann täglich den Abgang der Postwagen durch die vorhandenen Pferde vollziehen, sein Gasthof wäre *„mit 13 heizbaren, hinlänglich meublirten Zimmer, dann 18 reinen Gastbetten"* versehen und jeder ankommende Gast könne je nach Stand bewirtet werden. Da er jedoch zur ordentlichen Besorgung des Postwagens, der Felleisen und der Stafetten mindestens acht Pferde halten müsste, bittet er das Postkommissariat, ihm neben dem jährlichen Gehalt auch die Provision für die Briefaufgabe mitzuteilen.

Die Verlegung der Poststation von Ponholz nach Burglengenfeld dürfte jedoch trotz dieser Vorzüge vor dem Ende der thurn und taxisschen Post in Bayern nicht mehr verwirklicht worden sein.

Schon der Ausbruch des Dritten Koalitionskrieges hatte die kaiserliche, thurn und taxissche Reichspost 1805 in arge Bedrängnis gebracht. Die Gefahr ihrer Vernichtung drohte nicht so sehr vom französischen Kaiserreich selbst oder dessen Armeen, sondern von den mit Napoleon verbündeten süddeutschen Mittelstaaten. Diese hatten mit der gewonnenen „Souveränität" auch vor allem ihr wirtschaftliches Interesse an der Ausübung des Postregals entdeckt.[6] Der bayerische König Max. I. Joseph vollzog bereits im Februar 1806 den ersten Schritt für die Verstaatlichung des Postwesens in seinem Königreich. Das gesamte Postwesen wurde der Staatskontrolle unterworfen und dem Fürsten Karl Alexander von Thurn und Taxis gegen jährlich 25 000 Gulden Entschädigung als ein bayerisches Thronlehen übertragen. Diesem ersten „kontrollierenden" Schritt folgte die endgültige Verstaatlichung der thurn und taxisschen Postanstalt in Bayern. Es war die Umsetzung der absolutistischen und zentralistis Graf Montgelas auf dem Gebiete des Postregals. In einem einseitigen Schritt erklärten König Max I. Joseph und sein übermächtiger Staatsminister Graf Montgelas am 17. Februar 1808 dem Fürsten, dass sie sämtliche Posten im Königreich Bayern zum 1. Juli 1808 in die eigene Administration zu übernehmen geruhten. Zum ersten kgl. bayerischen Generalpostmeister wurde der bayerische Kämmerer und Landesdirektionsrat Graf



Posthausschild von der oberpfälzischen Poststation Ponholz um 1765; Eisen, durchbrochen, bemalt

Drechsel aus dem oberpfälzischen Karlstein bei Regenstauf berufen.

Damit begann die neue Zeit der bayerischen Staatspost in der Oberpfalz. Die über 40 Jahre ihre Dienste leistende Posthalterei Ponholz verschwand durch diese organisatorischen und politischen Veränderungen ebenso von der Landkarte wie die über 400 Jahre alte kaiserliche, thurn und taxissche Reichspost im Königreich Bayern.

Anmerkungen

[1] Die vorliegende Arbeit basiert weitgehend auf den Postakten Nr. 1308, 1506, 1508, 6962, 9048, 9049, 9210, 9388 des Fürst Thurn und Taxis Zentralarchivs in Regensburg. – Literatur zur Entwicklung der Post im Raum Schwandorf vgl. Emil Oestreicher, Die rechtsgeschichtliche Entwicklung der Post im Gebiet der heutigen Bayerischen Ostmark, Diss. Schwandorf 1937. – Andreas Salzl, Postgeschichte von Schwandorf. Sonderdruck aus Archiv für Postgeschichte in Bayern 1983/I. – S. Stadlbauer, Ponholz und seine „Alte Post". In: 125 Jahre Freiwillige Feuerwehr Ponholz (1875–2000), Ponholz 2000, S. 153–159.

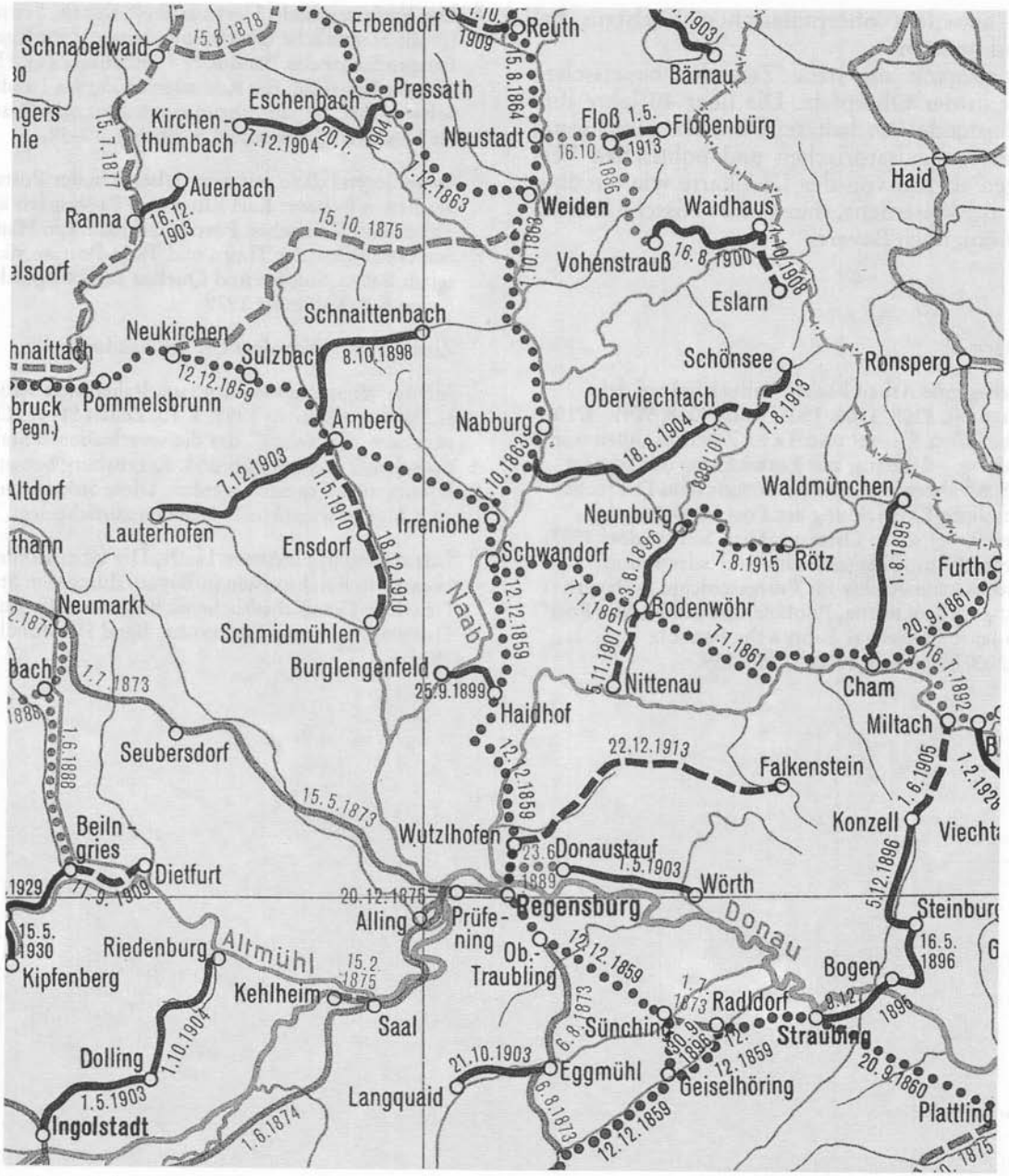
[2] Der Verfasser dankt Herrn Hubert Kernl, Schwandorf, für die freundliche Überlassung seiner Unterlagen zur Baugeschichte des Ponholzer Posthauses. Vgl. Hubert Kernl: Erfassung der Kunstdenkmäler im Landkreis Schwandorf. In: Jahresband zur Kultur und Geschichte im Landkreis Schwandorf 5, 1994, S. 30–38.

[3] Grundlegend dazu mit einer Übersicht der Poststationen bei Erwin Probst: Karl Ritter von Pauerspach und seine Thurn und Taxisschen Postvisitationen. Ein Hauptquelle zur Geschichte der Thurn und Taxis-Post im süddeutschen Raum. Studien und Quellen zur Postgeschichte, Reihe A 2, Kallmünz 1979.

[4] Zielheim jetzt Klardorf LK Schwandorf

[5] Johann Wolfgang von Goethe, Italienische Reise, 6. Auflage München 1998, S. 10, Zeilen 11–13. Das genannte „Blättchen", das die verschiedenen Stationen zwischen Tirschenreuth und Regensburg benennen soll, konnte nicht ermittelt werden. Diese Strecke von 24 ½ Meilen wurde in 31 Stunden zurückgelegt.

[6] Dazu ausführlich Anton Heut, Die Übernahme der taxisschen Reichsposten in Bayern durch den Staat. Deutsche Geschichtsbücherei, hrsg. von Michael Doeberl u. Georg Leidinger, Band IV, München 1925.



Ostbayerisches Streckennetz ab 1859