

ichenden gesellschaftlichen Macht zu dauernder Pflege empfohlen werden könnte.“ Freuen wir uns dieses Beispiels, um das uns jedes andere Kulturvolk füglich beneiden darf.

Die Marienburg — die Wiege der deutschen Post

Von G. M. Arnold

Zu allen Zeiten hat sich die Post den Glanz der Poesie zu nutzen genutzt. All die mannigfachen Erfindungen und Entdeckungen auf den Gebieten der Technik und Industrie, all die Neuerungen und Verbesserungen, die Dampf und Elektrizität den nie rastenden Geist des Menschen vorbringen ließen, sind nicht imstande gewesen, der Post das Gepräge des Allgeradebrachten und poetisch Verklärten zu nehmen. Wohl nunquam heute die Post den ganzen Erdball gleich einem Netz, dessen zahlreiche, wunderbar verzweigte Äden und Maschen die entlegenen Teile der Welt miteinander verbinden; wohl ist ihr ganzes Wesen und Wirken ein dem Zeitgeist angepaßtes, dem modernen Verkehrsbedürfnis entsprechendes; aber dennoch ist es ihr gelungen, einen Schimmer jener Poesie der „alten, alten Zeit“ herüber zu retten in die nüchterne Gegenwart. Freilich — die Postfische, das Wahrzeichen einer früheren Verkehrsperiode, wohl nicht mehr in den Rahmen der praktischen Lebensanschauung, des hastigen Fortschritts unserer Tage; sie ist daher fast ganz von den großen Landstrassen verdrängt und in entlegene Gegenden zurückgedrängt worden; verstummt sind auch die heiteren Seiten des allzeit lustigen „Schwagers“, und der Postbote von heute entspricht dem Bilde, das uns die Phantasie von seinem Berufsgenossen ehemaliger Zeit malt, am allerwenigsten. Und doch sorgt ihr Zweck und ihre Aufgabe dafür, daß der Post der Glorionschein, der sie von ihren ersten Anfängen an umrahmt, erhalten bleibe, daß der Glanz, der von ihrer Wiege, der allpreukischen Marienburg, ausgeht, nie verblasse!

Die Marienburg, ehemals der Sitz des einst so mächtigen deutschen Ordens, das Hochschloß des von Kaiser und Reich gefürsteten Hoch- und Deutschmeisters, spielt in der Kulturgeschichte unseres Volkes eine bedeutende Rolle. Als Haupthaus der deutschen Ordensritter und sämtlicher geistlichen Ritterorden Preußens, Livlands, Polens, Italiens und der anstößenden Länder wurde die Marienburg zum Ziel- und Sammelpunkte der Pilger und Kolonisten. Schon diese Tatsache legte ihren Gründern und Bewohnern die Pflicht auf, für die Sicherung und Erleichterung des Verkehrs zu sorgen. Daß ferner die Kirche des Mittelalters, dem Brauche der ersten Christengemeinden folgend, den Bau von Wegen und Brücken allgemein als ein Gott wohlgefälliges Werk betrachtete, trug wesentlich dazu bei, den Verkehr zu beleben und immer mehr nach der Ferne auszuweiten. Schon in ihrer Bauart zeigten die Brücken des dreizehnten und vierzehnten Jahrhunderts ein reiches Gepräge; der Brückenbau trug meist eine Kapelle mit dem Bilde irgend eines Heiligen oder des Schutzpatrons des Ortes. Zwar liegen die Wege inbezug auf Sicherheit, Schnelligkeit und bequemem Fortkommen nach heutigen Begriffen viel zu wünschen übrig; dennoch sind die Versuche und Bemühungen zu ihrer Verbesserung und Aufrechterhaltung zu einer Zeit, da das Reisen noch nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens zählte, nicht hoch genug zu schätzen. Legten die geistlichen Orden im allgemeinen ein lobenswertes Streben zur Schöpfung neuer Verkehrsgelegenheiten und zur Aufrechterhaltung mannigfacher Beziehungen nach den verschiedensten Ländern. — Der Orden der Marianer war ein vielverworfener; seine Verbindungen reichten weit; und nicht geringer Mühe und Umsicht bedurfte es, in seinem Verkehr mit den Bischöfen, der niederen Geistlichkeit und, was ebenso wichtig war, mit dem Papst zu bleiben. Anfänglich, also um das Jahr 1276, vermittelten wandernde Mönche und Laienbrüder den Austausch von Nachrichten. Von Kloster zu Kloster zogen sie, sammelten sie die Briefschaften und überbrachten sie dem Hauptordenshaus an der Ploga. Umgefahr ein Jahrhundert später trafen die Marianer Einrichtungen zu einer regelmäßigen, geordneten und sicheren Beförderung von Nachrichten durch bewaffnete Boten, die zu Fuß oder zu Ross auf den ihnen vorgeschriebenen Begehrten Klöster und Ordenshäuser bezühten. Das waren die Anfänge unseres heutigen Postwesens; die Marienburg wurde die Wiege der deutschen Post.

Die oberste Leitung dieses Nachrichtenverkehrs lag in den Händen des Markgrafen, der zugleich das Amt eines Hofpostmeisters versah und in eintretenden Fällen den Reise-

postmeister des Hofmeisters abgab. Ihm waren Postamt und Posthalterei (Bruffthal und Bruffthouenthal) mit all ihren Bediensteten unterstellt. Letztere nannte man allgemein „Bruffjongen“. Sie entstammten angesehenen adeligen Geschlechtern und waren als erste Diener des Ordens geschult und geehrt. Auf ihre bevorzugte Stelle deutet schon der Umstand, daß in alten Rechnungen ihre Löhne von denjenigen des Gefolges getrennt aufgeführt sind. Man wird in der Vermutung nicht fehl gehen, daß der Name „Junge“ von „Junger“ abgeleitet worden ist. Die Bruffjongen, nach unseren Begriffen Postkellner und Briefträger, kleideten sich in blaues Tuch. Man war also damals die auserwählte Farbe der Post. Ein leinener Sack, in welchem die Briefe aufbewahrt wurden, hing ihnen über der Achsel. Die Briefe selbst wurden vor ihrem Abgang in Bruffthal einzeln gebündelt und mit fortlaufenden Nummern versehen. Außerdem erhielten sie auf der Ausreisefahrt kurze Vermerke über die Abgangszeiten. Hieran wurden die Briefschaften in den Briefbücheln untergebracht, diese verschlossen und den Jongen zur Beförderung übergeben. Die Behandlungswiese der Sendungen entspricht in ihren Einzelheiten fast ganz dem jetzigen Brauche, nur mit dem Unterschiede, daß die Führung eines derartigen Nachweises sich heute auf Wert- und Einschreibbriefe beschränkt, und daß an die Stelle der handbüchlich hergestellten Zeitangaben der Stempelabdruck getreten ist. Abgang wie auch Ankunft des Bruffjongen wurden genau überwacht. — Gleiche postalische Einrichtungen besaßen die einzelnen der Marienburg untergeordneten Orden sächsischer. Wie dort, wurden auch hier eine Anzahl Pferde (Szwonken) zum sofortigen Gebrauche bereit gehalten. Bruffjongen standen ebenfalls jederzeit zur Verfügung. Sand doch in jedem Ordenshaus ein Wechsel beider statt. Als Postmeister schaltete und waltete der Komtur des Hauses. Ihm lag die Überwachung des gesamten Betriebes in seinem Bereiche, vor allem die Kontrolle über pünktliche Ankunft und rechtzeitigen Abgang der Boten ob. In jedem Ordenshaus wurden die abgehenden wie auch die ankommenden Briefe nach Aufgabeort und -zeit, Empfänger, Anfunfts- und Weiterbeförderungsort eingetragen. Die Eins- und Auslaufzeiten übertrug man außerdem noch auf die Briefe, die in ihrem Umfange die heute gebräuchliche Form bei weitem überstiegen. Die Briefe waren oftmals mit Zeit- und Zeitvermerken über und über besät. So besaßen sich z. B. auf einem vom Markgrafen an den Hofmeister nach dessen Sommeraufenthaltsort gerichteten Briefe folgende Angaben: „Dem ehrwürdigen Hofmeister mit aller Ehrwürdigkeit. — Tag und Nacht ohne alle Säumen, unerbittliche Macht liegt daran. — Geangenen Königsberg am Tage Konzeption Mariä nach Mittag hora V. — Kommen und gegangen von Brandenburg am selbigen Abend vor Mitternacht X. — Kommen und gegangen von der Ploga am Tage Konzeption vor Mittag hora IX. — Kommen und gegangen von Elbing am selben Tage nach Mittag hora VIII. — Kommen und gegangen von Marienburg am Sonnabend darnach vor Mittag hora VIII.“ — Der Hofmeister war jederzeit über die Vorkommnisse im Gebiet des Ordens genau unterrichtet, ein Beweis, daß die Posteinrichtungen wohlgeordnet und gut geleitet und die Verkehrswege gut beschaffen waren.

Mit besonderen Schwierigkeiten und Kosten war die Beförderung von Nachrichten nach dem N u s s l a n d e verbunden. Für den Weg nach Rom erhielt ein Käufer zehn Mark nach mierelem Gelde. Reitende Boten wurden nur selten, höchstens bei Beförderung außerordentlich wichtiger Nachrichten, verwendet. Wünsche betrafen für den Weg nach Rom nur zehn Schillinge; ihnen war ja die Verpflegung seitens der Klöster, die Opferwilligkeit der Laien auf ihrem weiten Wege sicher. Nach heutigen Begriffen sind das wohl geringe Botenlöhne; bei dem hohen Gelde in Mittelalter konnten sie aber als angenehm gelten. — Die Posteinrichtungen des deutschen Ordens trugen einen ähnlichen Charakter wie die römische Post im Altertum. Sie waren nur für den Hofmeister und die Ordensbeamten vorhanden. Doch während der cursus publicus der Römer ausschließlich Staatszwecke diente, verfolgte der deutsche Orden neben postlichen auch geschäftliche Ziele. Der Verkehr an der Ostsee war ein geliebter Handlungsgegenstand, über dessen Vertrieb der deutsche Orden lange Zeit das Monopolrecht ausübte. Zwar hatte ein Erlass Alexanders IV. das Monopolrecht weitestgehend eingeschränkt, dennoch behielt die Handelsbetrieblinng des Ordens weit über die heimatischen Grenzen hinaus. Als Vermittlungspunkt des Verkehrs zwischen Ost und West bildete die Marienburg zugleich einen S t a n d e s t a g , in welchem polnischer Waren. Die handelsrechtlichen Beziehungen des Ordens zum Städtebunde der Hanse gaben ihm für die Waren in den Verkehrspunkten, an

