

A 8-9  
Archiv

für

# Urkundenforschung

Herausgegeben

von

**Dr. Karl Brandi**

o. Professor an der Universität Göttingen

**Dr. Harry Bresslau**

o. Professor an der Universität Straßburg

**Dr. Michael Tangl**

o. Professor an der Universität Berlin

Vierter Band

Mit zwei Tafeln



Leipzig

Verlag von Veit & Comp.

1912



# Die ältesten Poststraßen zwischen Rom und Deutschland und ihre Stationen

Ein Beitrag zur Geschichte des Briefdienstes  
im 16. Jahrhundert

von

**Wilhelm Mummenhoff**

---

Von einem eigentlichen internationalen Postwesen können wir bekanntlich erst seit dem Ausgange des 15. Jahrhunderts sprechen. Was vor dieser Zeit mit dem Namen Post bezeichnet wird, ist vielfach noch weit entfernt von der heutigen Bedeutung dieses Begriffes, obwohl sich die Ansätze hierzu, namentlich in Italien, schon frühzeitig finden. Dort gab es an den Hauptverkehrsstraßen bereits im 13. Jahrhundert Punkte, an denen für Kuriere Pferde zur Benutzung bis zur nächsten Station bereitstanden.<sup>1</sup> Vereinzelt kam es auch im 14. und 15. Jahrhundert, so im Herzogtum Mailand und im Königreich Neapel, zu einer strafereu Organisation dieser Art des Verkehrs; es waren allerdings nur zu reinen Staatszwecken geschaffene Stafettenlinien, deren ununterbrochener Bestand einen längeren Zeitraum hindurch sich aber noch nicht nachweisen läßt.<sup>2</sup> Erst das Ende des 15. Jahrhunderts brachte die dauernden größeren Fortschritte dieser Organisation und zugleich über die engeren Landesgrenzen hinaus. Jetzt wurden unter der Leitung der Taxis auch auf deutschem Boden Relaisstationen eingerichtet und so ein wirklicher internationaler Postverkehr zwischen Deutschland und Italien ermöglicht.

Auch jetzt noch handelte es sich um eine aus staatlichen und dynastischen Interessen hervorgegangene Einrichtung, deren die Habsburger zur Verbindung ihres ausgedehnten Herrschaftsgebietes be-

---

<sup>1</sup> Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Leipzig 1909. S. 51.  
— W. Bauer, Die taxissche Post und die Beförderung der Briefe Karls V. in den Jahren 1523 bis 1526 (Mitt. d. Inst. f. österr. Gesch. XXVII. S. 436 ff.).

<sup>2</sup> Ohmann S. 53 ff.

durften, das sich von den Niederlanden bis zum neapolitanischen Königreiche, von Spanien bis nach Österreich erstreckte. Nur nach Bedarf wurde sie benutzt. Nachdem aber der Privatverkehr zuerst vereinzelt, dann allgemeiner zugelassen war; entwickelte sich auch ein regelmäßiger Postverkehr mit bestimmten Abgangs- und Ankunftszeiten.<sup>1</sup> Selbstverständlich setzt ein derartiger Postverkehr die Benutzung bestimmter Straßenrouten voraus.

Ist es schon an und für sich das Bestreben jeglichen Verkehrs, möglichst ein und dieselbe Richtung einzuhalten, so wurde der Postverkehr erst recht dazu gezwungen, da er nur auf den wenigen Straßen, auf denen Relaisstationen errichtet waren, Gelegenheit zu schnellem Weiterkommen finden konnte. Bei dem deutsch-italienischen Verkehr wirkte in dieser Hinsicht noch ein natürlicher Umstand mit, indem es sich um die Überwindung der großen alpinen Scheidemauer handelte, die jene beiden Länder trennte. Die Lage der Brennerstraße war es, die für die Richtung der deutsch-römischen Postrouuten maßgebend wurde. Der besonders für das westliche Deutschland bedeutend nähere Weg durch die Schweiz über den Gotthardpaß war zwar nicht unbekannt, jedoch die geringe Höhe des Brennersattels, die verhältnismäßig leichte Passierbarkeit des Eisack- bzw. Etschtales, die Nähe Venedigs verloren so leicht ihre Anziehungskraft nicht. So blieb die Brennerstraße, auf der im Altertum schon die römischen Legionen, im Mittelalter die Kriegsheere der deutschen Kaiser vorwiegend ihren Weg genommen hatten, auch im 16. Jahrhundert, von ganz vereinzelt Ausnahmen abgesehen, der alleinige Alpenübergang der Kuriere und der die Post benutzenden Reisenden.<sup>2</sup> Eine Mailänder Postordnung aus dem Jahre 1546 kennt zwei Wege nach Flandern, den einen durch Frankreich, den anderen über Mantua—Trient—Innsbruck durch Deutschland, aber keinen durch die Schweiz.<sup>3</sup> Das Postkursbuch des da l'Herba aus dem Jahre 1563 erwähnt nur die über den Brenner nach Deutschland führende Postroute, von dem Wege durch die Schweiz heißt es, man müsse ihn „a giornate“, d. h. in Tagereisen zurücklegen; die Post-

<sup>1</sup> Bereits seit Ende der dreißiger Jahre des 16. Jahrhunderts läßt letzterer sich zwischen Rom und Deutschland nachweisen. Näheres bei Mummenhoff, *Der Nachrichtendienst zwischen Deutschland und Italien im 16. Jahrhundert*. Dissertation. Berlin 1911. S. 28 ff. Obiger Aufsatz ist eine Weiterführung des auf S. 16 bis 22 der Dissertation Enthaltenen.

<sup>2</sup> Hinsichtlich der starken Frequenz der Brennerstraße vgl. besonders Aloys Schulte, *Gesch. d. mittelalterl. Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien*. Leipzig 1900. I. S. 507 ff. und Oehlmann, *Die Alpenpässe im Mittelalter* (Jahrb. f. schweizer. Gesch. IV.) S. 206.

<sup>3</sup> Das kaiserliche Postamt zu Mailand in der 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts unter Simon v. Taxis (Archiv f. Post u. Telegraphie. 1901.) S. 450.

route über den Simplon diente dem Verkehr mit Frankreich.<sup>1</sup> Selbst als seit dem Ende des 16. Jahrhunderts auch andere Alpenpässe dem Brenner den Postverkehr streitig machten, wurde immer noch die Brennerroute als die zweckmäßigste empfohlen. In dem 1608 zu Mailand erschienenen Postkursbuch des Codogno erhält sie ausdrücklich ihres stärkeren Postverkehrs wegen den Vorzug vor den übrigen Alpenstraßen sogar hinsichtlich der Routen Mailand—Prag, Mailand—Köln, Mailand—Brüssel und Venedig—Prag.<sup>2</sup>

In Innsbruck vereinigten sich die beiden Hauptstraßen, die dem Brenner den von deutscher und österreichischer Seite kommenden Verkehr zutragen: die niederländisch-oberdeutsche über Brüssel—Augsburg und die österreich-tirolische über Wien—Salzburg. Beide stellten zugleich die Verbindung her zwischen den niederländischen und österreichischen Residenzen der Habsburger. Dem dynastisch-fiskalischen Charakter des von den Taxis geleiteten Postwesens entsprach es, wenn bei der Verlegung der Residenz von Wien nach Prag auch eine Postroute Prag—Augsburg oder Prag—Innsbruck eingerichtet wurde, die, obwohl zunächst nur subsidiär, doch bei dem häufigen Aufenthalt der Kaiser in Böhmen und den zahlreichen Reichstagen in Regensburg von großer Bedeutung wurde. Die auffällige Erscheinung, daß weite Gebiete des mittleren, namentlich aber das ganze nördliche Deutschland, nicht gleichzeitig, sondern erst viel später den unmittelbaren Anschluß an den deutsch-italienischen Postverkehr fanden, hat ihren Grund einerseits in dem Fehlen dynastischer Beziehungen der Habsburger zu jenen Gegenden, andererseits in dem Anschluß der letzteren an die Reformation, wodurch der Verkehr norddeutscher Kirchenfürsten mit Rom aufhörte und die Pilgerfahrten nach Rom, Loreto, Venedig bzw. Palästina bedeutend nachließen.<sup>3</sup>

Von Rom aus handelte es sich darum, Trient zu erreichen: entweder auf der direkten Route über Florenz—Bologna—Mantua oder auf dem Umwege über Venedig. Die Strecke über Mailand kommt erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts für den römisch-deutschen Verkehr in Betracht; vorher diente das dort errichtete habsburgische Postamt ausschließlich zur Vermittlung des deutsch-spanischen und spanisch-italienischen Verkehrs.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Schulte, S. 509.

<sup>2</sup> Ottavio Codogno, Nuovo Itinerario delle Poste per tutto il mondo . . . . Milano 1608. S. 162, 174, 208, 232.

<sup>3</sup> Vgl. die Klagen der Bevölkerung in der Gegend von Trient, daß mit der Reformation der Verkehr abgenommen habe (v. Buchholtz, Gesch. der Regierung Ferdinands I. VIII.) S. 360.

<sup>4</sup> Vgl. die Mailänder Postordnung aus dem Jahre 1546 (Archiv f. Post u. Telegraphie. 1901.) S. 442ff..

Über die genaue Richtung und Lage dieser für den Nachrichtendienst der damaligen Zeit hauptsächlich in Betracht kommenden Straßen gibt uns den besten Aufschluß das 1563 zu Rom erschienene „Itinerario delle poste per diverse parte del mondo“.<sup>1</sup> Von dem geneuesischen Postmeister in Rom, Giovanni da l'Herba, verfaßt, gehört es zu den ältesten bekannten Kursbüchern, die auch die Postrouten angeben. Älter ist nur ein 1562 zu Brescia erschienenes Postkursbuch,<sup>2</sup> während die früher erschienenen Kursbücher lediglich Straßen- und Wegeverzeichnisse sind, die sich nicht auf den Postverkehr beziehen, sondern nur Orte angeben, wo der Reisende passende Unterkunft und Verpflegung finden kann. Mögen auch bei da l'Herba, wie namentlich von Sickel nachgewiesen hat,<sup>3</sup> die Entfernungsangaben der einzelnen Poststationen voneinander nicht ganz zuverlässig sein, so ist an der angegebenen Zahl und Lage der Stationen auf den einzelnen Routen nicht zu zweifeln. Insbesondere aber ist gegenüber der Ansicht Hubers<sup>4</sup> und Wolkenhauers,<sup>5</sup> die in dem da l'Herbaschen Büchlein nur eine Aufzählung von Wegstationen erblicken, die nichts mit dem Postwesen zu tun haben sollen, mit Entschiedenheit daran festzuhalten, daß es sich hier um wirkliche, dem Postverkehr dienende Relaisstationen handelt. Letzteres läßt sich mit vollkommener Sicherheit aus den Angaben von Zeitgenossen entnehmen, die sich ausdrücklich auf den Postverkehr beziehen und die genau mit da l'Herba übereinstimmen. So heißt es in einem Briefe des Kardinals Commendone dd. Linz 1561 Jan. 1: *in Lintz, otto poste da Vienna*.<sup>6</sup> Am 10. Febr. 1561 berechnet derselbe Kardinal gelegentlich der Absendung eines Kuriers die Entfernung Wien—Rom auf 70 Posten.<sup>7</sup> Ein Schreiben des Nuntius Delfino dd. 1563 Mai 23 gibt 13 Posten als Entfernung zwischen Inns-

<sup>1</sup> Über da l'Herba und sein Werk vgl. besonders den Aufsatz von Rüksam in *L'Union postale universelle*. XIV. S. 82 ff.

<sup>2</sup> Erwähnt von Rüksam im *Histor. Jahrb. d. Görresgesellschaft*. XXI. S. 57, der hier bemerkt, daß sich diese Ausgabe von der von 1563 wie auch von dem 1564 zu Venedig erschienenen Nachdruck kaum unterscheidet.

<sup>3</sup> Th. v. Sickel, *Römische Berichte III*. (Sitzungsberichte d. phil.-hist. Klasse d. kais. Akademie d. Wissenschaften. Wien 1899. 141. Bd. 4. Abhandlung.) S. 108 f. und 121 f.

<sup>4</sup> F. C. Huber, *Geschichtl. Entwicklung d. modernen Postverkehrs*. Tübingen 1893. S. 181 ff.

<sup>5</sup> A. Wolkenhauer, *Eine kaufmännische Itinerarrolle aus dem Anfange des 16. Jahrh.* (*Hansische Geschichtsblätter* 1908. XIV.) S. 162.

<sup>6</sup> *Miscellanea di storia italiana* VI. S. 1 ff. nr. 6. — Das Wort „Post“ bedeutete ursprünglich nicht nur die Poststation selbst, sondern auch die Entfernung von einer Station zur nächstfolgenden (Huber, S. 182). Hier ist natürlich der letztere Sinn gemeint.

<sup>7</sup> *Miscellanea* . . . nr. 35.

bruck und Trient an.<sup>1</sup> Einen noch deutlicheren Beweis liefert jene Reise, die der Bischof Psalmaeus im Dezember 1563 von Trient nach Verdun unternahm und zwar, wie ausdrücklich bemerkt wird, auf Postpferden: es werden hier durchweg dieselben Stationen wie bei da l'Herba aufgezählt.<sup>2</sup>

Selbst zwanzig Jahre später lagen die Poststationen noch kaum anders, wie aus der Romreise einer Mainzer Palliumsgesandtschaft im Jahre 1582 zu ersehen ist.<sup>3</sup> Erst die 1608 erschienene Ausgabe des Postkursbuches von Codogno weist stellenweise Änderungen auf, die aber im Verhältnis zu der Länge der Strecken unbedeutend sind. So sind z. B. zwischen Rom und Trient die Stationen nur um drei neue vermehrt worden.

Erheblicher sind freilich die Unterschiede, wenn man die bei da l'Herba aufgezählten Stationen mit denen vergleicht, die vor 1563 auf denselben Routen lagen. So hatte 1551 die Strecke Rom—Augsburg 57 Posten statt 63;<sup>4</sup> 1546 Mantua—Gent 48 Posten statt 67;<sup>5</sup> 1540 Rheinhausen—Namur 14 statt 17;<sup>6</sup> 1536 Rom—Mantua—Innsbruck—Wien 55 statt 70;<sup>7</sup> 1523 Trient—Augsburg 13 statt 25.<sup>8</sup> Auf der Strecke Augsburg—Brüssel lagen 1515 nur 23 Posten,<sup>9</sup> 1551 wurde ihre Zahl von 25 auf 27 erhöht,<sup>10</sup> 1563 waren es 33. Wir sehen auch, daß die Vermehrung der Poststationen nicht in gleichem Maße erfolgte; besonders deutlich zeigt dies die Mailänder Postordnung von 1546: wir finden dort für die Strecken Rom—Florenz 17 und Mailand—Piacenza 4 Posten, also genau so viele wie 1563, während zwischen Mantua und Trient 5 statt 6 und zwischen Trient und Rheinhausen 23 statt 33 Stationen liegen.<sup>11</sup>

Aus vorstehendem ergibt sich, daß die Zahl und Lage der Stationen

<sup>1</sup> Nuntiaturberichte aus Deutschland. II. Abt. 3. Bd. Wien 1903. S. 296.

<sup>2</sup> Concilium Tridentinum ed. Societas Goerresiana. II. S. 880.

<sup>3</sup> Vgl. die Rechnung des Joh. Bernhard v. Gablenz (Beiträge z. hess. Kirchengeschichte. II. S. 256ff.), der im Juli 1582 die Poststationen von Bobenheim (bei Worms) bis Trient und von Loreto bis Rom aufzählt. Bei seiner Rückreise im September 1582 nennt er sämtliche 77 Stationen von Rom bis Bobenheim. Von seinem Kollegen Vitus Miletus liegt nur eine summarische Rechnung vor; danach lagen zwischen R. und B. 82 Posten, doch wissen wir nicht, welche Route er einschlug, da er erst im Januar 1583 allein die Heimreise antrat (S. 255).

<sup>4</sup> M. Lossen, Briefe von Andreas Masius u. s. Freunden. Leipzig 1886. S. 131.

<sup>5</sup> Archiv f. Post u. Telegraphie. 1901. S. 450.

<sup>6</sup> Archiv f. Kunde österr. Gesch. XXII. S. 63.

<sup>7</sup> Ebenda S. 62.

<sup>8</sup> Allgemeine Deutsche Biographie. XXXVII. S. 493.

<sup>9</sup> Greiff, Tagebuch des Lukas Rem. Augsburg 1861. S. 18.

<sup>10</sup> Henne, Histoire du Règne de Charles-Quint en Belgique. VIII. S. 392.

<sup>11</sup> Archiv f. Post u. Telegraphie. 1901. S. 450.

auf den einzelnen Routen im großen und ganzen für das 16. Jahrhundert wenigstens zur Zeit da l'Herbas (1563) als eine endgültige gelten kann. Die Entfernung von Station zu Station oder die Länge der einzelnen Posten betrug in Italien damals ziemlich gleichmäßig im Durchschnitt 15–20 km, während sie in Deutschland bis zu 30 km stieg. Eine Vermehrung ihrer Anzahl, die oft eine Verschiebung der nächstliegenden Stationen zur Folge hatte, geschah nach dem Jahre 1563 weit seltener wie vorher. Nur an besonders schwierigen Stellen, namentlich auf gebirgigem Terrain, suchte man den Verkehr durch Verkürzung der Posten zu verbessern. Damit hängt auch zusammen, wenn da l'Herba öfters für eine Station die Namen zweier mehrere Kilometer voneinander entfernter Orte nennt, ein Zeichen, daß die Lage der Station noch keine dauernde geworden war. Zuweilen mochte auch der Grund sein, daß die eigentliche Station zwischen den beiden genannten Orten lag, wie sich erstere ja auch niemals innerhalb ummauerter Städte, sondern stets außerhalb der Tore befand.<sup>1</sup> In allzu einsamer Gegend und auf Seestrecken vermehrte man wenigstens dem Namen nach die Zahl der Posten, indem man die Entfernung bis zur nächsten Station als Doppelpost bezeichnete, um auf diese Weise wenigstens die doppelte Gebühr erheben zu können.

Bevor wir zur Mitteilung der einzelnen Stationsnamen übergehen, sei noch eine kurze Bemerkung über die Entfernungsmaße gestattet. Es sind ihnen nämlich die heutigen Straßenzüge zugrunde gelegt, da eine Berechnung nach der Luftlinie ein ganz falsches Bild gibt.<sup>2</sup> Allerdings könnte jene Methode, die schon von Sichel für die Strecke Rom—Trient angewandt hat,<sup>3</sup> auf den ersten Blick bedenklich erscheinen, doch nur scheinbar. Denn mit vollkommener Sicherheit lassen sich die früheren Straßenlängen nur in den wenigsten Fällen genau berechnen, selbst dann nicht, wenn uns die damaligen sehr schwankenden Wegemaße zu Gebote stehen.<sup>4</sup> Trotzdem werden wir aber kaum fehlgehen, wenn wir — und dies gilt namentlich für längere Strecken — die heutigen Straßenlängen benutzen. Denn im großen und ganzen hat sich das Längenverhältnis der Wege von heute gegen früher nicht wesentlich geändert. Die moderne Technik hat zwar

<sup>1</sup> Ohmann, S. 107f.

<sup>2</sup> Vgl. M. Tangls Besprechung der Schrift von Ludwig, Reise- und Marschgeschwindigkeit im 12. u. 13. Jahrhundert. Berlin 1897, in den Mitt. d. Inst. f. österr. Gesch. XIX. S. 714.

<sup>3</sup> Th. v. Sichel, Römische Berichte, a. a. O. (Sitzungsberichte S. 121f.).

<sup>4</sup> Einen interessanten Beleg hierfür bietet die Brennerstraße von Trient bis Innsbruck. Obwohl sich im 16. Jahrh. ihre Route kaum geändert haben kann, schwankt doch ihre Länge in den überaus zahlreichen Berichten von Reisenden jener Zeit zwischen 20 und 32 deutschen Meilen.

durch Anlage von Brücken und Dämmen, durch Felssprengungen usw. viele Umwege erspart, andererseits hat sie jedoch auch viele kürzere steilere Strecken durch allmählich ansteigende, aber dafür wieder desto längere Straßenzüge ersetzt. Der Hauptunterschied gegen früher liegt daher lediglich in der bequemerer Route von heute.

## Die direkte Route Rom—Trient

Der kürzeste Weg von Rom nach Trient führte im 16. Jahrhundert über Viterbo, Siena, Florenz, Bologna und Mantua. Seine Länge mit 38 Posten hat bereits von Sickel auf 620 km berechnet. Wir lassen jetzt die einzelnen Stationen nach da l'Herba (1563) folgen, denen wir die Abweichungen bei Codogno (1608) gegenüberstellen.<sup>1</sup>

### I. Rom—Florenz (285 km)

1563: Rom	1608: —
1. Isola Farnese	1. la Storta
2. Baccano	2. —
3. Monterosi	3. —
4. Ronciglione	4. —
5. Viterbo	5. —
6. Montefiascone	6. —
7. San Lorenzo	7. Bolsena
8. [Centeno] <sup>2</sup>	8. Aquapendente
9. la Paglia	9. —
10. la Scala <sup>3</sup>	10. Radicofani
11. Torrenieri	11. —
12. Lucignano	12. —
	13. —

<sup>1</sup> Die von da l'Herba und Codogno angewandte Schreibweise der Ortsnamen ist nur dort angegeben, wo sie von der heute üblichen wesentlich abweicht und zu Mißverständnissen Anlaß geben könnte, was namentlich für die deutschen Namen gilt. Die Route Rom—Bologna—Mantua—Augsburg—Brüssel ist übrigens nach dem Wortlaut da l'Herbas bei Löffler, Gesch. d. Verkehrs in Baden. Heidelberg 1911. S. 494—496 veröffentlicht, doch ohne Deutung der Ortsnamen.

<sup>2</sup> da l'Herba S. 9: *Ponte centino, borgo*. Codogno S. 131: *Pontedecimo*, S. 141: *Ponte centimo* mit der Bemerkung *uscendo passarete un fiumicello che sol essere pericoloso se piove*. Beide Namen müssen mit dem heutigen Centeno identisch sein, hinter welchem sofort die Straße auf einer Brücke die Ebella überschreitet.

<sup>3</sup> Sehr oft in den Itineraren des 16. Jahrh. erwähntes Wirtshaus; z. B. 1569 Mai 4: *Auf den Abend zogen wir in ein ainzige Herberg oder Posthauß, a la Scala genannt* (Khull, Des Ritters Hans v. Hirnheim Reisetagebuch. Graz 1897. S. 13).

13. Siena	14. —
14. Staggia	15. —
15. Tavernelle	16. —
16. San Casciano	17. —
17. Florenz	18. —

Die Route, die bis S. Lorenzo der alten Via Cassia folgt, besaß, wie bereits oben erwähnt, schon 1546 nach der Mailänder Postordnung dieselbe Zahl der Posten, und es ist anzunehmen, daß die Stationen auch damals an derselben Stelle lagen. Aus der Selbstbiographie des Benvenuto Cellini, der nach einem hitzigen Wortstreit den Postmeister von Siena am Charfreitag des Jahres 1540 erschoss, ersehen wir, daß diese Station nördlich der Stadt vor der Porta Camollia lag.<sup>1</sup> Der Postmeister von Baccano wird 1549 erwähnt.<sup>2</sup> Die Änderungen, die sich bei Codogno finden, können erst nach 1582 eingetreten sein, da die Rechnung der schon erwähnten Mainzer Palliumsgesandtschaft aus diesem Jahre noch dieselben Stationen wie da l'Herba aufzählt. Zunächst wurde die erste Station, das Wirtshaus bei der Isola Farnese, nach der etwa 1 km näheren Herberge la Storta verlegt, wo sie noch bis zur Einführung des Eisenbahnverkehrs bestand.<sup>3</sup> Wichtiger war die Änderung in dem gebirgigen Terrain zwischen Montefiascone und la Scala. Während die Straße, die fast bis zu 900 m Höhe emporsteigt, dieselbe blieb, wurden an Stelle der zwei allzulangen Posten Montefiascone—S. Lorenzo—Centeno drei entsprechend kürzere Montefiascone—Bolsena—Aquapendente—Centeno eingerichtet und die nächstfolgende Station la Paglia, eine Häusergruppe im Quellgebiet des gleichnamigen Flusses, nach dem einige Kilometer nördlicher gelegenen Radicofani verlegt.

## II. Florenz—Bologna (100 km)

1563: Florenz

1. Fontebuona oder Vaglia.<sup>4</sup>
2. Scarperia

1608: —

1. All'Uccellatoio.<sup>5</sup>
2. San Piero di Sievo

<sup>1</sup> Vita di Benvenuto Cellini ed. Bacci. Firenze 1901. S. 249.

<sup>2</sup> Lettere di Girolamo Muzio Justinopolitano. Parma 1864. nr. 50.

<sup>3</sup> Vgl. Baedeker, Mittelitalien. 6. Aufl. S. 379. Ein Stationsverzeichnis aus dem Jahre 1771, das 23 Posten aufzählt, die in 34 Stunden und 29 Minuten zurückgelegt werden mußten, vgl. bei Bernabei, Le Poste e i Viaggi tra Firenze e Roma nei secoli XVII e XVIII. Firenze 1902. S. 16.

<sup>4</sup> Beide Orte liegen etwa 4 km voneinander entfernt. 1582 wird nur Vaglia genannt.

<sup>5</sup> Diese Station, vermutlich ein Wirtshaus, ist heute auf der Karte nicht mehr festzustellen. Bartholomeo Fontane nennt es *L'uccellatoio* in seinem 1550 zu Venedig erschienenen Itinerario o vero viaggio da Venetia a Roma. S. 13. In einem Wegeverzeichnis aus dem Jahre 1597 wird es als *Lucellatoio* erwähnt. (Kronn und Außbundt aller Wegweiser. Köln 1597. S. 188.)

- |                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| 3. Rifredo <sup>1</sup> | 3. [il Giogo] <sup>2</sup> |
| 4. Pietramala           | 4. Firenzuola              |
| 5. Lojano               | 5. Filigare                |
| 6. Pianoro              | 6. —                       |
| 7. Bologna              | 7. —                       |
|                         | 8. —                       |

Auch hier ist die Poststraße dieselbe geblieben, nur wurde nach 1582 zwischen Florenz und Lojano die Zahl der Stationen um eine weitere vermehrt. Die dadurch entstandenen, entsprechend verkürzten sechs neuen Posten erweisen sich als sehr zweckmäßig, da es sich beim Übergang über den Apennin um äußerst ungünstige Niveauverhältnisse handelt. Schon bei der ersten Station hinter Florenz, das nur 50 m hoch liegt, befindet sich die Straße in einer Höhe von über 400 m, senkt sich dann bis S. Piero di Sieve auf 200 m und steigt in zahlreichen Windungen beim Giogo zu 879 m empor. Nachdem sie bei Firenzuola auf etwa 420 m gefallen ist, erreicht sie beim Passo della Radicosa zwischen Pietramala und Filigare ihren Höhepunkt mit 968 m, um dann bei Bologna wieder zu demselben Niveau wie in Florenz zurückzukehren.

### III. Bologna—Trient (235 km)

- |                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| 1563: Bologna             | 1608: —                |
| 1. Lavino (di Sotto)      | 1. (Ponte di) Samoggia |
| 2. Crocetta               | 2. Castelfranco        |
| 3. Bomporto               | 3. Modena              |
| 4. San Martino            | 4. —                   |
| 5. Concordia              | 5. —                   |
| 6. <i>al Po, hosteria</i> | 6. —                   |
| 7. San Benedetto          | 7. —                   |
| 8. Mantua <sup>3</sup>    | 8. —                   |
| 9. Roverbella             | 9. —                   |

<sup>1</sup> Das aus nur wenigen Häusern bestehende Rifredo liegt nicht, wie v. Sichel annimmt, ganz abseits, sondern unmittelbar an der Straße 4 km hinter der Höhe il Giogo.

<sup>2</sup> Unter *al Zouo* dürfte unstreitig il Giogo, der höchste Punkt der Straße zwischen dem Sievo- und Santernotal, gemeint sein, worauf auch die Aussprache hinweist.

<sup>3</sup> Wenn in der Rechnung des Gablenz 1582 Mantua fehlt, so läßt sich dieser Umstand nur auf ein Versehen des Schreibers zurückführen, zumal wenn man die wichtige Lage bedenkt, die gerade Mantua als Knotenpunkt verschiedener Postrouten einnahm.

10. Castelnuovo	10.	—
11. Volargne	11.	—
	12.	Peri
12. Borghetto oder Vó <sup>1</sup>	13.	Vó
13. Rovereto	14.	—
14. Trient	15.	—

Von Bologna aus schlug die Poststraße nach 1582 zunächst eine neue Richtung ein. Um auch Modena dem deutsch-römischen Verkehr anzuschließen, folgte sie bis Modena der alten Via Emilia, von der sie früher etwa 5 km hinter Bologna abgebogen war. Infolge dieses Umweges erreichte sie erst nach 4 statt früher 3 Posten bei Bomperto wieder die alte Route. Indessen sind diese drei neuen Zwischenstationen nicht etwa erst nach 1582 angelegt worden, sondern sie bestanden schon mindestens im Jahre 1546, allerdings nur für den Verkehr zwischen Bologna und Piacenza.<sup>2</sup> Im übrigen scheint, abgesehen von der nach 1582 erfolgten Einschaltung der Station Peri zwischen Volargne und Vó, nur beim Übergang über den Po eine kleine Änderung erfolgt zu sein, wo die Bestimmung der 6. Station da l'Herbas, *al Po, hosteria*, einige Schwierigkeiten bietet. Gern möchte man der Ansicht von Sickels folgen, der aus geographischen Rücksichten diese Station streichen möchte, zumal da sie auch bei Codogno fehlt. „Als Stationen zwischen Concordia und Mantua führt H. nämlich an: *al Po hosteria, qui si passa per barca* und *a S. Benedetto borgo et monasterio bello*, während es bei C. richtig heißt: *a S. Benedetto passarete Po*, worauf gleich Mantua folgt; auch die Entfernung von Concordia bis Mantua (47 km) gibt H. mit *miglia 31* viel zu hoch an.“<sup>3</sup> Ort und Kloster S. Benedetto liegen nämlich am südlichen Poufer, so daß dieser Fluß nicht vor S. Benedetto überschritten werden kann. Demgegenüber ist jedoch zu beachten, daß der von da l'Herba ganz unabhängige Mainzer Palliumsgesandte Gablenz ebenfalls zwischen Concordia und S. Benedetto im Jahre 1582 die Poststation *Al Po* mit der Bemerkung erwähnt, daß man dort  $1\frac{1}{2}$  Julier für *über das wasser* zu setzen bezahlt habe.<sup>4</sup> Auch ein 1597 zu Köln erschienenes Wegeverzeichnis „Kronn und Außbuntt aller Wegweiser“ führt die Herberge *al Po* an derselben Stelle auf.<sup>5</sup> Wahrscheinlich hatte es mit der Station folgende Bewandnis: Mit dem hier zu überschreitenden Wasser ist gar nicht der Pofluß gemeint, der ja auch weder 1563 noch 1582

<sup>1</sup> Vó liegt 4 km nördlich von Borghetto. 1582 wird nur das letztere genannt.

<sup>2</sup> Archiv f. Post u. Telegraphie. 1901. S. 451.

<sup>3</sup> Sitzungsberichte, S. 109 Anm.

<sup>4</sup> Beiträge z. hess. Kirchengesch. II. S. 271.

<sup>5</sup> S. 188 u. 198.

ausdrücklich genannt wird; daß der Name des Wirtshauses und der Station *al Po* heißt, läßt sich aus der Nähe erklären. Vielmehr handelt es sich um den Übergang über die *Secchia*, die die Straße *Concordia—S. Benedetto* halbwegs kreuzt.<sup>1</sup> Nehmen wir noch dazu an, daß damals die Straße von *Concordia* aus nicht direkt, sondern im Bogen nach Osten auf *S. Benedetto* zuführte, so scheint auch die Entfernung, die direkt in der Luftlinie schon  $17\frac{1}{2}$  km beträgt, für zwei Posten ausreichend zu sein. Später, zu *Codognos* Zeit, nahm dann die Straße den näheren direkten Weg, der die Zwischenstation *al Po* überflüssig machte. Auffällig bleibt immerhin, daß da *l'Herba* den Übergang über den *Po* also nicht erwähnt, aber er übergeht ja auch andere große Flüsse, z. B. die *Donau*, mit Stillschweigen.

## Die indirekte Route Rom—Trient über Venedig

Bedeutender als die direkte Route Rom—Trient war der Umweg über Venedig, dessen Benutzung bei dem regen Handelsverkehr dieser Stadt mit Deutschland für die Römer nahe lag, zumal zwischen Rom und Venedig eine etwa 500 km lange direkte Verbindung über *Rimini* bestand.

### I. Rom—Rimini (300 km)

1563: Rom	1608: —
1. Primaporta	1. —
2. Castelnuovo	2. —
3. Rignano	3. —
4. Cività Castellana	4. —
5. Otricoli	5. —
6. Narni	6. —
7. Terni	7. —
8. Strettura	8. —
9. Protte	9. Spoleto
10. <i>Santo Horatio, hosteria</i> <sup>2</sup>	10. le Vene
	11. Foligno

<sup>1</sup> Vgl. die Reisebeschreibung Peter Casals aus dem Jahre 1598, wo zwischen *Concordia* und *S. Benedetto* diese Überfahrt 7 Meilen vor letzterem Orte erwähnt wird (Mitt. d. hist. Ver. f. Steiermark. XLVIII. S. 83).

<sup>2</sup> Auf der Karte nicht festzustellen.

11. Pontecentesimo	12. —
12. Nocera	13. —
13. Gualdo (Tadino)	14. —
14. Sigillo	15. —
15. Scheggia (e Pascelupo)	16. —
16. Cantiano	17. —
17. Aqualagna	18. —
18. Urbino	19. Fossombrone
19. (Monte Calvo in) Foglia	21. Fano (Doppelpost)
20. Montefiorito	22. Pesaro
21. Coriano	23. Cattolica
22. Rimini	24. —

Von Rom bis Rimini hielt die Poststraße eine durchweg nördliche Richtung ein. Ihre größtenteils an der alten Via Flaminia gelegenen Stationen bestanden schon lange vor 1563. 1549 wird bereits das Postamt Primaporta genannt,<sup>1</sup> von dem wir 1557 erfahren, daß es sich im Besitz der Venetianer befindet.<sup>2</sup> 1554 wird außer den Posthäusern von Otricoli, Rignano und Urbino auch das von Nocera erwähnt,<sup>3</sup> dessen Postmeister zugleich mit seinem Sohne einige Jahre später (1559) ermordet wurde.<sup>4</sup> Nach dem Reisebericht eines venetianischen Gesandten betrug 1556 die Entfernung zwischen Otricoli und Rom genau wie 1563 fünf Posten.<sup>5</sup> Die Änderungen nach 1563 bestanden darin, daß die Poststraße an jenen zwei Stellen, an denen sie vorher von der Via Flaminia abwich, wieder zu ihr zurückkehrte. Sie erfolgten wahrscheinlich unter Gregor XIII. (1572—1583), der die verschütteten und zerstörten Teile der Straße wieder herstellen ließ;<sup>6</sup> die Mainzer Palliumsgesandten benutzten schon 1582 von Foligno bis Rom die neue Route.<sup>7</sup> So wurde die früher nur drei Posten lange Strecke Strettura—Pontecentesimo durch die östlich parallel laufende aus vier Posten bestehende neue Straße ersetzt, die auch die früher gemiedenen Städte Spoleto und Foligno berührte. Es war dies zwar nicht der älteste Zug der antiken Straße, sondern ein in der späteren Kaiserzeit zwischen Narni und Foligno gebauter Seitenarm.<sup>8</sup> Weit einschneidender

<sup>1</sup> Nuntiaturberichte. I. Abt. 11. Bd. S. 604.

<sup>2</sup> State Papers, Venetian. VI. nr. 1076.

<sup>3</sup> Gmelin, Die Romreise des Salemer Abts Matthäus Rot (Zeitschr. f. d. Gesch. d. Oberrheins. XXXII [1880]. S. 237 ff.).

<sup>4</sup> Concilium Tridentinum. II. S. 345.

<sup>5</sup> State Papers, Venetian. VI. nr. 659.

<sup>6</sup> Vgl. Archivio della R. Società Romana di storia patria. XXIII. S. 36, 42, 43 Anm.

<sup>7</sup> Beiträge zur hess. Kirchengesch. II. S. 260.

<sup>8</sup> Vgl. H. Nissen, Italische Landeskunde. Berlin 1902. II. S. 400 ff.

war der Lauf der neuen Route zwischen Aqualagna und Rimini. Während die Poststraße früher kurz hinter Aqualagna von der Via Flaminia abbog, um in möglichst nördlicher Richtung quer durch das Gebirge über Urbino Rimini zu erreichen, machte sie jetzt eine bedeutende Schwenkung nach Südosten und näherte sich bereits bei Fano der Meeresküste, der sie von dort an stets folgte. Dieser Umweg, der vor allem dem Verkehr mit Ancona und Loreto zugute kam, hatte die Vermehrung der Posten von fünf auf sechs zur Folge.

## II. Rimini—Venedig (200 km)

1563: Rimini	1608: —
1. Bellaria	1. —
2. Cesenatico	2. —
3. Savio	3. —
4. Ravenna	4. —
5. Primaro	6. — (Doppelpost)
6. Magnavacca	7. —
7. Volano	9. — (Doppelpost)
8. Goro	11. — (Doppelpost)
9. Fornaze	13. — (Doppelpost)
10. Chioggia	15. — (Doppelpost)
11. Venedig	18. — (dreifache Post)

Bis Chioggia, von wo aus für die Überfahrt nach Venedig ein Schiff benutzt werden mußte, lief die Straße parallel dem Meeresstrande, wurde aber schon vorher zwischen Ravenna und Chioggia durch die erheblich breiten Flußmündungen des Podeltas mehrfach unterbrochen.<sup>1</sup> Die dadurch bedingten Wasserfahrten, die stets besonders berechnet wurden, veranlaßten ohne Zweifel Codogno, derartige Posten als Doppelposten oder gar als dreifache Post zu bezeichnen.

<sup>1</sup> Vgl. die charakteristische Schilderung eines Reisenden aus dem Jahre 1496: *Item von Ravenna zo Joza (Chioggia) . . . . . hundert mylië. lanxt dat meer ryt man sij in drytten haluen dage. in dem wege moyss man faren œuver acht groysse rynnende wasser, as sich dae wael die Pooe in veir deylen' dae' deylet. item up yederem wasser vint man eyn herberge . . .* Grootte, Die Pilgerfahrt des Ritters Arnold von Harff. Köln 1860. S. 40. Kurze Schilderungen ihrer 1586 zwischen Pesaro und Venedig unternommenen Postreisen geben H. L. v. Lichtenstein (Herm. v. Rotenhan, Große Reisen und Begebenheiten des H. L. v. Lichtenstein. München 1902. S. 20) und Samuel Kiechel (Bibl. d. litt. Ver. in Stuttgart. 86. Bd. S. 163f.).

### III. Venedig—Trient (220 km)

Der Postverkehr Venedigs mit Trient kam nach da l'Herba durch die teilweise Benutzung der Poststraßen Venedig—Mailand und Mantua—Trient zustande, die sich in Castelnuovo kreuzten. In ihrem ersten Teile stimmt die Route bei Codogno und da l'Herba völlig überein; es sind neun Posten einschließlich der Überfahrt von Venedig nach Fusina, von wo aus erst die Benutzung der Postpferde erfolgen konnte.

Venedig

1. Fusina

3. Padua (Doppelpost)

5. Vicenza (Doppelpost)

6. Montebello

7. Caldiero

8. Verona

9. Castelnuovo

Zwischen Castelnuovo und Trient liegen 1563 nur vier, 1608 dagegen fünf Posten,<sup>1</sup> so daß sich die Gesamtstrecke Venedig—Trient auf 13 bzw. 14 Posten stellt. Die 60—70 km kürzeren, über Bassano oder Treviso durch die val Sugana führenden Wege, die sonst von den Reisenden des 16. Jahrhunderts sehr stark benutzt wurden, waren da l'Herba unbekannt. Ein eigentlicher Postverkehr scheint sich hier erst später, zu Codognos Zeit, entwickelt zu haben, vorher finden wir dort nur die Boten der Augsburger Botenanstalt.<sup>2</sup>

### Trient—Innsbruck (185 km)

Die eigentliche Brennerstraße von Trient bis Innsbruck hat sich naturgemäß im Laufe der Zeit am wenigsten ändern können; zudem fiel das wichtigste Ereignis, die Erbauung des Kuntersweges, der den Verkehr von der Höhe des Ritten in das untere Eisacktal leitete, in eine Zeit, die für den Postbetrieb noch nicht in Betracht kommt.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Vgl. oben S. 238.

<sup>2</sup> In einem Briefe dd. Bassano 1555 Sept. 18 heißt es: *d'aqui á Venecia no ay coreos ordinarios* (Epistolae Paschasi Broetii etc. Madrid. S. 665). Erst Codogno nennt S. 202 eine aus zwölf Posten bestehende direkte Route, gibt aber ihre Stationen nicht vollständig an. Über den Postverkehr zwischen Venedig und Trient im Jahre 1546 vgl. meine Dissertation S. 43. Näheres über die Augsburger Botenanstalt bei Kränzler, Die Augsburger Botenordnung (Zeitschr. d. hist. Ver. f. Schwaben und Neuburg III. S. 297 ff.).

<sup>3</sup> Dieser im Anfang des 14. Jahrh. von dem Bozener Bürger Heinrich Kunter zwischen Bozen und Waidbruck angelegte Weg wurde 1483 zur eigentlichen Straße ausgebaut. Vgl. Wanka, Edler v. Rodlow, Die Brennerstraße im Altertum und Mittelalter. Prag 1900. S. 125 ff., 148 ff.

\*Trient<sup>1</sup>

1. San Michele
2. \*Neumarkt
3. Branzoll
4. \*Bozen
5. Deutschen<sup>2</sup>
6. \*Kollmann

7. \*Brixen<sup>3</sup>
8. Mittewald
9. \*Sterzing
10. Brennerpost<sup>4</sup>
11. \*Steinach
12. Schönberg<sup>5</sup>
13. \*Innsbruck.

Auf der 185 km langen Strecke finden wir anstatt der sieben bis acht Stationen zur Zeit Maximilians I.,<sup>6</sup> deren Zahl bis mindestens 1536 beibehalten wurde,<sup>7</sup> 1563 bei da l'Herba deren 13, die von da an bis zu Codogno Zeiten wesentlich dieselben geblieben sind. Doch

<sup>1</sup> Vgl. unten Anmerkung 7.

<sup>2</sup> Von dieser Station heißt es bei da l'Herba 1563: *a Vernol ò a Chelcheler, borgo*. Psalmaeus, der in demselben Jahre auf der Post von Trient nach Verdun zurückreiste, nennt sie *Ter cheller* (Conc. Trid. II. S. 880); der Mainzer Palliums-gesandte v. Gablenz bezeichnet sie auf der Hinreise nach Rom im Juli 1582 als *zum Deuschen*, zwei Monate später auf der Rückreise als *Vernot* (Beiträge z. hess. Kirchengesch. II. S. 258 u. 271), während Codogno sie 1608 nur *Tentsch* nennt (S. 134). Von diesen drei grundverschiedenen Bezeichnungen läßt sich nur diejenige zum *Deuschen*, die mit der des Codogno zweifellos identisch ist, geographisch genau festlegen; es ist ein in der damaligen Zeit auch von anderen Reisenden (auch der 1550 von Reinhart v. Hanau *Dossenheim* genannte Ort soll nach Röhrich damit identisch sein. Zeitschr. f. hess. Gesch. u. Landeskunde. N. F. XVI. S. 162) sehr häufig als Herberge erwähnter Ort *Deutschen*, 1 $\frac{1}{2}$  km südlich von Atzwang fast genau in der Mitte von Bozen und Kollmann gelegen. Unter *Chelcheler* bzw. *Ter cheller* muß ein in der Nähe liegendes Wirtshaus gemeint sein, dessen richtiger Name vermutlich Kalter Keller war. Das Tagebuch des Erich Lassota v. Steblau (herausgegeben v. R. Schottin, Halle 1866, S. 52) nennt 1584 zwischen Bozen und Kollmann einen Ort zum *Notzwang oder Kalten Keller*. Vitus Miletus übernachtete im Jahre 1604 in derselben Gegend im *Kalkkeller* (Beiträge z. hess. Kirchengesch. III. S. 129.) Der Bamberger Fürstbischof v. Aschhausen pässierte 1612 auf seiner Romreise zwischen Kollmann und Bozen die Herbergen zum *Dakler, kalten Keller, und eine, daz teüsch hauß genant* (Bibl. d. litt. Ver. in Stuttgart. 155. Bd. S. 52).

<sup>3</sup> 1523 lag die Station 5 km nördlich von Brixen zu \*Neustift (Allg. D. Biogr. XXXVII. S. 493).

<sup>4</sup> da l'Herba: *a la Montagna ò Prenner, borgo*. Codogno: *Al Prener monte fastidiodissimo particolarmente l'Inverno*.

<sup>5</sup> da l'Herba: *a Mattera ò à Sompergh*, so daß also auch Matrei die Poststation gewesen sein könnte. Psalmaeus und sämtliche folgenden Stationsregister nennen jedoch nur Schönberg, das auch wegen seiner Lage (12 km n. Steinach, 10 km s. Innsbruck) den Vorzug vor Matrei (5 km n. Steinach, 17 km s. Innsbruck) verdient. Auch an der jetzigen neuen Brennerstraße liegt die Post unterhalb Schönberg.

<sup>6</sup> Ohmann, S. 197ff.

<sup>7</sup> Archiv f. Kunde österr. Gesch. XXII. S. 63. Vgl. das Stationsverzeichnis Trient—Stuttgart von 1523 (Allg. D. Biogr. XXXVII. S. 493), in obigem Verzeichnis sind diese alten Stationen mit Sternchen versehen.

kann diese Höchstzahl nicht vor 1550 erreicht worden sein, denn in diesem Jahre liegen zwischen Trient und Bozen erst drei Posten.<sup>1</sup>

### Innsbruck—Wien (475 km)

Von Innsbruck aus folgte die Wiener Route ziemlich genau der Wegrichtung des bekannten Poststundenpasses vom Jahre 1506.<sup>2</sup> Sie verließ das Inntal bei Wörgl, führte über Elmau und Schnaizlreut nach Salzburg, dann in ziemlich gerader Richtung nach Linz und von dort nach Wien. Die Route war aber nicht ständig auf der ganzen Linie im Betrieb, namentlich dann nicht, wenn die Residenz zeitweilig von Wien nach Prag verlegt wurde. Selbst im Jahre 1608 macht Codogno noch auf diesen Umstand aufmerksam, man müsse dann „a giornate“, d. h. in Tagereisen den Weg passieren.<sup>3</sup> Die Postroute zweigte dann von Linz aus nach Prag ab, wurde auch wohl gänzlich aufgehoben, indem der Verkehr über Augsburg und Regensburg geleitet wurde wie in den Jahren 1543 und 1557.<sup>4</sup> Die Zahl der Stationen, die 1536 14 beträgt,<sup>5</sup> mag wohl schon 1506 dieselbe gewesen sein,<sup>6</sup> aber spätestens im Januar 1561 war sie schon auf 19 erhöht worden<sup>7</sup> und ist von da l'Herba bis Codogno unverändert dieselbe geblieben. Im folgenden ist der von diesen Autoren oft arg verstümmelte bisher noch nicht veröffentlichte Wortlaut der Stationsnamen wiedergegeben.

1563: Ispruch, Città	leghe	1608: Insprugh	Innsbruck
1. Sittaz, Città	3	Sittaz Città	Schwaz
2. Gundel ò Ghinet, villa	3	Gundel	Kundl
3. Helmbergh, hosteria	3	Helpergh	?Elmau

<sup>1</sup> Zeitschr. f. hess. Gesch. u. Landeskunde. N. F. XVI. S. 163f.

<sup>2</sup> Ohmann, S. 142.

<sup>3</sup> Codogno, S. 203.

<sup>4</sup> Allgem. D. Biogr. XXXVII. S. 501. Am 27. Dez. 1557 schrieb Ferdinand I. aus Prag an den damals in den Niederlanden weilenden Philipp II., er habe bei seiner Abreise von Wien die Posten verändert, um schneller Nachrichten aus Flandern zu erhalten, *car je faiz dois Ausburg passer les postes par icy* (Compte rendu des séances de la Commission Royale d'Histoire. Bruxelles. III, 10. S. 291).

<sup>5</sup> Archiv f. Kunde österr. Gesch. XXII. S. 62.

<sup>6</sup> Aus den Jahren 1506 und 1507 lassen sich außer Innsbruck die Stationen Schwaz, Kundl, Elmau, Waidring, Schnaizlreut, Salzburg, Marchtrenk, Strengberg, Amstetten, Erlauf, Kappeln, Sieghartskirchen nachweisen, während andere offenbar fehlen. Vgl. Ohmann, S. 142 u. 201.

<sup>7</sup> Vgl. Anm. 6 u. 7 auf S. 232.

4. Effembach, hosteria	3 $\frac{1}{2}$	Estembach	?Erpfendorf
5. Suecnelrait, ò Prunohob, villa	3	Suenelrait	Schnaizlreut
6. Salespurgh, Città	3	Salspurgh Città	Salzburg
7. Neumarch, villa	2	Neumarch	Neumarkt
8. Franchmarch, villa	3	Franchmarch	Frankenmarkt
9. Mantez ò Suase, villa	3 $\frac{1}{2}$	Mantez	Lambach (oder Schwanenstadt)
10. Martrobach ò Chiel, villa	3	Matroach	Marchtrenk (oder Wels)
11. Liath, Città	2 $\frac{1}{2}$	Lirch	Linz
12. Ersach, Città	3	Ersach	Erla <sup>1</sup>
13. Molten ò opurch, villa	3	Molten	?
14. Hies ò grauis, villa	3	Hies	Ypps
15. Losforf ò Millof, villa	3 $\frac{1}{2}$	Hostfort	Loosdorf (oder Pielach)
16. Podembrum, villa	3	Podembrum	Pottenbrunn
17. selchilghe, hosteria	2	Selchiligh	?Siegskirchen
18. Burgerdorf auliu- ueluolt, hosteria	2	Burgerdorf	Purkersdorf
19. Vienna, Città	2	Vienna	Wien

Der Umstand, daß da l'Herba die Wiener Route bereits in Trient beginnen läßt und die Stationen der römisch-flandrischen Route Trient—Innsbruck hierbei wiederholt, schließt von vornherein aus, daß damals eine ständige, kürzere Verbindung zwischen Trient und Wien, etwa durch das Puster- und Drautal, bestanden haben könnte. Wohl war unter Maximilian I. von 1508—1519 hin und wieder eine Postverbindung zwischen Neustift (bei Brixen) und Villach im Betrieb,<sup>2</sup> und sie mag auch in der Folgezeit nur vorübergehend bestanden haben, da nirgends etwas von ihr erwähnt wird, außer daß im Jahre 1568 zwischen Graz

<sup>1</sup> Am 13. März 1549 erteilte König Ferdinand dem Moritz Paar, Postmeister in Linz, für seine im Schmalkaldischen Kriege geleisteten Dienste einen Versicherungsbrief, daß nach seinem Tode die Posten zu Linz und Erla an seine beiden Söhne übergehen sollten. (Archiv f. Kunde österr. Gesch. XXII. S. 64.)

<sup>2</sup> Ohmann, S. 204ff.

und Brixen zwölf Posten lagen.<sup>1</sup> Auch Codogno weiß nichts von einer derartigen Verbindung, nach ihm ist Wien sonst nur noch von Venedig aus durch Krain und Kärnten zu erreichen. Ebenso wenig kann es damals eine kürzere ständige Verbindung zwischen Wien und dem westlichen Deutschland gegeben haben, etwa über Linz oder Salzburg auf Augsburg zu. Sie hätte ihren Weg durch Bayern nehmen müssen. Herzog Albrecht V. mußte aber, um 1558 als Haupt des Landsberger Bundes einigermaßen in Verbindung mit dem Kaiser zu bleiben, vorübergehend von München aus eigene Posten nach Salzburg legen, wo sie den Anschluß an die Route Innsbruck—Wien fanden.<sup>2</sup> Dementsprechend mußte auch der Postverkehr zwischen Wien und Flandern den Umweg über Innsbruck nehmen, wo er sich mit dem von Italien kommenden wieder vereinigte.

### Innsbruck—Augsburg (215 km)

Hier nahm die Poststraße ihren Weg über den Fernpaß und Füssen auf dem linken Lechufer nach Augsburg. Die sechs Stationen, die 1523 hier liegen,<sup>3</sup> waren wahrscheinlich schon unter Maximilian I. dieselben<sup>4</sup>. 1563 finden wir bei da l'Herba und Psalmaeus ihre Zahl derart verdoppelt, daß zwischen je zwei der früheren Stationen eine neue eingeschoben ist. Teilweise läßt sich diese Neuerung schon im Januar 1561 nachweisen; Jakob Wormbser, der damals die Post zwischen Füssen und Innsbruck benutzte, zählt sie schon auf.<sup>5</sup> Bei der Mainzer Palliumsgesandtschaft fällt 1582 eine der neuen Stationen gänzlich weg (Fernstein), zwei weitere (Ehrenberger Klause und Roßhaupten) werden auch nicht genannt, dafür aber wenigstens die betreffenden Strecken als Doppelposten bezeichnet. Bei Codogno liegen die Stationen im Jahre 1608 wiederum teilweise anders. Zwischen Innsbruck und Lermoos finden sich statt der vier Posten von 1563 nunmehr deren fünf, was insofern zweckmäßiger ist, als drei von diesen neuen Stationen wichtige Ausgangspunkte für andere Routen waren. Bei Zirl zweigte die über den Scharnitzpaß und Schongau auf dem rechten Lechufer nach Augsburg führende Straße ab, die zwar

<sup>1</sup> Mitt. d. hist. Ver. f. Steiermark. XLIV. S. 171.

<sup>2</sup> Geöffnete Archive f. Gesch. d. Königreichs Bayern. Bamberg 1823. I, 2. S. 218.

<sup>3</sup> Vgl. Anm. 7 auf S. 243.

<sup>4</sup> Ohmann, S. 193.

<sup>5</sup> Feyerabends Reyßbuch des heyligen Lands. Frankfurt a. M. 1584. S. 213.

vom eigentlichen Postverkehr gemieden wurde, jedoch von den Augsburger Boten und anderen Reisenden sehr belebt war. Bei Telfs und Nassereit begannen die nicht minder verkehrsreichen Abzweigungen nach Landeck, von wo aus eine Route über den Arlberg nach Westen, eine andere durch das Oberinntal nach Süden führte. Dagegen ist es weniger verständlich, wenn 1608 zwischen Füssen und Hurlach statt vier Posten nur noch zwei liegen.

1563: \*Innsbruck

1. Pettnau
2. Mieming oder \*Barwies<sup>2</sup>
3. Fernstein
4. \*Lermoos
5. Ehrenberger Klause
6. \*Füssen
7. [Roßhaupten]<sup>4</sup>
8. \*[Schwab]bruck<sup>5</sup>
9. [Unter]dissen
10. \*Hurlach
11. Ottmarshausen
12. \*Augsburg

1608: —

1. Zirl
2. [Telfs]<sup>1</sup>
3. Nassereit
4. *Aiderloanij*<sup>3</sup>
5. —
6. —
7. —
8. —
9. —
10. —
11. —

### Augsburg—Prag (400 km)

Wie schon erwähnt, wurde beim Aufenthalt des Kaisers in Prag an Stelle der Route Wien—Innsbruck eine direkte Verbindung mit

<sup>1</sup> Codogno nennt diese Station zwar S. 135 *Vrbach*; ein ähnlich lautender Ortsname ist in dieser Gegend aber nicht festzustellen. Dagegen findet sich S. 175 u. 239 bei der Beschreibung der Postroute Landeck—Innsbruck der richtige Name *Tselp*.

<sup>2</sup> da l'Herba: a *Memigen ò Paruisi, villa*. Alle andern Stationsverzeichnisse von 1523—1582 nennen jedoch nur Barwies.

<sup>3</sup> Nicht festzustellen.

<sup>4</sup> Bei da l'Herba und Psalmaeus heißt diese Station *Forstat*, bei Codogno *Horthausana*. Es ist zweifellos Roßhaupten gemeint, wo sich bereits 1543 und 1546 ein Postamt befand. In den beiden Urkunden aus diesen Jahren (Löffler, *Gesch. d. Verkehrs in Baden*. Heidelberg 1911. S. 487 u. 489) wurde diese Station *Rochapt* bzw. *Rochat* dem Seraphim von Taxis übertragen.

<sup>5</sup> Unter den vielen mit „Bruck“ zusammengesetzten Ortsnamen ist wahrscheinlich Schwabbruck bei Schwabsoyen der richtige, wofern wir auf gleichmäßige Entfernung der Stationen voneinander Rücksicht nehmen wollen. Dementsprechend dürfte bei der folgenden Station mit *Tiessen* Unterdiessen gemeint sein.

Augsburg eingerichtet. Besonders häufig war dies unter den Nachfolgern Karls V. der Fall, die mit besonderer Vorliebe in der böhmischen Residenz weilten und ihre Reichstage nach Regensburg beriefen. So konnte sich die zunächst nur bei vorübergehenden Gelegenheiten bestehende Postverbindung leicht zu einer dauernden entwickeln. Das älteste Stationsverzeichnis finden wir in einer Reise, die der schlesische Ritter Hans von Schweinichen im August des Jahres 1575 auf der Post von Prag über Augsburg nach Heidelberg unternahm.<sup>1</sup> Es stimmt überein mit demjenigen, das über 30 Jahre später bei Codogno sich findet. Die 19 Posten lange Strecke erreicht bei Neustadt die Donau, folgt ihr bis Regensburg und endet nach ziemlich geradem Laufe quer durch den bayrischen und Böhmerwald in Prag.

#### Augsburg

- |                           |                              |
|---------------------------|------------------------------|
| 1. Aichach                | 10. Waldmünchen              |
| 2. Waidhofen <sup>2</sup> | 11. Klentsch                 |
| 3. Geisenfeld             | 12. Bischofteiniz            |
| 4. Neustadt <sup>3</sup>  | 13. Staab                    |
| 5. [Ober]saal             | 14. Pilsen                   |
| 6. Regensburg             | 15. Rokitzau                 |
| 7. Kürn                   | 16. Cerhowitz <sup>4</sup>   |
| 8. Bruck                  | 17. Zditz                    |
| 9. Rötz                   | 18. Chrustenitz <sup>5</sup> |
|                           | 19. Prag                     |

### Augsburg—Brüssel

Zur Zeit Maximilians I. war Augsburg noch nicht in den ständigen Postverkehr zwischen Innsbruck und Brüssel einbezogen. Die Route verlief oft westlicher unter Umgehung Augsburgs, indem sie von Füssen aus den kürzesten Weg auf Ulm zu nahm oder gar am Bodensee vor-

<sup>1</sup> Denkwürdigkeiten von Hans v. Schweinichen, herausgeg. v. Oesterley. Breslau 1878. S. 65ff.

<sup>2</sup> v. Schweinichen: *Wolfshan*.

<sup>3</sup> Ebenda: *Kassnung*.

<sup>4</sup> Diese von v. Schweinichen *Strobitz* genannte Station läßt Codogno zwar bei der Route Rom—Prag S. 136 aus, doch findet sie sich als *Zerbis* bei der Route Prag—Madrid S. 137.

<sup>5</sup> v. Schweinichen: *Lodenitz*.

bei über Markdorf und Freiburg die Verbindung mit den vorderösterreichischen Besitzungen im Breisgau und im Elsaß herstellte.<sup>1</sup> Möglichst lange folgte sie dem Rheintal, um dann in nicht allzugroßer Entfernung von Köln und Aachen die niederländischen Residenzen zu erreichen.<sup>2</sup> Erst unter Karl V. und seinen Nachfolgern ging die Hauptroute ständig über Augsburg nach Brüssel. Drei größere Flußübergänge kennzeichnen ihren Lauf. Bei Elchingen kreuzte man die Donau, bei Rheinhausen den Rhein und bei Lieser an der Einmündung des gleichnamigen Flübchens die Mosel.

### I. Augsburg—Rheinhausen (235 km)

Von dem neuen Kurs wurde die Reichsstadt Ulm nicht mehr direkt berührt. Schon 1523 liegen zwischen Augsburg und Cannstatt bzw. Stuttgart die Stationen „Reichhaupt“ (etwa in der Nähe von Scheppach), Elchingen, Altstadt und Ebersbach.<sup>3</sup> Die weiteren Änderungen bis zu den fünfziger Jahren können nicht bedeutend gewesen sein, denn wir wissen, daß auf der ganzen Strecke Augsburg—Brüssel die Zahl der Stationen, die 1515 bereits 23 betrug, im Dezember 1551 von 25 auf 27 erhöht wurde und erst von da an bis spätestens 1563 auf 33 anwuchs.<sup>4</sup> Zwischen Altstadt und Cannstatt schlug die Post seit etwa 1546 eine neue Straße auf dem linken Neckarufer ein, so daß die Reichsstadt Eßlingen nicht mehr passiert zu werden brauchte. Indes war man noch später bei schlechtem Wetter, Überschwemmungen usw. oft zur Benutzung des alten Postweges gezwungen, was namentlich zur Nachtzeit, wenn die Tore Eßlingens geschlossen waren, zu argen Verspätungen führte.<sup>5</sup> Im Jahre 1550 werden die Orte Diedelsheim, Enzweihingen, Cannstatt, Ebersbach, Altstadt als Relaisstationen für einen Postritt nach Ulm angegeben,<sup>6</sup> folglich können die zuerst bei da l'Herba erwähnten Stationen Deizisau

<sup>1</sup> Vgl. Ohmann, S. 189f., 193f.; daß diese Strecke auch noch später als eine von Füssen abzweigende Nebenroute im Betrieb war, zeigt das Stationsverzeichnis von 1532 (Löffler, S. 146) für die Strecke Füssen—Ensisheim. Damit stimmt teilweise überein die Route Füssen—Stockach von 1561 bei Jakob Wormbser (Feyerabends Reyßbuch S. 213).

<sup>2</sup> Ohmann, S. 184f.

<sup>3</sup> Allgem. D. Biogr. XXXVII. S. 493.

<sup>4</sup> Vgl. Anm 9 u. 10 auf S. 233.

<sup>5</sup> Nähere Einzelheiten bei Friedrich Weber, Post u. Telegraphie im Königreich Württemberg. Stuttgart 1901. S. 14.

<sup>6</sup> Zeitschr. f. hess. Gesch. u. Landeskunde. N. F. XVI. S. 142, 165, 174.

und Westerstetten erst nach 1550 angelegt worden sein. Nach 1563 sind keine Änderungen mehr eingetreten. Die Stationen da l'Herbas stimmen sowohl mit denen Codognos überein, als auch mit jenen, die von Psalmaeus (1563), von Hans v. Schweinichen (1575) und von der Mainzer Palliumsgesandtschaft (1582) erwähnt werden.

#### Augsburg

- |                           |                              |
|---------------------------|------------------------------|
| 1. Auerbach               | 7. Ebersbach                 |
| 2. Scheppach <sup>1</sup> | 8. Deizisau <sup>2</sup>     |
| 3. Günzburg               | 9. Cannstatt                 |
| 4. Elchingen              | 10. Enzweihingen             |
| 5. Westerstetten          | 11. Knittlingen <sup>3</sup> |
| 6. Altstadt               | 12. Bruchsal                 |
|                           | 13. Rheinhausen              |

## II. Rheinhausen—Lieser (160 km)

Rheinhausen, vielfach „Hausen“ oder „Haussen“ genannt, ein etwa 3 km rheinaufwärts schräg gegenüber Speyer gelegenes Dorf, war schon im Mittelalter als Rheinübergang, der stets vermittels einer Fähre bewerkstelligt wurde, bekannt. So wurde es auch infolge seiner Lage gleich bei der ersten Einrichtung des Postverkehrs der Sitz eines wichtigen Postamtes, das tief bis ins 17. Jahrhundert bestand.<sup>4</sup> Speyer

<sup>1</sup> Zwischen Scheppach und Auerbach wird auffälligerweise in dem Itinerar des Mainzers v. Gablenz im Jahre 1582 sowohl auf der Hin- wie auf der Rückreise die Station *Horge* eingeschoben. Es kann sich nur um einen Irrtum des Schreibers handeln, wenn das nur 1 km südwestlich von Scheppach liegende Horgau gemeint ist.

<sup>2</sup> da l'Herba und Codogno: *Terrauch*, Psalmaeus: *Torchesso*, v. Schweinichen: *Lautenschau*, v. Gablenz: *Deuzesa*. Es handelt sich hier um Deizisau, wo nach Weber S. 15 sich seit 1555 ein Posthaus nachweisen läßt.

<sup>3</sup> Bis mindestens 1550 lag diese Station in dem 5 km westlich von Knittlingen gelegenen Diedelsheim (vgl. Anm. 6 auf S. 249), wo bereits 1540, 1543 und 1546 ein Postamt urkundlich nachweisbar ist (Löffler, S. 487 u. 489).

<sup>4</sup> Mitt. d. Inst. f. österr. Geschichtsforsch. XII. S. 284 ff., Ohmann, S. 106, 143 ff. u. öfter. — Die Rheinfähre wird von sehr vielen Reisenden beschrieben.

selbst war keine Poststation,<sup>1</sup> ebensowenig wie Worms, wofür das etwa 4 km südlicher gelegene Dorf Bobenheim eintrat.<sup>2</sup> Von dort aus führte die Poststraße seit den zwanziger Jahren des 16. Jahrhunderts quer durch den Soonwald und über den Hunsrück zum Moselübergange bei Lieser. Über die Lage der einzelnen Stationen vor 1563 ist nicht viel Sicheres festzustellen; außer Bobenheim wird nur Flonheim erwähnt, das mindestens bis 1549 an Stelle der späteren Station Wöllstein lag.<sup>3</sup> Da l'Herba und Codogno stimmen in ihren Routenverzeichnissen überein; die oft sehr verstümmelten Namen lassen sich aber nur durch das Itinerar des Psalmaeus näher bestimmen.

#### Rheinhausen.

- |                                |                               |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 1. Maudach                     | 4. Wöllstein <sup>5</sup>     |
| 2. Bobenheim                   | 5. Eckweiler                  |
| 3. Hangenweisheim <sup>4</sup> | 6. Laufersweiler <sup>6</sup> |
|                                | 7. Lieser. <sup>7</sup>       |

<sup>1</sup> Bemerkt sei, daß die Korrespondenz des Reichskammergerichts, das damals seinen Sitz in Speyer hatte, nicht mit der Post, sondern durch besondere Kammergerichtsboten befördert wurde. Vgl. den Aufsatz: Die Botenanstalt des Reichskammergerichts (Archiv f. Post u. Telegraphie. 1879. S. 560 ff.).

<sup>2</sup> In einem Briefe dd Worms 1540 Dez. 28 heißt es: *il maestro delle poste sta fuor della terra per meza lega* (= 1/2 Meile) (Ranke, Gesch. d. Reform. VI<sup>4</sup>. S. 176). Fast gleichzeitig, am 21. Dez., hatte Joh. Bapt. v. Taxis seinen Vettern Bartholomäus und Seraphim die Postämter Bobenheim, Diedelsheim und Rheinhausen übertragen (Löffler, S. 487).

<sup>3</sup> In den Jahren 1540—1549 wurden die Frankfurter Briefe in der Regel durch besondere Boten nach Flonheim (7 km südöstlich v. Wöllstein) zur Weiterbeförderung mit der Post gebracht. Faulhaber, Gesch. d. Post in Frankfurt a. M. (Archiv f. Frankfurts Gesch. u. Kunst. N. F. X) S. 6. — Die sonst in einschlägigen Abhandlungen vielfach angegebenen Orte Pfeddersheim, Flörsheim, Alzey oder Kreuznach liegen zwar an der Poststraße, lassen sich aber als Poststationen nicht nachweisen.

<sup>4</sup> da l'Herba: *Namobers*, Psalmaeus: *Anganessen*, Codogno: *Namobres*. Der Postmeister von Hangenweißheim wird urkundlich 1579 erwähnt (Goller, Jakob Henot, Postm. von Köln. Bonn 1910. S. 44). In einer Aufzeichnung von 1625 heißt die Station *Hangenwiesen* (Löffler, S. 499).

<sup>5</sup> Auf Wöllstein läßt Psalmaeus auffälligerweise zunächst *Mandel* (15 km) nordwestlich v. Wöllstein, 12 km östlich v. Eckweiler), das sonst nirgends erwähnt wird, und dann erst Eckweiler folgen.

<sup>6</sup> da l'Herba: *Vstbelle*, Psalmaeus: *Lauterzwiller*, Codogno: *Vistbeller*, Aufzeichnung von 1625: *Leisersweiler*.

<sup>7</sup> da l'Herba: *à Lifer ò Fisuiller ò Musella, villa, Fiume grosso*.

Zu erwähnen sind die vielen Raubanfälle, die gerade in dieser Gegend auf die Post ausgeführt wurden und einen charakteristischen Beitrag zu der damals auf den öffentlichen Straßen herrschenden Unsicherheit liefern. Im Mai 1548 wurde eine kaiserliche Post *non procul a Spira Vangionum* des Geldes und der Briefe beraubt.<sup>1</sup> Am 27. August 1561 wurde zwischen Lebensweiler und Eckweiler die zwischen Brüssel und Augsburg verkehrende Ordinaripost *am hellen lichten Tag . . . durch zwei Personen, zu Ross angesprengt* überfallen.<sup>2</sup> Ein ähnlicher Überfall geschah im April 1566 in der Nähe des Moselüberganges auf kurpfälzischem Gebiete.<sup>3</sup>

Köln, das während der Mitte des 16. Jahrhunderts aus dem eigentlichen Postverkehr ausgeschaltet war (es bestanden nur Botenkurse nach Frankfurt a. M. und Antwerpen), erhielt erst mit der Ernennung Jakob Henots zum taxisschen Postmeister und kaiserlichen Postverwalter bessere Postbeziehungen. Auf sein Betreiben hin wurde zuerst 1577 eine Fußbotenkette zwischen Wöllstein und Köln angelegt, bis endlich im Juni 1579 auf derselben Route ein regelrechter Reitpostdienst in acht Posten die Verbindung der reichen Handelsstadt mit dem großen internationalen Postkurs herstellte.<sup>4</sup> Die einzelnen Stationen lassen sich aber für diese Zeit noch nicht feststellen.<sup>5</sup>

### III. Lieser—Brüssel (270 km)

Von der Mosel aus wandte sich die Poststraße zunächst dem bergigen Gelände der Eifel und der Ardennen zu und nahm ihren Weg, nur kleinere Ortschaften berührend, die alte Bischofsstadt Trier und das so häufig im 16. Jahrhundert genannte, strategisch wichtige Luxemburg nördlich umgehend,<sup>6</sup> nach Flamizoulle, einem 3 km östlich

<sup>1</sup> Tross, Tagebuch d. Grafen Wolrad v. Waldeck (Bibl. d. litt. Ver. in Stuttgart. 59 Bd.), S. 90.

<sup>2</sup> Archiv f. Post u. Telegraphie. 1905. S. 650f.

<sup>3</sup> Pouillet, Correspondance du Cardinal Granvelle. I. nr. 56. — Sautter vermutet, daß die vor einiger Zeit in Frankfurt noch uneröffnet aufgefundenen Briefe aus einem im Soonwald Ende Mai 1585 verübten Postraub stammen (Archiv f. Post u. Telegraphie. 1909. S. 102).

<sup>4</sup> Goller, S. 34 u. 53ff.

<sup>5</sup> Ebenda S. 55. Codogno erwähnt S. 168 nur, daß zwischen Wöllstein und Köln neun Posten liegen, nennt aber ihre Namen nicht.

<sup>6</sup> In einem Briefe dd. Trier 1567 April 20 heißt es: *Et fazio diligenza in mandar queste lettere alla posta che sta alchune leghe lontana diqua*. Ähnlich dd. Mai 8: *mandai le lettere quattro leghe di qua alla posta*. (Epistolae Nadal. Madrid 1907. III. nr. 477 u. 482.)

von Flamierge (nordwestlich von Bastogne) entfernten Dorfe.<sup>1</sup> Von hier nach Brüssel verlief die Strecke über Namur in ziemlich gerader Richtung. Wir sind ganz allein auf die Verzeichnisse des da l'Herba und Codogno angewiesen, die sich, abgesehen von einigen Stationsnamen, nur dadurch unterscheiden, daß Codogno die zweite und letzte Station als Doppelpost bezeichnet, so daß spätestens 1608 die ganze Strecke 15 Posten gegen 13 im Jahre 1563 zählt. Doch trägt zur Identifizierung der oft sehr verstümmelten Namen ein Stationsverzeichnis aus dem Jahre 1625 nicht unwesentlich bei.<sup>2</sup>

1563: Lieser	1608: —	
1. Binsfeld <sup>3</sup>	1.	—
2. Nattenheim	3.	— (Doppelpost)
3. Arzfeld	4.	—
4. [Esselborn] <sup>4</sup>	5.	—
5. Porzi oder Michamps <sup>5</sup>	6.	—
6. Flamizoulle	7.	—
7. Lignières	8.	—
8. [Hogne] <sup>6</sup>	9.	—
9. [Emptinnes] <sup>7</sup>	10.	—
10. Namur	11.	—
11. <i>Lucasier ò Shosi</i> <sup>8</sup>	12.	Gembloux
12. <i>Biur ò Isca</i> <sup>8</sup>	13.	Wavre
13. Brüssel	15.	— (Doppelpost)

<sup>1</sup> Der 1563 auf dem Konzil zu Trient weilende Bischof von Verdun, Psalmaeus, erwähnt mehrfach in seinem Tagebuche, daß er Briefe aus Verdun *per postam de Flamigrole* erhalten habe (Concilium Tridentinum II. S. 838, 835, 830); ohne Zweifel ist obige bei da l'Herba *Flamisol* genannte Station gemeint, die am nächsten von Verdun aus zu erreichen war.

<sup>2</sup> Löffler, S. 499.

<sup>3</sup> da l'Herba: *a Peusbelt ò Bitzfel*, Codogno: *a Peusber oritzfel*.

<sup>4</sup> da l'Herba: *a Selchborne, villa*, Codogno: *a Selcorne*. Welcher Ort gemeint ist, dürfte schwer zu entscheiden sein, da es in dieser Gegend mehrere ähnlich lautende Namen gibt: Asselborn, Esselborn usw. Der Lage nach müßte es das 3 km westlich von Clerf liegende Esselborn sein. Das Verzeichnis von 1625 nennt: *Asselborn*.

<sup>5</sup> da l'Herba: *a Porzi ò Mistan, villa*, Codogno: *a Berci*, Verzeichnis von 1625: *Mischamp*,

<sup>6</sup> da l'Herba: *a Zoui, villa*, Codogno: *Zoui*, 1625: *Hogny*.

<sup>7</sup> da l'Herba: *a Tutinem ò Amptren, hosteria*, Codogno: *a Tutinem*, 1625: *Emtin*.

<sup>8</sup> Nicht festzustellen.

Von Brüssel aus gingen Postrouten nach den verschiedensten Städten der Niederlande. Hier mögen nur die zwei wichtigsten Erwähnung finden, mit deren Aufzählung sich auch da l'Herba begnügt: die eine führte nördlich in zwei Posten über Mecheln nach Antwerpen, die andere westlich in drei Posten über *Tarmont* und *Ordigen* nach Gent.