

# Berufe die es nicht mehr gibt

## - Postillion -

Mündliche Nachrichten wurden bereits im Altertum durch Boten übermittelt, die zu Fuß weite Strecken zurücklegten. Um die Botschaften nicht zu vergessen, hatten Boten Knotenschnüre oder Kerbhölzer dabei. Daher stammt auch die Redewendung vom berühmten „Knoten im Taschentuch“. Etwa zu Beginn unserer Zeitrechnung schuf Kaiser Augustus eine Postorganisation, die das gesamte Römische Reich umspannte. Entlang der Verkehrswege zwischen den vielen römischen Provinzen gab es Stationen, in denen Boten übernachteten konnten und die Pferde gewechselt wurden. Eine solche Station wurde „mutatio posita“ (Wechselstation) oder „mansio posita“ (Raststation) genannt. Daraus entstand das deutsche Wort Post. Der Beginn der Post in Deutschland wird auf das Jahr 1490 datiert: Kaiser Maximilian I. beauftragte die aus Italien stammende Familie Taxis (später von Thurn und Taxis), eine regelmäßig verkehrende Postlinie zur Beförderung der kaiserlichen Dokumente quer durch Deutschland einzurichten. Postillione kutschierten Postfuhrwerke, die Personen, Briefe und Pakete beförderten. Sie lösten nach und nach die recht unbequemen Landkutschen ab. Die nun auf immer mehr Kursen regelmäßig verkehrenden Postkutschen mit vier und mehr kräftigen Pferden bespannt, vergleichsweise elastisch gefedert und weich gepolstert, fanden beim Publikum allgemein große Anerkennung, doch auch die Gegner meldeten sich eifrig zu Wort. Welche Strapazen man bei einer Fahrt mit einer solchen Postkutsche auf sich nehmen mußte, verdeutlicht die folgende Darstellung eines Kritikers: „Außerdem kann es für Niemand gesund sein, daß er ein oder zwei Stunden vor Sonnenaufgang aus dem Bett in die Postkutsche muß, daß er bis in die Nacht hinein in vollster Hast von Ort zu Ort weitergebracht wird, so daß er, wenn er den ganzen Tag gesessen, im Sommer von Staub und Hitze erstickt, im Winter halb erfroren und hungrig bei Fackellicht in die Herberge kommt, um am andern Morgen wieder so zeitig in die Postkutsche gepackt zu werden, daß er nicht einmal frühstücken kann. Wird eines Mannes Gesundheit oder Geschäft gefördert, wenn er mit kranken, alten Personen oder mit heulenden Kindern fährt; wenn er allen Launen sich fügen muß, durch stinkende Dünfte vergiftet, durch Schachteln und Ballen zum Krüppel gedrückt wird? Ist es ihm etwa gesund, wenn er auf schlechten Wegen umgewor-



Der Postillion - Gespannführer eines Pferdefuhrwerkes, das für den Postbetrieb mit Brief- und Personenbeförderung mit Postkutschen eingesetzt wurde.

*fen wird, bis an die Knie im Dreck waten muß und in der Kälte sitzt, bis neue Pferde herbeigeholt sind, welche die Kutsche weiterziehen? Ist es gesund, in verfaulten Kutschen zu fahren, bis eine Achse oder ein Rad bricht, so daß man alsdann drei oder vier Stunden, oft auch einen halben Tag warten und bisweilen selbst die ganze Nacht reisen muß, um das Versäumte wieder nachzuholen?“*

Die äußeren Kennzeichen des Postillions waren auffallend und fast überall gleich: eine in Farbe und Schnitt besondere Dienstkleidung, als Ausdruck der amtlichen Würde, das Posthorn an einer farbigen Schnur, das quer über die Brust hing, das Wappen des Landes- oder Dienstherrn in einem Schild, das auf der Brust oder auf dem Arm befestigt war, die hohen steifen Stiefel (um beim Reiten einen möglichst guten Halt im Sattel zu haben) und schließlich der „Postzettel“ als Legitimation für die Inanspruchnahme der eingeräumten Vorrechte. Der Postillion durfte beispielsweise von den öffentlichen Landstraßen abweichen und Nebenwege benutzen, ja unter Umständen sogar Acker und Wiesen befahren. Er war von Zoll und Geleitabgaben befreit und genoß obrigkeitlichen Schutz gegen jede Art von Bedrohung und Gewalt. Ferner durfte er während seines Dienstes weder verhaftet noch vor Gericht zitiert werden, und auf ein Signal mit dem Posthorn mußten die Schlagbäume und nachts die Stadttore geöffnet werden. Die Postillione waren angewiesen, das weiterschallende Posthorn sowohl beim Abfahren, beim Passieren der Schlagbäume, Stadttore und Ortschaften als auch bei der Ankunft in der Station fleißig und wohl zu blasen. Der Postillion lenkte entweder vom hohen Platz auf dem Bock aus mit großer Anstrengung der Arme das Gespann, oder er ritt auf einem Sattelpferd und war allen Unbilden der

wechselnden Witterung ausgesetzt. Postillione gab es in deutschen Ländern noch bis 1923. Das deutsche Reich unter Kaiser Maximilian stand im Zeichen der Reichsfarben Gelb und Schwarz. Die Thurn und Taxis nahmen diese Farben auf, um damit die Uniformen ihrer Postillione auszustatten: eine gelbe Jacke mit schwarzen Aufschlägen und den Insignien. Damit war dieser jedem gleich als kaiserliche Kurierpost erkenntlich. Im Laufe der Zeit gab es viele

unterschiedliche Farben für die Post. Je nach Landesfarbe und „Auftraggeber“ wurden die Uniformen unterschiedlich ausgefertigt. In Preußen zum Beispiel waren sie dunkelblau mit Orange. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass die Fuhrwerke der Post und später die Eisenbahnpostwagen und Kraftfahrzeuge jedoch meist die Farbe Gelb trugen. Der Grund lag schlicht in der Signalwirkung dieser Farbe.

Viel später in der Geschichte der Post, nämlich erst 1946, beschloss der Alliierte Kontrollrat die Einführung der Farbe Gelb als einheitliche Farbe für die gesamte Institution Post in Deutschland.

Von der Eigenschaft des Postillions als Überbringer von Botschaften ist die Bezeichnung „Postillion d'amour“, soviel wie Liebesbote, abgeleitet. Die Bezeichnung „Schwager“ für Postillion stammt aus Italien. Der dort auf dem Sattelpferd reitende Postillion wurde „Chevalier“ (Reiter) genannt. Daraus wurde im schweizerischen Deutsch Schewalger, zuletzt Schwager. B.M.

## Recht im Alltag

### - Reparatur trotz Totalschadens? -

§ Aufgrund der wirtschaftlichen Lage sind aber viele Besitzer von älteren Fahrzeugen nicht in der Lage ein Fahrzeug der geforderten Art und Güte zu kaufen, um in den Genuss der Umweltprämie zu gelangen. Andererseits ist der Markt der älteren Kraftfahrzeuge durch die Abwrackprämie sehr klein geworden. Auch Preissteigerungen für Altfahrzeuge sind festzustellen. Der Geschädigte möchte sein Fahrzeug am liebsten behalten und es reparieren. Der Geschädigte bleibt auch durch den erlittenen Totalschaden Eigentümer seines Fahrzeuges, sofern er es vorher war. Er kann damit grundsätzlich nach Belieben verfahren und z. B. den von der Versicherung zu ersetzenden Wert des Fahrzeuges in eine Reparatur investieren, die wenigstens die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges wiederherstellen sollte und es dann weiternutzen. Die Versicherung wird aber den Restwert, also den Schrottwert, vom Fahrzeugwert abziehen. Unter bestimmten Voraussetzungen ist es aber auch möglich zu Lasten des Schädigers und dessen Versicherung das Fahrzeug wieder instand setzen zu lassen. Dies kann dann gelingen, wenn die zu erwartenden Reparatur-

kosten für das Fahrzeug dessen Wert um nicht mehr als 30 % übersteigen. Voraussetzung ist aber, dass die Reparatur vollständig und fachgerecht erfolgt. Maßstab ist dabei das Schadensgutachten des Kraftfahrzeugsachverständigen des Geschädigten, das den Wert des Fahrzeuges bestimmt, die Reparaturkosten kalkuliert hat und somit auch einen Wege zur Schadenshebung vorgibt. Mit einer Überprüfung der Reparatur seitens der Versicherung muss im Falle der sog. 130 %-Reparatur gerechnet werden.

Der Geschädigte, der diesen Weg einschlägt, muss sich allerdings gewahr sein, dass er den Willen haben muss, sein Fahrzeug zukünftig weiter zu benutzen und nicht plant, alsbald nach erfolgter Reparatur gewinnbringend zu veräußern. Die Rechtsprechung geht deshalb davon aus, dass ein Geschädigter, der diesen Weg der Schadensbehebung beschreitet, sein Fahrzeug für mindestens 6 Monate weiterhin nutzen muss. Geschieht dies nicht, drohen seitens der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung die dem Reparaturaufwand bezahlen musste, Rückforderungen.

Babett Reichardt, Rechtsanwältin  
Hofer Straße 75, 08527 Plauen  
Tel.: 03741/228016