

Verein für Geschichte und Heimatpflege Wickede (Ruhr) e.V.



Information für Heimatfreunde

Ausgabe Juni 1991 - Heft Nr. 17

Kleine Geschichte der Post

Von Boten, Postwagen und Wirtshäusern

Im Jahre 1990 feierte die Post ihr 500-jähriges Bestehen. Das ist auch für uns Anlaß, einen Blick in die Postgeschichte unseres Ortes zu werfen. Aber zunächst mal: Wie fing alles an?

Am Ende des 15. Jahrhunderts war Europa ein kranker Kontinent. Die Pest wütete in Stadt und Land. Tausende wurden dahingerafft und die Überlebenden sind auf der Flucht vor dieser schrecklichen Seuche. Auch Kaiser Maximilian I., Herrscher über das Habsburger Land, über Burgund und die Niederlande, wechselt seine Residenzen häufig. Er will wissen, was seine Untertanen bewegt, wie es ihnen geht und was sie denken. Er möchte Informationen bekommen um seine Politik entsprechend zu führen. - Ein Kurierdienst müßte eingerichtet werden!

Da wohnte in Italien, bei Bergamo, die Familie della Torre e Tassis. Sie hatte einen Kurierdienst für die römische Kurie betreut. Der Dienst war pünktlich und preiswert. Die Brüder Franz und Johannes ließen sich vom Kaiser anwerben und sie organisierten einen Postdienst, der den Kaiser auf schnellstem Weg mit Neuigkeiten belieferte.

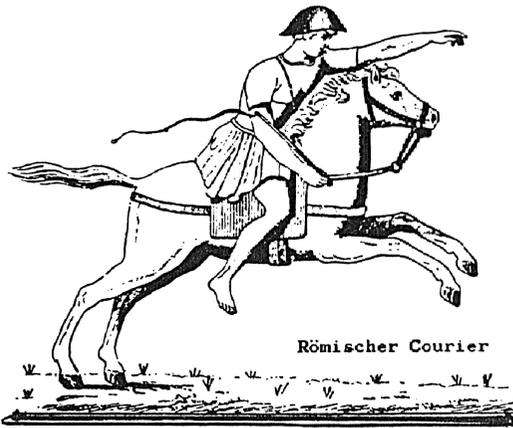
So schlug am 19. Januar 1490 in Innsbruck die Geburtsstunde der Post, als von dort ein reitender Bote in Richtung Mechelen in Belgien startete.



Ägyptischer Briefbote (1500 v. Chr.)

Fast 1200 km waren zu bewältigen und da jeder Bote um die 20 km forsch zu reiten hatte, konnte die Strecke in 6 Tagen zurückgelegt werden. Nun waren reitende Boten an sich nichts Neues. Von Bildern kennen wir ägyptische Briefboten und römische Kuriere. Hier waren aber erstmals regelmäßig zu bedienende Routen eingerichtet worden.

1595 wurde Leonhard von Taxis (ab 1650 war die Sippe als Thurn und Taxis bekannt) zum Reichsgeneralpostmeister ernannt. Er hatte das Reich mit einem Netz von Posttrouten überzogen, die regelmäßig bedient wurden. Briefe und Güter, jetzt regelmäßig befördert, schufen Verbindungen, die für die Gesellschaft von großem Nutzen wurden.



renspuren. Überfälle durch Räuber waren nicht selten. Achsenbrüche, durchgegangene Pferde, Irrfahrten bei Nacht und Nebel, schlechte Kost und verlauste Nachtlager in den Poststationen machten den Reisenden schwer zu schaffen.

Uns ist ein Dokument aus dem Jahre 1697 erhalten, welches so beginnt:

"Wir Friderich der Dritte, von Gottes Gnaden, Marggraf zu Brandenburg, des Heiligen Römischen Reichs Ertz-Kammerer und Chur-Fürst, in Preußen, zu Magdeburg, Cleve, Jülich, Berge, Stettin, Pommern..." usw. und dann bemängelt der Kurfürst, "daß fast an den meisten Orten niemand weder bequem logiret, noch weniger mit behöriger Nothdurfft an Futter und Mahl, vor billige Bezahlung versehen und accomodiret werden kan". Nach Meinung des Kurfürsten liegt das daran, daß die "Wirthe in denen Städten und die Krüger aufm Lande mit ihren Frauens zur Auffnehm und Bewirthing der Frembden sich entweder gar nicht anzusprechen, noch den Gästen gebührlich zu begegnen wissen... unhöflich tractieren... daß ihre ietzigen Häuser und Wohnungen gantz unsauber und durchgehends Eckelhafft, auch son-

Reisende gab es kaum. Das Reisen war zu teuer. Eine einfache Fahrt mit der Postkutsche von Berlin nach Hamburg kostete im 18. Jahrhundert 9 Thaler. Goethes Koch verdiente im Jahr 34 Thaler. So ist es kaum auszudenken, was Goethes berühmte Bildungsreise nach Italien damals gekostet haben mag. Bequem war das Reisen auch nicht, denn die Kutsche rumpelte ungefedert über ungepflasterte Straßen mit Schlaglöchern, Querrinnen und Kar-

sten nicht apiret seind..."
 Es gäbe auch allerhand Victu-
 alien und Nothdurfft an Le-
 bensmitteln im Lande, man
 müsse es nur herbeischaffen.
 Er, der Kurfürst, werde dafür
 sorgen, daß das jetzt anders
 würde, und Räte und Bediente
 überwachten seine Anordnungen.
 Wirtshäuser und Krüge seien
 in Entfernungen von 2 - 3
 Meilen (etwa 15 - 25 km) anzu-
 legen und sie sollten so ein-
 gerichtet sein, daß "zum we-
 nigsten in jedem sothanen
 Wirths-Hause zwey saubere und
 raumliche Stuben vor die Gä-
 ste ohne des Wirths seine"
 vorhanden seien, und zwar
 "als eine vor Vornehme und
 die andere vor Gemeine Leuthe."
 Dabei sollten "sonderlich die
 vor die Vornehmste Gäste ent-
 weder mit einem guten alle-
 zeit wohl ausgeschmierten
 tichten Ofen oder Kamin, so
 nicht rauchen, item mit
 einem Tische und Tecke drauf,
 nöthigen Stühlen und Schä-
 meln, zwey biß drey kleinen
 Reise-Bettstellen, auf jedem
 eine Maderatze mit einem Un-
 ter-Bette, nebst einem Pfühl
 und Haupt-Küßen, versehen
 seyn und allemahl parat ste-
 hen sollen". -

Unter II. heißt es: "Muß ein
 tüchtiger Stall, aufs wenig-
 ste vor 12. biß 18. Pferde
 angelegt, allein vor Reisen-



Reitender Bote (nach Albrecht Dürer)

de sauber und rein gehalten,
 und kein ander Vieh darin ge-
 bracht werden."

Unter III. ist zu lesen: "Hat
 der Wirth dahin zu sehen, daß
 er allezeit die Notdurfft an
 hart und rauch Futter, imglei-
 chen auch rein Stroh, zum La-
 ger vor die gemeinen Leuthe,
 im Vorrath habe."

Im IV. Abschnitt ist von den
 Speisen die Rede, die die Wir-
 te entsprechend der Jahreszeit
 für die Reisenden bereithal-
 ten sollten. "...wo sich Was-
 ser findet, allemahl ein gut
 Gerichte frische Fische und
 Krebse, imgleichen an geräu-
 cherten Fleische, guter fri-
 schen Butter, Käse, Heringen,
 Hünern, Tauben, frischen
 Eyern und dergleichen..."
 Die Speisen müssen "reinlich
 und sauber gekocht" zuberei-
 tet und wenn die Wirtin nicht

selbst kochen könne, solle eine tüchtige Magd ins Haus genommen werden. Ein "wolgeschmackter Trunk" müsse vorgeschetzt werden und "ein tüchtiger Keller" vorhanden sein. Vor dem Hause war ein Preistafelchen aufzuhängen. Die Gerichte kontrollierten streng. Es gab aber auch Steuer- und Lastenbefreiung für Wirte, die die Herrichtungskosten sonst nicht aufbringen konnten.



Trotz solcher Anordnungen kann man daran zweifeln, ob danach auch gehandelt wurde. Die Klagen über die Personenpost rissen nicht ab. Ein Reisender schrieb 1790: "Das Postwesen hat nichts Vorzügliches: vorse erste hat man offene Postwagen, wo man Schnee, Regen und Wind bey Tag und Nacht ausgesetzt ist, oft verstaten die Wege kein geschwindes Fortkommen, oft aber auch der Eigensinn der Postillone... die grob sind und langsam fahren,

wenn sie unterwegs nicht mit Brandtwein, Toback, Bier etc. frey gehalten werden..."

Nach langen Reisen in den engen und unbequemen Wagen sei man ein anderer Mensch geworden - so wird berichtet - wunderbarlich träge, gelähmt am ganzen Körper, die Augen eingefallen und die Füße geschwollen. Das Reisen in den Postwagen sei mit soviel Trübsalen verbunden, daß die Leute nach Ruhe seufzten, wenn sie das Wirtshaus sahen. Die Wirtshäuser seien aber so schlecht, daß man den Postwagen wieder angenehm empfände und anstatt sich dort zu erquicken, mit Heldenmut sich zur Weiterreise entschlosse.

Um 1750 sind die Postwagen auch schon bedeckt gewesen, hatten aber keine Federn, waren mehr für Lasten als für Personen gebaut, hatten keine Seitentüren und man mußte unter der Decke oder über die Deichsel in den Wagen kriechen. Im Wagen saß man dann auf primitiven Sitzbänken zwischen Paketen, Heringstonnen und sonstigem Frachtgut und manche Passagiere ließen vor Verzweiflung die Beine zur Seite des Wagens heraushängen.

Die hygienischen Verhältnis-

se in einer Poststation müssen im allgemeinen nicht gerade gut gewesen sein. In der damaligen Zeit wurde wohl nicht so besonders darauf geachtet, aber den Kaffee neben gebrauchten Waschschüsseln serviert zu bekommen, war manchen Reisenden nicht angenehm.

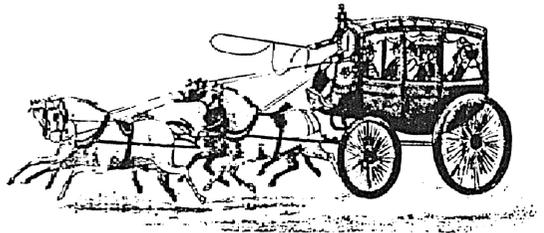
uns heute eigenartige Sprachform quälen. Aber die Postwagen wurden inzwischen viel benutzt. 1767 registrierte man in Berlin wöchentlich 37 abgehende Wagen.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann die innere Auflösung des Reiches und auch Macht und Gewinn der Familie von Thurn und Taxis schrumpften zusammen. Kaiser Franz II. legte 1806 die Kaiserkrone nieder. Der Generalpostmeister von Thurn und Taxis mußte seine Uniform ausziehen. ———



Mit Kaiser Maximilians I. Beurkundung des ersten offiziellen Post - Kurses durch Taxis, wurden die "Laufburschen" zu Post - Boten.

Am 30. November 1754 gab der König von Preußen, Friedrich II. (auch "der Große" genannt) ein Edikt heraus, welches zeigt, daß es schon damals Streit auf den Straßen gab. Harte Strafen wurden angedroht, wenn man der Post nicht Platz machte. Auf den folgenden Seiten drucken wir dieses Edikt ab und unsere Leser mögen sich mal selbst durch diese, für



Fortsetzung Seite 12

Renovirtes



Daß niemand

An denen ORDINAIREN
und EXTRA-Posten

und

denen damit Reisenden

so wenig

mit Schimpf-Worten, als auch Thätlichkeiten
und Pfändungen sich vergreiffen,

sendern

denenselben von den Privat-Fracht- und andern
verdingenen Fuhren,

so bald die

Postillions oder Extra-Post-Vorspanner
ins Post-Horn stoßen,

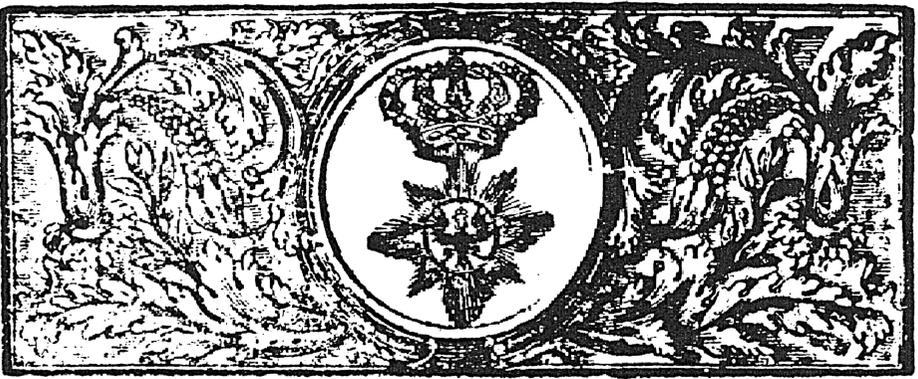
bey 20. bis 50. Rthlr. Straffe
ausgewichen werden solle.

Sub Dato Berlin, den 30. Novembr. 1754.

Königsberg,

gedruckt bey dem Königl. Preussischen Hof-Buchdrucker,
Johann Heinrich Hartung.

Preußisches Edikt über die Vorfahrt der Postwagen
aus dem Jahre 1754.



Sir Friderich, von
 Gottes Gnaden,
 König in Preussen, Marg-

graf zu Brandenburg, des Heil. Römischen
 Reichs Erz-Cämmerer und Churfürst, Souverainer
 und Oberster Herzog von Schlesien, Souverainer Prinz von Dra-
 nien, Neufchatel und Vallengin, wie auch der Graffschaft Glaz, in
 Geldern, zu Magdeburg, Cleve, Jülich, Berge, Stettin, Pommern,
 der Cassuben und Wenden, zu Mecklenburg und Crossen Herzog, Burg-
 graf zu ~~Brandenburg~~ ^{Mark} zu Halberstadt, Minden, Camin, Wenden,
 Schwerin, Raseburg, ~~in~~ ^{zu} Friesland und Meurs, Graf zu Hohenzol-
 lern, Ruppin, der ~~Mark~~ ^{Mark}, Ravensberg, Hohenstein, Tecklenburg,
 Schwerin, Lingen, Bühren und Lehrdam, Herr zu Ravenstein, der
 Lande Rostock, Stargard, Lauenburg, Bütom, Arlan und Breda u. u.
 Thun kund und setze hiemit jedermännlich zu wissen, daß, ob zwar
 in Unserer Post-Ordnung Cap. XI. §. I, ausdrücklich versehen, daß,
 gleichwie die Posten aller Orten ein besonderes Privilegium haben, auch
 in diesen Landen Königlich Livrée und Wapen führen, also denensel-
 ben der gebührende Respect bezeiget, und solche weder von jemand, wer
 der

der auch sey, auf- und angehalten, vielweniger gewaltthätig oder auch sonst ungebührlich gehandelt werden, diejenige aber, so sich eines oder des andern freventlicher Weise unternehmen, von Uns mit Exemplarischer Straffe beleet werden solten; ja, wann gleich von denen Posten jemanden zu nahe getreten, oder Schade zugefüget würde, derselbe sich dennoch nicht gelüsten lassen solle, die Posten zu pfänden, oder sich auf eine andere Weise an ihnen zu erhohlen, sondern solchenfalls bey Uns Selbst, oder Unserm General-Post-Amt, oder auch dem nechsten Post-Amt geklaget, und denen Klägern, wann ihre Klagen Grund und die Posten excediret haben, hinlängliche Satisfaktion verschaffet werden sollte; Hiernächst auch in dem Extra-Post-Reglement vom 8ten August 1712. §. XI. bereits verordnet worden, daß die Extra-Posten mit denen ordinairn Posten und Post-Kutschen einen gleichen Vorzug vor andern Reisenden haben, und deswegen die Post-Itemer denen Knechten oder Extra-Post-Vorspännern, welche sie mit einer Extra-Post abfertigen, wo nicht die Post-Livree, doch wenigstens ein Post Horn mitgeben sollen, dessen sie sich sowohl bey dem Ab- als Anfahren, imgleichen in den Städten und Dörffern, so sie passiren, als auch da ihnen andere Wagen begegnen, zu bedienen haben, damit selbige, auch die Fuhr- und Land-Leute und andere Reisende denenselben bey der in dem Edict vom 22ten Novembr. 1729. gesetzten Straffe von 20. bis 50. Rthlr., so oft dawieder gehandelt wird, aus dem Wege weichen mögen, so bald diejenige, so die Extra-Posten fahren, ins Horn stoßen. Die bisherige Erfahrung aber, und seit einiger Zeit bey Hofe öfters eingelauffene Klagen aber gezeigt, daß theils Bürger in denen Städten, theils Königl. Wächter und Bauern, wie auch die Edelleute und ihre Unterthanen, wann ihnen von denen ordinairn und Extra-Posten vermeintlich zu nahe getreten, und über unbestellte Aecker und Wiesen, oder auch wohl fundbahren Landwegen gefahren worden, oder solche ordinaire und Extra-Posten andern Privat- und Fracht verdungenen Fuhren nicht ausweichen wollen, sich unterfangen, mit Schimpfworten und Thätlichkeiten sich an denenselben zu vergreifen, oder dieselbe gar wohl zu pfänden, solches aber Unserer Allerhöchsten Intention und Willens-Meynung, nach welcher alle Unsere sowohl ordinaire als Extra-Posten inviolable seyn sollen, gänzlich zuwider ist, auch die Posten und Extra-Posten solchergestalt in ihren Lauf behindert und aufgehalten werden; Als befehlen und verordnen Wir durch dieses Edict, welches nicht nur an allen Unsern Post-Häusern öffentlich angeschlagen, sondern auch von Unsern Provinzial-Regierungen, Hof-Gerichten, Consistoriis, auch Krieger- und Domainen-Cammern gewöhnlicher massen, und auf dem Lande durch die Prediger von denen Canseln publiciret und bekannt gemacht werden soll, daß niemand, er sey auch, wer er wolle, bey Straffe der Karre, oder einer andern, welche Wir nach Beschaffenheit der Umstände

stände

stände zu determiniren Uns vorbehalten, sich unterstehen müsse, so wenig an denen ordinairen, als Extra-Posten und denen damit Reisenden, mit Schimpfworten oder Thätlichkeiten, auch Pfändungen sich zu vergreiffen, sondern wann von denen Postillionen oder Extra-Vorspannern denen Königl. oder Adlichen Pächtern, Gerichts-Obrigkeiten und Unterthanen über bestellte Aecker oder Wiesen zu geschlossenen Zeiten zum Schaden gefahren würde, sie solchen vermeinten Frevel der Postillionen, Extra-Vorspanner und Reisenden anfangs dem nächst belegenden Post-Amt anzeigen, oder falls dieses ihnen keine Justitz administrieren würde, solches weiter Unserm General-Post-Amt umständlich melden, und prompte auch unparthenische Justitz und Verschaffung zulänglicher Satisfaction und Schadloshaltung daseibst gewärtigen sollen; Wie nun solchergestalt überhaupt alle Privat-Fracht- und andere verdingene Fuhren und die damit Reisende denen ordinairen und Extra-Posten, wann die solche fahrende Postillions und Extra-Post-Vorspanner bey Zeiten, und damit die Fuhrleute und Reisende füglich ausweichen können, ins Post-Horn gestossen und geblasen, bey der vorhin bereits determinirten Straffe von 20. bis 50. Rthlr. unweigerlich ausweichen müssen; Also haben im Gegentheil auch die Postillions und Extra-Post-Fahrer sich des vorangezogenen Beneficii, zum Schaden der Königl. und Adlichen Unterthanen nicht zu mißbrauchen, auch wegen der Neben- und Feld-Bege, imgleichen ratione der unbestellten Aecker und Wiesen, sich nach dem Edict vom 2ten May 1730. genau zu achten, und vor Schaden zu hüten. Signatum Berlin, den 30. Novemb. 1754.

Eriderich.



G. A. Graf von Gotter.

Die napoleonischen Kriege waren vorbei und Preußen gab jetzt in unserer Heimat den Ton an. Die Post, neu organisiert, führte für die Reisenden 1826 Beschwerdebücher ein. Oberpostdirektor Dr. Kaspar Schäferhoff, Werl, weiß zu berichten, daß um die Mitte des vorigen Jahrhunderts Preisverzeichnisse für Speisen und Getränke in den Passagierstuben der Wirtshäuser auslagen und die Einrichtungen vervollständigt wurden. Studenten und Fähnriche beschwerten sich, daß es nur Kaffee und keinen Grog gäbe, während Pastoren und Mäßigkeitsvereine die Verabreichung geistiger Getränke scharf kritisierten. Das Original eines solchen Beschwerdebuches für die Passagierstube in Niedersfeld ist erhalten. Darin wird auf der ersten Seite amtlich gefordert, daß die Passagierstube anständig möbliert, reinlich gehalten und nach Erfordernis erleuchtet und erwärmt sein muß. Dann wird im einzelnen vorgeschrieben, wer sich in der Stube aufhalten darf und wie lange, was für die Reisenden bereitgehalten werden muß und zwar rechtzeitig, daß nicht vor Ende der Mahlzeit abgefahren werden darf und daß die von der Be-

hörde festgesetzten Preise unter keinem Vorwande überschritten werden dürfen.

Andererseits wird "von einem jeden Reisenden erwartet, daß er die Passagierstube und die darin befindlichen Meubel und Gerätschaften nicht muthwillig ruiniere oder beschmutze, die Achtung gegen weibliches Dienst-Personal nicht verletze und unpassender Bemerkungen...sich enthalte. Passagiere, welche die für Aufrechterhaltung des Anstandes, der Ordnung und der Sicherheit... verletzen, können von der ... Mit- oder Weiterreise ausgeschlossen werden. ..."

In der "Kleinen Postgeschichte" von Brigitta Weller sind noch Eintragungen aus dem Beschwerdebuch der Passagierstube in Menden ab dem Jahre 1838 aufgeführt: Falsche Berechnung der Gepäckkosten, Aufenthalt unterwegs, weil der Wagen durch einen Schmied instandgesetzt werden mußte, Wettfahrten zwischen Hauptwagen und Beiwagen, schlecht schließendes Fenster, das während der ganzen Fahrt festgehalten werden mußte, eingeschlafene Reisende wurden nicht geweckt und auf die Rückreise mitgenommen, zu frühes Abfahren, so daß Reisende zurückblieben und an-

deres mehr. Insgesamt gesehen aber waren die Beschwerden, auch über den Zustand der Passagierstuben, doch nicht eben zahlreich. Damals jedenfalls scheint den Reisenden der Zustand in den Stuben ausreichend gewesen zu sein. -



Kurbrandenburgische
Personenpost im 17. Jahrh.

Weiter schreibt Dr. Schäferhoff: Den Zweiflern an dem oft so unbeschreiblichen Zustand der Straßen und Wege aber seien hier noch einige Zitate gegeben, die ihnen ihre Bedenken doch wohl mindern können. So schreibt Baumbach in einem Gedicht "Aus der guten alten Zeit" (zitiert bei Fietze, Aus der Postkutschenzeit in Witten): "Auch war es sehr vergnüglich, wenn mit gewaltigem Krach in einem Hohlweg plötzlich der Wagen zusammenbrach. War nur das Rad gebrochen, so herrschte Fröhlichkeit, mitunter brachen auch Knochen, o gute, alte Zeit!" - Deutlicher schreibt es noch Benfer in seiner Schrift "Aus der Postgeschichte Hilchenbachs: "...Manchmal mußten noch Ochsen vor die vierspännige Postkutsche gespannt wer-

den, um weiterzukommen. Häufig kam es vor, daß es auch dann nicht weiterging. Dann mußten Postillione wie Reisende in Hilchenbach übernach-

ten, zum Leidwesen der Reisenden, zur heimlichen Freude aber der Gastwirte. Es war schon ein Wagnis zu jener Zeit, eine Reise mit der Postkutsche anzutreten. Fürsorgliche Leute bestellten vor Antritt der Reise ihr Haus und ließen sich in der Kirche die Sakramente reichen."

Es wird auch berichtet, daß die Postkutsche manchmal verspätet ankam, da erboste Bauern den Postillion verprügelt hatten, weil er, anstatt auf dem Weg oder der Straße, über die Äcker gefahren war. (Das ging offenbar besser!). Nun war den Postillionen zwar gestattet, auch über unbestellte Äcker zu fahren, manchmal scheinen sie es aber nicht so genau genommen zu haben und auch über bestellte Äcker gefahren zu sein. Kein Wunder

also, wenn sie von den Bauern dafür zwischen die Fäuste genommen wurden.

Im Übrigen hatten die Postillione immer "Vorfahrt". Wenn sie ins Horn stießen, mußten alle anderen Fahrzeuge entweder ausweichen oder anhalten, Tore, Schlagbäume und Barrieren mußten geöffnet werden. Es mag also sein, daß ein Postillion dem Förstertöchterlein im Walde mal ein Stückchen blies. In erster Linie dienten die Posthörner (in Preußen waren es Trompeten) aber dazu, den Abgang und die Annäherung der verschiedenen Postwagen anzukündigen. Es gab verschiedene Signale für Personenposten, für Beiwagen und für ihre Anzahl. Der Postillion mußte die Signale genau kennen und wurde darin laufend überprüft. Wer besonders gut blies, erhielt eine Ehrentrompete, zum Beispiel 1833 der Postillion Blume in Iserlohn und 1851 und 1852 Potthof und Frohnes in Werl. Für gute Pferdepflege gab es die Ehrenpeitsche. - Ein Postillion, der ohne sein Horn angetroffen wurde, erhielt 15 Silbergroschen Strafe. (Zum Vergleich: Ein Arbeiter hatte damals einen Tagelohn von 10 - 15 Silbergroschen).

Soweit die Mitteilungen von Dr. Schäferhoff. ———

Brigitta Weller schreibt in ihrer "Kleinen Postgeschichte", daß dem Gendarm, der so einen Übeltäter anzeigte, eine hohe Prämie gewiß war. Die von den Preußen eingestellten Schirrmeister - später Condukteure genannt - müssen wohl oft auch ein Auge zuge-drückt haben und Reisende, Briefe und Poststücke umsonst befördert haben, denn in einem Erlaß vom 24. 4. 1817 des General-Postamtes hieß es: "Es ist mit Mißfallen wahrgenommen worden, daß Schirrmeister, ihrem Eide und Dienst-Instruktionen gerade entgegen, sich nur zu häufig erlauben, uneingeschriebene Personen sowohl als Briefe und Paquete, heimlich mit der Post befördern. Ein solches Vergehen verdient härteste Bestrafung." Die Mehrzahl der Postillione war zuverlässig und ehrlich. Viele wurden nach 10 - 15-jähriger Dienstzeit ausgezeichnet. ———

Die letzte Personenpost verkehrte in unserem Bezirk zwischen Bödefeld und Bestwig. Sie wurde am 1. April 1925 aufgehoben. ———

Posthornsignale

für Personenposten



für die Zahl der Beiwagen.



Nur bei der Ankunft wurde die Zahl der Beiwagen angedeutet.

Wer es im Trompetenblasen besonders weit gebracht hatte, unterhielt das Publikum auch mal mit einem Ständchen. So war ein beliebtes Stück das

„Herbstlied der Postillione“

Horcht auf! horcht auf! die Post kommt an,
Es tönet das Signal,
Rasch aufgeschirrt, nur frisch heran
Kam'raden allzumal!
Die Zeit eilt nur zu schnell dahin,
Versäumniß bringt uns nie Gewinn.
Trara! Trara! Trara!

Hört, wie der Sturm so furchtbar braust,
In rabenschwarzer Nacht;
Ob Schnee und Regen uns umsaust
An uns wird nicht gedacht.
Fast Alles ruht im Kämmerlein,
Wir aber blasen munter d'rein:
Trara! Trara! Trara!

Uns dauert nur das arme Thier –
Die Wege werden schlecht;
Doch darnach fragt kein Passagier,
Zu spät – ist niemals recht.
Und auf der nächsten Station
Heißt's: Hier ist Trinkgeld, Postillion!
Trara! Trara! Trara!

Die Pflicht ist schwer, doch guter Lohn
Versüßt das Ungemach;
Wir blasen Wind und Wetter Hohn,
Vergessen Bett und Dach!
Ohn' Mühen ist ja kein Beruf,
Wir preisen, der die Posten schuf:
Trara! Trara! Trara!

Nur frisch, so lang es gehen will,
Der strengen Pflicht gehorcht!
Denn – stehen einst die Kräfte still,
Ist ja für uns gesorgt.
Nicht immer stürmt es auf uns ein,
Es giebt auch wieder Sonnenschein.
Trara! Trara! Trara!“

Aus "Kleine Postgeschichte"

von Brigitta Weller

Poststation Wimbern 1816—1870

Die Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte e.V. gibt die "Postgeschichtlichen Blätter" heraus. In der Nr. 21 der Bezirksgruppe Dortmund vom April 1962 schreibt H. Breithaupt, Dortmund:

"In der vorpreußischen Zeit, als Wimbern, im Herzogtum Westphalen gelegen, bis 1802 kurkölnisch und anschließend bis 1816 großherzoglich hessisch war, ist der Name Wimbern in den uns bekannten postgeschichtlichen Unterlagen nicht genannt, obwohl die 1793 eingerichtete Fahrpost und vorher Couriere von Werl nach Arnsberg und zurück sicherlich den Weg über Wimbern nahmen und auch die großherzoglich hessische Reitpost von Arnsberg nach Iserlohn durch Wimbern geführt wurde. Nach einer im Jahre 1894 von Josef Bering, Besitzer des Beringhofes, niedergeschriebenen Chronik sollen vor 1816 schon bei Schlünder am Graben reitende Boten gewesen sein... Die hölzerne Brücke bei Wickede war von den Erbsälzern der Stadt Werl gebaut, die ihr Salz auch südlich der Ruhr absetzen wollten. Die Straße von Werl über Wickede nach Menden, die auf ihrer ganzen Ausdehnung innerhalb des Herzogthums verlief, wurde auch viel als Durchgangsstraße benutzt. in den

uns erhaltenen und bisher bekannten Karten und Almanachs mit Angaben über die damaligen Postverhältnisse ist Wimbern erst ab 1825 als Post-Expedition mit Pferdewechsel verzeichnet.

Da füllt nun die Chronik der Familie Schlünder eine Lücke aus und bringt durch die Wiedergabe der alten Verträge usw. uns auch Kenntnis über die Verfahrensweisen der damaligen Zeit. Der aus der Geschichte der Oberpostdirektion Arnsberg als preußischer Organisations-Commisar für den Bereich des damaligen Postamts Arnsberg, umfassend das ehemalige Herzogthum Westfalen und die Grafschaften Wittgenstein, eingesetzte Postsecretair Duesberg (hier als Hauptmann Duisberg erscheinend) schließt am 15. 8. 1816 mit Herrn Christoph Schlünder auf dem Graben einen Vertrag, nach dem der Letztgenannte "die Posthalterey als Mittelstation zwischen Arnsberg, Soest und Iserlohn übernimmt und sich verbindlich macht, alle diese Stati-

onen betreffenden Extrapo-
 sten, Stafetten und Couriere,
 welche bei ihm wechseln,
 schleunigst und höchstens
 nach Ablauf einer Stunde
 weiter zu befördern. Dersel-
 be ist daher gehalten, eine
 hinreichende Anzahl Pferde
 und Wagen anzuschaffen und
 sich an die nachgesetzte Ex-
 traposttaxe vorläufig... zu
 binden." Mit dem 6. August,
 also rückwirkend, trat der
 Vertrag schon in Wirksamkeit.
 Danach waren mündliche Ver-
 einbarungen vorausgegangen,
 und der Verkehr lief schon.
 Dieser Vertrag mußte dem
 "hochpreislichen General Post
 Amt in Berlin" zur Genehmi-
 gung vorgelegt werden.

Die Extraposttaxe war wie
 folgt festgesetzt:

1. für ein Extrapost Pferd
 Reuten oder Fahren per
 Station 2 f 40
2. für ein Courier Pferd
 zum Reuten oder Fahren
 per Station 2 f 30
3. für ein Estafette Pferd
 per Station 1 f 30
4. Trinkgeld für den eine
 Estafette reutenden Po-
 stillon per Station 0 f 8
5. Trinkgeld für den eine
 Extrapost oder Courier
 reutenden oder fahrenden

- Postillon per
 Station 0 f 45
6. für eine bedeckte oder un-
 bedeckte Chaise per
 Station 1 f 00
 7. Schmiergeld ohne Rücksicht
 auf die Stations
 Entfernung 0 f 12

Anmerkung: 1 Gulden = 60 Kreuzer
 f = Bezeichnung für Gul-
 den (Florenus)

Bestimmung der Stations Ent-
 fernung.

Vom Graben nach Arnsberg 2 3/4
 Meilen oder eine Station

Vom Graben nach Soest 3 Meilen
 oder eine Station"

Die Währung war danach Gulden
 und Kreuzer.

Waren hiernach zunächst nur
 Extraposten, Couriere und Esta-
 fetten durch die Posthalterei
 Wimbern zu versorgen gewesen,
 so änderte sich dies schon zu
 Beginn des Jahres 1818. Am
 27. 2. 1818 wurde zwischen
 Herrn Duesberg und Herrn
 Schlünder ein Contract "wohl-
 bedächtig und verabredet ge-
 schlossen", nach dem Herr
 Schlünder die wöchentlich 2
 Mal verkehrende Postfahrt zwi-
 schen Arnsberg und Wimbern
 dergestalt übernahm, "daß der-
 selbe den ordinairn Postwagen
 von Wimbern nach Arnsberg und
 wieder zurück bringen, und

Zu wissen sey hiermit: daß, bis auf eingegangene Genehmigung eines Hochpreklichen General-Post-Amtes, zwischen dem Königlich Post-Amte zu *Arnberg* an einem, und dem *Christoph Rhlinder* zu *Wimbern* am andern Theile, nachstehender Post-Fuhr-Contract wohlbedächtigt verabredet und geschlossen worden:

Es übernimmt

der *Rhlinder* **1.** die Postfahrt zwischen hier und *Wimbern* dergestalt: daß derselbe den ordinären Postwagen wöchentlich *zweimal* an den vorgeschriebenen Post-Tagen von *Wimbern* nach *Arnberg* und _____ und _____ wieder zurück von _____ nach _____ bringen, und sowohl die Hin- und Zurückfahrt jedesmal, in den, im Stundenzettel vorgeschriebenen Stunden zu verrichten sich anheischig macht. Auch verbindet sich derselbe, die Besorgung der vorkommenden Extra-Posten, Couriers und Estafetten, desgleichen der Nebenwagen, nach dem vorgeschriebenen Reglement, zu übernehmen.

2.

Da die Bespannung dieser Post Etatsmäßig auf *zwei* Pferde bestimmt ist; so wird die ordinaire Ladung derselben hiemit auf *2000* Pfunde festgesetzt. Wenn aber die vorkommende Fracht den obigen Satz übersteigt; so soll von 50 Pfund an, bis auf 500 Pfund, ein Beispferd, und nach Uebersteigung der 500 Pfund, von 50 Pfund mehr an bis 1000 Pfund, ein Nebenwagen u. s. w. gegeben werden; wobei zugleich, um alle Irrungen wegen der Passagiers zu vermeiden, hiemit festgesetzt wird, daß:

eine für voll bezahlende Person zu *170* Pfund, nemlich: die Person zu *120* Pfund, und der Coffer zu *50* Pfund; dahingegen, eine Person ohne Coffer oder halbe Fracht zu *120* Pfund, mit Inbegriff eines Handpäckleins oder Mantelsackes, nicht minder der Schirmmeister zu *120* Pfund und die auf dem Wagen sich befindende Postlade zu *30* Pfund angenommen werden soll.

Macht sich der *Rhlinder* **3.** verbindlich, seine Postillone und Postknechte, jedesmal, so oft er Veränderung damit vornehmen will, dem Königlich Post-Amte zur Bereidigung zu stellen, und keinen unvereideten oder Cantonspflichtigen Knecht, welcher letztere der Cantons-Commission oder dem nächsten Mitgliede derselben jedesmal angezeigt werden muß, wenigstens niemals ohne Vorwissen des Post-Amtes, zum Königlich Postdienste zuzulassen; wie denn derselbe auch für allen, durch seine Leute, dem Königlich Post-Interesse etwa zugefügten Schaden und Nachtheil, oder von ihnen begangene Post-Defraudationen, als

Verlust oder Beschädigung der Poststücke, Mitnehmung unelingschriebener Personen, Sachen und Briefe, und verursachte Versäumnisse in Beobachtung der vorgeschriebenen Stunden, selbst hastet und eusetzet, und zu dem Ende dem Königl. Post-Amte eine besondere Caution, mittelst gerichtlicher Verschreibung von auf 500 Rthlr. hoch bestellt hat.

Unter diesen vorbemel deten Bedingungen wird

4.
der *p. Schindler* wie hiermit geschlehet, zum *Postfactum* angekommen. Für die im S. I. bestimmte Postfahrt, erhält derselbe an festgesetztem Gehalt jährlich 400 Rthlr. schreibe *Hier Günther* *Hilber* in vierteljährlichen (monatlichen) Ratis, nach Abzug eines halben pro Cent, oder 12 gGr. von 100 Rthlr. zur Postillon-Armen-Casse, auch alle Jahr einen Post-Röck nebst Leidsbinde und Hornschnur, und alle vier Jahr ein Posthorn; ~~desgleichen soll ihm alle Jahr eine neue Post-Einfache, oder an deren Stelle, der Statensmäßige Preis mit~~ verabreicht werden.

5.
Wenn die Fracht des ordnairen Postwagens, die im 2. S. bestimmte Pfundenzahl übersteigt, und der Fall der erforderlichen Beispferde eintritt, so soll ein Beispferd mit 8 gGr. pro Meile vergütet werden. Sollte aber ein Nebenwagen erforderlich seyn; so wird die Bezahlung eines jeden Pferdes auch mit 8 gGr. pro Meile geschehen.

6. *monatlich*
Dieser Contract ist auf ~~1 Jahr~~ nach einander folgende Jahre geschlossen, und hat vom ~~1. Jan. 1818~~ *1. Jan. 1818* bis ~~31. Dec. 1818~~ *31. Dec. 1818* seine Gültigkeit; es soll auch derselbe, wenn der eine oder der andere Theil, in halbes Jahr vor dessen Ablauf (als welche Frist hiermit ausdrücklich festgesetzt wird) nicht kündiget, auf fernere Jahre seine Kraft behalten, und stillschweigend verlängert werden. Sollte jedoch der *p. Schindler* in diesem Contract übernommenen Verbindlichkeiten während dessen Dauer, ganz oder zum Theil, nicht nachkommen; so bedingt sich das Post-Amte zu *Arabis* hiermit ausdrücklich, ihn entweder mit Nachdruck durch die schleunigsten Exekutionsmittel dazu anzuhalten, oder die Posten auf seine Gefahr und Kosten fortschaffen zu lassen, oder ihn seines Contracts sofort zu entsetzen, und soll die Wahl dieser Mittel lediglich und allein von dem Post-Amte abhängen, welches seine Handlungen in dieser Rücksicht hlos und allein dem General-Post-Amte zu verantworten hat. Wenn der *p. Schindler* im Lauf des Contracts mit Tode abgethet; so hängt es von dem eignen Ermessen des Post-Amtes, unter Genehmigung des Hochprellischen Generals

Post-Amts ab, ob dasselbe den Erben des *Schlumberger* besagte Post-
fahrt bis zum Ablauf des Contracts überlassen, oder selbigen aufkündigen will;
besagten Erben liegt aber die Verbindlichkeit ob, den Contract fortzustellen; jedoch
können sie nach vorhergehender halbjährigen Aufkündigung davon entbunden werden.

Diese von dem *Schlumberger* übernommene Postfahrt darf übrigens ohne
Vorwissen und Genehmigung des General-Post-Amts an Niemanden, bei Ver-
meidung der in der Cours-Ordre vom 19. Februar 1790. und den Circularien vom
7. November 1803. und 2. Februar 1805. bestimmten Strafen, in Pacht
überlassen werden.

8.

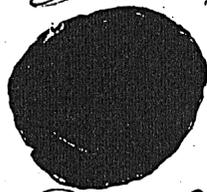
Endlich entsagen beide Contrahenten, allen diesem Contract etwa zuwider-
laufenden Ausflüchten und Rechtsbehelfen, sie haben Namen wie sie wollen, beson-
ders der Ausflucht der Verletzung über, oder unter der Hälfte, wie auch der ge-
meinen Rechtsregel, daß eine allgemeine Verzicht nicht binde, wenn nicht eine Er-
zählung aller einzelnen Theile derselben vorhergegangen sey, hiemit ausdrücklich
und wohlbedächtig.

Urkundlich ist gegenwärtiger Contract doppelt gleichlautend ausgefertigt,
und von beiden Theilen, mit Zuziehung zweier Zeugen, unterschrieben und besiegelt
worden.

So geschehen *Arnberg d. 24^{ten} Februar 1818.*



Arnberg



Schlumberger

Haffmeister als Zeugn. Trigel als Zeugn.

sowohl die Hin- und Rückfahrt jedesmal in den im Stundenzettel vorgeschriebenen Stunden zu verrichten sich anheischig macht..." Interessant ist der 2. Absatz dieses Contracts, den wir daher vollständig wiedergeben.

"Da die Bespannung dieser Post Etatsmäßig auf vier Pferde bestimmt ist, so wird die ordinaire Ladung derselben hiermit auf 2000 Pfund festgesetzt. Aber wenn die vorkommende Fracht den obigen Satz übersteigt, so soll von 50 Pfund an bis auf 500 Pfund ein Beipferd, und nach Übersteigen der 500 Pfund von 50 Pfund an mehr bis 1000 Pfund, ein Nebenwagen usw. gegeben werden; wobei zugleich, um alle Irrungen wegen der Passagiere zu vermeiden hiermit festgesetzt wird:

daß eine voll zu bezahlende Person zu 170 Pfund, nemlich die Person zu 120 Pfund, und der Coffer zu 50 Pfund; dahingegen eine Person ohne Coffer oder die halbe Fracht zu 120 Pfund, mit inbegriff eines Handpäckleins oder Mantelsackes, nicht minder der Schirrmeister zu 120 Pfund und die auf dem Wagen sich befindende Postlade zu 30 Pfund angenommen werden soll."

Die Reisenden waren danach zu jener Zeit noch nicht so gewichtig wie heute.

In den weiteren Absätzen wird u. a. die Einstellung der Postillone behandelt, die 17 Jahre alt und des Reiten und Fahrens kundig sein mußten. Vor ihrer Beschäftigung mußten sie dem Postamt Arnsberg vorgestellt und vereidet werden. Zur Sicherheit mußte eine "caution von 500 Rthr hoch bestellt werden". Für diese Postfahrt erhielt der Posthalter 400 Rthlr jährlich dazu für ein Beipferd pro Meile 8 g G (gute Groschen). Unter Bezugnahme auf die Cours-Ordre vom 19. Februar 1790 und den Circularien vom 7. November 1803 und 2. Februar 1805 war dem Schlünder unter Androhung von darin festgesetzten Strafen verboten, die übernommene Postfahrt in Afterpacht zu geben. Das Königliche General Post Amt in Berlin genehmigte diesen "vom 1. Januar 1818 anstehenden Vertrag", womit wir nun einwandfrei wissen, daß diese sicherlich an gleichartige Postfahrten zwischen Soest-Wimbern und Iserlohn-Wimbern anschließende regelmäßige Postfahrt nach dem Regierungssitz in Arnsberg ab 1. 1. 1818 verkehrte.

Ab 1. 1. 1819 verkehrte von Arnsberg über Brilon nach "Scherwede" eine fahrende Post, die über Kassel in 6 Tagen eine Verbindung nach Berlin vermittelte. Am 1. 7. 1823 nahm diese vierspännig fahrende Postverbindung lt. Bekanntmachung im Amtsblatt der Regierung Arnsberg ihren Weg von Berlin über Potsdam, Magdeburg, Quedlinburg, Nordhausen, Cassel, Arolsen, Bredelar, Brilon, Meschede, Arnsberg, Wimbern, Iserlohn, Hagen, Schwelm, Elberfeld und Solingen nach Cöln.

Der erste Posthalter auf dem Graben Severin Christoph Schlünder starb am 2. 8. 1820. Nachfolger wurde sein Sohn Nikolaus Georg Christoph. Dieser war ein unternehmender Mann. Schon in den Jahren 1821/22 baute er auf Anregung des Postamts Arnsberg das für damalige Zeiten und auch heute noch sehr stattliche und geräumige Posthaus mit Pferdeställen und einer Wagenremise für die Postwagen an der Straßenkreuzung Werl-Wickede-Wimbern, Arnsberg-Wimbern-Wickede, weil das alte Bauernhaus am Graben den Anforderungen des Postverkehrs nicht mehr entsprach, und die

Poststation bei dem zunehmenden Verkehr an der genannten Straßengabel in Wimbern liegen mußte. Der Verkehrszuwachs ließ nicht lange auf sich warten, denn am 1. 4. 1823 wurde in Wimbern eine Post-Expedition eingerichtet. Post-Expeditieur wurde der Posthalter Christoph Schlünder. Seine Anstellungsurkunde unterzeichnete "Seiner Königlichen Majestät von Preußen verordneter General-Postmeister und Chef des gesamten Postwesens"

N a g l e r am 30. Juli 1823 in Frankfurt a. M. persönlich.

Die Posthaltereien waren damals gute Einnahmequellen, und jeder Posthalter war darauf bedacht, die Extraposten möglichst weit zu fahren. In den folgenden Jahren muß es dabei zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den benachbarten Posthaltern gekommen sein, so daß der für Westfalen zuständige Postinspector Horn sich einschalten mußte. Unterm 25. 4. 1825 teilt er Herrn Schlünder mit, daß für den Pferdewechsel bei den durch Wimbern und Werl passierenden Extraposten nach seinem Vorschlag das "hochpreißliche General Post Amt" folgende Regelung festgesetzt hatte: Der Posthalter Schneider in Soest konnte

Extraposten nach Iserlohn wie bisher geschehen über Werl hinaus befördern; dem Posthalter Weißpfennig in Iserlohn war auferlegt, die nach Soest vorkommenden Extraposten nicht weiter als bis Wimbern zu fahren, und dem Posthalter Brune in Werl dagegen die Berechtigung belassen, alle nach Arnberg und Iserlohn vorkommenden Extraposten nach wie vor über Wimbern hinweg zu befördern.

Bei diesen teilweise sehr langen Fahrten ohne Pferdewechsel scheinen jedoch Verzögerungen vorgekommen zu sein, denn im folgenden Jahre schon wurde durch das General Post Amt selbst festgesetzt, "daß bei Reisen der Höchsten Mitglieder des Königlichen Hauses auch auf der Station von Werl nach Iserlohn in Wimbern ein Pferdewechsel stattfinden soll". Mit den vermehrten Einrichten von Schnellposten verkehrten auch solche auf dem schon näher beschriebenen Postcours Berlin-Cöln. Die Aufenthalte waren überall nur sehr kurz, in Wimbern waren zum Einnehmen des "Caffe" nur 5 Minuten vorgeesehen. Als nun im Jahre 1833 diese Schnellpost 5 Stunden später von Cöln abfuhr und

damit in Wimbern nicht mehr früh, sondern zwischen 11 und 12 Uhr eintraf, stellte der Königliche Post-Expediteur und Posthalter Schlünder an den Königlichen Oberpostdirektor, Herrn Rehfeld, in Cöln, den Antrag, den Aufenthalt in Wimbern nunmehr zur Einnahme des zweiten Frühstückes auf 10 Minuten zu erhöhen. Dies lehnte jedoch der anscheinend dafür zuständige Postinspektor Herz in Halberstadt ab, weil "bei der Beschleunigung, die der Zeit der Schnellpost bei dem späten Abgang von Cölln bedingt, der Aufenthalt in Wimbern auf 5 Minuten beschränkt seyn muß". Ganz planmäßig scheinen die Schnellposten damals trotzdem nicht gefahren zu sein, denn nach vorliegenden weiteren Schriften waren die Anschlußposten nach Ankunft der Berliner Schnellposten in Wimbern verschiedentlich schon weitergefahren, so daß u. U. durch besondere Fahrten die Reisenden nach Werl gebracht werden mußten. Wenn keine Reisenden vorhanden waren, mußte die Post dann nach Werl "per Estafette" befördert werden.

Aus dem Jahre 1838 haben wir noch ein Verzeichnis der an-

Nachdem

seiner Königlichen Majestät von Preussen xx.

geruhet haben,

den Christoph Schlünder

unter dem mittel Befehl vom 21 März 1850, ihn bekannt gemachten Bedingungen, zu denen folgt, täglich den deutschen postmännlichen Briefträger, zum Post-Expeditoren in Winkeln zusammen zu laden, so wird darüber in gedachten Schriftsatz, mit Genehmigung und die den Namen der Staat nach dem allgemeinen Landtage, seit d. 10. Sept. 1850, und seit d. 10. Sept. 1850, folgenden allgemeinen Abgabe der abgelegten Briefträger, so wie mit Genehmigung und die abgelegten Briefträger und den abgelegten Briefträger, somit bestätigt, und ihn für die Abgabe der Briefträger, nach dem bestimmten Befehl, vom 1. April 1850, mit dem Namen seinen Abstellung aus, seine Befehl vom 10. Sept. und Preispis Briefträger, in monatlichen Daten auf dem Posthof in Leipzig gestan, warfen.

— Landtage für, den 10. Juli 1850. —

(eingepprägtes) Siegel

seiner Königlichen Majestät von Preussen verordneter General-Postmeister und Chef des gesammten Postwesens. Nagler

Bestallung.

— Nachdem —

seine königliche Majestät von Preußen etc. etc.

— geruhet haben —

— den Christoph Schlünder —

unter den mittelst Verhandlung vom 31. März 1823 ihm bekannt gemachten Bedingungen zu denen hauptsächlich der Vorbehalt sechsmonatlicher Kündigung gehört, zum Post-Expeditieur in Wimbern annehmen zu lassen, so wird derselbe in gedachter Eigenschaft, mit Verweisung auf die den Dienern des Staats nach dem allgemeinen Landrechte, Theil II Tit. 10 § 85-113 und Tit. 20 Abschnitt 7., zustehenden allgemeinen Rechte und obliegenden Amtspflichten, so wie mit Bezugnahme auch die abgedachten Bedingungen und den abgelegten Dienst, hiermit bestätigt, und ihm für die Verrichtung der mit seiner Stelle verbundenen Geschäfte vom 1. April 1823, ab dem Termin Seiner Anstellung an, eine Besoldung von Sechs und Dreißig Thalern jährlich, in monatlichen Raten aus der Postkasse in Arnberg zahlbar, verheißen.

Frankfurt a/M, den 30 ten Juli 1833

Seiner königlichen Majestät von Preußen verordneter
General-Postmeister und Chef des gesammten Postwesens

NAGLER

Bestallung

Anmerkung: Vorstehend der Text der Urkunde, mit der Christoph Schlünder zum " Post-Expeditieur in Wimbern " ernannt wurde. Aus der schlecht lesbaren Fotokopie der Ernennungsurkunde ist vorstehender Text erstellt worden. Hingewiesen werden muß auch, daß H. Breithaupt, Dortmund in "Postgeschichtliche Blätter" Nr. 21 vom April 1962 schreibt, die Urkunde sei am 30. Juli 1823 von General-Postmeister Nagler in Frankfurt a/M unterzeichnet worden. Wir meinen aber, es hieße eindeutig " 1833 ". Nagler war von 1823 - 1846 Generalpostmeister und ab 1836 Staatsminister.

kommenden und abgehenden Posten des Postamts Arnsberg. Danach verkehrten über Wimbern wöchentlich zweimal Schnellposten in jeder Richtung zwischen Berlin und Cölln, desgleichen von und nach Hagen sowie nach und von Münster über Werl-Hamm; ferner eine Fahrpost wöchentlich auch zweimal von Berlin nach Cölln und in umgekehrter Richtung. Zu jener Zeit verkehrte auf der Straße zwischen Arnsberg und Soest über Drüggelte a. d. Möhne wöchentlich auch zweimal eine Fahrpost.

Am 23. 11. 1839 starb Christoph Schlünder, seine Witwe, Margarethe geb. Becker, wurde seine Nachfolgerin in den Postfuhrgeschäften. Ihr Vater war Pferdearzt und seit 1793 Postwärter in Rietberg. 1836 ist für Rietberg eine Post-Exped beim Postamt Lippstadt nachgewiesen und 1846 beim Postamt Paderborn. Beide Male heißt der PostExpediteur noch Becker. Nach der Eheschließung im Jahre 1822 soll die junge Frau nach mündlicher Überlieferung hoch zu Roß auf dem Schlünderhof eingezogen sein. Das von ihr erhaltene Bild zeigt eine schöne Frau, eine Persönlichkeit voll Tatkraft und Güte. Die Posthalterei bewirtschaftete sie mit

Unterstützung von Geschwistern ihres verstorbenen Gatten, dazu die sehr umfangreiche Landwirtschaft und die Gastwirtschaft. In jener Zeit wird die Gastwirtschaft in einem Tagebuch lobend erwähnt: Eine junge Gutsbesitzerstochter reiste im Jahre 1843 mit ihren Eltern von Pommern nach Frankreich. Über diese Reise hat sie ein Tagebuch geführt. Man war von Stettin über Berlin nach Braunschweig mit der da schon verkehrenden Eisenbahn gefahren. Von Braunschweig aus wurde der dahin vorausgeschickte Reisewagen benutzt. Am 13. 10. kam sie von Geseke über Soest, wo im König von Preußen (Overweg) "à table d'hôtes" gegessen wurde, nach Wimbern. "Um 6 Uhr kamen wir hier an und sind hier auf einer Poststation und Gasthof zugleich. Es gefällt mir hier aber sehr gut, das Haus liegt so einzeln ländlich, daß es mir ganz gemütlich vorkommt." Die nächste Station war in Schwelm. Man brauchte damit zum Durchqueren des Regierungsbezirks Arnsberg auf diesem Wege von Ost nach West ganze 2 Tage. Einige Jahre nach dem Tode seines Vaters übernahm sein Sohn Christian im Alter von



Haus Schlünder am Graben



**Alte Poststation in Wimbern an der Straße
Wimbern - Arnsberg, Wimbern - Menden
Wimbern - Wickede, Werl.**

20 Jahren - um 1845 - die Postexpedition. In der Geschichte der Oberpostdirektion Arnberg ist ein Verzeichnis der "Königlichen Post-Anstalten 1846" wiedergegeben. Es handelt sich um einen Auszug aus einem Almanach für das Jahr 1846. Unter Postamt Arnberg ist dafür Wimbern Schlünder sen. als Post-Expeditieur aufgeführt, dazu Schlünder jun. und Wellie als Post-Exp-Gehülfen, sowie Wwe Schlünder als Posthalterin. Dies läßt vermuten, daß die Post-Expedition damals dem Bruder Fritz des verstorbenen Christoph Schlünder übertragen war, der schon zu Lebzeiten seinen Bruder in den Postdienstgeschäften unterstützt hatte. Die oben aus der Chronik übernommene Angabe, daß die Post-Expedition im Jahre 1845 an Christian Schlünder übertragen wurde, kann aber trotzdem zutreffend sein. Die Unterlagen für die Almanachs usw. wurden stets 1/2 Jahr und früher vor dem Erscheinen eingeholt, so daß die Übertragung noch im Jahre 1845 entgegen der abweichenden Angabe im Almanach möglich ist.

Über die Verhältnisse bei der Post-Expedition in Wimbern im Jahre 1850 gibt die erhal-

tene Rechnung der Ober-Post-Kasse der Ober-Post-Direction Arnberg, dem ersten Jahre ihres Bestehens, Auskunft. Bis dahin hatte die Post-Expedition dem Postamt Arnberg unterstanden, mit dem sie über die Einnahmen und Ausgaben abrechnete. Nur die Postämter rechneten bis Ende 1849 mit dem General Post Amt in Berlin ab. Nunmehr war die Post-Expedition selbständig und unabhängig von dem PA Arnberg geworden; sie unterstand unmittelbar der neu gebildeten Ober-Post-Direction und rechnete unmittelbar mit deren Ober-Post-Kasse ab. Als Posthalter ist nur "Schlünder" angegeben, obwohl, wie wir aus der Chronik zuverlässig wissen, Witwe Margarethe Schlünder Posthalterin war. Durch Wimbern fuhren nur noch Personenposten. Diese hatten die Schnellposten abgelöst und beförderten neben den Reisenden auch Postgüter. Die Teil-Postcourse Wimbern-Iserlohn und Wimbern-Werl wurden nach mehrfachen Änderungen im Laufe des Jahres durch die Posthalterei Wimbern zweimal täglich gefahren, Wimbern-Arnberg dagegen nur einmal. Dazu fuhren die Posthalter in Arnberg, Iserlohn und Werl gleichzeitig bestimmte Posten auf den genannten Coursen.

Bei dem für Post-Fuhrleistungen zuständigen Titel waren für Wimbern insgesamt rund 6300 Rthlr verausgabt, dazu kam noch für das Stellen von Nebenwagen und Beichaisen ein Betrag von rund 320 Rthlr.

"Adjuta bei hohen Getreidepreisen" war für die beiden letzten Monate des Jahres mit 103 Rthlr. bewilligt. An "Postillon Trinkgelder" erhielt der Posthalter außerdem 345 Rthlr sowie in 15 Fällen für den Transport der königl. Postwagen, die von der Postwagen-Werkstatt in Düsseldorf über Wimbern nach östlich davon gelegenen Post-Stationen gebracht werden mußten, im Durchschnitt je 1 1/2 Rthlr. Für die Passage der Ruhrbrücke bei Wickede waren für die Brückenpächterin Veltin "pro Tertial" rund 10 Rthlr angewiesen. Auch das Postamt Werl mußte für die von da aus gefahrenen Posten Brückengeld zahlen, aber nur die Hälfte des "Post-Comtoirs" Wimbern. Diese Bezeichnung wurde damals in der Rechnung in der Regel angewandt. Bei allen diesen Ausgaben steht Wimbern unter den gleichartigen Post-Expedition meist an 3. oder 4. Stelle, was auf einen für damalige Zeiten erheblichen

Postverkehr schließen läßt.

Leider sind uns keine Verkehrszahlen aus jener Zeit erhalten. Die Einnahmen der Post-Expedition betragen

für Freimarken	8 Rt	26 Sgr	6 Pf
von der Briefpost	245 Rt	5 Sgr	3 Pf
von der Fahrpost	138 Rt	19 Sgr	9 Pf
an Personengeld	678 Rt	28 Sgr	3 Pf

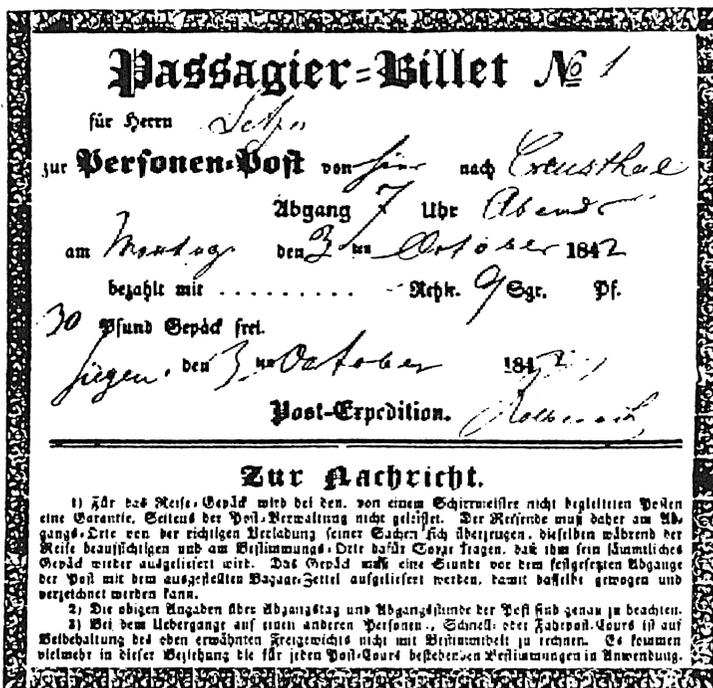
Freimarken waren erst am 15. 11. 1850 eingeführt worden. Als Fahrpost galten s.Z. u. a. Wertsendungen und Pakete. Die Besoldung des Postexpediteurs Schlünder war auf den höchsten Satz einer Gruppe = 120 Rthlr festgesetzt. Ab 1. 8. 1850 wurden als "Miethe für das Geschäftslocal" jährlich 24 Rthlr gezahlt. Leider ist bei allen Eintragungen ein Vorname nicht angegeben, so daß Zweifel über den tatsächlichen Inhaber der Expediturstelle nach wie vor bestehen. In dem Nachweis der Cautionen ist nämlich angegeben: Post-Expediturstelle in Wimbern Schlünder sen = 125 Rthlr. Dieser Betrag war nach der "Nebenrechnung über die Cautionszinsen" auf Grund der Ordre vom 4. 2. 1850 "erst für das laufende Jahr" bestellt. Die Zinsen waren vom 25. 12. 1849 an zahlbar und brachten für 1850 = 5 Rthlr 2 Sgr 6 Pf. Hiernach kann die früher geäußerte An-

nahme, daß Christian Schlünder schon 1845 die Post-Expedition übernahm, doch nicht zutreffend sein. Beim Post-Comtoir Wimbern war auch ein Landbote beschäftigt. Lt. Contract vom 1. 9. 1849 erhielt der Landbote Krees jährlich 30 Rthlr. Einen Teil seiner Einkünfte hat er aus dem Bestellgeld erhalten. Die "Renumeration" der Briefträger betrug zu jener Zeit vergleichsweise schon bis 240 und 300 Rthlr. Letzterer Betrag wurde zwar nur in einem Falle in Dortmund gezahlt. Wimbern war s. Z. die einzige Post-Expedition und damit Verteilstelle für Postsendungen zwischen Werl, Neheim, Hüsten, Hachen, Balve und Menden. Der Zustellbereich war entsprechend groß. Er erstreckte sich beiderseits der Ruhr. Gelegentlich sind Haus Scheda, Haus Höllinghofen, Wickede und Beringhof erwähnt, so daß angenommen werden kann, daß auch Wiehagen, Echthausen, Voßwinkel und Ösbern zum Bereich von Wimbern gehörten. Da die Post-Expedition abseits von anderen Siedlungen lag und damit ein Ortsbestellbezirk ihr nicht zugeteilt war, galt der gesamte Bereich als Landbestellbezirk, in dem für das Bestellen der Sendungen die doppelten Sätze gegenüber denen des Ortsbe-

stellbezirks galten. Ab 1848 war der Satz für einen gewöhnlichen Brief auf 1 Sgr ermäßigt worden. Diese Bestellgelder wurden mit zur Bezahlung der Landboten verwendet. Abgetragen wurden die Sendungen, wenn zur Ersparung des Bestellgeldes eine Abholerklärung abgegeben war und zwar ab 1847 bei wöchentlicher Bestellung nach 8 Tagen und bei wöchentlich 2maliger Bestellung nach 4 Tagen.

Ab 1856 hat Margarethe Schlünder geb. Becker die Posthalterei und die Landwirtschaft an ihren Sohn Christian übergeben. Beide haben mit viel Geschick den sich stets steigenden Verkehr der Poststation in Wimbern gemeistert. Nach der Chronik, wie auch heute noch bekannt, waren die Poststationen ein Anziehungspunkt für die Bewohner der Umgegend. Besonders bei der Ankunft und dem Abgang der Posten ging es oft lebhaft zu, so daß Aufregungen und Zwischenfälle beim Pferdewechsel, beim Umsteigen der Reisenden von einem Postwagen auf den anderen, beim Gepäckverladen auf die Beiwagen, und besonders wenn eine Personenpost mit Verspätung eintraf und Reisende aufgeregt wurden,

Fortsetzung Seite 34



Um das Jahr 1867 hatte die Personenbeförderung der Post noch erhebliche Bedeutung, obwohl die Eisenbahn inzwischen ihren Siegeszug angetreten hatte. Da die Postwagen nicht viele Reisende mitnehmen konnten, war eine Anmeldung einige Tage vor der Abreise erforderlich. Der Reisende erhielt ein "Passagier-Billet". Oben ein "Passagier-Billet" zur Personen-Post von Siegen nach Kreuztal am 3. Oktober 1842.



Zusammenstellung dieses Sonderheftes:
Karl Heinz Wermelskirchen

nicht zu vermeiden waren. In der Gaststätte des Posthauses hielten sich nicht nur die Reisenden auf, sondern auch die Bewohner der Umgegend, die zu Fuß oder zu Pferd kamen, um Post zu bringen oder abzuholen und sich über die neuesten Nachrichten, die von den Postillionen verbreitet wurden, zu unterhalten. Wichtige Briefe und Depeschen der Landesregierung wurden durch Couriere befördert. In Arnsberg war erst 1856 - nach Hamm (1849), Dortmund (1856) und Soest (1856) - eine Telegraphenstation eingerichtet worden. Der Getränke- und Speiseumsatz in der Poststube war umfangreich und eine gute Verdienstquelle. Die mündliche Überlieferung besagt, "daß die Einnahmen in der Gaststätte gut waren, daß von der Posthalterin am Abend das eingenommene Geld in der Schürze in die Privaträume getragen wurde."

Diese Zeit näherte sich mit dem Fortschreiten des Baus der Ruhrtal-Eisenbahn ihrem Ende, mit dem in den 1860iger Jahren begonnen worden war. In der zeitgenössischen Literatur wird diese Eisenbahn auf ihrem ganzen Verlauf von Schwerte bis Warburg, der 1873 be-

endet wurde, also auch entlang der Hoppecke und der Diemel als "Obere Ruhrthalbahn" bezeichnet. Steigende Preise waren, wie wir schon einmal gesehen haben, auch damals an der Tagesordnung. Aus diesem Grunde kündigte im Jahre 1867 der Posthalter Schlünder, um einem Verlust vorzubeugen, den Contract für die Posthaltereirei, "um entweder mit hoher Behörde ein anderes Abkommen zu treffen, oder meine Entreprise vom 1. 3. 1868 ganz aufzugeben." Allem Anschein nach ist der Postfuhrvertrag bis zum Schluß des Bestehens der Poststation mit besseren Bedingungen verlängert worden. Am 1. 6. 1870 wurde die Bergisch-Märkische Eisenbahn von Schwerte bis Arnsberg in Betrieb genommen. Am gleichen Tage wurde die Post Expedition von Wimbern nach Wickede an der Ruhr verlegt und die Posthaltereirei aufgelöst. Es hieß nunmehr Wimbern bei Wickede und nicht mehr Wickede bei Wimbern.

Frau Pauline Schlünder, die Gattin des letzten Post-Expeditors, faßte ihre Empfindungen dazu in folgendem Gedicht zusammen:

Zum letzten, letzten Male
Klingt's traute Posthorn nun

Und läßt in unserm Thale
All seine Klänge ruh'n. -

Es war so viele Jahre.
Gar eng mit uns verwandt.
Hat hier so manche Bahre
Und Wiege auch gekannt.

So heiter hört' man's schallen
In heller Frühlingspracht,
Ach wollt' es nicht verhallen
in dunkler Winternacht.

Drum zieht sein scheidend Grüben
So traurig mir durch's Herz,
Und an der Seele fließen
Vorüber Lust und Schmerz.

Der Ober-Post-Director Schmitz
in Arnsberg sprach schon am
1. 3. 1870 dem Post-Expeditur
und Posthalter, Herrn Schlün-
der, beim Ausscheiden aus dem
Postdienst, dem er über 25 Jah-
re angehört hatte, seine An-
erkennung aus. "Ich knüpfe
hieran den Wunsch, daß Sie den
Beruf, aus welchem Sie jetzt
scheiden, in gutem Andenken be-
halten mögen."

Zum Andenken an die Post am
Graben und am Schlünder erhiel-
ten die verheirateten Töchter
des letzten Inhabers der Post-
station in die Aussteuer ein
großes Leinengedeck mit 12 Ser-
vietten, in das ein Posthorn
mit den Jahreszahlen 1816 -
1870 und darüber die preußi-
sche Krone eingewebt waren.
Ein noch vorhandenes Gedeck
wird hoch in Ehren gehalten
und nur bei besonderen Anläs-
sen benutzt.



Die Wickeder Post im Quenterschen Haus
gegenüber vom Bahnhof (alte Postkarte)

Soweit der Bericht von H.
Breithaupt, Dortmund.

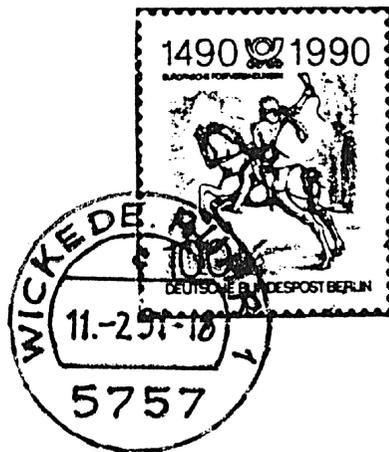
Die Poststelle kam also nach
Wickede, zunächst in Hessen
Haus, dem heutigen "Linden-
hof" und Julius Hesse wurde
Postexpeditur. Nach der
Reichsgründung am 18. Januar
1871 übernahm die "Deutsche
Reichspost" den "Norddeutschen
Postbezirk" und ab 1. Januar
1872 gab es neue Postwertzei-
chen. Wickede wurde Zentral-
ort für die Postverteilung,
auch der Umgebung; 1929 wur-
de sie für die Umgebung Wicke-
des nach Fröndenberg verlegt.
1885 zog die Post in das Haus
Wilmes nahe dem heutigen
Marktplatz, 3 Jahre später
wieder zurück ins Unterdorf

in das Haus des Fabrikdirektors Dietrich, 1898 in das Quentersche Haus gegenüber dem Bahnhof, wo sie bis lange nach dem 2. Weltkrieg blieb. Seit 1962 befindet sich die Post in einem neuerrichteten modernem Gebäude an der oberen Hauptstraße.

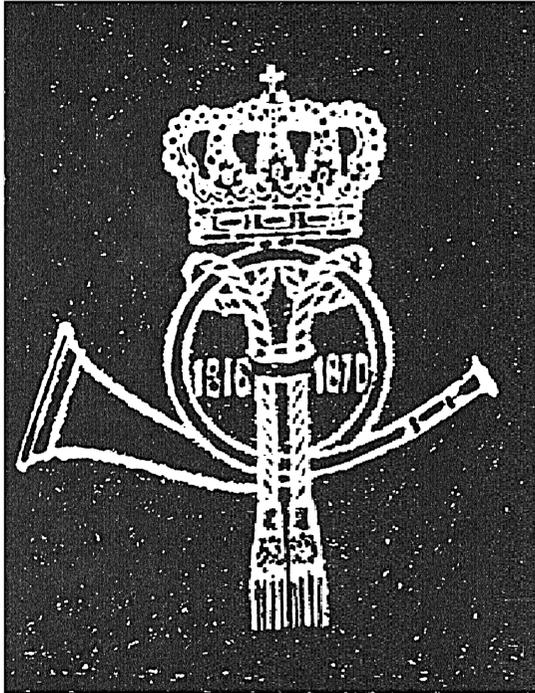
Bleibt noch nachzutragen, daß Wickede einmal Luftkurort war oder werden wollte und die Post damals einen Werbestempel herausgab, auf dem zu lesen war: "Wickede (Ruhr)" "Der ideale Luftkurort". Das war 1932.



Heute drückt das Postamt Wickede (Ruhr) gelegentlich seinen Stempel auf eine Briefmarke, die den Reitenden Boten von Albrecht Dürer zeigt. Sie erinnert damit an die weit zurückliegende Zeit, an damals, vor 500 Jahren, als das mit der Post begann.



Namen von Postillionen die 1869 in Wimbern stationiert waren: Bauerdick, Drees, Kraus, Niedermeyer, Pfeffer, Sturzenhecker ...



Zum Andenken an die Post am Graben und am Schlünder erhielten die verheiratheten Töchter des letzten Inhabers der Poststation in die Aussteuer ein großes Leinengedeck mit 12 Servietten, in das ein Posthorn mit den Jahreszahlen 1816 - 1870 und darüber die preußische Krone eingewebt waren.



Der „Schwager“ Postillion

Friedrich Wiegelmann, ehemaliger Leiter des Postamtes Werl, berichtet in der Nr. 10 "Postgeschichtliche Blätter" OPD Dortmund, 1957, über den Postillion folgendes:

Zugleich mit der fortschreitenden Beteiligung der Post an der Personenbeförderung gewinnt eine Figur immer mehr Leben und Bedeutung, die schließlich, von den Dichtern mit dem Reiz der Poesie umgeben, zum volkstümlichen Vertreter der Post sich aufgeschwungen hat:

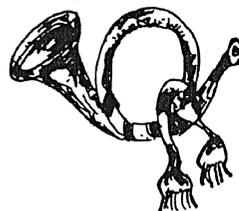
Postillion und Posthorn. Sie haben zuerst das Feld der Poesie für die Post erobert. Sie sind es, in denen noch heute das Volk die Verkörperung der Post erblickt.

Über die Abstammung des "Schwagers" - schreibt Wiegelmann - gehen die Meinungen auseinander. Lassen wir es mal dahingestellt sein, ob der deutsche "Schwager" von dem französischen "Chevalier" abstammt. Ich habe jedoch eine Deutung gelesen, die mir am wahrscheinlichsten klingt: In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts kommt "Schwager" als

studentische Anrede an Nichtstudenten auf, im Gegensatz zu Bruder als Anrede der Studenten untereinander. Und daraus ist die Bedeutung dieses Begriffs zum "Schwager Postillion" in Bürgers Gedicht "Der Raubgraf" vom Jahre 1773 zu erklären.

Wer könnte sich auch nicht vorstellen, wie damals fröhliche Studenten auf ihren Reisen zur Universität oder nach Hause in die Semesterferien sich auf den Bock zum Postillion schlangen und ihn als alten Bekannten mit dem vertraulichen "Schwager" ansprachen.

Und wodurch fiel der "Schwager" äußerlich auf? Nun, zu allen Zeiten - vom Mittelalter an - und bei allen Völkern waren die besonderen Kennzeichen der Postillione eine besondere Dienstkleidung, das Posthorn, das an einer farbigen Schnur quer über der Brust hing und das Wappen des Landes- oder Dienstherrn in einem Schilde, das auf der Brust oder dem Arme befestigt war.



Hoch auf dem gelben Wagen

Hoch auf dem gelben Wagen
sitz ich beim Schwager vorn.
Vorwärts die Rosse traben,
lustig schmettert das Horn.
Berge, Täler und Auen,
leuchtendes Ährengold,
ich möchte in Ruhe gern schauen,
aber der Wagen, der rollt.

Der Postillion

(von Nikolaus Lenau)

Lieulich war die Maiennacht,
Silberwölklein flogen,
Ob der holden Frühlingspracht
Freudig hingezogen.

Schlummernd lagen Wies und Hain,
Jeder Pfad verlassen;
Niemand als der Mondenschein
Wachte auf der Straßen.

Leise nur das Lüftchen sprach,
Und es zog gelinder
Durch das stille Schlafgemach
All der Frühlingskinder.

Heimlich nur das Bächlein schlich,
Denn der Blüten Träume
Dufteten gar wonniglich
Durch die stillen Räume.

Rauher war mein Postillion,
Ließ die Geißel knallen,
Über Berg und Tal davon
Frisch sein Horn erschallen.

Und von flinken Rossen vier
Scholl der Hufe Schlagen,
Die durchs blühende Revier
Trabten mit Behagen.

Wald und Flur im schnellen Zug
Kaum begrüßt - gemieden;
Und vorbei, wie Traumflug,
Schwand der Dörfer Frieden.

Mitten in dem Maienglück
Lag ein Kirchhof innen,
Der den raschen Wanderblick
Hielt zu ernstem Sinnen.

Flöten hör ich und Geigen,
lustiges Baßgebrumm,
junges Volk im Reigen
tanzt um die Linde herum.
Wirbelnde Blätter im Winde,
es jauchzt und lacht und tollt,
ich bliebe so gern bei der Linde,
aber der Wagen, der rollt.

Postillion in der Schenke
füttert die Rosse im Flug,
schäumendes Gerstengetränk
reicht uns der Wirt im Krug.
Hinter den Fensterscheiben
lacht ein Gesicht gar hold,
ich möchte so gerne noch bleiben,
aber der Wagen der rollt.

Hingelehnt am Bergesrand
War die bleiche Mauer,
Und das Kreuzbild Gottes stand
Hoch, in stummer Trauer.

Schwager ritt auf seiner Bahn
Stiller jetzt und trüber;
Und die Rosse hielt er an,
Sah zum Kreuz hinüber:

„Halten muß hier Roß und Rad,
Mag's euch nicht gefährden:
Drüben liegt mein Kamerad
In der kühlen Erden!

Ein gar herzlieber Gesell!
Herr 's ist ewig schade!
Keiner blies das Horn so hell
Wie mein Kamerade!

Hier ich immer halten muß,
Dem dort unterm Rasen
Zum getreuen Brudergruß
Sein Leibleid zu blasen!"

Und dem Kirchhof sandt er zu
Frohe Wandersänge,
daß es in der Grabesruh
Seinem Bruder dränge.

Und des Hornes heller Ton
Klang vom Berge wieder,
Ob der tote Postillion
Stimmt' in seine Lieder. -

Weiter ging's durch Feld und Hag
Mit verhängtem Zügel;
Lang mir noch im Ohre lag
Jener Klang vom Hügel.

Nun klingt mein Horn zum letzten Mal

Westfalenpost vom 30. April / 1. Mai 1960, Nr. 102.

Frühlingszauber — Maiennacht —
Leichte Nebel steigen,
Silberhelle Sternenpracht,
Ringsum tiefes Schweigen.

Auf der Straße Arnsberg-Soest,
Hoch von Bockstall nieder,
Einsam fährt die letzte Post,
Kehrt nun niemals wieder.

Und der Schwager nimmt sein Horn,
führt es still zum Munde,
Sonst nur froher Lieder Born,
Klingt's wie Trauerkunde.

Siebzig Jahre lang und mehr
Bin ich durch den Wald gefahren,
Passagiere um mich her,
Reisende in bunten Scharen.

Alte Männer, junge Weiber,
Advokaten, Aktenschreiber,
Jägersleut in grünen Röcken,
Leerem Rucksack, dicken Stöcken.

Professoren und Prälaten,
Kindermädchen und Soldaten,
Große Händler und auch kleine,
Seide führend oder Schweine.

Mädchen jung und schön bei Jahren,
Musensöhne und Scholaren,
Oberräte, Sekretäre
und vom Ruhrwerk Aktionäre.

Muntre Sänger, Musikanten,
Pensionäre, alte Tanten,
Handlungslehrling und Kommis,
Alle, alle fuhren sie.

Bauersleute auch vom Lande
Und Pennäler mit dem Bande
Fuhren, wenn sie kommersiert,
Und in Breitenbruch poussiert.

Bücherhändler, Kolporteure,
Wirte und Installateure,
Rechnungsräte, Glühwurmfräser,
Akrobaten, Landvermesser.

Neben Schützen mit der Schleife
Fuhr mit Schirm und Stock und Pfeife
Oft der Lehrer — Mann der Pflicht —
Ehr und Würde im Gesicht.

Wenn ein Pärchen sich gefunden,
Das soeben neu verbunden,
Stieg es gerne bei mir ein,
Doch am liebsten ganz allein.

Wie jetzt Köln, so war einst Soest
Reiseziel der Neuvermählten,
Und mein Horn voll Lieb und Trost
Klang ins Herz der Liebeseelten.

Doch die Zahl der Passagiere
Ward geringer allgemach,
Zweie, dreie, höchstens viere
Führte ich den ganzen Tag.

Eisenbahn, Automobile
brachten mich dem Ende nah,
Nahmen mir der Freunde viele,
Und die letzte Fahrt ist da.

Aber das ist noch nicht alles,
Was mich läßt nicht mehr bestehn,
Das ist, hört, des Reiches Dalles,
Ist das neue Sparsystem.

Nun klinge mein Horn zum letzten Mal,
Lebt wohl ihr Berge, du liebliches Tal.
Und ihr,
die ihr oft meiner freundlichst gedacht,
Auch du, grüner Wald, leb wohl, gute Nacht!

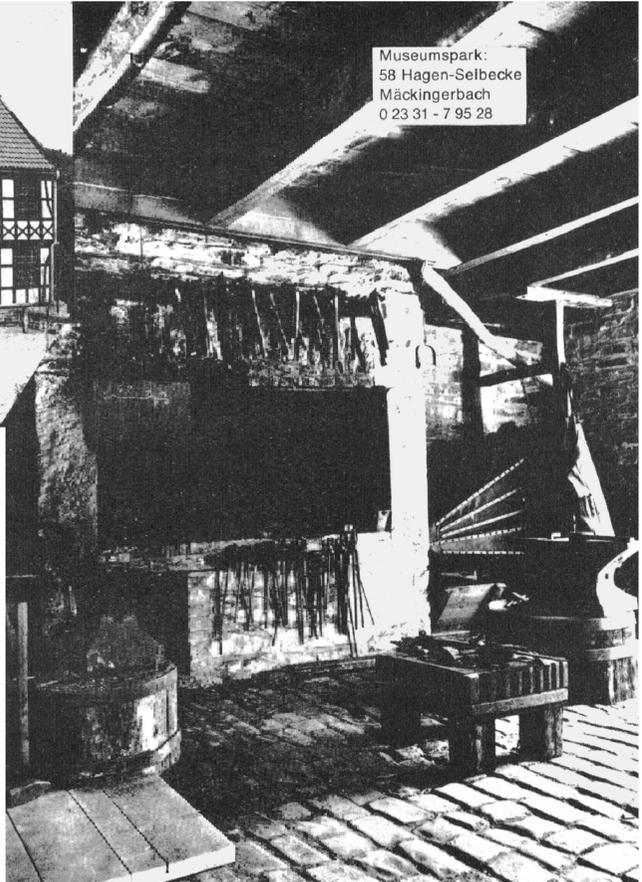
Ein unbekannter Arnsberger Poet —
Johanna Baltz oder
Postsekretär Warnecke?

Postillione und Postpferde

Nach Aufzeichnungen der Oberpostdirektion Dortmund sind Postillione und Pferde im Jahre 1850 auf die folgenden und um diese Zeit bedeutenden Poststationen nachstehend zahlenmäßig verteilt angegeben:

Lfd. Nr.	Name der Station	Poststillione Pferde		Poststillione Pferde	
		Anfang 1850		Ende 1850	
1	Arnsberg	6	20	7	28
2	Dortmund	3	4	3	4
3	Erwitte	7	20	4	12
4	Hagen	7	18	6	18
5	Hattingen	3	12	3	6
6	Iserlohn	12	37	11	38
7	Lippstadt	6	17	7	17
8	Lüdenscheid	4	13	4	10
9	Meinerzhagen	7	23	6	20
10	Meschede	9	30	9	30
11	Olpe	8	25	8	28
12	Siegen	10	33	10	32
13	Soest	8	25	6	17
14	Wimbern	9	28	7	24
15	Werl	8	23	5	12

Westfälisches Freilichtmuseum Technischer Kulturdenkmale



Museumspark:
58 Hagen-Selbecke
Mäckingerbach
0 23 31 - 7 95 28

Im alten Dorf stehen der „Gasthof zur Post“ und die Huf- und Wagenschmiede dicht beieinander.

Während der Gasthof im Jahre 1797 an der „neuen“ Fernstraße Werl – Unna – Hagen – Wermelskirchen – Köln zwischen Hagen und Haspe errichtet wurde, war zwei Jahre früher durch den Schmied Hakenberg „Op de Stroate“, also an der alten Frankfurter Handelsstraße südlich von Hagen, die Huf- und Wagenschmiede erbaut worden. Beide Einrichtungen waren für den Reisenden dringend notwendig, wenn er mit Pferd und Wagen unterwegs war.

Die Briefpost

Der Ärger eines britischen Postboten und die List eines Liebespaares sollen – so wird berichtet – den Anstoß gegeben haben zur britischen Postreform von 1840. Damit schlug auch die Geburtsstunde der Briefmarke. Auf einer seiner Reisen habe Rowland Hill (1795 – 1879), der spätere Generalpostmeister erlebt, wie eine junge Kellnerin einen an sie adressierten Brief nicht annahm, sondern ihn kurz betrachtete und dann an den Postboten mit dem Bemerken zurückgab, das von ihr als Empfänger zu entrichtende Porto sei ihr zu teuer. Später habe sie dann Rowland Hill gestanden, daß sie mit ihrem Bräutigam Geheimzeichen vereinbart habe, die sie auf den Briefen anbrächten und durch die sie sich, ohne die Sendungen zu öffnen, verständigten. – Da man die Sendungen nicht annahm, fielen auch die Gebühren nicht an, die bisher der Empfänger zu tragen hatte. – Die Briefe wurden dann vernichtet.

Um die Mitte des 17. Jahrhunderts beförderten die Postlione die Briefe in sogenannten Felleisen. Das waren kleine Beutel aus Leder. Die Briefe faltete der Absender und versiegelte sie, denn Briefumschläge waren unbekannt.

Man mußte die Briefe zum Postamt bringen, wo der Postverwalter Aufgabeort und -tag mit Tinte und Feder auf den Brief schrieb. Später kamen Aufgabestempel in Gebrauch, die im 19. Jahrhundert öfter ihr Aussehen änderten. Die Langstempel enthielten in einer Zeile den Aufgabeort in Großbuchstaben. Unter dem Ortsnamen stand der Aufgabetag in arabischen Zahlen und der Monat in Großbuchstaben. Es gab auch Stempel, die den Monat in arabischen Zahlen anzeigten.

Schon sehr früh kamen bei den preußischen Postämtern kleine Rundstempel in Gebrauch, ca. 18 mm Durchmesser, die man als "Fingerhut" bezeich-

net. Sie wurden von etwa 1820 – 1850 benutzt. Als Preußen 1850 Briefmarken (Freimarken) einführt, kamen zu gleicher Zeit sogenannte Vernichtungsstempel in Gebrauch. Jedem Postamt wurde in dem Stempel, in alphabetischer Reihenfolge der Ortsnamen, eine Nummer zugeteilt. Berlin erhielt z. B. die Nummer 103, Breslau Nr. 183, Köln Nr. 258 und Wimbern, ziemlich am Ende des Alphabets stehend, die Nr. 1645. Diese Stempel wurden auf die Briefmarke gedrückt. Daneben, auf den Brief, kam dann der Ortsstempel. Es wurden aber auch Stempel aus der vorphilatelistischen Zeit weiter verwendet. Ab 1. April 1859 führte man den Doppelkreis-Ortsstempel ganz allgemein für die Entwertung der Briefmarken ein. Jetzt erst taucht auch die Jahreszahl in den Stempeln auf.

Briefträger waren in früheren Zeiten unbekannt. Seine Briefe

mußte man sich von der Post selbst abholen. Sie wurden in den Posthäusern öffentlich ausgehängt. Später gab es - gegen Extra-Gebühr - auch Diener, die den Empfängern Briefe zustellten. Briefträger wurden schon um 1712 erwähnt, aber erst ab 1852 war die Post verpflichtet, den Empfängern Briefe ins Haus zu bringen.

Wer heute einen Brief aufgibt, der ein Gewicht bis 20 g auf-

weist, muß eine Briefmarke zu 1,00 DM aufkleben. Die Post befördert den Brief, gleich ob er nach Fröndenberg, Köln oder München geht. Im Rahmen der europäischen Gemeinschaft geht ein Brief auch für das gleiche Porto nach Paris, Rom oder Palermo. Das war nicht immer so. Die Tarife waren anfangs entsprechend der Entfernung unterschiedlich. Ab 1. Januar 1825 galt folgendes:

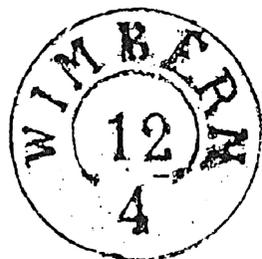
Entfernungsstufen:

	bis	2 Meilen	1	Silbergroschen
über	2 bis	4 Meilen	1 1/2	Silbergroschen
über	4 bis	7 Meilen	2	Silbergroschen
über	7 bis	10 Meilen	2 1/2	Silbergroschen
über	10 bis	15 Meilen	3	Silbergroschen
über	15 bis	20 Meilen	4	Silbergroschen
über	20 bis	30 Meilen	5	Silbergroschen

Auch für die verschiedenen Gewichtsstufen war eine unterschiedliche Gebühr zu erheben und das ist bis heute geblieben. Den Anstoß zur Einführung der Einheitsgebühr gab ein Gesetz des Norddeutschen Bundes, das ab 1. 1. 1868 bestimmte, für den einfachen

Brief für alle Entfernungen innerhalb des Postbezirks 1 Silbergroschen (Sgr.) zu erheben.

Auf den folgenden Seiten sind Briefmarken zu sehen, die auch an der Poststation in Wimbern verkauft wurden.



**BERLIN
18. FEBR.**

Langstempel von 1833.



Rundstempel DORTMUND 18 mm^ø
aus dem Jahre 1831, sogenannter
"Fingerhut"

Rundstempel WIMBERN 30 mm^ø
aus dem Jahre 1833 .

Bei diesen Stempeln war nur Tag und Monat angegeben. Die Jahresbestimmung ist nur aus den Briefen möglich.



Am 15. November 1850 wurden in Preußen Briefmarken eingeführt. Sie trugen das Bild des Königs Friedrich Wilhelm IV (1795 - 1861). Nebenstehende Abbildung einer Briefmarke zeigt die Nr. 3 dieser Serie zu 2 Silbergroschen. 1 Thaler = 30 Silbergroschen
1 Silbergroschen = 12 Pfennige



Mit der Einführung der Marken kamen gleichzeitig die eigentlichen Entwertungsstempel (amtlich Vernichtungsstempel genannt) auf, doch wurden frühere Stempel teilweise weiterverwendet.

Der 4-Ring-Nummern-Stempel zeigte an, wo ein Brief aufgegeben worden war. Das Postamt in Wimbern erhielt die Nummer 1645. Siehe nebenstehende Abbildung.



In den Jahren 1856, 1857, 1858 und 1859 erschienen weitere Marken mit dem Bild des Königs (insgesamt 13) die mit der Schere aus den Bögen geschnitten wurden. Ab 1. April 1859 wurde der Doppelkreis-Ortsstempel eingeführt. Dieser Stempel enthielt Ort, Tag und Monat, aber keine Jahreszahl. Beispiel: Stempel von Arnberg.



1861 erschienen Briefmarken mit geänderter Zeichnung. In einem Oval war der preußische Adler dargestellt. Hier die Marke Nr. 17, 2 Silb. Gr. und der Aufschrift "Preußen".



Einen Zusatzwert zu "drei Pfennige" brachte die Post 1865 heraus. Die Zeichnung ist geändert. Ein Achteck umschließt Staatswappen und Schrift. (Marke Nr. 19) Die Marken hatten eine durchstochene Perforation, brauchten also nicht mehr mit der Schere voneinander getrennt werden.



1864 waren schon Stempel mit Jahreszahl und Zeitangabe in Gebrauch. Stempel von Dortmund 18.2.64 7-8 N (7 bis 8 Uhr nachmittags)

WIMBERN
9 3 *

Herrn Pfarrer Bitter
Gemeinde
Gymnasium
zu Bausenhagen
h. Anna

AUSG.
N 10 I
3

Ausgabestempel



Siegel

Brief an Pfarrer Bitter, Bausenhagen. Kastenstempel " WIMBERN " etwa 1858. Da es sich um eine "Herrschaftl. Kirchensache" handelte, war der Brief portofrei. Gebührenfrei war auch die Post des Militärs, der Polizei, des Straßen-und Wegebaus, der Steuer und Domänen-Sache, sowie Forst-,Stifts-,und Verwaltungssachen.



*an die General-Direktion der Seehandlungs-Sozietät
in der Pfingstenstraße, Berlin*

per

Berlin

Brief an die General Dirktion der Seehandlungs Sozietät, Berlin. Der Brief, in Köln aufgegeben, mit Nummernstempel 258 für Köln, trägt auch einen Zweikreisstempel mit der damaligen Schreibweise für Köln " COE LN " Der Brief ist auf seiner Reise mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit über Wimbern gelaufen.

Unter der Führung Preußens entstand 1866 der Norddeutsche Bund. Das Gesetz trat am 1. Juli 1867 in Kraft. Die preußischen Marken verloren - mit Ausnahme der Dienstmarken - am 31. Dezember 1867 ihre Gültigkeit. Der jetzt sogenannte Norddeutsche Postbezirk umfaßte folgende deutsche Staaten mit bisher selbständiger Postverwaltung: Braunschweig, Bremen, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strditz, Oldenburg, Preußen - das bereits vorher die Postverwaltungen von Hannover, Schleswig-Holstein und die Thurn-und Taxis-Post übernommen hatte - und Sachsen.

Es gab neue Briefmarken. Die vielverwendete Marke zu " EIN GROSCHEN " trug in der Mitte eine " 1 " und die Umschrift **NORDDDEUTSCHER POSTBEZIRK.**





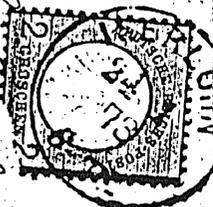
Marke Nr. 4, 1 Groschen, Norddeutscher Postbezirk,
mit Stempel " WIMBERN " 20. 10. 68. (1868)

Nach der Abstempelung der obigen Marke des Norddeutschen Postbezirks sollten keine 2 Jahre mehr vergehen bis zu dem Zeitpunkt, da das Postamt von Wimbern nach Wickede verlegt wurde. - Am 4. Mai 1871 übernahm die Deutsche Reichspost den Norddeutschen Postbezirk. Am 1. Januar 1872 gab es neue Briefmarken mit der Aufschrift DEUTSCHE REICHS-POST und am 1. Januar 1875 wurde die Mark eingeführt. 1 Mark = 100 Pfennig. Eine neue Zeit begann und die Menschen blickten mit großen Erwartungen in die Zukunft.

Die Poststation Wimbern gehört der Geschichte an. Heute finden wir in dem stattlichen Haus eine gemütliche Gaststätte und wie kann sie anders heißen als " ALTE POST-STATION ".



Karl Heinz Wermelskirchen



Mr. G. Sch.

Wimbern, d. 24.1.

Herr Gastwirt

mit

Wimbern

Schlünder

Brief vom 24.01.1873 an den Gastwirt (nicht mehr Posthalter !) Schlünder. Die Rückseite des Briefes trägt den Ankunftsstempel WICKEDE A.D. RUHR. --- Jetzt lief die Post über Wickede und mußte mit Briefträger nach Wimbern gebracht werden. Wimbern bei Wickede hieß es jetzt und nicht mehr Wickede bei Wimbern. Die Post hat den neuen Laufweg gefunden. Der Absender konnte sich noch nicht an die neue Anschrift gewöhnen.

Landbriefträger in Wickede (Ruhr)

Vor dem Ersten Weltkrieg brachten auch nach Wickede mehrere Personenzüge die Post, und sie wurde folglich drei- bis viermal an Werktagen ausgetragen, an Sonntagen einmal am Vormittag.

Für die Landzustellung gab es vier Zustellbezirke, in denen werktags zweimal und sonntags einmal zugestellt wurde. Sie umfaßten die Nachbargemeinden von Waltringen bis Warmen, Echthausen und Wimbern mit Barge.

Diese Landzustellung war keineswegs bedeutungslos, sie umfaßte immerhin 1 745 Einwohner, während Wickede selbst zur gleichen Zeit, im Jahre 1890, 1 130 Einwohner hatte.

Der Landzusteller trug eine blaue Uniform mit roten Biesen und Streifen am Rockkragen, aus denen sein Dienstgrad abzulesen war. Die blanken Messingknöpfe und das schwarze Schild an der Mütze mußten laufend poliert werden. Unter dem schwarzen Umhang schützte der Zusteller die mitgeführten Sendungen, insbesondere Pakete, vor dem Wetter.

Der Landzusteller war eine geachtete Persönlichkeit, brach-

te er doch neben der neuesten Post auch die neuesten Nachrichten aus den Nachbardörfern mit. Er war das "lebende Tageblatt". - Nach dem Sonntagsgottesdienst stand er vor der Kirche und rief laut die Postempfänger auf. Wer viel Post bekam, erweckte Eindruck, - was Wunder, daß sich mancher selbst Post zuschickte, damit er bei der Sonntagsverteilung mehrmals dabei war!

Die Ruhrbauern in Wimbern und Barge wechselten sich werktags mit dem Frühstück ab, das sie dem Landzusteller täglich vorsetzten. Er war eben eine "reputierliche" Persönlichkeit.

Eines Tages aber wurde diese schöne Sitte denn doch abgeschafft, als der Landbriefträger zu "einnehmend" wurde. Hatte ihm doch die Bäuerin just eine heile Wurst zum Anschneiden vorgesetzt. Der Gast betrachtete sie ein Weilchen und fragte dann die Bäuerin, ob es ihr egal sei, wo er die Wurst anschneide. Nun, das war es der Bäuerin tatsächlich. Darauf erklärte der clevere Zusteller, dann wolle er sie zu Hause anschneiden,

packte die Wurst ein und verschwand. Und das war sein und seiner Kollegen letztes Gastfrühstück! —

Für seine täglich neuen Nachrichten und seine Glückwünsche zu den Festen und zum Neujahr freilich wurden die Zusteller weiterhin großzügig bewirtet, meist mit "Kurzen" und "Klaren". Dabei mußten sie ihren Mann stehen, auch wenn das oft genug ein Bumeln wurde.

Hans Schobernd

(Aus den "Postgeschichtlichen Blättern")

In seinem Buch "Grain Tuig" beschreibt der Dichter Friedrich Wilhelm Grimme eine Fahrt mit der Postkutsche von Hamm nach Balve. Er erzählt dort in plattdeutscher Sprache vom "Mömmeken im Postwagen", das in launiger Weise zur Unterhaltung der anderen Fahrgäste beitrug. Dort heißt es:

Sai kuierte un kuierte - ieck harre muin Pläsaier dranne un helt iähr fluitig dat Woort. - ...De Postknecht blais. - „Bo sin vui hui?“, frogere dat Mömmeken. „Bui'm Wickeder Schlagbaume; Üöwer de Haar sin vui rüöwer. Niu awer gaih'r't ganz richte tem Biärge, tem Wickeder Auwer runner. - Do is et bui Winterda-

ge fake liäwensgeföhrlik; is uch nit bange, Mömme?“ -

„Mui bange? eh bat! sai könnt maken, bat se wellt, könnt Ümmeschmuiten säouviell as se Lust hiät - uese Hiärmen hiät saggt, se möchten iähre Luie richtig un lebännig wuier afliewern. Niu lot se maken, bat se wellt.“ -

Vui kämen glücklich un lebännig tem Auwer runner un no'm Schlünder. Do setten in der Gaststuawe no'n paar Heerens met dem ollen Oihme un spielten Säbünsästig. Uese Mömmeken macht' et wuier, ase te Wiärrel, brait sieck de Schin nepuipen buim Oawen, lait sieck muinen Schnaps guett schmecken, lait sieck vamme Postschruier iähre Schuinkes giewen un vui foiern födder... Der Dichter erzählt hier also, wie die Postkutsche beim Wickeder Schlagbaum ankommt und den Wickeder Ufer runterfährt, wo es wintertags oft lebensgefährlich ist. Glücklich unten angekommen, ging die Fahrt dann weiter zur Posthalterei Schlünder. In der Gaststube saßen dort einige Herren mit dem Oheim und spielten "Sechsundsechzig". Das Mütterchen ließ sich ihren Schnaps gut schmecken und streckte ihre Beine am warmen Ofen aus, bevor die Reise nach Menden weiterging. —

65	70	72	6	80	6	82	6	85	6	87	6	90	6	98	6	101	6	104	6	106	6	110	6	113	6	120	6	126	6
»	70	75	77	6	85	6	88	6	90	6	93	6	96	6	102	6	105	6	107	6	110	6	117	6	120	6	126	6	
»	75	80	82	9	90	9	93	6	96	6	99	3	102	3	108	3	111	3	114	3	117	3	120	3	126	3	132	3	
»	80	85	88	—	96	—	99	—	102	—	105	—	108	—	111	—	114	—	117	—	120	—	126	—	132	—	138	—	
»	85	90	93	—	96	—	99	—	102	—	105	—	108	—	111	—	114	—	117	—	120	—	126	—	132	—	138	—	
»	90	95	98	3	101	3	106	3	111	3	116	3	121	3	126	3	131	3	136	3	141	3	146	3	151	3	156	3	
»	95	100	103	6	106	6	111	6	116	6	121	6	126	6	131	6	136	6	141	6	146	6	151	6	156	6	161	6	
»	100	105	108	9	112	9	117	9	122	9	127	9	132	9	137	9	142	9	147	9	152	9	157	9	162	9	167	9	
»	105	110	113	—	117	—	122	—	127	—	132	—	137	—	142	—	147	—	152	—	157	—	162	—	167	—	172	—	
»	110	115	119	—	122	—	127	—	132	—	137	—	142	—	147	—	152	—	157	—	162	—	167	—	172	—	177	—	
»	115	120	124	—	128	—	132	—	136	—	140	—	144	—	148	—	152	—	156	—	160	—	164	—	168	—	172	—	
»	120	125	131	9	136	9	140	3	144	6	148	9	153	6	157	6	162	3	166	6	171	6	175	6	180	6	185	3	
»	125	130	139	6	144	6	148	6	153	6	157	6	162	6	166	6	171	3	175	6	180	6	185	6	190	6	195	3	
»	130	135	147	3	152	3	156	9	161	6	166	6	171	3	175	6	180	3	185	6	190	6	195	6	200	6	205	3	
»	135	140	155	—	160	—	165	—	170	—	175	—	180	—	185	—	190	—	195	—	200	—	205	—	210	—	215	—	
»	140	145	162	9	168	9	173	3	178	6	183	9	189	6	194	3	199	6	204	6	209	6	214	6	219	6	224	3	
»	145	150	170	6	176	6	181	6	187	6	192	6	198	6	203	6	209	9	214	6	219	6	224	6	229	6	234	3	
»	150	155	178	3	184	3	189	9	195	6	201	3	207	6	212	3	218	6	223	6	228	6	233	6	238	6	243	3	
»	155	160	186	—	192	—	198	—	204	—	210	—	216	—	222	—	228	—	234	—	240	—	246	—	252	—	258	—	
»	160	165	193	9	200	9	206	3	212	6	218	9	225	6	231	3	237	6	243	6	249	6	255	6	261	6	267	3	
»	165	170	201	6	208	6	214	6	221	6	227	6	234	6	240	6	247	6	253	6	259	6	266	6	272	6	278	3	
»	170	175	209	3	216	3	222	9	229	6	236	3	243	6	249	6	256	6	263	6	269	6	276	6	282	6	288	3	
»	175	180	217	—	224	—	231	—	238	—	245	—	252	—	259	—	266	—	273	—	279	—	286	—	292	—	298	—	
»	180	185	224	9	232	9	239	3	246	6	253	9	261	6	268	3	275	6	282	6	289	6	296	6	302	6	308	3	
»	185	190	232	6	240	6	247	6	255	6	262	6	270	6	277	6	284	6	291	6	298	6	305	6	312	6	318	3	
»	190	195	240	3	248	3	255	9	263	6	271	3	279	6	286	—	294	—	301	—	309	—	316	—	323	—	330	—	
»	195	200	248	—	256	—	264	—	272	—	280	—	288	—	296	—	304	—	312	—	320	—	328	—	336	—	344	—	

Porto für Passagiergepäck für Fahrposten vom 13. April 1839

Meilen ...		61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
℞	℞	fg. pf.	fg. pf.	fg. pf.	fg. pf.	fg. pf.	fg. pf.	fg. pf.	fg. pf.	fg. pf.	fg. pf.
Bon	1 bis 50	vide	Schnellposten.								
über 50	» 55	112	113	9	115	6	117	6	119	3	121
»	55	60	122	—	124	—	128	—	130	—	132
»	60	65	132	3	134	6	138	9	141	6	143
»	65	70	142	6	144	9	149	6	151	9	154
»	70	75	152	6	155	—	157	6	160	6	165
»	75	80	162	9	165	6	168	—	170	9	173
»	80	85	173	—	175	9	178	6	181	6	184
»	85	90	183	—	186	—	189	—	192	—	195
»	90	95	193	3	196	6	199	6	202	9	206
»	95	100	203	6	206	9	210	—	213	6	216
»	100	105	213	6	217	—	220	—	224	—	227
»	105	110	223	9	227	6	231	—	234	9	238
»	110	115	234	—	237	9	241	6	245	6	249
»	115	120	244	—	248	—	252	—	256	—	260
»	120	125	259	3	263	6	267	9	272	3	276
»	125	130	274	6	279	6	283	6	288	6	292
»	130	135	289	9	294	6	299	3	304	—	308
»	135	140	305	—	310	—	315	—	320	—	325
»	140	145	320	3	325	6	330	9	336	3	341
»	145	150	335	6	341	—	346	6	352	6	357
»	150	155	350	9	356	6	362	3	368	9	373
»	155	160	366	—	372	—	378	—	384	—	390
»	160	165	381	3	387	6	393	9	400	6	406
»	165	170	396	6	403	—	409	6	416	—	422
»	170	175	406	—	413	—	419	—	426	—	432
»	175	180	416	—	423	—	429	—	436	—	442
»	180	185	426	—	433	—	439	—	446	—	452
»	185	190	436	—	443	—	449	—	456	—	462
»	190	195	446	—	453	—	459	—	466	—	472
»	195	200	456	—	463	—	469	—	476	—	482

ECHTHAUSEN



WIMBERN

