

Die Post im Wandel der Zeiten

Teil I: Die Entwicklung der Post in Schleswig-Holstein von ihren Anfängen bis zum Jahre 1864

Am Anfang aller Nachrichtenübermittlung stand der Bote, der eine Mitteilung persönlich überbrachte und zum Absender zurückkehrte. Wenn Möglichkeiten dazu bestanden, versuchte man „per Gelegenheit“ eine Nachricht mitzugeben, und so waren Pilger, Klosterbrüder, wandernde Gesellen, umherziehende Metzger und reisende Kaufleute als Boten tätig. Mit der Einrichtung einer öffentlichen, regelmäßig verkehrenden Botenlinie der Hamburger Kaufmannschaft zwischen Hamburg und Kopenhagen im Jahre 1602, die ihren Weg über Itzehoe, Rimmels, Jevenstedt, Rendsburg, Schleswig, Flensburg und Odense nahm, begann das Postwesen in den Herzogtümern Schleswig und Holstein. Der Postkurs Hamburg-Kopenhagen lohnte sich wohl bald und so kam es zur ersten obrigkeitlichen Maßnahme, der königlichen „Ver-

ordnung um Boten“ („Forordning om Post-Budde“), die am 24. Dezember 1624 vom dänischen König Christian IV. erlassen und mit der das erste dänische Postsystem eingeführt wurde. Es wurden neun Posttrouten eingerichtet, von denen Kopenhagen – Hamburg die wichtigste war. Die Postboten, Läufer genannt, verkehrten nachts, zunächst zu Fuß, später zu Pferde.

Die fahrende Post, die ebenfalls 1624 eingerichtet wurde, benötigte für die Strecke Hamburg-Kopenhagen im Sommer fünf, im Herbst und Winter sechs oder sieben Tage, was für damalige Verhältnisse schnell war. Man darf sich aber noch keinen regelmäßigen Postverkehr vorstellen. Nach einer Neuorganisation der dänischen Post im Jahre 1653, die durch den neueingestellten dänischen Generalpostmeister Klingenberg, einen Hamburger Kaufmann, erfolgte, benötigte der reitende Postbote bei häufigem Pferdewechsel von Hamburg nach Kopenhagen drei Tage. Die Briefpost konnte also jetzt zweimal wöchentlich befördert werden.

Die nächsten 150 Jahre, also bis 1803, blieb es bei der zweimal wöchentlichen Postverbindung Hamburg-Kopenhagen. Ab jetzt gab es auch die regelmäßige wöchentliche Beförderung von Reisenden auf der Strecke Kopenhagen-Hamburg durch die Post. Eine Person, die 30 Pfund Gepäck mitnehmen durfte, zahlte für die Strecke im Sommer 13, im Winter 15 Reichstaler. Im Preis enthalten waren die Fahrtkosten sowie Essen und Trinken. Da das Postgefährt in der Regel nur tagsüber reiste, kamen für den Reisenden noch Übernachtungskosten auf den Poststationen hinzu. Anfangs mietete die Post die im Lande gebräuchlichen Wagen der Landwirtschaft oder der Fuhrleute an. Posteigene Wagen wurden erst viel später entwickelt. Die Postdienste wurden meist von denjenigen Wirten wahrgenommen, in deren Gastwirtschaften die Boten einkehrten. Die Postmeistertätigkeit war also Nebenerwerb. Neben den dänischen Postboten gab es



Abb. 1: Deutscher Läuferbote um das Jahr 1590 (aus: *Die Post in Bildern* (o. J.))



Abb. 2: Der Rollwagen, Titelholzschnitt aus dem Rollwagenbüchlein von Jörg Wickram, 1555 (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte. Heft 1/1987)

schwedische Nachrichtenträger. Bald beförderten die schwedischen Boten nicht nur Briefe und Pakete, sondern auch Kaufmannswaren und sogar Personen. Sie fuhr anfangs einmal, später zweimal die Woche, und immer mit mehreren Wagen, was eine besondere Sicherheit bedeutete. Der Postkurs der Schweden durch Schleswig-Holstein bestand seit 1674, als in Hamburg ein schwedisches Postamt eingerichtet wurde. Erst nach der Übernahme des schleswig-holsteinischen Postwesens durch die Preußen wurde im Jahre 1869 die schwedische Post eingestellt.

Wenig später richteten außerdem die Herzöge von Gottorp und Plön eigene Postlinien ein. Die erste reitende herzoglich-gottorpische Post, die im Jahre 1692 eingerichtet wurde, verkehrte zweimal wöchentlich auf der Strecke Tönning-Friedrichstadt-Schleswig-Eckernförde-Kiel-Neumünster-Hamburg. Eine zweite Linie ging nach Lübeck. Die Aufteilung der Herzogtümer Schleswig und Holstein in Verwaltungsbezirke des Königs von Dänemark, der Herzöge von Gottorp und Plön, des Bistums Lübeck sowie die bereits erwähnte schwedische Post, bedingte, dass mehrere Posteinrichtungen nebeneinander existierten. Die Posten durften im anderen Land passieren, aber weder Briefe noch Pakete oder Personen aus des anderen Herren Land mitnehmen.

Die erste ausführliche Postverordnung wurde am 25. Dezember 1694 von dem dänischen König Christian V. erlassen. Für das



Abb. 3: Boten der Dänischen Post (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte. Sonderheft 1984)

ganze Land wurde ein Generalpostmeister eingesetzt. Wir erfahren über diese Postordnung im Heimatbuch des Kreises Rendsburg folgendes: *In allen Orten, wo es nötig ist, sind tüchtige Postillione mit guten und frischen Pferden in Bereitschaft zu halten, damit die Post, der Weg sei gut oder schlecht, jede Meile in drei-viertel Stunden unfehlbar abreiten kann.*

Die Postmeister und Postboten haben nur die Ordres des Generalpostamtes zu befolgen; sie sind von den Lokalbehörden unabhängig. Jedermann ist bei Strafe verpflichtet, den Posten behilflich zu sein und ihnen namentlich in Unglücksfällen beizustehen. – Die Beförderung der Briefe darf nur mit der ‚ordinären Post‘ geschehen. Geschieht die Beförderung durch Fuhrleute usw., soll derjenige, dem die Briefe gehören, zehn Reichstaler und der Beförderer die gleiche Strafe bezahlen. Diese Strafgeelder teilen sich der Angeber und der Postmeister. Alle, ohne Unterschied, haben ihre Briefe nach der Taxe zu bezahlen; weigert sich einer dessen, so ist der Postmeister berechtigt, ihm den Brief vorzuenthaltten, bis die Taxe berichtigt ist. – Die Postmeister haben einem jeden die geziemende Höflichkeit zu erweisen und ihre Bedienten auch dazu anzuhalten; sie sind befugt, solche Personen arretieren zu lassen, welche an den Posthäusern mit Schreien und Schmährufen Unruhe und Tumulte erregen.

(HEIMATBUCH DES KREISES RENDSBURG; Nachdruck 1981, S. 248). Dazu muss man wissen, dass sich im 17. und 18. Jahrhundert nur wenige Menschen eine Zeitung halten konnten. So begab man sich also zum Posthaus, um Neuigkeiten aus der weiten Welt zu erfahren. Als den Postmeistern das Gedränge in den Warteräumen zu groß wurde, schlugen sie die Zeitungen außen am Posthause an. Sie fertigten auch Inhaltsabschriften an, fügten lokale Neuigkeiten hinzu und verkauften diese Nachrichtenbögen an die Bürger oder ließen sie gegen Bezahlung stundenweise kursieren.

Zwischen allen Postanstalten des Königreiches und der Herzogtümer fand eine sogenannte direkte Kartierung statt. Briefe für das Ausland wurden auf Hamburg kartiert und von dort weiterbefördert. Für jeden Brief musste eine Briefkarte geschrieben werden, auf der die genauen Ankunfts- und Abgangszeiten des Boten einzutragen waren. Am Bestimmungsort hing dann diese Briefkarte außen am Posthause, um dem Empfänger anzuzeigen, dass ein Brief für ihn angekommen war. Ehe dieser davon erfuhr und dann endlich den Brief abholen konnte, verging meist viel Zeit. Das Aushängen dieser Briefkarten an den Posthäusern hörte erst 1845 auf, gleichzeitig wurde die Ortszustellung üblich. Das Briefporto

wurde nach dem Gewicht und nach der Entfernung berechnet. Jede Postanstalt hatte daher eine besondere Briefportotaxe. Der Postordnung von 1694 war eine solche beigefügt; die wurde zwar mehrfach (1731, 1762, 1781, 1801 und zuletzt 1818) revidiert, blieb aber in ihren wesentlichen Bestimmungen bis zur Erhebung Schleswig-Holsteins im Jahre 1848 im ganzen Land bestehen. Im HEIMATBUCH DES KREISES RENDSBURG lesen wir auf S. 250 ff: *Nach derselben betrug der einfache Briefportosatze für einen einfachen, d. i. ein auf einem viertel, halben oder ganzen Bogen geschriebener Brief, sofern er nicht über ein Loth Cölnisch wog, für die Entfernung von*

1–4 Meilen	3 Reichsbankschillinge = 1 Schilling Courant (7½ Pfennig)
4–7 Meilen	6 Reichsbankschillinge = 2 Schilling Courant
7–14 Meilen	10 Reichsbankschillinge = 3 Schilling Courant
14–21 Meilen	13 Reichsbankschillinge = 4 Schilling Courant
21–28 Meilen	16 Reichsbankschillinge = 5 Schilling Courant usf.

Die Postmeile war größer als die geographische Meile. Danach kostete ein Brief von Rendsburg nach Hohenwestedt und Schleswig 3 Reichsbankschillinge, nach Kiel und Neumünster 6 Reichsbankschillinge, nach Flensburg, Elmshorn und Lübeck 10 Reichs-



Abb. 4: Schwedischer und Stadtpostbote (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte. Sonderheft 1984)



Abb. 5: Postillions der Hamburger und Lübecker Communionpost (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte. Sonderheft 1984)



Abb. 6: Das Postpferd, Kupferstich von J. E. Ridinger (1698–1767) (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte. Heft 1/1987)

bankschillinge, nach Altona und Hamburg 13 Reichsbankschillinge.

Innerhalb der Herzogtümer stieg der einfache Briefportosatz auf 19 Reichsbankschillinge. Für die Bestellung eines jeden Briefes, der nicht gleich nach Ankunft der Post abgeholt wurde, war eine Bestellgebühr von 3 Reichsbankschillingen ($7\frac{1}{2}$ Pfg.) zu entrichten, für „rekommandierte Briefe“ (zur Abholung aufgegeben) das Doppelte. Frankozwang bestand nicht. Innerhalb des Postgebietes konnte das Porto vom Absender oder Empfänger oder auch von beiden bezahlt werden, indem der Absender den Brief nach einem dazwischenliegenden Orte frankierte.

Die Beförderung der Briefe besorgte im allgemeinen die reitende Post. Der Postreiter transportierte die Briefe, in Leinenbeuteln nach Bestimmungsorten sortiert, in einem ledernen Sack, Felleisen genannt. Außer einem Briefverzeichnis führte er auch einen Stundenzettel bei sich, auf dem jeder Postmeister einer Unterwegsstation die Ankunfts- und Abgangszeiten einzutragen hatte. Die Abfertigung selbst durfte nicht länger als eine Viertelstunde dauern. An den Wasserübergängen mussten die Fährenführer auf dem Zettel Angaben über das Wetter, das benutzte Boot und die Überfahrtdauer machen.

Bis 1777 wurden Briefe nur durch Fußboten oder Postreiter befördert, danach konnten sie auf Verlangen des Absenders auch mit

den Frachtposten (fahrende Post) gesandt werden. Die Taxe derselben für Pakete und Waren war äußerst kompliziert und nicht minder hoch als bei der Briefpost. Nach der Art der Waren und der zu versendenden Gegenstände kamen verschiedene Tarife zur Anwendung. Es gab:

1. Eine Taxe für Waren, Päckereien usw. mit:
 - A. Allgemeine Gewichtstaxe,
 - B. Taxe für Victualien aller Art, Wild, Geflügel usw.
 - C. Taxe für Bücher und gedruckte Sachen,
 - D. Taxe für Akten, Dokumente und sonstige Papiere ohne Geldwert.
2. Eine Taxe für Sachen nach dem Wert:
 - A. Für Silbermünzen und Silberbarren,
 - B. für Goldmünzen und Goldbarren,
 - C. Bankzettel,
 - D. für Obligationen, Aktien, Wechsel in blanko und andere Verschreibungen, die auf den Inhaber lauten und in jedermanns Händen gelten.

Zu den Portosätzen der verschiedenen Taxen wurden auch noch sogenannte „Comptoirgebühren“ erhoben; dies waren:

1. Schreib-, Wäge- und Zählgeld für Geldsendungen,
2. Schreib- und Wägegeld für Pakete mit und ohne Wert,
3. Empfangsschein-Gebühr für Posteinlieferungsscheine bei Wertobjekten,
4. Bestellgeld für Geldbriefe und Pakete,
5. Versiegelungsgebühr für Geld- und Wertpakete, die außer mit dem Siegel des Absenders auch noch mit dem Postsiegel verschlossen werden mussten.

Trotz dieser komplizierten Berechnung und der hohen Gebühren war ein steigender Postanfall zu verzeichnen. Dazu einige Zahlen, die Peter Jäger in seiner Postgeschichte Schleswig-Holsteins erwähnt (JÄGER 1970):

Briefe:	1833	2.491.837
	1846	3.866.773
Pakete:	1833	83.266
	1846	212.232

Bei der fahrenden Post zeichneten sich um 1800 sowohl die „ordinäre“ als auch die „Extrapost“ durch solche Langsamkeit und unbequeme Einrichtung aus, dass ihre Wagen im Volk als „Schleichwagen“ und „Marterkaren“ verschrien waren. Dennoch hatte die Personenbeförderung mit pferdebespannten Postwagen in Schleswig-Holstein große Bedeutung erlangt. Von 1833 bis 1846 stieg



Abb. 7: Emil Rumpf, Postillione signalisieren Fähre zum Übersetzten, um 1870 (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte. Heft 2/1983)

die Zahl der im gesamten Gebiet der königlich-dänischen Post beförderten Postreisenden um 781 Prozent von 8.290 auf 64.764. Im Heimatbuch des Kreises Rendsburg erhalten wir Aufschluss über die Preise, die ein Reisender, dem ein Freigepäck von 50 Pfund zugestanden wurde, zu zahlen hatte (HEIMATBUCH DES KREISES RENDSBURG; Nachdruck 1981, S. 251 ff):

Taxe für Passagiere mit der Frachtpost nach der Frachtposttaxe vom 25. Februar 1788 und den Circ. vom 19. Juni 1824 und 25. Februar 1827:

1. Personengeld für jede Meile 32 Reichsbankschillinge oder 10 β Courant.

Anmerkung: 1/4 Meile wird hier stets zur 1/2 Meile, sowie eine 3/4 Meile für eine volle Meile gerechnet. – Kinder unter 10 Jahren bezahlen nur die Hälfte des Personengeldes und der Gebühren, haben aber auch nur 25 Pfund Reisegepäck frei.

2. Einschreibegeld am Orte des Abgangs 6 Reichsbankschillinge oder 2 β Courant. Für den Schein 6 Reichsbankschillinge oder 2 β Courant. Wügegeld, im Fall das Gut über 25 Pfund wiegt, beträgt 6 Reichsbankschillinge oder 2 β Courant.

3. Litzenbrudergeld da, wo die Reise anfängt und da, wo sie endigt, für Besorgung des Rei-

segutes nach und von der Post: In Altona 26 Reichsbankschillinge oder 8 β Courant, in Rendsburg, Schleswig, Flensburg und Kiel 19 Reichsbankschillinge oder 6 β Courant, auf allen übrigen Stationen 13 Reichsbankschillinge oder 4 β Courant. Anmerkung: Wenn der Reisende indeß sein Reisegeut selbst besorget, so wird nur die Hälfte des Litzenbrudergeldes bezahlet.

4. Jeder Litzenbruder auf den Stationen, wo man durchpassiert, empfängt 6 Reichsbankschillinge oder 2 β Courant.

Das Litzenbrudergeld musste, wenn auch nur mit der Hälfte, selbst dann bezahlt werden, wenn der Reisende sein Gepäck von oder nach dem Posthause selbst beförderte oder befördern ließ. Wenn der Reisende einen Chaisenstuhl verlangte, mussten dafür 13 Reichsbankschillinge pro Meile vergütet werden. Überfracht des Reisegepäcks wurde nach der allgemeinen Gewichtstaxe bezahlt. Dazu kamen noch die Trinkgelder an Postillione, Wagenmeister und Schirrmeister, die Schmiergelder an die Wagenschmierer usw. Wohlfeil war das Reisen nicht; man zahlte sogar für Dienste, die nicht einmal geleistet wurden. Die Extraposten waren entsprechend teurer. 1830 zahlte man für jedes Extrapostpferd pro Meile 58 Reichsbankschillinge oder 18 β Cou-



Abb. 8: Gewöhnliche Landpost um 1800 (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte. Heft 1/1987)

rant außer den üblichen Nebengeldern. Es würde den Rahmen dieser Abhandlung überschreiten, wenn auch noch auf die Courierpost und das Stafettenwesen, auf den Zeitungsverkehr und dergleichen eingegangen würde. Die Frachtposttaxe von 1834 vereinfachte die Kostenberechnung, verbilligte aber die Fahrt wenig oder gar nicht.

Um das Reisen mit dem Postwagen angenehmer zu gestalten, bestellte die dänische Postverwaltung im Jahre 1798 in Amerika eine der dort bereits bewährten Diligencen, also geschlossene, gepolsterte und mit weiteren Bequemlichkeiten ausgestattete große Reisewagen. Einschließlich der Fracht von Philadelphia nach Kopenhagen in Höhe von 300 Reichstalern kostete der Wagen 800 Reichstaler. Der neue Reisewagen wurde wegen seiner Bequemlichkeit gelobt, war aber für unsere Straßenverhältnisse zu schwer und musste ausnahmslos vierspännig gefahren werden, was zu hohe Betriebskosten verursachte. Sein Einsatz wurde ein Verlustgeschäft. In den Herzogtümern wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts meistens der „Wiener Wagen“ benutzt. Es handelte sich hierbei um einen auf Federn ruhenden Wagen, der Platz für zwei Fahrgäste und eine größere Menge Gepäck bot. Er war mit zwei Pferden bespannt.

In diesem Jahrhundert erfolgte eine gänzliche Umwandlung des Verkehrs und der

Nachrichtenübermittlung durch den Bau von Kunststraßen, die Erfindung der Dampfmaschine und damit dem Dampfschiff und der Lokomotive sowie durch den elektrischen Strom. Das erste Dampfschiff auf der Ostsee, die „Caledonia“, fuhr ab 1819 unter dänischer Flagge zwischen Kopenhagen und Kiel. Mit der Fertigung von Kunststraßen erschien die Diligence wieder, allerdings in einer kleineren Version, die wie die preußische Diligence ausgesehen hat. Auch diese Kutsche war gefedert. Sie fuhr auf der Strecke Hamburg-Hadersleben auch durch das Amtsgbiet Jevenstedt.

Der Postreisedienst nahm einen spürbaren Aufschwung, was durch den Reisebericht einer Dame, den Peter Jäger fand, verständlich wird: *Welche Freude für die Menschen zu wissen, daß sie nunmehr auf den Hauptverkehrslinien in geschlossenen Wagen reisen können und unterwegs nur geringen Aufenthalt haben. Der Reisewagen kommt in einer $\frac{3}{4}$ Stunde über eine Meile hinweg und hat nur eine Stunde Aufenthalt auf den großen Stationen, wo [...] Anschlüsse gehalten werden müssen. [...] Macht man aber erst Bekanntschaft mit dem Inneren des Wagens, dann findet man unzählige Bequemlichkeiten, [...] eine Treppe zum Einsteigen, gepolsterte Sitze mit Federung, Lehnen zum Auflegen der Arme und ein Netz unter der Decke für kleinere Gepäckstücke [...]* (JÄGER 1970). In einem Beiwagen wurden die grö-



Abb. 9: Die Diligence (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte, Sonderheft 1984)

ßeren Gepäckstücke, Postsäcke und Pakete, für die im Hauptwagen kein Platz war, befördert.

Eine durchgreifende Verbesserung des Postwesens ließ sich jedoch nur durch einen raschen und allgemeinen Ausbau von Kunststraßen erzielen; denn in der schlechten Beschaffenheit der Postwege lag die Wurzel des Übels. Da auch die übrigen Einrichtungen der Postbeförderung beschränkt und mangelhaft waren, richtete sich der Unwille des Publikums vor allem gegen die Porto- und Frachtsätze, gegen die geringe Zahl der Postverbindungen und gegen die Mängel im Personenverkehr. Wie es mit der Post im ländlichen Bereich um ca. 1800 bestellt war, macht folgende Szene aus dem Heimatbuch des Kreises Rendsburg deutlich: *Der Wirt in Rendsburg gibt Peter noch die von der Post dort abgegebenen, für Hamweddel und Embühren bestimmten Briefe mit; denn eine Landpost gibt es noch nicht. Als der Wirt ihm auch die Briefe für Brinjahe, Stafstedt und Luhnstedt mitgeben will, sagt Peter: „De lat man mit denn Itzehöer Weekenwagen kam, de jeden Mittwoch föhrt; de Breef küinnt op’n „Hirsch“ afgeben warn.“ „Du Peter“, sagt der Wirt, „wodennig kamt de Breef na Stafstedt und Luhnstedt?“ „In Stutenkorf;*

de Stutenfru nimmt se mit und bringt se an den richtigen Mann. (Stutenkorf: Stuten = Gebäck aus Hefeteig für Sonn- und Feiertage, Korf = Korb)

Pastor Johann Hinrich Schulze schreibt in seinen „Nachrichten von dem Kirchspiele Jevenstedt aus dem Jahre 1817“: *Jevenstedt liegt auf der großen Landstraße von Hamburg nach Hadersleben, und die Post fährt durchs Kirchdorf. Die Lage des Kirchdorfs ist sehr niedrig, und, wo kein Steinpflaster ist, ist oft kaum durchzukommen. Und selbst wo Steinpflaster ist, ist dasselbe, da keine Spur von Polizey hier*

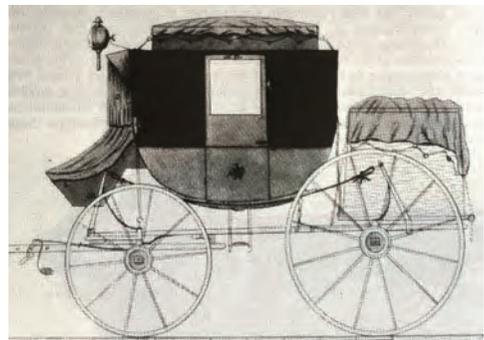


Abb. 10: Die preussische Diligence von 1820 (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1/1987)

ist, und man nichts vom Reinhalten der Sielen, nichts vom Straßenfegen hält, oft so mit Koth belegt, daß einem vor dem Ausgehen grauet.

Neben dem Ausbau von Chaussees wurde auch der Eisenbahnbau in Schleswig-Holstein begonnen. Die erste Strecke von Altona nach Kiel wurde 1844 eröffnet. Bereits 1845, ein Jahr später, wurde die Strecke Neumünster-Rendsburg eingerichtet. Von vornherein waren Postwagen angeschlossen. Zur weiteren Verteilung der Reisenden und der Post musste aber wieder auf Kutschen umgestiegen werden.

Die kurze Zeit der schleswig-holsteinischen Post

Als sich 1848 die Bevölkerung der Herzogtümer durch Erhebung vorübergehend aus dem Staatsverband des Königreiches Dänemark löste, erklärte die „Provisorische Regierung“ in Kiel am 24. März 1848, dass sie die Verwaltung des Postwesens in den Herzogtümern unter dem bestehenden Recht übernommen und einen Postinspektor für ganz Schleswig-Holstein ernannt habe. Die schleswig-holsteinische Post wurde von dem Volkswirtschaftler Dr. Wilhelm Ahlmann geleitet, unter dem es in den folgen-

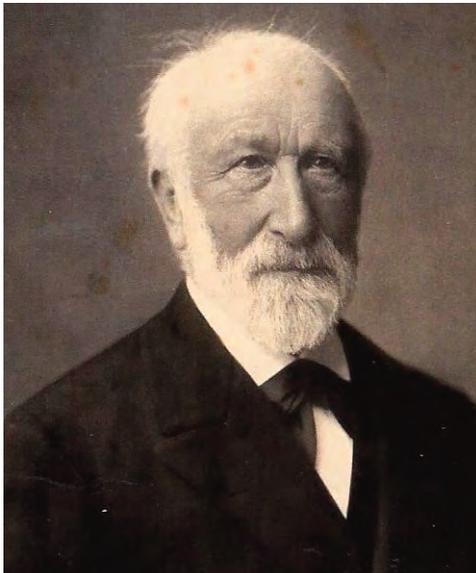


Abb. 11: Wilhelm Ahlmann, Reorganisator der schleswig-holsteinischen Post 1848–1850 (https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_Hans_Ahlmann#)

den drei Jahren zu zahlreichen Neuerungen und Verbesserungen im Postwesen kam. Ahlmann ernannte die meisten Postbediensteten zu Beamten, erließ eine Personalordnung und hob das Vorrecht der Post zur Personenbeförderung auf. Allerdings mussten sich private Unternehmer verpflichten, auf Verlangen der Postverwaltung Postsachen im Gewicht bis zu 100 Pfund in einem verschließbaren Raum des Wagens unentgeltlich zu befördern. Schnell kam es zu einer erheblichen Vermehrung der Postverbindungen. 1849 wurde das Postnetz von Grund auf umgestellt, als Verkehrszentralpunkt wurde Altona eingerichtet, und es wurde eine wesentliche Vereinfachung der Porto- und Frachtsätze durchgeführt. Die direkte Kartierung der Briefe fiel fort.

Als weitere Neuerungen seien das Anbringen von Postbriefkästen und die Verbesserung der Postbestellung auf dem Lande erwähnt. In allen größeren Dörfern ohne Postanstalt sollten „Landpostbriefbestellungen“ eingerichtet werden. Vereinzelt gab es diese „Landbriefbestellung“ wohl bereits vorher, denn am 17. September 1843 heiratete in Jevenstedt der Landbriefträger Johann Gölliche die Tochter des Lehrers Jürgen Schott aus Schülpe, Dorothea Schott, wie aus der Schülper Schulchronik zu entnehmen ist. Im gesamten Land, und so auch



Abb. 12: Schleswig-holsteinischer Postillion 1851 (aus: Archiv für deutsche Postgeschichte. Sonderheft 1984)



Abb. 13: Erstes Postwertzeichen in Schleswig-Holstein vom 15.11.1850 (aus: Postwertzeichenarchiv des Bundesministeriums für das Post- und Fernmeldewesen in Bonn)

im Amtsgebiet, begann eine regelrechte Postzustellung aber erst ab 1851. Schleswig-Holstein wurde am 1. Juli 1850 in den Deutsch-Österreichischen Postverein aufgenommen. Die Einrichtungen dieses Vereins hatten als Vorbild für die schleswig-holsteinische Postverwaltung gedient. Eine weitere Neuerung war die am 15. November 1850 erschienene erste Briefmarke Schleswig-Holsteins, die jedoch nur im Landesteil Holstein galt. Es bestand aber zunächst eine Abneigung gegen die Briefmarken, man hielt Bargeld für sicherer. Nach der unglücklich verlaufenen Erhebung gingen die Schleswig-Holsteiner im Laufe der Jahre 1851–1852 in den dänischen Staatsverband zurück. Ab dem 1. Mai 1851 wurden die ersten Briefmarken Schleswig-Holsteins von den ersten dänische Briefmarken abgelöst. Erst 1864 wurden wieder eigenständige Briefmarken für Schleswig und Holstein eingeführt.

Fortsetzung folgt

MITTEILUNGEN · BERICHTE · NOTIZEN

Gut Wahlstorf – Bericht von einer Exkursion des Vereins zur Pflege der Natur- und Landeskunde in Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg e.V. zum Gut Wahlstorf am 12. Oktober 2024

In Fortsetzung der Wahlstorf-Exkursion vom 8. September 2023, über die Ulrich Mierwald ausführlich in Heft 1/2024 dieser Zeitschrift (S. 48–49) berichtet hat, trafen sich am 12. Oktober 2024 über 20 Personen zu einer vertiefenden Betrachtung des Gutes Wahlstorf bei Preetz. Schon der Weg hin zum Herrenhaus, vorbei rechter Hand an der 1584 unter der Ägide von Claus von Thienen errichteten Weizenscheune (einer der größten und ältesten Fachwerkbauten Schleswig-Holsteins, stufenförmig fünfschiffig aufgebaut mit tief herabhängendem Reetdach) und dem Kornspeicher sowie linker Hand dem Jungvieh- und dem Pferdestall, ist eindrucksvoll.

Schwerpunkt der diesjährigen Veranstaltung war ein Vortrag zur Baugeschichte des Herrenhauses durch die Historikerin Sophie von Plessen, unter-

stützt durch ihre Tochter Louise von Plessen und die Geschäftsführerin der 1997 zum Erhalt der einzigartigen Gutsanlage inklusive des Inventars im Herrenhaus und der ostasiatischen Sammlung von Dr. Victoria Baronin von Plessen gegründeten Plessen-Stiftung Wahlstorf, Donata zu Ysenburg. Gleichzeitig mit der Plessen-Stiftung Wahlstorf wurde seinerzeit die Stiftung Gut Wahlstorf gegründet, um mit Erträgen aus Landwirtschaft und Immobilien den Unter- und Erhalt der Gutsanlage inklusive Herrenhaus zu sichern.

Ursprünglich 1469 als Ritterburg Wahlstorf auf einer östlich von der Schwentine und westlich von einem von der Schwentine gespeisten Wassergraben umflossenen Insel angelegt, wurde die Burg später zu einem Herrenhaus mit spätmittelalterlichem landwirtschaftlichem Großbetrieb erweitert. Frau von Plessen zufolge ist das Herrenhaus ein nahezu unverändertes Beispiel für ein spätmittelalterliches Doppelhaus.

Zum Hof hin befand sich dereinst ein Treppenturm mit einem in zwei Meter Höhe gelegenen Eingang, der entweder über eine leiterartige Konstruktion oder eine Zugbrücke zugänglich war. Das Haus wurde unmittelbar von einem Wassergraben umflossen, um das Gebäude effektiv ver-